

”A Need for Speed”

Et kvalitativt studie af højhastighedsbilisme i en kriminologisk kontekst



Gruppe 31: Tanja Dige Christensen
Kandidatuddannelsen i Kriminologi, 10. Semester 2016
Aalborg Universitet
Vejleder: Hanne Stevens
Antal ord: 26.754

Forord

Der skal lyde en stor tak til en række mennesker, som har været medvirkende til, at denne undersøgelse er blevet til. Først og fremmest skal der rettes en stor tak til de 8 personer som stillede op og berigede undersøgelsen med et indblik i deres tanker, holdninger og trafikadfærd. Uden dem havde det været en tom og kedelig analyse.

Der skal desuden sendes en stor tak til Lokalpolitiet i Hjørring og Nordjyllands Politi for at stille op med hjælp når jeg havde brug for det og bidrage med nye vinkler til projektet. En særlig tak til Søren, Knud, Daniel og Steen for at have mig med på slæb og tage mig med ind i en verden af fartkontrol og højhastighed.

Ligeledes vil jeg rette en tak til min vejleder Hanne Stevens for sparing og kritik under specialeforløbet.

Sidst men ikke mindst en tak til de personer, som har hjulpet med at rette specialet for fejl og mangler. Og en sidste tak til medstuderende, veninder og familie for at have lyttet tålmodigt til alle frustrationerne undervejs.

Aalborg Universitet, August 2016

Tanja Dige Christensen

Abstract

The purpose of this thesis is to explore the phenomenon '*high-speed driving*' in a criminological context. High-speed driving is to be seen as a behaviour that occurs in public traffic settings, where the speed can be considered as a risk factor. This can be assessed from the set of legal speed limits, which can also be defined as high-speeding if the speed is not adapted to the surroundings. However high-speed driving is often a violation of the legal institutionalized norms. The focus in the thesis is to study high-speed driving based on the drivers experiences, attitudes and justifications for their behaviour in traffic.

The study is based on eight qualitative interviews with six men and two women. The theoretical framework is mainly based on Gresham Sykes and David Matzas techniques of neutralizations, perspectives and analytical concepts dealing with subjective and social experiences of risk, risk-assessment and risk-taking, as well as deterrence theory. These theoretical perspectives are assumed to have an impact on drivers' speed choices and traffic behaviour.

An analysis of the empirical material shows that the informants have an experience of freedom, which they associate with the opportunity to be independent. Throughout the analysis it is shown that this feeling of freedom is something that the high-speed drivers sees as a personal right, which provides a framework for the way the informants talk about and how they justify their illegal behaviour. Four key elements can be seen as relating to the way the high-speed drivers interprets speed limits and affects their speed choices: 'freedom / independence', 'experience of being in control', 'faith in their own driving skills' and 'meaningfulness'. Elements that create a framework, which the driver's draws reference to when they relate to and neutralizes violations of speed limits. It is identified in the analysis, that the drivers use techniques of neutralization in order to justify their behaviour. Neutralization is, where the driver finds their high-speed behaviour justified based on an argument that there are no victims connected to the behaviour.

The drivers in the study are well aware of the fact that speeding is associated with high risk, but there seems to be a tendency that they do not connect their own behaviour with this high risk based on an experience of being in control in traffic situations. The subjective risk assessment seems to have an impact on the traffic behaviour, but the objective risk assessment does not.

It can be concluded that the potential risk of being sanctioned by the police does not have a great effect on the speed choices. This is due to the drivers experience with their knowledge about where the risk of meeting the police is potentially the highest.

Indholdsfortegnelse

FORORD	2
ABSTRACT	3
BILAGSOVERSIGT	6
KAPITEL 1 – PROBLEMFELT	7
1.1. HVORFOR ER HØJHASTIGHED RELEVANT?	7
1.2. UDBREDELSEN AF HØJHASTIGHEDSBILISME	9
1.3. TRAFIKADFÆRD OG RETSBEVIDSTHED	12
1.4. PROBLEMFORMULERING	17
KAPITEL 2 – TEORETISKE OVERVEJELSER	18
2.1. NEUTRALISERINGSTEKNIKKER	18
2.2. RISIKO: RISIKOVURDERING OG RISIKOVILLIG SOM ET SUBJEKTIVT FÆNOMEN	20
2.3. AFSKRÆKKELSESTEORI	23
KAPITEL 3 – METODE	27
3.1. METODISK DESIGN	27
3.1.1. DET SEMISTRUKTUREREDE INTERVIEW	28
3.1.2. INTERVIEWSITUATIONEN – MØDET MELLEM FORSKER OG HØJHASTIGHEDSBILIST	29
3.2. ADGANG TIL FELTET – REKRUTTERING AF INFORMANTER	31
3.2.1. INTERVIEWPERSONERNES BETYDNING FOR SPECIALETS FUND	34
3.3. KVALITETSSIKRING AF SPECIALET	36
KAPITEL 4 - ANALYSE	38
4.1. AFSÆT TIL ANALYSEN	38
4.2. FRIHED SOM EN RAMMEFORTOLKNING	39
4.3. ”TID ER EN KNAF FAKTOR FOR MIG”	41
4.4. HOLDNINGER TIL LOVGIVNING OG FART	42
4.4.1. LOVGIVNINGEN SKAL GIVE MENING	43
4.4.2. FORSKELLIGE FORTOLKNINGER AF RETSNORMER OG USKREVNE REGLER	47
4.5. RISIKO: RISIKOVURDERING OG RISIKOVILLIGHED	52
4.5.1. SPÆNDING ELLER RISIKOSØGNING	57
4.6. KONTROL, STRAF OG OPDAGELSESRIKIO	60
4.7. ”JEG FØLER MIG IKKE KRIMINEL”	67
KAPITEL 5 – KONKLUSION	71
KAPITEL 6 – LITTERATURLISTE	74

Bilagsoversigt

Bilag 1 – Interviewguide

Bilag 2 – Interview 1 (Christian)

Bilag 3 – Interview 2 (Mathias)

Bilag 4 – Interview 3 (Ole)

Bilag 5 – Interview 4 (Jakob)

Bilag 6 – Interview 5 (Per)

Bilag 7 – Interview 6 (Louise)

Bilag 8 – Interview 7 (Marie)

Bilag 9 – Interview 8 (Viktor)

Bilag 10 – Opslag til Facebook til rekruttering af informanter

Bilag 11 – Fordeling anmeldelsesstatistik

Bilag vedlagt som samlet pdf-fil.

Kapitel 1 – Problemfelt

Dette første kapitel skal bidrage til at give læseren en indføring i det felt, som specialet behandler. Jeg ønsker at sætte fokus på de personer, som i trafikken vælger at køre med meget høje hastigheder og dermed overtræder færdselsloven – et fænomen der i specialet bliver betegnet som *højhastighedsbilisme*. I problemfeltet tages der udgangspunkt i eksisterende forskning og viden, der omhandler højhastighedskørsel og trafikadfærd, som sættes ind i en kriminologisk kontekst. Afslutningsvis i kapitlet bliver undersøgelsens problemformulering og problemstillinger præsenteret.

1.1. Hvorfor er højhastighed relevant?

Som ordet indikerer, er højhastighedsbilisme et fænomen, hvor høj fart vurderes som et centralt element i trafikadfærden. Adfærd i trafikken kan antages at være betinget af mange forskellige faktorer, som både knytter sig til kulturen, sociale og individuelle forhold samt den konkrete situation, som bilisten befinder sig i. I Danmark er det lovgivningen, som sætter rammen for, hvordan man skal og bør handle og agere i trafikken. Højhastighed kan derfor tilskrives at være en adfærd, hvor hastighedsgrænserne overskrides. Helt så enkelt kan fænomenet dog ikke defineres: Højhastighedsbilisme indeholder samtidig et situationsbestemt element, hvor faktorer såsom vejret, vejarbejde, dårlig vejbelægning eller høj koncentration af bilister har en betydning for, om der er forbundet en risiko ved en bestemt fart. Der kan dermed godt være tale om en højhastighedsadfærd uden overskridelse af de lovbestemte grænser. Højhastighedsbilisme kan derfor betragtes som en risikobetonet adfærd, uanset om individet forbinder en øget risiko med adfærden.

Automobilen er over de sidste årtier blevet det mest udbredte transportmiddel, hvor mere end 60 procent af det samlede antal familier i 2015 havde råderet over én eller flere biler¹. Fra år 2007 og frem til 2016 er antallet af personbiler til privatkørsel steget fra 1.969.827 til 2.322.921 – en stigning på 18 procent på ni år². Bilen er blevet en integreret del af hverdagen og trafikbilledet. Udviklingen og udbredelsen af automobilen har ændret opfattelsen af tid og rum, da mennesker kan transportere sig over store afstande på mindre tid end førhen – bilen har dermed til formål at reducere afstanden mellem forskellige geografiske områder (Jørgensen, 2007: 38). Det kan opfattes som et

¹ Udtræk fra Dansk Statistikbank, Tabelnavn: BIL800 – Familiernes bilrådighed (faktiske tal) efter område og rådighedsmonster. Udtræk baseret på Familier i alt og Familier med bil i alt fordelt over hele landet i perioden 2015. Bearbejdelse af udtrækket i form af procentberegninger.

² Udtræk fra Dansk Statistikbank, Tabelnavn: BIL707 – Bestanden af køretøjer pr. 1. Januar efter område og køretøjstype. Udtræk baseret på Personbiler til privatkørsel fordelt over hele landet i perioden 2007-2016. Bearbejdelse af udtrækket i form af procentberegninger.

paradoks, når bilen på den ene side reducerer tidsforbruget ved bevægelse fra ét geografisk område til et andet, men samtidig er tid et element, som individet kan have en oplevelse af bliver spildt, når personen opholder sig i trafikken. Udbredelsen af bilen som transportmiddel betyder, at der er en høj koncentration af bilister på vejene. Disse indgår i trafikbilledet og bidrager til trafikulturen, og skal alle forholde sig til retsnormerne. Dette bevirker samtidig, at den objektivt beregnede risiko for trafikuheld er øget i takt hermed – dette selvom bilisten ikke selv har en opfattelse af risiko forbundet med adfærd i trafikken.

Blandt forskere og eksperter er der bred enighed om, at høj fart har en afgørende betydning for trafiksikkerheden. På trods af denne viden vurderes det, at det er ganske udbredt at køre hurtigere end det tilladte (Watson & Fleiter, 2006: 1). I 2014 registrerede politiet i alt 10.845 færdselsulykker, hvoraf 2.881 var med personskader, hvoraf 381 af disse personskadeulykker er registreret i Nordjyllands Politikreds (Vejdirektoratet, 2014a: 6, 15)³. Der har været et fald i antallet af færdselsulykker over den seneste årrække, hvilket tyder på, at den generelle trafiksikkerhed er blevet forbedret, blandt andet som følge af en udvikling af bilens teknologi og forbedring af vejnettet. Det er især på landevejene, at dødsulykkerne forekommer, og de implicerede i sådanne ulykker er særligt individer, der kører for stærkt (Vejdirektoratet, 2014b). I Færdselssikkerhedskommissionens nationale handleplan fra 2013 angives det, at hastighed har været en medvirkende faktor ved 41 procent af dødsulykkerne (Rådet for Sikker Trafik, 2013: 32). International forskning tyder dog på, at dette tal kan være lavere, hvor det angives, at der i stedet kan være tale om 30 procent (Soole, et al., 2008; Wilmots, et al., 2015). Denne type statistik er dog præget af usikkerhed, da det ofte er vurderet ud fra et fagligt skøn, men det dannes et billede af vigtigheden af, at der bliver sat fokus på højhastighed, da denne anses som værende en risikobetonet adfærd. Trafikuheld har ikke kun store menneskelige konsekvenser, men også store økonomiske udgifter for samfundet (Rigspolitiet, 2015: 106). Baseret på en undersøgelse af offentlige udgifter ved trafikulykker vurderer COWI, at gennemsnitsudgiften pr. person løber op i 128.000 kr., når der beregnes på alle trafikuheld med personskader indrapporteret til Danmarks Statistik eller en gennemsnitsudgift på 600.000 for de politiregistrerede trafikulykker, som i udgangspunktet må forventes at være af alvorligere karakter. Der er tale om et skøn i beregningen af udgifter forbundet med trafikulykker, da blandt andet faktorer som

³ Det faktiske antal færdselsuheld må dog forventes at være højere på grund af mørketal, da dette er baseret på politiets registreringer.

udgifter til udrykning og redning ikke er inkluderet (Vejdirektoratet, 2013: 8). Der kan derfor argumenteres for, at det er yderst relevant, at gennemsnitshastighederne på vejene bliver sænket.

Den danske trafikultur beskrives ofte som egoistisk og hensynsløs, hvor den kan betragtes som en 'alles kamp mod alle' (Jørgensen, 2007: 8). En undersøgelse af danskernes holdning til og adfærd i trafikken viser, at bilen kan opleves som et skjold, hvor der opstår en ansvarsfrigørelse, således individet ikke bliver konfronteret af de andre bilister (Andersen, 2006: 35). Hvis nogle forstyrrer det oplevede flow og bryder de uskrevne regler i trafikken, som for eksempel ikke at overholde flette-regler, lave farlige og risikofyldte overhalinger og presse forankørende, kan det opleves som, at de sociale regler og normer krænkes og dermed gribes der ind i individets frihedsfølelse, der kan være knyttet til det at køre bil. Der kan argumenteres for, at trafikulturen er et produkt af den afstand, der er mellem bilisterne. Ikke forstået som den fysiske afstand, men en afstand, der kan beskrives som en anonym interaktion, hvor de andre bilister ikke opleves som individer, men snarere 'ting', *"når vi færdes anonyme i trafikken, kan egoismen udfolde sig"* (Hornemann, 2011). Jungleloven får lov at herske, hvilket vil sige, at den stærkeste part klarer sig i trafikken på bekostning af de svageste bilister. Spørgsmålet er blot, om trafikulturen reelt er præget af en form for egoisme og brutalitet eller om det, der tolkes som egoisme, i stedet er et udtryk for, at andre normer har en vigtigere rolle i trafikken end at overholde gældende færdselslove, som for eksempel sociale normer, hvor bilister kan samhandle uden at bryde den kontaktløse interaktion, således friheden forbundet hermed bevares.

1.2. Udbredelsen af højhastighedsbilisme

At overskride færdselsloven og de gældende fartbegrænsninger er et fænomen, der er præget af kompleksitet og usikkerhed. Dette afstedkommes blandt andet af, at den viden, der findes om den faktiske udbredelse, er præget af, hvad der kan forventes at være ganske høje mørketal. Anmeldelsesstatistikkerne bidrager med information om antallet af bilister, der overskrider fartgrænserne, såfremt politiet opnår kendskab hertil gennem forskellige typer af fartkontroller. Dette tal er under stor indflydelse af det kontroltryk politiet lægger på det givne tidspunkt. Dermed må det formodes, at det faktiske omfang er betydeligt større end det umiddelbart lader sig synliggøre i bødestatistikkerne. For at danne et overblik over højhastighedsbilisme anvendes der i det nedenstående forskellige elementer til at belyse feltet fra forskellige vinkler.

Danske og udenlandske selvrapporteringsundersøgelser viser, at det er ganske udbredt at køre for stærkt og overskride gældende fartgrænser (Williams, 2006; Trygfonden & Mandag Morgen, 2011). En undersøgelse af Trygfonden og Mandag Morgen (2011) viser, at næsten tre ud af fire danskere en gang imellem kører for stærkt, mens fire ud af ti ofte eller meget ofte kører for stærkt. Der forekommer en tendens til, at det typisk er på landeveje og motorveje, at flest overskrider fartgrænserne. Disse områder anskues af bilisterne som afsides samt trafiktomme, og derfor indbyder disse strækninger til at køre (for) stærkt. Samtidig viser undersøgelser af befolkningens holdninger til høje hastigheder, at det findes mere acceptabelt at begå hastighedsovertrædelser på denne type af veje sammenlignet med urbane områder (Behrendorf, 2007: 9; Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, 2011; Trygfonden og Ugebladet Mandag Morgen, 2011). Der gives indtryk af, at højhastighedskørsel er et udbredt fænomen, som ikke kun er knyttet til en særlig del af befolkningen. Umiddelbart kan der være en fordom om, at det i højere grad er unge mænd end kvinder, som ynder at køre med særligt høje hastigheder i trafikken. Dette understøttes til dels af ulykkesstatistikkerne, hvor den typiske ulykkesbillist, der kører galt med en hastighed på mere end 30 procent af det tilladte, er mænd under 25 år, som ofte allerede har et klip i kørekortet eller har været impliceret i andre straffesager. Dermed tyder det på, at det at være ung mand er en risikofaktor for højhastighedsbilisme, i sammenhæng med, at de har mindre erfaring og et overmod i trafikken (Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, 2011: 67). Når vi kigger generelt på, hvem der kører for stærkt er billedet dog en del mere nuanceret. Et udtræk fra politiets anmeldelsesregister over klipsager og frakendelse af kørekortet på grund af for høj hastighed kan bidrage til at belyse, hvem der kører højhastighedskørsel. Udtrækket viser sager registreret i Hjørring Kommune⁴, og er dermed kun et eksempel på tendenser og kan ikke direkte antages at være repræsentativt for hele landet. Samtidig viser det kun fordelingen for bilister, der er blevet registreret og inkluderer dermed ikke dem, som kører højhastighedskørsel uden at være blevet sanktioneret for adfærden. Fordelingen af køn viser, at klart flest mænd bliver opdaget i fartkontroller, hvor kun hver femte anmeldelse for overtrædelse af fartgrænserne med mere end 30 procent var en kvinde, en fordeling, som også i store træk gør sig gældende for fordelingen i hele Nordjyllands politikreds i samme periode. En pointe er dog, at mænd statistisk set kører mere bil end kvinder (Behrendorf, 2007: 4), og derfor hyppigere bliver udsat for den potentielle opdagelsesrisiko, der er forbundet med fartkontroller. I modsætning til ulykkesstatistikkerne forekommer aldersfordelingen ved anmeldelsesstatistikken jævnt fordelt, dog

⁴ Der er tale om udtræk dækkende for perioden 2013-2015, som jeg har fået oplyst af Rigspolitiet og Nordjyllands Politi, gennem mit samarbejde med Nordjyllands Politi, som ikke er offentligt tilgængeligt. Fordelingerne kan ses i bilag 11.

med en lille overvægt af personer i alderen 41-50 år (26,66 procent), samt personer i alderen 18-30 år, som står for 36,7 procent (18-24 år: 19,85 procent; 25-30 år: 16,85 procent). Også aldersfordelingen kan tilnærmelsesvis udledes at være samsvarende med fordelingen ved hele Nordjyllands politikreds. Dette viser netop, at højhastighed ikke kun er knyttet til de helt unge, og at der reelt er en tendens til at personer over 40 år står for omkring halvdelen af de udstedte klip. Af anmeldelsesstatistikken, baseret på udtræk over sager registreret i Hjørring Kommune i perioden 2013-2015, fremgår det yderligere, at flest klip og frakendelser af kørekortet er uddelt tirsdage og fredage, hvor særligt lørdage og søndage skiller sig ud med meget få anmeldelser. Derudover fordeler anmeldelserne sig således, at flest er forekommet om aftenen, i tidsrummet mellem klokken 18.00 og midnat, samt hen over middagstrafikken. Dette er interessant ud fra en forestilling om, at bilister særligt overskrider fartgrænserne til og fra arbejde for at udnytte tiden, der ofte refereres til som en knap ressource. Disse tal er dog påvirket af en høj grad af usikkerhed, da politiets kontroltryk er afgørende for resultatet.

Havarikommisionen for Vejtrafikulykker udførte i 2011 en kvalitativ undersøgelse af grove hastighedsovertrædelser baseret på 38 interviews med personer, som blev stoppet af politiets fartkontroller på landeveje med en hastighed på minimum 30 procent mere end fartgrænsen (Havarikommisionen for Vejtrafikulykker, 2011). De fandt, at bilisterne kunne inddeles i tre kategorier; *de lejlighedsvis*, *de beregnende* og *de lovløse*. De lejlighedsvis kører af og til for stærkt, denne gruppe minder i høj grad om den almene del af befolkningen, som generelt har respekt for hastighedsgrænser, klip og bøder. De beregnende kører oftest for stærkt, og deres holdninger til fartgrænserne er ofte, at fartgrænserne er for lave, men de har dog respekt for klip i kørekortet. De lovløse udgør i undersøgelsen den mindste gruppe. De mener, at fartgrænser skal afskaffes og har ikke megen respekt for hverken bøder eller klip (Havarikommisionen for Vejtrafikulykker, 2011: 14). I dette speciale ligger fokus på de to sidstnævnte grupper af højhastighedsbilister: de beregnende og lovløse – kategorier, som dog må betragtes som idealtyper. I undersøgelsen foretaget af Havarikommisionen for Vejtrafikulykker lå kønsfordelingen på 83 procent mænd og 17 procent kvinder (Havarikommisionen for Vejtrafikulykker, 2011: 105). Undersøgelsen er dog baseret på et lille antal personer (99), og er derfor ikke repræsentativ. I 2006 tegnede kvinderne sig for 30 procent af alle hastighedsovertrædelser (Behrendorf, 2007: 1). Begge tendenser viser dog, at der er flere mænd end kvinder, som kører med de helt store hastigheder.

I Danmark er det politiets opgave at kontrollere, at færdselsloven bliver overholdt, og derigennem medvirke til at øge trafiksikkerheden. Dette gør politiet gennem forskellige typer af fartkontroller. Antallet af fartkontroller har været stigende og i februar 2015 fik politiet tilført 75 ekstra ATK-vogne til at udføre trafikkontrol, som er en af formerne for fartkontrol, hvilket kan være medvirkende til den stigning, vi ser i antallet af sigtede bilister for hastighedsoverskridelser fra 2014 til 2015 (Rigspolitiet, 2015). Havarikommissionen for Vejtrafikulykker vurderer i en rapport om grove hastighedsovertrædelser, at en øget hastighedskontrol er central for at afværge bilister med meget høje hastigheder og dermed øge opdagelsesrisikoen (Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, 2011: 13). Denne forestilling, influeret af en form for afskrækkelsesperspektiv, har haft stor indflydelse på tilgangen til trafiksikkerheden (Watson & Fleiter, 2006: 3). En tilgang, der også ses i den danske hastighedspolitik, blandt andet eksemplificeret ved gennemførelsen af trafiksikkerhedspakken i 2012 (Justitsministeriet, 2012). Når vi taler om hastighed i trafikken i relation til trafiksikkerhed, defineres dette ofte ud fra et ønske om at sænke middelhastighederne. Der kan dog være udfordringer forbundet med at vurdere effekten af fartkontroller, hvilket relaterer sig til spørgsmålet om, hvad det faktiske formål med fartkontrollen er – skal det fungere som en situationel eller generel præventiv effekt, rettet mod hr. og fru Danmark eller rette sig specifikt mod højhastighedsbilisterne? Hvis systemet er rettet mod middelhastighederne og det generelle, risikeres det, at der skabes en brist, hvor de, som udgør den største risiko for sikkerheden i trafikken, kan navigere udenom.

1.3. Trafikadfærd og retsbevidsthed

Trafikadfærd er et bredt fænomen, der i denne kontekst dækker over den adfærd og færdsel, der foregår i trafikken. En adfærd, der både kan anskues som værende individuelt betinget og samtidig sker i en social og kulturel kontekst. Adfærd i trafikken er et af de mest regulerede livsområder, hvor færdselsloven på mange måder angiver præcise retningslinjer for måder at handle og agere på. Der kan argumenteres for, at færdselsloven på den ene side muliggør en sameksistens, hvor individer kan handle og transportere sig fra ét sted til et andet samtidig med og uafhængigt af hinanden, uden der opstår kaos og konflikter, men som samtidig begrænser selvsamme individers handlefrihed. Der er således tale om et paradoks, hvor de institutionelle retsnormer på den ene side muliggør handling og er nødvendige for at mindske risikoen forbundet hertil og på den anden side begrænser handlefriheden (Jørgensen, 2008: 206; Jørgensen, 2009: 80).

En forestilling, som ofte og af mange tages for givet er, at 'alle kører hurtigere end det tilladte'. En forestilling, der leder hen mod en normaliseringstanke, hvor denne type adfærd er blevet alminde-

lig, rutinepræget og accepteret i samfundet. I relation til forestillingen om normalisering af højhastighed i trafikken, lader jeg mig inspirere af forskning om hashbrug, heriblandt Howard Parker og begrebet '*kulturel tilpasning*', som blandt andet henviser til, at en adfærd kan accepteres på trods af dens illegitime status (Parker, 2005: 207). En accept og tilpasning, som er influeret af måden, fænomenet fremstilles på. Problematikken med udsagnet er, at der dannes et unuanceret billede, hvor forskelle og differentieringer bliver udvisket (Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, 2011: 88). Det at køre hurtigere end det tilladte kan variere i mange grader, og om end der, hvis vi definere hastighedsovertrædelser som alle hastigheder, der overstiger den fastsatte fartgrænse på en given strækning, sandsynligvis vil være en tendens til, at en overvejende stor del bilister i befolkningen på et eller flere tidspunkter har oversteget den fastsatte fartgrænse, bevidst eller ubevidst, kan en sådan normaliseringstanke ikke umiddelbart stå alene og forklare, at mange vælger at overskride fartgrænserne i trafikken, når vi taler om grovere hastighedsovertrædelser. Undersøgelser viser, at befolkningens holdning til overtrædelser af fartbegrænsningerne netop er præget af en diversitet, som kommer til udtryk ved et paradoks mellem, at der køres stærkt samtidig med, at disse personer er bevidste om faren ved høje hastigheder (Trygfonden & Ugebladet Mandag Morgen, 2011). I en undersøgelse foretaget af Trygfonden og Ugebladet Mandag Morgen (2011) ses det, at danskerne anser det for værende almindeligt at køre for stærkt. Det er dog tendenser, der varierer med udgangspunkt i lovovertrædelsens grad – altså jo højere hastighedsovertrædelse, desto flere vil være tilbøjelige til at være negativt stillet overfor lovovertrædelsen (Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, 2011: 89). I lighed med forskning i hashbrug kan der argumenteres for en tendens til, at skillelinjerne ikke i så høj grad opsættes mellem ikke at overtræde loven og at overtræde loven, men i stedet mellem problematisk højhastighedsadfærd og beskedne overtrædelser, som ikke opleves som værende problematiske og illegitime (Järvinen, 2010: 18). Normalisering af hastighedsovertrædelser i trafikken skal derfor ikke forstås som, at alle overskrider fartgrænserne, men at holdninger til nogle typer af hastighedsovertrædelser er blevet mere positive eller neutrale, samt at adfærden er mere udbredt og forekommer hos både mainstreamen og afvigeren (Järvinen, Demant & Østergaard, 2010: 76). Normaliseringsbegrebet kan dermed ikke umiddelbart være med til at forklare, at nogle bilister kører højhastighedskørsel, de grovere hastighedsovertrædelser, men der kan derimod være en tendens til, at højhastighedsbilisterne anvender en normaliseringstematik til at forklare og retfærdiggøre egen adfærd i trafikken.

Inden for retsvidenskaben kan der skelnes mellem *Mala in se* og *Mala prohibita*'. En distinktion, der bruges til at definere det grundlæggende element, som adskiller forskellige typer af kriminalitet og lovovertrædelser. Termen *Mala in se* anvendes om umoralske handlinger, der kriminaliseres på grund af deres umoralske karakter og som samfundet derfor skal beskyttes mod gennem straf. *Mala prohibita* er derimod handlinger, som ikke i deres natur er umoralske, men som gennem lovgivning, regulering og sanktioner kriminaliseres (Davis, 2006: 270). Inden for dette perspektiv er færdselslovovertrædelser og dermed højhastighedsbilisme et udtryk for *mala prohibita*. At køre over for rødt eller køre med en højere hastighed end tilladt er ikke i udgangspunktet moralsk forkerte handlinger, men kriminaliseres gennem bestemmelser i lovgivningen. Retten er herved med til at koble moral og retsnormer til denne type af handlinger. Dette åbner op for overvejelser om, hvordan retsnormer og lovgivningen spiller en rolle for bilisters trafikadfærd i praksis. Howard Becker definerer afvigelse som noget, der er konstrueret, og dermed er det ifølge Becker ikke noget karakteristisk ved afvigeren, men i stedet en konsekvens af konstruktionen af loven eller reglerne for måder at handle på (Becker, 1973: 9). Beckers definition af afvigelse modsiger dermed skelnen mellem typer af kriminelle- og afvigende handlinger, og definerer i stedet alle afvigende handlinger som socialt konstruerede. Dermed er alle et udtryk for *mala prohibita* konstruktioner. Baseret på Beckers beskrivelser kan juridiske retsbestemmelser i færdselsloven anses som en måde for lovgiverne at definere og konstruere adfærd som enten moralsk rigtig eller moralsk forkastelig, afvigende og kriminel.

Kriminalitet kan defineres som en adfærd, der overtræder de samfundsopsatte love – kriminelle handlinger er altid et lovbrud, men at bryde loven bliver ikke til alle tider anset som kriminalitet. "*Kriminalitet er en måde at klassificere uønskede handlinger på. Men kun én blandt mange mulige*" (Christie, 2004: 18). Skellet mellem, hvad der kan defineres som kriminelle handlinger og handlinger, som blot kan anskues som et lovbrud, kan være små nuanceforskelle, der kan variere fra handling til handling, afhængigt af den kontekst handlingen foregår i. I relation hertil kan der drages paralleller til Beckers (1973) beskrivelse af 'outsideren'. Ifølge Becker har det en betydning, hvorvidt de, som bryder loven, anskues som anderledes eller om individerne kan relatere sig til hinanden. "*We think of the person who commits a traffic violation [...] as being, after all, not very different from the rest of us and treat his infraction tolerantly*" (Becker, 1973: 3). I dette perspektiv udvises grænsen mellem, hvornår en konkret handling i trafikken defineres som henholdsvis afvigende og kriminel. Det bliver derfor betinget af mere end blot de absolutte hastighedsgrænser. Fo-

restillinger om lovbrud, kriminalitet og afvigende adfærd er derfor ikke en statisk størrelse, der er almengyldig for alle individer (Downes & Rock, 2007: 4), i stedet er det situationelt, kulturelt, socialt og individuelt betinget. Indviders forestillinger om lovovertrædelser og kriminalitet er derfor ikke nødvendigvis sammenfaldende med rettens definitioner af lovlig og ulovlig adfærd, hvormed individer kan have forskellige moralopfattelser knyttet til det at overskride fartgrænserne. Selvom individet anerkender de juridiske retsnormer, er det dermed ikke givet, at deres adfærd afspejler dette (Jørgensen, 2009: 12-13).

Færdselsloven er baseret på objektive og universelle rammer, der er gældende for alle til alle tider. Hvis vi har en forventning om, at mennesker, der sætter sig ind i deres bil, besidder en grundlæggende viden om, at der findes en lovgivning, der dikterer, hvorledes de skal og bør handle i trafikken, er dette betinget af, at der findes en normativ gyldighed af loven. 'Lov er lov, og lov skal følges', og dermed er det moralsk forkert at overskride færdselsloven og fartgrænserne. En vigtig pointe er, at en normativ tilgang til loven ikke nødvendigvis fordrer en moralsk dimension. Normativ henviser i udgangspunktet til, at individer afstår fra at bryde loven, ud fra en forestilling om at lovgivning skal overholdes i kraft af dens status som juridisk retsnorm. Argumentation for gyldigheden kan, dog hos nogle individer eller lovgiverne, reflektere moralske forestillinger og overvejelser, som har en betydning for måden de forholder sig til lovgivningen. Dette betyder dermed samtidig, at bilisten kan italesætte og forholde sig til de juridiske retsnormer og adfærd i trafikken ud fra en moralsk fortolkning, uden at koble en normative gyldighed til færdselsloven. En undersøgelse af danskernes moral i forhold til overholdelse af lovene viser, at danskernes overordnede indstilling er, at lov er noget, som skal følges. Når det kommer til nogle områder i lovgivningen, især områder der ikke falder ind under straffeloven, er der en tendens til at overtrædelser vurderes mildere. Dette begrundes blandt andet med, at overtrædelserne ikke har et direkte offer eller at der skal tages andre vigtigere hensyn, som at andre normer i trafikken er vigtigere at følge (Andersen, 2011: 13-14). Dermed er der i den konkrete situation flere elementer, der spiller ind. I praksis fortolkes, forhandles og anvendes rammen forskelligt. Det kan betyde, at bilisters praktiske oplevelse i trafikken ikke konstituerer en normativ gyldighed af loven. Der kan opstå en form for misforhold mellem lovens absolutte hastighedsgrænser og hvad bilisterne oplever som meningsskabende moralsk adfærd i praksis, hvormed loven ikke fremstår meningsfuld at overholde. Edwin Lemert argumenterer for, at en del af retsreglerne i et samfund kan være baseret på en instrumentel tilgang snarere end normativ, hvormed retsnormernes regulering af adfærd ikke i særlig høj grad inddrager en moralsk dimen-

sion (Downes & Rock, 2007: 128). At lovgiverne ikke i udgangspunktet har et moralsk ærinde med færdselsreguleringerne, herunder de fastsatte fartgrænser, kan desuden findes i sanktionsniveauet. Sammenlignet med anden kriminalitet, som sanktioneres betydeligt hårdere, bliver højhastighed sanktioneret med bøder, frakendelse af kørekortet eller klip. Det kan antages, at denne 'manglende' moralske dimension bidrager til en tendens til, at bilisters adfærd i trafikken, retsnormerne og overholdelse af fartgrænserne bliver bundet op på bilisternes individuelle fortolkninger af retsreglerne og den kontekst, de befinder sig i.

Det at køre bil er for de fleste en integreret del af hverdagen og kan dermed karakteriseres som en rutineret handling, hvor der ikke i praksis reflekteres over eget hastighedsvalg (Behrendorff, 2007: 16). Da alle har været gennem et forløb for at tilegne sig et kørekort, må det forventes, at bilisten har et kendskab til loven, hvad enten denne følges eller ej, eller om dette ligger som en bevidst del af dennes køreadfærd. Som beskrevet tidligere, kan der skelnes mellem en normativ tilslutning til loven og en instrumentel tilgang til færdselsloven. De fleste lovovertrædelser i trafikken er konsekvens- og kontaktløse. Dette kan medvirke til, at der kan være en tendens til, at der forekommer instrumentelle slutninger til færdselslovens bestemmelser og adfærd i trafikken, da overtrædelser ikke i udgangspunktet defineres som umoralske, men i stedet er konstrueret som noget, der overtræder en regulerende retsregel. Det medfører en bredere refleksion over lovens berettigelse, og hvorvidt en given lov og regel giver mening i en konkret situation. Individerne forholder sig refleksivt til retsnormernes legitimitet. Individets vurdering af legitimiteten ved lovgivningen kan således knytte sig til, hvorvidt retsnormerne bidrager til, at individets egne mål bliver opfyldt. Her kan det blive et spørgsmål om, at opdagelsesrisikoen bliver central for bilistens hastighedsvalg, hvor adfærden ikke er betinget af moralske forpligtelser til at adlyde lovgivningen.

Retsbevidsthed er centralt for måden, hvorpå fænomenet højhastighedsadfærd anskues og andres adfærd i trafikken, men også i relation til individets eget handlingsvalg og –forståelse (Jørgensen, 2009: 14). I specialet tillægges retsbevidsthed dermed en flertydig forståelse, som både har en praktisk dimension i relation til bilistens adfærd i trafikken, og en overordnet forståelse knyttet til færdselsloven som juridisk og moralsk definition af rigtig og forkert adfærd og som et regulerende element i trafikken.

1.4. Problemformulering

I dette afsnit præsenteres specialets problemformulering, hvor formålet er at producere viden om højhastighedsbilister inden for en kriminologisk kontekst:

Hvordan forholder højhastighedsbilister sig til og italesætter overtrædelse af fartgrænserne i trafikken og hvilken rolle spiller den oplevede opdagelsesrisiko samt risikovurdering for deres adfærd?

Der er tale om en kvalitativ undersøgelse, som er baseret på et empirisk grundlag af otte interviews med henholdsvis seks mænd og to kvinder, der kan betragtes som bilister med en højhastighedsadfærd i trafikken og dermed kan bidrage med viden til undersøgelsen. Når man betegner disse bilister som en samlet gruppe skabes der en forestilling om, at der er tale om en homogen gruppe af individer. Forskning viser dog, at der er tale om en mere nuanceret og kompleks gruppe. I specialet sættes der fokus på bilisternes subjektive forståelse af deres egen adfærd i trafikken og hvordan de italesætter og retfærdiggøre adfærden og overtrædelsen af fartgrænserne. I undersøgelsen forholder jeg mig derfor ikke eksplicit til, hvorvidt fartgrænser og fartkontroller er defineret og fastsat i forhold til trafiksikkerhed, da det centrale for undersøgelsen er, hvordan højhastighedsbilister forholder sig dertil. Der er dermed tale om subjektive forståelser.

En del af den eksisterende forskning på færdselsområdet baserer sig på analyser af den samlede population af bilister. Dermed fokuseres der i høj grad på forskelle mellem individer, som overtræder færdselsloven, og de lovlydige, udviklingen og omfanget af færdselsovertrædelser, samt befolkningens holdninger hertil. Dette speciale adskiller sig fra denne del af den eksisterende forskning ved, at afgrænse sig til en udvalgt del af populationen. Dermed bliver det muligt at få et indblik i den gruppe af individer, hvor speeding og højhastighedskørsel er særligt udbredt, og dermed skabe en specifik viden om en gruppe af individer.

Kapitel 2 – Teoretiske overvejelser

I dette kapitel præsenteres den teoretiske ramme for specialet. Der er udvalgt teoretiske perspektiver og begreber, som bidrager til en udfoldelse og rammefortolkning af højhastighedskørsel, som sættes i spil i analysen af det empiriske materiale. De teoretiske perspektiver er udvalgt ud fra en antagelse om, at de kan belyse specialets problemstilling. For at kunne opnå en forståelse for bilisters hastighedsvalg, deres motiver og retfærdiggørelse, risikovurderinger og fartkontrollers betydning i denne ligning, har jeg ladet mig inspirere af forskellige teoretiske perspektiver, der vil fungere som en rammeforståelse i dette speciale. Disse teoretiske perspektiver har særligt været styrende for både dataindsamlingsprocessen, herunder i forbindelse med udarbejdelse af interviewguiden forud for interviewene samt som analytisk ramme i samspil med det empiriske materiale. I det nedenstående redegøres for Sykes og Matzas neutraliseringsteknikker, afskrækkelsesteori, samt perspektiver, der knytter sig til risikobegrebet, herunder risikovurdering og risikovillighed.

2.1. Neutraliseringsteknikker

I dette afsnit præsenteres Gresham M. Sykes og David Matzas teori om neutraliseringsteknikker. En form for teknik, hvormed individet kan retfærdiggøre sine kriminelle og afvigende handlinger, *"In short, techniques of neutralizations are the mechanisms that people use to escape society's controls and feel free to engage in crime"* (Cullen, Agnew & Wilcox, 2014: 221).

Sykes og Matza ønskede at gøre op med forestillingen om, at kriminelle og individer med afvigende adfærd besidder andre normer og værdier end de dominerende normer i samfundet. I stedet argumenterer de for, at også individer, som bryder loven, deler de styrende normer. Dette betyder, at individerne er bevidste om, at deres handlinger er forkerte og umoralske. Ifølge Sykes og Matza udvikler disse personer derfor nogle teknikker, som kan retfærdiggøre deres handlinger, teknikker kaldet neutraliseringsteknikker (Cullen, Agnew & Wilcox, 2014: 221). Neutraliseringerne beskytter dermed individet mod skyld fra både samfundet og sig selv, hvilket gør, at individet kan opretholde sin selvidentitet og samtidig begå kriminelle handlinger, som for eksempel at overtræde færdselsloven uden at anse sig selv som en lovbrøder (Sykes & Matza, 1957: 225). Sykes og Matza argumenterer for, at hvis lovbrødere havde et andet normsæt, ville de ikke føle skyld eller skam over deres handlinger, men i stedet er der meget, der tyder på, at en stor del af kriminelle reelt oplever skyld (Sykes & Matza, 1957: 223). Sykes og Matzas teoretiske bidrag forsøger derfor at undersøge, hvorfor mennesker overtræder loven og normer, som de tror på (Sykes & Matza, 1957: 224). Neutralise-

ringsteknikkerne er socialt tillærte, og teorien drager derfor paralleller til Edwin Sutherlands teori "A theory of differential association". "*That learning involves motives, drives, rationalizations, and attitudes favorable to violation law*" (Cullen, Agnew & Wilcox, 2014: 221). Sykes og Matza fokuserede især på rationaliseringerne (Cullen, Agnew & Wilcox, 2014: 221), rationaliseringer og retfærdiggørelser som forekommer før den kriminelle handling, hvormed lovbruddet bliver muligt, da normer og samfundets kontrol bliver neutraliseret. Kritikere af teorien mener dog, at der er tale om efterrationaliseringer. Undersøgelser har dog vist, at individer, som accepterer neutraliseringer indgår i flere kriminelle handlinger (Cullen, Agnew & Wilcox, 2014: 222). I specialet antages det i forlængelse af dette, at disse rationaliseringer og neutraliseringer kan ses som en form for refleksioner, der kommer til udtryk gennem interviewene, hvormed det bliver muligt at få et indblik i, hvordan højhastighedsbilister legitimerer og retfærdiggør deres trafikadfærd. Det kommer derfor til udtryk i retrospektiv, men vurderes at være medvirkende til, at adfærden kan opretholdes.

Sykes og Matza (1957) udviklede fem hovedtyper af neutraliseringer:

- Benægtelse af ansvar
- Benægtelse af offer
- Benægtelse af skade
- Fordømmelse af fordømmeren
- Appel til højere loyaliteter

Benægtelse af ansvar: Individet afviser at have et ansvar for den handling, der er blevet begået. Dette kan begrundes som værende et produkt af ydre omstændigheder, hvor individet mener, at det ligger uden for deres kontrol eller en handling, der ikke var forsætlig og dermed ikke bevidst. På den måde fjerner individet skylden fra sig selv og skaber dermed en måde, hvorpå det er muligt at afvige fra de dominerende normer (Sykes & Matza, 1957: 225).

Benægtelse af offer: Individet afviser, at der er et offer i tilknytning til den lovbrudende adfærd. Her kan være tale om, at det såkaldte offer har fortjent det, eller at offeret er skjult eller fraværende. Hvis individet neutraliserer offeret på en måde, hvor offeret får som fortjent, da transformerer han offeret til at være synderen (Sykes & Matza, 1957: 226).

Benægtelse af skade: Her fokuseres på den skade handlingen har forvoldt, eller rettere som individet afviser har fundet sted. En neutralisering af denne type kan blandt andet komme til udtryk ved at henvise til, at den forurettede har råd til at erstatte, hvad der er blevet ødelagt, hvormed der ikke er tale om nogen reel skade. Individet kan her skelne mellem handlinger, der anskues for værende forkerte og handlinger, der resulterer i skade. Ved at neutralisere handlingen og ikke erkende skade knyttet til handlingen, bliver det muligt for individet at bryde loven (Sykes & Matza, 1957: 226). Ved benægtelse af både skade og offer afviser individet ikke at være skyldig i selve lovbruddet, men fokuserer i stedet på, at handlingens manglende konsekvenser gør, at de kan retfærdiggøre deres handlinger.

Fordømmelse af fordømmeren: Her fjernes fokus fra både handlingen og personen selv, og vender fokus mod dem, som misbilliger adfærden og definerer handlinger i samfundet som lovbrud, for eksempel ved at argumentere for, at disse er hykleriske og derfor ikke har ret til at fordømme. Ved at fokusere på og rette et angreb mod andre, er det lettere at undertrykke og neutralisere lovbruddet i individets egen adfærd (Sykes & Matza, 1957: 227).

Appel til højere loyaliteter: Lovbruddet er et resultat af, at individet følger andre normer. Normer kan være knyttet til grupper, som individet føler en tilknytning til, her kan for eksempel være tale om en specifik trafikultur som et fællesskab bilister kan relaterer til og derfor knytter særlige normer til handlinger i trafikken, som afviger fra de normer, der knytter sig til loven. Centralt er, at dette ikke er et udtryk for, at samfundets normer fornægtes, men at andre normer betyder mere for individet. Dette betyder, at bilister kan være i situationer, hvor de oplever et dilemma, hvor normer kolliderer med hinanden, og de derfor oplever at være nødt til at bryde loven for at overholde nogle sociale normer (Sykes & Matza, 1957: 227).

2.2. Risiko: Risikovurdering og risikovillig som et subjektivt fænomen

Risiko, som begreb og fænomen, betragtes en som central dimension i relation til højhastighed og bilkørsel. I dette afsnit redegøres for perspektiver og pointer vedrørende risiko, risikovurdering og risikovillighed, hvor der inddrages forskellige teoretiske perspektiver og begreber, der findes relevante for specialets problemstilling. Risikobegrebet kan knyttes til sandsynligheden for en uønsket hændelse, det kan sættes i relation til udbredelsen af automobilen og en større koncentration af biler og personer i trafikken; "*Perceived risk is the subjective assessment of the probability of a specified type of accident happening, and how concerned we are with such an accident*" (Boyesen, 2003: 9).

Begrebet er således umiddelbart negativt ladet og refererer i denne kontekst til den oplevede risiko for et negativt udfald relateret til høj fart i trafikken. Risikobegrebet indeholder i relation til adfærd i trafikken to elementer: Det ene henviser til, hvor farlig en given adfærd er, altså hvor farligt er det at køre for stærkt, og hvilke konsekvenser det kan have, hvis man for eksempel ender i et trafikuheld med en fart på 100 kilometer i timen frem for 80 kilometer i timen. Det andet henviser til, hvor ofte det sker, altså udbredelsen af ikke-ønskelige hændelser i relation til høj fart. Man kan dermed godt forestille sig, at når bilister risikovurderer, er de bevidste om den øgede fare ved høj fart, men vurderer, at sandsynligheden for at blive impliceret i et uheld er så lav, at risikovurderingen ikke får bilisten til at ændre adfærd.

I specialet skelnes der mellem to tilgange til risiko; henholdsvis objektiv risiko samt oplevet risiko. Især oplevet risiko er central for denne undersøgelse. Begrebet henviser i denne sammenhæng til, at vurdering af risici er knyttet til subjektive fortolkninger, og dermed kan risikovurdering ikke betragtes som et statisk fænomen, hvor alle bilister risikovurderer en given situation i trafikken på samme måde. Det antages, at den subjektive risikovurdering skaber en ramme for bilisternes handling og hastighedsvalg i praksis. I analysen er der således fokus på, hvordan risiko italesættes, men også hvilke faktorer bilisterne inddrager i deres individuelle risikovurdering. I det følgende vil jeg sætte risikovurdering ind i en teoretisk kontekst. Der kan kobles en central pointe i relation til skellet mellem en objektiv og subjektiv risiko, hvor disse kan ses som idealtyper af risikovurderinger, da objektiv og subjektiv risiko i praksis kan have en vekselvirkende indflydelse. Risikobegrebet kan betragtes som et socialt konstrueret fænomen, hvor risiko er et resultat af en social proces, og risikovurderinger er konstrueret på en måde, således det passer med den sociale og kulturelle orden inden for den gruppe, individet tilhører (Breck, 2001: 51-52). I det følgende er det valgt at bibeholde det subjektive risikobegreb, som henviser til individets risikovurdering, i kobling med en social dimension, som påvirker den måde individet fortolker risici på, da dette vurderes at kunne indfange tematikker i det empiriske materiale.

Anthony Giddens (1996) betragter risici som en integreret del af det senmoderne samfund, som alle individer må forholde sig til, *”alle individer opbygger en samling af risikovurderinger, som kan være mere eller mindre tydeligt artikuleret, oplyst og ’åben’, eller omvendt foregå næsten automatisk”* (Giddens, 1996: 150). En central pointe i Giddens’ samfundsanalyse er betydningen af abstrakte systemer og individers tillid hertil. Abstrakte systemer henviser til to udlejringsmekanismer,

som ifølge Giddens kender tegner det senmoderne samfund, symbolske tegn og ekspertsystemer. Ekspertsystemer beskriver Giddens som ”systemer af teknisk eller faglig ekspertise, som organiserer store dele af de materielle og sociale omgivelser, vi lever i i dag” (Giddens, 1994: 31). Ekspertsystemerne skaber, så at sige scenen for individers handling i forskellige situationer og arenaer, men forudsætter, at individerne har tillid til ekspertsystemerne.

”Når jeg går ud af huset og sætter mig ind i min bil, bevæger jeg mig ind i de rammer, der er gennemsyret af ekspertviden – design og konstruktion af bilen, motorveje, vejkryds, trafiklys og mange andre elementer. Alle ved det er farligt at køre bil, og at der er risiko for ulykker. Når jeg vælger at stige ind i min bil, acceptere jeg denne risiko, men stoler samtidig på eksperternes garantier om, at risikoen er minimeret så meget som muligt” (Giddens 1994: 31).

At man kører i højre side af vejen kan ses som et udtryk for denne tillid til ekspertsystemerne – en regulering af trafikken, som gør, at trafikken ikke fremstår kaotisk og konfliktfyldt, men forudsætter, at bilisterne har tillid til systemet og dermed også en tillid til andre bilister, om at systemet opretholdes – en tillid til systemet, som ofte har form af ansigtsløse forpligtelser (Giddens, 1994: 81). Det antages i ovenstående uddrag af Giddens, at der kan kobles en objektiv risiko til adfærd i trafikken. Omend den objektive risiko kan betragtes som en tilstedeværende dimension, er der forskel på, hvad der for den enkelte eller i samfundet kan betragtes som et acceptabelt niveau af risici (Breck, 2001: 14). Dette forholder Giddens sig ligeledes til, og beskriver risikovurderinger som noget, der netop ikke konsekvent er konsistent med de objektive risici, knyttet til bestemte arenaer og abstrakte systemer. Hvorvidt individer betragter risikoen som frivillig eller ufrivillig, kan udledes af betydning, hvor risici, individet betragter som selvvalgt, oftest opleves som mere acceptable end risici, der påføres af andre (Breck, 2001: 37). Selvom det at køre i bil kan anskues som en frivillig adfærd, kan strukturer i samfundet, for eksempel arbejdslivet kan gøre, at individer må transportere sig over større afstande, hvormed bilen kan blive en nødvendighed (Giddens, 1996: 150).

Begrebet risikovillighed kan anvendes, om individers villighed til at indgå eller handle i situationer, som kan resultere i et negativt udfald. Et udfald, der kan have forskellig karakter, for eksempel fysisk, ved et trafikuheld, eller sanktionsmæssigt, som en bøde for at køre for stærkt (Larsen & Peder-

sen, 2011: 561). Risikovillighed kan i denne betydning kobles til et rationel choice-perspektiv, hvor risikovilligheden bestemmes af individet ud fra en fortolkning af mulige risici og fordele ved en bestemt handling. Risikovillighed kan yderligere forstås ud fra et fokus på risikoen i sig selv; *"Visse aspekter eller typer af risiko kan blive eftertragtet for deres egen skyld – glæden ved at køre hurtigt og risikabelt minder om den spænding, som tilbydes gennem visse institutionaliserede risikoaktiviteter"* (Giddens, 1996: 149).

I relation til dette perspektiv på risikovillighed og risikosøgning inddrages perspektiver fra Jack Katz og Steven Lyng i analysen af det empiriske materiale, og bliver kort redegjort for her. Katz (1988) og Lyng (1990) har det tilfælles, at de med deres teoretiske begreber *sneaky thrills* og *edgework* inddrager et følelsesmæssigt perspektiv på adfærden, hvor det er adfærden, den høje fart, i sig selv, som er det centrale for bilisten. Ved edgework kan der drages paralleller til Giddens' beskrivelser ovenfor. Edgework handler ifølge Lyng (1990) om, at individer bevidst indgår i aktiviteter og adfærd, hvor de frivilligt søger risiko. Samtidig er det dog helt afgørende for denne type adfærd, at individet har en oplevelse af at have kontrol over situationen. Det, der for andre kan forekomme som en irrationel risikosøgende adfærd, kan for edgeworkeren opleves som spænding, hvor (kontrolleret) risiko betragtes som en nødvendighed (Lyng, 1990: 852). Edgework er umiddelbart mest udbredt hos yngre personer og oftere hos mænd end kvinder (Lyng, 1990: 872). Dermed kan det antages at være et relevant perspektiv i denne undersøgelse, hvor aldersfordelingen blandt informanterne repræsenterer den yngre generation af bilister med en aldersspredning på 22-33 år. Jack Katz beskriver sin teori om *sneaky thrills* ud fra en forestilling om, at nogle kriminelle handlinger begås ud fra et behov, der ikke kan defineres som et materielt eller økonomisk behov (Katz, 1988: 52). Med henblik på hastighedsovertrædelser kan dette for eksempel henvise til, at bilisten ikke begår lovovertrædelsen for at opnå en bestemt tidsmæssig besparelse, men i stedet er det den høje hastighed og lovbruddet, som opleves som stimulerende og tiltrækkende⁵. Jack Katz (1988) kobler dermed et sanseligt perspektiv til forståelsen af kriminelle handlinger og lovbrud. I analysen vil der være fokus på risikovillighed hos informanterne ud fra forskellige vinkler.

2.3. Afskrækkelsesteori

En undersøgelse af vejhastighedens politiske historie viser, at forhøjelse af hastighedsgrænserne bliver fulgt af et skærpet sanktionsniveau, hvor sanktionerne opfattes som et aktivt adfærdsregule-

⁵ Katz' teori er dog udviklet baseret på berigelseskriminalitet, hvormed nogle af elementerne i teorien ikke er relevante for specialet, og der er derfor kun inddraget pointer, der betragtes som relevante i samspil med det empiriske materiale inden for konteksten af højhastighedsbilisme.

rende middel (Siren, Sørensen & Vinsteen, 2012: 7). Heri kan der findes et præventivt formål ved måden vi sanktionerer trafikovertrædelser, og samtidig vurderes det, at strengere sanktioner øger effekten. Dermed antages det, at den politiske tilgang til hastighedsovertrædelser bygger på et afskrækkelsesteoretisk perspektiv. Dette inddrages derfor i specialet, da det er centralt at undersøge, hvordan højhastighedsbilister forholder sig til kontrol og sanktioner i praksis.

Afskrækkelsesteori er en overordnet tilgang, hvor der fokuseres på effekten af straf ved kriminelle handlinger. Teoretikere i denne tradition vil argumentere for, at straf kan have en præventiv funktion, både for den enkelte kriminelle, men også for den resterende population (Cullen, Agnew & Wilcox, 2014: 417). Denne teoretiske tradition har haft stor indflydelse på måden fartovertredelser håndteres på gennem kontrol og straf. Når der udføres færdselskontrol eller uddeles bøder, klip og fratagelse af kørekortet, er dette et udtryk for denne tilgang. I det nedenstående afsnit redegøres for afskrækkelsesteori. Jeg har ladet mig inspirere af Stafford og Warr's version af afskrækkelsesteori, som et led til at forstå højhastighedsbilisters valg om at overskride fartgrænserne.

"Deterrence occurs when someone refrains from committing a crime because he or she fears the certainty, swiftness and/or severity of formal legal punishment" (Cullen, Agnew & Wilcox, 2014: 417). I relation til straf, afskrækkelse og kontrol knyttes begreberne certainty (sandsynlighed) og severity (streghed), som er relevante i forbindelse med dette speciale. Certainty anvendes om den potentielle opdagelsesrisiko, dermed sandsynligheden for at blive straffet for den kriminelle adfærd. I denne undersøgelse knyttes begrebet særligt til bilisternes oplevede sandsynlighed for at blive opdaget i at overskride færdselsloven. Det er dermed ikke i så høj grad relevant, hvad den faktiske opdagelsesrisiko er, men i stedet hvordan individets subjektive oplevelse vurderes, da det antages, at denne har størst betydning for deres adfærd og holdninger. Severity anvendes om stregheden af straffen og i undersøgelsen knyttes dette til typen af sanktion ved hastighedsovertrædelser i trafikken, og bidrager til en forståelse af, hvorvidt sanktionerne har en betydning for bilisters adfærd i trafikken.

Traditionelt deles afskrækkelsesteori op i to hovedkategorier: specifik og generel afskrækkelsesteori. Specifik afskrækkelse handler om, at straf reducerer kriminalitet og recidiv for netop de personer, som udsættes for straf og kontrol (Cullen, Agnew & Wilcox, 2014: 418). Dermed har den potentielle mulighed for at blive opdaget i en fartkontrol, og dermed straffet, en effekt på de højha-

stighedsbilister, som er blevet straffet for denne adfærd tidligere. Generel afskrækkelse fokuserer i stedet på, at straffen kan have en effekt på den generelle population, således at hvis én bliver straffet for en færdselslovsovertrædelse, kan dette have en afskrækkende effekt på andre (Cullen, Agnew & Wilcox, 2014: 420). Stafford og Warr udfordrer denne skarpe opdeling, da de argumenterer for, at begrebet er mere komplekst end det forekommer ved specifik og generel afskrækkelsesteori. Deres teoretiske bidrag kombinerer de to tilgange og kobler yderligere elementer på, hvor især strafundvigelse får en central betydning. Ifølge Stafford og Warr har individer ofte både *direkte* og *indirekte* erfaring med straf eller strafundgåelse, hvilket er hovedargumentet i deres kritik af adskillelsen af specifik og generel afskrækkelse. Den *direkte* karakteriseres som individets personlige erfaringer, mens den *indirekte* er erfaringer i næste led gennem blandt andet venner, familie og (sociale)medier (Stafford & Warr, 1993: 433). Dette betyder derfor ifølge Stafford og Warr, at effekten af straf og kontrol afhænger af forskellige elementer af erfaringer.

Stafford og Warr anerkender, at straf og sandsynligheden for straf (kontrol) har en betydning for individers adfærd, men vurderer, at hvis individer undgår straf ved en kriminel handling, kan dette måske have en større betydning, "*it is possible that punishment avoidance does more to encourage crime than punishment does to discourage it*" (Stafford & Warr, 1993: 433). Dermed kan det antages, at når højhastighedsbilister overskrider fartgrænserne uden at blive sanktioneret med bøde eller klip så er denne erfaring af større betydning end den bøde, individet eventuelt har fået.

Stafford og Warr (1993) udleder fire overordnede elementer, som udgør teorien:

- Den direkte erfaring med straf – Har individet tidligere været straffet for sin kriminalitet?
- Den indirekte erfaring med straf – Har individet kendskab til andre, som er blevet straffet for kriminalitet.
- Den direkte erfaring med at undgå straf – Har individet begået kriminelle handlinger uden at blive straffet herfor?
- Den indirekte erfaring med at undgå straf – Har individet kendskab til andre, som har undgået straf for kriminelle handlinger?

Denne teoretiske tradition kritiseres ofte for at tillægge straf for stor betydning, og dermed ignorere andre faktorer. I relation til det at overtræde fartgrænserne, kan der være tale om faktorer, som blandt andet sociale påvirkninger, individuelle karakteristika, positive oplevelser ved at køre stærkt,

som for eksempel et adrenalin kick, samt forskellen på at bilisten ved at adfærden overtræder loven og anse det for værende et lovbrud og forkert (Fleiter & Watson, 2006: 3). I specialet er det derfor centralt, at begreberne og det afskrækkelsesteoretiske perspektiv blot anvendes som et muligt perspektiv og led til at forstå farkontrollers og måden der sanktioneres for hastighedsforseelsers betydning for bilistens trafikadfærd.

Kapitel 3 – Metode

I dette kapitel præsenteres de metodiske valg og overvejelser, der er foretaget i forbindelse med specialet. Formålet med dette speciale er at undersøge højhastighedsbilisme med udgangspunkt i bilisternes oplevelser, holdninger og begrundelser for deres adfærd i trafikken, hvorfor specialet udformes som en kvalitativ undersøgelse, som er baseret på otte interviews. I det nedenstående præsenteres de metodiske refleksioner, der knytter sig til indsamlingen af data med henblik på at give læseren en indføring i undersøgelsens metodiske tilgange og overvejelser.

3.1. Metodisk design

Dette speciale er baseret på et kvalitativt undersøgelsesdesign, hvor det empiriske grundlag er udformet som kvalitative interviews med individer, hvis adfærd kan anskues som højhastighedsbilisme. Dette er valgt som metodetilgang grundet et ønske om at opnå indsigt i fænomenet højhastighedsbilisme ud fra bilisternes egne fortællinger, forståelser, oplevelser, holdninger og perspektiver (Kvale & Brinkmann, 2011: 17). Den kvalitative metode anses som værende særligt velegnet til at frembringe en dybdegående viden med fokus på nuancer og meningsskabelse. Det kvalitative interview kan betragtes som en samtale, *”der har til formål at indhente beskrivelser af den interviewedes livsverden med henblik på at fortolke betydningen af de beskrevne fænomener”* (Kvale & Brinkmann, 2011: 19). I forhold til Kvales definition af det kvalitative interview er jeg dog uenig i forestillingen om, at det er muligt at ’indhente beskrivelser’, da jeg i min tilgang til interviewene ikke anser det som muligt at indhente denne viden neutralt og passivt. Derimod er det centralt for viden frembragt i en interviewsituation, at denne viden er produceret i en social kontekst, hvormed det er en dynamisk vekselvirkende samtale. Det er en aktiv interaktion, som skaber en kontekstuel viden (Brinkmann & Tanggaard, 2010: 30). Som interviewer har jeg dermed en aktiv og central rolle for den viden, der konstrueres både i interviewsituationen og i den efterfølgende analyse og fortolkning. En udbredt kritik af kvalitative forskningsinterviews er, at tilgangen i for høj grad er præget af subjektivitet, netop fordi intervieweren spiller en rolle i produktionen af viden. Subjektivitet kan være problematisk, men kan også være en mulig ressource (Karpatschhof, 2010: 419). Her trækker jeg på en hermeneutisk forståelse, hvor man som forsker, interviewer og individ går til fænomener og undersøgelser med forforståelser, men sætter disse forforståelser på spil i både interviewsituationen og den efterfølgende fortolkning (Berg-Sørensen, 2012: 222). Dette gør, sammen med det ofte lille antal og ikke repræsentativt udvalgte interviewpersoner, at undersøgelsen ikke formelt kan generaliseres. Dette betyder dog ikke, at kvalitativ forskning skal anskues som ubruge-

lig i en videnskabelig kontekst, blot at dette producerer en anden type af videnskabelig viden (Flyvbjerg, 2010: 471). Dermed er formålet i dette speciale ikke at udlede statistiske generaliseringer, men skal i stedet bidrage med viden om fænomenet 'højhastighedsbilisme' og fokusere på variation inden for fænomenet – en viden, der er kontekstuel. Dette udelukker dog ikke, at resultater og tendenser i interviewmaterialet kan være gældende for andre individer i trafikken.

3.1.1. Det semistrukturerede interview

I undersøgelsen har jeg særligt ladet mig inspirere af det semistrukturerede interview, hvor der på forhånd er udarbejdet en interviewguide⁶ med forskellige tematikker, der ønskes afdækket, men hvor der samtidig er en løs struktur, således der gives plads til at forfølge emner, der dukker op under interviewet (Tanggaard & Brinkmann, 2010: 38). Det forholdt sig dog således, at strukturen under de forskellige interviews var varierende, hvor nogle var mere strukturerede, da informanterne virkede nervøse, mens andre var mere flydende, da informanterne selv berørte flere af tematikkerne undervejs. Interviewguiden er med til at sikre, at der skabes et grundlag for at kunne sammenligne interviewpersonernes fortællinger i en efterfølgende analyse (Bryman, 2012: 471-472). Interviewguiden indeholdte 8 forskellige overordnede emner, samt en række spørgsmål, der kunne stilles under hvert emne. Interviewguiden er præget af og tager afsæt i den teoretiske ramme for specialet samt eksisterende empiri om fænomenet. I interviewsituationerne forsøgte det dog, at tillægge en åben tilgang til interviewguiden, og dermed komme ud over de teoretiske antagelser ved at følge op på elementer ved informanternes fortællinger og frembringe en viden, der kan forekomme overraskende og relevant. Dette bidrog samtidig til at sætte de teoretiske antagelser på spil, således at der ikke blot er tale om, at undersøgelsen søger at bekræfte teorierne.

Jeg tilstræbte at holde interviewspørgsmålene i et hverdagsprog og koble dem til konkrete elementer, da jeg vurderer, at dette ville skabe det bedste grundlag for en flydende samtale. Samtidig var jeg bevidst om, at der kunne opstå forståelsesproblematikker, såfremt der blev lagt vægt på teoretiske begreber, hvilket kunne resultere i en ubalance i interviewet. Ved sprogligt at forholde mig neutralt til de teoretiske begreber, så langt som dette lader sig gøre, ønsker jeg at holde interviewet åbent, således informanterne selv former deres svar. Undervejs i interviewene benyttede jeg forskellige typer af spørgsmål, hvilket skulle bidrage til nuancerede og detaljerede beskrivelser (Kvale & Brinkmann, 2011: 157). De fleste af interviewguidens temaer blev indledt med et indledende

⁶ Jævnfør bilag 1 - Interviewguide

spørgsmål, eksempelvis ved tema tre 'Højhastighed': *"Kan du prøve at tænke tilbage til en køretur, hvor du kørte med en højere fart end hastighedsgrænserne tillader. Prøv at fortæl om denne køretur?"* (Bilag 1 – interviewguide). Denne type af spørgsmål kan frembringe spontane, righoldige beskrivelser, hvor det er op til informanten at definere, hvad der er relevant og meningsfuldt for personen selv. Derudover blev der under interviewet anvendt sonderende, opfølgende og direkte spørgsmål. Især var jeg opmærksom på, at tavshed nogle gange er stærkere end et nyt eller opfølgende spørgsmål. Dette gav mine informanter muligheden for at reflektere og bidrage med betydningsfuld viden (Kvale & Brinkmann, 2011: 156). Tilsammen skabte de forskellige spørgsmålstyper og tilgange i interviewet i et grundlag for et dybdegående og nuanceret empirisk materiale.

3.1.2. Interviewsituationen – mødet mellem forsker og højhastighedsbilist

Som beskrevet ovenfor, er interviewet et møde mellem to individer. Det er dermed en situation, hvor begge parter inddrager forskellige roller og nonverbale elementer i selve interaktionen og interviewet. Nedenfor præsenteres refleksioner over interviewsituationen og betydningen heraf for interviewmaterialet.

Undersøgelsens interviews blev gennemført på lokaliteter, som var mest praktiske for informanterne. To blev derfor afholdt hjemme hos informanterne, et på informantens uddannelsesinstitution, et på Hjørring Bibliotek, et på informantens arbejdsplads og de sidste to blev afholdt i et studierum på Aalborg Universitet. Indledningsvis i interviewet præsenterede jeg kort, hvad interviewet ville omhandle, samt orienterede om, at de ville optræde anonymt i specialet, og såfremt der var noget, de ikke ønskede at svare på, skulle de blot gøre opmærksom på dette. Alle interviewene blev, efter aftale med informanterne, optaget som lydfil med henblik på efterfølgende transkribering.

På trods af at den producerede viden i en interviewsituation er afhængig af både interviewer og informant, indebærer interviewsituationen samtidig et asymmetrisk magtforhold, der kan præge selve situationen, og den viden, der frembringes. Interviewet er derfor ikke en ligevægtig samtale, men en interaktion, hvor der er indlejret magtforhold i strukturen, som kan komme til udtryk på forskellige måder. Forskeren og intervieweren har den rolle, som beslutter, hvilke elementer, der skal følges op på. Der er på den måde tale om envejskommunikation, hvor udspørgningen kun går én vej. Herved har informanten kun i nogen grad mulighed for at påvirke interviewets struktur. Informanten kan dog vælge at tilbageholde information, som en form for modreaktion på dette (Kvale & Brinkmann, 2011: 51-52). I en interviewsituation vil både informant og interviewer kunne tilskrives forskellige

positioner, som kan påvirke interviewet. Der tillægges ikke kun nogle positioner til min rolle som forsker, men også til begrebet kriminologi. Flere informanter gav inden interviewet udtryk for en usikkerhed omkring, hvad jeg skulle anvende interviewet til og en nervøsitet for, at jeg skulle anmelde dem for noget. I interviewsituationen forsøgte jeg derfor at forholde mig neutralt til informanternes fortælling, således jeg ikke fremstod dømmende og dermed risikerede, at de blev tilbageholdende og undlod at fortælle ting, der kunne kriminalisere dem eller andet, der fik dem til at fremtræde på en måde, de ikke ønskede. I nogle tilfælde valgte jeg at udfordre informanterne, således de blev tvunget til at reflektere over deres fortællinger. Samtidig blev det muligt at forholde sig kritisk til, hvorvidt informanterne mere eller mindre bevidst udtrykker, hvad de tror jeg, som interviewer, ønsker at høre. Det er vigtigt at reflektere over, hvorvidt informanterne har et ønske om at fremhæve bestemte sider ved deres adfærd i trafikken og dermed skjule relevante informationer i forhold til et helt billede af informantens højhastighedsadfærd og holdninger til hastighed i trafikken (Thagaard, 2002: 100). Rollen som forsker over for informant kan også have en betydning i interviewsituationen, som kommer til udtryk i måden, hvorpå informanten agerer i relationen. Nogle af informanterne har ageret aktivt og frembrusende, hvorved det kan udledes, at relationen mellem forsker og interviewperson ikke er præget af særlig magtbalance, men hvor informanten i stedet har præsenteret en selvstændig position. Andre informanter har i stedet fremtrådt usikre, lukkede og havde svært ved at opretholde samtalen, hvormed magtforholdet mellem forsker og interviewperson har spillet en mere afgørende rolle for interviewsituationen (Thagaard, 2002: 101).

Andre karakteristika ved forskeren kan have en betydning for den viden der produceres i interviewet, heriblandt køn og alder. Umiddelbart viser anden forskning, jævnfør problemfeltet, at højhastighedskørsel er udbredt blandt både kvinder og mænd, men der er dog et overtal af mænd, som kører med særligt høje hastigheder. Da mit datagrundlag i overvejende grad bestod af mænd, med undtagelse af to kvinder, antog jeg derfor inden dataindsamlingen og kontakten til feltet, at mit køn, som kvinde, kunne have en betydning i interviewrelationen. I praksis vurderede jeg dog, at det ikke havde afgørende betydning, men hos nogle af informanterne blev der under eller efter interviewet givet udtryk for, at de oplevede, at kvinder ikke er så meget til høj fart i trafikken; *"Er det piger der er med i bilen, så er de som regel aldrig med på, at man gør det [køre meget for stærkt]"* (Bilag 4: 4). Dermed kan det antages, at min status som kvinde i nogle situationer kan have haft en betydning for, hvordan de fremstiller sig selv. Samtidig kan min rolle som kvinde virke positivt på interviewet ved, at nogle informanter har været mere beskrivende i deres fortællinger ved elementer, som må-

ske bliver taget for givet i en interaktion mellem to mænd. Aldersforskelle og ligheder kan ligeledes være af betydning i interviewsituationen. Da mit interviewgrundlag er baseret på interviewpersoner i alderen 22 til 33 år, vurderer jeg, at min alder ikke har haft negativ indflydelse på interviewsituationen, der kunne have været tilfældet, hvis informanterne havde været ældre. Tværtimod kan den have påvirket situationen positivt, da de kan identificere sig. I interviewet med Jakob fortæller han om sine kammeraters adfærd i trafikken og i den forbindelse henviser han til 'vores' alder [sin egen og min] og viser på den måde, at hans fortælling præsenteres på en bestemt måde, fordi han kan forvente, at den kan tages for givet, da han antager, at vores forforståelser er knyttet til vores aldersposition (Bilag 5: 11).

At informanterne var usikre på formålet med undersøgelsen og min og deres rolle kom til udtryk hos nogle af informanterne ved en forestilling om, at de gennem deltagelse kunne påvirke diskussionen om hastighedsbegrænsningernes og fartkontrollers berettigelse. Mathias udtalte, at *"det [at politiet opstiller ATK-kontroller steder, hvor han mener de ikke forbedrede trafiksikkerheden] må du [jeg] lige få gjort noget ved"*. Dermed er det sandsynligt, at informanterne, især de som er kritisk stillet over for fartkontroller, forsøger at trække interviewet i en bestemt retning.

Gennem både en briefing inden og debriefing efter interviewet forsøgte jeg derfor at give informanterne klarhed om projektets formål. Dette er samtidig af etiske hensyn, således informanterne ikke havde en forkert opfattelse af projektet og deres deltagelse.

3.2. Adgang til feltet – Rekruttering af informanter

Som beskrevet i specialets indledende problemfelt er højhastighed i trafikken langt fra et ukendt fænomen. Dette viser umiddelbart et åbent felt, som ikke er præget af samme sensitivitet og lukket-hed, som anden kriminologisk forskning ofte kan være forbundet med. Min adgang til feltet, rekruttering af informanter til undersøgelsen og de forskellige interviews har dog skabt et mere komplekst billede af fænomenet. Der kan argumenteres for, at overvejelser, komplikationer og processer omkring adgang til forskningsfeltet ikke kun er af praktisk karakter, men også indeholder relevant information om feltet, fænomenet og den virkelighed, som dette speciale tematiserer og omhandler, og bibringer derfor med væsentlig viden til undersøgelsen. I dette afsnit præsenteres rekrutteringsprocessen af interviewpersoner til undersøgelsen, samt refleksioner, der knytter sig hertil og interviewpersonernes betydning for specialets fund og konklusioner.

Forud for undersøgelsen og rekrutteringen af interviewpersoner var det centralt at definere, hvilke personer, der var relevante at søge viden hos (Thagaard, 2002: 53). Udvalgelseskriteriet var en adfærd, der kan betegnes som højhastighedskørsel. Udfordringen ved at udvælge informanter, som kan bidrage med viden om fænomenet, er forbundet med en kompleksitet ved fænomenet og udfordringer ved at definere begrebet. Højhastighed kan på den ene side defineres med udgangspunkt i færdselslovens bestemmelser. Herved opnås skarpe linjer for, hvad der kan betragtes som højhastighedsbilisme. På denne baggrund kan højhastighedskørsel defineres som en højhastighedsovertrædelse på minimum 30 procent, der udgør skellet mellem bøde og klip. Problematikken ved denne tilgang er, at ingen bilister altid kører med disse høje hastigheder i trafikken og at der samtidig kan være tale om højhastighedskørsel selv i situationer, hvor fartgrænsen reelt ikke overskrides, hvorved et udvalgelseskriterium baseret på en overtrædelse på 30 procent ikke er mulig i praksis. Derudover viser empirien, at bilisterne ikke altid er bevidst om den fart, de kører med, hvilket betyder, at kriteriet hviler på individets selvopfattelse af egen adfærd i trafikken og derfor ikke kan defineres på denne stringente måde. Min adgang til feltet er derfor præget af, at fænomenet kan siges at være forbundet med nogle udfordringer ved at definere det og tilnærme sig.

Udgangspunktet for udvalgelsesstrategien var et ønske om, at datagrundlaget skulle være baseret på høj grad af variation. I interviewundersøgelser er udvælgelsen af informanter knyttet til forskningsspørgsmålet, da det sjældent er muligt at foretage en probability sampling. I stedet er der tale om en purposive sampling, hvor samplingen ikke tager udgangspunkt i tilfældig udvælgelse, men i stedet som en strategisk tilgang (Bryman, 2012: 416, 418). Antallet af interviewpersoner vælges ideelt set ud fra et mætningspunkt, hvor der ikke længere tilføjes ny viden. I praksis spiller tid, ressourcer og adgang til feltet dog ind på både antal af informanter og udvalgelsesstrategien (Kvale & Brinkmann, 2011: 133-134). I denne undersøgelse var udvælgelsen af informanter derfor baseret på en tilgang, som er kombineret af elementer fra convenience sampling og strategisk sampling, samtidig med at skabe så stort et variationsgrundlag som muligt. Problematikken ved at anvende tilgangen convenience sampling kan være, at personer, der selv melder sig som interviewpersoner, og dermed udvælges på grund af tilgængeligheden, kan give en skævhed i samplingen (Thagaard, 2002: 54). Der opstår derfor en risiko for, at undersøgelsens sampling repræsenterer individer, der kan betragtes som værende meget bevidste om sine holdninger vedrørende fart, færdselslovovertrædelser og fartkontroller, forstået på den måde, at de i højere grad er i stand til at reflektere over egen adfærd og holdninger til adfærd i trafikken. Dette kan medvirke til at skabe et grundlag for bias i undersø-

gelsen, fordi det kan medføre en viden, som udspringer af information om, hvordan adfærden mestres og dermed ikke har blik for de konfliktfyldte elementer (Thagaard, 2002: 54).

Jeg søgte interviewpersoner gennem forskellige køreskoler, politiets fartkontroller og Facebook, herunder forskellige grupper, som enten omhandlede fartkontroller, bilinteresse eller gennem eget netværk på Facebook, for at nå ud til flere potentielle informanter. Ved at rekruttere gennem politiets fartkontroller og køreskoler, hvor personer skulle generhverve sit kørekort, var det muligt at sikre, at personer, som indgår i undersøgelsen, mindst én gang er blevet stoppet for højhastighedskørsel. Ved denne tilgang er der dog en risiko for, at bilisten ikke anskuer sig selv for værende højhastighedsbilist eller at denne ikke reelt set kører med høj fart i trafikken, med undtagelse af episoden, hvor personen blev opdaget i en fartkontrol. Dette kan dog være relevante pointer i interviewet, men det lykkedes ikke at rekruttere interviewpersoner gennem hverken køreskolerne eller fartkontrollerne. Køreskolerne meldte tilbage, at de ikke på nuværende tidspunkt havde personer tilknyttet, som var i gang med at generhverve sit kørekort. Gennem mit tidligere praktikforløb ved Nordjyllands Politi fik jeg muligheden for at deltage i en målrettet fartkontrol, der blev rettet specifikt mod de bilister, som kører særligt stærkt (en hastighed, der gav betinget/ubetinget frakendelse af kørekortet eller et højt klip). Forinden overvejede jeg, hvorvidt der kunne være problematikker forbundet med at rekruttere interviewpersoner på denne måde, hvor politiet fik rollen som gatekeeper, men jeg vurderede, at forskellige tilgange til feltet kunne skabe variation i empirien og bidrage med viden om feltet. Min deltagelse resulterede i, at tre ud af tre adspurgte bilister gav samtykke til at deltage i undersøgelsen. Der blev yderligere stoppet bilister, som af forskellige årsager ikke blev adspurgt, enten ved, at betjenten glemte at spørge, om jeg måtte tale med bilisten eller at bilisten ikke erkendte den målte hastighed og sagen derfor skulle for retten. Efterfølgende valgte de tre personer dog alle at trække sig og ønskede ikke at deltage. Jeg antager, at tilstedeværelsen af politiet, som gatekeeper, og selve situationen, som personerne havde bragt sig i, havde en betydning for deres tilkendegivelse til at blive interviewet om deres trafikadfærd. Hvorvidt det var deres opfattelse af en form for tilknytning mellem politiet og jeg som forsker, hvor jeg kunne angive dem til politiet, eller efterrationaliseringer, hvor de ikke opfattede sig selv som højhastighedsbilister, da de fik situationen på afstand eller noget tredje, der har resulteret i, at disse personer ikke ønskede at indgå i forskningsprojektet, er dog uvist.

Alle interviewpersonerne i dette speciale er derfor tilgået gennem Facebook. Jeg meldte mig ind i en debatgruppe på netværkssiden omkring fartkontroller (Fartkontrol Nordjylland - Debatgruppe) samt en gruppe for personer med interesse for biler (Bilens rodekasse – Spørgsmål og info omkring biler) for at opnå kontakt til mulige informanter, hvor jeg skrev et opslag om, at jeg søgte deltagere til mit speciale (Bilag 10). Efterfølgende havde jeg mailkorrespondancer med flere af de personer, som henvendte sig med henblik på at deltage, for at sikre, at de kunne bibringe viden omkring højhastighed til specialet. Jeg havde en forventning om, at der i disse grupper befandt sig personer, som kunne defineres som højhastighedsbilister. I løbet af de følgende dage modtog jeg henvendelser fra tre mænd, som ønskede at deltage i undersøgelsen. Jeg stod dog stadig i den situation, at jeg manglede informanter og udvidede derfor søgningen gennem Facebook, således mit opslag blev delt til en større mængde personer. Herefter blev jeg kontaktet af yderligere to kvinder og tre mænd, som ønskede at lade sig interviewe. Udfordring ved at anvende Facebook og sociale medier som rekrutteringsmiddel og kontakt til feltet kan indebære, at det er en bestemt gruppe, der opnås kontakt til. Det er vigtigt at forholde sig til, hvilke bias dette kan medføre. Facebook har en stor brugerflade, men der vil samtidig være en del af befolkningen, man ikke når ud til. Der kan være en tendens til, at når alderen stiger, så falder antallet af personer, der er koblet på Facebook. Dette kan være en stor medvirkende faktor til, at det særligt er den yngre generation, der indgår i datamaterialet.

Alle otte interviewpersoner i undersøgelsen har selv meldt sig, hvormed disse selv har defineret sig som højhastighedsbilister. Der kan derfor være tale om en form for selvidentificering med fænomenet. Det bliver anskueligt under de forskellige interviews, at interviewpersonerne indbyrdes ikke tillægger fænomenet samme betydning og i det empiriske materiale viser det sig samtidig, at dette ikke er en konsekvent selvidentificering, hvormed der opstår en form for forhandling af adfærden.

3.2.1. Interviewpersonernes betydning for specialets fund

Ved en undersøgelse som denne, baseret på interviews, kan det have en afgørende betydning for den viden, der produceres, hvem der bidrager hertil. Som tidligere beskrevet er udvælgelsen af interviewpersoner baseret på, at individet betragter sin adfærd i trafikken som højhastighed, men er udvalgt efter tilgængelighed, på grund af en vanskelig adgang til feltet, hvormed interviewpersonerne ikke er udvalgt på baggrund af faktorer som blandt andet alder og køn. Dermed er det særdeles relevant at reflektere over betydningen af denne tilgang og hvordan dette påvirker deres fortællinger og dermed de fund, jeg fremlægger i analysen.

Nedenfor præsenteres først en oversigt over de otte interviewpersonerne, som indgår i undersøgelsen. Af hensyn til anonymiteten er alle informanterne tildelt et andet navn. Selvom nogle personer har givet udtryk for, at de ikke behøvede at fremtræde anonymt i undersøgelsen, har jeg truffet afgørelse om, at alle tildeles anonymitet.

3.2.2. Informantoversigt

Navn	Alder	Køn	Klip/Bøder
Christian (Bilag 2)	22 år	Mand	Få bøder Ingen Klip
Mathias (Bilag 3)	32 år	Mand	Ingen bøder eller klip
Ole (Bilag 4)	23 år	Mand	Ingen bøder eller klip
Jakob (Bilag 5)	25 år	Mand	1 klip
Per (Bilag 6)	29 år	Mand	Ingen klip eller bøder
Louise (Bilag 7)	26 år	Kvinde	Flere bøder 1 klip
Marie (Bilag 8)	33 år	Kvinde	1 bøde Ingen klip
Viktor (Bilag 9)	22 år	Mand	1 bøde Ingen klip

Datagrundlaget består af personer i alderen 22 til 33 år. Dette er ikke et udtryk for, at højhastighedsbilisme ikke er et fænomen, der er udbredt blandt andre aldersgrupper. Ofte tillægges der fordomme til fænomenet højhastighed, hvor disse individer bliver beskrevet som unge mænd. Derfor kan man have en antagelse om, at individer, som ikke passer ind i disse stereotype forventninger i mindre grad ønsker at vedkende sig og blive interviewet om denne adfærd i forbindelse med et forskningsprojekt, som dette speciale. Dette bakkes op af den tilbagetrækning af interviewdeltagelse, jeg oplevede i forsøget på at rekruttere gennem politiets fartkontroller, hvor to af personerne netop var i en højere alder end det endelige datagrundlag.

En Undersøgelse af danskernes moral med hensyn til overholdelse af lovene viser, at det er unge, specielt unge mænd, som oftest bryder loven (Andersen, 2011: 21). Men når det kommer til hastighedsforseelser er fordelingen mere lige, måske endda med et overtal af personer over 35 år, med henvisning til aldersfordelingen i klipstatistikken præsenteret i kapitel 1 (Bilag 11). Samtidig er der dog en større forekomst af trafikulykker blandt de unge trafikkanter. I specialet indgår kun personer under 35 år, hvorfor det er væsentligt for undersøgelsens fund og de konklusioner, der drages på denne baggrund, at forholde sig til betydningen heraf. Selvom højhastighed er udbredt blandt hele befolkningen, kan det tænkes, at forklaringerne på adfærden er knyttet til personens alder, således motiverne for at overskride fartgrænserne er forskellige afhængig af om bilisten er ung, midaldrende eller gammel.

På baggrund af udvælgelsen af informanter, som har været styret af tilgængelighed, har det ikke været muligt at styre, hvorvidt deltagerne har fået klip og bøder for hastighedsovertrædelser i trafikken, hvor kun to af informanterne har fået ét klip, hvoraf den ene også har nogle bøder og to har fået en enkelt bøde. Ifølge Havarikommissionen for Vejtrafikulykkers rapport om grove hastighedsovertrædelser (2011) har klip den største afskrækkende effekt, og da disse ikke er stort repræsenteret i det empiriske materiale, kan informanterne siges at repræsentere højhastighedsbilister, som 'mestrer' deres adfærd. For specialets fund kan dette betyde, at interviewpersonerne er mere positivt stillet overfor adfærden, end de som har været ude for voldsomme trafikulykker eller har modtaget sanktioner, samt at de vurderer den oplevede opdagelsesrisiko lavere end personer, som er blevet sanktioneret med bøder og klip i højere grad.

Alle informanterne har bopæl i Nordjylland, og dette forventes at kunne have en betydning for specialets konklusioner. Det kan antages, at individers forestillinger om bilkørsel i nogen grad er knyttet til det geografiske område de bor. Bilkørsel kan have en anden betydning for personer i små byer, provinser og yderområder, sammenlignet med store byområder, da personer oftere skal transportere sig over længere afstande og i højere grad er afhængig af bil som transportmiddel. Dermed er det muligt, at forklaringerne i undersøgelsen er påvirket heraf, og at trafikulturen er påvirket af den vejstruktur, der kendetegner forskellige geografiske områder.

3.3. Kvalitetssikring af specialet

For at kunne vurdere et forskningsprojekt, er det centralt at reflektere over kvaliteten af undersøgelsens elementer. Flere af disse overvejelser er blevet inddraget løbende gennem kapitlet, hvor dette

var relevant. I dette afsnit vil jeg derfor forholde mig til overordnede refleksioner, der omhandler, hvordan kvaliteten af projektet er sikret.

Når man vurderer kvaliteten af forskningsprojekter refereres gerne til begreberne reliabilitet og validitet. Disse begreber knytter sig dog ofte til kvantitativ forskning og der kan derfor argumenteres for, at denne tilgang til at vurdere kvaliteten ikke er egnet til kvalitative undersøgelser (Bryman, 2012: 389). Kvalitativ forskning kan ikke måles på samme måde som kvantitativ forskning, hvorfor validiteten i sådanne undersøgelser, som dette speciale, vil betragtes som værende lav. Samtidig er interviewundersøgelser knyttet til både intervieweren og de individer, som bliver interviewet, jævnfør afsnit 3.1.1 'Det semistrukturerede interview', hvorfor det ikke i udgangspunktet giver mening at anvende begrebet reliabilitet. Nedenfor vil disse begreber alligevel danne grundlag – i rekonstruerede udgaver.

Reliabilitet vedrører pålideligheden og troværdigheden af en undersøgelse (Kvale & Brinkmann, 2011: 271). For at højne pålideligheden af undersøgelsen er fremgangsmåden, de metodiske valg og overvejelser præsenteret for at gøre dette gennemskueligt for læseren (Bryman, 2012: 392).

Validitet refererer til gyldighed af undersøgelsen og dermed om der undersøges det, som er formålet at undersøge. Med dette præmis skriver Kvale & Brinkmann, at kvalitativ forskning i princippet godt kan føre til gyldig viden om det forskningsfelt, der undersøges (Kvale & Brinkmann, 2011: 272). Et underpunkt ved validitetsbegrebet er såkaldt ekstern validitet, hvor man forholder sig til, hvorvidt resultaterne kan generaliseres til en større population (Bryman, 2012: 47). Som tidligere beskrevet, kan forskning, som i dette speciale er baseret på kvalitative interviews, ikke generaliseres på baggrund af de relativt få individer i undersøgelsen. Guba og Lincoln anvender i stedet begrebet transferability til at kunne vurdere, hvorvidt en undersøgelses fund kan være gældende i andre settings og for andre højhastighedsbilister (Bryman, 2012: 392). Det centrale er her, at der gives såkaldte 'tykke beskrivelser', hvilket afdækket ved at beskrive refleksioner og detaljer omkring informanterne, der indgår i projektet og fremgangsmåden for rekruttering og kontakt til disse. Målet med denne undersøgelse er ikke at frembringe data, som kan statistisk generaliseres, men det kan ikke udelukkes, at fundene kan overføres til andre områder og individer.

Kapitel 4 - Analyse

4.1. Afsæt til analysen

I dette afsnit gives et overblik over fremgangsmåden og den valgte strategi for analysen, for at anskueliggøre dette for læseren. For at kunne besvare den opstillede problemformulering udarbejdes en analyse af de otte interviews med personer, der kan betragtes som højhastighedsbilister. Analysen tager afsæt i det empiriske materiale i samspil med den teoretiske ramme præsenteret i kapitel 2. Der vil være en vekselvirkning mellem teori og empiri, hvor den teoretiske ramme bidrager til at identificere mønstre i det empiriske materiale, samt sætte det ind i en teoretisk rammefortolkning. Analysen af den indsamlede empiri bygger på en tematisk tilgang, hvor både teori og empiri har en betydning for fortolkningerne, hvor det bliver muligt at ”hoppe ind og ud af” og veksle mellem de forskellige interviews og fortællinger for at skabe en dybdegående analyse, hvor der gives plads til både helhed og enkeltdele. Den teoretiske ramme for undersøgelsen har således en dobbeltsiddet rolle, hvor den har været ramme for udviklingen af interviewguiden og dermed præget empiriindsamlingen, og på den anden side fungerer som et fortolkende værktøj, til at skabe en rammeforståelse for den empiriske analyse.

Analysen består af tre overordnede tematikker: ’Holdninger til lovgivning og fart’, ’Risiko’ samt ’Kontrol og straf’. Disse tematikker sættes i spil i analysen baseret på en antagelse om, at disse elementer har en afgørende rolle for højhastighedsbilisters hastighedsvalg og adfærd i trafikken – antagelser som er forankret i teorien og anden forskning og viden om feltet præsenteret i det indledende problemfelt. Der kan dog forekomme overlap, da tematikkerne også indbyrdes har elementer, der knytter dem sammen eller kan forklares inden for samme fortolkningsramme. Yderligere præsenteres der i tilknytning til de tre hovedtematikker underordnede elementer, som skaber en bredde i fortolkningerne af højhastighedsbilisme og adfærd knyttet til høj fart i trafikken. Et fokus på de tre tematikker gør samtidig, at der vil være elementer ved fænomenet højhastighedsbilisme, som ikke bliver belyst i denne undersøgelse. Selvom analysen er baseret på de opstillede hovedtemaer, åbnes der op for fortolkninger, som er analytisk udledt af empirien, hvor der undervejs inddrages teoretiske perspektiver og begreber, som skaber mening i den fortolkende proces. Dette eksemplificeres i første del af kapitlet, som præsenterer en fortolkningsramme for analysen, der er udledt af informanternes fortællinger i interviewene (bliver uddybet nærmere i afsnittet – Frihed som en rammefortolkning).

Tilgangen til det empiriske materiale har ikke været computerbaseret til at udlede mønstre, da en del af den viden, der fremkom under interviewene, ligger implicit i fortællingerne og måden højhastighed italesættes. I stedet er jeg gået manuelt til værks og er dykket ned i de transskriberede interviews med overstregningstusser som værktøj for at udlede tematikker og mønstre. I analysen indtages citater og uddrag fra det empiriske materiale til fortolkning, analyse og diskussion. De otte interviews er transskriberet ordret, men de præsenterede citater fra transskriptionerne er redigeret, således der udelades meningsforstyrrelser, uden dette dog ændrer meningen i informanternes fortællinger.

4.2. Frihed som en rammefortolkning

Fortællingerne, der træder frem gennem det empiriske materiale, fremstår både som en helhed og som adskilte og individuelle fortællinger om højhastighed, trafikadfærd og forestillinger knyttet til det at overskride loven. Når informanterne forholder sig blandt andet til bilkørsel, højhastighed, fartkontroller, lovgivning, moral, motivation, fortolkning af trafikultur, fremkommer der i det empiriske materiale særligt en implicit og eksplicit italesættelse af en frihedsforståelse. I dette afsnit præsenteres det, hvordan frihedsbegrebet og fortolkning af frihed kommer til udtryk. Oplevelsen af frihed bliver således en form for ramme, for måden informanterne taler om højhastighed og handler i praksis.

I interviewet bliver informanterne bedt om at forholde sig til, hvad det for dem betyder at køre bil. Der fremstår en tendens til, at dette forbindes med en oplevelse af frihed, mulighed for at transportere sig uden at være afhængig af andre og et tidsmæssigt element. Bilen repræsenterer således en individuel frihed, som interviewpersonerne kan forvalte inden for de rammer, der opstår i trafikbilledet. Bilen bliver et symbol på mobilitet og uafhængighed (Flamm & Kauffman, 2006: 173). Ifølge Zygmunt Bauman bliver frihed oplevet som noget selvfølgeligt, noget der tages for givet (Bauman, 2003: 7). Denne forestilling om frihed som noget selvfølgeligt kan aflede en forventning om, at frihed er noget, man har ret til og dermed kan stille krav til. Denne oplevede frihed viser sig i det empiriske materiale som et gennemgående tema for informanterne. For Louise er det meget centralt, at hun med bilen netop er uafhængig af andre.

”Altså det gør, at jeg har muligheden for at have noget frihed føler jeg. Frihed, fordi det er jo også det her med tid, det er også lidt en knap faktor for

mig. Så hvis jeg lige pludselig skal hjem til Hanstholm eller hvis jeg skal besøge min søster i Århus, så kan jeg komme derned på en time. Og det kan være fra det tidspunkt jeg vil afsted” (Bilag 7: 2).

Hendes oplevelse af bilen er knyttet til muligheden for at have en frihed til at bevæge sig fra sted til sted og dermed ansvarlig for sin egen frihed. I denne kontekst kan frihedsbegrebet anskues som værende individuelt betinget – i hvert fald som det opleves af informanterne. Jakob beskriver det som *”en stor frihed”* og sætter det i modsætning til den offentlige transport, som er både *”dyr”* og *”rimelig dårlig”* (Bilag 5: 1). Der kan sættes spørgsmålstejn ved om den forestillede frihed, informanterne forbinder med bevægelighedens muligheder, er en utopisk forestilling, da adfærd i trafikken ikke kun kan anskues som værende uafhængigt af den kontekst den eksisterer i, hvor både sociale normer og retsnormer kan have en regulerende og begrænsende effekt på den oplevede frihed. Ifølge Bauman må frihed altid stå i modsætning til noget andet – noget der kan betragtes som en begrænsning af handlefriheden; *”Hvis det at være fri betyder, at man kan handle uden indskrænkninger, indebærer det, at andres handlefrihed er begrænset”* (Bauman, 2003: 18). Han kritiserer dermed forestillingen om, at frihed er noget, der kan tages for givet. Netop Jakobs sammenligning af bil og offentlig transport er et udtryk for, at han tillægger det ene en frihed, mens offentlig transport bliver modstykket, som repræsenterer en ufrihed og begrænsning. I interviewet med Per kommer det frem, at han i nogle situationer vælger offentlig transport fremfor bilen og det bliver dermed en kontrast til Jakobs frihedsoplevelse.

”Det er bare noget der skal overstås. Derfor er jeg faktisk også begyndt at tage både tog og bus herud [til hans uddannelsessted] [...] Og der har jeg mulighed for at sidde i toget i trekvarter og sidde og arbejde, det har jeg ikke i bilen” (Bilag 6: 2).

Per fokuserer i stedet på den frihed, der opstår, når han har mulighed for at udnytte tiden under transporten, og har dermed en oplevelse af, at han føler sig begrænset i bilen. Tidligere i interviewet med Per, beskriver han dog muligheden for at køre bil som en frihed. Bilen bliver derfor stadig en mulighed for bevægelse og giver en frihed til at være uafhængig, selvom han ikke undervejs forbinder køreturen med udnyttelse af tid. Dermed kan det antages, at der for Per er tale om en modstridende oplevelse af frihed, hvilket netop illustrerer en kompleksitet ved frihedsbegrebet. Også inden

for den automobile trafikultur kan der opstå udtryk for en magtkamp mellem frihed og begrænsning. Det kan forekomme paradoksalt, hvis alle bilister forbinder frihed med det at køre bil, en frihed til at bevæge sig i trafikken og frihed til at gøre, hvad de ønsker. Såfremt alle bilister gør, hvad de har lyst til, kan dette resultere i en kaotisk og lovløs trafikultur, hvor én bilists frihed er en andens begrænsning.

Kompleksiteten i frihedsbegrebet bliver ikke i sig selv genstand i den videre analyse, men i stedet bliver informanternes oplevelse af frihed, en rammefortolkning i analysen, omend denne kan beskrives som en utopisk og naiv frihedsoplevelse –. Dermed ikke sagt, at bilistens oplevelse af frihed og beskyttelse af denne forestilling om frihed altid determinerer deres konkrete handlinger i trafikken, men det danner en ramme for, hvordan trafikadfærd, sameksistens med andre bilister og overtrædelse af fartgrænserne kan forstås.

4.3. ”Tid er en knap faktor for mig”

Ovenstående viser, hvordan informanterne betragter bilkørsel som en frihed, en frihed de føler krav på. Hertil beskrives tid, af informanterne i forskellig grad, som en motivation og årsag til deres højhastighedsadfærd. Interessant, ved informanternes måde at forholde sig til tiden de bruger i bilen og hvordan dette har en betydning for deres hastighedsvalg, er, at dette kan betragtes som en individuel frihed til at udnytte tiden optimalt, men samtidig kan der udledes en form for samfundsmæssig strukturelt pres, der gør, at individerne oplever tid som en knap ressource. Dermed kan tidsbegrebet opleves modsætningsfyldt på samme vis som frihedsbegrebet.

Louise oplever tiden som en knap ressource og i en refleksion over sin trafikadfærd beskriver hun sig selv, som en person der ofte er i tidspres (Bilag 7: 2, 5), hvormed hun ikke umiddelbart i praksis reflektere over farten, men at hastighedsvalget blot afspejler den tid der er til rådighed i konkrete situationer. Louise fortæller dog senere i interviewet, at hun ofte ikke i realiteten sparer tid ved at køre så stærkt (Bilag 7: 15), noget som også Christian forholder sig til: *”Jeg kan jo godt se ham som der holder ved siden af i lyskrydset [...], altså vi holder alligevel ved det samme lyskryds, hvor jeg har kørt 80 og han har kørt hele vejen det han måtte”* (Bilag 2: 3). Dermed kan det udledes, at den oplevede tidsfornemmelse, virker stærkere på informanterne end den faktiske tid. Betydningen af tid genfindes ligeledes hos Per og Marie, som begge forholder sig til ’ikke at spille tiden’ (Bilag 6; Bilag 8). For Marie opleves tid som et fænomen, hun forholder sig meget konkret:

Marie: Jeg ved hvor lang tid det tager fra vores hus og at komme dertil, hvis jeg nu skal til Aalborg ind til et møde, så ved jeg, at hvis jeg ligger i den hastighed, så ved jeg den tid jeg bruger på det. Og den tid jeg har koblet ind i mit hoved. [...] Jeg kan ikke lide at spille min tid. (Bilag 8: 6).

Tid kan dermed udledes at være en fast del af Maries måde at forholde sig til sit hastighedsvalg, som samtidig kobles til den rutinepræget trafikadfærd. Der forekommer i det empiriske materiale nuancerede beskrivelser af tid i praksis', og hvordan den tid, bilisten anvender i trafikken, opleves, og der knyttes dermed både negativ og positive fortællinger dertil. Overordnet er det dog en tendens til, at fornemmelsen af at spare og udnytte tiden kan være en medforklarende faktor for højhastighedskørsel hos informanterne. Forbehold mod tid som et forklarende element præsenteres af Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, som beskriver, hvordan forestillingen om tid, som en ressource der skal spares, kan betyde, at travlhed bliver en legitim måde at retfærdiggøre hastighedsvalget på (Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, 2011: 24). Dermed får 'tid' samtidig karakter af, at være en neutraliseringsteknik, hvor bilisten fralægger sig en del af ansvaret for lovbruddet.

4.4. Holdninger til lovgivning og fart

Et centralt tema i det empiriske materiale omhandler bilisternes måde at forholde sig til færdselslovens bestemmelser vedrørende absolutte hastighedsgrænser som institutionaliserede retsnormer. Måden, de forholder sig til og betragter retsnormerne, er interessant ud fra forventning om, at dette afspejler sig i deres hastighedsvalg og trafikadfærd i praksis. Er det overhovedet muligt at udlede viden omkring bilistens faktiske adfærd baseret på deres fortællinger om holdninger til fart og lovgivningens legitimitet? I analysen antages det, at måden de italesætter fartgrænserne på danner en ramme for, hvordan de agerer i praksis, forholder sig til andre bilister og fartkontroller i trafikken. Baseret på en viden om, at bilisterne, der indgår i denne undersøgelse, alle overtræder hastighedsgrænserne i forskellige situationer i forbindelse med deres kørsel, er det interessant at undersøge, hvorvidt de anerkender hastighedsgrænsernes legitimitet. I den første del af analysen gøres informanternes måde at italesættelse og forholde sig til lovgivning, retsnormer og trafikultur i praksis til genstand for fortolkning og forståelse. Dette medvirker til at skabe en forståelse af retsnormernes betydning, for måden højhastighedsbilister handler i trafikken, og hvordan de retfærdiggør hastighedsvalg, i relation til en analytisk objektiv forståelsesramme, hvor adfærden betragtes som en overtrædelse af loven, når de kører stærkere end fartgrænserne tillader.

4.4.1. Lovgivningen skal give mening

Generelt er der en tendens til, at informanterne oplever en form for frihedsberøvelse forbundet med færdselslovens fartgrænser – en oplevelse af, at fartgrænserne og retsnormerne begrænser dem i den bevægelsesfrihed, de tillægger det at køre bil. Det kommer til udtryk på forskelligvis hos bilisterne. Nogle af bilisterne giver udtryk for en forestilling om, at lovgivningen i sig selv er en nødvendighed for, at bilister kan sameksistere i trafikken, men at de i konkrete situationer ikke oplever det som problematisk, at de ikke selv efterlever hastighedsgrænserne, da de mener, at fartgrænserne ikke er tilpasset det konkrete område. Andre italesætter en oplevelse af, at fartgrænserne generelt ikke kan retfærdiggøres, herunder særligt måden disse kontrolleres og sanktioneres på af myndighederne. Marie fortæller, at hendes mand har en firkantet holdning til loven, som kan tillægges en normativ forståelse, hvor han overholder loven, herunder også færdselsloven, fordi det er en retsnorm. Det stiller Marie sig kritisk over for, da det for hende handler om, hvorvidt hastighedsgrænsen giver mening i den konkrete situation:

T: Men hvad tænker du om, at han har den holdning til, at det er lidt firkantet og vi skal gøre lige, hvad der står i loven?

Marie: Altså jeg har det sådan nogle gange, loven er til, det er flot vi har nogle love, men nogle gange så kan man også tolke, altså ikke tolke, loven er jo en lov, men nogle gange så giver det mere mening at køre 100. [...] men for mig der er det ikke sort-hvidt, for mig så har det mange farver [...]. (Bilag 8: 5).

Det kommer her til udtryk, at der kan udledes en tvetydighed i hendes måde at italesætte hastighedsgrænserne på. På den ene side er en lov noget, der bør efterleves, men samtidig forholder hun sig kontekstuel til hastighedsgrænserne, hvormed hun åbner op for muligheden for at overtræde disse, når det opleves som meningsfuldt i trafikken. Marie begrundet dette med, at hun er ”*rigtig god til at køre bil, det er noget jeg er dygtig til*” (Bilag 8: 5). Dermed bliver hastighedsgrænserne bundet op på et erfarings- og færdighedselement, der knytter sig til det enkelte individ. Hastighedsgrænsernes betydning for bilisternes hastighedsvalg i praksis bliver dermed udfordret. Denne dobbelthed italesættes også af Louise, som i udgangspunktet mener, at man bør overholde fartgrænserne, men da hun ikke selv gør det, lader hun det i stedet være op til den enkelte at vurdere (Bilag 7:

10). Louise forholder sig dog lidt anderledes end Marie til fartgrænsernes legitimitet, hvor Marie argumenterer ud fra, at hastighedsgrænserne i sig selv er nødvendige, da ikke alle har samme erfaring og færdigheder i trafikken. Louise argumenterer i stedet for, at fordi mange alligevel ikke efterlever grænserne bør de øges.

”[I] kraft af, at der er rigtig mange mennesker der, lige som mig, køre for stærkt, så kan jeg godt tænke ’er det måske dumt, at der er 50 kilometer i timen her inde i byen, når vi alle sammen alligevel kører 60’”. (Bilag 7: 6).

Dermed bliver legitimiteten af hastighedsgrænserne for Louise et spørgsmål om, hvorvidt de reflekterer det, som bilisterne alligevel kører. Her kan der være tale om, at Louise har en pragmatisk tilgang til legitimiteten af hastighedsgrænserne, hvor hun argumenterer ud fra, at hastighedsgrænserne skal afspejle den praktiske verden, i hvert fald den virkelighed, hun oplever eksisterer. Det er dermed ikke i denne kontekst relevant, hvorvidt påstanden om, at alle kører 60 kilometer i timen i en byzone er sand, men påstanden er interessant, da den får en betydning for måden, hun forholder sig til retsnormen og handler i praksis. Louise og flere af de andre informanter konstruerer dermed en forestilling, om det at overskride fartgrænserne, som gør det nemmere for dem at neutralisere deres egen lovovertrædelse. Det er dog en vigtig pointe, at Louise ikke taler om, at hastighedsgrænserne inde i byen skal fjernes, men at den skal sættes op, således den afspejler den hastighed befolkningen alligevel kører. Der er dog et paradoks i den måde, Louise forholder sig til hastighedsgrænserne på. Senere i interviewet fortæller hun, at hun har en antagelse om, at alle overskrider fartgrænserne og at hendes eget hastighedsvalg er baseret på et argument om, at *”hvis det her er grænsen, så kan jeg godt skubbe grænsen lidt”* (Bilag 7: 7). Dette viser, at Louise til dels forholder sig til grænserne, dog på en sådan måde, at de bliver en vejledning for, hvor meget hun kan tillade sig at rykke grænserne. Fælles for Louise, Marie og flere af de andre informanter er, at lovens normative gyldighed udfordres. Dermed stilles der spørgsmålstegn ved gyldigheden og meningen ved de lovbestemte hastighedsbegrænsninger, og det kan tyde på en begrænsning af retsnormernes mulighed for at konstituere bilisternes hastighedsvalg i praksis. Jakob fortæller i interviewet, hvad han mener er årsagen til, at han kører for stærkt:

”[...] Så har jeg også lidt autoritetslede på en eller anden måde. Jeg bryder mig ikke om at skulle rette mig efter nogle regler, som jeg synes måske, nu

skal det ikke lyde arrogant eller noget, men altså jeg synes måske mange af de regler og love vi har er sådan sat efter den laveste fællesnævner. Det er jo også meget fornuftigt, at vi er mange der skal overholde dem [...]. Jeg synes det er nedværdigende at skulle stå op trykke på den der fucking knap der, og så gå over når der bliver grønt. [...] Jeg bliver irriteret når jeg ser velfungerende voksne mennesker stå og gøre det samme. Altså jeg kan godt forstå at børn og ældre og så videre har brug for det system, jeg synes det er helt fint. Men jeg synes det er latterligt, at det skal være ulovligt, altså du fratager jo folk evnen, eller hvad skal man sige, ret og muligheden for at tænke selv i situationen.” (Bilag 5: 6).

Jakob adskiller sig fra Maries måde at forholde sig til færdselsloven ved, at han i lighed med Marie betragter lovgivningen, og herunder fartgrænserne, som en laveste fællesnævner, men i stedet for at anskue dem som en nødvendighed for at opretholde en ikkekaotisk trafikultur, problematiserer han stemplet som lovbrøder, hvis man går over for rødt eller kører for hurtigt i trafikken. For Jakob handler det om en oplevelse af, at han selv, og andre medtrafikanter, bliver frataget muligheden for at tænke selv og friheden til at handle. Han veksler mellem en forståelse af, at reglerne i trafikken kan være givende for nogle individer, han nævner blandt andet ældre og folk, der ikke har styr på deres køretøj (Bilag 5: 6), og på den anden side et ønske om, at adfærd i trafikken er styret af en retningslinje, hvor man kører efter forholdene (Bilag 5: 6). Denne vekslen kan udtrykke en skelnen mellem bilister, der kører ”råddent” og ”hasarderet” eller ikke har kontrol over køretøj og fart i trafikken, over for bilister, som han beskriver som ”velfungerende voksne mennesker”, som evner at køre hurtigt, hvilket han definerer sig selv som. ”Altså jeg synes de [fartgrænserne] er sat lidt lavt, i hvert fald i forhold til mine egne køreegenskaber” (Bilag 5: 10). Gyldigheden af hastighedsgrænserne kritiseres dermed af Jakob, da han mener, at han bliver underlagt en struktur og retsnorm, som modvirker tilliden i trafikulturen og gør ham uberettiget kriminel. Samtidig beskriver Jakob en form for modstand mod autoriteter og regler, særligt regler han ikke finder fornuftige og ikke mener kan retfærdiggøres. Denne modstand mod autoriteter, lovgivning og politiet kan ses som en måde for Jakob at neutralisere og retfærdiggøre højhastighedsadfærden. I stedet for at fokusere på risiko forbundet med høj fart og lovbruddet i handlingen, italesætter han lovgivningen som problematisk ud fra en oplevelse af, at de, som skal opretholde loven, politiet, kun handler ud fra egen interesse. På den måde neutraliserer han sin egen adfærd med henvisning til neutraliseringsteknikken for-

dømmelse af fordømmeren. Selvom Jakob til dels accepterer, at færdselsloven dermed ikke udformes, således den fremstår som meningsfuld og legitim i alle situationer, har fartgrænserne kun en begrænset betydning for hastighedsvalget i praksis. Det, han betegner som 'autoritetslede', kan derimod udledes at have modsat effekt, hvor Jakob, i hvert fald som det fremstår i hans refleksioner over hastighedsvalg og adfærd i trafikken, beskriver, at han vil have det dårligt med at rette sig efter lovgivningen.

Flere af informanterne fortæller, at de ved, at det er forkert, når de kører højhastighedskørsel og at man generelt ikke bør overtræde loven (Se for eksempel Christian: Bilag 2; Ole: Bilag 4; Bilag 6; Bilag 8). Dette kan umiddelbart tolkes som et udtryk for forskellige muligheder: enten at bilisterne er bevidste om, at de overtræder en lov og dermed befinder sig i et moralsk dilemma, når de forholder sig til hastighedsgrænserne i praksis, eller at de italesætter det sådan for at fremstille sig selv på en måde i interviewsituationen, således de kan opretholde en ikke-lovbrydende og afvigende selvidentitet. Bilisten kan i så fald retfærdiggøre lovbrud i trafikken. På den måde bliver det muligt at opretholde en højhastighedsadfærd uden at føle skyld og definere sig selv som kriminel (jævnfør teoriafsnit: 2.1 Neutraliseringsteknikker). Samtidig kan det være et eksempel på, at mange bilister i dagligdagen ikke reflekterer over deres hastighedsvalg og adfærd i trafikken, hvor det at køre bil er en rutineret handling. Christian fortæller, at han ikke længere lægger mærke til sin hastighed, når han kører (Bilag 2: 3). Dette kan tolkes som en form for neutralisering af hans adfærd, hvor han fralægger sig ansvaret ved at beskrive det som en handling, han ikke kan styre. Det, at bilen rent teknisk kan køre meget stærkere end hastighedsgrænserne tillader, kan medvirke til, at det for bilisten opleves som 'nemt' at neutralisere lovbruddet. Centralt i Sykes og Matzas teori om neutraliseringsteknikker er dog, at disse neutraliseringsteknikker sættes i spil inden lovbruddet begås, og dermed muliggør, at bilisten kan overtræde grænserne uden at pådrage sig selv skyld. Hvis bilister ikke lægger mærke farten og forholder sig til den fart, de kører, kan der så være tale om, at de neutraliserer handlingen? Eftersom Sykes og Matza betragter teknikkerne som tillærte, jævnfør kapitel 2, kan der argumenteres for, at når teknikkerne er tillært, bliver de en integreret del af bilistens måde at agere og handle i trafikken. De reflekterer dermed ikke længere over hastigheden, og oplever det som en rutineret adfærd, hvor farten bliver usanselig.

4.4.2. Forskellige fortolkninger af retsnormer og uskrevne regler

Hvad enten bilisterne betragter hastighedsgrænserne som legitime eller ej, kan der udledes en tendens til, at de kun i begrænset omfang konstituerer adfærden i praksis, hvilket særligt kan være et produkt af, at fartgrænserne opleves som en begrænsning af frihed til at kunne udnytte bevægelsesmuligheden optimalt, som beskrevet i ovenstående afsnit. Hastighedsgrænserne beskrives som noget, individet kan forholde sig til individuelt, såfremt bilisten har kontrol over køretøjet og ikke kører hasarderet. Dermed betragter informanterne i undersøgelsen ikke umiddelbart deres højhastighedsadfærd, som et moralsk anliggende, hvor de skal stilles til ansvar over for andre bilister. Dette står i kontrast, til måden flere af informanterne italesætter og forholder sig til andre retsnormer og uskrevne regler i trafikken. Argumenterne kan opleves som modstridende, hvor fartgrænser defineres som en retsnorm, der ikke betragtes som umoralsk at overtræde, mens andre retsnormer, sociale normer og uskrevne regler i trafikken kan tolkes som en oplevelse af 'krænkelser' mod informanterne, og skildres derfor som moralsk forkerte handlinger. Dette viser en tendens til, at det ikke er betydningen af hastighedsgrænsernes definition som en juridisk lov, der i praksis konstituerer fortolkninger af moralske og umoralske handlinger i trafikken. Viktor fortæller i interviewet om adfærd i trafikken, der kan irritere ham.

Viktor: Det jeg siger nu, det er dobbeltmoralsk, men hvis nogen der snakker i telefon eller bare ikke blinker eller noget som helst. Så irriterer det mig (Bilag 9: 7).

T: [...] Kan du komme i tanke om en særlig situation, der har irriteret dig rigtig meget?

Viktor: Altså hvis for eksempel en lastbil prøver at overhale en anden lastbil for eksempel, det kan irritere mig grænseløst.

T: Hvorfor?

Viktor: For det først de må, det må de jo ikke. Og for det andet det sænker jo hele trafikken?

T: Okay, så det er sådan at det forstyrrer jer andre kan man sige, alle dem der kommer bagved?

Viktor: Præcis. Det er jo, altså grunden til det, de har jo ingen grund til det, de kører jo lige så hurtigt som de køre begge to altså. De ligger jo også kører de 80-90 kilometer i timen. Og hvis de ligger på 92 i timen, hvorfor så overhale den anden.

T: Så det er på en eller anden måde de overtræder de der uskrevne regler i trafikken om at de ødelægger det sådan det flow der er for resten?

Viktor: Præcis, præcis (Bilag 9: 15).

Interviewuddraget med Viktor illustrerer de modsætningsfyldte fortolkninger af retsnormer og uskrevne regler i trafikken. Når andre bilister bryder det oplevede flow, er de nødsaget til at forholde sig hertil, hvilket kan skabe trafikale, nonverbale konflikter. Viktor henviser til, at lastbilerne begrænser hans bevægelsesfrihed og mulighed for at være uafhængig af andre i sit hastighedsvalg. Eksempelvis at spærre højre side af motorvejen eller når bilister kører med en hastighed, der afspejler eller ligger under de lovbestemte grænser, er noget, flere af informanterne definerer som konfliktskabende adfærd. Det kan tolkes som et paradoks, at adfærd, hvor bilister, som følger den lovplichtige retsnorm italesættes som illegitim, mens højhastighedskørsel betragtes som en legitim adfærd. Dette begrundes af informanterne med, at det kun er dem selv, de står til ansvar for, og at når de overtræder fartgrænserne ingen skade gør på andre bilister. Når andre trafikanter kører med en lavere hastighed end deres ønskede hastighed, opleves det som en begrænsning af den frihed, informanterne betragter som en rettighed. Louise argumenterer således for, at der bør indføres minimumsgrænser, som skal sanktioneres på samme vilkår som højhastighedskørsel.

"For så glider trafikken virkelig ikke. Jeg synes det er så forkert, jeg synes også man skulle have haft en bøde for at køre 110 hvor man må køre 130. Specielt på befærdede veje" (Bilag 7: 7).

Det er essentielt for Louise, og andre af informanterne, at trafikanter følger flowet i trafikken, hvilket betragtes som en vigtigere uskrevne regel end at følge de juridiske fartgrænser. Det kan samtidig betragtes som en måde at neutralisere lovbruddet på, en appel til højere loyaliteter som Sykes og Matza udtrykker det, ved at argumentere for, at andre normer end retsnormerne har en mere afgørende betydning for hastighedsvalget i praksis. Det kan samtidig ses som et udtryk for det negative modstykke til friheden, som Zygmunt Bauman beskriver, hvor frihed til at bestemme sin køreadfærd begrænser andres oplevede bevægelsesfrihed. Sykes og Matza beskriver i artiklen 'Techniques of Neutralization: A theory of Delinquency', at lovovertrædere ofte har respekt for personer, som overholder loven (Sykes & Matza, 1957: 223). Dette kan tolkes som et udtryk for, at de respekterer de styrende normer i samfundet. Umiddelbart forholder det sig dog i nogen grad anderledes for flere af informanterne, som omtaler det at overholde fartgrænserne eller særligt det at køre under fartgrænserne som en større risikofaktor i trafikken. Dette er ikke umiddelbart et udtryk for, at højhastighedsbilister har et andet normsæt, men deres måde at forholde sig til såkaldte langsomme biler bliver i sig selv en neutralisering af deres egen adfærd, ved at forholde sig kritisk og retfærdiggørende, ud fra en oplevelse af, at "de andre" udøver en mere risikofyldt adfærd, som er til større gene.

Informanterne forholder sig i praksis forskelligt til, hvad der defineres som en konflikt i trafikadfærden, og hvordan de håndterer konflikter, der kan opstå, når bilisters hastighedsvalg eller konkrete adfærd i trafikken falder sammen og opleves som en begrænsning af deres egen handlefrihed. Særligt nonverbal interaktion og reaktioner bliver en del af informanternes handlingsstrategi i praksis eller kan blive udtrykt som en afstandstagen fra at reagere på bestemte måder. Selvom informanterne på forskellig vis alle betragter langsom kørsel som et irritationsmoment, og flere informanter samtidig italesætter det som en umoralsk adfærd, er der flere nuanceforskelle, vedrørende hvad der betragtes som legitime modstrategier. Louise fortæller, at hun "*ikke kunne finde på at trykke i hornet*", mens Jakob fortæller, at han er meget opmærksom på ikke at være i vejen for andre og huske at give tegn inden vognbaneskift (Bilag 5; Bilag 7). Når andre biler presser dem eller ligger oppe i røven af dem, opleves det, som om de krænker deres personlige sfærer.

Der er ikke kun tale om, at informanterne forholder sig forskelligt hertil, men også at håndtering af konflikter i trafikbilledet er situationelt differentieret. Det er interessant, at Christian og de andre informanter beskriver sig selv som aggressive, utålmodige eller hidsige biler. Biler, der ynder at køre højhastighedskørsel, oplever oftere end andre biler at blive spærret af andre biler, såle-

des de skal handle for at passere denne forhindring af bevægelse i trafikken, og bliver derfor ifølge Torkel Bjørnskau, forskningsleder ved Transportøkonomisk Institut i Norge, i større omfang irriteret og tvunget til at interagere og forholde sig til bilisterne, fordi de ønsker en højere hastighed (Björklund, 2007: 1070). I trafikken er den sociale interaktion influeret af en anonymitet, som gør, at bilisterne kan opfatte andre trafikkanter som ting og samtidig er muligheden for kommunikation begrænset af den manglende direkte kontakt (Björklund, 2007: 1069; Møller, 2007: 42). Man kan derfor have en antagelse om, at højhastighedsbilister i højere grad har en aggressiv håndtering af konfliktfyldte situationer i trafikken over for bilister, der opleves som en stopklods for den ønskede acceleration. Hos Christian, kommer det dog til udtryk, at han håndterer medtrafikanternes adfærd ud fra forskellige fortolkninger, der knytter sig til karakteristika ved bilisten:

T: Du siger det der med, at det godt kan irritere dig, hvis de kører for langsomt, og sådan noget. Generelt, hvordan håndterer du, at der er andre...

Christian: Bilister der kører for langsomt, det tager jeg som det er. Altså hvis det er en gammel dame, sådan noget kan man bære over med, det gør jeg altid. Fordi jeg synes sådan at begynde at dytte af hende og sådan noget, det. Er det en ung en, som jeg ved der gør det for at provokere eller et eller andet, jamen så har jeg ikke noget i mod at køre op på siden af ham og så rulle vinduet ned og så for han bare den store tur, altså.

T: Har du prøvet det?

Christian: Ja, ja, jamen jeg har gjort det på motorvejen en gang. Hvor der var en der ikke gad at flytte sig. Jeg kørte ude i overhalingssporet og jeg havde travlt, jeg skulle til Århus. Og jeg var allerede sent på den i forvejen og han ville ikke flytte sig, trods at han kunne køre ind til siden. Så tog jeg den inden om og kørte op på siden og så hang jeg jo halvt ude af vinduet og min kæreste hun tog rattet, fordi det slap jeg jo fuldstændig, men han vidste det jo godt, fordi han kiggede slet ikke hen altså. Jeg ved ikke lige hvorfor, men. Det har jeg sgu ikke lige noget imod, det, sådan noget der, det synes jeg er irrite-

rende. Men altså at fru Nielsen hun ikke flytter sig, det kan jeg godt bære over med (Bilag 2: 9-10).

Der er dermed forskel på, hvad andre bilister repræsenterer, og hvordan Christian tolker og kategoriserer andre trafikanter. At reagere aggressivt overfor den gamle dame forbindes dermed med en umoralsk adfærd, hvorimod han i mødet med andre bilister, som han oplever kan have en provokerende adfærd, håndterer situationen aggressivt og samtidig accepterer han at overtræde retsnormer, da de bliver et middel til at håndtere en for ham konfliktfyldt situation. Dermed neutraliseres og retfærdiggøres det umoralske ved adfærden, da han på den måde argumenterer for, at de har fortjent en sådan aggressiv reaktion. Dermed kan der siges at være tale om en benægtelse af offer ved adfærden, hvorimod gamle fru Nielsen i et større omfang kan beskrives som et uskyldigt offer. Denne kontekstafhængige fortolkning af trafikbilledet og konflikter kan også udledes af interviewet med Marie:

”Altså jeg vil sige, jeg er nok en aggressiv type, men ikke, at jeg er meget høflig i trafikken, kan man sige. Jeg er ikke aggressiv sådan, at jeg ligger oppe i nogen, ”dyt dyt” sådan, det er jeg ikke. Men aggressiv på den måde, at jeg er på. Jeg altså jeg kan ikke lide den der, når folk de ikke kan læse trafikken, for eksempel du kan se at du behøver ikke stoppe op når du skal køre den vej til, når der ikke kommer nogen biler så langt vejen strækker, sådan nogle ting, de irriterer mig. At de ikke kan læse trafikbilledet. Også i rundkørsler så bliver jeg meget sådan irriteret, fordi de har placeret sig det forkerte felt eller sådan nogle ting. Men jeg går meget op i trafiksikkerhed, hold afstand, altid have sele på, brug spejlene, rigtige placeringer altså sådan nogle ting. Men jeg er nok meget aggressiv” (Bilag 8: 3).

Interviewuddraget viser, at Marie definerer og bedømmer handlingsstrategierne ud fra en fortolkning af de andre bilister og konteksten hun befinder sig i. Det bliver derfor afgørende for håndteringen af konfliktfyldte situationer i trafikken, hvorvidt hun har en oplevelse af, at de andre bilister handler meningsfuldt og læser trafikbilledet. Det kan derfor betyde, at individer ofte tildeler situationer forskellige fortolkninger, således der ikke kan være tale om en universel måde at fortolke trafikbilledet på. Dermed bliver bilistens individuelle fortolkningsramme afgørende for, hvordan den-

ne håndterer konflikter i praksis. Når informanterne definerer problematikker ved for lav fart som en uskreven regel, kan det tolkes som en social norm, de selv efterstræber at følge, hvormed det bliver en måde at retfærdiggøre overtrædelser af de juridiske fartgrænser. Neutralisering af hastighedsovertrædelser fremstår i det empiriske materiale således også som en måde at skelne mellem forskellige grader af lovovertrædelser. Dette er ikke umiddelbart noget, der indgår eksplicit i de fem neutraliseringsteknikker defineret af Sykes og Matza, men der kan argumenteres for, at det indgår implicit i teknikkerne. Når flere af informanterne skelner mellem kørsel i alkoholpåvirket tilstand og at overtræde fartgrænserne, bliver denne skelnen ofte baseret på en afstandstagen fra spirituskørsel, hvor denne forbindes med negative udsagn og på den måde kan de forholde sig neutralt eller positivt overfor højhastighedskørsel.

4.5. Risiko: Risikovurdering og Risikovillighed

Et andet centralt tema i det empiriske materiale knytter sig til risiko, og fokuserer på, hvordan bilisterne forholder sig til risiko knyttet til deres adfærd i trafikken. Undersøgelser af færdselsuheld har fastlagt, at høj fart ofte er en medvirkende faktor, når bilister kører galt. Dermed kan det fremstå irrationelt, at bilisterne i undersøgelsen vælger at overskride de juridisk definerede fartgrænser. I dette analyseafsnit vil genstanden for analysen være bilisternes risikoforståelse, risikovurdering og risikovillighed og hvordan dette bliver betydningsbærende for deres hastighedsvalg i praksis.

Som det blev beskrevet i problemfeltet, kan højhastighedsbilisme beskrives som værende en risikobetonet adfærd. I det empiriske materiale er det dog interessant, at informanterne ikke sætter lighedstegn mellem deres høje fart og risiko.

T: Når du kører bil, tænker du så over risikoen, når du kører for stærkt?

Ole: Nej, den eneste risiko det er kun i forhold til mit, bøde og kørekort. Det er det eneste.

T: Så du tænker ikke sådan på, at der er en risiko for at komme ud for en ulykke eller sådan?

Ole: Nej.

T: Hvordan kan det være, du tror, at du ikke gør det?

Ole: Fordi jeg føler det sikkert, selvom at jeg, at jeg kører stærkt.

T: Er det, fordi du har, er sikker på dine egne evner som bilist?

Ole: Ja og fordi jeg ved, at min bil ikke bliver smadret fuldstændig bare fordi, hvis det endelig sker. (Bilag 4: 4-5).

Dette uddrag fra interviewet med Ole viser, at han ikke kobler en oplevelse af risiko til det at køre stærkt. Lignende forestillinger om risiko og høj hastighed kan genfindes hos flere af informanterne. Det er interessant, fordi dette ikke er et udtryk for, at bilisterne ikke oplever en risiko knyttet til adfærd i trafikken og ej heller til høj hastighed som et generelt fænomen. Der dannes et billede af, at de ikke har en oplevelse af, at deres adfærd bidrager til at øge risikoen. Marie forklarer, at hun er bevidst om risikoen ved høje hastigheder. En bevidsthed, der kan ses som en bivirkning af hendes erfaring med trafikulykker, men hun betragter sig selv som en god bilist. Den måde, Marie forholder sig til risikoen ved høj hastighed på, udtrykker en form for dobbeltsidighed, hvor hun på den ene side er meget bevidst omkring risikoen ved høj hastighed, men samtidig ikke direkte knytter denne risiko til sin egen højhastighedsadfærd. Dette er interessant i relation til den oplevelse af frihed, informanterne forbinder med at køre bil (Jævnfør afsnit 4.2 Frihed som rammefortolkning). I og med at bilisten knytter en oplevet frihed og uafhængighed til det at køre bil, kan der argumenteres for, at risikoen forbundet hertil også bliver et individuelt ansvar (Freudendal-Pedersen, 2007: 108). Det viser sig i det empiriske materiale, når der under interviewet tales om risikoen forbundet med at køre med høj hastighed. Informanten betragter denne risiko som noget, der er relateret til egne evner og dermed faktorer, som bilisten har en oplevelse af at have kontrol over. Der udspiller sig således forhandlinger af rettigheden til at foretage risikovurderinger, hvor der skabes en mistillid til ekspertsystemerne, med henvisning til Giddens (Jævnfør afsnit 2.2 Risiko), da informanterne fremstiller sig selv som bedre til at foretage meningsfulde risikovurderinger end systemerne og lovgiverne. Dette kommer til udtryk hos Mathias, hvor vi i interviewet taler om, at risikoen for trafikulykker stiger med hastigheden, hvortil Mathias siger: *"Folk kører også galt på motorvejen og overlever"* (Bilag 3: 10). Dermed stiller han spørgsmålstejn ved tilliden til ekspertsystemernes risikovurderinger i praksis. Der er en dobbeltsidighed i relation til risikovurderinger, fordi den faktiske

risiko kan påvirkes af andre bilister ved, at disse ikke handler i overensstemmelse med informanternes forventninger. Dette kan betragtes som et udtryk for, at den faktiske frihed begrænses og risikoen øges, selvom bilisten ikke forholder sig hertil. Måden informanterne forholder sig til risiko kan samtidig være et udtryk for en måde at reflektere over sig selv og sin egen adfærd. Jakob forholder sig i interviewet til, hvorvidt det ifølge ham er i orden at overskride fartgrænserne:

”Det har jeg ikke noget problem med. Jeg kan egentlig godt lide det. Altså sådan hvis man kan komme til at ligge sådan sammen, med en der kører lidt over hastigheden, altså det, det har jeg da respekt for. Men altså så længe folk ikke kører råddent. Der er forskel på at køre, hvad skal man sige, hasarderet meget dårligt og så at køre for stærkt, synes jeg i hvert fald” (Bilag 5: 10).

Jakob præsenterer her en ”dem og os”-forestilling, hvormed det bliver muligt for ham at definere sig selv i modsætning til dem, som udgør en reel risiko for både ham selv og medtrafikanterne. Dermed neutraliserer han sit eget lovbrud ved at retfærdiggøre kørslen ud fra en skelnen mellem problematisk højhastighedskørsel og kontrolleret risikofri højhastighedskørsel. Der kan være tale om, at informanterne underestimerer den øgede risiko, der er forbundet med høj fart og overestimerer deres egne evner til at kontrollere situationer med høj fart. Det kan forekomme som et rationelt valg for bilisten at overtræde fartgrænserne, netop fordi de ikke forbinder deres højhastighedsadfærd med en øget risiko. Fordelene ved at køre stærkt overstiger dermed risikoen, da de mulige omkostninger ikke betragtes som en reel tilstedeværelse (Cullen, Agnew & Wilcox, 2014: 437). Informanterne kobler dermed rationalitet sammen med kørefærdigheder i trafikken. Når Mathias forholder sig til risikoen ved bilkørsel og fart, inddrager han samtidig et spørgsmål om ansvar i relation til risikovurderingen.

T: Tænker du over risikoen ved at køre bil, når du sidder i bilen?

Mathias: En sjælden gang i mellem, men det sker jo at man kommer op på bremsen eller at der er en der ikke har holdt sig i sin side, eller at der pludselig kommer et eller andet ud foran, og så sætter det selvfølgelig mine tanker i gang.

T: Tænker du så mest, arg den idiot han skulle også have holdt sig i sin vejbane eller tænker du, åh hvis jeg ikke havde kørt så stærkt, så var det ikke sikkert det var blevet så farligt?

Mathias: Hvis det er en der kører over i min vejbane så er han en idiot, øh men kommer der et dyr ud eller et eller andet, så er det mig der er en idiot.

(Bilag 3: 7).

Mathias fortæller her, at han delvist fralægger sig ansvaret for de risikofyldte situationer ved at fokusere på, at muligheden for ulykker opstår, når andre bilister ikke overholder den forventede trafikadfærd, som han tillægger situationen, for eksempel at man som bilist bliver i sin egen vognbane eller blinker, når man drejer fra. Mathias anerkender dermed, at der er en risiko for trafikulykker forbundet med det at køre bil, men samtidig forholder han sig ikke direkte til sin egen rolle deri. En vigtig pointe at knytte hertil er, at når Mathias i interviewet forholder sig til en risikovurdering af hastighed og adfærd i trafikken, er der tale om tænkte eksempler, da Mathias aldrig har været impliceret i en ulykke. Det kan dog antages, at denne måde at forholde sig hertil gør ham i stand til at gennemføre og opretholde en højhastighedsadfærd i praksis. Her kan drages paralleller til Sykes og Matzas neutraliseringsteknikker, hvor de netop argumenterede for, at disse teknikker går forud for lovbruddet ((jævnfør teoriafsnit: 2.1 Neutraliseringsteknikker). Ved at Mathias benægter ansvaret for den ulovlige handling, gør det adfærden mulig.

Mary Douglas introducerer begrebet 'subjektiv immunitet' i relation til risikoperception. "*In very familiar activities there is a tendency to minimize the probability of bad outcomes. Apparently, people underestimate risk which are supposed to be under their control*" (Douglas, 1985: 29). Denne tendens kan genfindes hos flere af informanterne. En del af deres køreadfærd kan defineres som rutinepræget. Alle informanterne fortæller, at de kører bil næsten dagligt. Det er dermed en naturlig del af deres hverdagsliv. Ukendte områder bliver derfor forbundet med en højere risiko end, når de indgår i hverdagens rutiner, hvor frihed og risikofri adfærd tages for givet.

T: [N]år du kører hen af en vej, kan du så prøve at sætte nogle ord på, hvordan du ved sådan ligesom risikovurderer, om det her er en farlig strækning?

Christian: Altså nye byer, nye steder, så er det jo klart, så er det ikke lige, det giver sig selv. Det er ikke så fedt for mig at trykke den af gennem en by jeg ikke har været i før, jeg ved ikke hvordan vejen den følger eller strækker sig. Jeg kan jo risikere, at der lige pludselig er et bump eller et eller andet, men jeg tænker jo også på bilen, og andre folk selvfølgelig. Det bliver jeg jo nødt til (Bilag 2: 7).

Douglas (1985) kobler denne risikominimering til kontrol. Bilister vil derfor minimere den oplevede risiko, når de føler, de har kontrol over situationen. Når Christian befinder sig på nye og ukendte steder, bliver han dermed tvunget til at foretage en risikovurdering. Samtidig kan det i modsætning til ovenstående antages, at bilisten i nogle situationer overfører fortolkninger af et kendt vejområde over på en ukendt situation, hvormed dette kan betyde, at bilisten ikke forholder sig til mulige risici, når de opholder sig i ukendt område. Når der her tales om risiko refererer det til bilisternes oplevede risiko. Den subjektive oplevede risiko kan dermed udledes at være medvirkende til at konstituere bilisternes handlinger og hastighedsvalg, hvor det samme ikke kan antages om den objektive risiko. I relation hertil er det interessant at forholde sig til, hvad den faktiske risiko reelt fortæller noget om. Objektive risikovurderinger er baseret på, hvad der er sket i fortiden, men hvad fortæller det os egentlig om fremtiden? ”Risikovurderinger bygger på en del faktaoplysninger om, hva som har skjedd, men i mange tilfeller gir disse bare et lite bidrag i forståelsen av hva risiko er” (Boyesen, 2003: 8). Samfundet og teknologiske foranstaltninger ændrer og udvikler sig, så det kan være svært at forudsige fremtiden, når denne er dynamisk. Objektive risikovurderinger kan være med til at pege på, hvad der kan være en risikofaktor. Det er derfor interessant, at flere af informanterne fortæller, at de mener, at der er størst risiko knyttet ved højhastighedskørsel i byområder, når ulykkesstatistikkerne viser, at flest ulykker sker på landeveje (Trygfonden & Mandag Morgen, 2011: 23). Der kan derfor være tale om ’*biased risikooplevelse*’, at en person risikovurderer en situation baseret på for lidt eller for meget information, situationen bliver derfor fejlvurderet (Boyesen, 2003: 10). Når bilisten fortolker trafikbilledet og risikovurderer situationen, er det muligt, at de ikke inddrager eller har adgang til alle betydningsfulde fakta, som kan have betydning for risikovurdering, hvormed de handler på baggrund af mangelfulde konklusioner.

4.5.1. Spænding eller risikosøgning

Når vi ved, at høj hastighed kan betragtes som en risikoadfærd, kan der sættes spørgsmålstegn ved det rationelle element ved bilistens adfærd. Som det kom frem i ovenstående, kobler informanterne ikke en direkte oplevelse af risiko til deres høje fart og overskridelse af fartgrænserne. Der er dog ikke umiddelbart noget i datamaterialet, der tyder på, at bilisterne bevidst søger at øge risikoen, men hos især to af informanterne forekommer det, at de udtrykker en positiv forestilling om risiko, som kan beskrives som spænding, i modsætning til risikobegrebet, som umiddelbart forstås som et onde og negativt. Det skal vi se lidt nærmere på i følgende afsnit.

Bilen bliver af de fleste informanter beskrevet som et transportmiddel, et værktøj til at transportere sig fra ét sted til et andet, oftest i forbindelse med arbejde eller uddannelse. For særligt Jakob og Christian er der et andet element forbundet med det at køre bil. De beskriver det at køre bil som mere end at nå frem til en given destination. Christian beskriver det således:

”[D]et er der, jeg har fred. Folk, der får fred med at læse i en bog, sætte sig foran fjernsynet, det er ikke mig. Jeg kører en lang tur, jeg kører til Blokhus et eller andet, bare mig selv. Et eller andet sted, hvor jeg kan få lov til at give den noget gas” (Bilag 2: 7).

Her er der ikke tale om, at Christian vælger at overskride fartgrænserne på grund af et tidsperspektiv, men i stedet ønsker han at opnå noget andet. Katz’ perspektiv om ’sneaky thrills’ bidrager til en mulig forståelse af højhastighedsbilisme, når dette ikke forekommer inden for en kontekst, hvor individet ønsker at opnå noget konkret, som for eksempel at mindske rejsetiden hjem fra arbejdet, men det i stedet er den høje fart i sig selv, som bliver det centrale. Katz’ teori om ’sneaky thrills’ *”enriches the understanding of offenders’ experiences and the sensual dynamics of crime”* (McCarthy, 1995: 531). Der forekommer en tiltrækningskraft ved adfærden, den høje fart, som drager bilisten. En sådan tiltrækningskraft til fart kommer til udtryk hos Christian:

”[M]en så får jeg altså lige de der impulsive øjeblikke, hvor jeg ikke kan lade være [...], jamen, jeg elsker jo fart, det gør jeg. Og det er nok mest adrenalin i det selvfølgelig, [...] det betyder alt for mig, det gør det. Det gør det virkelig” (Bilag 2: 2).

Tidligere i interviewet med Christian, fortæller han, at en del af hans kørsel handler om, at han skal ud og vise sin bil (Bilag 2: 2). Det fortæller, at hans adfærd ikke kun handler om at opnå et adrenalin kick, men et ønske om, at hans kørestil og fremtoning i trafikken bliver bemærket. Det er altså farten i sig selv og oplevelsen undervejs, som tiltrækker Jakob og Christian. Dermed kan der tegnes en modsætningsfyldt forestilling om højhastighedsbilisten, som på den ene side kan betragtes som et rationelt handlende individ, ud fra et rationel choice-perspektiv, hvor bilisten afvejer risici og gevinster ved en bestemt adfærd, og på den anden side en type af højhastighedsbilist, som baserer sit hastighedsvalg blandt andet ud fra et ønske om at opfylde et adrenalinbehov. Katz beskriver, hvordan nogle personer stjæler uden egentlig at mangle de genstande, de stjæler (Katz, 1988: 52). Denne måde at forholde sig til lovbrud på, kan afspejles i Christian, Jakob samt yderligere informanter, som bliver inddraget i det videre afsnit, og dermed kan lovbrud ifølge Katz ikke udelukkende forklares på baggrund af et rational choice-perspektiv (Lyng, 2005: 155). Jakob fortæller om en køretur, da han bliver spurgt ind til det hurtigste, han har kørt:

”Det var på motorcykel. Det var bare i forbindelse med, altså jeg kan huske en gang, det var sidste år på min fødselsdag, der min fødselsdagsgave til mig selv det var bare i t-shirt og hjelmen og så bare ingen ting. Jeg havde godt nok lange bukser på, men ikke meget, så tog jeg bare en tur ud for fuld smadder ud af de landeveje jeg kendte. Øh, det var da også sådan risikofyldt. Jeg føler ikke, at jeg satte andre folks liv på spild, øh men jeg satte da mit eget liv på spil på den tur, men det var en super fed fornemmelse. Jeg kan virkelig godt lide den der frihed, der ligger i det. Altså også mærke, jeg ved ikke om jeg har lidt ADHD eller sådan noget, men mit sådan attention spand er ikke særlig langt altid, men det er det sgu når man er i sådan en situation der, fordi der er du 100 procent koncentreret på det du laver. Fordi ellers så kommer du til skade ikke. Den følelse den kan jeg godt lide, der er, der synes jeg sgu man mærker, man mærker livet, ikke”. (Bilag 5: 16).

Jakob har umiddelbart inden dette fortalt, at han har kørt med en hastighed på 250 kilometer i timen på både landevej og motorvej. En hastighed som for mange ville være fyldt med ubehag og angst, men for Jakob er der i stedet tale om en oplevelse af rush. Lyng (1990) beskriver en sådan adfærd som edgework, som er handlinger, der involverer en trussel mod den fysiske eller psykiske velvære

og kan resultere i død eller kvæstelser, hvis situationen ikke mestres (Lyng, 1990: 857). Centralt for Lyngs undersøgelse af edgework er, hvad det er, som gør risiko nødvendig for nogle mennesker, hvor han argumenterer for, at anden risikoforskning fokuserer på individers accept af risiko. Lyng adskiller edgework fra gambling, da sidstnævnte er bundet op på elementer, som ikke er i individets kontrol, mens det centrale ved edgework er *"the ability to maintain control over a situation that verges on complete chaos"* (Lyng, 1990: 859). Det kan diskuteres, hvorvidt bilister reelt har kontrol over en given situation i trafikken, da andre bilister eller dyr kan påvirke risikoen forbundet dertil, men når bilisten har en oplevelse af fuld kontrol, vil dette være afgørende for situationen. Der kan derfor være tale om en illusion af kontrol, som kan hænge sammen med en oplevelse af udødelighed (Lyng, 1990: 872). Jakob demonstrerer en adfærd, som handler om at være til stede, mærke livet og udvise 'skills', for *"ellers kommer du til skade"*. Edgeworkeren vil, ifølge Lyng, argumentere for, at kun de, som ikke besidder færdighederne, risikerer at komme i fare (Lyng, 1990: 857). Dette kan illustreres ved, at Christian skelner mellem sig selv og 'Brian-typen og de som har en Brian-bil'. Brian-typen opfattes i daglig tale som blandt andet en uansvarlig bilist, som kører i en tunet bil med larmende udstødning. Ved at lave en sådan skelnen, bliver det muligt at opretholde en forestilling om, at hans egen trafikadfærd er risikofri og ikke er til fare for andre, jævnfør neutraliseringsteknikken *benægtelse af offer*. Senere i interviewsituationen fortæller Jakob, at han altid har hjelm på, og henviser til, at den ikke ødelægger oplevelsen for ham. Dette giver et indtryk af, at der ikke er tale om et ønske om at befinde sig i en ukontrolleret risikosituation, men at en form for risikovillighed er tilstede, der skaber en spændingssøgende adfærd. Brug af sikkerhedssæle under kørsel forekommer i det empiriske materiale overordnet som et udtryk for en automatiseret del af bilkørsel, en rutine eller vane. Sikkerhedssælen kan tolkes som en del af et ekspertsystem, som bilerne har tillid til, med henvisning til kapitel 2, jævnfør afsnit 2.2 Risiko. Sikkerhedssælen bliver af flere af informanterne beskrevet som en tryghed og sikkerhed, og Ole fortæller, at det føles forkert at køre uden (Se Bilag 4; Bilag 7; Bilag 8; Bilag 9). Christian skiller sig dog ud ved at forholde sig til sikkerhedssælen ud fra, at systemet i bilen 'påkræver ham' at tage den på, da den ellers hyler, men at han ellers ikke ville anvende den (Bilag 2: 9). Christian beskriver det som en dårlig vane, fra sin tid som lærling, hvor det var hurtigst at droppe sælen. Overordnet i det empiriske materiale er der dog en tendens til, at sælen bliver betragtet som et element, der øger sikkerheden, og kan på den måde tolkes som et led i beregningen af risiko forbundet med bilkørsel.

I interviewet med Christian beder jeg ham om at sætte nogle ord på, hvordan han vurderer risikoen og hvad der gør en strækning farlig. Det leder ham hen til en oplevelse, han havde med en kammerat:

”Jeg har også selv taget mig i på motorvejen ved at ræse med en kammerat og det var faktisk ved at gå rigtig rigtig galt. Vi kørte 220 begge to og så ræse vi. Og så kom der en lastbil, og den begyndte så at overhale en anden lastbil, og så lige pludselig så trækkede den ind igen og vi kunne ikke nå at bremse, og så trak der en bitte bil ud. Det blev så voldsomt, at han nåede at komme forbi min kammerat, men jeg blev nødt til at tage den i nødsporet inden om alle sammen, og det kunne have gået roligt galt altså, det vi kunne have slået os selv ihjel. Det var frygteligt. [...] Og så kan man sige, så tænker man over det i to dage og så er det glemt” (Bilag 2: 8).

Der er ingen tvivl om, at episoden har haft en påvirkning på Christian i øjeblikket, men måden han i interviewet fortæller historien på, smilende undervejs og grinende efterfølgende, fortæller en anden historie. I situationen som Christian beskriver, udtrykker han netop en oplevelse af kontrol i en særligt risikofyldt situation. Oplevelsen af kontrol og (overdreven) tro på egne køreevner gør, at han kan opretholde en (utopisk) risikofri forestilling om deres højhastighedsadfærd. Katz beskriver, hvordan individet kan blive draget mod et objekt eller en handling, noget de bare må have eller gøre (Katz, 1988: 55). Flere af informanterne fortæller om køreoplevelser, hvor de fik muligheden for at køre en særlig bil. Ole fortæller om en tur i en åben sportsvogn, hvor han beskriver det som ’noget der skal prøves’. Lyng beskriver, hvordan edgeworkeren udover at teste egne grænser også tester de teknologiske grænser, dermed kan højhastighedskørsel i nogle situationer handle om at teste grænserne for, hvad bilen kan yde (Lyng, 1990: 858). En sådan tendens fremkommer hos de fleste af informanterne, enten gennem de særlige køreoplevelser med specielle biler, som sportsvogne og Lamborghini, eller som en ’nærmest konstant’ test af bilens grænser hos Christian. Dette kan samtidig ses som en måde for informanterne at neutralisere ansvaret på ved, at beskrive omstændighederne ved bilen, situationen og vejen således, at handlingen ikke kunne undgås.

4.6. Kontrol, straf og opdagelsesrisiko

Tredje tema i analysen omhandler kontrol, straf og opdagelsesrisiko. Formålet med politiets fartkontroller er at kontrollere, at den tilladte hastighed i trafikken ikke overskrides og bidrage til at

regulere farten på vejene (Politi, 2015). I 2005 blev sanktioner ved grove fartovertrædelser øget, da man indførte klippekortsordningen og i 2015 udvidet politiet antallet af ATK-vogne. Et udtryk for, at man ønsker at øge opdagelsesrisikoen og skærpe konsekvenserne ved færdselslovsovertrædelser. Ud fra et afskrækkelsesteoretisk perspektiv forventes det, at der opstår en præventiv effekt, repræsenteret ved både en individuel- og generelpræventiv effekt.

At kontrol og opdagelsesrisiko er inkorporeret i bilisternes handlingsstrategi kommer umiddelbart til udtryk hos alle informanterne ved, at de er opmærksomme på muligheden for at blive stoppet og sanktioneret for deres adfærd. Uanset om bilisten anerkender retsnormerne og retfærdiggørelsen af fartkontrollerne, er det noget, som de må forholde sig til på den ene eller anden måde. De fleste af informanterne beskriver hastighedsgrænserne som en guideline, der er til forhandling, men hvis de bliver stoppet i en fartkontrol, er grænserne ikke til forhandling, uagtet om bilisten mener, at den lovbestemte hastighedsgrænse er meningsfuld eller ej. Hvilken betydning det har for informanterne i konkrete situationer udspiller sig dog forskelligt. At alle informanterne, på trods af en potentiel mulighed for at blive sanktioneret, kører stærkere end det tilladte, rejser spørgsmål om fartkontrollerne afskrækkende virke. Fartkontrollers effekt kan vurderes ud fra forskellige parametre, som alle knytter sig til, hvorvidt hastighederne bliver sænket i trafikken. Fartkontroller kan have en situationel effekt, hvor bilister kan sætte farten ned i et område, de har kendskab til, for eksempel via apps, eller har en forventning om, at der er øget opdagelsesrisiko. Ud fra et afskrækkelsesteoretisk perspektiv, baseret på Stafford og Warr, trækkes der på en effektforståelse om, hvorvidt muligheden for en potentiel risiko for at blive sanktioneret for at overtræde fartgrænserne spiller ind i deres hastighedsvalg.

T: Tænker du over, at nu skal du være mere opmærksom på, at politiet er der eller sænker du farten af den grund?

Christian: Altså jeg ved næsten altid hvor de placerer sig henne. Altså sådan ude ved mig af, jeg bor sådan lidt ude af på landet af og så ved jeg altid hvor de så vil holde henne. Og ganske rigtigt så er de der hver gang. Og det er de.

T: Så det er meget de samme steder, de holder?

Christian: Det er meget de samme steder og også inde i Aalborg og Nørresundby, man begynder sådan lidt at kunne regne dem lidt ud og sådan noget
(Bilag 2: 15).

Christian fortæller her, at han ikke oplever, at risikoen for at blive sanktioneret er særlig stor, da han har en forestilling om, at han ved, hvor risikoen er. Dermed bliver der tale om, at opdagelsesrisikoen ikke i sig selv har nogen præventiv effekt, og at der dermed kun kan være tale om en situationel effekt. Det er ikke kun hos Christian, at denne tendens forekommer. Louise udtrykker det som en form for shoppekultur, hvor hun *"shopper imellem, hvor der er risiko henne"* (Bilag 7: 12). Det kan udledes, at sandsynligheden (certainty) for straf ikke opleves anseelig, hvormed bilisten vurderer, at fordelene ved at køre stærkt overstiger risikoen for straf forbundet hertil. Klassiske teorier, herunder et klassisk afskrækkelsesteoretisk perspektiv, har en forestilling om, *"at det egennyttige kriminelle individ, ligesom alle andre, udelukkende er motiveret af en søgen efter belønning og frygten for straf"* (Jacobsen, 2013: 141), og inddrager dermed ikke andre motivationskilder, som blandt andre moralske, psykologiske og sociale drivkræfter. Dette kan antages at være særligt interessant i relation til lovbrud som hastighedsovertrædelser, der ikke i sig selv anskues som moralsk forkastelige, relateret til antagelsen om mala prohibita og konstruktion af kriminalitet præsenteret i problemfeltet. Der kan med andre ord argumenteres for, at individuelle moralske forestillinger, paradoksalt nok, alligevel får en betydning, fordi individerne i mindre grad er præget af en overordnet samfundsmæssig foragtelse og normafvigende forestilling ved adfærden, som det kan tænkes gør sig gældende ved for eksempel mord og voldtægt. Der bliver stillet større krav til, at lovgivningen og måden denne kontrolleres og sanktioneres opleves meningsfuld og retfærdig. Dette er relevant i forhold til at kunne forstå fartkontroller og opdagelsesrisikoen betydning for bilistens hastighedsvalg og handlingsstrategi i praksis.

Et uddrag fra interviewet med Jakob viser, at han netop ikke mener, at forvaltningen af fartkontroller kan retfærdiggøres, fordi han mener, de bliver placeret efter, hvor der kommer flest penge i statskassen. Dette bidrager til, at han retfærdiggør at blinke og advare andre bilister omkring kommende fartkontroller.

T: Altså er det generelt fartkontroller du tænker, der er en pengemaskine, eller er det den måde de forvalter det på?

Jakob: Det er den måde de forvalter det på, fordi de sætter dem ikke i højrisikozoner, ikke i hvert fald jeg har set. Der står de ikke i risikozoner [...]. Jamen i hvert fald der er, når du kører af motorvejen, lige før Haverslev. Der er en lang motortrafikvej, som så ender ud i et stykke, hvor du må køre 80 og så kommer der en rundkørsel. Men der holder de altid lige efter motortrafikvejen. Og der er jo ingen risiko, altså der er jo ikke nogen sideveje eller noget. Altså så napper de folk der kommer fra motorvejen, fordi de ved at folk, de ikke lige altså du er vant til den, hvad skal man sige. Du lægger ikke så meget mærke til, hvor stærkt du kører efter du kommer fra motorvejen, fordi du har været vant til nogen højere hastighed. Og der holder de virkelig ofte og napper folk. Hvorimod at i små byområder, hvor jeg kommer fra, der har jeg aldrig set dem. Altså hverken ved skoler eller noget som helst. Så de ligger dem efter hvor de kan få nogen penge ind. Kontra hvor der reelt set er en risiko for, at folk kommer til skade. I hvert fald mine erfaringer. (Bilag 5: 12).

Jakob argumentere her ud fra et rationale om, at politiets kontroller så at sige snyder bilister i fotofælden, når de placere sig på steder, hvor der ifølge Jakob ikke er risiko ulykker. Ved at han og andre bilister betragter fartkontroller som en pengemaskine, bruges dette til at retfærdiggøre at bilisterne advare hinanden om fartkontroller. Opdagelsesrisikoen, kontrol og sandsynligheden for sanktioner er umiddelbart noget, der betragtes som individuelt, hvor bilister forholder sig til sin egen opdagelsesrisiko og handlingsstrategier i trafikken. Udviklingen af teknologiske produkter og interaktioner har dog umiddelbart bidraget til at gøre det socialt, hvor der skabes fællesskaber, der 'hjælper' hinanden med at minimere risikoen for sanktioner. Det er dog ikke som sådan et nyt fænomen, at bilister advarer hinanden ved for eksempel at blinke med lygterne, hvis man har passeret en fotovogn, men man kan have en antagelse om, at udviklingen har gjort det mere udbredt. Også blandt informanterne i undersøgelsen gives der udtryk for både at anvende teknologien til at holde sig opdateret, men også advare andre.

Ud fra et afskrækkelsesteoretisk perspektiv, bør formålet med kontrol og straf være at afskrække bilister fra at overtræde færdselsloven, ud fra en vurdering af, at opdagelsesrisikoen er for høj og bøden for dyr. Baseret på Stafford og Warrs tilgang til afskrækkelse, er der både tale om, at en indirekte og direkte erfaring med straf og opdagelse har en afskrækkende effekt. I det empiriske materi-

ale giver informanterne generelt udtryk for, at de ikke har erfaringer med at blive sanktioneret for deres trafikovertrædelser, hvilket kan tolkes som værende af betydning for deres hastighedsvalg. Ole fortæller, at han ikke selv har fået hverken bøder eller klip, men at nogen i hans omgangskreds har.

Ole: Jamen den sidste jeg oplevede, der tænkte jeg, han var fuldstændig dum, men det var så fordi det var så dumt et sted, som det var.

T: Ja okay, prøv at fortæl om den situation?

Ole: Jamen et sted oppe lidt længere nordpå, hvor der er kontrol hele tiden. Så, jamen det er jo i hvert fald en gang om ugen hvor der. Og man så vælger at køre væsentligt hurtigere for stærkt igennem (Bilag 4: 9).

Når Ole fortæller om sin ven, der i situationen mistede kørekortet, lægger han vægt på, at vennen handlede dumt. Et argument der ikke fokuserer på, at handlingen er ulovlig, men i stedet, at vennen burde have forholdt sig til, at opdagelsesrisikoen på den strækning var særligt høj. Det kan samtidig udledes som et udtryk for, at opdagelsesrisikoen i sig selv ikke har en afskrækkende effekt på bilisternes generelle hastighedsvalg, men at Ole udtrykker, at man som bilist i den konkrete situation bør forholde sig til ruten, således man kan undgå bøder og klip. Netop denne undgåelse af klip og bøder er noget informanterne forholder sig til på forskellig vis. Det er særligt klippene, der bliver omtalt som uønskelige.

T: tænker du over risikoen for at få de her klip og bøde?

Viktor: Jeg tænker på risikoen for klip, men ikke for bøderne.

T: Hvordan kan der være, at der lige er den her forskel?

Viktor: Jamen forskellen er, at man har jo altid de her klip før man mister kørekortet. Bøden det er jo bare, nu arbejder jeg fuldtid så jeg har jo pengene til at kunne betale den (Bilag 9: 10).

Bøden er i sig selv altså ikke nok til, at Viktor sætter farten ned. Bøder er blot penge, og derfor ikke en sanktion, som præger bilistens adfærd, hverken i retrospektiv eller fremadrettet, hvorimod klippet eller sandsynligheden for klip i højere grad kan have en betydning for hastighedsvalget. Havari-kommissionen for Vejtrafikulykkers typekategoriseringer af bilister kan benyttes til at belyse dette, jævnfør problemfeltet. Inddelingen af bilister i disse typer er baseret på, hvad der kan afskrække bilisten fra at køre højhastighedskørsel. Mathias fortæller, at han på motorvejen altid kører med en hastighed over det tilladte, men altid under 160 kilometer i timen. Argumentet herfor er netop, at grænsen for at få frakendt kørekortet ligger på 160 kilometer i timen (Bilag 3: 4). Med tanke på særligt de to typer beregnende- og lovløse bilister, kan Mathias' måde at forholde sig til fartgrænserne på motorvejen anskues som beregnende. Mathias er klar over, at han ved at køre mere end 130 kilometer i timen på motorvejen overskrider den lovbestemte fartgrænse. Den potentielle bøde for at overskride fartgrænsen virker dermed ikke afskrækkende, men ved 160 kilometer i timen opstår grænsen, hvor han ikke længere er indstillet på at acceptere konsekvenserne. Samtidig retfærdiggør Mathias at køre højhastighedskørsel på motorvejen ved, at *"der er plads på motorvejen. Alle andre de kører også hurtigt, og det er sjældent, at der er nogen derude, der kører mindre end det man må"* (Bilag 3: 5). Det kan tyde på, at når bilisten mener at kunne retfærdiggøre en lovbrudende adfærd, ved for eksempel at argumentere for, at adfærden er i orden, da 'alle andre også gør det', så er grundlaget for en effekt af opdagelsesrisikoen lav. Mathias afviser dermed at have et særligt ansvar i situationen, da han argumenterer for, at han blot handler som alle andre bilister, dermed er det ikke relevant, hvorvidt alle reelt kører hurtigere end fartgrænserne, da argumentet bliver en måde at neutralisere hans eget lovbrud på. I lighed med Viktor og flere af informanterne gives der udtryk for, at klippet eller risikoen for at blive sanktioneret med et klip i kørekortet indgår i vurderingen af hastighedsvalget. De har altså en rationel handlingsstrategi baseret på, hvornår risikoen ved lovbruddet overstiger udbyttet ved adfærden (Cullen, Agnew & Wilcox, 2014: 437). I praksis bliver dette dog ikke konsekvent afspejlet i hastighedsvalget, hvilket kan være et tegn på, at den oplevede risiko i praksis vurderes ud fra den konkrete situation, blandt andet baseret på tidligere erfaringer, forskellige vejområder eller oplysninger om konkrete fartkontroller via fartkontrollsapp. Mathias fortæller senere i interviewet, at han på landevejene ikke kører mere end det tilladte, med undtagelse af tidspunkter, hvor han har travlt, hvormed han retfærdiggøre dette med, at han netop har travlt, og at det ikke er noget, han gør under normale omstændigheder. At han afstår fra at bryde loven på landevejen forklarer han med, at han mener opdagelsesrisikoen er for stor. Umiddelbart fremstår

Mathias og flere af informanternes fortælling om hastighedsvalg dog netop nuanceret og kontekst-afhængigt.

”Jeg møder tit klokken halv 7, så der øh kan jeg køre noget stærkere. Altså jeg møder jo tit fotovogne, men aldrig klokken halv 7 om morgenen. Og heller aldrig når jeg har fri igen, kl. 10 eller 11 om aftenen. Der møder jeg dem heller ikke. Så det er jo nogle tidspunkter hvor den får ekstra gas. Men har jeg fri midt på dagen eller skal jeg møde midt på dagen så kører jeg ikke hurtigere” (Bilag 3: 6).

Mathias tilpasser dermed sin trafikadfærd ud fra en vurdering af risikoen for at blive fanget i en fartkontrol. Dette viser, at den potentielle opdagelsesrisiko kan præge nogle bilisters højhastighedsadfærd i praksis, men at effekten er knyttet til specifikke situationer og rækker dermed ikke ud over dette og påvirker hastighedsvalget i andre kontekster. For at fartkontrollerne skal have en reel afskrækkende og præventiv effekt, må bilisterne føle, at der er en reel risiko for at blive opdaget, når de overtræder færdselsloven. Det empiriske materiale tyder dog på, at der i stedet opstår en form for ”hvorfor følge loven, når der alligevel ikke er nogen risiko for at blive opdaget”-tilgang. Mathias, Viktor og andre af informanterne forholder sig altså i nogen grad til muligheden for sanktioner ved højhastighedsbilisme, dette er dog ikke i samme grad tilfældet for Christian og Marie.

T: Tænker du over risikoen for, at du kan blive stoppet i en fartkontrol?

Marie: Nej det er jeg lidt, så betaler jeg den. Altså jeg vil hellere betale nogle bøder eller få nogle klip i mit kort eller hvad nu ved jeg. Det er jeg lidt ligeglad med, fordi konsekvensen af ikke at skulle få det og hele tiden skulle forholde mig til de her ting, det ville jeg få mavesår over. Det ville jeg ikke have det godt med. Så jeg betaler gerne, hvis jeg skulle få en mere eller få et klip i mit kort. Det er jeg lidt ligeglad med.

T: Hvad så hvis du for eksempel stod i en situation, hvor du havde to klip, så du vidste der var ét tilbage, ville det så stadigvæk ikke have nogen betydning?

Marie: Nej. Altså hvis jeg mister mit kørekort, så ville jeg bare ikke sige det til nogen og stadig væk køre (Bilag 8: 11).

Marie fortæller her, at hverken bøde, klip eller risikoen for at få frataget kørekortet påvirker hendes hastighedsvalg. Det afgørende er, hvorvidt en bestemt hastighed giver mening for hende i en given situation. Senere i interviewet fortæller hun dog, at hun sætter farten ned, såfremt hun bliver opmærksom på, at der for eksempel holder en fotovogn. Hendes udgangspunkt er dog, at hun ikke forholder sig til risikoen. Flere af de andre informanter anvender apps, facebookgrupper eller sms-kæder, som giver information om fartkontroller, men dette er ikke noget Marie bruger. Det præventive formål ved fartkontroller mister dermed sin funktion, når ingen af de mulige sanktionsformer respekteres.

Ud fra et afskrækkelsesteoretisk perspektiv, baseret på Stafford og Warr jævnfør teoriafsnittet, har strafundvigelse en afgørende betydning for, hvorvidt individer fortsætter den lovbyggende adfærd. Eftersom ingen af informanterne i denne undersøgelse har fået frakendt kørekortet på trods af, at de fortæller at have kørt med hastigheder, som kunne have resulteret heri, og de kun har en relativ lille erfaring med bøder og/eller klip, må det antages, at de har en oplevelse af at mestre deres køreadfærd, hvor de ”slipper af sted med det”. Katz beskriver, hvordan oplevelsen af at slippe af sted med en kriminaliseret handling, kan have en større påvirkning på individet end selve handlingen og selve formålet med handlingen (Katz, 1988: 52). For bilister, hvor dette spiller ind, kan det derfor antages, at fartkontroller ikke i særlig høj grad har en afskrækkende effekt, nærmere tværtimod.

4.7. ”Jeg føler mig ikke kriminel”

I analysen er det undersøgt, hvordan højhastighedsbilisten forholder sig til fartgrænserne, risici forbundet med høj fart i trafikken, samt den potentielle opdagelsesrisiko, der er knyttet til at overtræde fartgrænserne, med henblik på sanktioner, for således at skabe en forståelse af disse elementers betydning for bilisternes hastighedsvalg og handlingsstrategier i trafikken. Der er gennemgående i det empiriske materiale en klar tendens til, at bilisterne ikke betragter det som kriminelt at overtræde de juridiske retsnormer i form af institutionaliserede fartgrænser i trafikken. I interviewsituationen kan samtidig udledes en uforståenhed hos informanterne over at blive bedt om at forholde sig til, hvorvidt de anser deres adfærd som kriminel. Dette er udgangspunkt for nedenstående afsnit.

Som beskrevet i problemfeltet betragter Howard Becker afvigelse som socialt konstrueret og han fokusere især på, at afvigelse konstrueres, når andre betragter handlinger og personer som afvigende, det kan dermed betragtes som et stigma. Han kobler dette med, hvorvidt adfærden er i overensstemmelse med en specifik regel eller ej, og udarbejder på denne baggrund en sontring mellem forskellige typer af afvigende adfærd (Becker, 2005: 39). Med udgangspunkt i det empiriske materiale i speialet er der ikke megen eksplicit viden om, hvordan højhastighedsbilisme betragtes af samfundet, og dermed om der kan knyttes et stigma til denne type af bilister. Jeg inddrager yderligere et element, der tager udgangspunkt i, hvorvidt bilisten betragter sin adfærd som afvigende, inden for en ramme, hvor afvigelse kan udtrykkes som en handling, der offentligt stemples som en overtrædelse af en regel (Becker, 2005: 164), her udtrykt som en juridisk regel, der håndhæves af politiet. Det fremtræder af det empiriske materiale, at informanterne legitimere deres trafikadfærd ved at italesætte pointer og argumenter, der kan betragtes som neutraliseringer, med henvisning til Sykes og Matza's neutraliseringsteknikker, jævnfør kapitel 2. Dette forekommer både når de forholder sig til legitimiteten af lovgivningen, risikovurderinger i trafikken, men også i forhold til, hvorvidt deres adfærd gør dem kriminelle. *"Jeg føler mig ikke kriminel når jeg gør det"* (Bilag 9: 15) og *"Jeg har det grundlæggende rigtig svært ved, at jeg er kriminel fordi jeg køre 10 kilometer over"* (Bilag 7: 17). Dette var typiske kommentarer fra informanterne, når de bliver bedt om at forholde sig til, at deres adfærd er en overtrædelse af lovgivningen – en lov der er gældende for alle, til alle tider og derfor i udgangspunktet ikke er til forhandling. Der er dermed umiddelbart en tendens til, at højhastighedsbilisterne ikke betragter sig selv som kriminelle afvigere. Mathias fortæller, at han ikke betragter det som kriminelt at overskride fartgrænserne, og begrundet dette med, at det ikke direkte skader nogen. Her er dog tale om, at Mathias i situationen først svare, *"Jamen det ved jeg sgu ikke"* (Bilag 3: 16). Dette kan betyde, at Mathias ikke normalt forholder sig til, hvorvidt adfærden er kriminel. Interessant ved Mathias' fortælling, er således, at han anvender et argument, der kan betragtes som en neutraliseringsteknik. Tidligere i interviewet har han fortalt, at årsagen til, at han overholder fartgrænserne på landevejene er opdagelsesrisikoen. Dermed kan der stilles spørgsmålstejn ved, om Mathias anvender neutraliseringsteknikker som en måde, at undslippe samfundets moralske normer, eller blot som en måde at retfærdiggøre adfærden, når han bliver bedt om at forholde sig dertil. Informanternes måde at italesætte og retfærdiggøre højhastighedskørsel, færdselslovovertrædelser og trafikadfærd kan betragtes som en måde at imødekomme de konventionelle og samfundsmæssigt acceptable undskyldninger og retfærdiggørelser, som sættes i spil i interview-situationen, ud fra en oplevelse af, at blive tildelt et stempel som kriminel. Neutraliseringsteknikker

kan i interviewsituationen dermed bidrage til, at de kan indgå i interaktionen uden at blive påført en ydre skyld. *"Neutralization theory has "universal applicability", as it can be applied to any situation where there are inconsistencies between one's actions and one's beliefs"* (Maruna & Copes, 2005: 224). Når informanterne beskriver en holdning til lovgivningen, hvor denne betragtes som illegitim, kan det da være et udslag for, at disse individer ikke deler samme normer som det styrende samfund? Det er umiddelbart mere komplekst end det. Både Mathias og de andre giver i forskellige grader og nuancer udtryk for, at juridiske retsnormer overordnet set er noget der bør følges, hvormed det kan antages, at når de overtræder fartgrænserne i trafikken, er dette ikke et udtryk for, at de afviser samfundets normer. Det Kriminalpræventive Råd beskriver tre forudsætninger som skal være til stede for at der kan være tale om en forbrydelse og dermed at noget kan defineres som kriminalitet: gerningsmand, gerningssted, samt et offer (Det Kriminalpræventive Råd). Det er netop dette fokus på offer, eller snare manglen derpå, informanterne bringer i spil. Informanterne inddrager tyveri og vold som modsætningsforhold til hastighedsforseelser ud fra et argument om, at *"sådan noget som vold, indbrud, røveri og trusler og alt sådan noget der, det synes jeg er kriminelt, fordi det er noget som direkte skader folk* (Bilag 5: 19). Dermed kan de opretholde en selvidentitet som norm-konform og ikke-kriminel. *"Why [do] men violate the laws in which they believe"* (Sykes & Matza, 1957: 224). Dette kan beskrives som udgangspunktet i Sykes og Matzas teoretiske perspektiv, hvor de besvare spørgsmålet ved udviklingen af neutraliseringsteknikker. De antager således, at individer, som bryder loven, besidder konventionelle værdier og normer, jævnfør kapitel 2, og individet derfor må neutraliserer retsnormernes og samfundets kontrol og moralske værdier for at blive i stand til at udføre den kriminelle handling. I problemfeltet blev det beskrevet, hvordan nogle juridiske retsnormer, som institutionaliserede fartgrænser, ikke konsekvent fordre en normativ tilslutning. Hvis bilisten dermed ikke forholder sig normativt til loven, har de da behov for neutraliseringsteknikker til at frigøre sig fra de konventionelle værdier? Becker beskriver, hvordan de fleste personer imidlertid bliver følsomme overfor konventionelle adfærdsregler og dermed må bekæmpe denne følsomhed (Becker, 2005:47). Der kan argumenteres for, at uanset hvorvidt bilisten forholder sig normativt til loven i udgangspunktet eller ej, kan trafikadfærd ses som en sameksisterende adfærd, hvor der både kan knyttes sociale normer for rigtig adfærd samt juridiske retsregler, som de må forholde sig til. Informanternes anvendelse af neutraliseringsteknikker til at retfærdiggøre adfærden, kan derfor betragtes som en måde at undgå stemplet som kriminel og afviger, ved at sætte typiske accepterede undskyldninger i spil i interviewsituationen. Bilkørsel kan for mange, hvilket også er tilfældet for bilisterne i undersøgelsen, fremstå som en rutinepræget adfærd, hvor

adfærden bliver defineret som vaner, og bilisten derfor ikke reflekterer over adfærden som et lovbrud. Dermed kan der være tale om, at disse neutraliseringsteknikker ligeledes er blevet en vaneforestilling, som blot indgår i adfærden uden at være kritisk overfor, så længe der ikke opstår, hvad der kan defineres som brud med de vaner og forventninger bilisterne knytter til trafikadfærd, herunder både til omgivelser, sig selv, bilen og medtrafikkanterne. Ifølge Becker må afvigelsen, her højhastighedsbilisten, lære at nyde de virkninger som adfærden frembringer for at skabe forudsætninger for at adfærden fortsætter (Becker, 2005: 68). Becker kobler dette med nydelse af marihuana, men jeg inddrage her en form for nydelse, som i stedet handler om, at højhastighedsadfærden bidrager positivt til bilistens livsverden, hvad enten det er i form af glæde ved fart eller muligheden for at udnytte tiden fuldt ud, som flere af informanterne begrundede deres hastighedsvalg ud fra. Når denne positive oplevelse bliver en integreret del af bilistens trafikadfærd, kan dette i samspil med en tillært 'baggrundsstøj' af neutraliseringsteknikker, som ligeledes er en integreret del af bilistens måde at forholde sig til højhastighedskørsel, kan der argumenteres for, at dette bidrager til, bilisterne kan opretholde deres adfærd og samtidig ikke betragte sig selv som afviger og kriminel.

Kapitel 5 – Konklusion

I dette afsnit præsenteres konklusionen for dette speciale, hvor de væsentligste resultater fra analysen fremstilles og bidrager til en besvarelse af problemformuleringen:

Hvordan forholder højhastighedsbilister sig til og italesætter overtrædelse af fartgrænserne i trafikken og hvilken rolle spiller den oplevede opdagelsesrisiko samt risikovurdering for deres adfærd?

Med udgangspunkt i analysen kan det konkluderes, at der ikke kan udledes én fortælling om højhastighedskørsel og overtrædelse af fartgrænserne. Der er dermed ikke tale om, at én motivationsfaktor kan forklare, at regelbrud forekommer i trafikken. Højhastighedsbilisme er således et mere komplekst fænomen, som knytter sig til forklaringer ved både individuelle faktorer og samfundsmæssige strukturelle faktorer. Det kan dermed udledes, at højhastighed blandt andet på den ene side kan betragtes som et svar på en individuel lyst og drift, hvor farten er tiltrækkende for bilisten. Samtidig kan det anskues som en, for bilisten, nødvendig reaktion på samfundsmæssige strukturer, hvor travlhed og tid fremstilles som forklaringer og retfærdiggørelse af adfærden, hvor en oplevelse af (unødvendig) tid i bilen betragtes som spildtid. Specialets titel 'Need for Speed' henviser til et behov for fart, som kan lokaliseres hos højhastighedsbilisterne. Et behov som på baggrund af analysen kan konkluderes, at omhandle mere end blot en forestilling om høj fart som en adrenalin søgende adfærd. Det kan samtidig karakteriseres som et behov hos bilisten, der udspringer af et behov for acceleration i et moderne samfund.

På baggrund af analysen kan udledes særligt fire centrale elementer, som knytter sig til måden bilisterne fortolker fartgrænserne og har betydning for deres hastighedsvalg: Frihed/uafhængighed, oplevelse af at have kontrol, troen på egen kørefærdigheder samt meningsfuldhed. Elementer, der skaber en fortolkningsramme, som bilisterne i undersøgelsen drager reference til når de forholder sig til og neutraliserer overtrædelser af fartgrænserne.

Når bilisterne forholder sig til de juridiske retsnormer, repræsenteret som absolutte fartgrænser, er der umiddelbar forskel på, hvordan de forholder sig til retsnormernes gyldighed på et overordnet plan, og hvordan de betragter fartgrænserne i relation til egen adfærd. Dermed kan der udledes modsætningsfyldte refleksioner i relation til fartgrænsernes legitimitet. Det kan konkluderes, at bili-

sterne adskiller de to perspektiver af retsnormers gyldighed, baseret på en oplevelse af, at fartgrænserne enten ikke er gældende for dem, eller at de ikke er tilpasset konkrete situationer. Dermed har de institutionaliserede retsnormer en begrænset regulerende effekt på højhastighedsbilisternes hastighedsvalg og handlingsstrategier i praksis. Det fremgår i forlængelse heraf, at bilisterne italesætter en mangel på mening i relation til fartgrænserne, og retfærdiggøre brud med loven, ved at fokusere på, at lovgivningen ikke tager højde for forskellige bilisters erfaringsniveau samt tilpasser retsnormerne til konkrete situationer og trafikbilleder. Dermed kan de opretholde en selvidentitet som lovlydige individer. Samtidig italesættes en oplevelse af, at fartgrænserne fratager individet selvbestemmelse og frihed til at handle. Det er ligeledes udledt af analysen, at bilisterne opsætter forskellige differentieringer mellem dem selv og andre, som de definerer som værre end dem – for eksempelvis Brian-typer eller personer, der køre spirituskørsel. Det kan dermed konkluderes, at de ved at opstille forskellige typer, kan forsøge at neutralisere sin egen adfærd og legitimere højhastigheds-kørsel.

Høj fart i trafikken kan betragtes som en risikofaktor. Imidlertid viser analysen, at bilisterne ikke kobler en øget risiko med deres egen trafikadfærd, ud fra en oplevelse af at have kontrol i trafiksituationerne. Dermed bidrager denne følelse af kontrol til en minimering af den subjektive risikooplevelse. Dette i kombination med, at bilisterne har en (overdreven) tiltro på egne køreevner, afspejler sig i risikovurderingerne, hvor de betragter deres risikovurdering, i relation til konkrete situationer i trafikken, som værende mere gyldige end de objektive risikovurderinger. Det betyder dermed, at bilistens individuelle risikovurdering præger deres hastighedsvalg og trafikadfærd i praksis. At bilisterne i analysen vurdere risici på en måde, hvormed den oplevede risiko neutraliseres, er dog ikke et udtryk for, at bilisterne ikke forholder sig til tryghed og sikkerhed i trafikken. Sikkerhedsselen bliver et udtryk for, at de forholder sig til at mindske risikoen, og samtidig kan øge farten, således risikoniveauet udlignes af forskellige parametre, men med henblik på, at bilisterne stadig handler inden for en fortolkningsramme af 'oplevet kontrol'. Individuel oplevelse af risiko bliver dermed afgørende for, at de kører med høje hastigheder, men analysen indikere dog samtidig, at bilisterne ikke i praksis reflektere over risici i trafikken. Risikovurderinger og risikovillighed bliver dermed først aktivt en del af deres fortolkningsramme, når der opstår konflikter, som bryder med den rutineprægede adfærd.

Analysen af det sidste tema 'kontrol, straf og opdagelsesrisiko' viser, at den potentielle opdagelsesrisiko og mulighed for at blive sanktioneret for lovbrud kun i begrænset omfang har en betydning for bilisternes hastighedsvalg. Dette fremstår som et resultat af, at bilisterne oplever, at risikoen ikke er forbundet med en høj grad af tilfældighed og sandsynlighed. Der kan defineres en form for 'shoppe-kultur', som kommer til udtryk gennem informanternes beskrivelser af, at vide, hvor de forskellige kontroller opsættes, hvor højhastighedsbilisterne, dermed kan navigere uden om muligheden for at blive sanktioneret. Analysen peger dog på en forskel på, hvordan opdagelsesrisikoen spiller ind. Hos største parten forholder de sig til muligheden for kontrol og straf, men på en sådan måde, at det kun får en betydning for hastighedsvalget i situationer, hvor de har en viden eller forventning om at der er risiko. Der er dermed tale om situationelle effekter, som tydeliggøres af brugen af advarselsmekanismer der gøres brug af, herunder fartkontrol apps, telefonkæder, facebook-grupper eller advarselssignaler i trafikken. Mens nogle få bilister giver udtryk for, at hverken opdagelsesrisiko eller sanktionsniveau har en betydning, da de ikke vil ændre deres adfærd, fordi det for dem giver mening at agere i trafikken, som de gør i dag. Det fremgår i relation hertil, at sanktioner på samme vis afspejler forskellige reaktioner. Det kan ud fra analysen konkluderes, at bøder ikke stående alene har en afskrækkende effekt, hvorimod klip i kørekortet i højere grad præger hastighedsvalgets.

Undersøgelsen har vist, at bilisterne anvender former for neutraliseringer til at retfærdiggøre deres lovbyggende adfærd. Dette kan anskues som tillærte teknikker, der gør at bilisterne kan afvige fra samfundets normer og overtræde fartgrænserne, uden at påføre sig skyld. Samtidig bliver teknikkerne centrale i interviewsituationen, hvor det kan tolkes, som en måde at fremstille sit foretrukne selv. Typer af neutraliseringer kan anskues som forankret i begrundelser, som opleves som acceptable i samfundet, blandt andet eksemplificeret ved, at højhastighed italesættes som ikke-problematisk ud fra et argument om, at det ikke skader andre. Dermed bliver måden højhastighedsførsel italesættes knyttet til accepterede normer i samfundet.

Kapitel 6 – Litteraturliste

Andersen, Claus (2006) *Kvalitativ undersøgelse af danskernes holdning til og adfærd i trafikken*. Projekt- og Karrierevejledningens Rapportserie nr. 191. Det samfundsvidenskabelige Fakultet, Københavns Universitet.

Andersen, Jørgen Goul (2011) *Borgerne og lovene 2010*. Odense: Rockwool Fondens Forskningsenhed & Syddansk Universitetsforlag.

Bauman, Zygmunt (2003) *Frihed*. København: Hans Reitzels Forlag.

Behrendsdorf, Inge (2007) *Hvorfor køre nogle bilister for hurtigt – svar fra bilister standset af politiet*. København: Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Becker, Howard S. (1973) *Outsiders – Studies in the sociology of deviance*. New York: The free press.

Becker, Howard S. (2005) *Outsidere – Studier i afvigelsessociologi*. København: Hans Reitzels Forlag.

Berg-Sørensen, Anders (2012) ”Hermeneutik og fænomenologi” I: Michael Hviid Jacobsen, Kasper Lippert-Rasmussen & Peter Nedergaard (red.), *Videnskabsteori i statskundskab, sociologi og forvaltning*. København: Hans Reitzels Forlag.

Björklund, Gunilla M. (2008) ”Driver irritation and aggressiv behaviour” I: *Accident Analysis and Prevention*, 40: 1069-1077. Elsevier Ltd.

Boyesen, Marit (2003) *Risikopersepsjon – En innføring i fagfeltet*. Oslo: Direktoratet for sivilt beredskap.

Breck, Thomas (2001) *Dialog om det usikre – nye veje i risikokommunikation*. Viborg: Akademiske håndbøger.

Brinkmann, Svend & Lene Tanggaard, (2010) *Kvalitative metoder – En grundbog*. København: Hans Reitzels Forlag.

Bryman, Alan (2012) *Social research methods*. New York: Oxford University Press.

Christie, Nils (2004) *En passende mængde kriminalitet*. København: Hans Reitzels Forlag.

Cullen, Francis T., Agnew, Robert & Wilcox, Pamela (2014). *Criminological theory: Past to present*. New York: Oxford University Press.

Davis, Mark S. (2006) "Crimes Mala in se: An Equity-based Definition" I: *Criminal Justice Policy Review*, 17(3): 270-289. Kent State University & Sage Publications.

Det Kriminalpræventive Råd. *Kriminalitet og Forebyggelse*.

Link <http://www.dkr.dk/kriminalitet-og-forebyggelse>

Lokaliseret den 30. Juli 2016

Douglas, Mary (1985) *Risk acceptability according to the social sciences*. London: Routledge.

Downes, David & Rock, Paul, (2011) *Understanding deviance*. New York: Oxford University Press.

Flamm Michael & Vincent Kauffman, (2006) "Operationalising the concept of motility: A Qualitative Study", I: *Mobility*, 1(2): 167-189. Routledge & Taylor & Francis Group.

Fleiter, Judy J. & Berry C. Watson (2006) "The speed paradox: the misalignment between driver attitudes and speeding behavior", I: *Journal of Australasian College of Road Safety*, 17(2): 23-30. QUT.

Flyvbjerg, Bent (2010) "Fem misforståelser om Casestudiet", I: Svend Brinkmann & Lene Tanggaard (red.), *Kvalitative metoder – en grundbog*. København: Hans Reitzels Forlag.

Freudenthal-Pedersen, Malene (2007) *Mellem frihed og ufrihed – Strukturelle fortællinger om mobilitet i hverdagslivet*. Ph.d.-afhandling, Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Organisering. Roskilde: Roskilde Universitetscenter.

Giddens, Anthony (1996) *Modernitet og selvidentitet*. København: Hans Reitzels Forlag.

Giddens, Anthony (1994) *Modernitetens konsekvenser*. København: Hans Reitzels Forlag.

Havarikommissionen for vejtrafikulykker (2011) *Grove Hastighedsovertrædelser*. Rapport nr. 8. København: Havarikommissionen for vejtrafikulykker.

Hornemann, Johanne Duus (2011) *Hvorfor opfører vi os som egoister i trafikken?* Etik.dk d. 4. februar. På: <http://www.etik.dk/moral/hvorfor-opfører-vi-os-som-egoister-i-trafikken>

Jacobsen, Michael Hviid (2013) Kapitel 6 Klassiske, positivistiske og strukturfunktionalistiske skoler i kriminologien”, I: Michael Hviid Jacobsen & Anna-Stina Sørensen (2013) *Kriminologi en introduktion*. København: Hans Reitzels Forlag.

Justitsministeriet (2012) *Regeringen styrker indsatsen mod fartsyndere*.

Link <http://www.justitsministeriet.dk/nyt-og-presse/pressemeddelelser/2012/regeringen-styrker-indsatsen-mod-fartsyndere>

Lokaliseret 27. Maj 2016

Jørgensen, Anette Jerup (2007) *Trafikkultur*. Gylling: Narayana Press. Aalborg Universitetsforlag.

Jørgensen, Anette Jerup (2008) ”Offentlig moral i den automobile kultur – med luppen på moralske fortolkninger af retsnormer”, I: Lars Skov Henriksen, Michael Hviid Jacobsen & Annick Prieur (red.), *Sociologiens Rum*. Gylling: Narayana Press. Aalborg Universitetsforlag.

Jørgensen, Anette Jerup (2009) *Bilisters handlinger – Mellem retsnorm og praksis*. Ph.d.-afhandling, Institut for Sociologi, Socialt arbejde og Organisation. Aalborg Universitet.

Järvinen, Margaretha (2010) ”Indledning: Stoffer og natteliv”, I: Järvinen, Margaretha, Jakob Demant & Jeanette Østergaard (red.), *Stoffer og natteliv*. København: Rockwool Fonden & Hans Reitzels Forlag.

Järvinen, Margaretha & Jakob Demant (2010) ”Hashens ”normalisering””, I: Järvinen, Margaretha, Jakob Demant & Jeanette Østergaard (red.), *Stoffer og natteliv*. København: Rockwool Fonden & Hans Reitzels Forlag.

Karpatschhof, Benny (2010) ”Den kvalitative undersøgelsesforms særlige kvaliteter”, I: Svend Brinkmann & Lene Tanggaard (red.), *Kvalitative metoder – en grundbog*. København: Hans Reitzels Forlag.

Katz, Jack (1988) *Seductions of Crime: Moral and Sensual Attractions in Doing Evil*. New York: Basic books.

Kvale, Steinar & Svend Brinckmann (2009): *Interview – introduktion til et håndværk*. København: Hans Reitzels Forlag.

Lyng, Stephen (1990) ”Edgework: A Social Psychological Analysis of Voluntary Risk Tanking”. I: *American Journal of Sociology*, 95(4): 851-886. The University of Chicago Press.

Lyng, Stephen (2005) *Edgework: The Sociology of Risk-taking*. New York: Routledge.

Maruna, Shadd & Heith Copes (2005) ”What have we learned from five decades of neutralization research?”. I: *Crime and Justice*, 32: 221-320. The University of Chicago Press.

McCarthy, Bill (1995) ”Not just ”for the thrill of it”: An Instrumentalist Elaboration of Katz’s Explanation of Sneaky Thrill Property Crime”, I: *Criminology*, 33(4): 519-538. University of Victoria.

Møller, Mette (2007) ”Hvad ved vi om vejvrede”, I: *Dansk vejtidsskrift*.

Parker, Howard (2005) "Normalization as a barometer: Recreational drug use and the consumption of leisure by younger Britons", I: *Addiction Research and Theory*, 13(3): 205-215. Taylor & Francis Group.

Politi (2015) *Måleudstyr og måling*.

Link https://www.politi.dk/da/borgerservice/Fardsel/hastighedskontrol_ATK/maaleudstyr_maaling/
Lokaliseret den 11. Juli 2016

Rigspolitiet (2015) *Strategisk Analyse 2015 – Kriminalitet, Trafiksikkerhed og Beredskab*. København: Rigspolitiet.

Rigspolitiet (2015) *Centrale nøgletal: Anmeldelser og sigtelser 2015*. København: Rigspolitiet.

Rådet for sikker trafik – Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020 (2013) *Hver ulykke er én for meget – Et fælles ansvar*. København: Rådet for sikker trafik.

Siren, Anu, Claus Hedegaard Sørensen & Iben Vinsteen (2012) "Vejhastighedens politiske historie" I: *Trafikdage ny viden og netværk*. DTU Transport.

Soole, David W., Alexia J. Lennon & Berry C. Watson (2008). "Driver perceptions of police speed enforcement: Differences between camera-based and non-camera based methods: Results from a qualitative study". I: *Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conferences*, 10.-12. November 2008. Adelaide, South Australia.

Stafford, Mark & Mark Warr (2014[1993]) "Reconceptualizing Deterrence Theory", I: F. T. Cullen, R. Agnew & P. Wilcox (red.), *Criminological theory: Past to present*. New York: Oxford University Press.

Sykes, Gresham & David Matza (2014[1957]) *Techniques of Neutralization*. I: F. T. Cullen, R. Agnew & P. Wilcox (red.), *Criminological theory: Past to present*. New York: Oxford University Press.

Thagaard, Tove (2002) *Systematikk og innlevelse: en innføring i kvalitativ metode*. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS.

Trygfonden & Mandagmorgen (2011) *Trafiksikkerhed ifølge danskerne – 5 paradokser om sprit og fart i trafikken*. Rosendahls.

Vejdirektoratet (2013) *Offentlige udgifter ved trafikulykker*. Kongens Lyngby: COWI.

Vejdirektoratet (2014a) *Ulykkestal fordelt på politikredse – Status for ulykker 2014*. København: Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet (2014b) *Dødsulykker sker på landet og med høj hastighed*.

Link <http://www.vejdirektoratet.dk/DA/om-os/nyheder-og-presse/pressemeddelelser/Sider/Dødsulykker-sker-på-landet-og-med-høj-hastighed.aspx>

Lokaliseret den 27. Maj 2016

Williams, Allan F., Sergey Y. Kyrychenko & Richard A. Retting (2006) "Characteristics of speeders", I: *Journal of Safety Research*, 37: 227-232.

Wilmots, Brenda, Elke Hermans, Tom Brijs & Geert Wets (2015) "Speed control with and without advanced sign on the field: An analysis of the effect on driving speed", I: *Safety Science*, 85: 23-32. Transportation Research Institute.