

August 2017

Spirituskørsel

"kun en beslutning man tager, når man er stiv..."

- ET KRIMINOLOGISK STUDIE AF BESLUTNINGEN OM AT KØRE
SPIRITUSPÅVIRKET

GRUPPE 16
KRIMINOLOGI 10. SEMESTER, AUGUST 2017
AALBORG UNIVERSITET

VEJLEDER: BRITTA KYVSGAARD
ANTAL ORD: 29352

ØSTJYLLANDS **POLITI**



AALBORG UNIVERSITET

TRO- OG LOVEERKLÆRING

Det erklæres herved på tro og love, at Zeynep og Anna egenhændigt og selvstændigt har udformet nærværende projekt. Alle citater i teksten er markeret som sådanne, og projektet eller væsentlige dele af det har ikke tidligere været fremlagt i anden bedømmelsessammenhæng.

Vi er bekendt med reglerne for eksamenssnyd, herunder også plagiering og har læst Aalborg Universitets regler på:

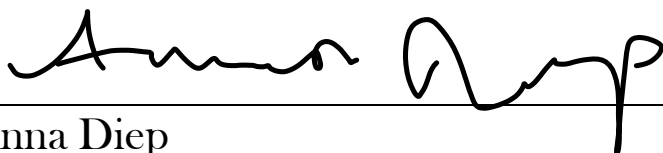
<http://www.studerende.aau.dk/Eksamenssnyd+-+hvordan+undg%C3%A5r+du+det%3F/>

Vi er bekendt med, at overtrædelse af reglerne vil blive indberettet for rektoratet og i sidste ende kan ende med bortvisning.

Endelig står vi inde for, at antal ord anført på forsiden stemmer overens med virkeligheden.



Zeynep Bardakci



Anna Diep

FORDORD

I dette forord vil vi gerne benytte lejligheden til at takke alle dem, der har gjort dette speciale muligt. Det gælder især de mænd og kvinder, der har indvilget i at lade sig interviewe om deres oplevelser med at køre spirituspåvirket.

Vi skylder en tak til Østjyllands Politi for interessen, samarbejdet og den imødekommenhed som vi er blevet mødt med. En særlig tak til Carsten Grubach Madsen for at have åbnet døren til specialeemnet, og Søren, Anders, Thomas og Amrik for jeres tillid og velvillighed. Ved at inddrage os i jeres arbejde har I givet os et indblik i politiets mange og alsidige arbejdsopgaver.

Dette speciale er hjulpet godt på vej af vores vejleder Britta Kyvsgaard, og der skal derfor også lyde en stor tak til hende for støtte og opbakning.

ABSTRACT

The thesis in hand addresses the problem of drink driving. The aim of the thesis is to understand why people set out to drive while impaired by alcohol, as well as to examine which conditions enabled them to drive. This is expressed in the problem statement:

” Which situational circumstances can be identified in the decision to drink drive, and what meaning does drink drivers ascribe to the risk of detection?”

The consumption of alcohol affects cognitive and motor skills relevant for safe driving and thereby impairs fitness to drive. Framed in this light, drink-driving compromises road safety, and is therefore an act of crime that is generally condemned socially as an immoral action of single individuals deliberately risking the lives of innocent others. In Denmark, driving with a BAC of 0.05 (5 grams of alcohol in 10 litres of blood) is considered drink driving. There are strict penalties if drivers are detected driving with a blood alcohol concentration over the legal limit. Those caught – depending on the amount of alcohol that has been detected in one’s system – face heavy fines, loss of license and for repeat offenders, possible imprisonment.

In this thesis, the theoretical framework draws on the concept of control. More specific the study operates with Stafford and Warr's 'reconceptualization of deterrence theory', 'situational crime prevention' by Ronald Clarke and 'routine activity theory' by Lawrence F. Cohen and Marcus Felson. In common, these theories stress the presumption of rationality in which *a mixture of indirect and direct experience with punishment and punishment avoidance and opportunity* in themselves are causes of crime.

To explore the circumstances surrounding the decision to drink drive, a qualitative approach is utilized. By using eight semi-structured interviews from six men and two women who either has been detected in their offence, or has evaded detection from the offence, a range of different conditions and factors are identified.

First and foremost, the thesis concludes that drink driving results from a subjective perception of alcohol affect relating to the experience of control. While some drivers know that they are under the influence of alcohol in the given situation but choose not to acknowledge it, other drivers don't feel the alcohol effect (or feel it in an extreme way) and therefore do not believe that they drink drive until after their arrest. For both of these perceptions of the situation, this illustrates that people set out to drink but not necessarily to drink drive.

Empirical findings suggest that in the story of their offence most drink drivers somehow feel a discomfort towards their action. To reduce or overcome this discomfort drink drivers tend to frame their actions in mitigating terms, saying it was bad, but not as bad as other drink drivers (who, for instance had a higher blood alcohol level).

Finally, the thesis shows that the setting surrounding the drink driver, is a crucial factor in the decision to drink drive. In the context of drink driving, aspects like the risk of doing harm to others and the detection risk are considered and compared to the benefit of driving. In relation to the perceived risk of detection, drink drivers take situational circumstances such as time, place, distance, and type of road into account. The detection risk is experienced as limited which supports the decision to drink drive. This indicates that harsher sanctions alone do not convey the desired effect if the perceived risk for detection is low.

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. INDLEDNING	7
1.1 Kørsel under påvirkning af spiritus	7
1.2 Spiritusbilismens omfang	9
1.3 Hvad vides om de bilister, der kører i spirituspåvirket tilstand?.....	13
1.4 Problemformulering	16
2. TEORETISKE RAMME	18
2.1 Afskrækkelsesteori	18
2.2 Rutineaktivitetsteori	20
2.3 Den situationelle kriminalitetsforebyggelse	21
2.4 Teoriopsamling.....	22
3. METODISK FREMGANGSMÅDE	23
3.1 Forskningsdesign.....	23
3.2 Kvalitative interviews som metodevalg	24
3.2.1 Interviewguide.....	25
3.3 Dataindsamling.....	27
3.3.1. Præsentation af specialets informanter	30
3.4 Ethiske overvejelser	33
3.5 Undersøgelsens kvalitet.....	34
3.5.1 Validitet og reliabilitet	34
3.6 Transskription.....	36
3.7 Analysestrategi	36
4. ANALYSE	38
4.1 En påvirket vurdering.....	38
4.2 Målet helliger midlet	44
4.2.1 Situationens betingelser	45
4.2.2 Det mindst dårlige valg	48
4.3 Straf og opdagelsesrisiko.....	52
4.3.1. Skyld, skam og fortrydelse... og alligevel ikke?.....	59
4.3.2 Det sociale miljøes virkning	64

5. DISKUSSION	68
5.1 Kan lovændring af promillegrænse aflive problemet med spirituskørsel?.....	68
5.2 Et indblik i kontrol-siden.....	71
KONKLUSION	75
REFERENCER	78
BILAG	81
BILAG 1: Interview til spiritusbilister	82
BILAG 2: Interviewguide til politiet.....	85
BILAG 3: Transskriptioner af interviews	87

1. INDLEDNING

Dette første afsnit udgør specialets indledning. Afsnittet har til hensigt at skrive sig ind i en samfundsmæssig kontekst, og hermed give læseren en indsigt i det felt, der vedrører fænomenet *spiritusbilisme*. Med udgangspunkt i eksisterende forskning og viden omhandlende spirituskørsel vil det fremstå, hvordan specialet bidrager til et felt inden for trafikikkerhed, der endnu findes lidt (dansk) kriminologisk forskning om. Beskrivelsen af problemfeltet leder afslutningsvis til specialets problemformulering og definition af centrale begreber, hvilket vil være styrende for specialets videre udformning.

1.1 Kørsel under påvirkning af spiritus

Der er intet nyt i, at kombinationen af alkohol og benzin er en dødsensfarlig cocktail – det er snarere *old news*. En velkendt talemåde, der henviser til det faktum, at når man bliver fuld, aftager evnen til at tænke klart og handle fornuftigt lyder; *når spiritussen går ind, går forstanden ud*, og i forhold til bilkørsel er det mere end veldokumenteret, at indtaget af spiritus svækker opfattelses- og reaktionsevnen, hvilket indlysende influerer på trafikadfærden i den negative retning (Sundhedsstyrelsen 2006). Spirituskørsel udgør en fare for trafikikkerheden, da køreevnen reduceres, hvorfor risikoen for trafikulykker øges. I værste tilfælde kan trafikulykker koste menneskeliv, hvilket seneste hændelse, hvor en 55-årige spirituspåvirket mand på stedet påkører og dræber en 14-årig pige, som kommer cyklende ind i en rundkørsel i Langå (Tv2:2017), er et tragisk eksempel på. Man kan derfor mene, at hver eneste kørsel med alkohol i blodet rummer en potentiel tragedie, som let kunne have været undgået, hvis ”bare” føreren ikke havde blandet alkohol og trafikførsel sammen.

Når et dødsuheld, som skyldes alkohol i trafikken, indtræffer, efterlader det ofte et fortvivlende, om end lidt fordømmende, spørgsmål tilbage; *”hvad går der galt i hovedet på de her mennesker [spiritusbilister]?”*. Spørgsmålet kan tolkes og besvares på vidt forskellige måder, men for nærværende speciales sammenhæng, er netop denne formulering inddraget for at tydeliggøre det moralske genstandsfelt, som spirituskørsel er omgivet og indlejret i.

Spirituskørsel er underlagt en normativ orientering, hvor handlingen: *at køre med alkohol i blodet* betragtes som dybt uansvarligt, fordi den ikke bare udsætter én selv, men også andre for fare. Det er således en handling langt de fleste personer tager afstand fra, og som falder uden for de fælles normer for acceptabel adfærd i trafikken, hvilket flere undersøgelser påpeger (Trygfonden og Mandagmorgen 2011, Trygfonden 2013, Det Kriminalpræventive Råd 2015).

I forbindelse med en pressemeddelelse i 2013 sagde tidligere justitsminister Morten Bødskov for eksempel følgende, der på fin vis illustrerer den offentlige diskussion om spirituskørsel, der som risikobetonet individuel aktivitet øger den objektive risiko for færdselsuheld med konsekvenser for fællesskabet:

”Der findes ingen undskyldning for at køre bil i spirituspåvirket tilstand. I 25 procent af alle dødsulykker i 2010 og 2011 var der spiritus indblandet. Regeringen har en vision om at halvere antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken frem mod 2020. Og derfor skal vi fortsat sætte ind mod de personer, der ikke vil acceptere, at trafik og spiritus eller narko ikke må blandes sammen.” (Justitsministeriet 2013)

Og i 2014, tidligere justitsminister Karen Hækkerups udtalelse:

”Vi har den senere tid været vidne til nogle dybt tragiske episoder, hvor uskyldige er blevet dræbt eller kommet alvorligt til skade, fordi hensynsløse bilister har sat sig bag rattet med alkohol eller stoffer i blodet. Det er rystende. Regeringen sætter derfor alle sejl til for at få stoppet de trafikanter, der sætter egne og andres liv på spil ved at køre bil i påvirket tilstand” (Justitsministeriet 2014).

Når spiritusbilister omtales som ”personer, der ikke vil acceptere, at trafik og spiritus ikke må blandes sammen” og fremstilles som ”hensynsløse bilister”, giver det en fornemmelse af spiritusbilister som én gruppe af skrupelløse mennesker, der er ligeglade med den potentielle risiko, som de udgør. Det er det grundsyn, som kommer til udtryk gennem den anvendte retorik. Tilgangen synes hård, hvilket på sin vis også afspejles i udviklingen af færdselsloven og de ændringslove vedrørende reglerne om spirituskørsel, som i årenes løb er blevet ændret adskillige gange. Udviklingen har været præget af en omfattende udvidelse af området; med skærpelser i sanktionssystemet og øgede beføjelser i praksis (Waage 2014:36). Eksempelvis har politikontrollen flere muligheder i henhold til at indlede en efterforskning og deraf håndhæve trafikikkerheden. De kan efter færdselslovens § 77, stk. 1, *standse et køretøj for at kontrollere, om føreren opfylder betingelserne for lovligt at kunne føre køretøjet*, og skal ikke give nogen begrundelse herfor. Denne §77-kontrol kræver ikke at der foreligger et mistankekrav. Udvælgelsen af køretøjer kan ske tilfældigt og/eller ud fra et politifagligt skøn. For at teste om en bilist har overskredet den gældende promillegrænse, kan det såkaldte *alkometer* avendes. Politiet vil da benytte færdselslovens § 55, stk. 1, der til enhver tid giver adgang til at kræve, *at føreren af et køretøj foretager en udåndings-spyt- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige*. Hvis der er grund til at antage, at der har foreligget spirituskørsel, kan politiet herefter forlange, at føreren afgiver *blodprøve*, hvilket sker efter færdselsloven §55, stk. 2 (Waage 2014:41-43). Som udgangspunkt skal

der være obligatorisk konfiskation i de tilfælde, hvor en fører inden for kort tid gør sig skyldig i gentagne tilfælde af spirituskørsel af en vis grovhed, og gældende efter bestemmelse § 133 a, stk. 2, hvis føreren har gjort sig skyldig i spirituskørsel med en alkoholkoncentration i blodet under eller efter kørslen over 2,00 promille – uanfægtet om det er førstegangstilfælde. I sager hvor politiet under efterforskningen skønner, at straffesagens udfald vil blive ubetinget frakendelse af førerretten, kan politiet efter færdselslovens § 130, stk. 1, midlertidig inddrage førerretten. Ligeledes er der hjemmel for midlertidig inddragelse af kørekort (straksfratagelse), hvis dette gøres med henblik på at afværge risikoen for, at en person (fortsat) gør sig skyldig i spirituskørsel (Waage 2014:60).

At trafikikkerheden omkring spiritusbilisme bliver taget alvorligt, fordi det er et direkte mellem menneskeligt anliggende, er sådan tydelig, både i forhold til den politiske retorik, men også for så vidt angår den lovgivningsmæssige udvikling. Politikere søger som regel at løse problemer ved hjælp af regelændringer og/eller skærpelse af strafammer. Spørgsmålet er da, hvorvidt lovgivning kan fungere som reguleringsinstrument, og ydermere, hvorvidt politiets håndhævelse af færdselsloven, herunder spirituskørsel, synes at virke.

1.2 Spiritusbilismens omfang

Viden om hvor mange der kører i påvirket tilstand, og hvor ofte det sker, er en vigtig forudsætning for at påvirke trafikanterne gennem information og for at kunne tilrettelægge en effektiv politiindsats mod påvirkede førere. Samtidig er den tilstrækkelige baggrundviden nødvendig for politikere, der skal beslutte og lovgive på området – i henhold til både straf og eventuelle behandlingstilbud, der kan forebygge og værges sig mod problemet. Spiritusbilisme kan være et relativt udbredt fænomen, som ikke så let lader sig afskrække, hvilket følgende afsnit vil forsøge at afdække.

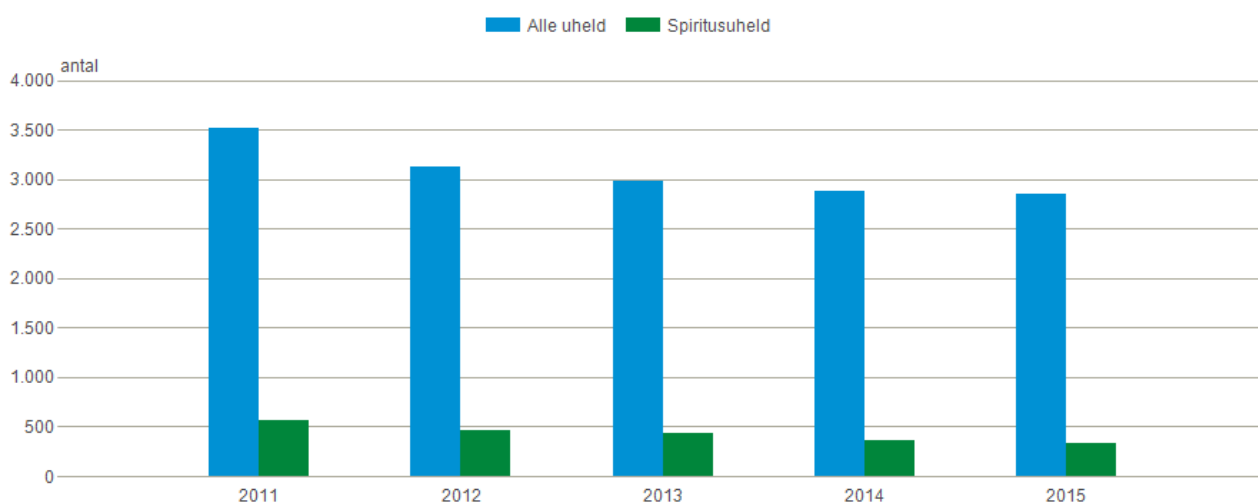
I dødsulykkestatistikken synes der at være en faldende tendens i andelen af dødsulykker, hvor spiritus er vurderet at have haft betydning for, at dødsulykken skete. I 2011 blev 220 personer, ifølge Danmark Statistik, dræbt i et færdselsuheld. Ud af de 220 personer, døde 53 personer i forbindelse med et spiritusuheld. Det svarer til en fjerdedel af alle dødsulykker. I 2014 blev 182 personer trafikdræbt, hvoraf 37 personer omkom i et spiritusuheld, svarende til en femtedel af de trafikdræbte. I løbet af 2015 mistede 178 personer livet i trafikken. Her skyldtes 27 tilfælde kørsel med alkohol i blodet, hvilket vil sige, at alkohol var en medvirkende årsag i 15 procent af dødsulykkerne i det pågældende år (Danmarks Statistik). I skrivende stund er det uvist, hvor stor en andel af dødsulykkerne i 2016

skyldes indtagen af alkohol. Antallet af trafikdræbte er dog på 215 personer, hvilket er en stigning sammenlignet med de seneste par år (Vejdirektoratet 2016).

I forhold til antallet af trafikulykker, synes samme faldende tendens som ved dødsulykkestatistikken at gøre sig gældende. Som det fremgår af nedenstående figur, har antallet af færdselsuheld med personskade været jævnt faldende i perioden 2011-2015:

Færdselsuheld med personskade

Uheldsart:



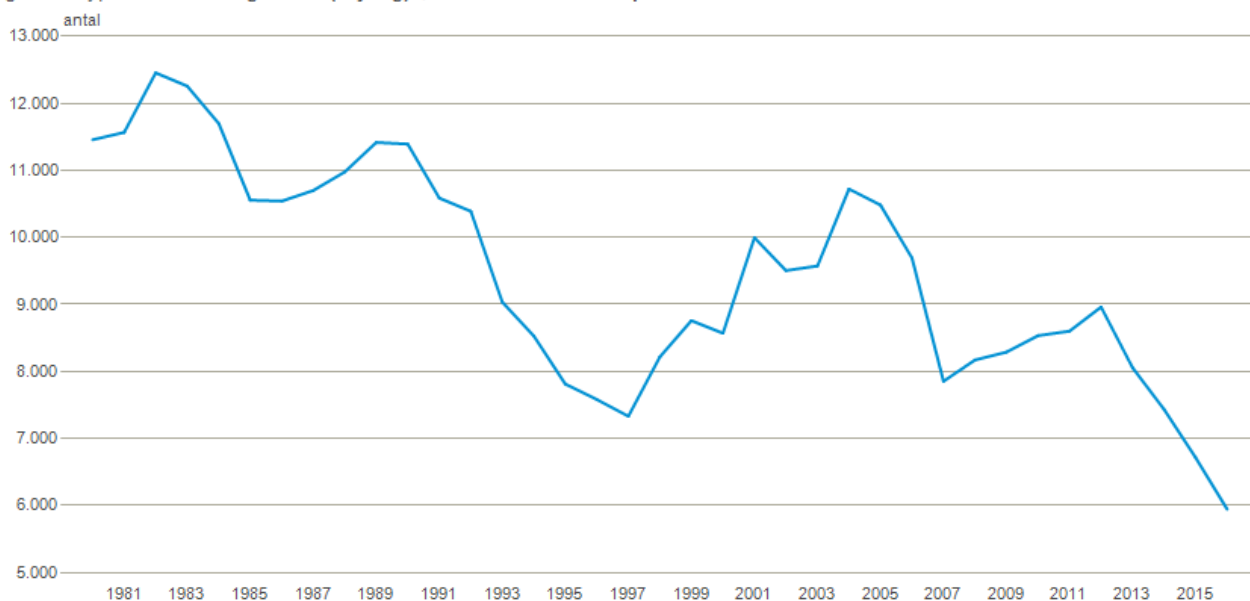
(Kilde: Danmarks Statistik)

Årsagerne til, at antallet af trafikdræbte og trafikulykker generelt er faldet, skyldes ifølge trafikeksperter, en lang række faktorer. Blandt andet tilskrives nedgangen bedre vejsikkerhed, generelt sikrere biler, og især en ændret holdning- og adfærd blandt den danske befolkning til spirituskørsel (Berlingske 2015, Politikken 2016). Men selvom antallet af ulykker med personskader generelt er faldet og det totale antal personskadeuheld med spiritus pr. år har vist en nedgang, så udgør spiritusuheld næsten samme andel af alle ulykker med personskade. Ud af i alt 3525 færdselsuheld med personskade i 2011, var spiritus involveret i 561 tilfælde – svarende til ca. 16 % af alle ulykker med personskade. I 2012 udgjorde spiritusuheld 14 % af alle færdselsuheld med personskade, hvilket også gjaldt i 2013. I 2014 var andelen på 12 %, og i 2015 på 11 % (Danmarks Statistik). At andelen af spiritusulykker har været nogenlunde stabil gennem de seneste år, tyder på, at der fortsat er plads til forbedring. Og særligt, hvis Færdselskommissionens nationale strategiske målsætning om, at der i 2020 maksimalt bør være 120 trafikdræbte, 1000 alvorligt og 1000 lettere tilskadekomne i trafikken om året – som de i 2013 indledte under overskriften *Hver ulykke er én for meget* – skal indfries (Færdselssikkerhedskommissionen 2013).

I perioden 1980-2016 er antallet af fældende afgørelser vedrørende spirituskørsel har været støt faldende. Særligt i perioden 1980-1997. Efter 1997 har antallet af strafferetlige afgørelser varieret. Det ses i nedenstående tabel:

Strafferetlige afgørelser

Afgørelsestype: Fældende afgørelser (skyldig) | Overtrædelsens art: Spirituskørsel



(Kilde: Danmarks Statistik)

Antallet af fældende afgørelser for spirituskørsel afspejler dog ikke den reelle spirituskørsel. Reelt er der mange, mange flere. Spirituskørsel kan sådan siges at være hidført et såkaldt mørketal, der skyldes, at den kriminelle handling nødvendigvis ikke opdages og deraf registreres af politiet. Spiritusbilismens omfang må derfor formodes at være langt højere end antallet af fældende afgørelser og sigtelser, som måske snarere kan være et udtryk for, hvor intensiv politikontrollen er.

Som et egnet grundlag for at beregne og afdække den faktiske forekomst af kørsel under påvirkning af spiritus kan såkaldte *vejkantsundersøgelser* anvendes. Vejkantsundersøgelser er stikprøvekontroller af tilfældigt udvalgte trafikanter, og kan betragtes som en yderst brugbar, om ikke andet den eneste måde, hvorpå mørketallet lader sig afdække og belyse. I Danmark blev den første vejkantsundersøgelse gennemført fra 1985 til 1987, hvor politiet i samarbejde med det daværende Rådet for Trafiksikkerhedsforskning tilfældigt standsede cirka 60.000 bilister for at kontrollere for eventuel påvirkning af alkohol (Behrendorff m.fl. 1989). Den landsdækkende undersøgelse

skønnede på daværende tidspunkt, at omtrent 1,4 % af bilisterne i biltrafikken i den pågældende periode kørte med en promille på over 0,5¹ (Behrendorff m.fl. 1989:4). Undersøgelsen viste ydermere, at mænd og kvinders promillehyppighed var meget forskellig. Mens 1,45 % af de tilfældigt standsede mandlige bilister havde en promille på over 0,5, kørte 0,24 % af de kvindelige bilister med mere end den nugældende grænse på 0,5. Af undersøgelsen fremgik det endvidere, at promillehyppigheden varierer en del efter tidspunkt på døgnet og ugedag – om end den største andel af ulovlig kørsel forekom i weekendperioden (Behrendorff m.fl. 1989:39).

Siden den første vejkantsundersøgelse blev gennemført og udgivet i 1989, er blot én vejkantundersøgelse foretaget siden. Den seneste danske vejkantsundersøgelse af spiritus (og narkotika og medicin) blev iværksat i forbindelse med det større europæiske forskningsprojekt; DRUID, hvilket dækker over *Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines* (Hels 2011), og gennemført i perioden 1. marts 2008 til 31. maj 2009 i samarbejde med Nordjyllands Politi, Sydøstjyllands Politi og Midt- og Vestsjællands Politi. Forekomsten af alkohol, narkotika og medicin hos bilister i trafikken baserer sig på 3002 sputprøver, som systematisk blev indsamlet på forskellige tidspunkter af døgnet og ugen samt på forskellige vejtyper. Undersøgelsen viste, at alene alkohol forekom i alt hos 2,53 % af de tilfældigt udvalgte bilister i trafikken – dog oftest med en koncentration *under* den tilladte grænse i Danmark. Samlet set kørte 0,48 % af bilisterne med alkohol *over* den tilladte grænse – med en fordeling på 0,68% for mænd og 0,10% for kvinder (Hels 2011:47). Kørsel med alkohol var mest fremtrædende blandt førere i aldersgruppen 34-50 år og i gruppen over 50 år, mens de højeste koncentrationer på over 1,2 g/L fandtes udelukkende blandt de yngste bilister i alderen 18-24 år (Hels 2011:43). Den mest udbredte tid på dagen og ugen for spirituskørsel viste sig at være på weekenddagene mellem kl. 04.00 og 21.59 (Hels 2011:46).

En sammenligning af de to vejkantsundersøgelser indikerer sådan, at forekomsten af alkohol i biltrafikken i 2009 er blevet reduceret med mere end halvdelen af, hvad forekomsten var i midt firserne, hvilket synes at være en positiv udvikling. Dog er forekomsten af alkohol i trafikken stadig på 0,48 %, hvilket rundt regnet giver cirka 10.000 bilister, som hver dag kører på de danske veje med alkohol i blodet over en tilladte grænse (DTU 2011). På baggrund af den seneste vejkantsundersøgelse tegner der således et billede af, at der flere spiritusbilister i trafikken end hvad der umiddelbart fremgår i uhedsstatistikken, registreres af politiet og dømmes i domstole. Dette taget i betragtning,

¹ Knap 0,4 % af personbiltrafikken køres af bilister med promiller over 0,8, og op imod 1 % af trafikken køres af bilister med promiller mellem 0,5 og 0,8. Samlede giver dette altså 1,4%, der kørte over den nugældende promillegrænse på 0,5 mod tidligere 0,8.

må der videre formodes, at være en klar uoverensstemmelse mellem det, bilisterne siger (holdning), og det de reelt gør (handling) i forhold til spirituskørsel.

1.3 Hvad vides om de bilister, der kører i spirituspåvirket tilstand?

Forskningsfeltet omkring spiritusbilisme er præget af en del epidemiologiske studier, der primært fokuserer på den forhøjede risiko for skader og ulykker som følge af alkoholindtagelse. Studierne giver en viden om den fare og de skadelige konsekvenser, som spirituskørsel kan indebære, og orienterer sig sådan mod en form for afskrækkelse (Blomberg et al. 2005, Hels 2011). Størstedelen af studierne består af kvantitativ data og analyse, og giver et nærmere overblik over sociale kategorier såsom køn, alder og socioøkonomisk status, men ikke en mere dybdegående indsigt om de tanker og overvejelser, der må være på spil, når beslutningen om kørsel i påvirket tilstand folder sig ud.

Eksisterende forskning viser, at spiritusbilister ikke er én samlet gruppe, snarere tværtimod, så kan forskellige grupper og kategorier af spiritusbilister identificeres.

Hvad angår de bilister som har modtaget betingede domme med vilkår (behandling eller samfundstjeneste), hvorfor ansvaret overgives til kriminalforsorgen, fandt den seneste rusmiddelundersøgelse fra 2003, at spiritusbilister danner en særlig gruppe blandt kriminalforsorgens øvrige klientel. Spiritusbilister adskiller sig fra det øvrige klientel ved blandt andet at være væsentlig ældre (41 år mod 31 år), og derudover have en større andel af alkoholmisbrugere (Kramp et. Al. 2003:160). 60 procent af spiritusbilisterne skønnes at have et alkoholmisbrug, hvilket man må antage, vil få en betydning for recidivrisikoen, såfremt alkoholmisbruget ikke behandles eller på anden vis kommer under kontrol.

I forlængelse hertil giver undersøgelsen ”karakteristik af spiritusbilisten” fra Danmark TransportForskning på baggrund af analyse af personskadeuheld med spirituspåvirkede motorførere i årene 1968-2004 og analyse af kriminalstatistikens afgørelser for motorføreres spirituskørsel i årene 1993-2004, et indblik i, hvem den typiske spiritusbilist er, samt hvor og hvornår spiritusuheld forekommer hyppigst (Bernhoft et al. 2007). Undersøgelsen påpeger, at den karakteristiske spiritusbilist er en mand, der er enlig, typisk har folkeskolens grunduddannelse eller en faglært håndværksmæssig uddannelse som højeste uddannelse og ofte er uden arbejde. For de forskellige aldersgrupper beskrives variationer med hensyn til de sociale variabler, men overordnet er kvinderne

underrepræsenteres med hensyn til både uheld og afgørelser, da de blot udgør 10 % af det samlede antal (Bernhoft et al. 2007:1). Aldersgruppen 18-24 år er hyppigst involveret i spiritusuheld i forhold til deres befolkningsandel, og tilsvarende i antallet af afgørelser. Involvering i spiritusuheld forekommer oftere natten mellem fredag og lørdag, og natten mellem lørdag og søndag fra kl. 22 til 06 (Bernhoft et al. 2007:38). Som supplement til samme undersøgelse, blev 72 personer sigtet for spirituskørsel i forbindelse med rigspolitiets planlagte kontroller i foråret og sommeren 2006, interviewet af cirka 5 minutters varighed. Interviewdelen kigger på blandt andet motiver for kørslen, alkoholvaner og andre aspekter relateret til spirituskørslen. Undersøgelsen identificerer to undergrupper af bilister, der på forskelligvis havde overvejet alkoholproblematikken forinden kørslen (Bernhoft et al. 2007:79). Den ene undergruppe baserer deres vurdering på mængden af alkohol, de har indtaget eller den forbrænding, de mener, der har fundet sted, hvilket vil sige, at de forsøger en mere kognitiv, objektivt baseret vurdering. Den anden undergruppe baserer deres vurdering på den oplevet alkoholpåvirkning eller den oplevet evne til at køre, hvilket er en mere subjektiv baseret vurdering. Som det fremgår, er der således tale om to former for vurderinger, der knytter sig til den fastsatte promillegrænse på to forskellige måder. Dette er væsentlig at have in mente, idet specialets omdrejningspunkt omhandler cirka samme problemstilling.

Når det drejer sig om gentagen spirituskørsel, så er der en stor overvægt af personer, der også har afgørelser for anden kriminalitet (Bernhoft et al. 2007:69) Om dem, der gentagne gange kører spirituskørsel, viser en registerundersøgelse, der omfatter perioden 2008-2012, at 17 % af de personer der får en dom i Danmark for spirituskørsel, indenfor en femårsperiode får mindst én dom til (Møller et. al 2015). Størstedelen af de såkaldte recidivister er, ifølge undersøgelsen, mænd, formodentlig i alderen 30-50 år, og ugift eller fraskilt. De bor oftere alene og uden børn. Videre har de kortere uddannelse, lavere indkomst, en højere grad af arbejdsløshed og er oftere på førtidspension (Møller et. al 2015:129).

På dansk grund er den eneste større undersøgelse af spiritusbilisme og spiritusbilisternes risikoadfærd i kvalitativ regi, som vi i skrivende stund har kendskab til, den empiriske undersøgelse, som Lars Fynbo foretog i forbindelse med sin ph.d. afhandling i 2013 (Fynbo 2013). I denne undersøgelse er 25 personer dømt for spirituskørsel blevet interviewet, hvor fokus har været på spiritusbilisters sociale omstændigheder, moral og risikohåndtering. Der konkluderes, at risikoadfærd ofte er bundet til sociale relationer og betinget af social kontekst, hvorfor forskellige fremstillinger af spiritusbilisme og forskellige risiko-dimensioner er på spil. Fynbo taler eksempelvis om spiritusbilisme som:

1. En automatisk og ikke-intenderet handling
2. En reflekteret og strategisk handling
3. En "normal" og – inden for visse grænser – social legitim handling
4. En kontrolleret handling

Ved førstnævnte handling refererer Fynbo til en dimension, hvor spirituskørsel ikke har været en bevidst eller velovervejet beslutning. Spirituskørsel er ikke noget en person vælger at gøre: det er snarere alkoholen som tager beslutningen på personens vegne. Ifølge nogle interviewpersoner så "tænker de ikke", fordi de har kørt så mange gange under påvirkning, at det er blevet en form for rutine adfærd (Fynbo 2013:46). Ved spirituskørsel som strategisk adfærd menes en adfærd, som står i modsætning til førstnævnte. Her er adfærden nøje planlagt i forhold til at håndtere den involverede risiko – typisk risikoen for at blive stoppet af politiet. Fokus er sådan på hvordan, hvor og hvornår man skal køre (Fynbo 2013:47). Den tredje dimension af risikoforklaring vedrører interviewpersonernes betragtning af dem selv som værende 'i kontrol' med egen spirituskørsel. Et ofte hørt udtryk blandt bilisterne i denne dimension er, at de er gode og sikre førere, der aldrig har mistet kontrollen over bilen. De sætter derfor heller ikke andre folks liv på spil (Fynbo 2013:48). Den fjerde og sidstnævnte dimension, som Fynbo identificerer, beskriver spirituskørsel som noget "normalt", og findes på to måder: 1) at interviewpersonerne er overbevist om, at størstedelen af borgere i Danmark i ny og næ kører under påvirkning af spiritus, 2) så normaliserer interviewpersonerne spirituskørsel ved at præsentere denne adfærd som usædvanligt fremherskende i deres sociale miljø (Fynbo 2013:49). De fire fremstillinger af spirituskørsel, som Fynbo beskriver, knytter sig på hver sin måde til forskellige neutraliseringsteknikker, teoretiseret af Sykes og Matza. En væsentlig pointe er da, at når egen oplevelse med spirituskørsel (gen)fortælles, forhandles ens moralske identitet på forskelligvis (Fynbo 2013:43).

I den eksisterende danske forskning, stammer størstedelen af viden om spiritusbilister fra undersøgelser, hvor personer er blevet standset og har fået en strafferetlig afgørelse. Der forelægger ikke, os bekendt, empiriske undersøgelser, hvor "ikke opdagede" bilister indgår.

Nærværende speciale inkluderer personer der har kørt spirituspåvirket, men ikke er blevet opdaget af politiet. Sådan adskiller specialet sig fra den gængse forskning. For selvom der i retlig forstand er tale om handlinger, der kan kategoriseres som kriminalitet, så kan disse handlinger i praksis tillægges andre meninger, betydninger og fortolkninger, som betyder, at sådanne handlinger ikke nødvendigvis opfattes som kriminelle, hvis ikke opdaget og undergået en (juridisk) bedømmelsesproces.

Ved at forstå kontekstmarkørerne kan det hjælpe os til at skabe forståelse af, hvad der egentlig skaber mening og betydning i en given sammenhæng.

1.4 Problemformulering

På baggrund af ovenstående beskrevet problemfelt, vil indeværende speciale belyse og undersøge følgende problemformulering:

”Hvilke situationelle forhold kan identificeres ved beslutningen om at køre spirituspåvirket, og hvilken betydning tillægger spiritusbilister risikoen for at blive opdaget af politiet?”

For at danne en fælles forståelsesramme om indestående undersøgelse kræver tre begreber nærmere afklaring; *spirituspåvirkning, situationelle forhold og opdagelsesrisiko*. Disse vil i det nedenstående blive gennemgået:

I Danmark er det at være påvirket af spiritus i trafikken behandlet i færdselslovens § 53. § 53 rummer to stykker, hvor det første stykke definerer spirituskørsel på baggrund af blodalkoholpromillen, og det andet stykke ud fra førerens evne (Waage 2014:97). Bestemmelsen lyder således:

”For spirituskørsel straffes den, som fører eller forsøger at føre et motordrevet køretøj efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at alkoholkoncentrationen i blodet under eller efter kørslen overstiger 0.50 promille, eller at blodkoncentrationen i udåndingsluften under eller efter kørslen overstiger 0.25 mg pr. liter luft.

Stk. 2. For spirituskørsel straffes endvidere den, som i øvrigt fører eller forsøger at føre et motordrevet køretøj efter at have indtaget spiritus i et sådant omfang, at den pågældende ikke kan føre køretøjet på betryggende måde.”

Af første stykke er det centrale promillekriteriet: kørsel med en alkoholpromille, der overstiger en bestemt størrelse, er i sig selv strafbar. Det er således irrelevant om føreren faktisk *følte* sig påvirket af den indtagne alkohol. Denne nedre promillegrænse blev i den danske lovgivning indført i 1976, hvor den i første omgang blev sat på 0,8 promille. Ved lovændring i 1998 blev grænsen dog nedsat, som vi kender den i dag, til 0,50 promille. I modsætning til første stykke, der har en fast ”i og for sig-grænse”, som vurderes på baggrund af alkoholkoncentrationen i blodet, har andet stykke en bredere fortolkningsramme, og kan eksempelvis ses i anvendelse, hvor en promillestørrelse ikke foreligger og kan godtgøres (Waage 2014:120).

Ved situationelle forhold forstås nogle ydre omstændigheder i den givne situation, der påvirker og muliggøre den enkeltes beslutning om at køre. Det kan være faktorer såsom risikoen for at blive opdaget af politiet, belønningen ved at overtræde loven og de fysiske omgivelser.

Som en del af de situationelle forhold, forstår vi opdagelsesrisikoen som den oplevet risiko, vedkommende vurderer sandsynligheden for at blive standset af politiet på baggrund af. Vurderingen af sandsynligheden kan være baseret på tid og sted, og ydermere erfaringer eller forestillinger i forhold til politiets generelle synlighed og kontrol.

2. TEORETISKE RAMME

I det følgende afsnit vil de teoretiske perspektiver som specialet trækker på præsenteres. Den teoretiske ramme består af følgende tre kriminologiske teorier:

1. Teorien om afskrækkelse
2. Teorien om rutineaktiviteter
3. Teorien om den situationelle kriminalitetsforebyggelse

Fælles for teorierne er, at de til en vis grad alle hviler på en grundantagelse om mennesket som en rationel kalkulerende og nyttemaksimerende aktør, der vil begå lovbrud, så længe det kan slippe af sted med det. Forestillingen er funderet i *rational-choice* tankegangen, og skal ses i lyset af specialets problemstilling. Indenfor rational-choice tanken anskues individer som rationelle, hvilket vil sige, at individer handler ud fra de handlingsalternativer, som giver dem størst nytte og maksimerer deres egne interesser. Rationelle valg bygger på forskellige forudsætninger, hvorfor der findes mange typer af rationalitet. I specialets kontekst kan spirituskørsel opleves som rationel, fordi de alternative muligheder bliver for spinkle på det pågældende tidspunkt og i den konkrete situation eller tilstand, hvor personen er påvirket. Brugen af rationalitet varierer således afhængig af situationen, og det er i lyset af denne tanke af rationalitetsmodellen, at det bliver lettere at se afvigelse (at have spirituskørsel), som man så kan forsøge at forklare ved at modificere forudsætningerne om rationalitet.

I det nedenstående vil de nævnte teoretiske perspektiver skitseres i deres originale formulering. Derefter følger en opsamling i samspil med den teoretiske anvendelse i henhold til specialets problemstilling.

2.1 Afskrækkelsesteori

En væsentlig del af tankegangen i *teorien om afskrækkelse* kommer af den klassiske skole. Afskrækkelsesteoretikere, som ved den klassiske skole, argumenterer for, at mennesker er rationelle aktører, hvorfor de i stræben og handlen efter egen interesse, forsøger at maksimere nydelse og minimere smerte. Personer vælger sådan at begå kriminalitet, hvis de antager og tror, at det er til egen fordel (Cullen; Agnew; Wilcox 2014:417). Ved afskrækkelsesperspektivet er det centrale fokus på straf og hvorledes denne påvirker (eller ikke) en kriminel handling. Afskrækkelse opstår når; *“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 den traditionelle

afskrækkelsesteori skelnes der mellem to typer af afskrækkelse: *specifik* og *generel*. Specifik afskrækkelse henviser til ideen om, at straf afskrækker kriminalitet blandt de personer, der *er* straffet, hvorfor straf tænkes som en hindring af, at den straffede lovovertræder begår nye kriminelle handlinger (straf reducerer således sandsynligheden for yderligere kriminalitet) (Cullen; Agnew; Wilcox 2014:418). I modsætning til den specifikke afskrækkelse som i høj grad er orienteret mod selve lovbrøderen – og altså enkeltpersoner – er den generelle afskrækkelse mere interesseret i, hvorvidt straf afskrækker kriminalitet blandt mennesker i den brede befolkning, det vil sige dem som *ikke* er straffet. Generel afskrækkelse hentyder således til, hvorledes straf for én person, får *andre* til at tænke sig om og derved overholde de lovmæssige regler. Tanken er, at den subjektive vurdering i forhold til at begå kriminalitet påvirkes af andres straf, hvorfor det er mere afskrækkende, jo mindre abstrakt truslen fremstår. I den generelle afskrækkelse rummer der et kommunikativt element i den forstand, at straffens sandsynlighed og strengthed kan afskrække personer, *der kunne være tilbøjelige* til at begå kriminalitet (Cullen; Agnew; Wilcox 2014:420-421).

Den klassiske teoretiske definition og adskillelse mellem specifik og generel afskrækkelse er i al sin enkelhed let at forstå. Udfordringen er bare, ifølge Stafford og Warr, at denne skarpe skelnen er for mangelfuld og har et for ensidigt fokus på læring af straf, som ikke belyser afskrækkelsesprocessen tilstrækkeligt (Cullen; Agnew; Wilcox 2014:422). Stafford og Warr er sådan fortaler for en *begrebsmæssig rekonstruktion af den klassiske afskrækkelsesteori*, hvor den direkte oplevelse og den indirekte oplevelse ikke retter sig mod to forskellige målgrupper, men tænkes i én samlet forståelse. Stafford og Warr tilføjer i denne forbindelse, at afskrækkelsesteorien bør inddrage begrebet om *straf undgåelse*, fordi oplevelser hvor straf er blevet undgået, gør mere for at opfordre til kriminalitet end straf gør for at modvirke det (Cullen; Agnew; Wilcox 2014:433). Stafford og Warr tillægger sådan undgåelse af straf ved en kriminel handling en potentiel væsentlig betydning for individers adfærd, men anerkender samtidig, at straf og sandsynligheden for straf – om end mindre – også har en betydning.

For Stafford og Warr er kriminalitet således en funktion af både direkte og indirekte oplevelse med straf og undgåelse af straf, og kan summeres til følgende fire faktorer, der skal tages hensyn til (Cullen; Agnew; Wilcox 2014:434):

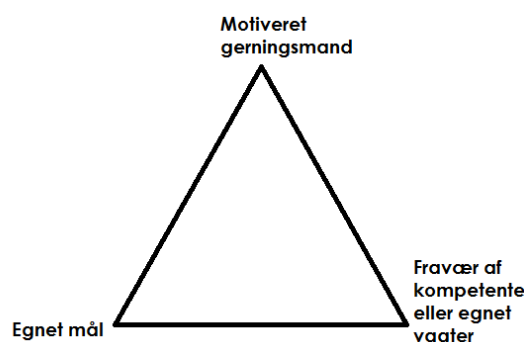
1. Den direkte oplevelse af straf
2. Den indirekte oplevelse af straf
3. Direkte oplevelse med undgåelse af straf

4. Den indirekte oplevelse med at undgå straf

Individer kan altså både være genstand for en direkte oplevelse af afskrækkelse (specifik) og en indirekte oplevelse af afskrækkelse (generel), hvilket bidrager til en mere kompleks forståelse af, hvad der kan få personer – eller ikke – til at afholde sig fra kriminalitet, end hvad den klassiske adskillelse tilbyder. Afskrækkelse, som givet ved Stafford og Warr, afhænger af forskellige elementer af oplevelser og erfaring. Disse erfaringer handler om, hvorvidt individet tidligere været straffet for sin kriminalitet, om individet har kendskab til andre, som er blevet straffet for kriminalitet, om individet har begået kriminelle handlinger uden at blive straffet herfor, samt hvorvidt individet har kendskab til andre, som har undgået straf for kriminelle handlinger (Cullen; Agnew; Wilcox 2014:431-436).

2.2 Rutineaktivitetsteori

Teorien om rutineaktiviteter, udarbejdet af Lawrence F. Cohen og Marcus Felson i 1979, er en tilgang til kriminalitet, hvis fokus er på de faktorer, der influerer de mulige valg for individet til at begå kriminalitet (Cullen; Agnew; Wilcox 2014:454). Teorien argumenterer for, at de strukturelle ændringer i rutine aktivitetsmønstre kan influere på kriminalitetsraten ved at påvirke konvergen i tid og sted af tre centrale elementer: 1) *én eller flere motiverede gerningspersoner*, 2) *et egnet mål* og 3) *fraværet af egnede vogtere* (Cullen; Agnew; Wilcox 2014:470). Ifølge denne teoretiske tilgang, er det en kombination af de tre centrale elementer, der forudsætter og som skal være til stede før kriminalitet kan finde sted. Cohen og Felson illustrerer denne tanke gennem nedenstående kriminalitetstrekant:



I rutineaktivitetsteorien tages den motiverede gerningsmand for givet, eftersom antagelsen er, at kriminalitet er et resultat af menneskets rationelle valg baseret på overvejelser om omkostninger og gevinster. Det er sådan eget mål og fraværet af egnede vogter, der udgør kernen af en kriminel handling (Cullen; Agnew; Wilcox 2014:455). *Eget mål* skal forstås som egnethed i forhold til værdi, synlighed, tilgængelighed og inertie (at man kan flytte det), og har sådan noget at gøre med fordelene

ved kriminalitet. *Fraværet af egnede vogtere* handler om personer eller genstande, der kan være en hindring for, at der kan forekomme en lovovertrædelse, og kan for eksempel udfyldes og varetages af politiet eller almindelige borgere, der ved deres blotte tilstedeværelse virker præventivt.

Interessant ved rutineaktivitetsteorien er, at hvis kriminelle handlinger udspiller sig omkring de tre nævnte dimensioner, må de præventive foranstaltninger også gøre det. Kan man påvirke bare ét af elementerne, påvirker man den samlede konfiguration. Teorien inviterer hermed til løsning og orientering mod at forebygge kriminalitet gennem omgivelserne. Og eftersom tilgangen arbejder ud fra forudsætningen om, at der altid vil være "motiverede gerningsmænd", så er det altså det *situationelle set-up*, der skal være omdrejningspunktet (Cullen; Agnew; Wilcox 2014:469-473).

2.3 Den situationelle kriminalitetsforebyggelse

Teorien om *den situationelle kriminalitetsforebyggelse* blev udarbejdet af Ronald Clarke i 1980, og fokuserer primært på de situationer og den beslutningsproces, hvor kriminaliteten forekommer og finder sted. Teorien er baseret på antagelsen om, at individer med en kriminel disposition, uanset "dispositionerne" (af biologisk, psykologisk eller socialt art), vælger at begå kriminalitet på givet tidspunkt, fordi de påvirkes rationelt af omgivelserne eller "situationens natur". Udgangspunktet er således, at gøre den kriminelle beslutning sværere eller mindre tiltrækkende ved at 1) reducere de "fysiske muligheder" for at begå kriminalitet, og 2) øge muligheden "for at blive fanget" (Cullen, Agnew & Wilcox 2014:481).

I den situationelle kriminalitetsforebyggelsesteori argumenteres der for, at den fysiske indsats over for kriminalitet og at øge risikoen ved at blive opdaget kan realiseres gennem en række strategier, både af *naturlige, mekaniske og organiserede* karakter. Et eksempel på en naturlig strategi er en byplanlægning ved ghetto omlægning. Her er det en måde at manipulere omgivelserne og lede folkemasserne rundt ved at aflede kriminaliteten. Organiserede strategier kan komme til udtryk ved eksempelvis at hyre vagter, mens mekaniske strategier går i retning af alarmer, kameraer, ratlåse i biler, dørtelefoner, PIN-koder med mere. Applikabelt ved teorien er således, at strategierne er konkrete, idet man forsøger at regulere individernes adfærd.

Antagelsen bag den situationelle kriminalitetsforebyggelse er, at det er langt vanskeligere at ændre underliggende årsager såsom økonomisk ulighed, social desorganisering med mere end at ændre omgivelserne, som de potentielle kriminelle interagerer med. Det fysiske miljø bliver derfor manipuleret, sådan at det er forebyggende for kriminelle aktiviteter. Et teoretisk problem som dog

kommer til udtryk ved den situationelle kriminalitetsforebyggelse er ved de såkaldte forskydningseffekter. Den kriminelle kan nemlig forskyde overtrædelsen på fire måder: tid, sted, metode og type af overtrædelse. Ydermere er den situationelle forebyggelses optik blevet kritiseret for delvist, at give offeret medansvar for, at kriminaliteten begås, da fokus er på offerets ageren i forhold til at beskytte sig (Cullen, Agnew & Wilcox 2014:484).

2.4 Teoriopsamling

For skabe et overblik over teoriernes bidrag til specialets kontekst, vil dette afsnit beskrive anvendelsen mellem ovenstående skitserede teorier. Samspelet mellem teorierne vurderes til at være relevant, da rutineaktivitetsteorien, den situationelle kriminalitetsforebyggelsesteori og til dels afskrækkelsesteorien, alle argumenterer for, at mennesket er tilbøjelig til at overtræde loven, hvis den *tilstrækkelige mulighed* er til stede, hvorimod mennesket ikke vil overtræde loven, hvis muligheden begrænses. Endvidere spiller *risikoen for at blive opdaget* en afgørende rolle for *beslutningen*, idet konsekvenserne ved handlingen opvejes med fordelene ved handlingen. Specialets teoretiske ramme rummer sådan en teoretisk formodning om, at spirituskørsel eller beslutningen om at køre afhænger af *muligheden* samt *opdagelsesrisikoen*.

Det er i højere grad teorien om rutineaktiviteter og den situationelle kriminalitetsforebyggelse, der skal anvendes til at forstå den konkrete situation eller mulighed, som den påvirkede bilist står i (de faktorer, som influerer på valget om at køre), mens det afskrækkelsesteoretiske perspektiv er væsentlig at inddrage, fordi de lovgivningsmæssige bestemmelser i færdselsloven kan betragtes som en tilgang til trafiksikkerheden, hvor det "at straffe" antages at have en præventiv effekt på bilister, og dermed en betydning for at regulere adfærd i trafikken. I forbindelse med det afskrækkelsesteoretiske perspektiv, er det væsentligt at have for øje, at tilgangen tillægger straf en så essentiel betydning, at teorien muligvis negligerer andre alternative forklaringer eller faktorer på en overtrædelse af færdselslovens §53. Afskrækkelsesteorien vil derfor blot benyttes til at forstå, hvordan påvirkede bilister forholder sig til kontrol og sanktioner i praksis, og hvorvidt disse tillægges en tilstrækkelig effektiv betydning forinden man sætter sig bag rattet.

3. METODISK FREMGANGSMÅDE

Følgende afsnit vil præsentere specialets metodiske fremgangsmåde. Hensigten med dette er at få klarlagt, hvorledes besvarelse af specialets problemformulering er blevet tilrettelagt, indsamlet og gennemført.

Indledningsvis vil kapitlet dreje sig om casestudiet og den anvendte kvalitative metode. Derefter følger en redegørelse af undersøgelsens interviewguides og de dertilhørende metodiske overvejelser, der ligger til grund for de konstruerede spørgsmål. Det empiriske materiale vil herefter blive præsenteret, og der vil i den forbindelse blive beskrevet, hvordan udvælgelse og rekruttering af informanterne blev foretaget. Afsluttende indeholder kapitlet refleksioner vedrørende undersøgelsens kvalitetskriterier i lyset af begreberne om validitet og reliabilitet.

3.1 Forskningsdesign

Eftersom der ligger en eksplorativ intention om at finde ud af, hvordan beslutningen om at køre spirituspåvirket udfolder sig, og hvad den påvirkes af i den konkrete situation, er et nærliggende forskningsdesign; *casestudiet*.

Et casestudie er relevant, når grænsen mellem det fænomen, som er genstand for analyse, og dets kontekst ikke fremstår klart og tydeligt (Antoft & Salomonsen 2007:32). Casestudiet gør det muligt at inddrage mange forskellige faktorer i forklaringen, fordi tilgangen muliggør en opmærksomhed mod de kontekstuelle forholds betydning (Antoft & Salomonsen 2007:52). Det er sådan en tilgang, der er særlig velegnet at anvende, når et fænomen som spiritusbilisme empirisk skal afdækkes, idet den giver en bedre forståelse af bilisters valg og begrundelse for handling i den aktuelle situation.

I et casestudie søger vi en forståelse af en ”case” som helhed – dette ved at fokusere på forholdet mellem et givent fænomen og dets kontekst. Et casestudie er specifikke tilfælde og kontekstbunden viden, der er analytisk og socialt konstrueret. Casen repræsenterer eller relaterer sig til en mere generel sammenhæng eller et unikt fænomen, hvorfor den studerede case ikke kan betragtes som isoleret fra omverdenen. I et casestudie er hensigten at opnå en mere kompleks og detaljeret besvarelse af et fænomen, hvilket medfører, at casestudiet oftest har karakter et *in-depth* studium. Det vil sige, at detaljerede og dybdegående beskrivelser af et givent fænomen og dets relation til dets kontekst, som regel fremstår som det centrale ved undersøgelsesresultatet.

Idet det ikke er muligt at studere og belyse en case fra alle sider, er det vigtigt, at man som forsker overvejer nøje, hvilken side man finder interessant at lægge vægt på. Der skal i denne sammenhæng defineres et centralt fikspunkt, der skal studeres og afgrænses (Antoft & Salomonsen 2007:31-33). Som forskningsstrategi indebærer et casestudie, at forskeren indgår i dialog med det empiriske materiale. Dette er indbefattet, da det præcis muliggør en dialog om konstruktionen af et givent fænomens grænse i forhold til dets kontekst. Det er en proces, der får karakter af en ”forhandling”, fordi grænsen mellem fænomen og kontekst på en kvalitativ vis konstrueres med forskeren i samspil med det empiriske materiale og aktørerne (Antoft & Salomonsen 2007:52).

3.2 Kvalitative interviews som metodevalg

Som allerede nævnt, kan nærværende speciale betragtes som et casestudie, fordi fænomenets udfoldelse i en social kontekst står som det centrale. I et casestudie er det primære datagrundlag oftest af kvalitativ karakter, hvilket også er gældende for specialets sammenhæng.

For nærværende speciale ses den kvalitative tilgang anvendelig, fordi tilgangen inviterer til fordybelse og et mere nuanceret og mangfoldigt billede på spirituskørsel. Spirituskørsel er et komplekst fænomen, og derfor er den kvalitative tilgang hensigtsmæssig at anvende, da arbejdet her er karakteriseret ved en rummelighed og bredde. Den kvalitative forskning er grundlæggende interesseret i mennesket og i den særlige mening som mennesker tilskriver deres egne holdninger og handlinger (Antoft & Salomonsen 2007:15), og sådan stemmer tilgangen godt overens med specialets fokus og problemformulering.

I vores forskningspraksis har vi metodisk valgt at anvende det kvalitative forskningsinterview. Det skyldes, at det kvalitative forskningsinterview bygger på viden, der konstrueres i interaktionen mellem interviewpersonen og interviewerens. Metoden er funderet på indlevelse, fortolkning og forståelse, der bevirker, at vi i interviewsituationen kommer tættere ind på interviewpersoners oplevelser. I denne proces bliver der skabt et rum for vidensdeling, hvor vi som forskere kan følge interviewpersonens tanker, overvejelser og følelser, hvilket er med til at give os dybere indsigt i den enkeltes valg. Vi får mulighed for at forstå personerne, fordi detaljerede beskrivelser forbundet med deres oplevelser bliver delt (Brinkmann & Tanggaard 2015:31).

Kvalitative forskningsinterviews kan struktureres på forskellige måder. I nærværende speciale er den *semistrukturerede interviewform* blevet benyttet, fordi vi forud for interviewets begyndelse har haft nogle aspekter eller temaer, som vi gerne vil undersøge. Ved den semistrukturerede interviewform er

styrken, at man kan udarbejde en veldefinerede interviewguide, der sikrer, at man kommer ind på de bestemte aspekter, der ønskes at få afdækket i undersøgelsen. Samtidig har man med den semistrukturerede interviewform mulighed for at dykke ned i interviewet og få nuance, hvor det findes relevant. I et semistruktureret interview eksisterer der en fleksibilitet, der giver mulighed for, at vi som forskere under interviewsituationen kan ændre på spørgsmålene, ændre på rækkefølgen eller eventuelt tilføje nye og følge op på interviewpersonernes svar. Denne metodiske fremgangsmåde er altså gavnlig, idet det giver os som forskere mulighed for, at vi under interviewprocessen kan parkere eller afvige fra de opstillede spørgsmål, hvis dette vurderes at være væsentligt (Brinkmann & Tanggaard 2015:38). Den semistrukturerede interviewform giver således mulighed for at lave en dybdegående undersøgelse af interviewpersonernes egne synsvinkler, perspektiver og holdninger.

3.2.1 Interviewguide

For at besvare specialets problemformulering er der med udgangspunkt i de bagvedliggende teoretiske antagelser, og vores viden indenfor emnet, operationaliseret og udformet en interviewguide til specialets spiritusbilister (se bilag 1). Interviewguiden bruges til analytisk at sammenligne interviewpersonernes begrundelser, og dermed indfange nogle mønstre og tendenser, der gør sig gældende i empirien.

Interviewguiden bliver både anvendt til bilister med en dom for overtrædelse af færdselslovens §53 om spirituskørsel og til bilister, der har kørt spirituskørsel, men ikke er blevet opdaget af politiet, og dermed ikke har fået konstateret en promillegrænse ved hjælp af et alkometer eller blodprøve. Vores ærinde med interviewguiden er at sikre, at vi få svar på vores ønskede spørgsmål, og ligeledes anvende den som et redskab i tilfælde af, at interviewpersonerne går i stå, og får behov for at blive motiveret til at give en beskrivelse af deres historie, overvejelser og erfaringer. For at kunne lytte koncentreret under interviewet og påtage os en aktiv-lyttende rolle, har vi tilstræbt os at lære interviewguides udenad. Dette har blandt andet til hensigt at give interviewpersonen frirum til at fortælle deres oplevelser og erfaringer. Da spirituskørsel kan være et følsomt emne at tale om, har det for os som forskere været vigtigt at vise åbenhed, og skabe et frirum inden interviewstart. For at minimere risikoen for, at interviewpersonen ikke føler sig afhørt eller mødt med dømmende meninger, har vi i den indledende briefing understreget, at vedkommende har frihed til at dele så meget han/hun har lyst til (Brinkmann & Tanggaard 2015:41).

Interviewguiden er opbygget i følgende temaer: (1) *Om dig*, (2) *Spirituskørsel* (3) *Straf og opdagelsesrisiko* (4) *Andre erfaringer med spirituskørsel eller mulig spirituskørsel* samt (5) *Spiritusbilister med dom* (6) *Fremtidig adfærd*.

Fem af temaerne går igen ved for alle spiritusbilister, mens temaet *Spiritusbilister med dom* udelukkende er henvendt til bilister med dom. Som følger af inspiration fra foreståede interviews, er der hverken løbende eller efterfølgende tilføjet spørgsmål til interviewguiden. Der er dog blevet spurgt uddybende og varierende spørgsmål, der er inspireret heraf. Følgende gennemgang af udarbejdelse af spørgsmål er blot eksempler på, hvordan specialets teoretiske ramme er blevet operationaliseret i interviewguiden til spiritusbilister.

Det første tema; *Om dig* handler om interviewpersonens alder, by, civiltilstand, arbejdsmæssige forhold med mere, og er medtaget, fordi vi er interesseret i at få et indblik i interviewpersonen.

Det andet tema; *Spirituskørsel* med formuleringen "*Kan du prøve at tænke tilbage på (d)en køretur, hvor (du havde mistanke om), du havde drukket mere end det tilladte*", og det dertilhørende spørgsmål "*Kan du beskrive denne køretur?*" blev udformet for indledende at frame interviewet og tage personen tilbage til oplevelsen med spirituskørsel. Spørgsmålet blev formuleret åbent, idet det skulle indbyde til unikke og dybdegående svar.

Selve temaet taget afsæt i rutineaktivitetsteorien og den situationelle kriminalitetsforebyggelse, og har til hensigt at afdække, hvilke faktorer der har spillet en rolle i den enkeltes beslutning om at køre spirituspåvirket. Spørgsmålet "*Kan du huske, hvad spillede ind i forhold til at vurdere, hvorvidt du skulle køre eller ej?*" og de tilhørende underspørgsmål forsøger bredt at indfange, hvilke overvejelser der var til stede i den konkrete kontekst samt hvilke omstændigheder der har tilskyndet spiritusbilisten til at overtræde loven. For mere specifikt at klarlægge omstændighederne, herunder om der har været 'egnet vogtere' til stede i situationen, blev spørgsmålet: "*Var der nogle (forinden du satte dig bag rattet), der forsøgte at afholde dig fra at køre turen?*" eksempelvis konstrueret.

Det tredje tema; *Straf og opdagelsesrisiko* tager udgangspunkt i afskrækkelsesteorien, og søger at afdække i hvilket omfang, hvis overhovedet nogen, interviewpersonerne tillægger straf og opdagelse en betydning. Vi udformede spørgsmålet *Oplevede du en risiko for at blive kontrolleret af politiet?*" for at undersøge om der først og fremmest eksisterede en bekymring. I tilfælde af, at interviewpersonerne udtaler at de ikke har tænkt over risikoen for at blive opdaget i situationen, udformede vi uddybende underspørgsmål om hvorfor ikke. Spørgsmålet "*Kender du andre,*

der muligvis også har kørt i bil med en for høj promille?” havde til formål at klarlægge, hvorvidt interviewpersonerne var bekendte med andre, der har kørt spirituskørsel, og videre om de var blevet opdaget og sigtet eller ikke var blevet opdaget.

For at afdække hvordan informanterne betragter spirituskørsel som fænomen, spørger vi slutteligvis om de kunne forestille sig at stå i lignende situation igen, og gøre det samme. Dette spørgsmål kan være særlig vigtigt til spiritusbilister med dom, idet vi har en forventning om, at de i højere grad reflekterer over egen handling, fordi de har været nødsaget til at forholde sig til konsekvenserne af deres handling. Der bliver afsluttende spurgt ind til deres holdning i forhold til spirituskørsel.

Endvidere er der udarbejdet en interviewguide til politiet, som ikke bærer præg af teoretiske antagelser eller vores baggrundsviden omkring emnet (se bilag 2). Overvejelserne der har fundet sted i forbindelse spørgsmålsformuleringerne i interviewguiden, er alene baseret på vores egen nysgerrighed og forforståelse, hvorfor der ikke forekommer nogen yderligere redegørelse. Interviewene med politiet skal agere som baggrundsviden i forhold til at forstå, hvordan politiet identificerer spirituspåvirkede førere.

3.3 Dataindsamling

Ved udvælgelse og rekruttering af informanter traf vi et valg om afgrænsning. Bilister, der indgår i datagrundlaget, er valgt ud fra det kriterium, at de mindst én gang har kørt spirituspåvirket efter år 2011. Dette årstal er valgt, fordi det var året hvor bevisalkometrene blev indført i politikredsene, og dermed blev det lettere for politiet på stedet at afsløre, om folk har drukket for meget (Politi 2010). Formodningen var, at risikoen for opdagelse opleves mere sandsynligt, når et redskab som alkometrene er i brug og kan anvendes som bevis i sager om spirituskørsel.

For så vidt angår afgrænsning, har det ydermere været en forudsætning, at informanterne uden en juridisk dom har været bevidst om egen spirituspåvirkning, og dermed mulige overtrædelse. Det betyder, at de personer der ikke har været velvidende om påvirkning, automatisk er blevet udelukket og afskåret fra at indgå i specialet. Det kan være personer, der måske ikke har *følt* en påvirkning, hvorfor de har valgt at køre. Og i samme dur, personer der grundet enorm påvirkning ikke kan huske en konkret hændelse, der kan være ekskluderet i dataindsamlingen.

Til besvarelse af specialets problemstilling, er der blevet foretaget otte individuelle interviews med bilister, der har kørt spirituspåvirket. Disse er rekrutteret gennem vores private netværk (familie,

venner og bekendte). Fem af specialets informanter blev tilgået ved, at vi på eget initiativ opsøgte og spurgte vedkommende om deltagelse (Safa, Admir, Thue, Phillip og Said). Én informant henvendte sig til os efter at have læst vores opslag på vores facebook-væg (Nicklas), hvilket lød:

Kære netværk

Har du inden for de seneste 5 år kørt i bil, motorcykel eller knallert, selvom du måske havde drukket mere end det tilladte. Hvis ja, kunne vi godt bruge din hjælp!

Vi er to studerende i kriminologi ved Aalborg Universitet, der i øjeblikket er i gang med at skrive speciale omhandlende kørsel under påvirkning. Formålet med vores projekt er at få belyst, hvilke omstændigheder og situationer, der kan give anledning til, at man vælger at køre i bil, motorcykel eller knallert, trods egen mistanke. Vi håber derfor på, at du vil være interesseret i at deltage i et personligt interview med os.

Der afsættes mellem 20-60 minutter til interviewet, afhængig af, hvor meget du har lyst til at dele. Det står dig selvfølgelig frit for, hvor meget du har lyst til at dele, og man er velkommen til at melde fra ved spørgsmål, man ikke har lyst til at besvare.

Al data fra interviewet behandles fortroligt, og det vil naturligvis være 100 % anonymt at deltage. Vi er meget fleksible med hensyn til tid og sted, så hvis du har lyst til at deltage eller bare gerne vil høre nærmere, er du meget velkommen til at henvende dig ved os (Anna) på telefon 60748079 eller sende en mail til adiep12@student.aau.dk.

De bedste hilsner,

Zeynep Bardakci og Anna Diep

PS. MÅ MEGET GERNE DELES 😊

Samme opslag førte til, at en forbindelse med én anden informant blev skabt, fordi opslaget vakte et af vores familiemedlems interesse, som herefter satte os i kontakt med vedkommende (Halfdan). Udvælgelsen, der anvendes her, betegnes som *snowball*-metoden, og blev desuden benyttet til at komme i kontakt med én anden af specialets informanter (Halima). Snowballing anvendes ofte hvor interviewer spørger allerede kontaktede personer, om han eller hun kan henvise til andre, der kunne være relevant at tale med på grund af deres særlige erfaring eller oplevelse. Udvælgelsen kan være særlig fordelagtig, når adgangen til interviewpersoner kan være vanskelig (Bryman 2012:424). I vores tilfælde var det adgang til bilister, der har kørt spirituspåvirket, uden at blive opdaget såvel som er blevet opdaget.

Eftersom rekrutteringen af informanter er foregået via vores eget netværk, indebærer det en risiko for skævhed (i den forstand, at personerne "ligner os" med hensyn til alder). Vi forsøgte at kompensere for den mulige skævhed i informanter ved at slå vores opslag op på LinkedIn og diverse offentlige facebookgrupper ('Bilbasen', 'Biler køb & salg' med mere), så de informanter vi ville komme i kontakt med, ikke på forhånd havde et kendskab til os og omvendt. Det lykkedes dog ikke at få

rekrutteret informanter gennem denne indsamlingsmetode, hvorfor den mest givende rekrutteringsmetode var privat netværk. Det er sådan et spørgsmål om specialets repræsentativitet, hvilket vil blive behandlet i specialets afsnit 3.5.1 om *validitet og reliabilitet*.

At vi på forhånd har haft et kendskab til vores informanter – nogle mere personligt end andre – kan på sin vis have haft en betydning for vores forskerrolle i interviewsituationen. På den ene side kan man argumentere for, at den sædvanlige magtsymmetri og afstand, som eksisterer mellem interviewer og informant, på en måde bliver udlignet, fordi der forinden interviewstart synes at være en tillid og fortrolighed mellem ”os” og ”dem”. Det kan være en fordel og en afgørende faktor for et vellykket forskningsinterview, fordi informanten i højere grad åbner sig op, indvier og delagtiggøre os i hans eller hendes tanker. På den anden side kan et forhåndskendskab til en informant argumenteres for at være en ulempe, når et interview om et følsomt emne som spirituskørsel skal foretages. Det skyldes, at spirituskørsel i mange henseender anses for socialt uacceptabelt, hvilket i forbindelse med interview i forskningsøjemed kan give anledning til tvivl om interviewudsagnetes sandhedsværdi. For at fremstå som værende mindre i konflikt med de samfundsmæssige normer, kan personer – med og uden en dom – ønske at tegne et pænere billede af sig selv end de faktiske forhold egentlig tillader. Dette oplevede vi særligt med én informant, nemlig Said. Han fortæller under interviewsituationen, at han enkelte gange har kørt i bil med alkohol i blodet, men hævder samtidig, at det aldrig har været over den tilladte grænse. Dette er han overbevist om, idet hans alkoholtolerance er stor, hvorfor tvivlen om overskridelse af promillegrænse ikke er til stede. Saims fastholdelse strider tydeligvis imod specialets forudsætning, idet det ikke fordrer til åben dialog om valget: at overskride promillegrænsen, altså at køre spirituspåvirket. Alligevel har vi valgt at medtage ham, fordi vi oplevede en vis tilbageholden og inkonsistens i hans fortælling, der i forhold til at forstå fænomenet *spiritusbilisme*, konstituerer en central analytisk pointe: at han kan være en spiritusbilist, uden at ville erkende det. Under interviewet beder os Said grinende om, at slukke for lydoptagelsen, fordi han har en anden episode om kørsel med alkohol i blodet som han gerne vil dele. Han siger i denne forbindelse; ”*ja, det går ikke jeg bliver busted. Hahahah*” og ”*Du skal ikke skrive det her ned.. hahaha sluk for den*” (Said:99). Velvidende om, at vi ikke har fået slukket optagelsen (hvorfor man må antage, at han implicit giver hans samtykke), beretter Said nonchalant om en episode, hvor han efter en sammenlagt indtagelse af halvanden flaske vodka over en tidsperiode på cirka fem timer, vælger at køre i bil. Han fastholder i denne fortælling stadig sin uskyld i forhold til aldrig at have overtrådt promillegrænsen, og begrundet det med hans gode kropsfornemmelse. At Said i første omgang beder os interviewere om at slukke for lydoptagelsen, medvirker til, at der som helhed bliver sået tvivl om

hans uskyld. Med anmodningen om at slukke for optagelsen fornemmer man en tvivl over, hvorvidt den fortalte fortælling alligevel rummer en ulovlighed, som han vil skjule for os som forskere. Det er selvfølgelig uvist, hvorvidt han forsøger at overbevise sig selv, eller ikke vil erkende det, da den objektive sandhed ikke kan dokumenteres. At inddrage Said bliver sådan et metodisk spørgsmål om fortolkningsvaliditet, men også om etik og magt, og retten og magten til at lægge mening i andre menneskers udsagn.

Et vigtigt element i forhold til dataindsamlingen er *mætningspunktet*. Mætningspunktet referer til et punkt i indsamlingsprocessen, hvor man føler og vurderer sig ”mættet” i den forstand, at man ikke får tilført noget nyt viden (Brinkmann & Tanggaard 2015:32). Det kan være vanskeligt at vurdere, hvornår mætningspunktet er nået, da det kræver at man føler en indsigt og et overblik over alle aspekter af et givet fænomen, hvilket kan være en længerevarende proces. I specialets tilfælde er mætningspunktet blevet vurderet i forhold til nogle pragmatiske hensyn såsom det tidsmæssige. Vi vurderede efter gennemførelse af otte interviews, at dette antal var optimalt for have mulighed for at gå i dybden med analysen. Med en stor mængde af data er der nemlig risiko for, at en overfladisk analyse bliver udarbejdet, hvilket vi ville undgå. Grundet tidsrammen og antallet af informanter kan nærværende speciale sandsynligvis ikke opnå et mætningspunkt.

Som en del af at forstå opdagelsesrisikoen, er der desuden gennemført ekspertinterviews med én leder og to politibetjente fra færdselsafdelingen i Østjyllands Politi. Ved at interviewe om deres oplevelse og erfaring med påvirkede bilister, har vi fået en indsigt i, hvorledes politiet får en mistanke om bilister, der kører i spirituspåvirket tilstand. Indsigten blev ydermere manifesteret i, at vi sammen med Østjyllands Politi har deltaget i to typer af færdselskontrol; en stor årlig totalkontrol (færdselsaktion), der foregik i maj, og en mindre kontrolindsats, der fandt sted i juni. På aktionen og kontrolindsatsen var der ikke kun fokus på spirituskørsel, men alle former for færdselsrelateret lovovertrædelser. Under begge aktioner viste betjentene stor åbenhed, og var opmærksomme på vores tilstedeværelse, og inddrog os i deres arbejde. Ved at observere politiets færdselsindsatser fik vi således mulighed for at betragte deres arbejdsmetode og arbejdsproces i forhold til at identificere en spiritusbilist. Erfaringerne fra dette (interview og deltagelse i færdselsindsats) vil blive skildret og anvendt i diskussionen; 5. 2 *Et indblik i kontrol-siden*.

3.3.1. Præsentation af specialets informanter

Specialets empiriske grundlag består som beskrevet, af otte kvalitative interviews med bilister, der har kørt spirituskørsel, og to ekspertinterviews med henholdsvis en leder og to politibetjente fra

Østjyllands Politi. Analysegrundlaget udgør dog blot bilisterne, der har kørt spirituskørsel, da fokuset for specialet er rettet mod dem.

Nedenstående afsnit giver en oversigt over specialets spiritustrafikanter:

Med dom					Uden dom			
	Nicklas	Sara	Admir	Halfdan	Thue	Filip	Halima	Said
Alder	26 år	24 år	24 år	58år	22 år	26 år	23 år	23 års
By	Storby	Storby	Lille by	Storby	Lille by	Storby	Mellem by	Lille by
Beskæftigelse	Sergent i Forsvaret	Universitetsstuderende	Mekanikerlærling	Pensionist	Universitetsstuderende	Universitetsstuderende	Ledig	Ansæt i Siemens
Tidspunkt for spirituskørsel	November 2011	2013	2015	2012	August 2016	Sommer 2012 og Efterår 2014	2015	Marts 2017
Gerningssted	Østjylland	Østjylland	Midtjylland	Nordjylland	Sønderjylland	Østjylland og Sønderjylland	Hovedstaden	Hovedstaden
Spirituskørsel mere end én gang	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Uvist	Uvist
Interviewets varighed	36 min.	26 min.	53 min.	43 min.	36 min.	26 min.	26 min.	34 min.
Interview-situationen	Hjemme ved én af os interviewer	Bibliotekslokale	Hjemme ved én af os interviewer	Mødelokale	Universitetslokale	Universitetslokale	Bibliotekslokale	Hjemme ved én af os interviewer

3.4 Ethiske overvejelser

For at imødekomme de etiske udfordringer, der relaterer sig til, at interviews er et moralsk foretagende, fordi beskrivelser fra subjekters privatliv behandles, har vi i specialet reflekteret over, hvordan feltet kan mødes etisk forsvarligt.

Vi har af etiske overvejelser valgt at anonymisere deres rigtige navn, for i stedet at give dem et pseudonym. Derudover har vi besluttet os for, at kategorisere byerne som interviewpersonerne kommer fra efter indbyggertallet. Kategoriseringen af byer ser således ud:

Storby: 50.000 – 1.296.000 indbyggere

Mellem by: 16.000 - 50.000 indbyggere

Lille by: 6000 - 16.000 indbyggere

Inden interviewets start blev der indhentet informeret samtykke fra alle deltagere, hvilket vil sige, at alle interviewpersonerne inden interviewets begyndelse blev informeret om undersøgelsens formål. Til briefing blev der videre oplyst om, at den enkeltes identitet sløres og at den enkeltes udsagn bliver behandlet fortroligt. Interviewpersonerne er ligeledes blevet informeret om, at lydoptagelse af samtalen vil finde sted, da denne skal anvendes til transskription senere i processen (Kvale & Brinkmann 2015:237). Hensigten med ovennævnte briefing har været, at forsikre informanterne om at deres deltagelse respekteres, og at de har retten til at træffe beslutninger om, hvor meget information de selv har lyst til dele med os (Kvale & Brinkmann 2015:116).

Under interviewforløbet var der en oplevelse af, at interviewpersonerne delte nogle private oplysninger, som ikke vedrører vores undersøgelsesfelt. Disse oplysninger var irrelevant for undersøgelsen, og fremgår derfor ikke af transskriptionen. I den forbindelse vurderes det, at der ikke opstod en indre konflikt med de grundlæggende principper for videnskabelig forskning, da det etiske krav om fortrolighed således blev sikret (Kvale & Brinkmann 2015:118).

På trods af, at deltagerne til undersøgelsen blev opsøgt gennem vores private netværk, og at der er et personligt kendskab til nogle få deltagere, har dette ikke haft en indvirkning i forhold til behandling af materialet. Selvfølgelig kan det være etisk problematisk at skelne mellem ”videnskab og venskab”, forstået på den måde, at graden af relationers tæthed kan influere på fortolkningen af udsagn, men eftersom vi har været to personer om at udføre interviewene, og hvor minimum den ene ikke har haft et kendskab eller relation til den interviewede, findes det ikke tvivlsomt i forhold til risikoen for at se bort fra visse relevante resultater (eller fremhæve andre). Som forskere har vi været i stand til at

opretholde vores kritiske sans både under interviewet, og den efterfølgende bearbejdning af interviewmaterialet, der danner grundlag for analysen (Kvale & Brinkmann 2015:102).

3.5 Undersøgelsens kvalitet

På baggrund af begreberne om *reliabilitet* og *validitet*, og ud fra overvejelser omkring forskningsdesign og metode vil specialet som helhed vurderes. I denne sammenhæng er det vigtigt at have in mente, at en kvalitativ tilgang ikke er påvirket af stringente retningslinjer som en kvantitativ undersøgelse. En kvalitativ tilgang opfylder nogle andre kvalitets- og verificeringskriterier såsom den metodologiske transparens, og det er dette, der vil tages til overvejelse i det følgende.

3.5.1 Validitet og reliabilitet

Validitet i samfundsvidenskab referer til, hvorvidt resultaterne kan føre til gyldig videnskabelig viden, og dermed, om en undersøgelse undersøger det, den har til formål at undersøge (Kvale & Brinkmann 2009:272). I specialet sker valideringen løbende; fra de indledningsvise tanker vedrørende interviewets tematisering og teoretiske grundlag til det endelige resultat. Valideringsprocessen gennemsyrrer forskningsprocessen som helhed, fordi det er en løbende kvalitetskontrol på samtlige stadier i vidensproduktionen (Kvale & Brinkmann 2009:275).

Med hensyn til specialets interne validitet kan man argumentere for, at denne er høj. Det beror på, at vi har anvendt interviews til undersøgelse af vores genstandsfelt, hvilket betyder, at interviewspørgsmål er blevet udarbejdet med afsæt i at indfange specialets formål. Vi vil dog henlede opmærksomheden på, at der skal tages et vist forbehold, hvad angår interviewpersonernes udsagn, fordi når beslutningen om at køre skal træffes, er folk fulde, men når de bliver interviewet, er de ædru. Det giver sådan anledning til at overveje, hvor rationel ens beslutning har været, når denne influeres af alkohol på gerningstidspunktet, og fortælles retropektivt. Der er en risiko for, at informanterne forsøger at neutraliserer deres handling, hvorved sandhedsværdien af deres udsagn kan diskuteres. I relation hertil, er det sådan interessant at være opmærksom på informanternes agenda og hvorfor de frivilligt har valgt at indvillige i et interview. Det kan være en måde at positionere sig, hvilket Kvale ligeledes giver udtryk for:

”Når det drejer sig om interviewsvar, kan det godt være, at en interviewperson ikke ”siger sandheden” om de faktiske forhold, men udsagnene kan alligevel godt udtrykke sandheden om personens opfattelse af sig selv”. (Kvale & Brinkmann 2009:278)

I modsætning til den interne validitet, som beskrevet ovenfor, drejer den eksterne validitet sig om, hvorvidt undersøgelsens resultater kan generaliseres ud over den specifikke undersøgelse. Generalisering kan findes i forskellige former. I forhold til den statistiske generalisering, der er en mere formel og eksplicit form for generalisering, fordi den baseret på repræsentative interviewpersoner, der er tilfældigt udvalgt fra en befolkning, er denne ugyldig i nærværende speciale (Kvale & Brinkmann 2009:289). Vi sigter derfor efter den analytiske generaliserbarhed, der handler om, at man finder mønstre og sammenhænge i det empiriske materiale. Det indebærer en velovervejet bedømmelse, af hvorvidt resultaterne af én undersøgelse kan fungere som vejledende i andre lignende situationer, og baseret på en analyse af ligheder samt forskelle mellem situationer (Kvale & Brinkmann 2009:289). Nærværende speciale kan som bekendt betragtes som et casestudie, idet specialet er: *"den detaljerede undersøgelse af et enkelt eksempel"* (Brinkmann & Tanggaard 2015:498). Dette betyder, at vi som forskere ud fra en forståelses- og handlingsorienteret forskning får indsigt i de årsager og konsekvenser, der er til stede ved det enkeltstående problem. For at generalisere en case, er det vigtigt at tage højde for, hvordan den pågældende case er udvalgt, da det kræver strategisk udvælgelse af en case for at øge generaliserbarheden. I nærværende speciale er der ikke foretaget strategiske udvælgelser af vores cases, da hensigten har været, at indsamle så mange informationer så muligt om fænomenet. På baggrund af dette formoder vi, at specialets resultater ikke er generaliserbar (Brinkmann & Tanggaard 2015:507). Begrundelsen for at have valgt casestudiet som forskningsmetode er, at vi ikke har interesse i at opsummere nogle få hovedresultater fra vores interviews, men derimod udgive en *"virtuel virkelighed"* af interviewpersonernes fortælling. Dette skal være med til at give læsere en plads i det fortalte, og ligeledes gøre det muligt at fortolke fra egen synspunkt (Brinkmann & Tanggaard 2015:516).

Reliabilitet omhandler undersøgelsesresultater, og hvorvidt disse er konsistente og troværdige. Hermed vedrører reliabilitet en undersøgelses pålidelighed, og hvorvidt et resultat kan reproducere, hvis andre forskere gentog samme procedure (Kvale og Brinkman 2009:271).

For nærværende speciale kan reliabilitetsniveauet og den menneskelig påvirkning diskuteres; på den ene side kan niveauet siges at være lavt, fordi det unikke samspil og dynamik under interviewprocessen mellem os og de interviewede ikke gør det muligt at genskabe den eksakte undersøgelse. Interviewudsagnetenes betydning er relateret til deres kontekst, og den viden, der er opnået i én situation, kan ikke automatisk overføres til viden i andre situationer. På den anden side kan man argumentere for, at ved at vedlægge interviewguiden (se bilag 1), og ligeledes transskriptionerne af vores interview (se bilag 3), sikrer vi specialet en høj reliabilitet. Vi er dog

opmærksomme på, at anvendelsen af semi-struktureret interviewguide, hvor spørgsmål undervejs i interviewsituationen kan opstå og afvige, hvorfor reliabiliteten igen kan tilfalde den lave ende.

3.6 Transskription

Transskriptioner er konstruktioner fra mundtlig samtale til en skriftlig tekst. Det vil sige en oversættelse af talesprog til skriftsprog (Kvale & Brinkmann 2015:243). Under interviewsituationer har vi adskillige gange oplevet, at der blev anvendt uafsluttede sætninger, hvilket under transskriberingsprocessen vanskeliggøre indsættelse punktum og komma. Ydermere har vi gjort brug af helt enkelt transskriptionsstrategi, da vi i vores interviewundersøgelse ligger vægt på at fastholde indholdet og meningen af det fortalte. Dog opleves det ved genlæsning af transskriberingen, at den levende, hyggelige eller morsomme interviewinteraktion har været vanskeligt at gengive som den oprindelige interviewsituation. Udover at have udfordring ved ikke at genkende den oprindelige dynamiske flydende samtale, har selve transskriberingsforløbet været en fordel, da det har givet os god indsigt og et godt kendskab til vores materiale (Kvale & Brinkmann 2015:43).

3.7 Analysestrategi

I dette afsnit følger en beskrivelse af, hvordan specialets analyse er grebet an. Det unikke ved en kvalitativ tilgang er, at der ikke er standardregler for forståelser, hvorfor der heller ikke er standardiserede forskrifter for gennemførelse af kvalitative analyser. Formålet med analysestrategien er derfor at præsentere, hvordan data er behandlet og bearbejdet. Fremgangsmåden er væsentlig at belyse, fordi den er afgørende for at forstå, hvordan besvarelse af specialets problemformulering er opbygget.

Analysestrategien består af *bricolage* analysemetoder, der bevæger sig mellem flere analyseteknikker og begreber, der gøre det muligt at være uafhængig af en bestemt analyseform. Idet vores teoretiske viden om emnet vejer tungt, er det fordelagtigt at blande teknikker og gøre brug af ad hoc-metoder, som står i modsætning til systematiske metoder. Ved anvendelsen af ad hoc-teknikker kan der lægges mærke til mønstre, temaer og eventuelt integrere forskellige dele af data med hinanden. Dette medfører, at analysestrategien er medvirkende til, at vi som interview-håndværkere kan udvælge specifikke passager, der vurderes til at være væsentligt, og eventuelt sammenfatte disse udsagn, for derefter at fortolke og afdække centrale aspekter og forståelser (Kvale & Brinkmann 2015:303,304). Ved gentagne genlæsning af interviewtekster, kendetegnes dette som en realistisk læsning, hvor vi som forskere forholder os objektive, og forsøger at finde den ”*indfødtes synspunkt*”, og dermed finde

frem til den dybere sandhed (Kvale & Brinkmann 2015:306). Ved læsning af vores transskriberinger er vi opmærksomme på, at en teoretisk læsning kan forhindre os i at udforske nye aspekter, hvorfor genlæsning af transskriberinger vurderes at være nødvendigt. Her forsøger vi at udvikle et objektivt syn på udsagn, for at være åben overfor nye fortolkninger og sammenhænge (Kvale & Brinkmann 2015:309).

Ved interviewanalysen tages der udgangspunkt i Kvale og Brinkmanns seks analysetrin. Dog vurderes det, at det kun er trin et, tre og fire der forekommer relevante for interviewanalysen, hvorfor de resterende trin udelades. Det første trin består i, at interviewpersonerne giver en subjektiv beskrivelse af, hvad de oplevede og foretog sig under deres køretur, og hvad de følte. Det første analysetrin er inddraget, da den udgøre den væsentlige del af vores interviewguide, idet det giver os en dybdegående indsigt i informantens oplevelse i relation til emnet. Det tredje analysetrin består i, at interviewer under interviewsituationen kondenserer og fortolker meningen med det, som interviewpersonen fortæller. Dette forekommer ved, at vi under interviewsituationen stiller spørgsmål til interviewpersonens udsagn, for at blive bekræftet i, at vi har opnået en korrekt forståelse af det fortalte. På fjerde analysetrin, analyseres de transskriberede interviews, hvor der kan anvendes forskellige analyse værktøjer, for at belyse interviewenes meningsindhold. I forlængelse af dette, har vi valgt at anvende førnævnte *bricolage* analysemetoder (Kvale & Brinkmann 2015:255-256).

I foregående afsnit har vi gjort rede for, hvorfor avancerede teknikker skal udelades, da vi som forskere vurderer, at der ikke er behov for at søge tilflugt i specifikke analyseteknikker, idet vi under vores interviews har stillet teoretisk orienterede spørgsmål. Dog har vi ligeledes vurderet, at vi ikke skal holde os stringent til én tilgang, og blev derfor inspireret af Kvale og Brinkmanns interviewanalysetrin og former, der skal bidrage til at besvare specialets problemformulering bedst muligt.

4. ANALYSE

Med henblik på at besvare specialets problemformulering; *”hvilke situationelle forhold kan identificeres ved beslutningen om at køre spirituspåvirket, og hvilken betydning tillægger spiritusbilister risikoen for at blive opdaget af politiet?”* vil indeværende afsnit præsentere analysen og de dertilhørende empiriske fund. Analysen søger at udfolde, hvilke overvejelser og tanker, der går forud for spirituskørsel, og vil derfor fokusere på konteksten og de respektive informanternes definition af den konkrete situation. Både forskelle og ligheder, teori-understøttende empiriske fund og aspekter, der rækker ud over den teoretiske ramme, vil fremhæves og behandles.

I analysen indgår henholdsvis personer, der har kørt spirituspåvirket og på et tidspunkt modtaget en strafferetlig afgørelse for overtrædelsen (Nicklas, Sara, Halfdan, og Admir), og personer, der har kørt spirituspåvirket, men aldrig modtaget en strafferetlig afgørelse (Filip, Thue, Halima og Said). Det er således personer, der jf. *afskrækkelsesteori*, har været genstand for den direkte oplevelse af straf og/eller den direkte oplevelse med undgåelse af straf. Eftersom fortællingerne fortælles retropektivt, kan personerne have en tilbøjelighed til at fremhæve og bearbejde de oplevelser, som efter hans/hendes mening tjener til at forklare, hvordan han/hun er kommet frem til sine nuværende opfattelse. Fortællingerne afspejler en diversitet, unikhed og særlig karakteristika ved hver enkelt person, der ikke er ens – dette til trods for at alle deler samme overtrædelse.

4.1 En påvirket vurdering

Spirituskørsel handler i sagens natur om, at en person fører, eller forsøger at føre et motordrevet køretøj, under påvirkning af alkohol. Den oplevet vurdering danner rammen om beslutningen, og det er da klart, at alle specialets informanter på forskelligvis tager fat og reflekterer over alkoholproblematikken og videre på følelsen af alkoholpåvirkning – eller måske snarere, manglen på samme.

Som bekendt er virkningen af alkohol individuel. I hvert enkelt tilfælde skal der derfor tages hensyn til faktorer såsom køn, legemsbygning, alder og så videre. Videre skal der tages hensyn til drikkemønsteret, idet der ved gentagen alkoholindtagelse kan opstå tolerance, hvilket vil sige, at der skal mere alkohol til for at virke, og før man føler sig egentlig beruset. At der er store individuelle forskelle på rusvirkningen, og at én og samme person kan opleve variation fra gang til gang, viser sig ligeledes i empirien. I denne sammenhæng peger et væsentlig empirisk fund på, at *følelsen af kontrol* i mange situationer influerer og går forud for beslutningen om at køre.

Både Sara, Halfdan, Nicklas, Filip og Said påpeger dette forhold som begrundelse for at have valgt at køre. Nicklas siger det eksempelvis på følgende måde:

”Jeg er supermand den aften. Jeg er fuld. Jeg har det helt vildt fedt. Der er sgu ikke nogen, der stopper mig. Jeg kan godt køre pænt, selvom jeg er påvirket. (...) Jeg har kontrol over det jeg laver. Fordi jeg kan ikke mærke at jeg... Altså at jeg er stiv. Jeg kan godt mærke at jeg har fået lidt, men det er ikke nok til at jeg sådan føler, at jeg ikke kan kontrollere at køre i bil”. (Nicklas:4)

I ovenstående udsagn er det interessant, at Nicklas – velvidende om at han har fået for meget at drikke – alligevel vælger at køre. Han er godt selv klar over en grad af påvirkning, men dog ikke så meget, at det skal afholde ham fra at køre. Han tager risikoen, fordi den oplevet evne til at køre er mere afgørende og/eller fremtrædende end faren for at skade sig selv og andre. Beslutningen har således ingen direkte tilknytning til promillegrænsen, men handler snarere om *den subjektive baseret vurdering*.

Eftersom vurderingen er bundet til den enkeltes subjektive vurdering, og involverer et skøn over egen påvirkning, er der plads til fejl. Det gør sig eksempelvis gældende ved to af specialets informanter, hvis fejlvurdering af egen påvirkning ledte til overtrædelse af færdselsloven §53, der videre førte til opdagelse af politiet. Både Sara og Halfdan fortæller i forbindelse med deres respektive anholdelser, at de i gerningsøjeblikket *ikke følte sig fulde*. Udsagnet er med et perspektiv som rutineaktivitetsteorien vigtigt, idet følelsen illustrerer en side af spirituskørsel som fænomen, der ikke kan forklares. Fordi spiritusbilister langt hen ad vejen ikke har været motiveret til at begå en lovovertrædelse, betyder det således, at teorien (i tilfælde hvor personer ikke mener, at de har kørt spirituskørsel) på sin vis kommer til kort. For begge informanter blev der derfor ikke forinden kørslen taget stilling til den netop tidligere indtagelse af alkohol (Sara:37) (Halfdan:81). Sara fortæller dog, at hun kunne forstå, hvis hendes promille var på 0,2 eller 0,3, da hun angiveligt havde drukket en øl og et shot. Hun havde ikke troet, at promillen var på 0,76, fordi hun selv *”følte at have fuld kontrol og altså ikke ville køre nogen cyklister eller fodgænger ned”* (Sara:38). Dette en udtalelse som hun efter nærmere eftertanke og under interviewet fastholder:

”Altså når jeg tænker tilbage igen, så tænker jeg stadig ”ved du hvad, jeg var fandme ikke særlig fuld” – det var jeg ikke. Overhovedet. Jeg følte mig komplet normal. Men jo, når jeg har set de her videoer og når man så får at vide, at når man har drukket så meget, og når du vejer så meget, og (...) når din promille er på nul komma et eller andet, så er det måske det her der sker. Så er det måske dit

syn, der måske bliver sløret, også sker der det her og det her. Så jo måske har jeg været, hvad hedder det... påvirket. Men jeg har bare ikke ku mærke det". (Sara:40)

Til trods for, at Sara ikke følte sig påvirket, kan man dog argumentere for, at hun desuagtet havde overvejet alkoholproblematikken i forhold til køre-egnethed. Hun beskriver selv, at hun kunne forstå, hvis promillen var 0,2 eller 0,3, hvilket illustrer at hun måtte have overvejet muligheden – om end det ikke var i sådan en grad, at der blev lagt flere tanker i problematikken. Der er sådan en vis form for fremstilling af spirituskørsel som kontrolleret handling, som angivet ved Fynbo, jævnfør. *problemfeltet.*

At alkoholpåvirkningen ikke bemærkes eller skænkes en tanke, kommer på samme måde til udtryk for Halfdan i tre ud af fire sager, hvor han er blevet stoppet af politiet for overtrædelse af reglerne om spirituskørsel (og promillekørsel, som det tidligere blev betegnet). Halfdan forklarer i relation til hans første gang i 1992, at han blev standset med en promille på 1,02 på vej hjem fra arbejde. Dengang Halfdan arbejdede i et værtshus, hvor forskellige former for shots lige var kommet frem. Han tænkte derfor ikke over alkoholindtagelsen, fordi *shots'ene smagte af sodavand* (Halfdan:76). I forbindelse med to andre episoder, henholdsvis i 2010 og 2012, angiver Halfdan lignende årsag; *at han ikke følte sig fuld* – dette om end han blev standset med en promille på 1,22 og 0,65 (Halfdan:77). For både Halfdan og Saras fortælling om spirituskørsel, er det værd at nævne, at de flere gange har kørt påvirket uden at blive stoppet af politiet (Sara:39) (Halfdan:79). Jævnfør *afskrækkelsesteori*, har de altså haft flere direkte oplevelser med undgåelse af straf, hvilket kan have haft en betydning for den oplevet sandsynlighed for at blive opdaget, og dermed den adfærd og holdning som de forinden kørslen kunne have haft. Sara fortæller selv, at hun var i en periode, hvor hun var *"sådan meget ligeglad. Du ved (...) sådan YOLO; you only live once."* (Sara:42), hvilket er meget sigende for den "mentalitet" og laissez faire indstilling, som Sara i store træk tager beslutningen om at køre på baggrund af. Hun omtaler i relation hertil en episode med spirituskørsel, hvor Sara ikke havde kontrol over bilen, hvilket gik op for hende under kørslen, fordi turen var tæt på at ende galt: *"jeg var ved at køre ind i nogle mursten som jeg simpelthen ikke havde set, men jeg nåede eller personen ved siden af mig nåede at tage rattet. Også tænkte jeg 'waauuw, det kunne virkelig have endt galt'. Også tænker man ikke mere over det, også fortsætter man bare."* (Sara:40). Ifølge Sara, planlagde hun ikke dagens gang på forhånd, men tog bare tingene som de kom, hvilket på samme vis gjaldt kørsel og alkohol: *"det var bare 'go with the flow', hvor vi århh; vi er i byen nu, så nu drikker vi bare. Okay fin nok. Nu skal vi hjem, fuck det, vi tager bare chancen. Jeg kører bare hjem"* (Sara:44). Laissez faire-indstillingen gennemsyrrer altså i høj grad Saras beslutningsgrundlag.

For nogle trafikanter kan det være vanskelig uden videre at afgøre, om man er påvirket i sådan en grad, at man ikke kan køre. Dette gør sig blandt andet gældende ved en episode, som Filip under interviewsituationen bliver mindet om af hans kammerat, Thue, der også er til stede under interviewet. Inden interviewstart havde Filip blot én oplevelse med spirituskørsel i tankerne. En oplevelse, hvor Filip havde været så stiv, at han havde kørt hjem på sin motorcykel, uden hjelm og i bar mave, fuldstændig upåagtet af den farlige situation og risiko han har udgjort. Filip beskriver selv sin tilstand som værende så påvirket, at han var over det punkt, hvor han *overhovedet havde lyst til at vurdere det* [påvirkning] (Filip:32). Det viser sig dog, som interviewet udspiller sig, at Filip har mere end én oplevelse med spirituskørsel i bagagen. En forglemmelse, som Filip under interviewet får dårlig samvittighed over, fordi han holdningsmæssigt tager kraftig afstand fra spirituskørsel. Han siger til dette – med en vis form for humor; *”fuck mit liv.. Hehehe.. nu er jeg sådan en benhård kriminel. Kriminel bikertype”* (Filip:29). Hvad angår den ”glemte” episode, havde Filip aftenen/natten før drukket sig så fuld til en fest, at han var gået kold på en vens sofa. Idet han vågner, vil han virkelig gerne hjem, hvorfor han overvejer situationen og sin egen tilstand. Han vurderer på baggrund af, at han har fået sovet (blot fire timer), at han godt kan køre. Filip indser dog på vejen og efter en tur på McDonalds, hvor han taber sin milkshake ud over bilen og hans fødder, fordi han glemte at holde fast på bægeret, at han måske havde underestimerede egen påvirkning (Filip:28). Han siger i den sammenhæng, *”da jeg tabte den milkshake, at jeg ligesom fandt ud af, at jeg var fuldstændig skør lige nu. Jeg kan slet ingenting”* (Filip:30). Filip vælger dog alligevel at køre videre og hjem, skønt han i det øjeblik var velvidende om egen fejlbedømmelse af situationen. Hvad episoden demonstrer, er således den modstand mod at erkende realiteterne, som nogle førere kan have, hvad angår stillingtagen til den mere *kognitiv, objektivt baserede vurdering*. Filip vælger at køre dagen derpå, efter en vurdering af søvntimer, hvilket kan forstås som den forbrænding han mener har fundet sted, efter en nattesøvn på fire timer. Det kommer dog frem, at vurderingen har været fejlagtig, hvorfor han har overtrådt færdselslovens §53 om spirituskørsel. Et interessant aspekt som episoden da afspejler er, at muligvis flere trafikanter har kørt spirituskørsel, uden selv at være bevidst om det. Fordi bevidstheden om alkoholpåvirkning ikke er fremtrædende dagen efter en druktur, og fordi overbevisningen om kontrol over køretøjet er på spil, tvivler man ikke på egen køreevne, hvorfor man ej heller tænker at køre (eller have kørt) spirituskørsel. Filips påmindelse om endnu en spirituskørsel i bagagen kan sådan antages, at være en forklaring på, hvorfor der eksisterer et mørketal omkring spirituskørsel. Mørketallet gør sig eksempelvis også gældende i interviewet med Said, som er specialets eneste informant, der ikke tilstår at have kørt over den tilladte grænse. Han fortæller, at

have kørt med alkohol i blodet flere gange, men siger samtidig, at det altid har været under kontrolleret forhold og med en bevidsthed om, at promillen var under promillegrænsen. Spurgte ind til, hvordan han kan vide dette, når han trods alt har fået lidt indenbords, beskriver han det som en *kropsfornemmelse*, som han kan mærke og uddyber: ”*selvfølgelig ved man også hvor meget man har drukket og hvor meget man ikke har. Hvor stærke drinksene er. Der laver man lidt plus og minus regnskab*” (Said:92). Iøjefaldende ved Said er altså den kalkulation af mængden af indtagen alkohol i forhold til parametre såsom forbrænding, alkoholkoncentration med mere. Denne vurdering kan siges at stå i en mere indlysende sammenhæng med den fastsatte promillegrænse, hvilket er interessant, taget i betragtning af, at Said siger, at han føler, at han kan klare rigtig meget alkohol, og at der skal meget til før hans promille stiger og han bliver fuld (Said:93). Said fortæller i den forbindelse, at han cirka drikker en gang om ugen, hvorfor hans krop vænner sig mere og mere til alkohol. Dette betyder, at hans tolerancegrænse presses (Said:95). Med hensyn til aldrig at have overtrådt den tilladte promillegrænse, fastholder og hævder Said sin uskyld gennem hele interviewet. Han begrundet sit synspunkt med, at *han ved, hvor han har sig selv* – forstået som en meget afslappende type, der går op i antallet i timer han sover, hvor meget han arbejder, hvor meget han belaster sin krop og så videre (Said:96). For at tydeliggøre sin opfattelse af ham som en ansvarlig mand, der er i kontrol og bevidst om egen promillegrænse, nævner han flere episoder, hvor han har efterladt sin bil i byen og i stedet taget en taxa hjem, fordi han har været for fuld. I interviewet bliver der gjort meget ud af at fortælle, at: ”*man skal være ærlig overfor sig selv; [og] om man har fået for meget eller lidt*” (Said:97). Kørekortet har en stor værdi i Saida hverdag, hvorfor han ikke mener at det er værd at tage chancen. Det er påfaldende, at Said i den grad tager afstand fra at have kørt spirituskørsel, men siger samtidig i slutningen af interviewet, at han bliver mere sikker, når han kører i beruset tilstand:

”*Jeg er faktisk ligeså kold [når han drukket lidt], som når jeg kører til hverdag. Det er først når man tænker over det, at man begynder at gøre sig selv utryg (...) så skal man jo ikke sætte sig bag rattet. Man skal være sig selv, som det var en almindelig dag, hvor man ikke har fået noget. Det er faktisk der jeg kører bedst*” (Said:101)

Spørgsmålet er da, hvad kan udledes af ovenstående ytringer? Én udlægning er, at han forsøger at neutralisere sin egen overtrædelse. Ved ikke at erkende over for sig selv, at han måske har drukket mere end det tilladte, opfatter han som konsekvens heller ikke sig selv som værende en spiritusbilist. Ergo er han i hans egen optik ikke en spiritusbilist. Said hævder, at være den perfekte kører, og fortæller i den sammenhæng, at hvis vi slukker for vores lydoptagelse eller sætter den på lydløs, at

han faktisk har kørt i bil siden han var 13 år gammel (Said:98). Dette taget i betragtning, kan følelsen af kontrol når spiritus er indtaget, altså have en sammenhæng med en overdrevet tiltro til egen køreevne.

I modsætning til Said, Nicklas, Halfdan, Sara og Filip, der enten ikke har overvejet alkoholproblematikken eller underestimerede egen påvirkning, adskiller Halima og Admir sig i deres fortælling, fordi de forinden køreturen ikke havde været i tvivl om, hvorvidt de var påvirket. Begge informanter er velvidende om egen påvirket tilstand, men vælger til stadighed at køre. De tager dog deres forholdsregler ved selve det køretekniske i forhold til fart samt bilens placering på vejen. Halima fortæller i denne forbindelse, at hun var i hendes ”fulde tilstand, men ikke fulde, fulde tilstand” (Halima:56), hvorfor hun valgte at køre langsomt: ”*jamen jeg blev jo nød til at køre langsomt, jeg tør ikke at køre så hurtig, for jeg kan godt mærke, jo hurtigere der går, jo mindre kan min hjerne følge med. Så jeg kørte bare langsomt*” (Halima:51). Om den episode, hvor Admir bliver standset af politiet med en promille på 2,10, medgiver han ligeledes, at følelsen af kontrol over bilen nok ikke ville være til stede, hvis han havde kørt hurtigt. For at undgå at ramme kantsten, ødelægge bilens fælge eller andet, valgte han derfor at køre langsomt og midt på vejen (Admir:65). Om end Admir er blevet pågrebet i at køre spirituskørsel én gang, afholder det ham ikke fra at være mere påpasselig og gøre det igen. Admir lader sig ikke så let afskrække, og fortæller, at han for nyligt og efter episoden med politiets pågribelse, desuden har kørt ind i en grøft, fordi han var lidt stiv. Han angiver at have drukket fem eller seks genstande af whisky blandet med isterninger, hvilket kan være årsagen til, at han fejlbedømte et sving (Admir:75-76). Til denne historie siger han med et grin, og et skuldertræk: ”*Hvad skal jeg gøre? Jeg har smadret mange af mine biler*” (Admir:76). Admir's kropssprog og ligeledes hans ytring viser, hvilken ligegyldighed og skødesløshed Admir tillægger handlingen; at køre spirituspåvirket. Ligesom Said, mener Admir at han kan drikke en del alkohol, før en egentlig påvirkning kan mærkes. Han er vant til at drikke, og drikker gerne et enkelt glas whisky efter fyraften. Admir kunne derfor godt være vant til at køre med alkohol i blodet – måske omkring grænsen – om end det ikke blev udtalt eksplicit udtalt i interviewet. Han siger følgende, der giver anledning til at tro det:

”*Normalt kører jeg aldrig, når jeg er så stiv [om den episode, hvor han blev standset med en promille på 2,10]. Altså en promille på 1,0 er jo ikke særlig meget (...) Det er lidt forskelligt fra hvordan kroppen er, og om man er vant til det eller ej, men en promille på 1,0 for mig er ingenting. Altså jeg kunne sagtens drikke to øl og det er en promille på 0,5. Altså hvem bliver stiv af to øl. Det er da ikke nogen der gør.*” (Admir:73)

Specielt ved Admir er, at han har en omfattende kriminel historik. Dette er en tydelig identifikation for ham, hvilket illustrer allerede inden interviewet om spirituskørsel rigtig er påbegyndt. Under interviewet fortæller han begejstret om hans "kriminelle bedrifter", hvilket er vold mod politimand, million bedrageri og at han var bande relateret. Det at have kørt spirituskørsel er derfor ikke noget, som Admir betragter med fortrydelse (udover den økonomiske straf det har forårsaget) eller noget "der fylder" med flere overvejelser.

Det er tydeligt, at alle specialets informanter adskiller sig fra hinanden med hensyn til overvejelse af alkoholindtag og køre-egnhed. Forinden køreturen overvejer og vurderer nogle af informanterne alkoholproblematikken, mens andre ikke reflekterer over muligheden for, at de kører spritkørsel. Det spænder altså fra en tydelig bevidsthed om påvirkning til overhovedet ingen fornemmelse af påvirkning.

For så vidt angår årsag til kørsel, har specialets informanter ét element til fælles; nemlig et nu-og-her behov, der skal indfries. Dette vil næstkommende tema omhandle.

4.2 Målet helliger midlet

Det viser sig i empirien, at spirituskørsel kan opstå i forskellige situationer og under flere sammenhænge. Muligheden for at spirituskørsel kan forekomme, er influeret af rammen for alkoholindtagelse. Hermed forstået, at omgivelserne muliggør og tilskynder den kriminelle handling. Det er gennemgående for specialets informanter, at de på hver sin måde tilskriver situationen en mening. Af den grund er det væsentligt at belyse konteksten, samt på motiverne bag spirituskørsel (formålet med kørslen), fordi det viser sig i det empiriske materiale, at forskellige behov findes vigtigere end hensynet til færdselssikkerheden.

At spiritusbilister, som ved specialets informanter, tilsidesætter det moralske aspekt (at bringe andre i fare) handler om, at de prioriterer og orienterer sig mod et behov, der skal indfries i den øjeblikkelige situation. Disse behov kan anskues som værende motivationen for lovovertræderen. For at realisere lovovertrædelsen skal adgangen til et køretøj være tilgængeligt, herunder *egnet mål*, jævnfør *teorien om rutineaktiviteter*. Det er blandt andet den faktor, i samspil med *fraværet af egnet vogter*, der influerer på valget og motiverer den enkelte til at overtræde færdselslovens §53 i den aktuelle situation. Halima udtrykker følgende, der opsummerer det påtrængte behov i den påvirkte tilstand: "*Det er jo fordi man er stiv. Det er jo fordi [at] man har drukket, at man ikke tænker længere, du ved, end den situation man er i. Man skal bare fra a til b.*" (Halima:48)

4.2.1 Situationens betingelser

For flere af specialets informanter er det kendetegnet, at det er den spontane begivenhed eller sammenkomst, der har ført til spirituskørsel. Det er oftest i sammenhænge, hvor alkoholindtaget har været ikke planlagt og ikke overvejet, men bare noget som er sket i øjeblikket. Det er situationens udfoldelse og elementerne herunder, der har været på spil, når beslutningen om at køre i påvirket tilstand er blevet truffet.

Om den aften der førte til Nicklas' anholdelse, fortæller Nicklas, at han var blevet inviteret til en forfest hos en kammerat. Planen var, at de skulle drikke lidt inden byen. Nicklas planlægger ikke at skulle være i byen i særlig lang tid, fordi han dagen efter skulle møde på arbejde. Efter indtagelse af tre til fire øl, vælger Nicklas at køre ind til byen, selvom afstanden var kort ind til byen. Om dette valg, siger han *"allerede der var første fejl ligesom lavet"* (Nicklas:3), hvilket indikerer, at han allerede der, havde overtrådt den tilladte promillegrænse (men uden at blive opdaget). Som aftenen i byen udvikler sig, vælger Nicklas' kammerater at splejse om en flaske vodka med tilhørende sodavand/juice. Nicklas vælger at gå op til baren for at købe en øl, fordi han muligvis var klar over hvad det ville føre til (stærkt påvirket tilstand), i tilfælde af at han tog del i vodkaen. Som Nicklas fortæller det, bliver han pludselig grebet af stemningen, og angiveligt uden han selv er klar over det, begynder han at være *"med på den der flaske vodka, [hvilket] ender med, at de får en halv vild aften. Armene over hovedet, og flyver rundt og har det helt vildt"* (Nicklas:3). For Nicklas vedkommende er det interessant, at han allerede i byen, var klar over, at det måske ikke var hensigtsmæssigt at køre i påvirket tilstand. Her siger han: *"men klokken 12, der tager jeg så en beslutning om, okay. Jeg kører ikke hjem eller noget, fordi at... Ja det ville være dumt og uansvarligt og alt det der. Alle tankerne der kører igennem der"* (Nicklas:3). Så selvom princippet om det moralsk forkastelige strejfer Nicklas' tanker, får alkoholen ham på andre tanker. Videre på aftenen, det vil sige tre timer senere, vil Nicklas' venner gerne hjem. Nicklas siger i den forbindelse, at han ikke kan huske om han tilbød sine venner at køre hjem for at være hjælpsom, eller om han bare ville sætte sine venner af på vejen (Nicklas:3). Han mener dog, at deres tilstedeværelse på en eller anden måde må have haft en betydning:

"Jeg siger ikke, [at] det var gruppe pres eller noget, men man føler bare lidt, at okay, nu er jeg sammen med drengene, nu skal der ske noget, og så kan jeg sgu godt lige køre dem hjem eller et eller andet. Det sker der ikke noget ved. Havde man været alene, så havde man nok ikke gjort det. Det tror jeg ikke". (Nicklas:8)

Hvad ovenstående illustrerer er, at den oplevede sociale situations udfoldelse tilskynder Nicklas til at overtræde loven. Som teorien om *den situationelle kriminalitetsforebyggelse* foreskriver det, kan man argumentere for, at Nicklas påvirkes rationelt af situationens natur; enten ved at han i situationen føler sig forpligtet til at køre vennerne hjem eller ved, at vennerne – uden det bliver italesat – har en forventning om, at Nicklas kører dem hjem. Med 'rutineaktivitetsteoretiske briller' kan der videre udledes, at Nicklas' venner ikke formår at agere som egnede vogtere. Men derimod som elementer, der indirekte motiverer og måske ubevidst fremskynder ham til at køre i påvirket tilstand, og dermed bryde loven. Nicklas siger her om hans medpassagerer; *"de var udmærket klar over, at jeg havde drukket inden de satte sig ind i bilen. Jeg tror ikke der har været en dialog omkring det eller noget"* (Nicklas:7). Nicklas, der udtrykker altid at have været meget øm over for sine biler, vægtede at bilen skulle med hjem: *"jeg kan huske den bil der, den skulle ikke bare stå der for sig selv sådan. Så jeg kan huske at jeg tænker på et tidspunkt, den her bil også, den skal også bare med hjem"* (Nicklas:13). Man må derfor formode, at den fornødne motivation har været til stede. Fordi bilen har været tilgængelig, er den fysiske mulighed eksisterende, hvilket gør den kriminelle beslutning lettere at sige ja til.

Som ved Nicklas, bliver Said i forbindelse med en planlagt bytur påvirket af situationens spontane udvikling. Forinden den påtænkte bytur blev der nemlig lavet en intern aftale mellem Said og hans ven om, at vennen tager ansvaret for at køre hjem fra byen, og derfor ikke skal indtage alkohol. Dog bliver aftalen brudt af vennen, da han alligevel vælger at indtage alkohol i store mængder. Da der opstår tumult i byen og Said's ven bliver beruset, beslutter Said i situationen at tage ansvaret for at køre sin vens bil hjem. Said forklarer, at han gør dette for at hjælpe sin ven, da vennen skulle bruge bilen til at møde på arbejde næste morgen (Said:90,91). På vej hjem bliver Said standset af politiet, der beder ham om at puste i alkometeret. Her viser det sig, at Said's promise er på 0,2 (Said:94), hvilket er under den lovgivningsmæssige grænse. At Said ikke har overtrådt promisegrænsen i ét tilfælde, hvor han faktisk blev standset af politiet, bruges som argument i andre situationer til at vise, at han rent faktisk har den kropsfornemmelse i forhold til alkohol, som han hævder at have (Said:92). Vi som forskere oplevede dog, at han var tilbageholden, modstridende og meget opmærksom på, at der blev optaget og deraf hvordan han blev fremstillet, hvorfor vi har medtaget ham i analysen. Adspurgt om Said har andre historier, griner han nemlig lidt genert og siger: *"ja, det går ikke jeg bliver busted. Hahahah"* (Said:99). Said siger grinende, at han vil fortælle sin historie, hvis vi slukker for lydoptagelsen. Der bliver grint mellem Said og os som interviewere, hvorefter Said alligevel starter med at fortælle sin historie, velvidende om, at lydoptagelsen ikke bliver slukket. Said fortæller,

at han for en måned siden har været til sin fætters bryllup i København. I anledning af bryllupsfesten fortæller Said, at have indtaget cirka halvanden flaske vodka i tidsrummet 17.30 - 22.30. Said er af den opfattelse, at han er *"meget klar i hovedet"* og ikke nær så påvirket som hans venner (Said:99). Said angiver, at han og hans venner i tidsrummet 02.00-03.30 beslutter sig for at tage videre på deres hotel, der blot ligger 1 kilometers afstand fra bryllupslokalet. Selvom Saids venner *op til tusind gange* verbalt forsøger at forhindre ham i at køre, insisterer Said alligevel på at have bilen med, hvorfor han svarer vennerne med et: *"fuck det, jeg er ikke fuld"* (Said:100). Her kan man altså argumentere for, at Saids venner til en vis grad forsøger at fungere som egnede vogtere ved at råde ham til ikke at køre, *jævnfør rutineaktivitetsteorien*. De var dog ikke tilstrækkelig vedholdende, idet det ender med, at de slutter sig kørslen. At Said ikke føler sig fuld efter indtagelse af halvanden flaske vodka, finder vi højst usandsynligt, og i den grad i konflikt med hans tidligere udsagn om hans klare kropsfornemmelse og maks. to genstande ved bilkørsel. Spurgt uddybende ind til, hvorfor Said bare måtte have bilen med hjem, kommer Said med et interessant svar. Han tilkendegiver nemlig:

"Jeg var bare stædig. Jeg følte ikke, [at] jeg var fuld på nogen som helst måder (...) Jeg tænkte, at vi næste dag ikke skulle stå op og hente den bil, fordi vi skal tilbage til Jylland igen, og det var så fordi vi ikke skulle gå (...) Det var en meget kort strækning. Det var faktisk en lige vej. Der er slet ikke trafik." (Said:101)

I overstående citat kan der tolkes, at Said ligesom Nicklas i den aktuelle situation, i høj grad vægtede at få bilen med. Han prioriterede dette, fordi han gerne ville undgå at hente bilen morgenen efter, trods den korte afstand. Modsat Nicklas, forsøgte Saids venner at nedtrappe hans motivation for at køre i påvirket tilstand. Dog havde det ikke en effekt på Saids beslutning, da han i situationen ikke følte, at han var beruset, fordi stemningen til brylluppet var god og fordi Said dansede så meget til festen, at han var overbevist om, at han havde forbrændt alkoholen (Said:102).

Såvel som for Thue og for Said, medgiver Halfdan det at få bilen med hjem som værende af betydning. Adspurgt om Halfdan ikke tænkte på, at der var en risiko for at blive standet igen, nu hvor han var blevet standset flere gange før, svarer han: *"Ja (...) Men man vil også gerne have bilen med hjem"* (Halfdan:78). I Halfdans tilfælde skal behovet for at få bilen med hjem ses i sammenhæng med, at han ikke føler sig fuld. Han er på arbejde, og står ikke intenderet og drikker sig fuld. Spirituskørsel sker, fordi han i løbet af en arbejdsdag får en *bette* genstand her og der (Halfdan:78), hvilket leder til overskridelse af den tilladte promillegrænse. Alkoholindtagelse fremtræder ikke som et problem, da det er den oplevede kontrol: at han er i stand til at køre, der kommer til syne. Halfdan kører ikke

intenderet spirituskørsel, men det er snarere udfaldet af en automatisk og ubevidst handling, hvilket Halfdans seneste episode med spirituskørsel på knallert ligeledes illustrer. Her beskriver Halfdans spirituskørslens opståen ved, at han spontant blev ringet op af en ven, der befandt sig på et værtshus og havde brug for økonomisk hjælp. Halfdan tager derfor hen til værtshuset og indtager i den forbindelse angiveligt to små genstande, hvorefter han beslutter sig for at tage hjem på hans knallert. Halfdan når ikke at køre særlig langt før han ser blå blink og bliver standset af politiet. Politiet beder Halfdan om at blæse i alkometeret, hvortil hans promille viser sig 0,65. Dette giver ham et års betinget frakendelse af kørekort i bil, og et års betinget frakendelse på knallert (Halfdan:80). Halfdan udtrykker her: "*jeg tænkte overhovedet ikke på, at jeg var fuld eller noget som helst. Nej, det eneste jeg tænkte på, at jeg skulle hjem og lufte hund.*" (Halfdan:81).

I det empiriske materiale er Halfdan ikke den eneste informant, der ikke tænker over at være påvirket af den indtagne alkohol. Her kan paralleller drages til Sara, der ligesom Halfdan, ikke tænker på noget overhovedet, men blot sætter sig bag rattet uden at gøre sig nogle overvejelser. Om anledning til byturen med vennerne, fortæller Sara: "*Det var bare en ligegyldig aften. Det var bare nærmest; skal vi tage i byen, jo, fuck det, det gør vi bare*" (Sara:37). Som byturen udspiller sig fortæller Sara, at hun vil hjem efter to timer og to genstande. Sara fortæller i den forbindelse, at én af hendes venner faktisk tilbyder at køre bilen. Hun tillader dog ikke venen at køre, fordi han var "*for fuld*", hvilket han godt selv var klar over, men er angiveligt ligeglad med (Sara:42). Sara vurderer derfor at det er bedst, at hun kører, eftersom hun ikke føler sig påvirket. I denne situation kan man med rutineaktivitetsbriller udlede, at Sara agerer som en egnet vogter over for hendes ven. Sara bliver dog standset af politiet, og anholdt for spirituskørsel, idet hendes promille viser sig at være på 0,76 (Sara:37).

4.2.2 Det mindst dårlige valg

I relation til de givne situationers spontane forløb er et interessant empirisk fund, at valget om at køre er tilskyndet af, hvad man kan kalde "*det mindst dårlige valg*". Hermed forstået, at valget om at køre spirituspåvirket er influeret af, at det i den givne situation føles som det mest sikre valg eller den bedste mulighed af en række dårlige. Halima tilkendegiver det på den måde, at hun hellere selv ville køre end lade en anden fuld person køre, fordi hun var *den mest ædru* i selskabet (Halima:50). Denne udtalelse er i samme stil med Said, der siger, at han var "*den der var mindst ramt af vennerne*" (Said:100) og Sara, hvis venner og medpassagerer "*havde drukket mere end hun havde*" (Sara:42). Til trods for at Halima føler, at hun bedre kan kontrollere bilen end de andre fyre, siger hun samtidig, at hun heller ikke følte sig helt sikker i situationen:

”Altså jeg var usikker, ja jeg kunne godt mærke, du ved, at det svinger lidt, og jeg kender jo ikke vejene. Det var i København. Det var ikke min egen hjemby, forstår du? Så jeg kunne godt mærke, at jeg følte mig ikke tryk i det” (Halima:56).

På baggrund af citatet kan det altså siges, at beslutningen om kørslen var præget af ambivalens, både fordi hun var velvidende om påvirkning, men også fordi hun ikke havde kendskab til vejene i indre København.

På samme måde som Halima, er Thue ikke i tvivl om, at han har drukket mere end det tilladte. Thue er dog modsat Halima ikke usikker på ruten hjem, hvorfor ambivalensen ikke skyldes manglende kendskab. Tværtimod tilskynder kendskabet til vejen Thue til at køre.

Om Thues første episode med spirituskørsel, fortæller han, at det skete en fredag morgen tilbage i august 2016. Her havde han et sommerarbejde hos en bager. Thue møder på arbejde om aftenen klokken 21.00 og får fri klokken 04.00 om morgenen. For at gå weekenden i møde drikker Thue sammen med sine kollegaer nogle fyraftensøl. Thue indtager angiveligt tre til fire øl, og siger i den forbindelse, at det er *alt, alt for meget* i forhold til hvad man må (Thue:15). Han er altså allerede velvidende om, at han har drukket mere end hvad loven tillader det, inden han sætter sig bag rattet. Som køreturen forløber sig, bliver Thue faktisk standset af politiet. Standsningen er dog uden foretagen af alkoholtest, hvilket må skyldes, at politiet ikke fatter mistanke. Thue slipper med skrækken, men det forhindrer ham ikke i at køre igen. Thue har nemlig endnu en episode med spirituskørsel i bagagen, der ligger i forlængelse af den første. Den anden episode med spirituskørsel sker i forbindelse med Thues sidste arbejdsdag hos bageren. Dagen falder sammen med en såkaldt markedsdag inde i byen, hvor der bliver drukket en masse bajer, og Thue vælger i anledning, at tage derhen med hans kollegaer.

”Også kommer vi ind til byen, og så går der lidt, lidt vildt for sig, jah, ikke meget vildt for sig, men vi fik i hvert fald et par øl indenbords. Jeg gjorde i hvert fald. Vi fik ikke ligeså meget som de andre, men jeg nåede også at blive fuld”. (Thue:17)

Inden Thue sammen med hans kollegaer tog hen til markedsdagen, havde han en forventning om, at han blot skulle drikke én øl. Han bliver dog grebet af stemningen og hertil for fuld til at køre, hvilket han påpeger som *”(…) det [at få mere end én] er det der typisk sker, og det er det der er så fucking dumt”* (Thue:17). Medvirkende til, hvorfor Thue ender i den givne situation, forklarer han, at han

gerne vil afslutte jobbet hos bageren på en god måde, fordi at han nu skulle videre til en anden by for at læse.

I de to tilfælde af spirituskørsel, som Thue har erfaret, giver han udtryk for at have følt sig ”nødsaget” til at køre (Thue:16). Det skyldtes, at han i begge situationer har lånt sin moders bil til kørsel. I begge situationer har moderen skulle bruge bilen til at køre på arbejde, og Thue har derfor følt sig nødsaget til at få den med hjem, fordi ellers var moderen ”*ligesom fuckt*” (Thue:16). Han siger her om formålet med kørslen:

”Hvis ikke jeg var hjemme med den bil, så vil hun rive hovedet af mig. Det mener jeg virkelig. Det er også et gensidigt ansvar man har, ikke. Jeg fik lov til at låne den, og når hun så skal bruge den, så skal hun også have den”. (Thue:17)

Det kan tolkes, at Thues beslutning om at køre i påvirket tilstand hviler på en afvejning af fordele og ulemper i forhold til at bringe og ikke at bringe bilen med hjem til hans mor. Thue betragter valget om at køre som ’det mindst dårlige valg’, fordi hvis han ikke kører, så er der problemer med moderen. Han føler et ansvar og en forpligtelse til at aflevere bilen tilbage, og ifølge den *situationelle kriminalitetsforebyggelsesteori*, har dette været et afgørende element i forhold til Thues involvering og fortsættelse af overtrædelsen.

I modsætningen til Thue, føler Admir hverken et ansvar eller en forpligtelse overfor andre. For Admir drejer sig blot om hans trang til at komme hjem og sove i egen seng. Hans episode med spirituskørsel (med politiets opdagelse som følge), sker i anledning af hans hjemkomst fra ferie i Bosnien, hvor hans venner holder en privat velkomstfest. Hen imod natten vil Admir og hans venner gerne hjem. Der bliver sådan diskuteret, hvordan dette skal ske: hvorvidt der skal bestilles en taxa eller om Admir skal køre. Admirs venner giver i situationen udtryk for, at de er ”*al for stive*”, og at det er bedst at bestille en taxa. Admir er uenig og insisterer herpå, at han sagtens kan køre, da afstanden blot er på halv anden kilometer. For Admir virkede det unødvendigt at vente på en taxa, fordi han var så træt, at han bare gerne ville hjem og sove. Han er så motiveret til at begå overtrædelsen, at han overfor sine venner siger: ”*fuck taxa, det ligger alligevel her, jeg skal nok hurtigt trykke den også er vi hjemme*” (Admir:61). Admirs udsagn illustrerer således, hvordan Admir vælger at ignorere sine venner som egnet vogtere. I lighed med Said, påvirkes Admir ikke af, at hans venner fraråder ham at køre. Hans behov for at komme hurtigt hjem vægtes højere end deres holdning. Eftersom vennerne ikke er tilstrækkelig overbevisende til at forhindre Admir fra at køre, bliver de i stedet til medpassagerer, der bliver til delagtige parter af hans §53 overtrædelse. Det illustrerer ydermere, at

behovet for at komme hjem og sove, samt den korte afstand til hans hjem, overskygger det socialt uacceptable i spirituskørsel.

Præcis som Admir, begrundet Filip hans spirituskørsel på motorcykel med et påtrængende behov for at komme hjem:

”Jeg ved ikke om i kender det der med, når man er mega stiv, så nogle gange, så får man bare den der: Jeg SKAL [vores markering] bare hjem. Altså jeg skal ikke sove ved nogen, jeg skal ikke noget som helst, jeg skal bare hjem, og jeg er ligeglad med om jeg har bare tæer eller om jeg har tøj på eller noget. Jeg skal bare hjem.” (Filip:23)

For Filip betyder den pludselige trang til at komme hjem, at han tilsidesætter en række aspekter. Først og fremmest hans egen sikkerhed, dernæst medtrafikanter og de blødetrafikanter sikkerhed. Derudover fortæller Filip med et gran humor, at han på en eller anden måde også lade sine venner i stikken, når han er fuld: *”Men det er generelt bare en ting, når jeg er fuld. At du kan være virkelig party, og så lige pludselig, så kommer den der. Jeg skal bare hjem. Du bailer bare. Du laver bare ålen” (Filip:35).* For Filip er alkoholpåvirkningen nogle gange så markant, at den ligefrem overtager hans krop og handlinger. Forstået på denne er det alkoholen, der i nogle sammenhænge styrer Filip – og ikke omvendt.

Den markante alkoholpåvirkning som Filip er underlagt, viser sig tydeligt sommermorgen i 2012, hvor Filip beskriver en spontan bytur, der ledte til én af hans to oplevelser med spirituskørsel. Her fortæller han, at spirituskørslen skyldes et tilfældigt sammenfald af et tilgængeligt køretøj og en svær grad af alkoholpåvirkning (Filip:25). Et sammenfald som normalvis ikke er sandsynligt for Filip, fordi han benytter sig af andre transportmidler såsom cykel, taxa, bus eller på gåben. Som situationen udspiller sig, kører Filip på sin motorcykel, så fuld at han hverken har trøjen eller hjelmen på. Hertil beskriver Filip sin selvopfattelse i den givne situation: *”Supermanden der skal prøve grænser af. Du ved, jeg kan klare alt.” (Filip:25).* Adspurgt om Filip havde gjort sig nogle overvejelser forinden kørslen, svarer han, at det ikke var tilfældet i situationen, eftersom han var så påvirket. Filip finder det selv meget skræmmende, at han har kørt spirituskørsel, fordi han altid har været stærk modstander af spirituskørsel. Filip bebrejder sig selv, og siger i den forbindelse:

”Jeg har tænkt over det, fordi jeg var sådan skuffet over mig selv. Jeg tænkte, hvad sker der, hvis jeg er fuld en anden gang i byen, og har min motorcykel med. Fordi jeg har lige købt en ny motor faktisk.. Så hvad sker der, hvis jeg ligesom er fuld. Men jeg tror.. jeg tror der ligesom er sket noget.

Altså jeg tror.. Det var også lidt.. Jeg blev også lidt afskrækket. Altså dagen efter, der tænkte jeg.. Det er faktisk ikke særlig fedt, det her. Jeg havde det ikke særlig godt. Så jeg tror, at.. jeg tror ikke jeg vil gøre det igen. (Filip:27).

For Filip har det været uundgåeligt ikke at bryde loven, fordi som rutineaktivitetsteorien foreskriver det, har alle faktorer været tilgængelige. Det vil sige målet om at komme hjem (motivationen), midlet til at komme hjem (motorcyklen) og fraværet af egnede vogter (at der hverken har været politi/venner til at forhindre ham).

4.3 Straf og opdagelsesrisiko

Set i lyset af den seneste vejkantsundersøgelse, der viste at gennemsnitlig 10.000 bilister kører spirituspåvirket på vejene hver dag, og antallet af fældende afgørelser, ifølge Danmarks Statistik, gennemsnitlig er på 7421 i perioden 2012-2016, kan man argumentere for, at der eksisterer en forholdsvis begrænset risiko for at blive pågrebet af politiet. Som en del af at forstå spiritusbilisters beslutning om at køre, er det derfor væsentlig at fokusere på, hvordan specialets informanter forholder sig til politiets kontrol, indsats og sanktion i praksis. I et *afskrækkelsesteoretisk* perspektiv er den oplevet sandsynlighed for at blive opdaget af politiet mere relevant end, hvad den faktiske opdagelsesrisiko er, idet tanken beror på Thomas Theorem, der udtrykker; ”*når mennesket definerer en situation som virkelig, er den det i sine konsekvenser*”. Hermed forstået, at hvis spiritusbilister opfatter sandsynlighed for at blive opdaget som stor, så vil de næppe tage risikoen og køre.

Det empiriske materiale viser, hvordan politiets håndhævelse i trafikken og risiko for opdagelse tillægges forskellige grader af betydning.

Thue er den af specialets informanter, der eksplicit tillægger opdagelsesrisikoen og muligheden for at blive sanktioneret størst betydning forinden kørslen. Politiets tilstedeværelse – eller manglen på samme – er nemlig inkorporeret i hans beslutning om at køre påvirket, både første gang og anden gang (Thue:15 og 17). For Thue er vurderingen, desforuden nødvendigheden i at få den lånte bil tilbage til mor, baseret på, hvorvidt han plejer at se synligt politi i det bestemte tidsrum og i den specifikke lille by:

”Altså, politi kommer ikke på de små veje. Det gør de bare ikke. Du ser aldrig en patruljevogn, aldrig. Det mener jeg, altså det mener jeg virkelig. Aldrig. Det er meget sjældent, altså sandsynligheden for at det ligesom sker er meget, meget lille.” (Thue:18)

Det faktum at han aldrig har set en politibil på *de kanter*, som han siger, tilskynder ham til kørsel, da den oplevet sandsynlighed for at blive opdaget på den konkrete strækning er lig med nul. Adspurgt om han ville køre påvirket igen, hvis ikke det var i den mindre by, som han kender så godt, og i stedet i en større by, siger han: ”*er du sindssyg mand, det tør jeg aldrig. Jeg turde ikke engang gøre det i [den mellemby, som han bor i]*” (Thue:20). Afholdenheden er begrundet i, at politistationen er i nærheden, og at han hele tiden ser politiet patruljerer, og generelt i gadebilledet. Derudover føler Thue ikke, at han udgør samme fare for andre, fordi overtrædelsen har udspillet sig i et lille lokalområde midt på natten. Han kalder beslutningen om at køre dum, men ”*mindre dumt end at køre spirituskørsel i større by*” (Thue:22). For Thue er valget om at køre spirituspåvirket altså kontekstbestemt, og i høj grad influeret af en kombination mellem opfattelsen af et synligt politi og den risiko man udgør. Han oplever ikke at sandsynligheden for at blive opdaget er stor, hvorfor han er villig til at løbe risikoen. Med afsæt i den *situationelle kriminalitetsforebyggelsesteori* og *rutineaktivitetsteorien* kan man sige, at overbevisningen om manglende vogtere (i form af politiets tilstedeværelse), muliggøre den kriminelle handling, eftersom de to andre faktorer; en motiveret gerningsmand og et passende mål er sammenfaldende i tid og sted.

I fortællingen om Thues angivelig første erfaring med spirituskørsel er der et lille twist til historien. Thue fortæller, at han faktisk bliver standset af politiet på vej hjem, bedt om at stige ud af bilen og afhørt om, hvorfor han er op på det følgende tidspunkt (klokken fire om morgenen) og hvorfor han havde det underlige tøj på (en t-shirt og jeans på, der var overdækket med mel) (Thue:15-16). Han forklarer, at han selvfølgelig har været på arbejde hos bageren, hvilket politiet virker til at godtage som en udmærket begrundelse. Thue beretter, at hans første tanke da politiet standser ham var ”*åårhhh fuck man, nu er det sket, nu tager de mit kort*” (Thue:16), men eftersom politiet ikke beder ham om at puste i alkometeret, slipper Thue blot med skrækken om straf. Han betragter denne direkte oplevelse med at undgå straf som *heldigt og fucking sygt mand*, og med ’afskrækkelsesteoretiske briller’ kan dette blandt andet være årsag til, at Thue har mere end én episode med spirituskørsel i bagagen. En afskrækkelsesteoretiker ville da erklære; selvom Thue var tæt på at blive afsløret, skete det ikke, hvorfor det ansprede ham til at gøre det igen næsten lige efterfølgende.

I samme bane som Thue, hvis overvejelse er præget af konteksten, har vi Said. I den omtalte aften, hvor hans fætter holder bryllup i København, anser han ligesådan som Thue risikoen for at blive at blive standset af politiet som minimal. Det er således medvirkende til at han vælger at køre. Han siger i forlængelse hertil:

”Hvis det i indre by, så havde jeg ikke gjort det. Så er chancen for at blive stoppet jo. Igen, man kan jo ikke vide hvor man har sin promille henne. Det var bare en lille kilometer, hvor der slet ikke var trafik og klokken var tre eller fire stykker”. (Said:101)

Af udsagnet kan det udledes, at henholdsvis den korte strækning, det bestemte tidspunkt og den nøjagtige lokalitet har været af betydning. Spurgt hypotetisk om adfærd, hvis han stod i lignede situation i den lille by (hvor han bor) og ikke i Hovedstaden, svarer han på samme måde med et *”så havde jeg ikke gjort det”* (Said:101).

Tilsvarende Thue og Said, vælger Admir at køre i påvirket tilstand, da han er overbevist om, at politiet er fraværende i det bestemte tidsrum, på den konkrete dag og i den lille by. Til hans kammerat, der foreslår at tage en taxa, fordi det er for risikabelt at køre, svarer Admir: *”Ej, det er [lille by]. Hvis der er politi i [lille by] halv fire eller hvad fanden det var, om aftenen altså, så hedder jeg altså ikke [Admir]”* (Admir:61). At Admir aldrig har oplevet at se en politibil patruljerer på en torsdag, er foruden den korte afstand og Admir's trang til at komme hjem, udslagsgivende for hans beslutning om at køre i påvirket tilstand (Admir:62). Man kan argumentere for, at Admir, som Sara, har en 'overgiver sig til 'skæbnen' og opgiver sig selv som handlende individer anskuelse med minimal omtanke over konsekvenserne. Følgende udtalelse illustrerer det: *”hvis panserne kommer, så er det det. Det sagde jeg faktisk 'hvis panserne kommer, så er det bare det'. Hehe (...) Ja, jeg var ligeglad, fordi jeg var stiv ikk'å”*(Admir:65). Som historien udspiller sig, viser det sig, at politiet faktisk befandt sig i den lille by og på det bestemte tidspunkt, hvorfor Admir bliver afsløret for hans overtrædelse. For Admir har den direkte oplevelse med straf, jævnfør *afskrækkelsesteorien*, dog ikke i sig selv en afskrækkende effekt på hans videre adfærd i trafikken. Han omtaler nemlig en anden episode med spirituskørsel efternævnte, hvor det ender lidt galt, og han kører ind i en grøft, men bliver ikke opdaget af politiet (Admir:75). I denne episode har han bevidst taget en såkaldt bagvej, fordi han tænker, at risikoen for at blive standset af politiet (igen) ikke er til stede. Beslutningen om at køre bygger på flere faktorer:

”Hvis du kørte om aftenen, så vil jeg også tro at jeg vil blive stoppet. I hverdagen, når det er lyst om dagen, så kan du bare køre stille og rolig den vej. Jeg har jo firmavogn, den står registreret på min brors navn. Når det er en firmavogn, så stopper politiet ikke særlig meget. De siger bare, ja okay, manden passer bare sit arbejde. Hehe. Han skal nok hente noget til sit firma”. (Admir:75)

Af ovenstående citat kan det udledes, at Admir forsøger at sætte sig ind i politiets tankegang. Han føler, at fordi han kører i firmavognen ved højlys dag, så er den oplevet sandsynlighed for at blive

opdaget formindsket. Han forestiller sig, at politiet ikke finder hans adfærd mistænkelig, idet han "bare er en mand, der passer sit arbejde". Udsagnet illustrerer således, hvordan et forhold som for eksempel bilens type repræsenterer en persontype, hvorfor den indgår i et strategisk valg (og overvejelse) om at køre spirituspåvirket. Om cirka samme aspekt, reflekterer Sara også kort over selve bilens betydning. Hun konkluderer her: *"Det [at blive opdaget] har også noget med den bil at gøre. Jeg blev hele tiden standset, da jeg havde den gamle bil, men den nye bil jeg har, er jeg aldrig blevet standset i"* (Sara:47).

Et andet forhold, der delvis indgår i beslutningen om at køre, er for specialet to informanter, Sara og Halima, det faktum at de er piger. Sara siger udtrykkeligt: *"jeg kørte, fordi at sandsynligheden ville være mindre for at blive stoppet end hvis det var en fyr, der havde kørt"* (Sara:47), hvilket på samme måde er gældende for Halima. For Halima har beslutningen været influeret af, at hun har været den eneste pige med et kørekort blandt et selskab af fulde fyre, der har fået frataget kørekortet og piger uden kørekort. Hun betoner, at det højst sandsynligt har været i hendes bagehoved; at hun var en pige, da hun traf valget. Hun siger her: *"man siger jo altid at chancen er mindre for kvinder at blive stoppet end en mand"* (Halima:48), hvortil man kan udlede, at køn opleves at have en betydning i forhold til det at undgå politiet. Hun siger i den videre sammenhæng, at beslutningen desuden var baseret på straffens strengthed: at hvis hun blev stoppet, ville straffen være mildere end hvis drengene blev stoppet (Halima:48). Dette er et interessant udsagn af flere grunde. Først og fremmest udtrykker det en rationel betragtning, der rækker ud over den teoretiske afskrækkelsesramme, og hvor teorien kommer til kort. Halima er villig til at "ofre" sig for drengene i forhold til straf, fordi hun ved, at hvis de bliver straffet, så vil straffen være strengere for dem (drengene er allerede dømt for spirituskørsel, hvorfor straffen i gentagelsestilfælde stiger). Hun beslutter sig derfor for at køre. I denne overvejelse kan man argumentere for, at omdrejningspunktet er en afvejning af situationens mulige konsekvenser. Sara bedømmer beslutningen i forhold til, hvem strafudmålingen i situationen er mindst for i tilfælde af opdagelse.

Selvom Halima tilkendegiver, at den potentielle straf har indgået i hendes beslutning om at køre, så kan man dog komme i tvivl om det rent faktisk har været tilfældet. Hun siger i al fald følgende, der kan så tvivl om, hvorvidt hun faktisk medregner den potentielle straf i hendes beslutning: *så efter jeg havde gjort det, så tænkte jeg, fuck hvad er det jeg har gjort, du ved. Jeg kunne have mistet chancen for at få mig et pas. Så det var bare sådan. Det slog mig bare lige efter"* (Halima:52). Af citat kan det udledes, at det altså først er efter overtrædelsen er gennemført og afsluttet, at hun skænker den potentielle straf (afslag på sin ansøgning om dansk indfødsret) en tanke, og ikke før eller under

spirituskørslen. I samme dur som Halima, var Sara heller ikke bevidst om den potentielle straf for hendes overtrædelse i gerningsøjeblikket. Det var først da hun faktisk blev opdaget, og modtog en straf, at hun indså de mulige konsekvenser for hendes handling:

”Det [den potentielle straf] var ikke noget jeg havde ikke rigtig tænkt over det. Jeg vil sige, det var ikke første gang jeg havde kørekort spirituskørsel. Jeg har kørt hundred gange før, øhmm, total dumt, øhmm.. men jeg ved det ikke. Jeg tror jeg var tyve dengang og var meget ung og dum. Jeg tænkte, fuck det, der sker ikke noget, du ved. Hvis der skete noget, så sker det i hvert fald ikke for mig, at det skulle ende galt. Men jeg tror egentlig ikke det var så meget det om det skulle ende galt eller ej, det var mere det med at blive stoppet af politiet. Det var frygten for at blive stoppet af politiet, ikke om jeg vil køre nogen ned.” (Sara:39)

Både Halima og Sara beskriver, hvordan deres kørselsstil ændrede sig i forhold til, hvordan de plejer at køre. Halima giver udtryk for, at hun under kørslen var nervøs, både med hensyn til sikkerhed, men også risikoen for at blive opdaget af politiet. Hun vælger af den grund at køre langsomt, hvilket hendes venner og medpassager i bilen råder hende til ikke at gøre. De beder hende i stedet om at køre lidt hurtigere for ikke at vække politiets mistanke, ligesom de navigerer hende uden om de store veje og ghettoområderne for at undgå politiet (Halima:51). Om denne kørselstilgang, fortæller hun, at det ikke er noget hun plejer at gøre: *normalt når jeg kører, så sidder jeg bare tilbage og.. kører normalt* (Halima:56). En kombination af spirituspåvirkning og frygten for at blive opdaget påvirker altså Halimas kørselsstil.

Sara angiver, at hun under kørslen var *fucking bange*, og at hun havde *paranoia på*, hvorfor hun kommer til at køre en vej, der ikke gav mening i forhold til, hvor hun skulle hen (Sara:38). Hun beretter, at hun havde givet bilen lidt mere gas, fordi hun havde tænkt, at politiet var nær: *”jeg tænkte, jo hurtigere jeg kommer væk fra byen og tager de der små sidegader, jo større chance er der for, at de ikke finder mig”* (Sara:41). Til historien om politiets anholdelse af Sara, fortæller hun selv, at der har været en forhistorie, der er gået forud, og som måske har været afgørende for politiets opdagelse. Sara fortæller her, at hun tidligere på dagen og inden alkoholindtagelse var blevet standset af politiet, der havde spurgt ind til, hvor hun skulle hen. Hun svarer, at hun skulle i byen, hvortil de spørger om, hun har fået noget at drikke. Til dette responderer hun: *”det har jeg ikke endnu i hvert fald”* (Sara:38). Senere på aftenen og efter alkoholindtagelsen bliver Sara standset igen, men af nogle andre politibetjente end dem hun havde mødt tidligere. Hun bliver bedt om kørekort, hvorefter hun blot får

lov til at køre 500 meter videre. De standser hende nemlig igen (og anholder), da de efter sigende, skulle have hørt fra deres kollegaer, at hun skulle ud og drikke den pågældende aften (Sara:39).

Ligesom ved Sara, var Nicklas overbevist om, at han ikke vil blive opdaget af politiet for hans spirituskørsel. Nicklas blev nemlig allerede før anholdelsen advaret om at køre spirituskørsel, men denne indirekte oplevelse af risikoen for straf, jævnfør afskrækkelsesteorien, synes ikke at være af betydning i den konkrete situation. Han fortæller, at han en uge forinden pågribelseepisoden var blevet frarådet af en kollega om at køre spirituspåvirket, fordi vedkommende tidligere havde hørt at Nicklas havde gjort det. Kollegaen fortæller, at han selv har mistet kørekortet grundet spirituskørsel, og siger i den sammenhæng: *"du bliver stoppet på et tidspunkt, så du kan ligeså godt stoppe med at gøre det"*, hvilket Nicklas vælger at sige: *"ja ja det er fint [navn på kollega]"* til (Nicklas:4). Den pågældende aften kommer Nicklas i tanke om advarslen, men vælger så at *"kaste det over skulderen"* (Nicklas:4). Som ved Thue, Said og Admir, tillægger Nicklas den forholdsvis begrænset opdagelsesrisiko en væsentlig betydning, hvilket endda kan siges at være styrende for hans beslutning:

"Jeg kan huske, fordi at jeg går alene op til bilen, der kan jeg huske at jeg sådan tænker: det er dumt det her. Men det er rigtig sjældent at man bliver stoppet, har jeg hørt. Jeg ved jo ikke noget om det vel. Og jeg tænker bare. Det går nok den her ene gang". (Nicklas:4)

Under kørslen mindes Nicklas ikke at have foretaget nogle former for strategisk aktive valg i forhold til at undgå politiet. Han fortæller, at han nok bare havde tænkt, at hvis han kører pænt nok, bliver han ikke stoppet. Hermed forstået, at han ikke skal adskille sig eller vække opsigt fra de andre trafikanter med en langsommere hastighed, men *bare blend ind og følge strømmen* (Nicklas:8). At Nicklas dog bliver standset af politiet skyldes, ifølge ham selv, at bilens ene baglygte ikke virkede. En defekt baglygte i kombination med, at de kørte på en vej, hvor det ikke var tilladt for privatbiler at køre, førte efter Nicklas' synspunkt til politiets opdagelse (Nicklas:5).

I modsætning til Nicklas, Halima, Sara, Said og Admir, der alle har tillagt politiet en vis betydning i situationen, har risikoen for opdagelse ikke betydet noget for Filip – hverken den første eller den anden gang. I episoden på motorcykel giver Filip i første omgang udtryk for, at det udelukkende har handlet om, hvorvidt han har kunne styre sin motorcykel hjem (Filip:24). Han hævder, at han ikke har gjort sig nogle strategiske valg i situationen. Filip kommer dog i tvivl, og siger usikkert kort efter, at han ved nærmere eftertanke tror, at han har valgt en cykelsti-strækning, fordi han måske tænkte at politiet kunne komme på de almindelige veje (Filip:25). Han forestiller sig, at det måtte have været

tanken bag den ”fulde Filip” valg. Under interviewet reflekterer Filip over, hvorfor han ikke har tillagt politiet en større betydning i de to episoder med spirituskørsel. Hertil kommenterer han:

”Altså generelt, der tænker jeg, at man ikke blive stoppet i sin bil. Altså jeg har haft kørekort, nu siden jeg var 18. Jeg tror aldrig at jeg er blevet stoppet. Bare sådan random. Øhm.. Ja. Én gang er jeg blevet stoppet på motorcykel, fordi min udstødning larmede for meget. Altså så stoppede han mig. Øhm.. Men generelt, der tænker jeg bare. Altså alle kører jo i bil, så det er jo ikke sådan, altså hvad er chancen for at politiet lige kommer” (Filip:30).

Det faktum at Filip aldrig er stødt på tilfældige politikontroller – hverken i ædru eller beruset tilstand – medvirker til at risikoen for opdagelse ikke opleves sandsynligt. Det kan sådan spille ind på ”fulde Filip” overvejelser, måske helt ubevidst.

Som ved Filip, tillægger Halfdan heller ikke opdagelsesrisikoen i påviseligt fire tilfælde af spirituskørsel en betydning (Halfdan:76, 77, 78). For Halfdan har det blot handlet om, at han enten var på vej hjem fra hans arbejde på værtshuset, eller skulle hjælpe med at indløse en kammerat, der var for fuld til at betale hans regning. At politiets tilstedeværelse forinden og under kørslen ikke har vakt Halfdans interesse, skal ses i sammenhæng med, at han ikke følte en alkoholpåvirkning i de respektive situationer (i modsætning til Filip, der angiveligt var enorm påvirket). Halfdan oplevede ikke at være fuld, hvorfor spørgsmålet om opdagelsesrisikoen forekom irrelevant i de forskellige sammenhænge. I interviewet med Halfdan synes det som værende af betydning, at få fortalt og fremhævet den direkte oplevelse af straf som har fulgt i kølvandet på den første afgørelse for spirituskørsel. Halfdan fortæller, at han summa summarum har betalt over én million kroner i bøder, fordi han gennem 16-17 har kørt i bil uden kørekort (Halfdan:84). Bødens størrelse skyldes en trodsighed over for myndighederne: ” (...) efter den der dom jeg fik i 1992, der mente jeg ikke, at jeg skulle have nyt kørekort, fordi hvem skulle kunne lære mig at køre i bil” (Halfdan:84). For Halfdan har straffen været hård, men på sin vis også lærerig. Han fortæller nemlig i relation hertil, at han aldrig tager bilen med, når han lejlighedsvis skal på arbejde i et værtshus, som han er med i (han angiver at være pensionist, men del af et ejerskab over et værtshus). Jævnfør *rutineaktivitetsteorien*, fratager Halfdan altså bevidst sig selv muligheden for at begå noget kriminelt, herunder spirituskørsel, ved ikke at have en bil tilgængelig efter arbejde. Han begrundes foranstaltningen med, at han sikkert ikke får kørekortet igen, fordi han snart bliver 59 år. Til det konstaterer han: ”*Tiden er for kort til det [generhvervelsen] der*” (Halfdan:79).

4.3.1. Skyld, skam og fortrydelse... og alligevel ikke?

Det viser sig i empirien, at efter en oplevelse med spirituskørsel har udspillet sig – hvad enten det skyldes ophør grundet politiopdagelse, eller fordi målet med kørslen er indfriet, og man ikke er blevet opdaget – orienterer og håndterer specialets informanter (på nær Admir) til en vis grad sig til det moralske aspekt af deres §53 overtrædelse. Et vigtigt empirisk fund viser således, at størstedelen af informanterne står tilbage med en form for *kognitiv dissonans*, der kommer til udtryk på forskellige måder. Kognitiv dissonans er et psykologisk begreb, der henviser til en følelse af ubehag hos individet, når der er to modstridende og inkonsistente kognitioner tilstede. Det kan eksempelvis komme til udtryk, når ens valg eller beslutninger ikke er i overensstemmelse med de værdier og meninger, som individet står for. For at reducere denne oplevelse af ubehag kan individet enten ændre adfærd, forsøge at ændre sine værdier eller meninger eller bortrationalisere en diskrepans mellem disse elementer (Andersen 2017).

Gældende for Halimas interview er eksempelvis ambivalentheden mellem det principielle og etiske på den ene side, og det praktiske i situationen på den anden. Hun fortæller, at hun har mistet en nær veninde i et trafikuheld, hvilket formodentlig skyldes spirituskørsel. Der gives udtryk for, at tabet af veninden har været et vendepunkt, der har fået hende til at tænke over egen adfærd, og dertilhørende ændre den: ”så ja efterfølgende, nu kører jeg hverken med folk der drikker eller drikker selv og kører bil (Halima:50). Samtidig siger hun dog også meget selv modsigende:

” (...), hvis jeg er presset ud til det, og jeg ikke kan komme hjem på andre måder, og jeg er inde i byen, og min veninde hun kører hjem, og hun har drukket, så fuck det, så gør jeg det. Så har jeg ikke andre muligheder”. (Halima:58)

Halima uddyber her, at ”være presset ud i det” er sammensat af, at hun ikke gider at tage en taxa alene, eller stå og vente på natbussen alene. Hun overbeviser sådan sig selv om, at hvis hun stod i en situation, hvor hun ikke har et reelt valg, er hun tvunget til at være en del af en handling, som hun faktisk tager afstand fra, og ikke finder acceptabel. I interviewets sluttelige forløb spurgt ind til hendes holdning til spirituskørsel, erkender hun da også:

”Jeg er imod det. 100 %. Men det er... Altså jeg er imod 100 % at køre alkohol. Altså køre selv, mens jeg har drukket. Men hvis det er, jeg er sammen med nogle andre, og du ved, det er min eneste mulighed for at komme hjem på, det er at køre med en der har drukket, og jeg selv har drukket, så vil jeg ikke lyve og sige at jeg ikke godt kunne finde på det. Så kan det altså godt være. Hehe” (Halima:59).

På baggrund af ovenstående ytring kan det da udledes, at Halima forholder sig tvetydigt til spørgsmålet om spirituskørsel. Dette er modsat Saras standpunkt. Hun giver udtryk for, at oplevelsen med den direkte straf har været medvirkende til, at hun har ændret sin holdning og generelle laissez faire indstilling. Særligt var det deltagelsen i AT-kursus, også kaldet alkohol- og trafik kursus, der blev et moralsk og etisk vendepunkt for hende. Her går realiteten om spirituskørsels skadevirkninger for første gang op for hende, og hun indser hvor *"fuck't up det egentlig er, og hvor meget skade man egentlig kan gøre, selvom man føler, at man egentlig ikke er fuld, og man er ved bevidsthed og sådan noget, og at man virkelig kan gøre meget skade"*(Sara:42). Sara giver i samme forbindelse udtryk for, at afholdenheden (efter første dom) tidligere kun skyldes risikoen for at blive straffet igen, hvilket i et afskrækkelsesteoretisk perspektiv er indlysende, fordi straf tillægges så en stor betydning:

" (...) altså efter jeg blev stoppet, så kunne jeg ikke finde på at drikke, mens jeg kørte bil. Men, det var fordi jeg var bange for at blive stoppet jo. Det var fordi jeg tænkte "arhh", du ved, hvis jeg bliver stoppet for spirituskørsel en gang til, så er jeg fandme på røven, så kommer jeg ind at sidde nu" (Sara:42).

I interviewet med Sara oplevede vi en meget reflektiv pige, der opererede mellem hendes 'tidligere' og 'nuværende' jeg. At Sara har ændret sin adfærd (grundet straffen og bevidstheden om skadevirkning) tillader sådan en form for forhandling af "moralisk identitet", og afstandtagen til andre der kører spirituspåvirket. Følgende udsagn demonstrerer dette:

" (...) den dag i dag, når jeg sådan havde set folk der sætter sig ind i deres biler ikk'å, og de har været i byen og været beruset og sådan noget. Altså jeg har ingen respekt for det overhovedet, ikk'å. Altså jeg ved godt jeg selv har været sådan der, men altså, jeg er fandme kommet videre og fået min hjerne tilbage igen, hvis man kan sige det sådan" (Sara:43).

For Sara er spirituskørsel angiveligt et afsluttet kapitel. Hun fortæller, at hun ikke længere drikker alkohol, hvilket dog ikke er forårsaget af oplevelsen med spirituskørsel (Sara:44). Denne "jeg er kommet videre" følelse og indsigt som er tydelig for Sara, er på samme vis til stede hos Nicklas. Her forekommer også en afstandtagen til handlingen, idet den fortælles flere år efter. Det har sådan en betydning, fordi han kommer til at fremstille sig selv som én, der har gennemgået en udvikling siden dengang. Han er ikke længere den samme: en *ung, dum* og risikovillig knægt, hvorfor han omtaler episoden som "den dumme beslutning": *"Altså jeg kørte ikke galt på noget tidspunkt, men det var beslutningen. Den dumme beslutning, jeg sådan tænker tilbage på. Fordi at det er kun en beslutning man tager, når man er stiv altså."* (Nicklas:5). Nicklas har i dag en *"klokkeklar holdning"* til

spirituskørsel, og det er, at bare det mindste alkohol i blodet, så kører han ikke (Nicklas:9). Han siger, at han endda forsøger at tale folk fra at køre, hvis han oplever at se det. Det skyldes, ifølge ham selv, egen erfaring med den direkte oplevelse af straf, og ydermere den skam, der er tilknyttet oplevelsen:

"(...) det er ikke fordi jeg tænker, åh nej nu kører du ud og kører folk ned og kører galt og sådan noget, det.. Jeg tror det er på grund af den der tid man kommer igennem ikke. Bøden den var høj i sig selv, og gjorde ret ondt. Og hvad med familien, så ikke lige tænkte om én. Og hvis det var et halvt års kørsel, som for mig, så er det bare et halvt år, hvor man render med hovedet ned mellem skuldrene ikke. Altså forstå mig ret... Skuffet over sig selv." (Nicklas:12)

For Nicklas har konsekvenserne, der har fulgt i kølvandet på den strafferetlige afgørelse altså været hårde for hans psyke (Nicklas:12). Foruden bøden på 30.000 kr., har følgerne af hans handling givet ham udfordringer i forhold til familie, kæreste og arbejde (Nicklas:8,10,11). Han mindes særligt også alkohol-og-trafik-kurset som *"én lang skyldfølelsesperiode, sådan helt akavet"*, hvor alle udmærket ved, at *"de har dummet sig sammen med de her 29 andre idioter også"* (Nicklas:9). Nicklas beretter, at alle deltagere under kurset skulle starte ud med at præsentere sig selv, og herefter fortælle hvilken promille, de var blevet stoppet med. Da Nicklas skal fortælle dette, føler han sig lidt som en taber. Dette skyldes, at hans promilletal på 0,81 var væsentlig lavere i forhold til gennemsnitspromillen for de andre deltagere, der lå på en promille på to (Nicklas:9). Han beskriver i denne sammenhæng, hvorfor skammen over hans handling følte så træls: *"... det var udelukkende fordi jeg sad i et lokale med andre mongoler, jeg skulle sammenligne mig selv med."* (Nicklas:9)". Her anvender Nicklas altså en kognitiv strategi, hvor det at positionere sig i forhold til andre spiritusbilister og henvise til andre, som burde opleve samme dissonans, hjælper ham med egen skamfølelse. På den måde er hans egen dissonans ikke så slem, selvom skuffelsen for så vidt stadig eksisterer.

Samme skuffelse over adfærd eller følelse af ubehag, der forstyrrer ens selvopfattelse, er desuden fremtrædende ved både Filip og Thue – om end på forskellig vis, idet de ikke blev opdaget af politiet. Thue fortæller i relation hertil, at han aldrig har fået hverken en parkeringsbøde eller klip i kørekortet. Han anser kørekortet som et privilegie, der kan blive taget fra en igen, hvis man bryder det offentliges tillid og laver noget dumt (Thue:20). Under interviewet forsikrer han derfor om, at handlingen ikke vil ske igen: *"Ej, jeg gør det ikke igen. Aldrig, aldrig, det er simpelthen så dumt. Altsåå, det er dumt fordi der kan ske noget med dig selv. Men det vil være fucking dumt, hvis der skete noget med de andre"* (Thue:20). I italesættelsen af at han angre sin handling, positionerer han sig således som den

gode lovlige borger, der på trods af to overtrædelser af færdselslovens §53, ikke er kriminel. Han selvbekræfter dette ved at tydeliggøre, at han gør en stor dyd ud af at følge lov og regler (Thue:20).

For Filip kommer fortrydelsen allerede til kende morgenen efter episoden med spirituskørsel på motorcykel. Han fortæller, at han vågnede med skyldfølelse, og siger da, at han ikke tror, at det vil ske igen, men tilføjer: ” (...) *men igen, man kan virkelig også bare blive så stiv, at man fatter noget som helst. Altså spejlblank. Det er sådan, jeg kan nogle gange, fordi jeg kan ikke styre det, når jeg drikker. Så bliver jeg sådan fuldstændig skør. Og det er der, det er farligt*” (Filip:28). Her kan man udlede, at rusen under alkoholpåvirkningen gør Filip så utilregnelig, at han ikke engang selv kan forstå det. Han oplever at blive en helt anden person, når han er fuld, hvilket han selv finder skræmmende, fordi han altid har været virkelig imod spirituskørsel (Filip:25). I denne måde at fremstille sin spirituskørsel på, tilskriver han den hensynsløse adfærd til alkoholen. Det tillader sådan en adskillelse mellem hans ”jeg” og hans ”fulde jeg”, der har til hensigt at minimere den ubehagelige følelse hos Filip. Derudover er det vigtigt, at spirituskørslen er foregået på motorcykel, fordi netop det forhold reducerer følelsen ydermere. Han siger selv: ” (...) *det gode ved det [spirituskørsel på motorcykel] var, at jeg ikke satte.. ligeså meget sådan.. satte andre folks liv på spil, fordi motorcykel er mindre, så det er ikke sådan noget at folk dør, hvis jeg nødvendigvis kører ind i dem vel*” (Filip:26). For Filip er det en formildende omstændighed, at spirituskørslen er sket på motorcykel. Det skyldes, at Filip er overbevist om, at kørslen ikke er dræbende i sig selv. Han anvender sådan en kognitiv strategi, hvor han ligesom mindsker det moralske aspekt af hans overtrædelse.

Under interviewet med Filip er det fremtrædende, at han bruger tiden her til at få bearbejdet sin skyldfølelse. Han fortæller her om sin egen agenda i forhold til at lade sig interviewe:

”Jeg vil gerne ud med min.. Ja min skam her.. Så tænkte jeg, så kunne det være.. Så det er godt. Så har jeg contributed med et eller andet til samfundet (...) Ja og du [henvendt til én af os interviewere] kan give politiet noget insider viden om et eller andet med hvordan unge mænd skal opføre sig i byen, og så kan de få ramt på alle dem. Og så har jeg sådan hjulpet.” (Filip:26)

På samme måde som Nicklas, berør Halfdan på sin vis også det økonomiske aspekt af den dømte straf. For ham er fortrydelse over selve handlingen dog ikke så fremtrædende som hverken Nicklas eller Filip. Det er snarere skammen over egen håndtering, der har ført til en million i gæld, der fylder noget for ham. Han mener, at man selvfølgelig ikke skal køre, når man har fået spiritus, men siger samtidig også, at ”*det er sgu så nemt at sige*” (Halfdan:86). Han uddyber dette: ”*fordi at nu hvor man sidder og fortæller ens historie, som jeg har fortalt jer... min historie her med hvad det har kostet*

mig, og så siger man bare, ja ja det sker ikke for mig” (Halfdan:86). Bemærkelsesværdigt ved Halfdans ovenstående udsagn er, at han modsat de andre informanter ekspliciterer, at spirituskørsel kan være svært at forhindre og forebygge. Vi oplevede ikke, at Halfdan legitimerede sin egen handling, men udviste tværtimod en mere forstående tilgang til spirituskørsel, der ikke per se var fordømmende og afstandtagen. Halfdan har i kraft af sit virke som gammel rocker præsident siddet i fængsel i over et årti. Under fængselsopholdet har han mødt folk, der har siddet tre-fire år i fængslet grundet gentagne gange af spirituskørsel. Han beskriver deres promiller som ekstrem høje, både 3,48 og 3,78, og angiver i den sammenhæng, at han aldrig har været op i den promillesats. Han synes, at det er helt vildt og kan ikke forstå, at de bare kan finde ind i bilen (Halfdan:78).

I modsætning til Halima, Sara, Nicklas, Filip, Thue og Halfdan, der på den ene eller den anden måde oplever en ubehagelighed, viser Said og Admir ingen tegn på fortrydelse eller dårlige samvittighed. For Said kan det hænge sammen med overbevisningen om aldrig at have overtrådt den tilladte promillegrænse. Spurgt ind til, om han tænkte over køreturen (i episoden hvor han var til bryllup) morgenen efter, svarer han: *”nej, der er ingen grund til at tænke over det” (Said:102).*

I Admir tilfælde er spørgsmålet ikke, hvorvidt han har overtrådt grænsen eller ej. Admir var ikke i tvivl om at han havde overtrådt grænsen. For Admir handler det først og fremmest om bitterheden over at blive opdaget. Han fortæller her, at timingen for hans kørsel var elendig:

” (...) jeg når lig at komme til Løvbjerg lyskryds. For fanden, hvorfor er der rødt. Hvis det lige var for to minutter siden, så ville de [politiet] have haft grønt, også kørt. Hvis jeg havde kørt tre kvarter før, så ville jeg aldrig nogensinde have mødt de her pansere. Hahaha. Det er fordi at jeg sagde; ”århh vent lige brow, vi skal lige og vi skal lige” også trak vi den ud” (Admir:62).

Adspurgt om Admir holdning til personer, der kører påvirker, siger han: *”Det er ikke godt, du mister mange labber” (Admir:74),* hvorved det kan udledes, at det økonomiske aspekt har været den hårdeste eftervirkning for ham. Admir forholder sig ikke til de potentielle menneskelige skadevirkningerne af hans spirituskørsel, men summerer blot straffen eller kontrollens negative konsekvenser: *”Du mister tre år, hvor du skal have frygt for hvor politiet står. Det har jeg altså, det frygter jeg, især når jeg kører i [by] og mange politibetjente kender jo godt mig.” (Admir:74).* I og med at det tyder på, at den moralske fordømmelse over for spirituskørsel er ikke eksisterende, og ydermere at han negligerer den dømte straf, er der grund til at antage, at Admir vil fortsætte sin adfærd; at køre selv om førerretten er frataget ham på vanligvis:

"Altså, jeg skal køre bil. Jeg bliver nød til at køre bil (...) når jeg skal til [by], skal jeg så vente på tog eller bus? Jeg ligner ikke nogen pendler. Så jeg skal stå og vente en halv time og det pludselig regner. Jeg vant til at køre i bil. Det sagde jeg direkte derud ad. Jeg er vant til... forestil dig, hvis du havde en telefon, du har lige pludselig ikke en telefon. Du er vant til at kigge på det tv der. Det er psykisk. Jeg har OCD. Jeg skal have den. Jeg skal have en bil og jeg skal køre i den. Det siger jeg i retten." (Admir:70)

Admir er grundet hans arbejde som mekaniker vant til at køre, og erkender derfor blankt over for politi og i retten, at han vil trodse sin straf, herunder overtræde sin frakendelsestid (Admir:70). Admir er forholdsvis meget løsningsorienteret i hans undgåelse af politiet. Det kommer særligt til udtryk i den måde, han forholder sig til politiets ANPG-system, som han omtaler som *politiscanneren*. Admir påpeger, at politiets system scanner nummerplader både forfra og bagfra, og at det derfor er blevet mere farligt for ham at færdes i trafikken. Hermed ment, at risikoen for opdagelse er blevet øget. ANPG-systemet afholder dog ikke Admir fra at køre, eftersom han finder andre alternative muligheder. For at undgå politiet, fortæller Admir blandt andet, at han bevidst vælger at køre i køretøjer, der er registreret i andres personers navne såsom hans bror eller kammerat (Admir:74).

4.3.2 Det sociale miljøes virkning

Som analysen i det overstående viser, er der forskellige årsager og motiver der gør sig gældende, når specialets informanter vælger at køre i påvirket tilstand. I det empiriske materiale peger det på, at valget om spirituskørsel (for nogle informanter) skal ses i relation til det deres sociale miljø. Der er en tendens til, at spirituskørsel er mere eller mindre fremherskende i de kredse som informanterne har berøring med, og dette kan have haft en vis indflydelse på den beslutning, som spirituskørsel bliver truffet på baggrund af. Specialets teoretiske ramme synes ikke at berøre dette aspekt, men eftersom der er givet plads til den faktiske empiri og denne har fået lov til at diktere, findes det relevant at medtage. I det empiriske materiale er det særligt Sara, Nicklas, Admir og Halfdan, hvis sociale miljøer fremstår som en væsentlig faktor i deres fortælling om spirituskørsel.

I Saras fortælling kommer det til udtryk, at hun har kendskab til mange personer, både mænd og kvinder, der kører spirituskørsel. Nogle af disse personer besidder ikke kørekort. Adspurgt om disse personer har mistet deres kørekort, forklarer Sara, at nogle har mistet kørekortet, mens andre aldrig har haft et kørekort, men til stadighed godt kan finde ud af at køre. Sara forklarer, at disse personer kører spirituskørsel, fordi de føler at de bare kan. Hun beskriver i forlængelse til disse personer deres færden som overvejende strategisk:

”(...) så sandsynligheden for eller straffen for at de bliver stoppet for spirituskørsel i forhold til en der har kørekort og bliver stoppet for spirituskørsel er mildere, fordi de mister ikke kørekort. Men det vil personen der så har kørekort, så de lader dem køre i stedet for, hvis det giver mening.”

(Sara:43)

På baggrund af citatet, kan der sådan trækkes tråde til Halimas overvejelse om straffens strenged i tilfælde af opdagelse. For de omtalte personer tillægges den moralske aspekt ingen betydning, men udelukkende den strafferetlige betydning. Straffen opfattes, som omtalt af Sara, mildere for de personer uden kørekort, men i realiteten består den juridiske straf af, at de i en periode ikke kan erhverve et kørekort. Dette kan selvfølgelig godt forstås mildere for de pågældende, for som Sara beskriver disse personers indstilling til spirituskørsel: *”Det er de ligeglad med. De er jo fucking ligeglad jo.”* (Sara:44). I tillæg til denne ligegyldighed, fortæller Sara ydermere om disse personer, at de altid har haft deres bil med i byen. De ser det derfor som unødvendigt at bruge tiden på at vente på en taxa. Sara understreger i denne sammenhæng, at det ikke handler om penge for dem, men snarere besværligheden i at hente bilen næste dag. Om mændenes tankegang, fremlægger hun det således: *”årrhh fuck min bil, årrhh fuck jeg kører hjem”* (Sara:44). Saras beretning om en del personer, der har kørt og til stadighed kører spirituskørsel, vidner om et miljø, hvor det er mere eller mindre socialt acceptabelt at køre i spirituspåvirket tilstand. Dette empiriske fund har tilknytning til Fynbos ph.d. afhandling, som omtalt i problemfeltet. Her fremstiller Fynbo en dimension af spirituskørsel som værende en ”normal” og social legitim handling i visse sociale miljøer. Saras beskrivelse af hendes venners reaktion på overtrædelsen, finder vi meget sigende for, hvilket miljø hun kommer fra. Den manglende moralske og sociale fordømmelse, som handlingen mødes med, understøtter dette, og heraf Fynbos pointe:

”Ja, de synes det var synd for mig, de havde nederen på, på mine vegne. Øhmm, men det var ikke den der, arrhhh fuck de skulle du bare aldrig have gjort. Det var mere den der med, fuck hvor er det ærgerligt, at du er blevet taget” (Sara:46).

Saras venner og veninder overvejer muligvis ikke, hvilken fare Sara udgjorde for andre bilister og bløde trafikanter, når hun sætter sig påvirket bag rattet. Her er fokus udelukkende på den strafferetlig følge af at Sara mistede kørekortet. Saras beskrivelse af vennernes reaktion, kan blandt andet genkendes ved Admir. Admir insisterer nemlig på ikke at vente på en taxa, fordi han gerne vil hjem hurtigere. Han understreger, at det ikke handler om penge, da det *bare* drejer sig om 150 kr. (Admir:63) Selvom Admir var bevidst om at han ikke havde kontrol over bilen, da han kørte i påvirket

tilstand, var der ikke noget eller nogle der kunne forhindre ham i at køre. Under kørslen kunne Admir ikke se vejens forløb, hvorfor han kørte langsomt og midt på vejen ved at følge de hvide linjer/afmærkninger (Admir:75). Da politiet standser Admir, viser alkometeret, at hans promille er *meget høj*, hvilket får politiet til at undre sig over, hvordan han kunne køre bilen. Overfor politiet lægger Admir ikke skjul på, at hans syn var sløret. Han svarer politiet: *"ja, jeg kan godt køre, men det så ikke meget godt ud"* (Admir:64). Da Admir beskriver hændelsen, griner han højlydt og giver tydeligt udtryk for, at han finder situationen meget morsom. Admir sammenligner hans tilstand under kørslen med at være påvirket af svampe, hvilket han også udtaler til politiet: *"det er ligesom at køre på svampe, det ser lidt sløret ud"* (Admir:65). I måden Admir fortæller om sin handling, fremstiller han sin spirituskørsel meget henkastet. Det indikerer, at han ikke anser spirituskørsel som noget af betydning, og skal som helhed forstås i forbindelse med Admir's kriminelle historik. Det er forholdsvis acceptabelt at køre spirituspåvirket for ham, fordi andre af Admir's overtrædelser måske synes værre.

Tilsvarende Admir, har Halfdan også en kriminel historik. Forskellen mellem Admir og Halfdan er, at Halfdan angiveligt er kommet ud af den kriminelle løbebane, og med hensyn til spirituskørsel, har han fungeret som egnet vogter. Halfdan fortæller, at han oplevet at have taget nøglen fra påvirkede personer, og i nogle situationer endda endt med skænderi. Han mindes specifik en episode, hvor han forhindrer en ven i at køre spirituskørsel, der medførte, at venen ikke ville tale med ham i tre måneder (Halfdan:82). Med henvisning til dette, udtaler intervieweren: *"I realiteten havde du hjulpet ham"*, hvortil Halfdan svarer: *"Ja, men det ser spiritusbilister ikke på. Det gør de ikke. Det skal du ikke blande dig i. Det skal vi nok styre selv. Sådan tænker de"* (Halfdan:82). I kraft af Halfdans arbejde på værtshuset, kan der formodes, at Halfdan omgås flere personer, der indtager alkohol i hverdage. Det er da påfaldende, at Halfdan ikke legitimerer og anser egen spirituskørsel som "normal" og under henvisning af hans sociale miljø. Det kan skyldes, at han ikke identificer sig med de personer, der centrerer hans hverdag på værtshuset.

Modsat Halfdan, er Nicklas en af de informanter der meget eksplicit fremhæver, og forstår sin handling i relation til det sociale miljø, som han indgår i. Allerede i begyndelsen af interviewet, siger han følgende, der henviser til den sociale kultur på hans på uddannelsessted som kok: *"Så lynhurtigt, så kommer man ind i et miljø, hvor der bliver drukket øl til hver dag. Måske også mens man er på arbejde faktisk. Så det er sådan rimelig essentielt for hvad der sker senere hen"* (Nicklas:1). At Nicklas relaterer sin spirituskørsel til det sociale miljø, og at dette gennemsyrrer hans fortælling, er videre tydelig i følgende udsagn:

”Jamen det er også det der med, når man er i den branche der, så kan alle folk. De kan jo bare skrive, ’hvaså er du i byen iaften?’ selvom det var en mandag eller tirsdag (...) man siger bare aldrig rigtig nej til sådan noget der, fordi man har sgu ikke noget liv alligevel” (Nicklas:7).

For Nicklas har det sociale miljø og alkoholkulturen her altså spillet en rolle på situationens udfoldelse og udfald. At dette er mere eller mindre ”virkeligt/reelt” understøttes ydermere af kollegaernes betragtning og reaktion på Nicklas’ overtrædelse:

”(...) og nok også mest fordi der ikke var sket mere, så synes de bare at det var sjovt. Så vi gik jo bare og grinte af det. Jeg var med til at grine af det, men det var selvfølgelig ikke sjovt i starten, men øh... det blev sjovt med tiden. Lidt.” (Nicklas:11)

Han fortæller i relation hertil, at der er forskel mellem den sammenhæng man er i, når det er familie og når det er venner/kollegaer. Ved familiesammenkomster er det eksempelvis lettere for Nicklas at undlade at køre i bil. Han forklarer det således:

”Men det [undladt at køre i bil] har faktisk været i sådan familie sammenkomster, fordi så ved jeg, at familien kigger. Men hvis det har været med kammerater, så har jeg ikke skulle tænke den der ekstra gang over, at okay nu er et altså tredje øl, du har drukket. Kan du køre eller kan du ikke køre. Men det gør jeg, hvis det er i familie sammenkomster.” (Nicklas:10)

Her kan der tolkes, at familiens tilstedeværelse bevirker at Nicklas er mere eftertænksom, hvilket ikke er tilfældet, når han er sammen med vennerne og/eller kollegaerne. I selskab med vennerne er Nicklas mere tilbøjelig til ikke at tænke over konsekvenserne af spirituskørsel. Nicklas lægger ikke skjul på, at samvittigheden ikke nagede ham i situationens øjeblik. Adspurgt om han var bevidst om alkoholpåvirkningen og hvordan det føltes, svarer han (misforstået til spørgsmålet): *”Altså min samvittighed – den sagde mig ikke noget på noget tidspunkt. Det var først dagen efter, at den kommer og slog rigtig hårdt ned.” (Nicklas:4).*

5. DISKUSSION

Specialet har hidtil taget sit udgangspunkt i personlige beretninger om spirituskørsel, hvis indhold er blevet fremanalyseret i samspil med de tilvalgte teorier. Med udgangspunkt i disse analytiske fund, vil næstkommende afsnit indeholde en diskussion. Diskussionen vil inddrage to temaer, der har til henblik at belyse, hvordan forskellige tiltag kan have et kriminalpræventivt sigte. Til at begynde med vil spørgsmålet om nedsættelse af promillegrænsen behandles, hvorved afvejningen af, hvad der taler for og imod en lovændring udfoldes. Dernæst vil politiets håndtering af spirituskørsel beskrives, og derefter diskuteres i forhold til, hvordan spirituskørsel kontrolmæssigt kan forebygges.

5.1 Kan lovændring af promillegrænse aflive problemet med spirituskørsel?

At spirituskørsel er genstand for konstant offentlig årvågenhed er ikke uden grund. De seneste tal fra Danmarks Statistik viser, at der i 2015 blev dræbt 27 personer, mens 357 personer kom til skade som følge af spiritusuheld. Det betyder omkostninger til hospital- og pleje, udgifter til politi og redningsvæsen, tabt arbejdsfortjeneste, udgifter til udbedring af materielle skader, og ikke mindst værdisætningen af tabt liv og førlighed. Til trods for, at tendensen går den rigtige vej, og der synes at være et fald i antallet af spiritusbilister, som demonstreret i problemfeltet, er der fortsat et løbende behov for diverse indsatser mod spirituskørsel. Spirituskørsel er et vedvarende problem på de danske veje, og håndteringen kræver derfor, at blive grebet an lige så.

Blandt de væsentligste temaer i kampen mod spirituskørsel, som har været og til stadighed er genstand for politisk debat, kan fastsættelse af en nedre promillegrænse nævnes. Den første fastsættelse af promillegrænse skete i Danmark i 1976. Her blev grænsen fastsat til 0,8 promille, men blev dog ændret i 1998, og nedsat til 0,5 promille. Selvom Færdselskommissionen i forbindelse med deres handlingsplan for mere sikker trafik kom frem mod 2020, forsløg at nedsætte promillegrænsen til 0,2 (Færdselskommissionen 2013:61), har yderligere politisk debat ikke resulteret i atter en nedsættelse. På nuværende tidspunkt er den nedre promillegrænse, den grænse, der blev formuleret tilbage i 1998. Den aktuelle interesse for at bringe emnet; 'nedsættelse af promillegrænse' på banen igen, udspringer specialets analytiske fund. Som det fremgår i analysen, spiller den subjektive følelse, oplevelse og vurdering af alkoholpåvirkning og kontrol en afgørende rolle for beslutningen om at køre. Her fejlbedømmer, og endda trodser, en del af specialets informanter egen påvirkning, hvorfor det fører til overtrædelse af færdselslovens §53 om spirituskørsel. Om end det viser, at spirituskørslen ikke nødvendigvis er intenderet, illustrer det i så fald, at uopmærksomhed på egen alkoholpåvirkning,

ignorance samt oplevelsen af alkohol tolerance, og oplevelsen af at være en rutinerede bilist har en indflydelse. Det oplagte spørgsmål i denne sammenhæng er, om det giver mening at genoplive diskussionen om ændring af den danske promillegrænse – enten til 0,2, som Sverige og Norge, eller 0,0 som flere af de østeuropæiske lande eksempelvis har det – for at imødegå tvivlsspørgsmålet omkring egen påvirkning?

I den tilbagevende diskussion i samfundet er der både argumenter for og imod en lovændring. Dette er som ved enhver lovbestemmelse blot et udtryk for en afvejning af en række mere eller mindre vanskeligt forenelige hensyn. På den ene side kan en lovændring til eksempelvis 0,2 promille, som der tidligere har været talt om, være hensigtsmæssigt, fordi tvivlen over, hvorvidt man skal køre eller ej efter et par genstande hermed vil begrænses. Førere behøver ikke at vurdere, hvorvidt man er påvirket nok til at køre, og i samme anledning bliver man fri for at tælle antallet af genstande og beregne forbrændingen af alkohol, som desuden er forskellig fra person til person. Dermed fremstår det mere tydeligt, hvorfor man blot skal holde sig til én genstand forinden en køretur, som Rådet for Sikker Trafik anbefaler det (Rådet for Sikker Trafik 2017). Hvis denne tankegang ydermere skal strækkes, er en nærliggende tanke, at anvende en nulpolitik over for alkohol i trafikken. Denne kan se sin fordel, eftersom tvivlen om passende mængde inden kørsel helt bliver elimineret. En promillegrænse på 0,0 baner vej for en mere gennemsigtig adskillelse mellem kørsel og alkohol; at de på ingen måder skal sammenblandes. Det er et klart signal om afstandtagen, og sådan forsvinder gråzonerne helt og aldeles, og man undgår fuldstændig vanskelighederne ved at vurdere, om man holder sig inden for nogen form for grænse. Det interessante ved forslaget om nultolerance er, at tanken kommer til udtryk i det empiriske materiale, specifikt hos informanten Nicklas. I interviewet tilkendegiver han, at politiets opdagelse og konsekvensen heraf, har medvirket til, at han på nugældende tidspunkt baserer sin beslutning efter den model, der hedder; ”alkohol i blodet = nul bilkørsel” (Nicklas:9). Forstået på denne måde, er modellen en foranstaltning, som Nicklas har fundet nødvendigt for ikke at gentage samme ”dumhed” (at køre spirituskørsel). Det illustrerer sådan, at en 0,0-promillegrænse kan være værd at overveje, hvis problemet med vurdering af egen påvirkning helt skal forsvinde.

På den anden side af diskussionen om, hvorvidt man skal nedsætte promillegrænsen og/eller endda føre en nulpolitik, står afvejningen af individets frihed. For nogle vil en nedsættelse af promillegrænsen være et indgreb i ens personlige handlefrihed, fordi det som følge deraf vil være problematisk eksempelvis at nyde et glas vin til middagen, tage en fyraftensøl med kollegaer efter

arbejde, bagefter en sportsaktivitet eller omkring anden form for social sammenkomst, og derefter køre hjem. En lovændring kan være en hæmning for så at sige "almindelige mennesker" set i lyset af, at alkohol er en del af manges sociale begivenheder og sammenkomster. Her er spørgsmålet om dette findes ønskværdigt, og i så fald på hvilken bekostning? For hvem har en lovændring egentlig til hensigt at ramme? Det er muligt, at en lovændring vil berøre "den normale danskers" omgang med alkohol, hvilket videre kan påvirke en alkoholkultur, der for de fleste opfattes som særligt dansk (=en genvej til hygge og "ryst-sammen-samvær"). Formodentligt vil en lovændring ikke ramme de personer som har et alvorligt alkoholmisbrug, hvilket måske i virkeligheden er dem, der udgør hovedparten af spirituskørsel-problemet. Halfdan, én af specialets informanter, påpeger i forbindelse hertil en væsentlig pointe. Han hævder, at en alkoholiker ikke har en samvittighed, og han mener derfor ikke, at man med forebyggelsesøjemed skal fokusere på at give denne gruppe dårlig samvittighed (Halfdan:85). På sin vis, kan denne betragtning anskues som et argument imod at ændre promillegrænsen. En stramning vil ikke få den tilstrækkelige effekt, fordi moralafskrækkelse ikke er gældende for de personer, der har et alkoholproblem.

Argumentet imod en lavere promillegrænse og/eller et decideret lovforbud understøttes ydermere af, at der foreligger ikke entydige resultater og dokumentation for, at man er til mindre fare (en forhøjet uheldsrisiko), hvis promillegrænsen ændres fra 0,5 til 0,2. Der eksisterer en usikkerhed om, præcis ved hvilket promilleniveau, alkohol påvirker reaktionstiden, og derfor kan en lovændring for modstanderne ses som unødigt, og endda besværligt (Retsinformation 2007).

Anskuelsen underbygges ydermere i, at det højst sandsynligt er nødvendigt at foretage andre tiltag i forbindelse med en nedsættelse af promillegrænse. Tiltag såsom informationskampagner, skærpelse af straf, samt øget og intensiveret politikontrol. Er man villig fra politisk side til at prioritere dette er da det essentielle spørgsmål? For giver det mening at nedsætte en promillegrænse, når den udøvende magt i form af politiet ikke har de fornødne ressourcer til at håndhæve en lovændring?

På nuværende tidspunkt kommer øget politikontrol næppe på tale, eftersom man er presset på ressourcer. Hvad kan så gøres i stedet? Et forslag er, at informere meget mere om de sanktioner, der er gældende, når overtrædelse af promillegrænsen har fundet sted. En stor del kan næppe drage tvivl om de menneskelige konsekvenser af spirituskørsel, men hvor stor en andel af befolkningen har egentlig kendskab til idømmelsen? Hvis straffen, og måske særligt den økonomiske sanktion fremstod mere tydeligt, kunne afskrækkelsesfaktoren forestilles at være af større værdi.

Med henvisning til ovenstående, har hensigten med diskussion været at sætte vores analytiske fund i et applikabelt perspektiv. Spørgsmålet om hvorvidt promillegrænsen skal nedsættes, handler i store træk om balancen mellem individets handlefrihed og den formynderisk frarøvelse af ansvar og en central samfundsværdi som menneskets liv og førlighed. Set i lyset af det empiriske fund omkring den subjektive vurdering samt den korte diskussion og anskueliggørelse af problemet, tilslutter specialet sig Færdselskommissionens anbefaling om, at en promillegrænse på 0,2 er værd at indføre.

5.2 Et indblik i kontrol-siden

Ansvar for håndhævelse af færdselsloven påhviler politiet. Typisk sker dette gennem kontroller rettet mod forskellige områder såsom spirituskørsel, hastighedsovertrædelser, manglende lys på cykel, benyttelse af håndholdte mobiltelefoner og så videre. Politiets kontroller er et vigtigt middel til at øge andelen, der overholder færdselsloven, og dermed har kontrollerne en enorm betydning for trafiksikkerheden. Gennem interview med én leder og to politibetjente fra Østjyllands Politi og vores egne observationer af politiets færdselskontroller, har vi erfaret, at der er flere måder at få politiets opmærksomhed henledt på berusede trafikanter. Når det gælder definitionen af, hvilke personer det er formålstjenesteligt at kontrollere i forhold til spirituskørsel, har politiet i udstrakt grad skønsfrihed. De kan, som nævnt i problemfeltet, standse et tilfældigt køretøj efter færdselslovens §77, hvorfor opdagelse af spirituspåvirkning kræver en separat vurdering af, hvorvidt et motorkøretøj bliver ført af en påvirket fører. At opdage og identificere en ”53’er” kan også ske ud fra en patruljes observationer eller politibetjentenes egne iagttagelser (en initiativsag). Her spiller erfaringen, eller den såkaldte ”politinæse”, der beskrives som en oparbejdet viden af færdselslederen for Østjyllands politi en central rolle (Amrik:106). Det er nemlig ”næsen” der er afgørende for initiativsager, fordi det er denne, der orienteres mod mange tegn og små detaljer, og tolker disse elementer i trafikken ud fra en politifaglig synsvinkel (Hald & Rønn 2013:66). Udover at politiet opererer ud fra erfarings- og skønsmæssige vurderinger, tager de ligeledes borgernes anmeldelse om mulig spirituskørsel til efterretning. I forbindelse hertil, oplever de dog en udfordring, når borgere ringer og mistænker andre trafikanter for spirituskørsel. Færdselslederen, Amrik, nævner nemlig, at politiet for hver indgivne anmeldelse skal vurdere, 1) hvorvidt der reelt er tale om en påvirket fører, og 2) hvorvidt det er muligt for politiet at fange føreren, hvilket ikke er så let, hvis mistanken blot baserer sig på slingrende kørsel. Han påpeger endvidere, at spirituskørsel indebærer en handling, der foregår ”på hjul”, hvilket betyder, at selve det kriminelle indhold (og gerningssted) er dynamisk og i konstant bevægelse (Amrik:105). Dette er en udfordring for politiet, idet de for hver henvendelse er nødsaget til at validere mistanken,

og også vurdere hvorvidt udrykningskørsel er nødvendig i forhold til den fare de udsætter sig selv og medtrafikanterne for. Selvom det typisk er kørselsmønstret og hertil fejlgrundlaget, der danner grobund for om politiet vælger at reagere eller ikke, siger erfaringen med indgivne anmeldelser hos Østjyllands Politi, at det kun er én ud af hundrede af borgernes henvendelse vedrørende mulig spirituskørsel, der er hold i (Amrik:107). Færdselslederen fortæller dog i forlængelse hertil, at spirituskørsel som kriminel handling på sin vis også har sin fordel. Handlingen kan nemlig lade sig kontrollere gennem ”politinæsen”, samtidig med at andre former for overtrædelser kontrolleres (Amrik:109). Eksempelvis lægger politiet mærke til, om den pågældende bilist er usoigneret, lugter af alkohol, og om der ligger øldåser i bilen. For politinæsen har bilens udseende også en væsentlig betydning. En bil med skrammer og buler, eller en manglende forlygte kan indikere, at der er tale om en spiritusbilist, og derfor bliver disse biltyper oftere standset (Søren & Anders:119,124).

At politiet arbejder ud fra disse tegn, idet deres erfaringen siger, at spiritusbilister generelt ikke har styr på små basale ting i hverdagene kan i mange tilfælde være på sin plads. Dog kan man stille sig kritisk ved, at politiets skærpet fokus på blandt andet ældre og gamle biler kan medføre, at spiritusbilister, der for eksempel kører i pæne (og forholdsvis dyre) biler undgår at blive standset, og dermed komme i politiets søgelys. Dette forhold kan nemlig få en betydning i forhold til, hvem der bliver repræsenteret i statistikkerne (mænd i aldersgruppen 30-50 år, som enten er ufaglærte, håndværkere eller enlige (Bernhoft et al. 2007:1) (Møller et. al 2015:129)). I rusmiddelundersøgelsen (Kramp et. Al. 2003:160) såvel som i interviewet med færdselslederen (Amrik:111), bliver det opfattet, at spiritusbilister generelt har et alkoholproblem. Det er derfor også dem, der bliver opdaget, og oftere fremgår af statistikken.

I empirien oplever informanterne en begrænset/minimal risiko for opdagelse af politiet, hvilket er et interessant og vigtigt forhold, fordi de på baggrund af denne opfattelse vælger at køre, trods alkoholpåvirkning. Den oplevet opdagelsesrisiko kommer til udtryk i forskellige henseender, og kan ses i sammenhæng med politiets manglede ressourcer. Den oplevet opdagelsesrisiko handler dog også om, at informanterne ikke har oplevet at blive standset af politiet tilfældigt, eller set politiet patruljerer i bestemte områder, såsom små provinsstederne. Som konsekvens af denne oplevelse, vælger spiritusbilister at køre, og anvender disse små provinsområder/landeveje som ruter, fordi de tror at politiet ikke er der. Ifølge færdselslederen, er man i afdelingen godt bevidst om, at det er i de sene nattetimer i de små områder såsom Djursland og Århus Syd, som politiet skal rette opmærksomheden mod, når det gælder bestemte områder med spirituskørsel.

Men selvom politiet er velvidende om, at det er i de små områder borgerne griber chancen og kører, er det alligevel en stor udfordring for politiet at være ude på alle små områder. Det skyldes, at kredsen er stor, og at det ikke er muligt for betjentene at have kendskab til alle vejnavne (Amrik:106,107).

Igen er det nævneværdigt at pointere, at der er mangel på ressourcer i forhold til at sætte flere politibetjente ude på gaden, hvilket er med til at udfordre politiet yderligere. De føromtalte manglende ressourcer og spritruiter i små provinsområder genfindes i empirien, hvor der kan henvises til specialets "pæne" informant Thue, der havde indtaget fire genstande efter arbejdet, men stadig vælger at køre, fordi oplevelse af manglede politi influerer. Thue, bliver som tidligere nævnt i analysen, standset af politiet i et lille byområde en weekend klokken fire om morgenen. Her kan der antages, at Thue muligvis ikke lugtede af alkohol, samt Thues adfærd var kontrolleret og ikke mistænkeligt. Da Thue var iført arbejdstøj, der var fyldt med mel, kan det formodes at påvirke betjentenes indtryk af Thue, eftersom de arbejder ud fra politinæsen (Thue:15-16). Selvom næsen og erfaringen viser, at spiritusbilister generelt kører i en gammel skrotbil med buler og skrammer, samt lugten af alkohol er til stede, er opfordringen med Thues historie, at erfaringen nogle gange skal lade sig overraske.

Der er sommetider behov for at stille sig kritisk over for politinæsen, idet det i empirien viser, at spiritusbilisters også kan køre i pæne biler, og lugten nødvendigvis ikke er tilstede. Spørgsmålet er, om proceduren for politiet skal ændres; hvor det ikke absolut er politinæsen der skal være afgørende for opdagelse, men hvor alternativ kan være, at udføre tilfældige stikprøver og/eller alkometer test for at manipulere borgere til at tro, at den oplevet risiko for opdagelse er stor.

Politiets erfaring fra tidligere jule- og påskekampagner viser, at det var mænd, der var overrepræsenteret i statistikkerne. Her var der tale om en meget lille andel af kvinder, der kørte spirituskørsel, hvorfor politiet er overbevist om, at der ikke eksisterer et mørketal af kvindelige spiritusbilister, hvorfor kvindelige bilister ikke bliver kontrolleret. Ydermere har politiet en forforståelse om, at spirituskørsel er et "*mande-fænomen*", da kvinder betragtes for at være generelt fornuftige i deres overvejelser (Søren & Anders:121-123). I forhold til overstående erfaring, udtaler én af specialets kvindelige informanter, Halima, at årsagen til hun valgte at køre fremfor hendes mandlige venner var, at sandsynligheden for at blive standset som kvinde er væsentlige lavere end mænd (Halima:37). Denne opfattelse tilskynder Halima til at køre spirituskørsel, idet hun i gerningsøjeblikket var overbevist om, at hun ikke ville blive standset. Her kan der udledes, at der i politiet antagelse; at kvinder generelt ikke kører spirituskørsel, kan være et væsentligt problem i, da (alkoholiserede) kvinder muligvis bliver overset i trafikken.

I forlængelse af dette, kan der relateres til specialets anden kvindelig informant Sara, der blev standset af politiet en nat efter en bytur. Sara blev i første omgang ikke bedt om at blæse i alkometeret, men blot at vise kørekortet (Sara:39) Her kan der formodes som tidligere nævnt, at Sara ligesom Thue ikke har udvist mistænkelig adfærd, og alkohol-lugten ikke har været tilstede. I takt med at hun var en kvindelig bilist, og på anden vis ikke vækkede politiets mistanke, fik hun lov til at køre videre. Selvom politiet, ifølge forskningslitteraturen arbejder ud fra "næsen", hvor bilisters adfærd læses og fortolkes ud fra en politimæssig vinkel (Hald & Kira 2013:66), kan denne vinkel i nogle tilfælde forhindre den enkelte betjent i at stille sig kritisk overfor mulige kvindelige spiritusbilister. Det glansbillede der eksisterer af kvinder, kan være årsagen til at politiet til tider kan fejlvurdere i forhold til opdagelsen af kvindelige spiritusbilister. Dog skal det pointeres, at der ikke er belæg for, hvor mange alkoholiserede kvinder der eksisterer i trafikken.

På baggrund af ovenstående skildring kan vi just opfordre politiet til ikke at være fastlåste i deres egen fordomme og overbevisninger om, hvem der kan være spiritusbilist. For at identificere potentielle spiritusbilister, kan politiet i nogle tilfælde have gavn af at stille sig kritisk overfor erfaringsbaseret viden. En effektiv, målrettet og succesfuld trafiksikkerhedsindsats i politiet kræver, at de er bevidste om de muligheder, de har til rådighed, og at de anvender dem så hensigtsmæssigt som muligt på baggrund af de konstaterede problemer. En ide i forhold til at forebygge spirituskørsel i et kontrolmæssigt perspektiv kunne være, at øge den oplevet sandsynlighed for opdagelse eller i hvert fald manipulere folk til at tro dette.

KONKLUSION

I dette afsluttende afsnit vil specialet præsentere de empiriske fund, som er blevet fremanalysert på baggrund af interview med otte spirituStrafikanter. Konklusionen vil fungere som et analytisk svar på den retningsgivende problemformulering:

”Hvilke situationelle forhold kan identificeres ved beslutningen om at køre spirituspåvirket, og hvilken betydning tillægger spiritusbilister risikoen for at blive opdaget af politiet?”

Med udgangspunkt i analysen er det først og fremmest tydeligt, at beslutningen om at køre i spirituspåvirket tilstand ikke udelukkende beror på ét situationelt forhold, men er influeret af flere situationelle forhold. Empirien udtrykker stor variation, hvorfor forholdene skal forstås i samspil med hinanden. I det empiriske grundlag spænder informanterne vidt med hensyn til køn, alder, etnicitet, kriminalitetshistorik med mere, og der kan derfor ikke udledes én og samme fortælling om overtrædelse af promillegrænse, og dermed om spirituskørsel, men mange forskelligartede fortællinger. Som fænomen er spirituskørsel en kompleks størrelse, der i høj grad er betinget af konteksten. Det er konteksten, der er afgørende for beslutningsprocessen, fordi konteksten er udslagsgivende for, hvordan trafikanterne forstår eller tillægger en hændelse mening. Konteksten er ikke en given størrelse, men er noget der bliver skabt for hver af de involverede. Dette betyder, at omend der findes ligheder på tværs af specialets informanter, så søger konklusionen ikke mod en enten-eller slutning. Konklusionens hensigt er derimod, at demonstrere de nuancer, der er på spil, når spirituskørsel forekommer.

Det viser sig i empirien, at det nogle gange er den uventet udvikling eller drejning i en drikkekontekst, der fører til, at man kører spirituspåvirket. Enten er det ikke på forhånd forventet, at alkoholindtagelsen skal blive til særlig meget, og/eller så (fejl)vurderer den enkelte alkoholpromillen til under den tilladte grænse, og herfor fejlbedømmer ens køreegnethed. I andre tilfælde skyldes forekomsten af spirituskørsel en modvilje mod at lade sig begrænse eller affinde med bestemte vilkår. Det kan eksempelvis være, at man ikke gider at vente på en taxa, eller hente bilen næste dag. I betragtning af nogle ydre omstændigheder, anses handlingen derfor som acceptabelt. For specialets informanter gælder det, at nogle forinden kørslen påtænker sig problematikken omkring alkoholindtagelse, mens andre ikke skænker problematikken én eneste tanke før det er for sent, og man er blevet anholdt.

For samtlige af specialets otte informanter kan det konkluderes, at beslutningen om at køre, trods overvejelse om alkoholindtagelse eller ej, skal ses i sammenhæng med, at den subjektive følelse og oplevelse af kontrol er til stede. Følelsen af kontrol er en væsentlig årsag til, at beslutningen om at køre spirituspåvirket hænder, og knytter sig til, at informanterne i den givne situation overvurderer egen køreevne og/eller underestimerer deres alkoholpåvirkning, og derfor skønner, at de godt kan håndtere at køre. For nogle informanter medregnes den potentielle fare i at køre. Risikoen for at skade sig selv eller medtrafikanter vurderes som en minimal, eller til tider ikke-eksisterende og derfor bliver beslutningen truffet. Hos andre informanter er opfattelsen af sig selv som værende en god og dygtig bilist inkorporeret, at færdselssikkerheden, og hermed det moralske aspekt i sig selv ikke fremstår hindrende. Hvad dette illustrerer, er således, at spirituskørsel per se ikke er en ulovlighed, som er nøje overvejet eller planlagt. Selvom personer indstiller sig på at drikke alkohol inden de skal køre, bestemmer de ikke på forhånd, at de skal blive til en spiritusbilist. Det er sådan en handling, der grundet manglende omtanke og uden at have overvejet mulige konsekvenser opstår i drikkekontekstens øjeblik. Spirituskørsel er en handling, der muliggøres af, at man i påvirket tilstand har den fornødne interesse i at køre, at man har et køretøj til rådighed, og at man ikke afværges fra at køre i køretøjet. Flere af specialets informanter der har kørt spirituskørsel, kører i gerningsøjeblikket med passagerer, der for så vidt også er påvirket.

Gennemgående udspringer beslutningen om at køre spirituspåvirket fra et behov, eller et konkret formål med køreturen. Dette endemål kan for nogle føles så uopsættelig, at man i alkoholens rus opfatter handlingen; at køre spirituspåvirket, som en praktisk nødvendighed. Man beregner begribeligvis sandsynligheden for, at noget negativt fremtidigt vil ske som følge af spirituskørslen, såsom politiopdagelse og påkørsel af andre trafikanter, men afvejer det mod de ulemper, som eventuel undladelse af kørsel giver. For andre anses bestemmelsesstedet ikke i sig selv som presserende. At spirituskørsel da finder sted, beror på en tankeløs beslutning. Denne skødesløshed kan formodes at være et udtryk for en vanemæssig adfærd, og kan antages at være knyttet til det respektive sociale miljø, som personen er en del af, og som beslutningen tages inden for. I det pågældende miljø mødes spirituskørsel ikke med fordømmelse, og derfor optræder handlingen – så længe ingen har lidt skade – hellere ikke som fuldstændig uacceptabelt.

I beslutningen om at køre spirituspåvirket, kaster empirien endvidere lys på politiets rolle og chancen for at blive sanktioneret. Risikoen for opdagelse af politiet iberegnes beslutningen, men den tillægges af informanterne forskellige grader af betydning. Fra nogle informanter, der ikke

forholder sig til politiet, fordi de tror, at de ikke har overskredet den tilladte grænse, til nogle informanter, hvis beslutning i væsentlig grad influeres af den potentielle risiko for opdagelse. Analysen viser, at for den sidstnævnte gruppe af informanter opleves risikoen for politiets opdagelse som værende begrænset. Dette tilskynder dem i beslutningen om at køre. At opdagelsesrisikoen regnes for begrænset og endda usandsynligt, er forbundet til forskellige parametre som selve strækningens afstand, strækningens vejtype, tidspunktet for kørsel og kørselens lokalisering. Det fremgår i forlængelse hertil, at den oplevet opdagelsesrisiko knytter sig til en generel forestilling om politiets synlighed, og hermed på egne og andres erfaringer med ordensmagten. Der kan på baggrund af empirien ikke konkluderes en entydig strategi for, hvordan spiritustrafikanter undgår at blive opdaget af politiet. Selvom informanterne beretter om forskellige taktikker såsom at køre langsomt, at blende ind i forhold til hastighedsvalg, vælge en bagvej med mere, kan der med udgangspunkt i analysen ikke konkluderes, hvorvidt planen for at undgå politiet har været en bevidst og tilsigtet handling.

Analysen identificerer en kognitiv dissonans blandt størstedelen af spiritustrafikanterne. Efter at overtrædelsen af færdselslovens § 53 har udspillet sig, hvad enten handlingen er blevet opdaget af politiet eller ej, så oplever flere af informanterne en form for skam. Skammen fremkaldes af bevidstheden om, at man har gjort noget lovmæssigt og/eller moralsk forkert. For at overkomme denne ubehagelige følelse, forsøger hver enkelte informant, at italesætte deres handling med formildende toner. Eksempelvis ved at positionere sig selv som værende en mindre slem spiritustrafikant i forhold til andre spiritustrafikanter. Ved at differentiere og henvise til andre spiritustrafikanter, reduceres eller fjernes den ubehagelige dissonans. Ud fra argumentet om, at handlingen ikke har skadet andre, retfærdiggøres og efterrationaliseres spirituskørslen sådan til dels.

Opsummerende kan specialet altså konkludere, at spiritustrafikanter træffer beslutningen om at køre spirituspåvirket på baggrund af en række situationelle forhold. Spiritustrafikanter definerer og fortolker givetvis situationen med udgangspunkt i tid og sted, og vurderer i denne sammenhæng risikoen for at man vil skade sig selv eller andre i trafikken, og videremere sandsynligheden for opdagelse af politiet. I rammen om beslutningen indgår desuden den oplevet følelse af kontrol i relation til spirituspåvirkning.

REFERENCER

- Andersen, Heine: kognitiv dissonans i *Den Store Danske*, Gyldendal (05.06.2017). Hentet fra: <http://denstoredanske.dk/index.php?sideId=107913>
- Antoft, Rasmus og Salomonsen, Heidi Houlberg (2007). Det kvalitative casestudium – introduktion til forskningsstrategi. I Antoft, Rasmus, Jacobsen, Hviid Michael, Jørgensen, Anja & Kristiansen, Søren: *HÅNDVÆRK & HORISONTER. Tradition og nytænkning i kvalitativ metode*. Syddansk Universitetsforlag
- Behrendorff, I., Bernhoft, I.M. og Christensen, J. (1989). *Spritkørsel i Danmark. Hvem, hvor meget og hvornår*. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Rapport nr. 28
- Berlingske (10.12.2015): *Færre unge dør i trafikken*. Hentet fra: <https://www.b.dk/nationalt/faerre-unge-doer-i-trafikken-0>
- Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M. and Fiorentino, D. (2005). *Crash Risk of Alcohol Involved Driving. A Case-Control Study*. National Highway Traffic Safety Administration, Washington, D.C., <http://www.dunlapandassociatesinc.com/crashriskofalcoholinvolveddriving.pdf>
- Bryman, Alan (2012): *Social Research Methods*. Oxford: OUP Oxford, 2012.
- Cullen, Francis T.; Agnew, Robert & Wilcox, Pamela (2014): *Criminological Theory: Past to Present. Essential Readings*. Oxford University Press. (5th edition)
- De Vaus (2006): *Research design volume IV*.
- Det Kriminalpræventive Råd (2015): *Kriminalitetsforebyggelse og kampagner. En litteratur gennemgang af kampagne, -teorier, -metoder og -strategier*. Hentet fra: <http://www.dkr.dk/media/9457/kriminalitetsforebyggelse-og-kampagner-en-litteraturgennemgang.pdf>
- DTU (19.12.2011): *Spirituskørsel giver tårnhøj uheldsrisiko*. Hentet fra: <http://www.dtu.dk/Om-DTU/Nyheder-og-presse/Pressebase/2011/12/Spirituskoersel-giver-taarnhoej-uheldsrisiko>
- Flyvbjerg, Bent. Fem misforståelser om casestudiet. I Brinkmann, Svend & Tanggaard, Lene (2015): *Kvalitative metoder*. 2. udgave København, Hans Reitzels forlag

- Fynbo, Lars (2013): *Drinking and driving in a sociological perspective*. Department of Sociology, University of Copenhagen
- Færdselssikkerhedskommissionen (2013): *Hver ulykke er én for meget - et fælles ansvar*. Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020. Hentet fra: <http://www.færdselssikkerhedskommissionen.dk/sites/kombelt.dev2.1508test.dk/files/filer/Handlingsplan%202013-2020%20Hver%20ulykke%20er%20C3%A9n%20for%20meget%20-%20et%20f%C3%A6lles%20ansvar.pdf>
- Hald, Camilla & Rønn, Vrist Kira (2013): *Om at opdage – Metodiske refleksioner over politiets undersøgelsespraksis*. 1. Udgave, Samfundslitteratur.
- Hels, T., I. M. Bernhoft, K. W. Simonsen, A. Steentoft (2011). "Country report Denmark" i *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part 2: Country reports*. Ingen udgivelsesby: Deliverable 2.2.3 in the 6fp DRUID: 36-54
- Justitsministeriet (03.12.2013): *Regeringen skærper indsatsen mod spiritus- og narkobilisme*. Hentet fra: <http://www.justitsministeriet.dk/nyt-og-presse/pressemeddelelser/2013/regeringen-skaerper-indsatsen-mod-spiritus-og-narkobilisme>
Besøgt d. 4 august 2017
- Justitsministeriet (22.04.2014): *Politiet får nye redskaber i kampen mod spiritus- og narkobilister*. Hentet fra: <http://www.justitsministeriet.dk/nyt-og-presse/pressemeddelelser/2014/politiet-faar-nye-redskaber-i-kampen-mod-spiritus-og>
Besøgt d. 4 august 2017
- Kvale, Steinar og Brinkmann, Svend (2009): *Interview. Introduktion til et håndværk*. 2. udgave København, Hans Reitzels forlag.
- Kvale, Steinar og Brinkmann, Svend (2015): *Interview. Introduktion til et håndværk*. 3. udgave København, Hans Reitzels forlag.
- Kramp, Peter; Gorm Gabrielsen; Annemarie Lund; Alette Reventlow; Anne-Marie Sindballe (2003): *Rusmiddelundersøgelsen misbrug blandt kriminalforsorgens klientel*. Direktoratet for Kriminalforsorgen. København.
- Møller, Mette & Haustein, Sonja & Prato, Giacomo Carlo (2015): *Profiling drunk-driving recidivists in Denmark*. In Accident -Analysis Prevention. Department of Transport, Technical University of Denmark.

- Politi (04.03.2010): *Politiet indfører bevisalkometre.* Hentet fra: <https://www.politi.dk/da/aktuelt/nyheder/2010/Bevisalkometre.htm>
- Politikken nyhedsartikel (28.12.2016): *Egentlig skulle færre dø på vejene – men tallene går op.* Hentet fra: <http://politiken.dk/indland/art5753171/Egentlig-skulle-f%C3%A6rre-d%C3%B8-p%C3%A5-vejene-men-tallene-g%C3%A5r-op>
- Retsinformation (14.03.2007): *Forslag til lov om ændring af færdselsloven.* Hentet fra: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=88223>
- Rådet for Sikker Trafik (2017): *Alkohol er en af de største dræbere i trafikken. Omkring hver 6. trafikdræbte mister livet i en spritulykke.* Hentet fra: <http://www.sikkertrafik.dk/raad-og-viden/i-bil/spirituskoersel>
- Sundhedsstyrelsen (2006): *Få mere at vide om alkohol. Fakta om alkohol.* Hentet fra: <http://www.sst.dk/~media/AFDB18512F1A4312A221EDF0DC85E19E.ashx>
- Trygfonden (02.01.2013): *Danskerne tager skarp afstand fra spritkørsel.* Hentet fra: <https://www.trygfonden.dk/Presse/Nyheder/2013/danskerne-tager-skarp-afstand-fra-spritkoersel>
- Trygfonden og Mandagmorgen (2011): *Trafiksikkerhed ifølge danskerne – 5 paradokser om sprit og fart i trafikken.* Rosendahls
- Tv2 nyhedsartikel (22.04.2017): *Spiritusbilist bag tremmer efter trafikdrab på 14 årig pige.* Hentet fra: <http://nyheder.tv2.dk/krimi/2017-04-21-spritsbilist-bag-tremmer-efter-trafikdrab-paa-14-aarig-pige> Besøgt d. 4 august.
- Vejdirektoratet (27.01.2017): *Foreløbige ulykkestal december 2016.* Hentet fra: http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/statistik/ulykkestal/månedstatistik/Documents/Foreløbige%20ulykkestal%20december%202016.pdf
- Waage, Niels (2014): *Spirituskørsel mv.* 7. udgave. Karnov Group Denmark A/S, København.

BILAG

BILAGSOVERSIGT:

BILAG 1: Interviewguide til spiritusbilister

BILAG 2: Interviewguide til politiet

BILAG 3: Samlet transskription af interviews (vedlagt separat dokument)

BILAG 1: Interviewguide til spiritusbilister

- Indledende briefing**
- *Fortælle kort om projektet,*
 - *Tilladelse til at optage og bruge udsagn i rapport*
 - *Forsikre tydeligt om anonymitet*
 - *Hvilke temaer vi gerne vil ind på i løbet af interviewet.*
 - *Understrege at vedkommende har frihed til at dele så meget han/hun har lyst til.*

Om dig *Kan du starte med at fortælle om dig selv:*

- Alder?
- By?
- Civilstand og børn?
- Uddannelse/job?
- Har du en bil?
- Hvor længe har du haft dit kørekort?
- Hvor ofte kører du i bil?
- Kan du sætte nogle ord på, hvilken betydning det at have en bil har for dig i hverdagen og på andre tidspunkter (arbejde, familie m.v.)?

Spirituskørsel *Kan du prøve at tænke tilbage på (d)en køretur, der førte til pågribelse?*

- Kan du beskrive denne køretur?
 - Hvilket køretøj blev anvendt? (bil, motorcykel eller knallert)
 - Kørte du alene eller var der andre i bilen?
 - Hvad var formålet med kørslen?
 - I hvilken sammenhæng blev alkoholen indtaget?
 - Hvor, hvilken type strækning, tidspunkt på dagen, trafik volume?
- Kan du huske, hvad spillede ind i forhold til at vurdere, hvorvidt du skulle køre eller ej?
 - Tænkte du på din egen sikkerhed?
 - Hvad med andres?
- Overvejede du på noget tidspunkt alternative transportmuligheder? Eller spørge andre om at køre bilen?

- Var der nogle (forinden du satte dig bag rattet), der forsøgte at afholde dig fra at køre turen?
- Gjorde du noget anderledes/var du mere opmærksom på din kørsel end normalt (hvor alkohol ikke har været indtaget)?
 - F.eks. i forhold til fart, rutevalg, tidspunkt, undgå kontakt med andre trafikanter?
 - Kørselsfejl?

Straf og opdagelsesrisiko

- Oplevede du en risiko for at blive kontrolleret af politiet?
 - Hvis nej: Hvorfor ikke
 - Hvis ja: Hvordan forholdt du dig til den risiko? (Ændret adfærd m.v.)
- Havde du under din kørsel på noget tidspunkt været nervøs for at blive standset? Eventuelt holdt øje med, om der var en civilpoliti bil der kørte bag dig?
- Hvilken betydning havde risikoen for opdagelse og straf for dig?
 - Kendte du på daværende tidspunkt straffen for at køre over den tilladte promillegrænse?

Andre erfaringer med spirituskørsel eller mulig spirituskørsel

- Har du flere gange kørt i bil, motorcykel eller knallert, selvom du var i tvivl (*udover den lige fortalte gang*)?
 - Har du undladt at køre i bil når du mente, du havde drukket for meget?
Hvis ja: Hvad er forskellen mellem disse situationer, hvor du gør det i forhold til dem, hvor du alligevel vælger at køre?
 - Hvilken situationer har en indflydelse på dig, når du vælger at køre, selvom du er i tvivl?
- Kender du andre, der muligvis også har kørt i bil med en for høj promille?
 - Er de blevet stoppet?

Spiritusbilister med dom

- Er du blevet sigtet for spirituskørsel mere end én gang?
 - Hvis ja, hvordan har dine omgivelser (familie og venner) reageret?
 - Hvad med andre trafikforseelser?

Fremtidig adfærd

- Kunne du forestille dig at stå i lignende situation igen, og gøre det samme?
- Hvis ja, hvorfor?
- Hvis nej, hvorfor ikke?

Afslutning

- Hvad er din holdning til at køre spirituskørsel?
Tak for hjælpen!

BILAG 2: Interviewguide til politiet

- Indledende briefing**
- *Fortælle kort om projektet*
 - *Tilladelse til at optage og bruge udsagn i rapport.*
- Om betjenten**
- Hvilken stilling har du hos politiet, og kan du kort beskrive dine arbejdsopgaver?
 - I hvor lang tid har du arbejdet i din nuværende stilling?
- Opdagelsesrisiko i forbindelse med spirituskørsel (arbejdsmetode)**
- Hvordan vil du beskrive spirituskørsel som et kriminalitetsmæssigt problem?
 - Hvordan foregår arbejdet med spiritusbilisme i praksis?
 - Hvordan bliver du/i gjort typisk opmærksom på eller får mistanke om en bilist, der kører påvirket tilstand? Hvad tiltrækker opmærksomheden? (Spirituskontroller, automatisk tilkaldelse ved færdselsuheld med personskaade, almindelig patruljekørsel, tip fra borgere?)
 - Hvordan identificerer politiet en påvirket fører?
 - Hvad får dig til at standse en bilist og bede vedkommende om at puste i alkometer (på forhånd el beslutning eller øjebliksvurdering)?
- Hvilken slags påvirkede bilist, møder politiet flest af?
- Hvordan forklarer bilisterne sig, når de bliver stoppet?
- Hvornår vurderer du at det er mere formålstjenesteligt at kontrollere?
- Er det omkring bestemte højtider eller tidsrum?
 - Ved bestemte steder/veje, hvor man er mere opmærksom på at standse og spørge om folk har drukket?
 - Er der bestemte udvælgelseskriterier såsom persontype (køn, alder), bilmærke, bestemt kørselsadfærd?
 - Andre omstændigheder, der kan have indflydelse på at bilister kommer i politiets søgelys?
- Inden du startede med at arbejde på dette felt, havde du da en opfattelse af, hvem der kørte spirituskørsel?
- Har denne opfattelse ændret sig?
- Politiets rolle**
- Hvilke udfordringer står politiet over for i forhold til at opdag spirituskørsel?

- Tror du, at mere politikontrol vil få folk til at lade bilen stå, når de er påvirket?
- Hvilke eksterne aktører ser du som relevante og kan være til at forebygge spirituskørsel?
- Hvem samarbejder politiet med på nuværende tidspunkt?
- Hvordan kan de bidrage?

Mange tak for indsigt og deltagelse!

BILAG 3: Transskriptioner af interviews

Vedlagt separat dokument.