

Uopmærksomhed i trafikken

- En metodetriangulering af fænomenet med primær fokus på Midt- og Vestjyllands politi



Gruppe 05

20137431 - Malene Søndergaard Petersen

20134963 – Sam Mark Thomsen

20135377 - Samantha Hjorth

10. Semester 2018

Vejleder – Kim Møller

Antal ord – 31.550

Abstract

This paper seeks to explore driver distraction in Denmark with a focus on the region of Mid and West Jutland. Driver distraction will be defined as any task, activity or thought process that takes the driver's attention away from driving the car. Activities like eating, smoking and tuning a radio are therefore also seen as having a risk associated with them. Through the paper, the extent of driver distraction will be examined based on the quantity of distracted drivers and who they are in terms of age and gender. Furthermore, the paper will examine the reasons given to justify the distracted actions, as well as solutions that can reduce the distractions. This will be done through routine activity theory, deterrence theory, neutralization techniques and the social norms approach. The methods used are a study of occurrence of driver distraction, review of police records of fines for handheld mobile phones, semi-structured interviews and a questionnaire.

The results show that driver distraction is a complex and highly subjective phenomena. According to our data, 4,3 % of all drivers are distracted regardless of vehicle type. The drivers of heavier vehicles like trucks, however, seem to be more distracted than those of private cars. This can be explained through routine activity, in the sense that driving in connection with work seems to invite more opportunities for driver distraction as these drivers are both more experienced with driving, and adhering to their schedules. When it comes to the type of distraction the most common form seems to be biomechanical distraction e.g. taking the hands off the wheel to dial the number on a phone. This also pertains to eating, drinking, smoking and tuning the radio or other functions within the car as these are the most commonly reported distractions.

The most used excuses and justifications are that they didn't see a problem with doing the action or that they deemed the action so important that it couldn't wait. The drivers also seem to be unaware of the risks and dangers of the actions that can't be sanctioned by police. This is despite the fact that recent studies have found that these actions contribute to accidents just as often as the actions that can be sanctioned.

When it comes to solutions, it is clear that one form of approach isn't enough. This is because things such as campaigns affect drivers differently and to different extents. To inform the drivers of the dangers of distracted driving, more than campaigns are needed to reach a wider audience.

Indholdsfortegnelse

1.0 Indledning	7
2.0 Problemfelt	8
2.1 Distraktionstyper	9
2.2 Omfanget af problemet	10
2.3 Forskning på området	11
2.4 Samarbejde med Midt- og Vestjyllands Politi	13
2.5 Afgrænsning	14
2.5.1 Begrebsafklaring	15
3.0 Design	15
3.1 Projektdesign	15
3.2 Forskningsstrategi	16
4.0 Teori	17
4.1 Rutineaktivitet	17
4.2 Afskrækkelsesteori	18
4.3 Neutraliseringsteknikker	20
4.4 Social pejling	21
4.5 Teoriernes anvendelse	22
4.5.1 Operationalisering	23
5.0 Metode	26
5.1 Forekomstundersøgelse	26
5.1.1 Udførelse og validitet af forekomstundersøgelsen	27
5.1.2 Observerbare distraktionsformer	29
5.1.3 Databehandling af forekomstundersøgelsen	29
5.2 Aktindsigt	30

5.3 Spørgeskema	30
5.3.1 Spørgeskemaets opbygning	31
5.3.2 Databehandling af spørgeskemaet	32
5.4 Interview	33
5.4.1 Kontakt til informanterne	34
5.4.2 Beskrivelse af interviewsituationen	35
5.4.3 Beskrivelse af informanterne	36
5.4.4 Kodning i Nvivo	37
6.0 Analyse	38
6.1 Del 1 – Omfang af problemet	39
6.1.1 Præsentation af forekomstundersøgelsen	39
6.1.2 Præsentation af aktindsigt	43
6.1.3 Analysedel 1	47
6.1.4 Diskussionsdel 1	50
6.2 Del 2 – Argumentationer og tiltag	53
6.2.1 Præsentation af spørgeskema	53
6.2.2 Analysedel 2	69
6.2.3 Diskussionsdel 2	77
7.0 Teoretisk diskussion	89
7.1 Rutineaktivitet	89
7.2 Afskrækkelsesteori	92
7.3 Neutraliseringsteknikker	96
7.4 Social pejling	98
8.0 Konklusion	101
9.0 Bibliografi	104

Tro- og loveerklæring

Det erklæres herved på tro og love, at samtlige gruppens medlemmer 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.

1.0 Indledning

Bilen er et transportmiddel, der er blevet en integreret del og anvendes i manges hverdag. I og med at kørselsopgaven, og det at færdes i trafikken er blevet noget, som vi alle gør i højere eller mindre grad, har alle en forestilling om og forståelse af, hvad der findes acceptabelt og uacceptabelt at gøre i trafikken. Det kan forstås på den måde, at det er uacceptabelt at handle uforsvarligt og til fare for andre, men hvilke handlinger der mere specifikt ligger til grund for denne uforsvarlighed er i højere grad subjektivt hos den enkelte. Dog er det som om, at der opstår en fælles forståelse af, at størstedelen af bilister på den ene eller anden måde er uopmærksomme og der ofte vil være tale om brug af håndholdt mobiltelefon. Den forståelse er ofte lavet ud fra bilistens eget billede, forestilling og fornemmelse af, hvor ofte de ser andre bilister være uopmærksomme. Forståelsen bygger derved ikke på et videnskabeligt grundlag, men er i stedet baseret på hvad de selv vurderer, at de og andre bilister kan tillade sig i trafikken. Uopmærksomhed er et problem, fordi mennesker kan have svært ved at udføre flere opgaver på samme tid (Møller, 2016, s. 3). Derved forhøjes risikoen for fejl og uheld, ved hver ekstra handling bilister foretager sig, mens de kører bil.

Politiet og flere organisationer arbejder på, at mindske uopmærksomhed ved eksempelvis oplysningskampagner og færdselspatruljer. Men selvom der har været større fokus på risikoen ved uopmærksomhed, synes der stadig at forekomme en del uopmærksomhed i trafikken, hvor uheld af den ene eller den anden årsag, fylder i politiets hverdag. Politiet oplever en række udfordringer på deres jagt efter uopmærksomme bilister. Midt- og Vestjyllands politikreds har det største geografiske område at dække, hvilket gør at det kan være svært for færdselsafdelingen at nå rundt i hele kredsen. Yderligere skal politiet være helt sikre i deres sag, når de sigter bilister og uddeler bøder og klip, hvilket også besværliggør deres arbejde. Selvom både politiet og Rådet for Sikker Trafik ofte er ude og oplyse om faren ved at være uopmærksomme, synes det stadig at være et stort problem på de danske veje og skyld i flere ulykker. Er det muligt, at finde tiltag der mindsker uopmærksomhedshandlinger i trafikken og derved reducerer dræbte og tilskadekomne?

Med projektet ønsker vi, at undersøge uopmærksomhed i trafikken med fokus på Midt- og Vestjyllands politikreds. Undersøgelsen bliver udarbejdet med en kriminologisk vinkel, hvor der vil

blive brugt empiri, som kan anvendes med henblik på, at give et retvisende og et nutidigt billede af uopmærksomheden i Midt- og Vestjyllands politikreds.

2.0 Problemfelt

Der har i flere år været fokus på vores opførsel og handlinger, når vi kører bil. Flere kampagner har igennem årene oplyst om risikoen ved nogle af disse handlinger, såsom påvirkning af alkohol og brug af håndholdt mobiltelefon, når man kører bil. Politiet har mulighed for, at sanktionere mod disse handlinger. Brugen af håndholdt mobiltelefon kan sanktioneres ved en bøde på 1500 kroner, og er omfattet af færdselslovens § 55 a.: *"Førere af køretøjer må under kørsel ikke benytte sig af håndholdte mobiltelefoner"* (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2017). Der er enkelte andre uopmærksomhedshandlinger, som også kan sanktioneres mod af politiet. Disse handlinger er dog ikke lige så godt defineret som loven imod brug af håndholdt mobiltelefon, og det bliver derfor en vurderingssag ud fra de enkelte tilfælde. Hvis handlingen eksempelvis er læsning af papirer under kørsel, kan det vurderes til at være grov uopmærksomhed. Derfor kan bilisterne blive sanktioneret under færdselslovens § 3 stk. 1: *"Trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres"* (Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2017). Det er derfor ikke udelukkende læsning af papirer, som kan karakteriseres som grov uopmærksomhed, men mange handlinger kan indgå i denne paragraf, hvis de udføres uforsvarligt og til fare for andre.

Selv hvis handlingerne ikke er til fare for andre, kan de dog besidde en stor risiko under kørslen, som politiet ikke har mulighed for, at sanktionere imod. Uopmærksomhed i trafikken kan være en bred vifte af ting og handlinger, såsom at indtage mad og drikke, indstille radio eller GPS, være i sine egne tanker og ikke mindst brug af mobiltelefon. Det, der er karakteriseret ved disse handlinger er, at de kan resultere i, at man som fører fjerner fokus fra selve kørselsopgaven. Dette kan eksempelvis være ved, at fjerne hænderne fra rattet eller øjnene fra vejen. I forhold til uopmærksomhed i forbindelse med kørsel, menes det, at 70 % af det som har indflydelse på førerens opmærksomhed skyldes noget inde i selve bilen (Troglaur, Møller, & Hels, 2010, s. 12). Der har været stor fokus på, at oplyse om faren ved uopmærksomhed i trafikken. Rådet for Sikker Trafik har senest lavet kampagnen *Kør bil, når du kører bil*, der viser risikoen ved at lave andet end at køre bil i trafikken. Herudover har Rådet

for Sikker Trafik lavet flere kampagner, som viser forskellige uopmærksomhedshandlinger. En af disse er, *Hvor langt kører du på en sms*, og der bliver i tilknytning sagt, *"Kører du 80 km/t og kigger på din telefon i fire sekunder, svarer det til at køre 89 meter i blinde."* (Rådet for Sikker Trafik, 2018). Selvom der i de seneste år har været et øget fokus på risikoen ved uopmærksomhed i trafikken, anses det stadig for at være et stort problem på de danske veje. Det anslås, at uopmærksomhed er en afgørende faktor i hver tredje dødsulykke i Danmark (Færdselssikkerhedskommissionen, 2013, s. 63).

2.1 Distraktionstyper

Overordnet kan uopmærksomhed i trafikken opdeles i to underkategorier: distraktion og anden uopmærksomhed. I tidligere undersøgelser ligger fokus på *distraktion*, da dette er nemmere at indfange end anden uopmærksomhed. Det skal dog her gøres opmærksom på, at 'anden uopmærksomhed' ikke er et videnskabelig term, men vores eget udtryk for de former for uopmærksomhed, som falder udenfor forskningslitteraturens definition af distraktion. *Anden uopmærksomhed* kan derfor defineres som længerevarende tilstande som for eksempel træthed og påvirkning af alkohol eller euforiserende stoffer. Det kan også være generelle psykologiske tilstande såsom stress og depression eller mere emotionelle tilstande såsom kraftig vrede, kraftig glæde eller andre former for stærkt emotionelt engagement. (Hels & Møller, 2010, s. 23; Troglaur, Møller, & Hels, 2010, s. 11-12). *Distraktion* derimod er en midlertidig form for uopmærksomhed, der sker når bilisten ikke længere koncentrerer sig om kørselsopgaven, men i stedet om handlinger, personer, begivenheder eller ting, der ikke har noget med kørslen at gøre. Risikoen for, at der opstår uheld eller næsten-uheld stiger, fordi forudsætningerne for adfærdssændringer og beslutninger i forhold til trafikken mindskes. (Hels & Møller, 2010, s. 23; Troglaur, Møller, & Hels, 2010, s. 11).

Distraktion kan som sagt forårsages af faktorer både inde i bilen, men også udenfor bilen (Troglaur, Møller, & Hels, 2010, s. 11). Disse kan inddeles i fire underkategorier: 1) *Visuel distraktion*, hvilket er, når bilisten ser væk fra vejen og de andre trafikanter, for eksempel for at finde noget i handskerummet eller tjekke bagsædet, 2) *Kognitiv distraktion*, hvilket er når bilisten tænker på andre ting end trafikken, for eksempel hvis de planlægger aftensmaden, 3) *Motorisk distraktion*, hvilket er når bilisten slipper rattet med en eller begge hænder, eksempelvis for at justere bilens instrumenter eller få noget at drikke og til sidst 4) *Auditiv distraktion*, hvilket er når bilisten lytter efter andet end

trafikken, for eksempel radioen, passager-støj eller samtaler. Det er dog vigtigt, at holde sig for øje, at disse fire ikke er gensidigt ekskluderende, men for det meste forekommer samtidigt i forskellige kombinationer afhængigt af situationen. (Hels & Møller, 2010, s. 23-24; Ranney, Mazzae, Garrott, & Goodman, 2000, s. 1). Distraktion er derfor i høj grad noget, som bilisten selv frivilligt bestemmer om de vil foretage sig eller ej, og mange af de forskellige distraherende handlinger vil derfor kunne undgås gennem bedre planlægning, ved eksempelvis at stille GPS'en før man starter kørslen eller ved at holde ind til siden, når distraktionen opstår, det kan eksempelvis være hvis mobilen ringer. (Hels & Møller, 2010, s. 23-24). Dette hænger for eksempel sammen med, at mennesker har en begrænset kapacitet i forhold til antallet af handlinger, som de kan udføre. Specielt hvis handlingerne kræver samme sanser som det at køre bil, kan der være en risiko for, at man bevidst eller ubevidst nedprioriterer kørselsopgaven. Det er ikke alle handlinger, som har samme effekt på kørslen, da de ikke indeholder samme distraktionstyper. (Møller, 2016, s. 3-4).

2.2 Omfanget af problemet

Det er i en undersøgelse fra 2010 blevet estimeret, at alle bilister er uopmærksomme i 30% af den tid de bruger bag rattet (Troglaur, Møller, & Hels, 2010, s. 5). I yderste fald kan denne uopmærksomhed ende i trafikuheld. Nogle af disse uheld kan være af mindre grad, hvor der kun sker materiel skade, mens andre kan ende med personskader. Personskader ved trafikuheld, kan opdeles i to kategorier: 1) *Lettere tilskadekomne*, og 2) *Alvorligt tilskadekomne*. Overordnet defineres personskader dog som værende, når en person ikke bliver dræbt, men kvæstes ved en personskadeulykke i en sådan grad, at de kræver lægebehandling. Det vil sige, at lettere forstuvninger og mindre hudafskrabninger for det meste ikke regnes som tilskadekomst. (Danmarks Statistik Transport, 2010, s. 38; Greibe & Hemdorff, 2001, s. 10). En alvorligt tilskadekommen, er en person, der har så behandlingskrævende skader, at de skal hospitalsindlægges i mere end 24 timer. Skaderne kan eksempelvis være hjernerystelse, læsioner, knoglebrud eller lignende. Definitionen indeholder også personer, der dør af deres skader, hvis dødsfaldet indtræffer mere end 30 dage efter uheldet. (European Conference of Ministers of Transport, 2006, s. 39; Greibe & Hemdorff, 2001, s. 10). En lettere tilskadekommen derimod, er alle tilskadekomne personer, der ikke falder ind under definitionen af alvorligt tilskadekomne (European Conference of Ministers of Transport, 2006, s. 39).

Færdselssikkerhedskommissionen har udarbejdet en nationale handlingsplan, der løber frem til 2020. Kommissionen har udarbejdet ti generelle fokuspunkter, hvor et af dem omhandler uopmærksomhed i trafikken. (Færdselssikkerhedskommissionen, 2013, s. 9). Yderligere har kommissionen fastsat et mål for 2020, for hvor mange dræbte og tilskadekomne der er acceptabelt i trafikken. Deres mål er, at der maksimalt må være 120 dræbte, 1.000 alvorligt og 1.000 lettere tilskadekomne i trafikken i 2020. Kommissionen tilkendegiver selv, at denne målsætning er ambitiøs. Handlingsplanen tager udgangspunkt i, at ulykker kan mindskes gennem lovgivning, kontrol, vejteknik, sikkerhedsteknologi i biler, undervisning og kampagner. (Færdselssikkerhedskommissionen, 2013, s. 9). Kommissionen foreslår selv, at dette blandt andet kan være tiltag, som en proaktiv afgiftspolitik på teknologiske hjælpemidler til bilen, der kan forebygge ulykker eller lave et roligt og enkelt vejmiljø, uden bevægende og lysende reklamer, der kan tage bilistens opmærksomhed væk fra vejen (Færdselssikkerhedskommissionen, 2013, s. 63-64). Fra 2010-2014 angiver Vejdirektoratet, at 354 mennesker har mistet livet i ulykker, hvor de enten selv eller andre har været uopmærksomme. Foruden dødsfald, kan konsekvenserne være både menneskelige, økonomiske og jobmæssige. (Rådet for Sikker Trafik, 2016). Ud over de personlige omkostninger, der er ved uheld i trafikken, er de økonomiske samfundsomkostninger også store. DTU anslår, at et politianmeldt uheld, hvor der både kan være tale om et materielt- eller personskaueheld, i gennemsnit koster knap 2 millioner kroner. Medregnet i dette beløb er udgifter i forhold til redningsprocedure, skadesbehandling og vurdering af det potentielle samfundsøkonomiske tab. (Politi, 2017, s. 111). Ifølge tallene fra Vejdirektoratet er 50 mennesker ud af 354 mennesker, døde som af en konsekvens af uopmærksomhed, sket i Midt- og Vestjyllands politikreds. Dette er det højeste dødstal for en enkelt politikreds i Danmark. (Rådet for Sikker Trafik, 2016).

2.3 Forskning på området

Tove Hels, der er strategisk analytiker i Nationalt Færdselscenter, lavede i 2017 en forekomstundersøgelse, som et led i den nationale operative strategi på færdselsområdet 2016-2020, der skulle undersøge hvor mange bilister, der er uopmærksomme i trafikken. Undersøgelsen blev lavet i alle landets 12 politikredse, hvor hun og et andet hold af observatører kørte på vejene og observerede ind i bilerne. (Hels, 2017, s. 1). Undersøgelsen viste, at der var flest bilister der spiste, drak og røg, efterfulgt af brugen af håndholdt mobil, håndfri mobil og betjening af bilen, såsom radio

eller GPS (Hels, 2017, s. 4). Det samlede tal for forekomstundersøgelsen viste, at det var 5,6 % af person-/varebilsførende og 14,7 % af tungvognsførende, der foretog en uopmærksomhedshandling (Hels, 2017, s. 5). En anden undersøgelse fra 2010 understøtter disse fund, dog i en lidt anden rækkefølge. Her er indstilling af radio, det der optager bilister mest, efterfulgt af at snakke med passagerer, og derefter at spise og drikke. Her pointeres det også, at det er svært at sige præcis, hvilken form for uopmærksomhedshandling, der er farligst at udføre, da det hænger sammen med andre faktorer såsom vejens udformning og trafiktætheden på det givne tidspunkt. Dog vurderes det, at handlinger, der er visuelt eller kognitivt distraherende, er farligere end handlinger, som er motorisk distraherende. (Hels & Møller, 2010, s. 24). Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension har også lavet en undersøgelse, der skal afdække danskernes uopmærksomhedshandlinger. Denne undersøgelse viser, at hver femte bilist har været eller har været tæt på, at ende i en trafikulykke på grund af uopmærksomhed i 2015 og 2016. I undersøgelsen sagde 75 % af de adspurgte, at situationen kunne være undgået eller håndteret bedre, hvis de ikke havde været uopmærksomme. (Rådet for Sikker Trafik, 2016).

Anden forskning omhandlende uopmærksomhed, fokuserer for det meste på brugen af mobiltelefon, især forskellen på den håndholdte og håndfri og hvordan det påvirker kørslen. En svensk undersøgelse fra 2003 kommer blandt andet frem til, at der ikke er specielt stor forskel på distraktionsniveauet af håndholdte og håndfri mobiltelefoner. Det er i stedet selve det at tale i telefon, der distraherer under kørslen, da det er kompleksitetsgraden af den førte samtale, som bestemmer hvor distraheret føreren er. (Patten, Ceci, Malmström, & Rehnberg, 2003).

Andre studier om emnet er engelske og fokuserer på simuleret kørsel, det vil sige, at personer er blevet testet i forhold til uopmærksomhed i en simulator og således ikke i den virkelige trafik. Disse studier finder heller ikke nogen synderlig forskel på håndholdte og håndfri mobiltelefon, når det kommer til, hvor meget det distraherer føreren. (Se for eksempel Törnros & Bolling, 2005; Haque & Washington, 2014). En sådan undersøgelse fra 2009 undersøgte ligeledes om samtaler med passagerer i bilen også virkede distraherende. Resultatet var, at samtaler ikke er lige så distraherende, hvis de kan moduleres i forhold til det der sker i trafikken. For eksempel ved at tale langsommere eller holde pause i samtalen for, at give føreren tid til at reagere. Passagerer i bilen er

således ikke lige så distraherende, som hvis føreren snakker i telefon under kørslen, fordi passageren kan komme med advarende kommentarer, hvis der sker noget i trafikken som føreren af bilen måske ikke har set. Føreren har derved stadig en nogenlunde chance for at reagere på det der foregår. (Charlton, 2009). Andre undersøgelser af simuleret kørsel fokuserer på at sende sms'er, og her er de mere eller mindre enige om, at det er farligere at sende sms'er end det er at tale i telefon under kørslen. Sms'er distraherer mere grundet, at der er indblandet både motorisk og visuel distraktion. (Se for eksempel Drews, Yazdani, Godfrey, Cooper, & Strayer, 2009; Stavrinou, et al., 2013; Hosking, Young, & Regan, 2009).

En amerikansk undersøgelse har fokuseret på flere former for uopmærksomhedshandlinger. Den har lavet udregninger af odds i forhold til, hvor meget forskellige handlinger påvirker kørsel. Hvor den finder, at nogle handlinger har en væsentlig lavere odds end andre. Disse odds er odds ratio, hvilket vil sige, at de er udregnet ud fra en referencegruppe, der i dette tilfælde er opmærksomme bilister. Eksempelvis har de fundet, at den laveste odds forekommer, når bilister har børn i bilen, hvorimod den højeste odds forekommer, når bilisten indtaster nummer og ringer op fra en håndholdt mobiltelefon. (Dingus, et al., 2016).

Dette hænger for eksempel sammen med, at mennesker har en begrænset kapacitet i forhold til antallet af handlinger, som de kan udføre. Specielt hvis handlingerne kræver samme sanser som det at køre bil, kan der være en risiko for, at man bevidst eller ubevidst nedprioriterer kørselsopgaven. Det er ikke alle handlinger, som har samme effekt på kørslen, da de ikke indeholder samme distraktionstyper. (Møller, 2016, s. 3-4).

2.4 Samarbejde med Midt- og Vestjyllands Politi

Vi har i forbindelse med vores projekt indgået en samarbejdsaftale med færdselsafdelingen i Midt- og Vestjyllands Politi. Samarbejdet er indgået på baggrund af deres særlige udfordringer med dødsfald i trafikken, da det er den politikreds som oplever flest dødsulykker (Rådet for Sikker Trafik, 2016).

Færdselsafdelingen består af 20 operative færdselsbetjente, hvor 10 af dem er ansatte til at kunne køre motorcykel, fire er uddannet til at køre videobiler og resten er vognførere. De kører typisk i to skift, hvor første vagt starter klokken 6:00 og sidste vagt slutter klokken 23:00. Det er varierende, hvor mange operative betjente der møder ind til hver vagt, der kan være mellem 2-20 betjente på vagt. Der tages højde for, at der i perioder er særlige indsatser, som kan kræve at alle medarbejdere møder ind til specielle vagter. De tilstræber, at være tilstede ude i trafikken, når ulykkerne sker, det betyder at de gerne vil være til stede under morgen- og eftermiddagstrafikken. (Bilag 1).

2.5 Afgrænsning

Vi har gennem problemfeltet vist, at uopmærksomhed i trafikken er et emne, der fokuseres meget på i tiden, eksempelvis gennem kampagner som *'Kør bil, når du kører bil'*. Baseret på vores samarbejde med Midt- og Vestjyllands politikreds, kommer vores primære fokus og dataindsamling til at ligge på dette område. Herudover vil dette projekt fokusere på personer over 18 år, som har kørekort. Dette er baseret på, at vi gerne vil undersøge bilisters uopmærksomhedsadfærd i trafikken, hvilket fordrer at vores informanter faktisk færdes i trafikken som fører af et køretøj. Vi afgrænser os ikke til et bestemt køn, men undersøger mere bredt, hvilken indflydelse uopmærksomhed har på kørslen.

Der vil i projektet blive undersøgt en bred vifte af uopmærksomhedshandlinger, som eksempelvis brug af mobil, indtagelse af mad og drikke og rygning under kørsel. Det skal dog her pointeres, at den tidligere forskning, samt politiets sanktionsmuligheder får vores projekt en tendens til at hælde imod brug af håndholdt mobiltelefon som den primære uopmærksomhedsform, selvom dette projekt også undersøger andre former for uopmærksomhed. Der er dog nogle former for uopmærksomhed i trafikken, der i dette projekt ikke vægtes ligeså højt som andre; disse er kognitive distraktioner, såsom at sidde i egne tanker. Grunden til at disse ikke vægtes så højt er, at de hverken kan observeres eller sanktioneres imod, og dermed er sværere at indfange. Der forekommer derfor mørketal i forhold til uopmærksomhed i trafikken, da ikke alt uopmærksomhed kan observeres. Derved vil vi gerne undersøge omfanget af bilister, der udfører uopmærksomhedshandlinger, samt deres argumentation for deres handlinger. Derigennem vil vi analysere på om det er muligt, at mindske uopmærksomhed i trafikken. Vores problemformulering bliver dermed:

Hvad er omfanget af uopmærksomhed i trafikken? Hvad er bilisternes argumentation for deres uopmærksomhed og hvilke tiltag kan mindske uopmærksomhed?

2.5.1 Begrebsafklaring

Omfang: Når vi i problemformuleringen skriver 'omfang af uopmærksomhed', mener vi hvor mange, samt køn og alder der er uopmærksomme. Herudover henvises der også til, hvad de foretager sig.

Tiltag: Når vi i problemformuleringen skriver 'tiltag', refereres der til indsatser der kan mindske uopmærksomhed. Disse kan både være i form af sanktion, men også andre trafikrelaterede ændringer, som ikke indeholder straf.

Uopmærksom: Når vi i problemformuleringen skriver 'uopmærksom', henviser vi primært til motorisk og visuel distraktion.

3.0 Design

I dette afsnit vil projektets design præsenteres. Der vil dermed gives et overblik over projektets opbygning, hvilket vil give en forståelse af, hvordan projektet er struktureret, samt hvilken rolle vi har som forskere.

3.1 Projektdesign

Dette projekt vil benytte sig af metodetriangulering, og vil derfor indeholde både kvantitative og kvalitative elementer. Styrken ved metodetriangulering er, at man får et bredere billede og en mere kompleks forståelse af det man undersøger. Styrkerne ved både den kvalitative og den kvantitative tilgang forstærker hinanden således, at de i kombination kan supplere hinandens svagheder. Kombinationen af metoderne skal dog være nøje planlagt for, at de supplerer hinanden på den ønskede måde, og dette kan gøres på flere måder. Den mest udbredte er, at man supplerer kvantitative fund med et kvalitativt blik. (Plano, 2017, s. 305). Denne form for metodekombination ses i vores projekt ved, at den kvantitative del er blevet udført før den kvalitative del.

Den kvalitative del af projektet, vil være i form af semi-strukturerede interviews. Styrken ved den kvalitative tilgang er, at man kan dykke ned i en problemstilling og søge mere dybdegående information. I kvalitativ forskning er man for eksempel optaget af, *hvordan* noget fremtræder og udvikles, samt forstå menneskelig erfaring. Det er dog svært, at generalisere ens fund, da den empiri man får, er individers egen udlægning og forståelse af problemstillingen og hvordan et fænomen fremstår for det enkelte individ. (Brinkmann & Tanggaard, 2010, s. 17). Dette er i god tråd med, at dette projekt ønsker at forstå uopmærksomhed i trafikken, samt finde ud af hvilke tiltag kan være medvirkende til, at mindske uopmærksomhed.

Den kvantitative del vil give information, som kan give en forståelse af uopmærksomhed i trafikken. Dette vil ske gennem en forekomstundersøgelse, et spørgeskema og en aktindsigt. Fordelen ved at benytte kvantitativ viden, er at man kan danne sig et overblik over problemstillingens omfang og udbredelse, eksempelvis hvor mange, der er uopmærksomme i trafikken, hvilket vi netop bruger det statistiske arbejde til. Det kan dog ikke blive dybdegående ligesom i den kvalitative tilgang. (Brinkmann & Tanggaard, 2010, s. 17).

3.2 Forskningsstrategi

Grundet metodetrianguleringen, varierer den forskningsmæssige tilgang også, alt efter den metode der benyttes. I spørgeskemaet og interviewene benyttes en deduktiv tilgang, mens der i forekomstundersøgelsen og aktindsigten benyttes en mere induktiv tilgang.

I den deduktive tilgang trækkes konklusioner fra teori til empiri, og der skabes antagelser og hypoteser om, hvordan tingene hænger sammen (Birkler, 2013, s. 71; Riis, 2005, s. 29). I vores projekt ses dette ved, at eksisterende teorier såsom Sykes og Matzas teori om neutraliseringsteknikker har været med til, at forme de spørgsmål der er blevet stillet (se 4.5.1 Operationalisering). Vi kan dermed se om teorien kan bruges til, at forstå den bestemte kontekst eller om der skal andre teorier til. Det er dog her vigtigt at pointere, at vi ikke er teoritestende, men har fokus på fænomenet, samt at teorierne bliver benyttet som et redskab til at forstå og komme dybere ind i det fænomen, som vi undersøger. Vi har derfor gennem teorien og tidligere forskning en forudgående antagelse om

uopmærksomhed i trafikken, hvilket har været med til at guide vores undersøgelse og udformning af de stillede spørgsmål både i spørgeskemaet og interviewene. Disse antagelser kan ses som en form for hypoteser, men disse kommer dog ikke eksplicit til udtryk i projektet. Vi benytter os derfor ikke af en rendyrket deduktiv tilgang. (Birkler, 2013, s. 67).

I den induktive tilgang bestræber man sig på, at gå helt åbent til empirien uden en teoretisk baggrund, det vil sige at man går fra data til teori. Dette er dog sjældent at se i sin rene form, da man næsten altid har læst sig ind på emnet før man går ud i felten. (Riis, 2005, s. 29). Før vi udførte vores forekomstundersøgelse og fik adgang til aktindsigten, havde vi også læst empirisk forskning på feltet. Vi havde dermed allerede en vis forståelse af feltet og de teorier, der var blevet benyttet til at forstå feltet, herunder de fire former for distraktion (se 2.1 Distraktionstyper). På baggrund af dette, går vi derfor ikke rent induktivt til værks i disse metoder. Det induktive i vores projekt ligger i stedet i, at vi for eksempel i forekomstundersøgelsen har ladet empirien vise os præcis, hvilken form for uopmærksomhed folk faktisk udviser i trafikken. Vi havde på forhånd baseret på tidligere forskning skrevet ned, at vi for eksempel skulle kigge efter mobiltelefoner og om folk indstillede bilens funktioner mens de kørte. Vi var dog åbne for nye input og kunne derfor tilføje uopmærksomhedshandlinger, som vi ikke havde læst om, såsom rygning og læsning af papirer under kørsel (se 5.1 Forekomstundersøgelse). På denne måde lod vi empirien definere, hvilke resultater vi fik, og var dermed overvejende induktive. Vi kan derfor se mønstre i empirien, som vi ikke ville have set, hvis vi kun havde dokumenteret det vi på forhånd havde overvejet. (Riis, 2005, s. 29).

4.0 Teori

I dette afsnit vil de forskellige teorier, der benyttes i dette projekt præsenteres. Vi vil i denne sammenhæng også forklare hvor og hvordan de bliver brugt igennem projektet.

4.1 Rutineaktivitet

Teorien om rutineaktivitet er udarbejdet af Lawrence F. Cohen og Marcus Felson i 1979. Teorien har fokus på, at forklare de faktorer der har indflydelse på de valg og muligheder, individet har for at begå kriminalitet. (Cohen & Felson, 2014, s. 454). Rutineaktivitetsteorien opstiller to overordnede

hypoteser, hvor den første er, at kriminalitet er forbundet med hverdagens rutiner og den anden er, at kriminalitet er et produkt af sammenfaldet af tid og rum. Derudover indgår der tre elementer, der påvirker muligheden for kriminalitet og gør, at hvis alle tre elementer er opfyldt, kan der forekomme kriminalitet; 1) en eller flere motiverede gerningspersoner, 2) et egnet mål og 3) fraværet af kompetente vogtere. Dette betyder samtidig, at hvis en af disse tre elementer ikke er opfyldt, kan der ikke ske en kriminel handling. (Cohen & Felson, 2014, s. 470).

I rutineaktivitetsteorien tages den motiverede gerningsperson for givet. Antagelsen er, at kriminalitet er et resultat af menneskets rationelle valg, baseret på en cost-benefit analyse, hvor der overvejes mulige omkostninger og gevinster ved en given handling. Det er således tilstedeværelse af et egnet mål og fraværet af egnede vogtere, der udgør kernen af en kriminel handling. Et mål skal forstås som egnethed i forhold til værdi, synlighed og tilgængelighed og har noget at gøre med fordelene ved kriminalitet. Fraværet af kompetente vogtere handler om personer eller genstande, der kan være en hindring for, at der kan forekomme en lovovertrædelse. Den rolle kan eksempelvis udfyldes og varetages af politiet eller almindelige borgere, der ved deres blotte tilstedeværelse virker præventivt. Det kan også være tekniske foranstaltninger, der gør det umuligt for den motiverede gerningsperson, at udføre sin kriminelle handling. (Cohen & Felson, 2014, s. 455).

Ifølge rutineaktivitetsteori kan man påvirke kriminaliteten ved, at fjerne et af de tre centrale elementer. Dette betyder, at når kriminelle handlinger udspiller sig omkring de tre nævnte elementer, må de præventive foranstaltninger også gøre det. Kan man påvirke bare ét af elementerne, påvirker man hele situationen og forhindrer en kriminel handling. Teorien inviterer hermed til løsning og orientering mod, at forebygge kriminalitet gennem omgivelserne. Eftersom teorien arbejder ud fra forudsætningen om, at der altid vil være motiverede gerningspersoner, så er det altså det situationelle element og set-up, der skal være omdrejningspunktet for at forebygge kriminalitet. (Cohen & Felson, 2014, s. 469-473).

4.2 Afskrækkelsesteori

Ud fra det klassiske synspunkt ses individer, også i denne teori, som rationelle. Dermed er grundtanken, at individet vil begå en lovovertrædelse, hvis individet kan se fordele ved dette valg.

Individet vil således fravælge eller ændre sine valg omkring lovovertrædelsen ud fra sandsynligheden for straf. (Cullen, Agnew, & Wilcox, 2014, s. 417). Traditionelt set skelnes der imellem specifik og generel afskrækkelse (Moeller, Copes, & Hochstetler, 2016, s. 83). Specifik afskrækkelse er, hvor der er tale om direkte erfaringer med straf, som menes at have en effekt på individets overvejelser om kriminalitet. Generel afskrækkelse er derimod, hvor der er tale om indirekte erfaringer, hvor den straf andre erfarer har en indflydelse på et generelt plan. (Cullen, Agnew, & Wilcox, 2014, s. 422).

Specifik afskrækkelse er, hvor der er fokus på at afskrækkelse virker på specifikke personer igennem den straf, som individet modtager for sin forbrydelse. Det vil sige, at det forventes, at straffen vil have en effekt på den kriminelle, således denne fremadrettet vil blive afskrækket fra at udføre den kriminelle handling. Hvorvidt gerningsmanden vil afstå fra kriminalitet afhænger dog af straffens alvorlighed og det enkelte individ. Det kan også tænkes, at individer reducerer kriminaliteten i stedet for helt at afstå fra den. Dette er gældende, da det ikke nødvendigvis vil være alle, som vil tage straffen med i deres overvejelser omkring, hvorvidt de skal foretage lovovertrædelsen. Straffens alvorlighed vil have en effekt på de individer, som overvejer den mulige straf og konsekvenserne af deres handlinger. Her vil eksempelvis være tale om de individer, hvor straffen vil have en stor indvirkning på deres liv. (Cullen, Agnew, & Wilcox, 2014, s. 418-420).

Generel afskrækkelse er, at straffen af andre vil have en effekt på individet. Det betyder at det ikke er individet selv, der oplever straffen, men i stedet hører om andre som er blevet straffet. Det er således ikke kun personer som individet kender, men også personer eller hændelser som individet har hørt om og kan relaterer til. Det vil dog have en større effekt på individet hvis der er en tæt relation eller at det er foregået i individets nærområde. (Cullen, Agnew, & Wilcox, 2014, s. 420-421).

Mark C. Stafford og Mark Warr har argumenteret, at der ikke kan skelnes mellem specifik og generel afskrækkelse i så tydelig grad, som tidligere har været antaget. Dette begrundes ved, at det er sandsynligt, at der vil være tale om en kombination mellem specifik og generel afskrækkelse. Derfor mener de, at det er essentielt, at undersøge hvorvidt individet er tidligere straffet, har undgået straf og om individet har kendskab til andre, som har været straffet og undgået straf. Herudover mener de, at straf undgåelse skal tages med i overvejelserne, når der ses på afskrækkelsesteori. Dermed

argumenterer de, at der umiddelbart vil være tale om en kombination mellem specifik og generel afskrækkelse samt straf undgåelse. Det vil dermed være denne kombination, som har en indflydelse på, hvorvidt lovovertrædelsen bliver foretaget. (Cullen, Agnew, & Wilcox, 2014, s. 422).

Restriktiv afskrækkelse er en videreudvikling der består i, at der er mere fokus på, hvordan individet minimerer sine lovovertrædelser. Forskellen fra den klassiske afskrækkelse er således, at individet reducerer sine kriminelle handlinger fremfor helt at afstå fra at udføre dem. (Moeller, Copes, & Hochstetler, 2016, s. 83, 90). Indenfor restriktiv afskrækkelsesteori er der tre forskellige strategier til hvordan man reducerer kriminalitet: avoidance strategi, management strategi og mitigation. *Avoidance strategi* anvendes for at forsøge, at undgå politiet, således individets lovovertrædelse ikke bliver opdaget. Ved anvendelse af avoidance strategi forsøger individet, at tiltrække så lidt opmærksomhed som muligt, dette kan blandt andet opnås ved en normaliseret opførsel. Individet vil ligeledes være opmærksom på hvilke områder, hvor der er meget politi, og derfor holde sig væk fra disse områder. De sidste to er *management strategi* og *mitigation*. (Moeller, Copes, & Hochstetler, 2016, s. 84-87). Disse vil ikke uddybes nærmere, da de ikke er relevant for det videre projekt.

4.3 Neutraliseringsteknikker

Gresham Sykes og David Matza udviklede en teori om neutraliseringsteknikker som modsvar til Albert Cohen, der mente, at kriminel adfærd opstod i subkulturer og dermed stod i opposition til det overordnede samfunds normer. Det vil sige, at den kriminelle anså sine handlinger som værende legitime og moralsk korrekte. Dette tager Sykes og Matza afstand fra, da de mener at kriminelle har præcis samme normer og opfattelser af, hvad der er moralsk korrekt som det overordnede samfund. (Sykes & Matza, 2014, s. 222-223). Til gengæld lærer de, at rationalisere og neutralisere deres kriminelle handlinger på en sådan måde, at de kan retfærdiggøre, hvorfor de handlede som de gjorde, også selvom domstolene ikke ville være enige i denne retfærdiggørelse. Det er netop det, at mennesker lærer disse neutraliseringsteknikker, der gør det muligt for dem at begå kriminalitet; at lære teknikkerne går derfor forud for den kriminelle handling (Sykes & Matza, 2014, s. 225).

Sykes og Matza udviklede i alt fem forskellige neutraliseringsteknikker. Den første er benægtelse af ansvar. Denne neutraliseringsteknik er, når en gerningsperson skyder ansvaret for sine handlinger

over på andre faktorer, såsom en dårlig opdragelse eller at være vokset op i et skidt nabolag. "Det var ikke min skyld" er derfor et godt udtryk for denne neutraliseringsteknik. Gerningspersonen udstiller sig selv som det virkelige offer, der bare kastes fra den ene uheldige situation til den næste, uden at kunne gøre noget ved det. (Sykes & Matza, 2014, s. 225). Den anden teknik er benægtelse af skade. Ved at benytte denne teknik benægter gerningspersonen, at der som følge af den kriminelle handling er sket nogen alvorlig skade på hverken personer eller objekter. Hærværk kan eksempelvis slås hen som drengestreger, brugstyveri af en bil bliver til, at man har "lånt" den og en slåskamp bliver til et internt skænderi mellem to villige deltagere, som andre derfor ikke skal blande sig i. "Der skete jo ikke noget ved det", er dermed et hyppigt udtryk for benægtelse af skade (Sykes & Matza, 2014, s. 226). Den tredje teknik er fordømmelse af fordømmere. Dette er, når gerningspersonen flytter fokus fra sig selv og over på dem, der dømmer ham. Disse udstilles i stedet som hyklere. Det kan eksempelvis være, at politiet anses for at være korrupt og brutal, i stedet for at udføre deres arbejde korrekt. "Du skal ikke dømme mig, du gør det jo selv" kan derfor være et godt udtryk for denne neutraliseringsteknik, da gerningspersonen dermed skjuler sine egne handlinger bag andres forkerte adfærd. De to sidste neutraliseringsteknikker er benægtelse af offer og appel til højere loyaliteter. (Sykes & Matza, 2014, s. 226-227). Disse neutraliseringsteknikker anvendes ikke i nærværende projekt og vil derfor ikke blive uddybet.

Siden neutraliseringsteori blev skabt, er der flere teoretikere, der har videreudviklet på den eller taget dens centrale elementer og inkorporeret i sin teori. Det er blandt andet teorier som læringsteori, kontrol teori, reintegrative shaming og rational choice teori. (Maruna & Copes, 2005, s. 223). Samtidig har videreudviklingen af teknikker også vist, at de besidder en vis åbenhed, hvor der skelnes mellem to måder at anse neutralisering på; retfærdiggørelse og undskyldninger. Retfærdiggørelse handler om at acceptere ansvaret, men man ser ikke skaden i handlingen. Undskyldninger ser derimod skaden i handlingen, men påtager sig ikke ansvaret for den. (Maruna & Copes, 2005, s. 239).

4.4 Social pejling

En del af teorien omkring social pejling indikerer, at der blandt befolkningen kan være tale om diskrepans mellem det der faktisk forekommer og opfattelsen af hvad der forekommer i en specifik situation. Der er fem former for misforhold, som kan være gældende. Den første er

flertalsmisforståelser. Disse er, når befolkningen har den almene opfattelse, at det er størstedelen som eksempelvis foretager en bestemt handling, men i realiteten er det kun en mindre del, som gør det. Flertallet har således en forkert opfattelse af den gængse opførsel blandt befolkningen. Det andet er *mindretalsmisforståelse*, hvilket er det modsatte af flertalsmisforståelse. Således er det en forventning om, at det er et mindre antal som foretager den bestemte handling, men hvor det rent faktisk er størstedelen. Her er der ligeledes en uoverensstemmelse mellem opfattelse og realitet. Det tredje misforhold er *social underdrivelse*. Denne ligner mindretalsmisforståelse, da det her er opfattelsen, at der er tale om en mindre del som foretager handlingen end den større mængde som er gældende. Forskellen er, at en social underdrivelse er mindre end en mindretalsmisforståelse. Det fjerde er *social overdrivelse*, hvilket har ligheder med flertalsmisforståelse. Her er der dog tale om en mindre forskel på det forventede og den faktiske del. Det femte og sidste er *social overensstemmelse*. Dette er, når der er en lighed mellem opfattelse og realitet, hvilket vil sige den forventede mængde af dem som foretager handlingen og dem som faktisk foretager handlingen stemmer overens. (Balvig & Holmberg, 2014, s. 20-22).

Der er desuden tale om begrebet *selektiv perception*, hvilket er hvor der huskes de aspekter, som eksempelvis kan være afvigende. Det vil sige, at der lægges mærke til det, som adskiller sig fra det generelle billede. Dermed kan der opstå en misforståelse af, hvordan det generelle billede tager sig ud på grund af, at det er det som skiller sig ud, man fokuserer på. Dermed vil det udadtil give indtrykket af, at der er flere afvigende fænomener eller handlinger end der egentlig er. En anden forklaring kan være, at de sociale misforståelser opstår på baggrund af en generalisering, som bliver lavet ud fra individet selv. De handlinger som individet foretager sig, kan derfor være på baggrund af en opfattelse af, at andre gør det samme. Der kan dog være tale om misforståelser eller forkert opfattelse af andres handlinger i disse tilfælde. (Balvig & Holmberg, 2014, s. 22-24).

4.5 Teoriernes anvendelse

Teoriene anvendes i projektet til, at udforske vores indsamlede empiri med den teoretiske ramme. Det giver os derved mulighed for, at identificere og anskueliggøre teoretiske problemstillinger samt muligheder. I vores projekt, bliver rutineaktivitetsteori, blandt andet anvendt som en forståelsesramme. Den er også med til, at forklare hvordan uopmærksomhed kan ses som

hverdagsaktiviteter i forbindelse med kørsel og hvordan nogle bilister er mere tilbøjelige til, at foretage sådanne handlinger, da det er en større del af deres daglige rutine. Yderligere bidrager den til en forståelse for, hvilke tiltag er anvendelige med det formål, at mindske uopmærksomhed.

Afskrækkelsesteori bliver brugt til at identificere, hvad der virker afskrækkende på den enkelte informant, men også hvad de mener kan virke afskrækkende på de andre bilister. Vi gør brug af både specifik, generel og restriktiv afskrækkelse, da det giver et bedre grundlag til at kunne identificere, hvornår noget virker afskrækkende og i hvilken grad der er tale om.

I vores projekt anvendes neutraliseringsteknikker til at forstå, hvorfor bilister er uopmærksomme i trafikken, og hvordan de rationaliserer denne uopmærksomhed. Herudover bliver neutraliseringsteknikkerne anvendt som grundlag for spørgsmål i interviewguiden og spørgeskema. Herved opnår vi en dybere forståelse af de undskyldninger og retfærdiggørelser, som bilisterne anvender.

Social pejling anvendes i dette projekt, til at forstå diskrepansen mellem informanternes opfattelse af uopmærksomhed og forekomsten af uopmærksomhed. Herudover bruges den til, at forstå deres opfattelser af de enkelte uopmærksomhedshandlinger, og hvad de synes er acceptabelt at gøre i trafikken.

4.5.1 Operationalisering

Her præsenteres operationaliseringen af både projektets problemstilling, samt teori. Dette sikrer, at vi kan omsætte vores problemstilling og teoretiske begreber til empiriske eksempler.

I både forekomstundersøgelse og spørgeskema har vi opstillet forskellige uopmærksomhedshandlinger på baggrund af tidligere forskning. Derfor har vi blandt andet valgt, at sammensætte kategorierne spise og drikke, da de har samme odds, ud fra en undersøgelse fra 2016 (Dingus, et al., 2016, s. 2639). Vi har herudover valgt, at opdele brug af mobiltelefon i håndfri og håndholdt, da forskning argumenterer for en væsentlig forskel på de to kategorier (se 2.3 Forskning

på området). Herudover er brug af håndholdt telefon, som tidligere nævnt, ulovlig (jævnfør 2.0 Problemfelt).

4.5.1.1 Spørgeskema

I spørgeskemaet er teorien om neutraliseringsteknikker benyttet. I forhold til hver enkelt uopmærksomhedshandling er der koblet et spørgsmål, der spørger ind til hvorfor respondenterne foretog handlingen. Dette er for at finde ud af, hvilken forklaring de har og forhåbentlig hvilken retfærdiggørelse eller undskyldning de kommer med i forhold til handlingen. Der skal her gøres opmærksom på, at flere af svarmulighederne til dette spørgsmål, kan høre ind under flere forskellige neutraliseringsteknikker.

Under neutraliseringsteknikken *Benægtelse af ansvar*, ses svar der rummer undskyldningen om, at det ikke var bilistens skyld, samt retfærdiggørelsen om at de ikke kendte til konsekvenserne. Derfor indeholder denne neutraliseringsteknik svarmulighederne: *Det var vigtigt og kunne ikke vente, Jeg så ikke noget problem i det og Jeg kan sagtens være opmærksom og finde det jeg skal bruge på samme tid*¹.

Under neutraliseringsteknikken *Benægtelse af skade* ses svar, der rummer undskyldningen om at "alle gør det", samt retfærdiggørelsen om at der ikke sker noget ved at udføre handlingen. Derfor indeholder denne neutraliseringsteknik svarmulighederne: *Alle sms'er/finder de ting, som de skal bruge, mens de kører*², *Det var vigtigt og kunne ikke vente, Jeg så ikke noget problem i det og Jeg kan sagtens være opmærksom og finde det jeg skal bruge på samme tid*³.

Under neutraliseringsteknikken *Fordømmelse af fordømmere* ses svar, der rummer undskyldningen om at det er "okay" at gøre fordi vedkommende, der dømmes også gør det. Derfor indeholder denne neutraliseringsteknik svarmuligheden: *Alle sms'er/finder de ting, som de skal bruge, mens de kører*⁴.

¹ Her skal det påpeges, at denne formulering ændres alt efter, hvilken handling der er tale om. For eksempel hedder den "Jeg kan sagtens være opmærksom og sms'e på samme tid", hvis der spørges indtil hvorfor de sms'ede.

² Her skal det påpeges, at denne formulering ændres alt efter, hvilken handling der er tale om. For eksempel hedder den "Alle læser, når de kører bil" når der spørges ind til, hvorfor de læste mens de kørte.

³ Her skal det påpeges, at denne formulering ændres alt efter, hvilken handling der er tale om.

⁴ Her skal det påpeges, at denne formulering ændres alt efter, hvilken handling der er tale om.

4.5.1.2 Interview

I de to interviewguides er der udarbejdet fem overordnede kategorier, på baggrund af projektets valgte teori og problemstilling. Den ene interviewguide er udarbejdet til de informanter, der har været i et uopmærksomhedsuheld. Den anden er udarbejdet til de informanter, der ikke har været i uheld. Begge interviewguides indeholder samme overordnede emner og kategorier, forskellen ligger i, at der i interviewguiden for uheld spørges ind til informantens eget uheld, og om det har haft en indflydelse på deres kørsel.

Den første kategori, der optræder i begge interviewguides, er *Personlige erfaringer*, hvor informanternes personlige erfaringer indgår. Dette er både, når der italesættes tidligere uheld, handlinger de har lavet mens de har kørt bil eller observeret mens de har været i trafikken. Denne kategori indeholder også informanternes syn på og opfattelse af uopmærksomhed.

Den anden kategori er *Neutraliseringsteknikker*, der direkte udspringer af teorien. Denne kategori skal bruges til, at se hvornår informanterne neutraliserer deres handlinger og hvilken teknik de gør brug af. Den vil også kunne sammenlignes med fund fra spørgeskemaet i forhold til samme emne.

Social pejling er den tredje kategori, hvilket også udspringer fra den tidligere redegjorte teori. Den bruges til identificere informanternes opfattelse af, hvad andre bilister laver i trafikken, samt hvad der er acceptabelt.

Under kategorien *Afskrækkelse*, indgår der de forskellige afskrækkelsesteorier, der også tidligere er redegjort for i projektet. Denne bruges til, at identificere hvornår informanterne lader til at blive afskrækket eller udtrykker, at andre kan opleve at blive afskrækket.

Den femte kategori er *Tiltagsforslag*, der indeholder *Sanktioner*, der er når informanterne italesætter mulige sanktioner eller effekten heraf, samt *Tiltag*, som er informanternes egne forslag eller deres tanker om de forslag, som vi præsenterer for dem. Forskellen på *Tiltag* og *Sanktioner* er, at tiltag er

hvor der ikke indgår straf, eksempelvis vejens udformning og teknologiske hjælpemidler. Hvor sanktioner i højere grad er straf. Begge kategorier fokuserer dog på mindskelse af uopmærksomhed.

5.0 Metode

Vi vil i dette afsnit præsentere de forskellige metoder, som benyttes i nærværende projekt, samt hvordan de spiller sammen i metodetrianguleringen. Opsætningen er lavet på baggrund af den måde, som metoderne benyttes i analysen.

5.1 Forekomstundersøgelse

En forekomstundersøgelse er en form for observationsstudie. Der er fire forskellige former for observationsstudie, vores forekomstundersøgelse hører ind under struktureret observation. Dette er grundet, at den er udført i naturlige omgivelser, og vi som forskere har haft en ikke-deltagende rolle. Vi har derved lavet optegnelser ud fra en på forhånd defineret observationsguide, se eventuelt bilag 2.1-2.3 (Kristiansen & Kroghstrup, 2012, s. 48, 63). Vi bevarede dog muligheden for, at nedskrive handlinger, som vi ikke havde overvejet på forhånd. Grundet at vi har haft en ikke-deltagende rolle, har vi været totalobservatør. Dette betyder, at vi ikke har interageret med feltet, hvilket vil sige, at de observerede for det meste ikke har været opmærksomme på vores tilstedeværelse. (Gold, 1958, s. 221). Forekomstundersøgelse er tidligere blevet brugt i forbindelse med uopmærksomhed i trafikken, for at kortlægge fænomenet og få et overblik over, hvor meget uopmærksomhed, der egentlig forekommer på de danske veje (Hels, 2017; Rigspolitiet, 2016). Vi anvendte metoden i uge 6, hvor vi sammen med Færdselsafdelingen i Midt- og Vestjyllands Politi var med ude og observere i forbindelse med deres indsats: Uopmærksomhedsuge. Politiet har i uopmærksomhedsugen øget fokus på uopmærksomhedsforseelser. Forud for ugen, var politiet ude i medierne og informere om det særlige fokus i uge 6. Vores intention var, at lave en optælling af biler og uopmærksomhed, således at vi kunne få et overblik over cirka hvor mange procent af bilisterne på vejene var uopmærksomme.

Grundet at det var politiets indsats, var vi ikke med i planlægningen af, hvor vi skulle observere og i hvilket tidsrum. Herudover havde vi heller ikke indflydelse på, hvorvidt vi var i civil eller uniformeret

patruljebil. Dog var det muligt for os, at komme med ønsker og forslag til hvordan vi gerne ville observere. Politiets hensigt med forekomstundersøgelsen har derfor haft stor indflydelse på denne del af vores speciale. Dog har vi selv bestemt hvad vi noterede, samt hvordan vi noterede og analyserede empirien. Her skal der også gøres opmærksom på, at kønnet af bilisterne ikke er blevet observeret. Dette er grundet at vi kun havde få sekunder til at registrere både antal af biler, handling og biltype.

5.1.1 Udførelse og validitet af forekomstundersøgelsen

Under uopmærksomhedsugen mødte vi ind klokken 10-18 hver dag og kørte med betjentene ud på enten uniformeret eller civil patrulje efter en briefing. Vi delte os op og kørte med hver vores betjent, for at få indsamlet så meget empiri så muligt. Dette gjorde, at vi ikke alle var samme sted i kredsen, men blev spredt ud over et større geografisk område. Patruljerne var ligeledes ikke samme sted hver dag, og vi har derfor observeret i 13 forskellige byer eller kommuner og på fire forskellige vejtyper. Dette gør, at vores data bliver mere komplekse, da der er andre færdselsregler for de forskellige vejtyper, men også fordi vejrforhold og om vi kørte i en uniformeret patruljebil eller ej har indflydelse på, hvor meget vi kunne observere. Specielt om vi var uniformerede eller ej kommer til at have en stor betydning, da folk formodes at køre mere tilpasset politiets åbenlyse tilstedeværelse.

Noget der kan have en negativ effekt på vores validitet er, at vi ikke observerede på samme måde alle de steder vi var. Nogle gange stod vi på et enkelt sted og observerede forbipasserende biler, enten i samme højde som bilerne kørte eller eleveret, fordi vi stod på en bakke, en bro eller trappetrin og kunne se *ned* i bilerne. Andre gange kørte vi rundt og kunne derfor ikke se, hvad bilisterne lavede lige så godt, som når vi stod stille. Noget der specielt har indflydelse på dette er også, hvor mange opgaver de betjente, vi var med, skulle udføre. Ofte var betjentene inddelt i grupper af tre, hvor én fungerede som spotter og de to andre som fangere, der stod længere nede af vejen. Når vi stod og observerede bilisterne, stod vi sammen med spotteren, og så hvad der foregik i bilerne, og derefter rapporterede til fangerne, hvis nogle bilister overtrådte færdselsloven. Dette gjorde, at vi kunne koncentrere os fuldstændig om optællingen af biler og eventuel uopmærksomhed. De gange, hvor vi kørte rundt, skulle vi dog både udfylde spotter og fanger rollen, hvilket gjorde, at vi af og til skulle

eftersætte og standse bilisterne. Vores optælling blev således mere sporadisk, fordi vi blev nødt til at vende om og køre den anden vej.

Det er tidligere nævnt, at vejtypen og vejrforholdene også kan have indflydelse på vores resultater. Hvis vejret er klart, er det nemmere at se ind i bilerne, mens let sne og overskyet vejr, kan gøre det sværere at se, hvad bilisten laver, da det giver betydeligt mere genskin i forruden. Udover færdselsreglerne på de forskellige vejtyper, er der også udformningen og omgivelserne, der gør vejtyperne anderledes fra hinanden. På en lige landevej, er der ikke lige så meget udenfor bilen, der kræver bilistens opmærksomhed, som der er på motorvejen på grund af den øgede hastighed eller inde i en by, med fodgængere, cyklister, fodgængerfelter, rundkørsler og lyskryds. Bilistens kørselsadfærd kan derfor tænkes, at være forskellig alt efter, hvilken vejtype de kører på. Hvor vi har observeret kommer derfor til, at have en indflydelse på, hvor meget uopmærksomhed vi ser. Det giver dog også den fordel, at vi kan sammenligne de forskellige vejtyper med hinanden og både se, hvor meget uopmærksomhed der forekommer på de forskellige vejtyper, samt om der forekommer mere uopmærksomhed på en given vejtype.

Trafikforholdene kan også have indflydelse på vores resultater. Det vil sige om der er let, jævn eller tæt trafik. Hvis der er let trafik, er det nemmere at registrere bilerne, da man ikke har så mange biler at skulle holde styr på, og derfor har rigelig tid til notere de nødvendige informationer. Hvis der i stedet er tæt trafik, er det svært at følge med i både, hvor mange biler der kører forbi, samt hvor mange af dem er uopmærksomme. Dette gør, at datakvaliteten i tæt trafik bliver lavere i forhold til datakvaliteten i let trafik. I forlængelse af trafikforhold har tidspunkt på dagen, hvor man observerer også har indflydelse på resultaterne. Dette hænger sammen med, at det for det meste er tidspunktet, der bestemmer om trafikken er let, jævn eller tæt, alt efter om folk er på arbejde, er på vej hjem eller har fri. Herudover hænger tiden på dagen også sammen med vejrforholdene, da det efter mørkets frembrud bliver væsentligt sværere at se præcist, hvad bilisterne laver. Her spiller det også ind, at observationer blev lavet i starten af februar måned, hvor det bliver mørkt tidligt og tusmørke starter omkring kl. 16. Derfor er der foretaget færre observationer efter dette tidspunkt.

5.1.2 Observerbare distraktionsformer

Udover de forskellige forhold ved både tid, vej og vejr, er der andre faktorer der gør sig gældende for vores projekt. I problemfeltet har vi forklaret de fire former for distraktion, hvor kognitiv distraktion er en af dem. Denne form for distraktion kan ikke observeres udefra uden interaktion med bilisterne. Vi har derfor ikke data på denne distraktionstype i vores forekomstundersøgelse. En anden type distraktion, der har været svær, at observere er auditiv distraktion. Dette er fordi vi for det meste ikke har kunnet høre hvad der foregik inde i bilerne. Der har dog været enkelte tilfælde, hvor bilisterne har hørt så høj musik, at det kunne høres uden for deres biler, og i disse tilfælde er det blevet noteret. Nogle uopmærksomhedshandlinger kan høre ind under flere forskellige distraktionsformer. For eksempel falder det, at sms'e ind under både motorisk og visuel distraktion, da bilisten både tager hænderne væk fra rattet og øjnene væk fra vejen. I disse tilfælde er det vurderet, hvilken distraktionsform er den primære, og hvilken form der er den sekundære. Auditiv distraktion er derfor blevet noteret som sekundær distraktion i tilfælde, hvor der er observeret brug af håndholdte telefoner, mens den primære distraktion her er noteret som motorisk. Grundet at auditive og kognitive distraktionstyper har været svære eller umulige at observere, er observationsstudiet ikke det helt optimale for at optælle uopmærksomhed i trafikken. Dette har vi prøvet at veje op for igennem vores interview og spørgeskema.

5.1.3 Databehandling af forekomstundersøgelsen

I databehandlingen er der taget højde for, at vi under de forskellige faktorer har observeret mere af noget end noget andet. Med dette henvises eksempelvis til, at der under variabelen 'Biltype' er observeret langt flere personbiler end vare- og lastbiler, samt at vi har taget højde for dette i vores udregninger af, hvilken biltype der forekommer mest uopmærksomhed i. Dette er gjort ved, at vi har divideret antallet af uopmærksomme personbiler med det samlede antal personbiler, og derefter ganget med hundreden for at få procenten. Dette er også gjort ved de andre biltyper, samt ved andre faktorer såsom uopmærksomme i forhold til kommuner eller vejtype.

Når det kommer til variabelen 'By/kommuner', er der dog ikke taget højde for uopmærksomhed i forhold til pr. 1000 indbyggere. Dette hænger sammen med den måde observationerne i forekomstundersøgelsen er lavet på. På patruljerne blev vi ikke i en bestemt by hele dagen og de

dage, hvor vi kørte rundt holdte vi os heller ikke indenfor bestemte kommunegrænser. Det, at beregne i forhold til pr. 1000 indbyggere, vil derfor ikke give et retvisende billede af data, hvilket gør at empirien i relation til byer eller kommuner ikke kan generaliseres.

5.2 Aktindsigt

Vi har søgt aktindsigt i politisager fra 2015, 2016 og 2017 omhandlende sigtelser for brug af håndholdt mobiltelefon. Der er kodet efter køn, alder, gerningsår, vejnavne, by og kommune. Kommune var ikke en del af aktindsigten, men er en variabel, som vi har tilføjet i forbindelse med kodningen af vejnavne. Vi har taget ukendte ud i forhold til alder, da der var seks registreringer, hvor personerne angiveligt skulle være 16 og 17 år, grundet vores afgrænsning til personer over 18 år. Herudover var der registreringer fra Skanderborg og Århus. De er også ekskluderet, da de ikke er en del af Midt- og Vestjyllands politikreds. Herudover var der syv sigtelser, hvor gerningsåret var registreret som 2018. Disse har vi ligeledes taget ud, da dette ville skævvride data, når der ses på årstal. Således ender det samlede antal af registreringer, som vi har medtaget på 7195 kodede sager.

Det har indflydelse på validiteten af aktindsigtens resultater, at vi ikke har mulighed for, at vide om politiet har patruljeret mere i nogle kommuner end andre. Hvis der er patruljeret mere i en kommune fremfor en anden, vil denne således kunne blive overrepræsenteret og skævvride data.

Vi har fundet tal fra forskellige kommuner i Midt-og Vestjylland på Danmarks Statistik. Disse er brugt til, at se aktindsigten i forhold til den samlede befolkning og derved få et dybere forståelse for om der er tale om en reel overrepræsentation. Udregningerne er lavet på baggrund af et udtræk over befolkningstallet i hver kommune⁵. Udtrækket er herefter blevet inddelt i samme aldersintervaller, som aktindsigten. Herefter er antallet indenfor de to aldersintervaller holdt op mod hinanden.

5.3 Spørgeskema

Spørgeskemaet er blevet distribueret over facebook og kan findes i bilag 4. Når spørgeskemaet deles via opslag på sociale medier, skal man være opmærksom på forskellige bias. Selektionsbias kan forekomme, når respondenterne aktivt skal tilvælge, at svare på spørgeskemaet. Dette gør, at de ikke

⁵ Udtrækket er lavet ud fra BY2-Folketal 1. Januar efter kommune, efter alder og tid. Det er udtrukket 30. april 2018.

er tilfældigt udvalgt, hvilket resulterer i at det ikke kan generaliseres til den større befolkning. Man bør også være bevidst om non-respons bias, da man gennem den frivillige deltagelse får fat i en bestemt type mennesker. På denne måde er der grupper, som bliver udelukket fra at svare på spørgeskemaet, hvilket højest sandsynligt er ældre, mennesker uden internet eller facebook, mennesker der ikke snakker dansk og mennesker med lavere uddannelsesbaggrund. Dog gør den frivillige deltagelse, at respondenterne er motiverede for at svare på spørgsmålene, og vi opnår dermed flere respondenter, der gennemfører spørgeskemaet, samt at svarene er af større kvalitet. (De Vaus, 2014, s. 56-57, 76-77).

Det, at spørgeskemaet er distribueret over nettet, minimerer også det der kaldes social ønskelighedsbias (social desirability bias). Social ønskelighedsbias omhandler, at respondenter svarer på en måde, som de forventer vil se godt ud og få dem til at fremstå som gode mennesker. For eksempel er 'ønskelig' adfærd, såsom gode motionsvaner, overrapporteret, mens 'uønsket' adfærd, såsom for stort alkoholindtag, er underrapporteret. Selvom dette bias også kan influere internet-spørgeskemaer, sker det i mindre grad end ved ansigt-til-ansigt spørgeskemaer og interviews, da det kan føles mere upersonligt eller professionelt over nettet. (De Vaus, 2014, s. 107). En anden fordel ved internet-spørgeskemaer er, at de kan facilitere mere komplicerede opsætninger af spørgeskemaer (De Vaus, 2014, s. 130). I forbindelse med dette projekt er der anvendt SurveyXact til udformningen af spørgeskemaet. SurveyXact gør det muligt, at udforme spørgsmål, samt svarmuligheder således, at respondenterne svarer på de spørgsmål, der var relevante for dem (De Vaus, 2014, s. 96). På denne måde får alle respondenter ikke alle spørgsmål, men bliver i stedet guidet til relevante spørgsmål gennem 'kompleks forgrening' (complex branching) alt efter, hvad de svarede på tidligere spørgsmål (De Vaus, 2014, s. 123).

5.3.1 Spørgeskemaets opbygning

Spørgeskemaet starter med personlige faktuelle spørgsmål, hvor der spørges ind til *Køn, Alder, By* samt *Hvor lang tid har du haft kørekort*, fordi det er den mest optimale måde, at opnå baggrundsvARIABLE (Bryman, 2012, s. 253). I tilfælde af, at respondenterne ikke har kørekort, er de kommet direkte videre til afslutningen på spørgeskemaet. Det er derfor kun respondenter, der har kørekort der har gennemført spørgeskemaet. Respondenterne er blandt andet blevet spurgt ind til,

hvilke uopmærksomhedshandlinger de har udført. Det efterfølgende spørgeskema er udformet på baggrund af de handlinger, som den enkelte respondent har angivet. Ud fra hver enkelt uopmærksomhedshandling er der spurgt ind til begrundelser for, at have udført handlingen. Svarmulighederne er her baseret på neutraliseringsteknikker, hvilket vil beskrives i 4.5.1 Operationalisering. Spørgsmål der relaterer sig til tiltag, der kan mindske uopmærksomhed er lavet på baggrund af tidligere forskning.

Spørgeskemaet består således af både åbne og lukkede spørgsmål. Åbne spørgsmål er, hvor respondenterne har mulighed for selv at skrive sit eget svar (Bryman, 2012, s. 246). Dette er eksempelvis gældende ved spørgsmål, hvor der er mulighed for, at svare *Andet*. Årsagen, til inkludering af *Ved ikke* og *Andet*, er at man på denne måde undgår, at respondenterne er tvunget til, at vælge en given svarmulighed for at komme videre til næste spørgsmål i spørgeskemaet. Hvis disse svarmuligheder ikke er inkluderet, kan det resultere i, at respondenterne vælger en svarmulighed, som muligvis ikke stemmer helt overens med respondenterens holdning. (Bryman, 2012, s. 259). Svarmuligheden *Andet* giver også mulighed for, at få brugbare citater til anvendelse i projektets videre analyse. Lukkede spørgsmål er, hvor der er begrænset antal af svarmuligheder, som respondenterne skal vælge sit svar imellem. Dermed har respondenterne ikke mulighed for selv, at udfylde sit eget svar og skal i stedet vælge den svarmulighed, som er lig respondenterens givne holdning. De lukkede spørgsmål med forudbestemte svarmuligheder er mere anvendelige, hvis der ønskes at sammenligne respondenternes svar. (Bryman, 2012, s. 246-249). Yderligere har det den fordel, at hjælpe respondenterne ved mere komplekse spørgsmål, hvis de ikke umiddelbart har et svar selv.

5.3.2 Databehandling af spørgeskemaet

Der er indsamlet i alt 277 spørgeskemabesvarelser. Det er dog ikke dem alle sammen, der vil blive benyttet i analysen, da nogle er blevet sorteret fra. 25 respondenter er blevet sorteret fra på baggrund af, at de ikke har kørekort. 6 respondenter er blevet taget ud, fordi der ikke var registreret om de havde kørekort eller ej. 3 respondenter er blevet taget ud på baggrund af, at der ikke var registreret, hvor mange år de havde haft kørekort, samt en del andre svar med missing kategorier. Herudover er der taget 2 respondenter ud fordi de bor i udlandet, og vores fokus ligger på Danmark. Til sidst er der

taget 33 respondenter ud på baggrund af, at de ikke har gennemført spørgeskemaet, og at de fleste er sprunget fra halvvejs igennem. Dette gjorde, at de havde en stor andel missing kategorier, da de således har en betydelig del af spørgsmålene, der ikke er blevet besvaret. Efter disse er taget ud ender vi med 208 respondenter. Denne frasortering er lavet på baggrund af, at vi tilstræber et så komplet datasæt som muligt for, at maksimere validiteten af vores empiri. Vi ønskede også, at minimere tabet af data og derfor valgte vi at frasortere respondenter fremfor spørgsmål⁶ (De Vaus, 2014, s. 174). De 33 respondenter, der blev sorteret fra på baggrund af, at de ikke har gennemført spørgeskemaet, havde alle valgt mange uopmærksomhedshandlinger i det sjette spørgsmål. Derfor regnede de ud, at det efterfølgende batteri af spørgsmål, som de blev præsenteret for, var baseret på deres svar i spørgsmål 6. Det kan derfor antages, at de sprang fra fordi de ikke havde lyst til at besvare spørgsmålene for alle deres uopmærksomhedshandlinger.

5.4 Interview

Vi har benyttet semi-strukturerede interviews, for at få et dybere indblik i uopmærksomhed på et mere personligt plan. Fordelen ved denne interviewtype er, at der er plads til at stille opfølgende spørgsmål og lave om på rækkefølgen, hvis interviewet indbyder til det. Dette stiller krav til interviewer om, at være ekstra opmærksom på hvad informanten siger, da interviewet indeholder en stor del af improvisation udover de forberedte spørgsmål. (Wengraf, 2001, s. 5). Grundet improvisationen er den information og viden der opnås gennem et semi-struktureret interview også meget kontekstuel. Den afhænger af både interviewer og informant, den måde kontakten til informanten er blevet formidlet på, samt den specifikke interviewmetode, der benyttes, hvad end det er ansigt-til-ansigt eller gennem telefonen. Den viden, der opnås kan derfor være svær, at genskabe i andre situationer og kontekster eller af andre interviewere. (Kvale & Brinkmann, 2009, s. 73).

De semi-strukturerede interview i dette projekt er lavet over telefonen. Dette giver den fordel, at vi havde adgang til at tale med informanter over længere geografiske afstande (Kvale & Brinkmann, 2009, s. 169). Vi har for eksempel haft lettere ved at interviewe lastbilchauffører, der bruger det meste af deres tid på vejen, og derfor ville have svært ved, at møde op ansigt-til-ansigt. Det har også

⁶ Vi ville have mistet 17 ud af 25 mulige spørgsmål.

gjort det lettere, at komme til at snakke med mennesker, der har været involveret i trafikulykker med personskade, da det er et mere følsomt emne og telefonsamtalen derfor sikrede dem mere anonymitet. Det giver dog også nogle ulemper, herunder, at vi ikke kan se informanternes ansigter, og dermed ikke har adgang til, at observere deres reaktioner på spørgsmålene. Det er derfor ikke altid nemt, at afkode hvorvidt informanten har færdiggjort sit svar eller blot tager en tænkepause. Herudover er det også svært, at virke opmuntrende overfor informanten uden at tale i munden på dem. Dette kan påvirke interviewet i negativ grad på flere måder, da vi ikke kan give dem nonverbal bekræftelse af hvad de siger, hvilket kan demotivere dem i forhold til videre uddybelse af deres svar. Udover disse specifikke fordele og ulemper i forhold til telefoninterviews udføres de ellers på samme måde som ansigt-til-ansigt interviews og indeholder samme mulighed for spontanitet og improvisation. (Elmholdt, 2006, s. 74).

5.4.1 Kontakt til informanterne

Vi har to former for informanter: bilister, der har været involveret i en uopmærksomheds trafikulykke med personskade, og bilister, der ikke har været med i en trafikulykke, der involverer uopmærksomhed.

De informanter, der har været involveret i uopmærksomhedsulykkerne, har vi fået kontakt til gennem politiet. Henrik Glintborg fra Midt- og Vestjyllands færdselsafdeling har dermed været vores gatekeeper. Det foregik således, at han søgte uopmærksomhedsulykker frem i politiets systemer og derefter kontaktede relevante informanter for, at høre om de kunne være interesseret i at medvirke i vores undersøgelse. Efter han havde fundet fire, sendte han deres telefonnumre til os, hvorefter vi tog kontakt til dem for, at aftale et interview med to af dem. Det var ikke muligt for os, at aftale interview med de to andre. Det var meget vigtigt for os, at få forklaret dem, at vi ikke var med politiet, men derimod universitetsstuderende, der var i gang med et speciale om uopmærksomhed i trafikken. Dette er grundet i, at det er en mangel for vores projekt, at politiet er gatekeeper for informanter, da informanterne derfor kan få et forkert indtryk af, hvad undersøgelsen går ud på og måske endda føle sig presset til at deltage. En årsag til, at det er en mangel er, at vi ikke have mulighed for, at være en del af selektionsprocessen, da denne blev lavet for os af lederen af færdselsafdelingen. Vores gatekeeper hos politiet fortalte, at det havde været en svær opgave at finde nogle, der var villige til

at stille op til et interview. Dette skyldes blandt andet, at det var en voldsom oplevelse for mange af dem, og de derfor ikke har lyst til at gennemleve det igen.

De informanter, der ikke har været i en uopmærksomhedsulykke har vi selv fundet frem til. Dette er gjort gennem vores personlige netværk og et opslag på facebook. Ved hjælp af personligt netværk, har vi fået kontakt til to informanter, som begge er lastbilchauffører. Gennem facebook har vi fået tre informanter, der alle tre kontaktede os efter at have set vores opslag, se eventuelt bilag 5. Det skal her understreges, at vi ikke personligt kender nogen af de fem informanter. Dog er der stadig selektionsbias ved denne rekrutteringsmetode, da informanterne ikke er blevet tilfældigt udvalgt, men selv har valgt at tage kontakt til os. Det betyder, at de alle har haft en motivation for at deltage som vi ikke kender, dette betyder ikke nødvendigvis noget for deres svar og vores undersøgelse.

5.4.2 Beskrivelse af interviewsituationen

Interviewene var som tidligere nævnt telefoninterviews. Vi startede med, at informere informanterne om det overordnede formål med interviewene og i hvilket omfang vi anonymiserer og bruger citater på. Vi gjorde opmærksom på, at vi optog interviewet for senere at kunne transskribere det, hvor vi derefter slettede lydfilen. Vi valgte en primær interviewer, da det skal sikre overensstemmelse og ensartethed i gennemførelsen i interviewene. Vi valgte at være tilstede alle tre, da det var telefoninterviews og det derfor ikke visuelt ville påvirke informantens villighed til at svare.

Interviewene foregik i rolige og uforstyrrede omgivelser og uden afbrydelser. Projektets interview er blevet optaget ved brug af smartphone og en diktafon, hvor lydfilen efterfølgende er overført til computer, til skriftlig transskribering af interviewet. Transskribering er foregået ved, at interviewene er blevet fordelt mellem gruppens medlemmer og transskriberet. Efterfølgende er databehandlingen lavet i NVivo. I transskriberingen af interviewene, er der udeladt fyldord som er typisk for talesprog, men som ikke indeholder nogen relevant information, såsom "øh", samt afsluttende samtale der ikke har relevans for problemstillingen. Transskriberingerne af interviewene som ubehandlet helhed, er vedlagt som bilag 8-14.

5.4.3 Beskrivelse af informanterne

I dette underafsnit vil vores syv informanter introduceres i forhold til, hvor gamle de er, hvor lang tid de har haft kørekort og om de har været involveret i en trafikulykke. De er, af etiske årsager, alle blevet anonymiseret, og man vil derfor ikke kunne kende forskel på de informanter som vi har fået fra politiet og dem, som vi har kontakt til på anden vis. Som en del af anonymiseringen har vi valgt, at alle navne starter med O.

Gennemsnitsalderen for vores informanter er 44 år. Den ældste er 67, mens den yngste er 27. Alle informanterne har fået kørekort, da de var 18 år. Ud over de to informanter, som vi fik kontakt til gennem politiet, har tre andre informanter været involveret i uheld, hvor uopmærksomhed har været en faktor. Det vil således sige, at der kun er tale om to af vores informanter, der ikke har været involveret i et færdselsuheld. I nedenstående skema er en kort oversigt over informanternes erfaring med uopmærksomhed og sanktioner. Dette er lavet for, at få en forståelse af informanternes forudsætninger for, at udtale sig, som de gør.

Tabel 1: Informantoversigt i forhold til uopmærksomhed og sanktioner

Informant	Erfaring med uopmærksomhed og sanktioner
Ofelia, privat bilist	- Involveret i en uopmærksomhedsulykke - Kender andre der har været involveret i et trafikuheld - Har ikke tidligere fået en bøde i trafikken
Otto, lastbilchauffør	- Involveret i en uopmærksomhedsulykke, herudover to andre færdselsuheld - Kender andre der har været involveret i et trafikuheld - Har tidligere fået bøde i trafikken, dog ikke for uopmærksomhed
Ole, privat bilist	- Har aldrig været involveret i et trafikuheld - Kender andre der har været involveret i et trafikuheld - Har tidligere fået en bøde i trafikken, dog ikke for uopmærksomhed
Olivia, privat bilist	- Har aldrig været involveret i et trafikuheld - Kender andre der har været involveret i et trafikuheld - Har ikke tidligere fået en bøde i trafikken
Oskar, lastbilchauffør	- Har tidligere været involveret i et uopmærksomhedsulykke, herudover et andet færdselsuheld - Kender andre der har været involveret i et trafikuheld

	- Har tidligere fået en bøde i trafikken, dog ikke for uopmærksomhed
Olav, lastbilchauffør	- Har tidligere været involveret i et færdselsuheld, dog var uopmærksomhed ikke en del af det - Kender ikke andre der har været involveret i et trafikuheld - Har tidligere fået en bøde i trafikken, dog ikke for uopmærksomhed
Oliver, privat bilist	- Har været involveret i en uopmærksomhedsulykke, herudover et færdselsuheld - Kender andre der har været involveret i et trafikuheld - Har ikke tidligere fået en bøde i trafikken

5.4.4 Kodning i Nvivo

Efter transskriberingen, er alle interviewene blevet kodet i et fælles dokument i programmet NVivo. Dette er gjort for at skabe en *matrix-query*, denne gør det nemt at finde kodningerne og skabe overblik i de forskellige interviews. Kodningen er lavet ud fra operationaliseringen af projektets problemformulering og den valgte teori. Meningen med kodningen er, at anskueliggøre den indsamlede empiris placering i forhold til operationaliseringen. Vi har valgt, at foretage en lukket kodning, hvor der kodes ud fra en forhåndsdefineret kodningsliste. Dette gør, at det ikke er alle kodningskategorierne der bliver brugt lige meget. De overordnede kategorier er blevet kodet med hver deres farve og danner de såkaldte *parent nodes*. For enkelte af disse overordnede koder, er der tilknyttet en eller flere *child nodes*, for at systematisere empirien yderligere og samordne en relation imellem dem. Dette hierarki mellem kategorierne er udarbejdet for, at styrke det analytiske arbejde i vores databehandling.

Tabel 2: Hierarki af nodes i Nvivo

Parent Nodes	Child Nodes	Beskrivelse
Afskækkelses teori	- Generel afskrækkelse - Specifik afskrækkelse - Restriktiv afskrækkelse	Alle udsagn der gør brug af teorien
Neutraliseringsteori		Alle udsagn hvor en handling neutraliseres
Tiltagsforslag	- Sanktioner - Tiltag	Alle udsagn der omhandler tiltag
Personlige erfaringer	- Opfattelse af uopmærksomhed	Alle udsagn der beskriver personlige oplevelser eller synspunkter
Social pejling		Alle udsagn hvor teorien kan identificeres

Resultatet og fordelingen af den gennemførte kodning på kategoriernes og informanter, ser ud som følgende:

Tabel 3: Kodningsresultat fra NVivo

Kategorier	Ofelia	Otto	Ole	Olivia	Oskar	Olav	Oliver
- Afskrækkelsesteori	0	0	0	0	0	0	0
- Generel afskrækkelse	6	5	11	4	7	6	6
- Specifik afskrækkelse	7	6	9	8	7	5	8
- Restriktiv afskrækkelse	1	0	2	0	1	0	1
- Neutraliseringsteknikker	3	6	6	8	2	3	0
- Tiltagsforslag	3	5	7	2	1	3	4
- Tiltag	6	4	8	5	5	6	8
- Sanktioner	3	2	3	3	4	4	3
- Social pejling	9	8	16	10	10	10	12
- Personlige erfaringer	7	7	14	13	9	7	8
- Opfattelse af uopmærksomhed	6	5	5	5	5	4	4
- Antal kodninger i alt	51	48	81	59	56	48	54

Tabel 3 viser, hvor mange gange de forskellige kategorier er blevet kodet ved hver informant. Det ses, at informanterne har lagt fokus på forskellige emner.

6.0 Analyse

Analysen vil blive inddelt i to underafsnit ud fra problemformuleringen. Første del vil fokusere på omfanget af uopmærksomhed, det vil sige hvor mange og hvem der er uopmærksomme, samt hvilke uopmærksomhedshandlinger de udfører. Anden del vil fokusere på deres argumentation for uopmærksomhedshandlingen og hvilke tiltag der kan være medvirkende til, at mindske uopmærksomhed i trafikken. Ydermere vil vores analyse- og diskussionsdele ikke nødvendigvis følge den samme opsætning. Dette er grundet, at det ikke har været nødvendigt at diskutere alle pointer, som er analyseret på, da der i analysen allerede er fundet de væsentlige pointer og tendenser.

6.1 Del 1 – Omfang af problemet

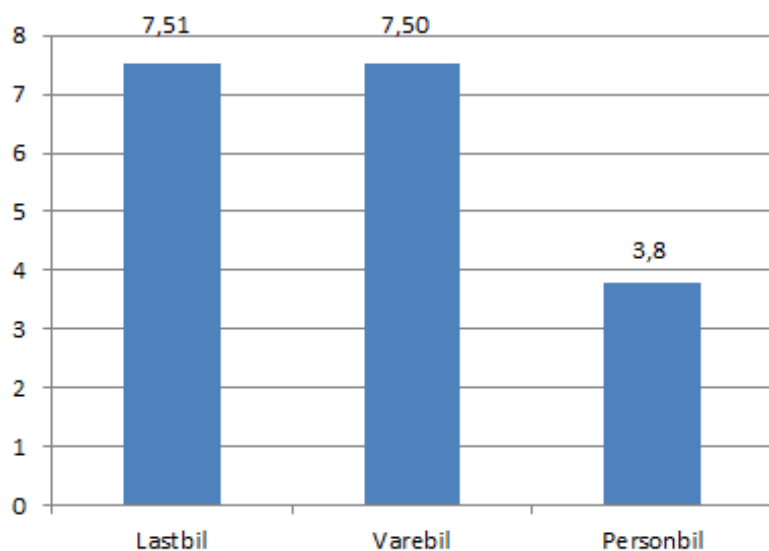
Del 1 vil blive struktureret ved, at vores empiri først vil blive præsenteret ved deskriptiv statistik. Efterfølgende vil empirien analyseres og derefter diskuteres.

6.1.1 Præsentation af forekomstundersøgelsen

I forekomstundersøgelsen er der observeret 15.025 biler i alt, fordelt på personbiler, varebiler og lastbiler. Ud af disse er de fleste personbiler (85,7 %), mens den næstmest observerede biltype, varebil, ligger langt under (8,6 %). Den vejtype, der er observeret mest på er landevej (62,6 %), mens trafiktætheden har været jævn 78,7 % af tiden. Der er observeret flest biler i tidsrummet mellem 12 og 15 (43,1 %), hvilket skyldes at observationerne, for det meste, stoppede omkring kl. 16 på grund af mørkets frembrud. Derfor var det begrænset, hvor meget vi kunne observere, når folk skulle hjem fra arbejde. 77,4 % af tiden var vi med civilklædte betjente eller i civil bil, mens det er næsten ligeligt fordelt om observationerne blev udført, mens vi kørte eller stod stille. (Bilag 16.15 og 16.16).

Ud af de 15.025 observerede biler, er 4,3 % uopmærksomme, hvilket svarer til 648 biler. Fokuseres der kun på de fire procent, der er uopmærksomme, er det førere af lastbiler, der er mest uopmærksomme (7,51 %). På figur 1 ses, at førere af varebiler er næsten ligeså uopmærksomme (7,50 %). Det at uopmærksomhedsgennemsnittet ligger på 4,3 % skyldes således, at 3,8 % af fører af personbiler er uopmærksomme, samt at det er denne biltype, der er observeret flest af.

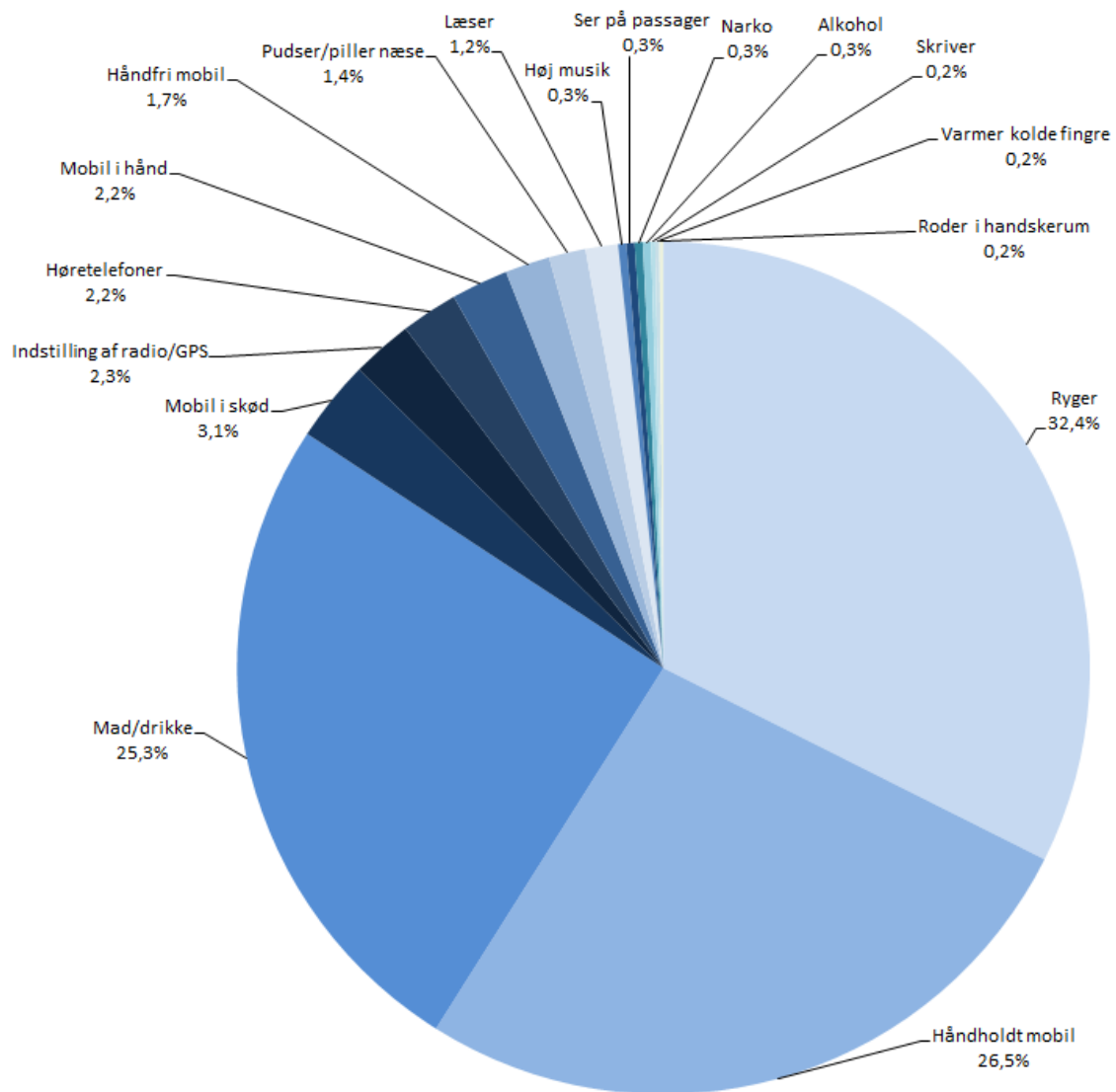
Figur 1: Procentvis fordeling af biltype for uopmærksomme bilister



Kilde: Forekomstundersøgelse udført i uge 6 i samarbejde med Midt- og Vestjyllands politi. *n* varierer afhængigt af biltype. Lastbil, *n*=839. Varebil, *n*=1.306. Personbil, *n*=12.880.

De tre største uopmærksomhedshandlinger er rygning (32,4 %), håndholdt mobil (26,5 %), samt indtagelse af mad og drikke (25,3 %). Efter mad og drikke er der et stort fald i forekomsten af uopmærksomhedshandlinger, da den næste er at sidde med mobilen i skødet. Dette ses kun i 3 % af tilfældene, jævnfør figur 2

Figur 2: Procentvis fordeling af observerede uopmærksomhedshandlinger



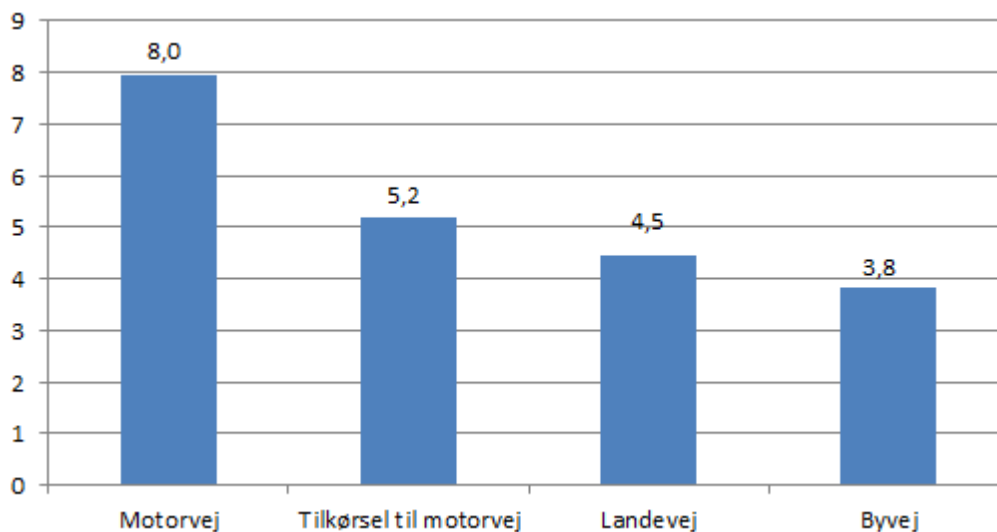
Kilde: Forekomstundersøgelse udført i uge 6 i samarbejde med Midt- og Vestjyllands politi. n= 648

Uopmærksomhedshandlingerne er blevet fordelt på primær og sekundær distraktion i forhold til de fire distraktionsformer (se 2.1 Distraktionstyper). Hver uopmærksomhedshandling er således også kodet i forhold til, om den indeholder flere former for distraktionstyper. Eksempelvis er *Mobil i skød* kodet som både motorisk og visuel distraktion, hvor den motoriske distraktion er vurderet til at være den primære distraktionstype, hvorimod den visuelle distraktion er kodet som sekundær distraktion. Både rygning, håndholdt mobil, samt mad og drikke, der er de tre største uopmærksomhedshandlinger (se figur 2), hører alle ind under motorisk distraktion som det primære. Dette er også tydeligt i empirien, da det er den primære distraktionstype der er observeret mest (95,3 %) (Bilag 15.4). Herudover er der også observeret andre forseelser såsom manglende seler, eller fejl

og mangler på biler. Disse fylder dog kun 0,4 % af datasættet, hvilket sammen med projektets fokus på uopmærksomhed gør dem irrelevante at undersøge nærmere.

Ses der på vejtype, forekommer der mest uopmærksomhed på motorvejen (8 %), jævnfør figur 3 nedenfor. Her er det dog nødvendigt, at gøre opmærksom på, at der reelt er tale om 14 uopmærksomme bilister ud af 176 observerede.

Figur 3: Procentvis fordeling af uopmærksomme bilister i forhold til vejtype

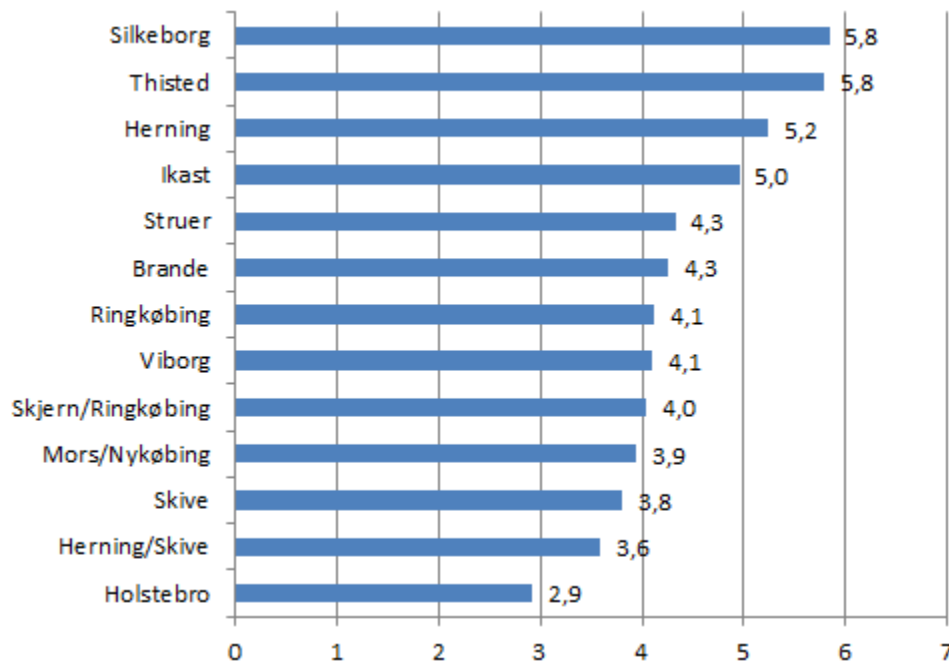


Kilde: Forekomstundersøgelse udført i uge 6 i samarbejde med Midt- og Vestjyllands politi. *n* varierer alt efter vejtype. Motorvej, *n*=176. Tilkørsel til motorvej, *n*=442. Landevej, *n*=9.413. Byvej, *n*=4.994.

Flere er uopmærksomme ved jævn trafik (4,5 %) end ved let trafik (3,5 %), hvilket måske hænger sammen med, at der er flest uopmærksomme bilister mellem 12 og 15 (5,4 %) end på andre tidspunkter i det observerede tidsrum. Dette er fordi den jævne trafik findes efter kl. 12, mens den lette trafik findes før kl. 12. Der skal her gøres opmærksom på, at *før kl. 12* refererer til tidsrummet mellem kl. 10 og kl. 12, da der ikke er blevet observeret før dette tidsrum, og morgentrafikken derfor ikke er med i empirien. Geografisk er flere uopmærksomme i Silkeborg området (5,8 %) og i Thisted området (5,8 %) end i resten af Midt- og Vestjyllands politikreds. Jævnfør figur 4, er der dog ikke drastiske fald fra det ene område til det andet, men i stedet omtrent lige så mange områder hvor man er mere uopmærksomme end 4,3 %'s gennemsnittet, som der er områder, der er mindre

uopmærksomme end gennemsnittet. Det område, hvor bilisterne er mindst uopmærksomme er Holstebro (2,9 %).

Figur 4: Procentvis fordeling af uopmærksomme bilister i forhold til kommune



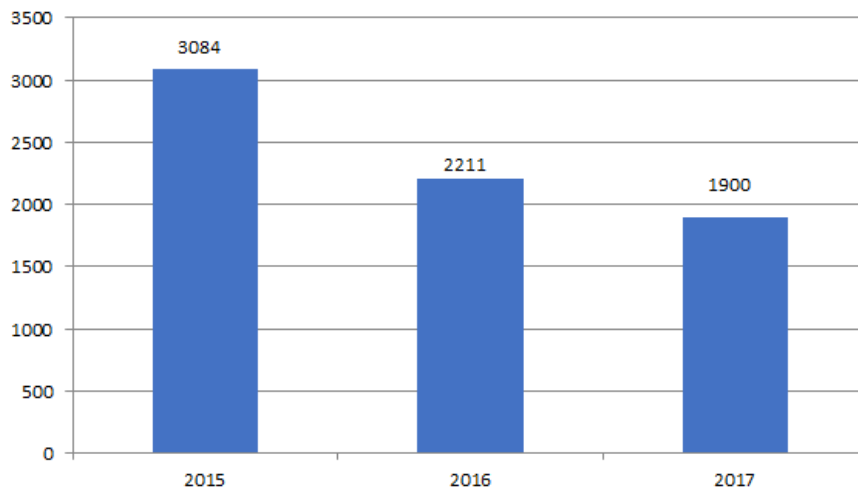
Kilde: Forekomstundersøgelse udført i uge 6 i samarbejde med Midt- og Vestjyllands politi. *n* varierer alt efter kommune. Silkeborg, *n*=1.130. Thisted, *n*=1.640. Herning, *n*=496. Ikast, *n*=867. Struer, *n*=1.295. Brande, *n*=94. Ringkøbing, *n*=1.723. Viborg, *n*=2.173. Skjern/Ringkøbing, *n*=1.163. Mors/Nykøbing, *n*=863. Skive, *n*=1.182. Herning/Skive, *n*=307. Holstebro, *n*=2.092.

Herudover er der flere, som uopmærksomme i klare vejrforhold (4,5 %) end i overskyede vejrforhold (1,3 %).

6.1.2 Præsentation af aktindsigt

Vi har, som tidligere nævnt, søgt aktindsigt i sigtelser for håndholdt mobiltelefon fra Midt- og Vestjyllands politikreds for 2015, 2016 samt 2017 (jævnfør 5.2 Aktindsigt). Det endelige antal af registrerede sigtelser, som er medregnet i dette projekt, endte på 7.195 sager.

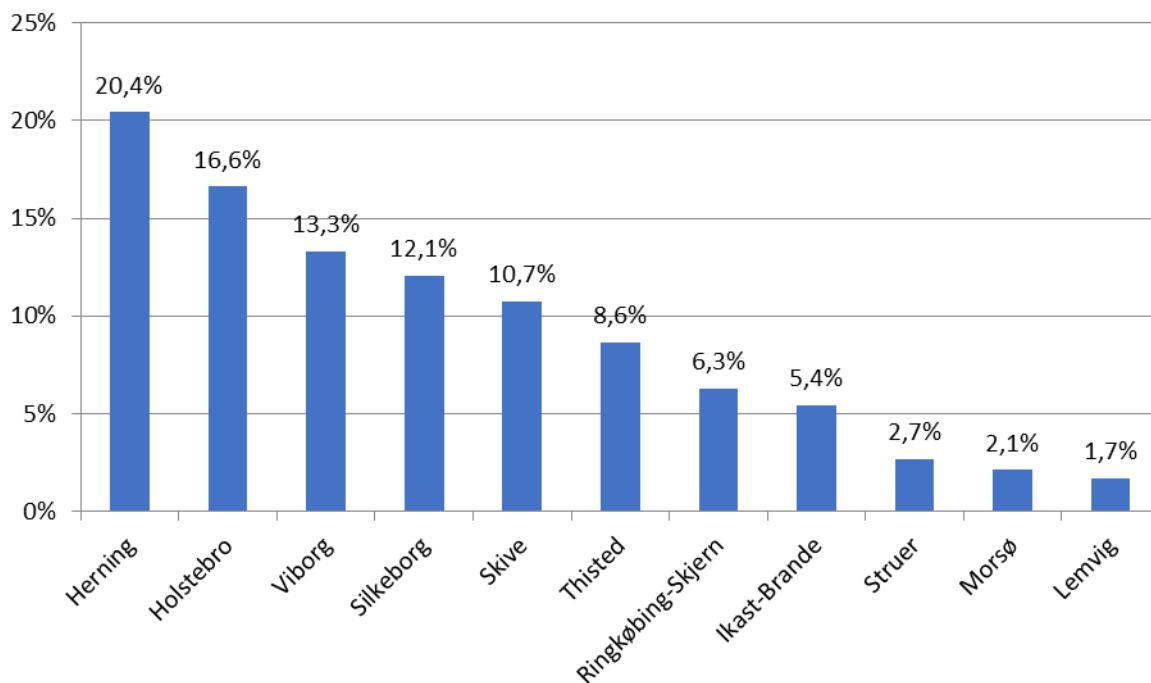
Figur 5: Antal registreringer af sigtelser for mobiltelefoner fordelt på årstal



Kilde: Aktindsigt fra Midt- og Vestjyllands politi. n=7.195.

Ovenstående figur viser, at der var flest registrerede sigtelser i 2015, færre i 2016 og en yderligere reduktion i 2017. Der er således en tendens til et fald over de tre år.

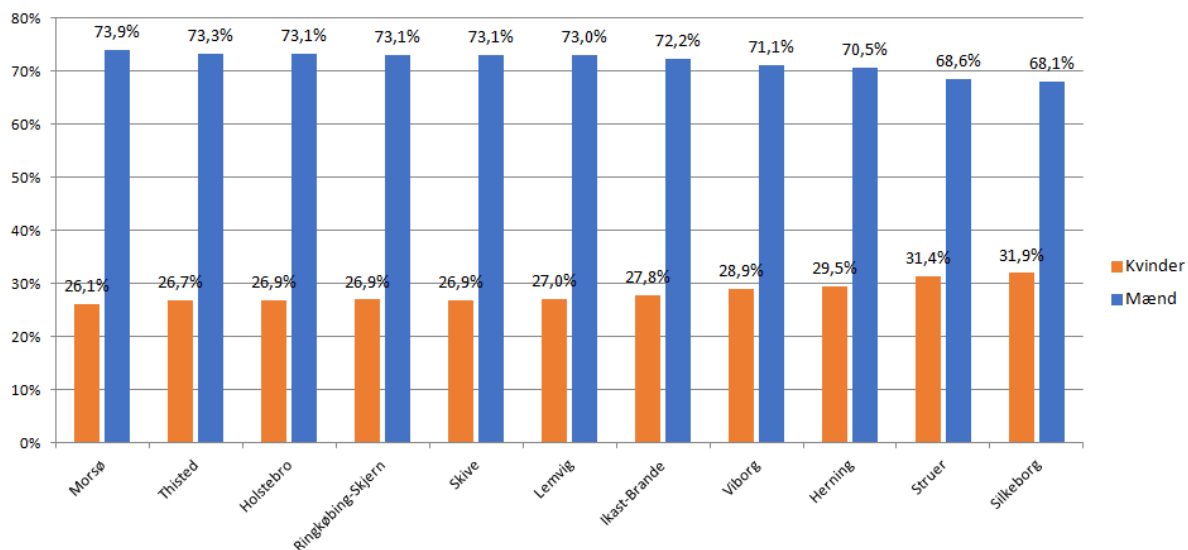
Figur 6: Procentvis fordeling af sigtelser i forhold til kommune



Kilde: Aktindsigt fra Midt- og Vestjyllands politi. n=7.195.

I forhold til hvor sigtelserne geografisk er blevet uddelt, at der er betydeligt flest sigtelser uddelt i kommunerne Herning og Holstebro med henholdsvis 20,4 % og 16,6 % sigtelser i hver kommune. Herefter er kommunerne Viborg og Silkeborg med henholdsvis 13,3 % og 12,1 % sigtelser i hver kommune. Ligeledes ses det, at det er Lemvig kommune som har det laveste antal af sigtelser med 1,7 %.

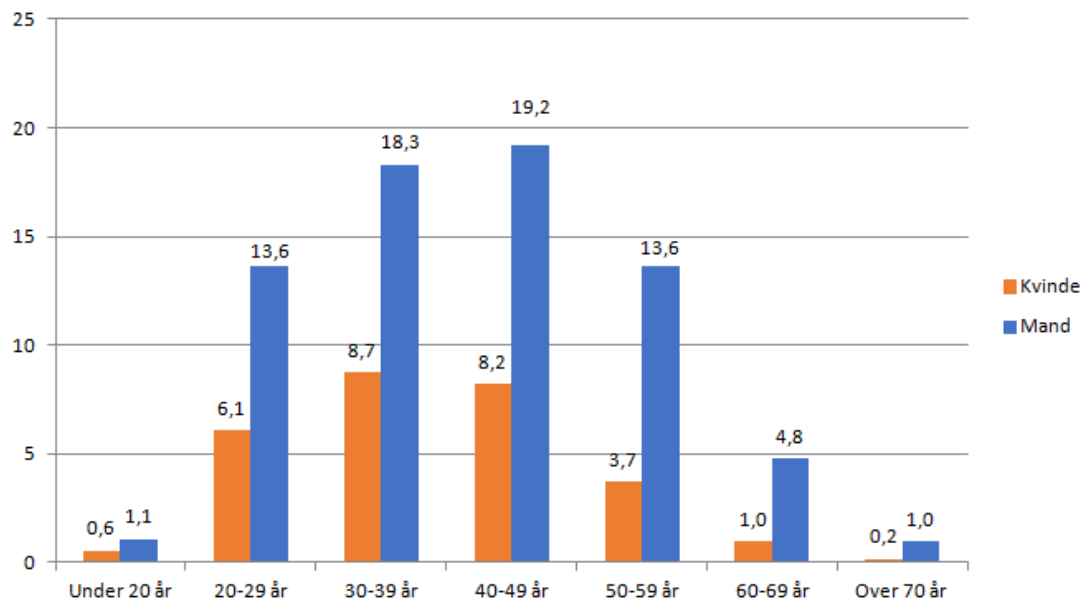
Figur 7: Procentvis fordeling af sigtelser fordelt på køn og kommune



Kilde: Aktindsigt fra Midt- og Vestjyllands politi. *n* afhænger af de enkelte kommuner. Morsø, *n*=153. Thisted, *n*=621. Holstebro, *n*=1.195. Ringkøbing/Skjern, *n*=453. Skive, *n*=773. Lemvig, *n*=122. Ikast-Brande, *n*=392. Viborg, *n*=956. Herning, *n*=1.469. Struer, *n*=194. Silkeborg, *n*=867.

Ovenstående figur viser procent af sigtelser inddelt efter køn og kommune. Morsø kommune udgør den kommune med det største skel mellem mænd og kvinder. Det kan aflæses, at der er betydeligt flere mænd der er blevet sigtet på tværs af kommunerne, da de næsten alle ligger over 70 %.

Figur 8: Procentvis fordeling af sigtelser fordelt på køn og aldersintervaller



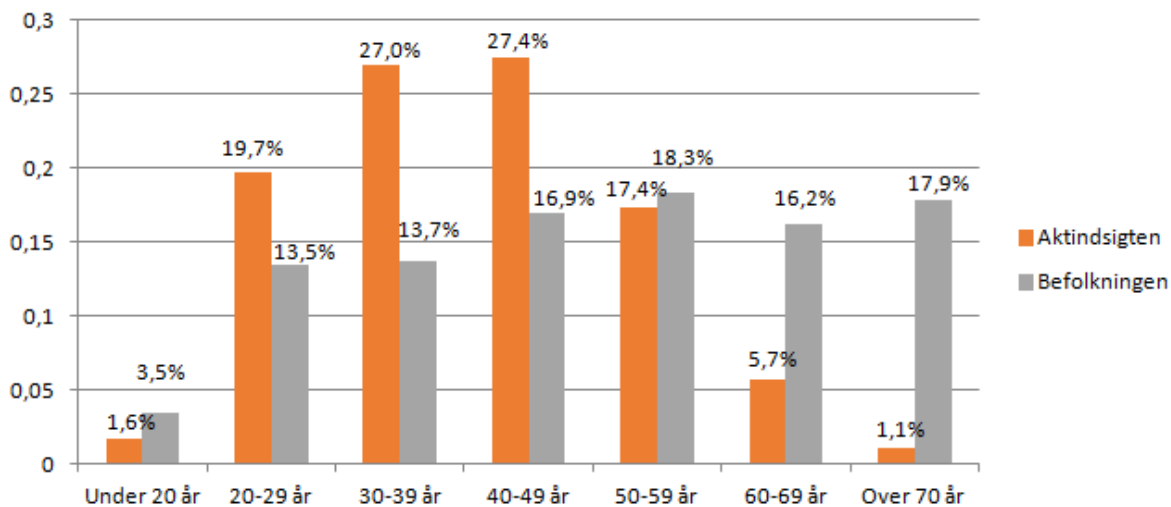
Kilde: Aktindsigt fra Midt- og Vestjyllands politi. $n=7.195$.

Som det ses i figur 8 ligger de to aldersintervaller 30-39 år og 40-49 år højest, med henholdsvis 27 % og 27,4 %. Disse aldersintervaller udgør dermed næsten samme andel af sigtelserne. Aldersintervallerne udgør derved alene over halvdelen af de samlede antal sigtelser, der er foretaget. Aldersgrupperne under 20 år (1,6 %), 60-69 år (5,7 %) og over 70 år (1,1 %), ligger alle betydeligt lavere end de andre aldersintervaller. Hvis procenttallene i parenteserne sammenlignes med procenttallene fra figur 8, kan det ses at de ikke stemmer helt overens. Dette er grundet, når kønnene skilles ad, bliver decimalerne afrundet anderledes end de gør, når det er samlet.

6.1.2.1 Aktindsigten sat i forhold til befolkningen

For at få en idé om, hvor stor en andel af befolkningen i de forskellige kommuner, som er blevet taget for en uopmærksomhedshandling, er der lavet en sammenligning med antallet af personer indenfor de forskellige aldersintervaller i hver af kommunerne. Udtrækket fra Danmarks Statistik, er blevet tilpasset aktindsigten, for at få et mere reelt billede. Udtrækket er fra 18-90 år, fordi den ældste person der er blevet sigtet er 84 år. Hvis udtrækket havde inkluderet ældre aldersgrupper, kunne det have skævvredet datasættet.

Figur 9: Procentvis fordeling af sigtede i forhold til aldersgrupper, sat i forhold til procentdelen af borgere indenfor aldersgrupperne i politikredsens befolkning



Kilde: Aktindsigt fra Midt- og Vestjyllands politi og Statistikbanken. Statistikbanken, $n=457.648^7$; Aktindsigten, $n=7.195$.

I overstående figur 9 vises den procentvise andel af bilister, der er blevet sigtet for brug af håndholdt mobiltelefon, imod den andel aldersgrupperne udgør af den samlede befolkning i Midt- og Vestjyllands politikreds. Der ses, at aldersgrupperne 20-29 år, 30-39 år og 40-49 år, alle er overrepræsenteret i aktindsigten, mens aldersgrupperne under 20 år og 50-59 år, er på nogenlunde niveau mellem aktindsigten og den samlede befolkning. Dog er de begge en smule underrepræsenteret i aktindsigten. Aldersgrupperne 60-69 år og over 70 år er begge betydeligt underrepræsenteret i aktindsigten.

6.1.3 Analysedel 1

Figur 8 fra aktindsigten viser, at der er en overrepræsentation af mænd, som er blevet sigtet for brug af håndholdt mobil under kørsel. I alle kommunerne er andelen af mænd, som er blevet sigtet væsentlig større end antallet af kvinder. Når der ses på tallene fra aktindsigten, dannes et billede af, at mænd er mere uopmærksomme end kvinder, og det er derfor relevant, at undersøge hvad denne overrepræsentation kan skyldes. Transportvaneundersøgelsen lavet af DTU, fra 2014, viser blandt andet på hvor stor en andel, som har kørekort og adgang til bil, samt antallet af kilometer, som bilisterne kører om dagen. Undersøgelsen finder, at der er en højere andel af mænd, som har

⁷ Udtræk fra Statistikbanken, BY2-Folketal 1. januar efter kommune, alder og tid. Udtrukket d. 30. april 2018.

kørekort og adgang til bil, samt at mænd kører væsentligt længere som personbilsførere end kvinder. (DTU Transport, 2014, s. 1). På baggrund af, at mænd kører mere end kvinder, vil mænd derfor umiddelbart også forekomme i en større andel i forskellige undersøgelser om kørsel og bilisters generelle opførsel. Det, at mænd opholder sig mere på vejene, gør også at de har større sandsynlighed for, at blive sigtet fordi de har større mulighed for at udføre uopmærksomhedshandlinger.

Ud af alle dem der er blevet sanktioneret, uanset køn, er der blevet sigtet flere i Herning (20,4%) og Holstebro (16,6%) (se figur 6). Dette stemmer ikke overens med fundene i forekomstundersøgelsen, da det her er i Silkeborg (5,8%) og Thisted (5,8%), der har den største andel af uopmærksomme bilister, mens Holstebro (2,9%) ligger i bunden. (Se figur 4). Vi ser derfor ikke en klar tendens i aktindsigten og forekomstundersøgelsen, til at der forekommer mere uopmærksom i et bestemt geografisk område fremfor et andet. Ses der på vejtype ud fra figur 3, er der en tendens til, at der er mere uopmærksomhed på vejtyper, som har en stor del af lige strækninger, såsom motorvej og landevej. Der er således en større tendens til, at uopmærksomhedshandlinger er baseret på vejtype fremfor geografisk placering. Vi kan umiddelbart antage, at uopmærksomhed ikke er et isoleret problem, men det i højere grad afhænger af den enkelte situation, som bilisten befinder sig i.

I forhold til alder, kan der ikke ses på forekomstundersøgelsen, da alder ikke kan observeres præcist. Ud fra aktindsigten kan det syne, at det er de 30-39-årige og 40-49-årige, hvor der er flest uopmærksomme bilister (se figur 8). Her skal dog tages højde for, at aldersgrupperne 30-39-årige og 40-49-årige også er dem, som færdes mest på vejene. Transportvaneundersøgelsen fra 2012, som er lavet af DTU, viser, at det er netop indenfor disse aldersgrupper, at der er flest personer, som er personbilsførere. Undersøgelsen viser hvilke aldersgrupper, der kører flest ture, samt hvilket hovedtransportmiddel, der anvendes. (Poulsen, 2012, s. 3). Derved skal tallene fra figur 9 også fortolkes ud fra præmissen om, at det er de aldersgrupper der bruger mest tid på vejene. Derfor er det ikke overraskende, at disse aldersgrupper er overrepræsenteret i forhold til deres samlede andel af befolkningen i Midt- og Vestjyllands politikreds. I undersøgelsen fra DTU arbejdes der med aldersintervallet 40-59 år. (Poulsen, 2012, s. 3). Dette stemmer dog stadig overens med, at aldersgruppen 50-59 år i aktindsigten også ligger med en høj procentandel af dem der er blevet sigtet.

Der er derved ikke grundlag for, at sige at der er et større problem med de aldersgrupper, men blot at det er dem, der opholder sig mest i trafikken. I figur 8 ses det ligeledes, at det er aldersgrupperne under 20 år, samt aldersgruppen over 70 år, som ligger lavest i forhold til antallet af sigtelser. Dette stemmer også overens med, at transportvaneundersøgelsen desuden viser, at de yngre aldersgrupper og dem over 70 år, opholder sig mindst i trafikken som personbilsførere (Poulsen, 2012, s. 3).

6.1.3.1 Distraktion og uopmærksomhedshandlinger

Ses der på, hvilke former for uopmærksomhedshandlinger, som bliver foretaget mest under kørsel, er disse indtagelse af mad og drikke, rygning og brug af mobiltelefon. Generelt er der således tale om motorisk distraktion, som den primære distraktionstype. Dette begrundes ved, at kategorierne rygning, mad/drikke og brug af håndholdt mobiltelefon alle er handlinger, som kræver, at føreren flytter minimum en hånd fra rattet. Jævnfør 5.1.1 Præsentation af forekomstundersøgelsen, er det den motoriske distraktion (95%), som er observeret mest under uopmærksomhedsugen. Dette er ligeledes gældende for resultaterne af undersøgelsen lavet af Hels, da de uopmærksomhedshandlinger, som hun observerede mest, også hører under motorisk distraktion (Hels, 2017, s. 5). Derved kan vi se en tendens til, at mange af de opgaver, som bilister vælger at udføre under kørsel, er relateret til motorisk distraktion. For eksempel er mad og drikke en af de hyppigst udførte motoriske handlinger, og kan samtidig anses som værende en dagligdagsaktivitet. Som tidligere nævnt er selve kørselsopgaven blevet en rutine, og det vurderes dermed, at man kan udføre flere handlinger i bilen. Dette er eksempelvis når kørsel anses som spild tid mellem opgaver eller i forhold til arbejdsrelateret kørsel.

Ud fra figur 1 ses der en tendens til i forekomstundersøgelsen, at man er mere uopmærksom, jo tungere en bilist man er. Dette er baseret på, at lastbil- og varebilschauffører er observeret som værende mere uopmærksomme end personbilschauffører. Det kan hænge sammen med, at lastbil- og varebilschaufførerne kører disse biltyper, som en del af deres arbejde. De kan derfor føle sig mere trygge og erfarne i trafikken, og dermed vurderer, at de er i stand til at kunne administrere det. Deres uopmærksomhed vil kunne forstås gennem rutineaktivitetsteorien, dette vil blive diskuteret mere i nedenstående diskussionsafsnit.

6.1.4 Diskussionsdel 1

Der har ifølge aktindsigten været et fald i antallet af sigtelser for brug af håndholdt mobiltelefon fra 2015 til 2017, jævnfør figur 5. Det er dog ikke muligt, at vide helt specifikt hvad reduktionerne skyldes, da vi ikke kan konkludere om det er fordi bilister er blevet mindre uopmærksomme, eller om det skyldes andre faktorer. En forklaring kan være, at der i takt med den teknologiske udvikling er kommet flere hjælpemidler til bilen. Her kan eksempelvis nævnes bluetooth headset eller, at mobiltelefoner kan kobles til en skærm i nyere biler. Disse hjælpemidler kan være medvirkende til, at mindske den motoriske distraktion. For eksempel vil det være muligt, at besvare et opkald ved kun at trykke på en knap. Der vil dog stadig kunne være tale om uopmærksomhed, da krævende samtaler også kan virke distraherende på bilisten (jævnfør 2.3 Forskning på området). Yderligere kan en sms vises på en skærm i bilen, hvor bilisten kan blive fristet til at svare, hvis man vurderer det som noget der ikke kan vente. Samtidig kan bilisten ved, at se sms'en med det samme få stillet sin nysgerrighed og være mindre tilbøjelig til, at finde sin telefon for at svare. Selvom teknologien hele tiden udvikler sig, er det ikke ensbetydende med, at det udelukkende vil være med til at mindske uopmærksomheden i trafikken. Hvis bilisten kan nøjes med, at tage et hurtigt kig på skærmen eller besvare opkaldet, uden at have sin mobiltelefon i hånden, bliver den motoriske distraktion langt mindre. Fald i sigtelser for brug af håndholdt mobil kan eventuelt forklares ved en større udbredelse af håndfri mobil, da denne ikke kan sanktioneres imod.

En anden faktor, der kan forklare faldet i antallet af sigtelser, er at politiet muligvis har brugt deres ressourcer på andre områder i 2015 modsat 2017. Politiets brug af ressourcer kan derfor have en indflydelse på faldet i antallet af sigtelser. Midt- og Vestjyllands politis færdselsafdeling består af 20 operative betjente, der skal dække hele politikredsen. Dette gør, at opdagelsesrisikoen for at bruge sin mobiltelefon kan være relativ lille. Yderligere har politiet ikke altid mulighed for at vende og stoppe en bilist der bruger håndholdt mobil. Betjentene skal i hvert tilfælde lave en vurdering om det er forsvarligt og det er i overensstemmelse med den forseelse der er tale om. Denne vurdering er individuel fra betjent til betjent. Det er derfor svært at sige, om der er tale om et reelt fald på grund af, at bilisterne foretager færre uopmærksomhedshandlinger. Bilister kan dog på grund af den formodede lave opdagelsesrisiko få en følelse af punish avoidance, der gør at de forsætter deres

uopmærksomhed. Hvis dette er tilfældet, har faldet ikke noget, at gøre med bilisters reelle adfærd, men hænger i stedet sammen med opdagelsesrisikoen.

En tredje forklaring kan være at bilisterne bruger den håndholdte mobil mindre og derved sigtes mindre. Der har været stor fokus på de risici, som kan være ved at bruge sin mobiltelefon. Det er ikke kun brug af mobiltelefon under kørsel, der har været fokus på, men generelt på kørselsopgaven. Derved kan det være, at bilisterne generelt er begyndt at overveje, hvilke handlinger de laver i trafikken, således at de anvender deres mobiltelefon mindre. Dette vil også kunne forklare faldet i antallet af sigtelser.

6.1.4.1 Arbejdsrelateret kørsel

En tendens, der er blevet tydelig igennem vores analyse, er at lastbil- og varebilschauffører er mere uopmærksomme end andre bilister. Ud fra et teoretisk perspektiv, kan dette forklares med rutine aktivitet. Det, at færdes på vejene, er blevet en vane og en dagligdags ting for dem, hvilket også kan bakkes op af de former for uopmærksomhedshandlinger som de udfører. Lastbil- og varebilschauffører er primært uopmærksomme med rygning, at snakke i håndholdt mobil og at spise og drikke (jævnfør bilag 16.1). Disse aktiviteter kan ses, som værende almindelige dagligdagshandlinger og i og med, at deres arbejdsplads ofte er på vejene, er det ikke mærkeligt, at de har taget disse handlinger med i deres last- eller varebil. Dette kan yderligere forklares med, at den erfaring og rutine de opbygger ved at køre så meget, gør at de følger sig sikre i at kunne administrere flere handlinger mens de kører.

6.1.4.2 Hverdagsaktiviteter

Rutineaktivitetsteorien kan også hjælpe med, at forklare generelle årsager til, at det er disse dagligdagsaktiviteter, som er nogle af de oftest udførte uopmærksomhedshandlinger. Det er gældende i det omfang, at der er tale om standardaktiviteter, som udføres hver dag, og derfor har mennesket en vis rutine i, at udføre disse aktiviteter. I forhold til rutineaktivitetsteorien, kan der her argumenteres for, at dem, som spiser og drikker, ryger og bruger håndholdt mobiltelefon, enten har opvejet, at aktiviteten ikke vil påvirke deres kørsel eller at den bare er blevet en integreret del af det at køre bil, uden at de tænker nærmere over det. En forklaring kan være, at handlingen anses som

en hverdagsaktivitet, og der derfor ikke tænkes over den eventuelle påvirkning af kørslen. Hvis bilisten ikke er opmærksom på risikoen og påvirkningen ved uopmærksomhedshandlingen, vil de heller ikke være i stand til, at udføre en cost-benefit analyse.

En anden forklaring kan være, at bilister har vurderet, at det ikke påvirker deres kørsel tilstrækkeligt til, at afholde sig fra handlingen. Hvis dette er tilfældet, har de lavet en cost-benefit analyse, hvor aktiviteten er blevet vægtet højere end den mulige risiko forbundet med handlingen. Ved at foretage handlingen bliver kørslen derfor nedgraderet til, at være en sekundær handling i et vist omfang, da det ikke er det eneste, som bilisten har fokus på. Specielt aktiviteterne spise, drikke og ryge kan i cost-benefit analysen anses som mindre farlige og som havende en mindre påvirkning på kørslen end brug af håndholdt mobiltelefon. Det kan skyldes, at de ikke kan sanktioneres imod. Bilisten kan definere sanktioner forskelligt. Hvis sanktion kun anses som politiets uddeling af bøder, kan dette tale for indtagelse af mad/drikke samt rygning. Bilistens definition af sanktion kan også indeholde risikoen for at ende i en trafikulykke. Hvis bilisten føler sig tilstrækkeligt rutineret, vil denne mulighed, umiddelbart blive afvist. Herudover kan der være tale om, at bilisten tidligere har udført den pågældende aktivitet uden at der er sket noget, og dermed mener, at uopmærksomhedshandlingen sagtens kan foretages igen. I et sådant tilfælde vil der ligeledes være tale om brug af neutraliseringsteknikken benægtelse af skade, samt en oplevelse af punish avoidance. Her vil bilisten have fokus på, at der ikke skete noget de andre gange, hvor handlingen blev udført, og vil eventuelt anvende dette som et argument i deres cost-benefit analyse. Resultatet vil dermed blive, at uopmærksomhedshandlingen udføres igen. I vores forekomstundersøgelse, har vi observeret en tendens til, at vejrforhold kan medtages i cost-benefit analysen. Dette ses blandt andet ved, at der er flere uopmærksomme bilister i klare vejrforhold (4,5 %) end i overskyede vejrforhold (1,3 %) (jævnfør 6.1.1 Præsentation af forekomstundersøgelse).

6.1.4.3 Politiets tilstedeværelse

Politiets tilstedeværelse på vejene og muligheden for formel sanktion, kan være med til at forklare tallene fra forekomstundersøgelsen. Politiet var ude i medierne og gøre opmærksom på, at der var uopmærksomhedsuge, hvilket advarede bilister, om politiets tilstedeværelse (Berthelsen, 2018). Bilisterne har derfor haft mulighed for, at regne dette med ind i deres cost-benefit analyse i den

pågældende uge; specielt i forhold til brug af håndholdt mobiltelefon, da dette var politiets fokus. Eksempelvis ses dette i mindre grad ved, at der var flere som var uopmærksomme, når der blev observeret fra civilbiler (4,6 %) end fra uniformerede biler (3,4 %) (jævnfør 6.1.1 Præsentation af forekomstundersøgelse). Der vil derfor være tale om generel afskrækkelse, fordi politiet er synlige i medierne. Når de er synlige på vejene, er der derimod tale om specifik afskrækkelse, da der vil være større risiko for sanktion.

Under uopmærksomhedsugen blev politiet flere gange bevidste om, at de var registreret på trafikapps. Det vil sige, at brugere af trafikapps blev alarmeret, hvis de nærmede sig geografiske områder, hvor politiet var blevet set. Her kan trafikappen være medvirkende til, at advare bilister, således at de bliver mere opmærksomme på deres kørsel, og derfor vil afholde sig fra, at foretage handlinger, som de ellers ville have foretaget sig. Det kan derfor tænkes, at deres kørsel var mere lovlig korrekt i forhold til uopmærksomhedshandlinger, hvis de blev advaret. Bilister vil desuden kunne vælge en anden rute og dermed undgå den vejstrækning, hvor politiet er placeret. Her virker politiets tilstedeværelse generelt afskrækkende. Bilistens valg af anden rute vil kunne være restriktiv afskrækkelse, da der er tale om avoidance strategi.

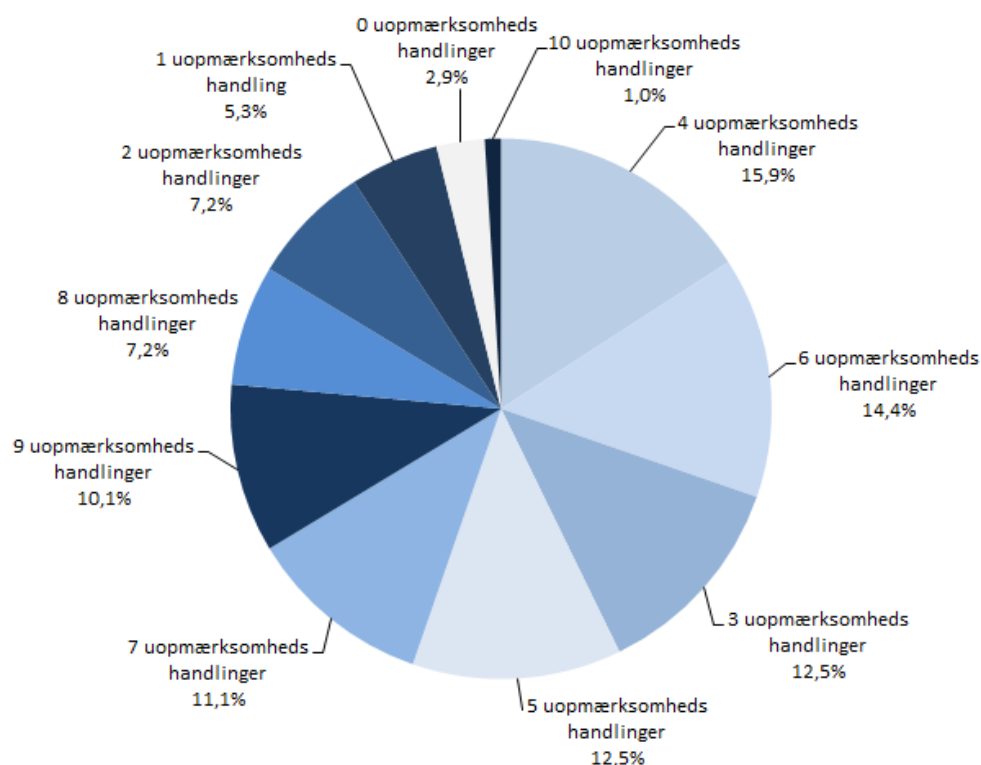
6.2 Del 2 – Argumentationer og tiltag

I denne analysedel vil de vigtigste fund fra spørgeskemaet først præsenteres. Derefter vil der analyseres og diskuteres på spørgeskema og interview samlet.

6.2.1 Præsentation af spørgeskema

Der er blevet udsendt et spørgeskema, som er blevet besvaret af 208 respondenter. Der er ikke medtaget alle figurer, men de kan ses i bilag 17-20. Yderligere kan udformningen af spørgeskemaet ses i bilag 4.

Figur 10: Procentvis fordeling af antal uopmærksomhedshandlinger

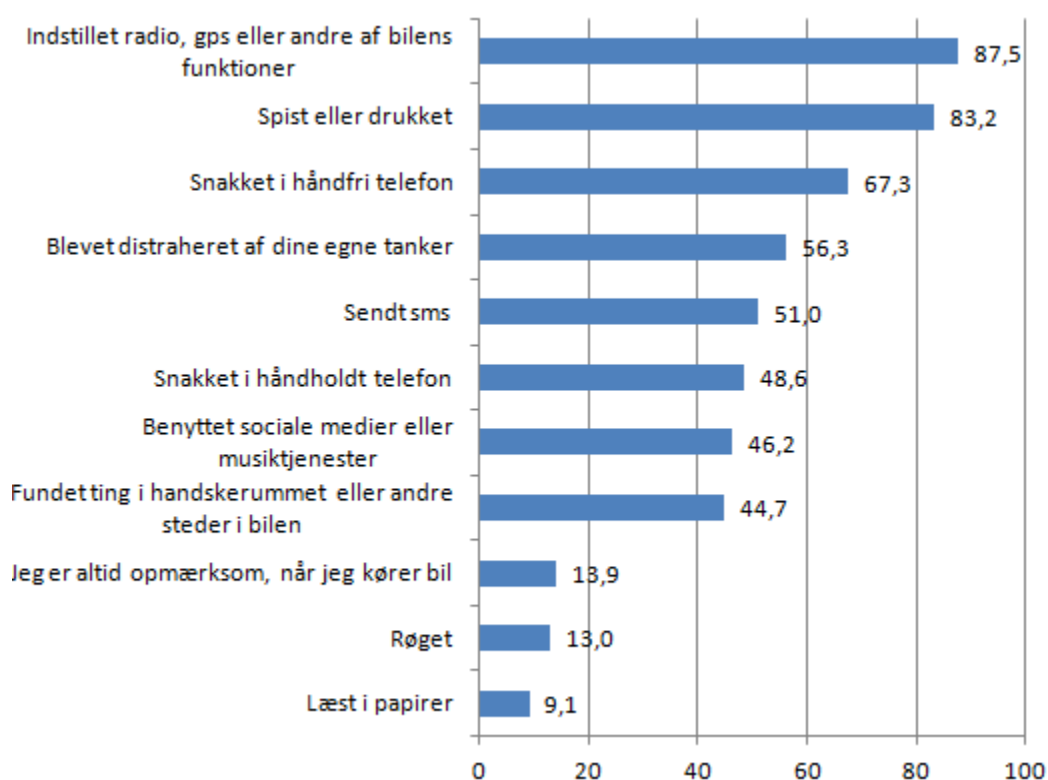


Kilde: Spørgeskema, n=208.

Figur 10 viser den procentvise fordeling af antallet af uopmærksomhedshandlinger, som respondenterne af spørgeskemaet har foretaget. Respondenterne har foretaget 5 uopmærksomhedshandlinger i gennemsnit. Den største andel af respondenterne foretager fire forskellige former for uopmærksomhedshandlinger, dette svarer til 15,9 %. De respondenter der har foretaget seks forskellige uopmærksomhedshandlinger ligger dog ret tæt på, med 14,4 %. Der er færrest af respondenterne (1 %), som foretager ti forskellige former for handlinger, hvilket er det højeste antal af uopmærksomhedshandlinger det er muligt at angive i forhold til spørgeskemaet. Der er herudover 2,9 % af spørgeskemaets respondenter, som har angivet, at de ikke foretager nogle af de listede uopmærksomhedshandlinger. Disse har til gengæld angivet, at de altid er opmærksomme i trafikken. Der er dog andre end de tre procent, der har angivet at de altid er opmærksomme i trafikken. Disse andre har således både angivet at de har udført uopmærksomhedshandlinger samtidig med, at de mener, at de altid er opmærksomme (se bilag 18.1). Der er i alt 29 respondenter, der har angivet, at de altid er opmærksomme. 20,7 % af disse har ikke udført nogle uopmærksomhedshandlinger overhovedet, hvilket svarer til de 2,9 %, der er nævnt i ovenstående.

Til gengæld har 27,6 % af respondenterne, der har angivet at de altid er opmærksomme, udført fire forskellige former for uopmærksomhedshandlinger. Herefter er der 13,8 %, som har besvaret, at de udfører én uopmærksomhedshandling, mens der er 10,3 % der har sagt, at de udfører henholdsvis to og syv uopmærksomhedshandlinger. Yderligere er der 3,4 % af de respondenter, som både har angivet, at de altid er opmærksomme, men samtidig har udført ni forskellige uopmærksomhedshandlinger (se bilag 18.1).

Figur 11: Procentvis fordeling af uopmærksomhedshandlinger

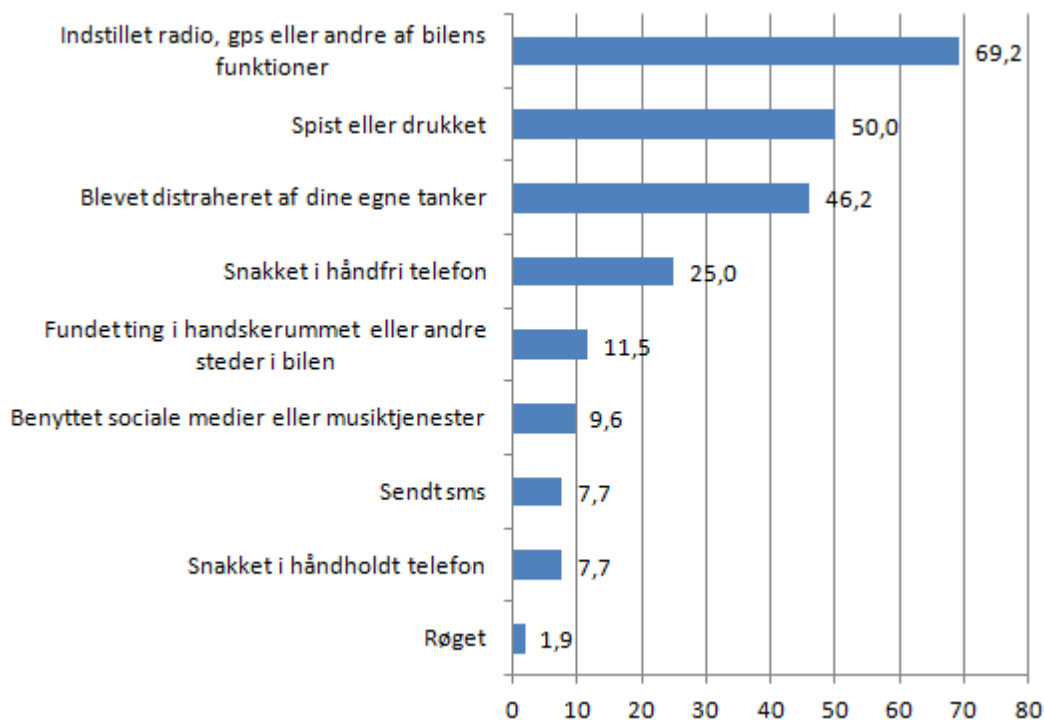


Kilde: Spørgeskema. Grundet at hver enkelt respondent har haft mulighed for at krydse flere forskellige uopmærksomhedshandlinger af, er $n=208$ for hver enkelt uopmærksomhedshandling. Eksempelvis vil det sige at n for de 9,1 % der har læst i papirer er 208, mens n ligeledes er 208 for de 13 % der har røget. Et samlet n for hele figuren vil derfor ikke give mening, da procenterne er udregnet ud fra de enkelte uopmærksomhedshandlinger.

Figur 11 viser den procentvise fordeling mellem, hvilke uopmærksomhedshandlinger respondenterne har angivet i spørgeskemaet, at de har foretaget under deres kørsel. Her skal dog gøres opmærksom på, at størstedelen af respondenterne har angivet, at de har foretaget flere af de forskellige former for uopmærksomhedshandlinger. Dette er vist i figur 10. Ovenstående figur viser,

at der er flest (87,5 %), der har tilkendegivet, at de har indstillet radio, GPS eller andre af bilens funktioner samtidig med, at de har kørt bil. Herefter er der 83,2 %, som har spist eller drukket og 67,3 %, der har snakket i håndfri telefon. Herudover er der tale om den kognitive distraktionstype, da 56,3 % har sat kryds ved, at de er blevet distraheret af egne tanker under kørsel. Figuren viser ligeledes, at 51 % har sendt sms og 48,6 % har snakket i håndholdt mobiltelefon. Til sidst er der 13 % som har røget og 9,1 % der har læst i papirer, mens de har kørt. I figur 13 ses der nærmere på de respondenter, der har angivet, at de har læst i papirer.

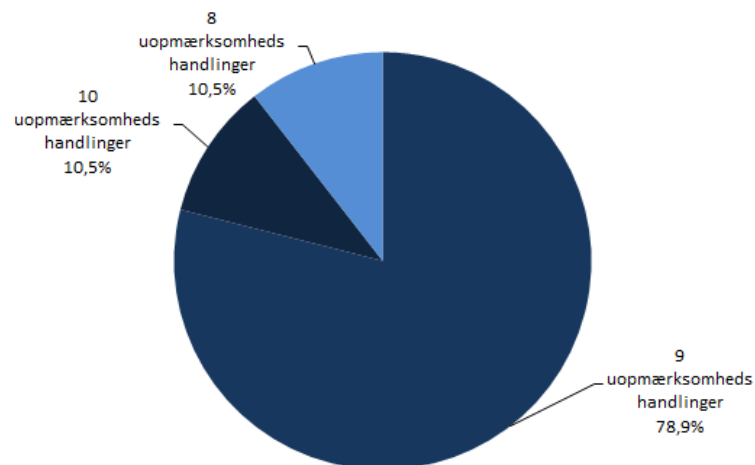
Figur 12: Procentvis fordeling af hvor mange der har udført den pågældende uopmærksomhedshandling, hvis der kun ses på de respondenter, der har udført 1-3 uopmærksomhedshandlinger



Kilde: Spørgeskema. Grundet at hver enkelt respondent har haft mulighed for at krydse flere forskellige uopmærksomhedshandlinger af, er $n=52$ for hver enkelt uopmærksomhedshandling. Se figur 11 for yderligere eksempel.

Hvis der udelukkende ses på de respondenter, der har foretaget mindst uopmærksomhedshandlinger, kun 1-3 forskellige, ses det, at det følger rækkefølgen af uopmærksomhedshandlinger fra figur 11. Dog er de alvorligste uopmærksomhedshandlinger ikke så fremtrædende, og det at have læst i papirer indgår slet ikke.

Figur 13: Antal uopmærksomhedshandlinger blandt bilister, som har angivet at de har *Læst i papirer*



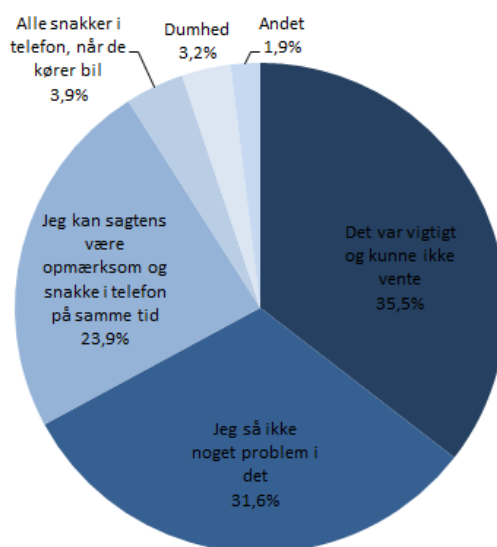
Kilde: Spørgeskema, n=19.

Figur 13 er en oversigt over den procentvise fordeling over antallet af uopmærksomhedshandlinger, som de 19 respondenter, der har angivet, at de har læst i papirer, foretager. Årsagen til, at der ses nærmere på denne form for uopmærksomhedshandling er, at den kan blive kategoriseret under Færdselslovens § 3 stk. 1, som blandt andet omhandler at bilister skal vise agtpågivenhed (jævnfør 2.0 Problemfelt). Det ses i figuren, at 78,9 % af de 19 respondenter, som har læst i papirer, i alt har angivet, at de har foretaget ni forskellige uopmærksomhedshandlinger. Grupperne der har svaret, at de har udført henholdsvis otte og ti forskellige uopmærksomhedshandlinger, fylder begge 10,5 % hver. Hvis der specifikt ses på, hvilke uopmærksomhedshandlinger denne gruppe af respondenter har foretaget, er der her tale om, at de alle har anvendt *Håndholdt telefon*, *Håndfri telefon*, *Sendt sms'er*, *Har spist og drukket*, *Har fundet ting i handskerummet eller andre steder i bilen* og *Har indstillet radio, GPS eller andre af bilens funktioner*. Herudover har 18 ud af de 19 respondenter også *Benyttet sociale medier eller musiktjenester*, mens de kørte.

6.2.1.1 Argumentation for, hvorfor respondenterne foretog den enkelte uopmærksomhedshandling

Ud fra ovenstående er der udvalgt nogle enkelte figurer, der viser årsager til hvorfor respondenterne udførte de enkelte uopmærksomhedshandlinger (se bilag 19.3; 19.6; 19.10; 19.14; 19.19 for de resterende figurer).

Figur 14: Angivet årsag til, at respondenterne besvarede opkald mens de kørte bil, både håndholdt telefon og håndfri telefon

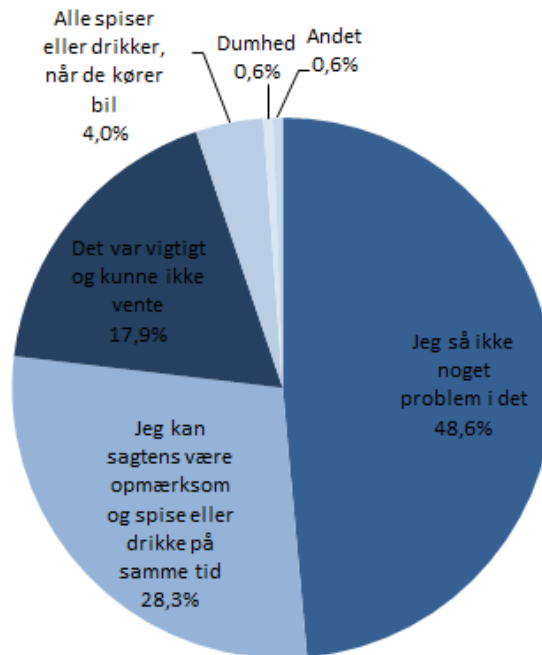


Kilde: Spørgeskema, $n=155$.⁸

Der skal gøres opmærksom på, at ovenstående figur viser besvarelser for både brug af håndholdt og håndfri telefon. Figuren viser dermed den procentvise fordeling over, hvorfor respondenterne besvarede opkaldet uanset af mobiltype. Ud fra dette har 35,5 % angivet, at det var vigtigt og ikke kunne vente, hvor 31,6 % ikke så noget problem i det. 23,9 % mener, at de sagtens kan være opmærksom og snakke i telefon på samme tid. Den mindste kategori er *Andet*, der er valgt af 1,9 % af respondenterne. Denne kategori var oprindeligt større, men de skrevne svar er blevet fordelt ud på de andre svarmuligheder, alt efter hvor de passede ind (se bilag 19.4). De resterende 1,9 %, der stadig er i *Andet* har angivet svar, der ikke passede i nogle af de andre kategorier.

⁸ Her skal det pointeres, at kategorien *Dumhed* ikke var noget respondenterne aktivt kunne vælge i spørgeskemaet, men er lavet ud fra de skrevne svar under kategorien *Andet*.

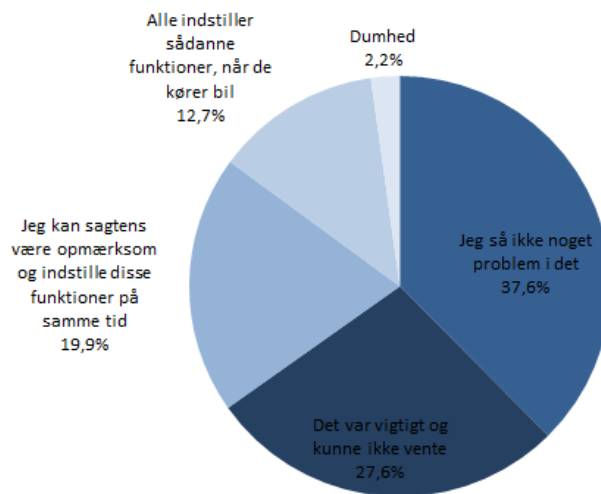
Figur 15: Angivet årsag til at respondenterne spiste eller drak mens de kørte bil



Kilde: Spørgeskema, n=173.

Her viser figuren fordelingen mellem de former for argumentation, som de respondenter, der har angivet, at have indtaget mad eller drikke under kørsel, har besvaret. Størstedelen med 48,6 % har angivet *Jeg så ikke noget problem i det*. Der er 28,3 % af respondenterne, som mener, at de godt kan være opmærksomme og indtage mad eller drikke på samme tid, og 17,9 % som mente, at det var vigtigt og ikke kunne vente. Til sidst er der 0,6 % som er kategoriseret under *Dumhed* og 0,6 % der falder under *Andet*.

Figur 16: Angivet årsag til at respondenterne indstillede radio, GPS eller andre af bilens funktioner, mens de kørte bil

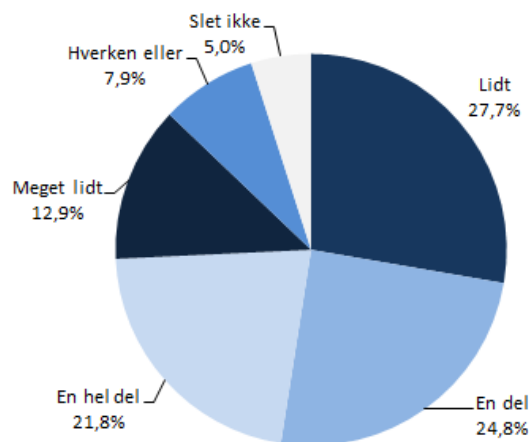


Kilde: Spørgeskema, n=181.

Ved ovenstående figur ses det, at der er 37,6 % som ikke så noget problem ved, at indstille bilens funktioner under kørsel. 27,6 % mener, at det var vigtigt og ikke kunne vente, og 19,9 % af respondenterne mener, at de sagtens kan være opmærksom samtidig. Herudover er der 2,2 % af respondenternes svar, der er blevet kategoriseret under *Dumhed*.

6.2.1.2 Påvirkning af respondenternes kørsel

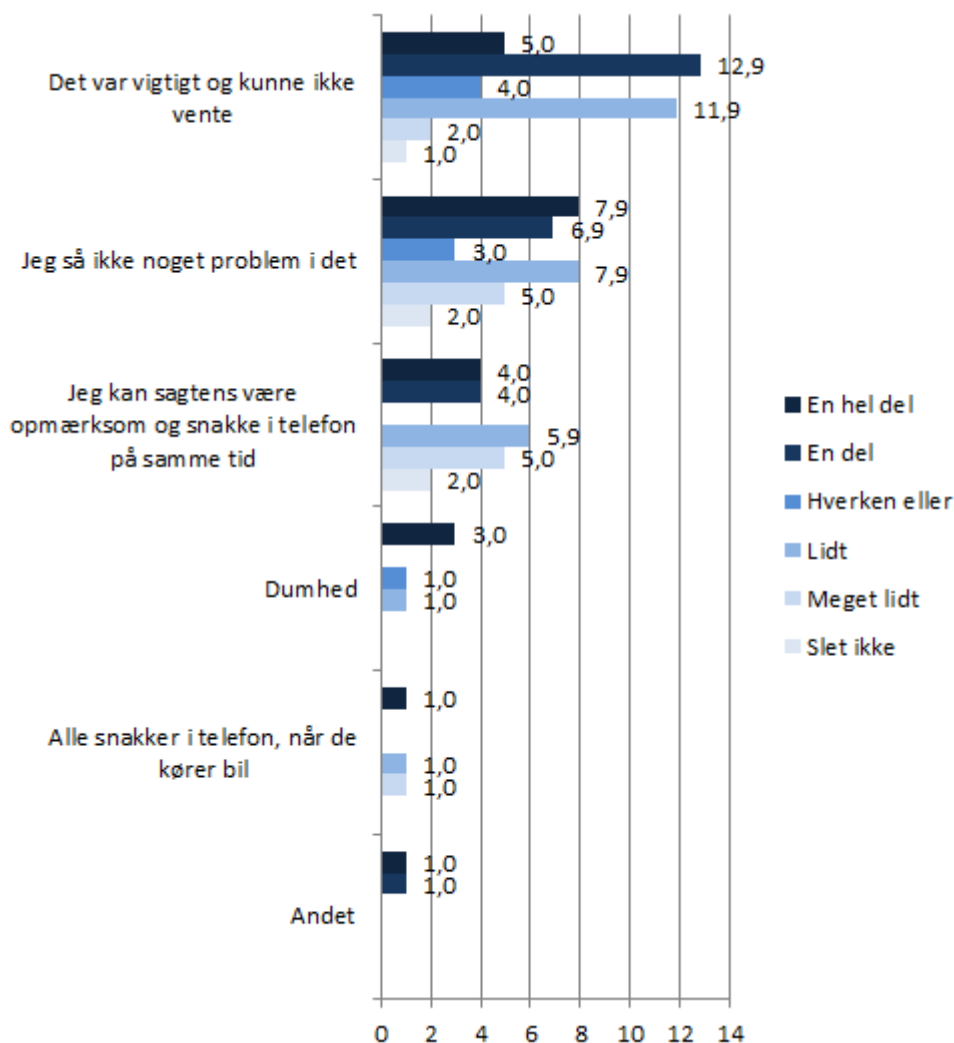
Figur 17: Procentvis fordeling af, hvor meget det påvirker respondenternes kørsel at snakke i håndholdt mobil



Kilde: Spørgeskema, n=101.

På figur 17 kan det ses at de fleste respondenter, 27,7 %, der har snakket i håndholdt mobil mens de kører, mener at det kun påvirker deres kørsel *Lidt*. Herefter mener 24,8 %, at det påvirker dem *En del*, og 21,8 % at det påvirker deres kørsel *En hel del*. 12,9 % mener, at det påvirker kørslen *Meget lidt*, mens 5 % mener at det *Slet ikke* påvirker kørslen. Der ses således en tendens til, at respondenterne er uenige om, hvor meget brugen af håndholdt mobil påvirker deres kørsel.

Figur 18: Procentvis fordeling af, hvor meget det påvirker respondenternes kørsel at snakke i håndholdt mobil sammenlignet med årsagen til at de tog opkaldet

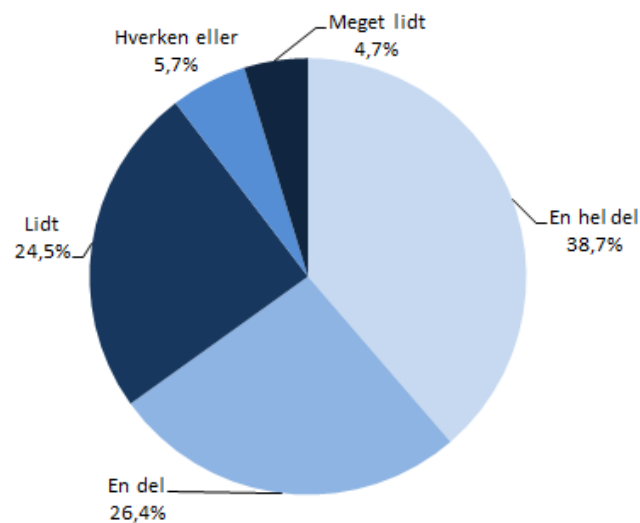


Kilde: Spørgeskema, n=101.

Ud fra figuren kan det aflæses, at de respondenter der har angivet, at opkaldet var vigtigt og ikke kunne vente, for det meste påvirker dem *En hel del* (12,9 %). Den anden højeste andel (11,9 %), i

samme kategori, mener at det kun påvirker dem *Lidt*. Overordnet ses det, at det er meget blandet i hvor høj grad respondenterne føler, at det påvirker deres kørsel. Dette er grundet, at der er en tendens til, at respondenterne erkender at det påvirker deres kørsel selvom de ikke så et problem i at tage opkaldet eller de mente det var vigtigt. Dog ses det også, at størstedelen af dem, der mener at de sagtens kan være opmærksomme også mener, at det påvirker deres kørsel *Lidt*, eller *Meget lidt* at besvare opkaldet.

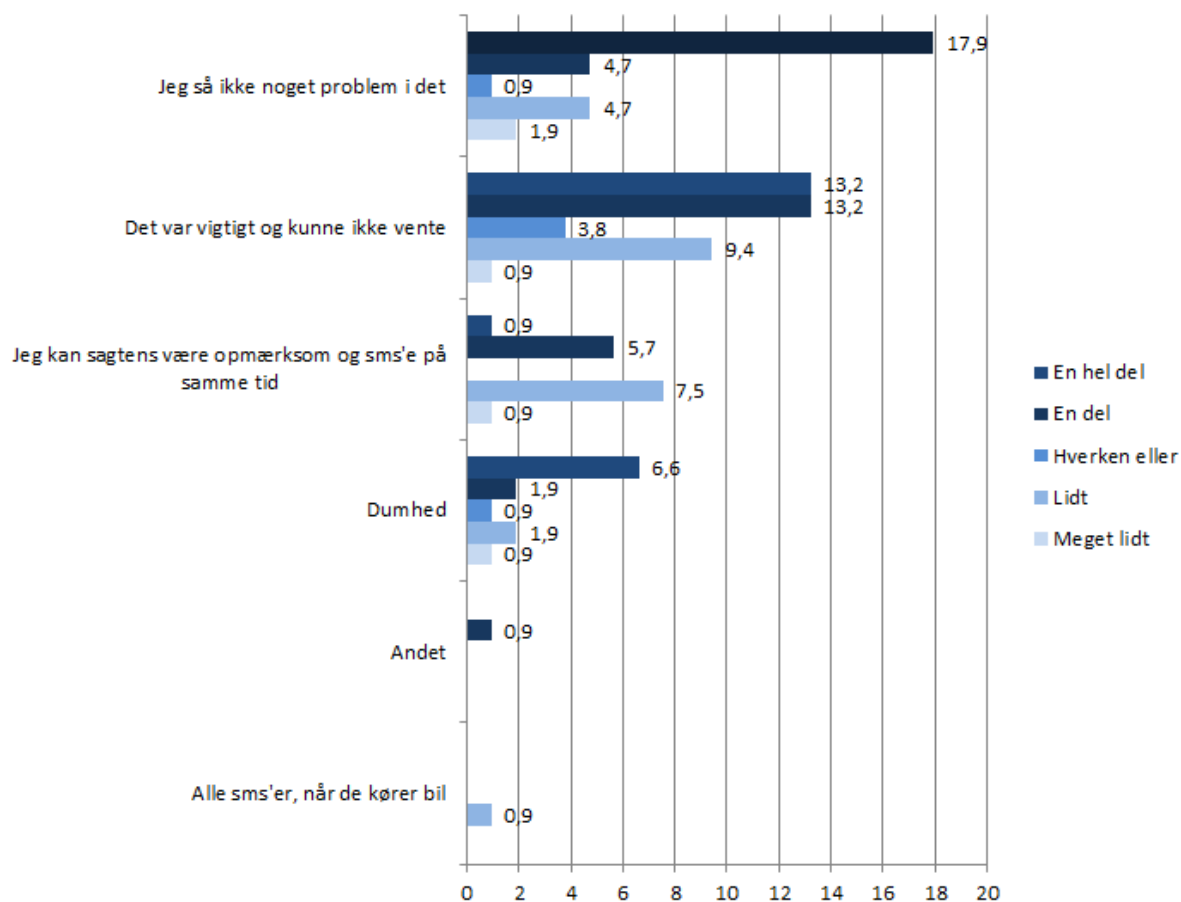
Figur 19: Procentvis fordeling af, hvor meget det påvirker respondenternes kørsel at sms'e



Kilde: Spørgeskema, n=106.

På figur 19 kan det ses, at 38,7 % af respondenterne, der har sms'et mens de kørte, mener at det påvirker deres kørsel *En hel del*. Herefter mener 26,4 %, at det påvirker dem *En del*, og 24,5 % at det påvirker deres kørsel *Lidt*. Der er således en tendens til, at respondenterne er opmærksomme på at det at sms'e har en stor påvirkning af deres kørsel.

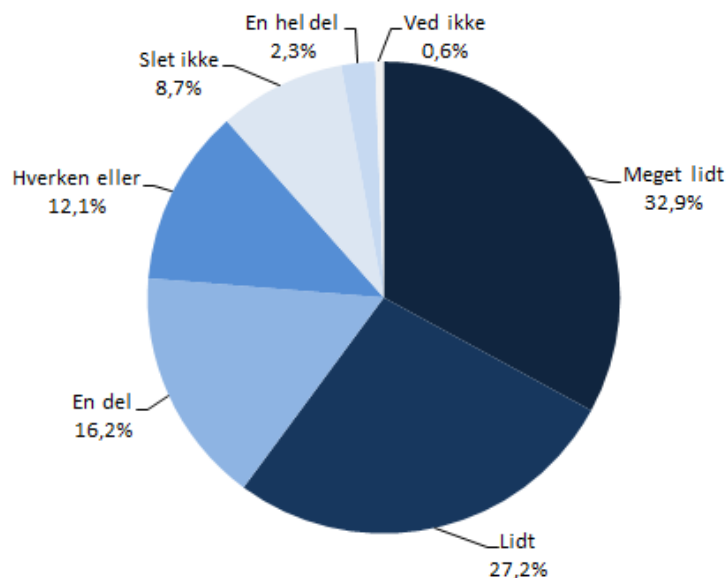
Figur 20: Procentvis fordeling af hvor meget det påvirker respondenternes kørsel at sms'e sammenlignet med årsagen til at de sms'ede



Kilde: Spørgeskema, n=106.

På ovenstående figur ses det, at der er en generel tendens til, at det påvirker respondenterne meget, selvom de ikke så noget problem i at sms'e eller synes, at det var vigtigt. Det højeste ved dem der mener, at de sagtens kan være opmærksomme og sms'e på samme tid, mener også at det kun påvirker dem *Lidt* (7,5 %).

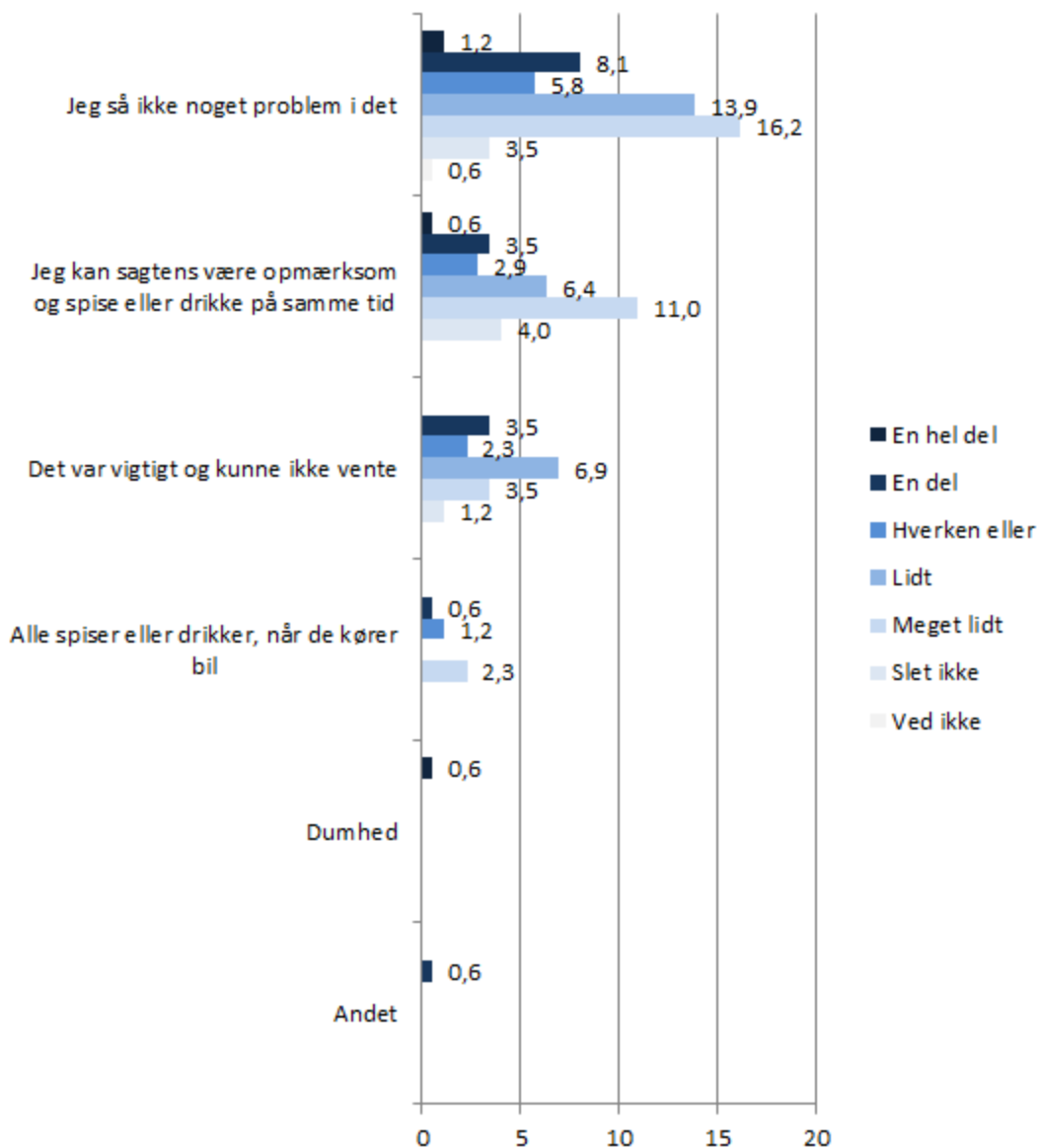
Figur 21: Procentvis fordeling af, hvor meget det påvirker respondenternes kørsel at spise eller drikke



Kilde: Spørgeskema, n=173.

På figur 21 kan det ses at de fleste respondenter (32,9 %), der har spist eller drukket mens de kører, mener at det kun påvirker deres kørsel *Meget lidt*. Herefter mener 27,2 %, at det påvirker dem *Lidt*, og 16,2 % at det påvirker deres kørsel *En del*. 8,7 % mener, at det *Slet ikke* påvirker deres kørsel, mens kun 2,3 % mener at det påvirker kørslen *En hel del*. Der er således en tendens til, at respondenterne mener, at spise og drikke ikke påvirker deres kørsel i så høj grad.

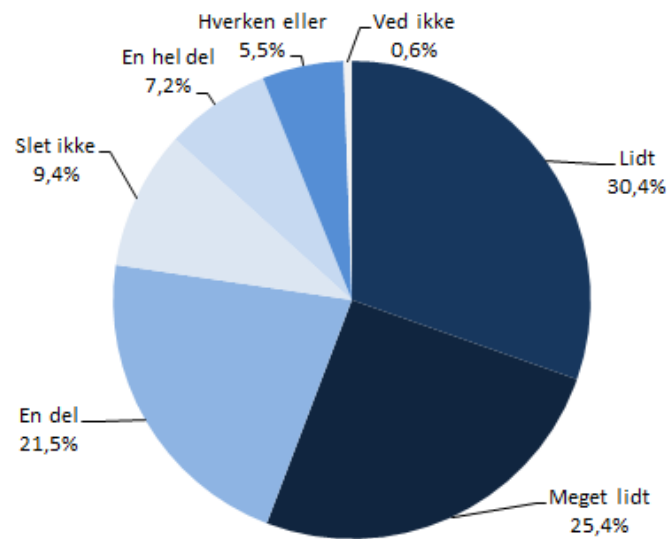
Figur 22: Procentvis fordeling af hvor meget det påvirker respondenternes kørsel at spise eller drikke sammenlignet med årsagen til at de spiste eller drak



Kilde: Spørgeskema, n=173.

På figur 22 ses der en generel tendens til, at de ikke mener at det påvirker dem specielt meget. Dette ses ved alle begrundelserne. Kun ved *Det var vigtigt og kunne ikke vente* ligger *En del* lige så højt som *Meget lidt*.

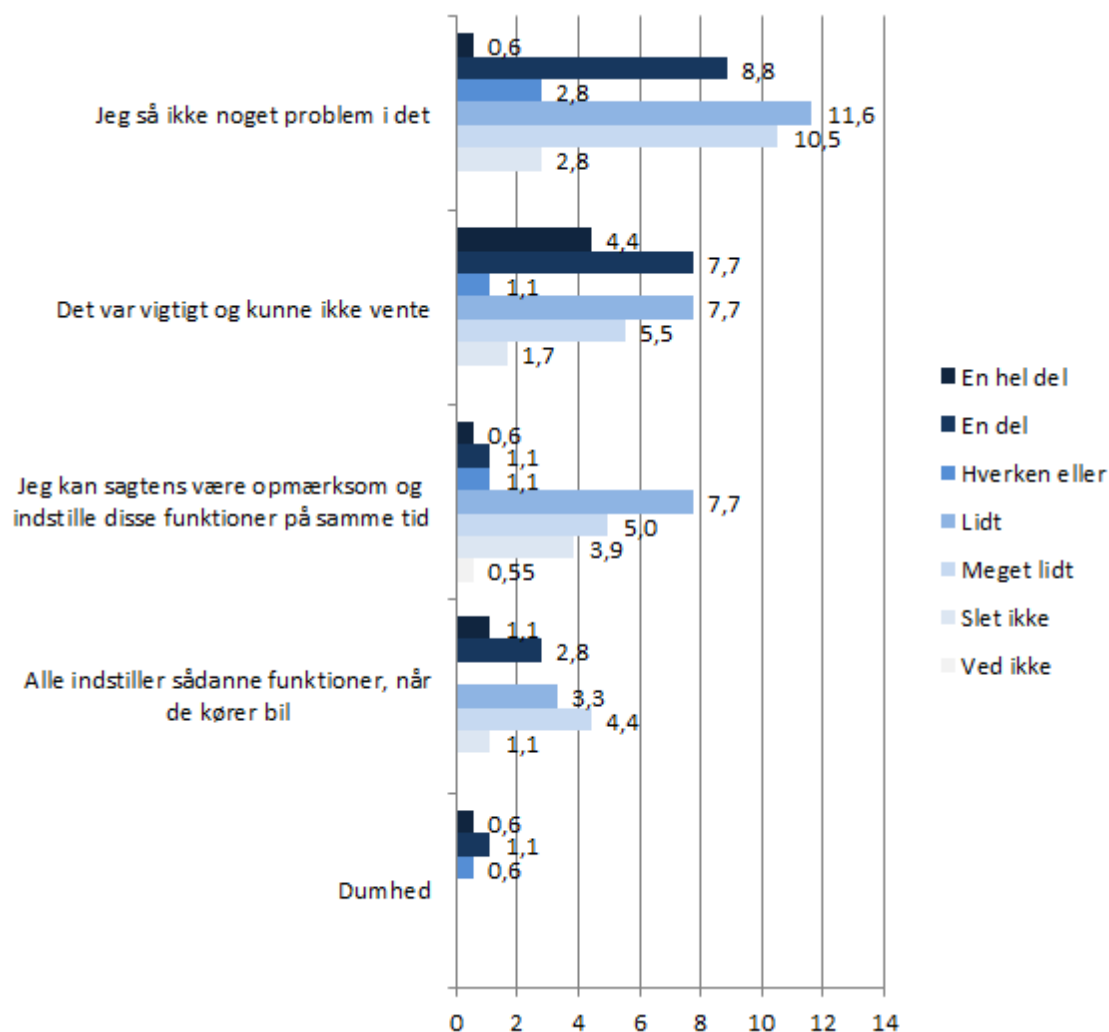
Figur 23: Procentvis fordeling af, hvor meget det påvirker respondenternes kørsel at indstille radio, GPS eller andre af bilens funktioner



Kilde: Spørgeskema, n=181.

På figur 23 kan det ses at de fleste respondenter (30,4 %), der har indstillet radio, GPS eller andre af bilens funktioner mens de kører, mener at det kun påvirker deres kørsel *Lidt*. Herefter mener 25,4 %, at det påvirker dem *Meget lidt*, og 21,5 % at det påvirker deres kørsel *En del*. 9,4 % mener yderligere at det *Slet ikke* påvirker kørslen. Der ses således en tendens til, at indstillingen af disse funktioner ikke anses for at påvirke kørslen i ret høj grad.

Figur 24: Procentvis fordeling af hvor meget det påvirker respondenternes kørsel at indstille radio, GPS eller andre af bilens funktioner sammenlignet med årsagen til at de indstillede radio, GPS eller andre af bilens funktioner



Kilde: Spørgeskema, n=181.

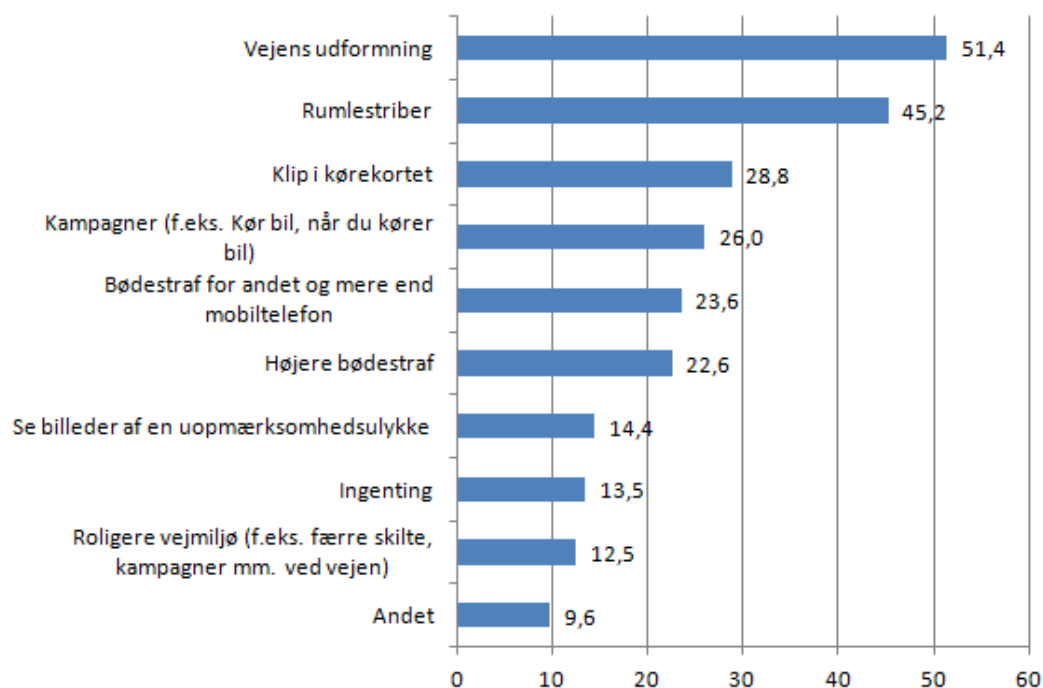
På figuren ses det, at der er en generel tendens til at de ikke mener, at indstilling af funktioner påvirker dem specielt meget. Dog fylder *En del* også meget under begrundelserne, at de ikke så noget problem i det og at det var vigtigt. Under at det var vigtigt kan det også ses, at *En hel del* fylder forholdsvis meget i forhold til under de andre begrundelser.

6.2.1.3 Påvirkning af ulykke

Der er i spørgeskemaet spurgt ind til, om respondenterne har været involveret i et trafikuheld, hvor uopmærksomhed har været årsagen, og hvorvidt dette har påvirket deres kørsel. Der er i alt 25 respondenter der enten har været involveret i et uopmærksomhedsuheld eller har været tæt på, at være involveret i et trafikulykke, hvor uopmærksomheden har været årsagen. Ud af de respondenter, der har været i et trafikuheld, mener færrest (15,4 %), at det slet ikke har påvirket deres kørsel. 38,5 % mener, at det har påvirket dem *Meget lidt* og 30,8 % mener, at det *Til dels* har påvirket deres kørsel, mens 15,4 % vurderer, at det har påvirket deres kørsel *Meget*.⁹ Samme mønster ses ved dem, som har været tæt på, at være involveret i et trafikuheld, hvor uopmærksomhed har været årsagen.¹⁰ Man skal dog være påpasselig med, at bruge disse tal, da frekvensen er meget lille.

6.2.1.4 Tiltag

Figur 25: Forslag til tiltag af, hvad der kan få bilister til at mindske uopmærksomhed i trafikken



Kilde: Spørgeskema. Grundet at hver enkelt respondent har haft mulighed for at krydse flere forskellige tiltag af, er $n=208$ for hver enkelt forslag. Eksempelvis vil det sige at n for de 9,6 % der har svaret Andet er 208, mens n ligeledes er 208 for de 12,5 % der har svaret roligere vejmiljø. Et samlet n for hele figuren vil derfor ikke give mening, da procenterne er udregnet ud fra de enkelte tiltag.

⁹ $n=13$.

¹⁰ $n=12$.

I spørgeskemaet er der blevet spurgt ind til, hvilken eller hvilke faktorer, som respondenterne vurderer kan være medvirkende til, at mindske uopmærksomhed. Ovenstående figur viser, at størstedelen (51,4 %), mener *Vejens udformning*, herefter er der 45,2 %, som mener *Rumlestriben*. 28,8 % mener, at *Klip i kørekortet* vil have en effekt. 26 % af respondenterne har angivet *Kampagner*. 23,6 % mener, at det vil være *Bødestraf for andet end brug af håndholdt mobiltelefon*, som vil have en indvirkning på uopmærksomhedsadfærd og i forlængelse heraf er der 22,6 %, som mener *Højere bødestraf*. Herudover er der 14,4 %, der har angivet at *Se billeder af en uopmærksomhedsulykke* ville hjælpe. 13,5 % af respondenterne mener ikke, at der er noget der kan være medvirkende til, at ændre uopmærksomhedsadfærden. Til sidst er der 12,5 % der har angivet *Roligere vejmiljø* og 9,6 %, der har sagt *Andet*.

6.2.2 Analysedel 2

Flere af vores informanter tilkendegiver, at de er mere tilbøjelige til at lave uopmærksomhedshandlinger, når de kører på landeveje fremfor byvej.

Når der ses på omfanget af uopmærksomhedshandlinger, som respondenterne har angivet i spørgeskemaet, er der 15,9 %, og dermed flest, som har angivet at de har foretaget fire forskellige former af de listede uopmærksomhedshandlinger. Ligeledes er det gennemsnitlige antal, som beskrevet i afsnit 6.2.1 Præsentation af spørgeskema, fem uopmærksomhedshandlinger. Generelt viser figur 10, at størstedelen af respondenterne foretager minimum tre uopmærksomhedshandlinger. Dette er medvirkende til, at argumentere for, at uopmærksomhed stadig er et gældende problem. Herudover er det medvirkende til, at argumentere for, at når en person foretager én uopmærksomhedshandling, foretager de ofte mere end en. Dette vil kunne ses i forhold til punish avoidance, hvor der opleves gentagne gange, at der ikke er nogen konsekvens ved at foretage uopmærksomhedshandlingen og derfor er der en tilbøjelighed til, at foretage den igen. Der kan ligeledes være tale om en overflytning af, at bilisten ikke har oplevet en konsekvens ved en given uopmærksomhedshandling og derfor tænker, at en anden form for handling også kan foretages, uden at opleve en eventuel sanktion.

Ud fra vores empiri i form af spørgeskemaet, ses dette ligeledes i figur 13, som viser at de 19 respondenter, som har læst i papirer under kørsel, har foretaget henholdsvis 8-10 uopmærksomhedshandlinger. Hvis der specifikt ses på, hvilke andre uopmærksomhedshandlinger denne gruppe af respondenter har foretaget, er der her tale om, at de alle har anvendt håndholdt telefon, håndfri telefon, sendt sms'er, har spist og drukket, har fundet ting i handskerummet eller andre steder i bilen, samt har indstillet radio, GPS eller andre af bilens funktioner. Det er tidligere nævnt, at det at have læst i papirer under kørsel, kan sanktioneres under Færdselslovens § 3 stk. 1 og er derved karakteriseret ved, at være en form for grov uopmærksomhed (jævnfør 2.0 Problemfelt). Der er således en tendens i vores datasæt til, at hvis handlingen kan sanktioneres efter § 3 stk. 1, er de mere tilbøjelige til, at udføre flere former for uopmærksomhedshandlinger.

6.2.2.1 Niveauer af uopmærksomhed

Figur 11 viser en oversigt over hvor mange, af respondenterne i spørgeskemaet, har foretaget de listede uopmærksomhedshandlinger under kørsel. Det der er karakteriserende ved de fleste af uopmærksomhedshandlingerne er, at de ikke er ulovlige, med undtagelse af brug af håndholdt mobiltelefon, sendt sms og læst i papirer. Der er dog stadig risiko forbundet med andre former for uopmærksomhedshandlinger. Eksempelvis er der 44,7 % , der har angivet, at de har fundet ting i handskerummet eller andre steder i bilen. En undersøgelse fra 2016 viser, at række ud efter ting under kørsel vil øge risikoen for uheld med 9,1 odds i gennemsnit (Dingus, et al., 2016, s. 2639). Det betyder, at der stadigvæk er en højere risiko ved at udføre en sådan handling, selvom det ikke er inkluderet i lovgivningen. Samme undersøgelse vurderer, at indstilling af aircondition øger risikoen med 2,3 odds i gennemsnit og ved indstilling af radio sker der en risikoforøgelse på 1,9 odds i gennemsnit (Dingus, et al., 2016, s. 2638). Figur 11 viser, at det er indstilling af radio, GPS eller andre af bilens funktioner, som 87,5 % af respondenterne i spørgeskemaet, har foretaget. Ud fra undersøgelsen fra 2016, kan der argumenteres for, at nogle uopmærksomhedshandlinger udgør en større risiko end andre. Indstilling af radio, GPS eller andre af bilens funktioner kan derfor kategoriseres som mindre alvorlige handlinger. Det er samtidig handlinger, som har en relativ kort varighed og derfor kan udføres uden, at tage meget fokus fra kørselsopgaven. Dette stemmer overens med respondenternes argumentation for, hvorfor de udførte handlingen. For eksempel udtaler informanten Olivia;

"Men når du så har øjnene på din mobiltelefon, eller hvad du ellers kan finde på at have øjnene på, for eksempel din radio [...] så er det for mig mere uopmærksomt end måske ikke at have begge hænder på rattet hele tiden [...]" (Olivia)

Her sidestiller Olivia alvorligheden ved, at kigge på sin mobiltelefon med det at kigge på radioen. Undersøgelsen fra 2016 viser, at risikoforøgelsen er henholdsvis 1,9 odds for indstilling af radio og 6,1 odds for, at skrive en sms i forhold til dem der ikke er uopmærksomme (Dingus, et al., 2016, s. 2639). selvom Olivia sidestiller de to handlinger, viser undersøgelsen, at forskellen af påvirkelsesgraden er stor. Det kan derfor argumenteres, at Olivia ikke lægger vægt på påvirkelsesgraden, men mere den distraktionstype der er tale om, når hun skal rangordne uopmærksomhedshandlinger. Hun mener derfor, at den visuelle distraktion er mere risikofyldt end den motoriske, hvilket også ses hos Møller og Hels (jævnfør 2.3 Forskning på området).

6.2.2.2 Arbejdsrelateret kørsel

Det kan aflæses på figur 11, at 83,2 % af respondenterne har indtaget mad og drikke under kørsel. Ifølge tidligere nævnte undersøgelse fra 2016, har begge handlinger en uheldsrisiko på 1,8 odds i forhold til dem, der ikke er uopmærksomme (Dingus, et al., 2016, s. 2639). Der er tidligere argumenteret for, hvorfor indtagelse af mad og drikke forekommer så hyppigt (jævnfør 6.1.4.1 Arbejdsrelateret kørsel). Undersøgelsen viser, at påvirkelsesgraden er relativ lav for begge handlinger. Respondenterne i spørgeskemaet argumenterer også for, at det påvirker deres kørsel lidt til meget lidt (se figur 21). Respondenterne argumenterer yderlige for deres aktivitet, ved *jeg så ikke noget problem i det og jeg kan sagtens være opmærksom og spise eller drikke på samme tid* (se figur 15). Eksempelvis angiver en respondent fra spørgeskemaet;

"Jeg arbejdede i hjemmeplejen og var bagud i min rute samtidig med at jeg var utroligt sulten fordi det burde være tid til frokost." (Bilag 19.8)

Respondenten giver i citatet udtryk for, at der i løbet af arbejdsdagen ikke var mulighed for, at holde frokost, grundet en tidsplan, som forventes overholdt. Uopmærksomhedshandlingen blev således begrundet i et pres fra arbejdspladsen. Dette ses også hos Otto, som er lastbilchauffør. I

nedenstående citat udtaler han, at det er en del af lastbilchaufførers kørsel, at spise, da der ikke er tid i løbet af deres arbejdsdag til, at holde ind:

"Spise, drikke kan jeg ikke se noget forkert i. Også som erhvervsdrivende lastbilchauffør, vi har sku ikke tid til holde stille og spise, hvis vi skal have noget af spise eller en kop kaffe eller et eller andet, så er vi altså nødt til at gøre det mens vi kører. [...] en lille stykke håndmad, som du tager i din madkasse, det betyder ikke så meget." (Otto)

Der er derved en tendens til, at arbejdsrelateret kørsel bliver prioriteret i forhold til at foretage handlinger, som de selv vurderer, at de ellers ikke ville have tid til. Her antages, at det er en kombination af, at de ikke ser et problem ved handlingen, og at de føler sig nødsaget til, at overholde en eventuel tidsplan. Her kan dog argumenteres for, at i og med, at Ottos beskæftigelse er lastbilchauffør, vil der være tale om en rutine.

6.2.2.3 Erkendelse af egne begrænsninger

I ovenstående har Otto tilkendegivet, at han ikke ser noget problem i, at indtage mad og drikke under kørsel. En forklaring kan være, at han ofte selv gør det, og at han endnu ikke har oplevet, at der er sket noget ved det. I tråd med punish avoidance har han derfor ikke oplevet den konsekvens, som kan være forbundet med at udføre handlingen. Dog udtrykker han, at det ikke er alle handlinger, han kan udføre under kørsel;

"Altså jeg ved med mig selv, jeg har ikke evnen til at kan lave andet end at køre bil. Jeg kan hælde en kop kaffe op og jeg kan tage et stykke mad, ellers jeg kan ikke foretage mig andet, når jeg kører bil." (Otto)

Alle andre former for uopmærksomhedshandlinger end at spise og drikke, mener han således ikke, at han kan foretage. Dette er medvirkende til, at underbygge, at der i Ottos tilfælde er tale om en rutine i forhold til, at spise og drikke, men ikke andre handlinger. Der er derfor umiddelbart tale om, at det er hans egen opfattelse, som forhindrer ham i, at foretage visse uopmærksomhedshandlinger og at han derfor kan siges at være sin egen egnede vogter (jævnfør 4.1 Rutineaktivitet). Dette ses for

eksempel også ved Ole, da det er hans egen erkendelse af hans begrænsninger, der har påvirket ham til at ændre sin adfærd:

"Jeg har [...] faktisk også nogle gange læst en sms på en mobiltelefon og er blevet lidt chokeret over hvordan bilen lige pludselig har ændret retning i løbet af ganske få sekunder. Så det har jeg erkendt at det duer simpelthen ikke [...]" (Ole)

Ole har derfor oplevet konsekvensen af, at sende en sms og har derfor tilpasset sin adfærd. Det er gennemgående i hans interview, at en adfærdsrettelse først indtræffer, når der opleves en konsekvens ved den givne handling. Ændringen er dog situationel, da det kun er den enkelte handling der ændres, og ikke overføres til lignende handlinger. Det er således kun den enkelte handling, som han afskrækkes fra. Det er ikke et mønster, som er gældende ved alle vores informanter. Olivia oplever, at der er handlinger, som hun godt kan udføre, hvor hun synes, at hendes kørsel er relativt upåvirket. Hun udfører dog også handlinger, hvor hun er bevidst om, at hendes kørsel bliver mere risikabel:

"[...] jeg selv har det lidt fra mine egne oplevelser, at jeg kan godt styre at drikke en kop kaffe og køre [...] men hvis jeg nu finder min telefon frem så bliver det jo straks lidt mere.. hasarderet måske eller mere risikabelt [...]" (Olivia)

Modsat Ole, oplever Olivia ikke at blive afskrækket fra brug af mobiltelefon, selvom hun er bevidst om den negative påvirkning. Selvom erfaringer også kan vise, at det påvirker bilistens adfærd negativt, betyder erfaringer ikke nødvendigvis, at bilisten korrigerer sin adfærd. En forklaring kan være, at bilister, på trods af at de kender risikoen, ikke har oplevet en tilstrækkelig konsekvens ved handlingen. Derfor forsætter de med, at udføre den.

6.2.2.4 Erfarne bilister

Forståelsen af, at erfarne bilister kan tillade sig mere under kørsel end uerfarne bilister, ses hos et par af vores informanter. Oskar mener for eksempel:

"[...] det er alt efter hvor meget erfaring man har med kørsel, fordi sådan noget med at spise sin madpakke eller lige kigge ned i et kortet, det mener jeg godt man kan, hvis man har noget erfaring og hvis man ikke rigtig har noget erfaring, er det nok sværere at gøre det." (Oskar)

Oskar lægger her vægt på, at det afhænger af erfaring, hvorvidt man har kapacitet til at foretage en given aktivitet. I dette tilfælde bruger han blandt andet et eksempel med, at spise under kørsel. Den forståelse underbygges af en undersøgelse fra 2014. Undersøgelsen fandt, at unge med mindre erfaring har højere risiko for, at ende i uheld end bilister med mere erfaring, hvis de foretager forskellige former for uopmærksomhedshandlinger. I undersøgelsen blev der blandt andet kigget på indtagelse af mad under kørsel. Her fandt man, at for de uerfarne bilister i gennemsnit havde 2,99 odds, hvor det var 1,26 for erfarne bilister i forhold til dem, der ikke er uopmærksomme. (Klauer, et al., 2014, s. 57). Dette vil blive diskuteret yderligere i afsnit 6.2.3 Diskussionsdel 2.

6.2.2.5 Tiltag i form af vejmiljø

I spørgeskemaet bliver der spurgt ind til, hvad respondenterne tror der kan være medvirkende til, at ændre uopmærksomhedsadfærd. Vores informanter er blevet stillet lignende spørgsmål. Der ses umiddelbart en tendens til, at det er meget individuelt, hvad der vurderes til, at have en indvirkning på uopmærksomhedsadfærd. På baggrund af tidligere forskning er der spurgt ind til, hvorvidt roligere vejmiljø har en indvirkning, samt hvorvidt skilte virker distraherende (se figur 25). Til dette, udtaler Otto blandt andet; *"Altså alt for meget skiltning, det fjerner alt for meget fokus."* (Otto). Her mener han, at skilte har en negativ indvirkning på uopmærksomhedsadfærd, da det fjerner mere fokus fra selve kørselsopgaven. Dette kan også genfindes i en undersøgelse fra 2010, da denne har fundet, at 30 % af uopmærksomhedsuheld skyldes faktorer, der er uden for bilen. Disse faktorer er udenfor bilisten kontrol og undersøgelsen finder, at kun omkring en tredjedel af dem kan undgås. (Troglaur, Møller, & Hels, 2010, s. 10). Dette gør det særligt relevant at overveje, hvordan man mindske udefrakommende distraktioner. Dog er det ikke alle af vores informanter, der aktivt lægger mærke til skiltning, som ikke er direkte relateret til det trafikale.

De tiltag, som flest respondenter tilslutter sig, er vejens udformning (51,4 %) og rumlestriber (45,2 %). Det er dog ikke alle respondenter, som mener at disse to tiltag vil mindske uopmærksomhed. Dette ses blandt andet ved, at en respondent skriver:

"Vejens udformning og rumlestriber samt roligere miljø får dog nok min adfærd til at blive værre da der virker til at være bedre plads til det" (Bilag 20.5)

Respondenten vurderer således, at et roligere vejmiljø i højere grad vil tillade uopmærksomhed i stedet for, at mindske den. Det kan skyldes, at ved at simplificere vejens udformning og lave rumlestriber hjælpes bilisterne til, at blive advaret, når de afviger fra vejbanen. Oskar udtaler, at han tror, at rumlestriberne kan virke, som en form for konfrontation, da bilisten eventuelt skal vurdere hvad der gik galt, siden bilen kørte over rumlestriberne:

"Jeg vil så sige det på den måde, at det vil nok virke på den måde så hvis du kommer udenfor striberne [...] så bliver du tvunget til at finde ud af hvorfor du har gjort det, kan man sige. Så man kan godt sige at det virker på en måde [...]" (Oskar)

Oskars pointe underbygges af en undersøgelse fra Norge. Undersøgelsen har fundet, at rumlestriber kan virke korrigerende, når bilisten kører over dem, da lyden vil vække bilisterne. Undersøgelsen angiver, at rumlestriber kan nedsætte risikoen for soloulykker med 25 %. (Sagberg & Sundfør, 2016, s. 49-50). Rumlestriber kan dermed være medvirkende til, at højne trafiksikkerheden og mindske uopmærksomhed i trafikken.

6.2.2.6 Tiltag i form af sanktioner

Regeringen og Dansk Folkeparti fremsætter til efteråret 2018 et lovforslag, der skal gøre at sanktionen, for brug af håndholdt mobiltelefon og andre teknologiske apparater, bliver et klip i kørekortet, samt 1500 kroner i bøde (Larsen & Henriksen, 2018). Grundet lovforslaget, har vi spurgt ind til om det vil have en afskrækkende effekt. Oskar udtaler i denne sammenhæng:

"[...] nu ved jeg godt at det lyder lidt makabert, men bøde er bare penge man skal af med, klip i kørekortet, det kan koste ens erhverv [...]" (Oskar)

Oskar udtrykker her, at han tror det ville have en større effekt, hvis man mister sit kørekort end at få en bøde. Dette er eksempelvis grundet, at han ville kunne miste sit arbejde som lastbilchauffør. Olivia er af samme opfattelse på trods af, at det at køre ikke er en del af hendes arbejde:

"[...] altså bøden ville også være rigtig sur, men det kan jo ligesom betale sig fra, det er jo bare nogle ærgerlige penge at skulle af med." (Olivia)

Olivia lægger her vægt på, ligesom Oskar, at det at få en bøde er et spørgsmål om økonomi. Derfor mener hun ligeledes, at det vil være klip i kørekortet, som vil have den største effekt. Olav er af den opfattelse, at højere bødestraf og klip i kørekortet, potentielt kan virke afskrækkende for nogle og ikke for andre:

"[...] jeg tror ikke, at det har nogen større effekt. For nogle har det måske, men også på andre har det ikke [...] Fordi nu sådan der i fjernsynet om politiets arbejde, der er nogle der er mere eller mindre ligeglad." (Olav)

Der ses derved en tendens ud fra vores informanternes udtalelser, at klip i kørekortet har en mere afskrækkende effekt, da konsekvensen kan have en større betydning. Dog kan det ikke forventes, at alle bilister vil blive afskrækket af et potentielt klip. Dette ses eksempelvis ved respondenterne i spørgeskemaet, da kun 28,9 % mener, at klip vil have en effekt.

6.2.2.7 Tiltag i form af kampagner

Hvor vejens udformning og sanktioner har et situationelt perspektiv, og derfor henvender sig til reaktionsmønstre, går kampagner forud for kørslen, da de henvender sig mod holdningsændringer. En af kampagners ønskede effekt er, at gøre stort indtryk på modtagerne. Dette ses eksempelvis ved, at en respondent skriver:

"Jeg så på et tidspunkt en kampagne, hvor ofte¹¹ for trafikuheld pga. uopmærksomhed, talte med folk som taler i telefon mens de kører i bil. Den var meget rørende og gjorde stort indtryk." (Bilag 20.5)

Den pågældende kampagne har gjort indtryk, men det er ikke ensbetydende med, at vedkommende har taget kampagnen med ud i trafikken og implementeret den i sin kørsel. Informanten Ofelia bliver ligeledes påvirket af kampagner. Dog udtrykker hun også, at dette kan skyldes hendes eget uopmærksomhedsuheld mere end kampagnen i sig selv. Overordnet er der i alt 26 % af respondenterne, der har angivet kampagner, som en faktor medvirkende til, at ændre uopmærksomhedsadfærden. Når der ses på informanternes kommentarer omkring effekten af kampagner, er det størstedelen der udtrykker, at kampagnerne ikke har en decideret effekt for dem, eller i hvert fald mindre tilbøjelig til, at anerkende deres virkning. Eksempelvis udtaler Olivia:

"[...] hvis der kommer en ny, lad os sige, tv reklame [...] så ser man den lige. Men jeg har det lidt sådan med reklamer og kampagner, at de bliver sådan lidt hvid støj til sidst for mig og så lægger jeg ikke mærke til dem mere [...] Men jeg synes simpelthen ikke at kampagner de bidder så godt, i hvert fald ikke på mig. De forsvinder i mængden af alle de informationer man får i løbet af sin dag." (Olivia)

Her lægger hun vægt på, at kampagner forsvinder af mængden af informationer og indtryk, man får i løbet af dagen. Man kan derfor antage, at det ikke er noget hun bevidst bliver påvirket af og tager med i trafikken. Informanten Oliver deler ikke denne holdning. Han mener, at kampagner vil have en god effekt, men at det specielt er politiets kampagner, der vil have den største effekt.

6.2.3 Diskussionsdel 2

Der er et stort skel mellem holdningen til brug af håndholdt mobil og holdningen til brug af håndfri mobil. Den håndholdte anses af både respondenterne og informanterne som mere forstyrrende eller risikofyldt end den håndfri. Olav siger:

"[...] hvis den ringer, så tager jeg den selvfølgelig, men det er så via headset. Og jeg har en holder til telefonen, så det er lovligt det der foregår." (Olav)

¹¹ Vi antager her, at respondenterne mener ofre.

Han har derfor meget fokus på, om det er lovligt eller ej. Det kan hænge sammen med, at han forholder sig til lovgivningen, når han definerer, hvad der er acceptabelt at gøre i trafikken. Dette bakkes op i spørgeskemaet, hvor en respondent skriver:

“Man må gerne tale i håndfri telefon. Hvis jeg ikke har sat telefonen op til håndfri, tager jeg ikke telefonen.” (Bilag 19.4)

Respondenten og Olav overvejer ikke den kognitive distraktion, der er forbundet med, at snakke i håndfri mobiltelefon, til trods for at tidligere forskning har vist, at der ikke er den store forskel på håndfri og håndholdt mobil. Det er i stedet selve samtalen og dennes kompleksitetsniveau, der afgør graden af distraktion (se 2.3 Forskning på området). Otto holder sig ligeledes til lovgivningen, når han udtaler sig om, hvilke handlinger der er acceptable:

“Og der er heller ikke noget forbudt i at drikke en kop kaffe eller spise mens du kører. Det er der ikke en lovgivning om i Danmark, men det er forbudt og sidde og bladre i papirer og læse en avis. Det er forbudt og tale i en håndholdt mobiltelefon og sådan nogle ting og sager. Så jeg henholder mig til lovgivningen” (Otto)

Dog kan det også tænkes, at bilisterne slet ikke er klar over, at der er en risiko involveret med disse handlinger, hvad enten det er spise og drikke, eller det at snakke i håndfri mobil. Både respondenten og de to informanter vedholder sig alle lovgivningen, mens de ikke selv reflekterer over de handlinger, som de finder acceptable, også kan indeholde distraktion og udgøre en risiko. Det kan derfor diskuteres om de ser lovgivningen, som en form for accept af disse uopmærksomhedshandlinger. Lovgivningen kan derfor virke bagatelliserende overfor de handlinger, der ikke kan sanktioneres imod. Dette ses specielt ved informanten Otto, når han siger: *“Mobiltelefon bruger jeg **aldrig nogensinde**, den er altid håndfri” (Otto)*. Hans udtalelse indikerer, at han ikke anser det at tale i håndfri mobil, som at tale i mobiltelefon under kørslen. Her bagatelliserer han lige præcis af håndfri, som ikke værende brug af mobiltelefon overhovedet. En respondent i spørgeskemaet skriver:

“Man kan vent¹² snakke i telefon, hvis den er på højtaler eller høretelefoner, så man forsat kan have begge hænder på rettet og holde øje med trafikken” (Bilag 19.4)

Denne respondent virker derfor til, at være enig med Otto om, at det er mere eller mindre risikofrit, at snakke i håndfri mobil, og tilføjer, at dette er grundet, at der ikke forekommer motorisk distraktion. Dette er ikke noget, der siges direkte hos Otto, men det kan antages at han også ville synes dette, da det netop er fraværet af den motoriske distraktion, der adskiller håndfri fra håndholdt mobil. Denne adskillelse mellem de to måder, at benytte mobil under kørslen er problematisk, da det som tidligere nævnt, er kompleksitetsniveauet af samtalen og selve metoden, at snakke i mobil på, der distraherer (se 2.3 Forskning på området). Bilister bør derfor være opmærksomme på, at distraktionsniveauet mere eller mindre er det samme, og at distraktionen ikke nødvendigvis hænger sammen med lovgivningen. I spørgeskemaet, er der en respondent, der har tilkendegivet, at være klar over dette. Vedkommende argumenterer først for, at der ikke er den store forskel på at sidde med hånden på en gearstang eller med en mobil i hånden før de kommer til deres pointe om, at *“[d]ét der er problematisk og tager opmærksomhed fra trafikken er selve samtalen - om det er håndfri eller ej” (Bilag 19.4)*. Vedkommende har således fat i noget af det rigtige, når det kommer til hvad der virkelig distraherer, men bruger det samtidig som en neutralisering af en problematisk adfærd. En anden vinkel på, at håndfri ses som uproblematisk findes ved en respondent i spørgeskemaet, der sammenligner håndfri med at tale med passagerer:

“Er det anderledes at snakke i håndfri telefon end at snakke med nogen i bilen? Så længe man ringer op inden man starter med at køre og kan få den anden part til at lægge på” (Bilag 19.4)

En undersøgelse fra 2009 finder dog, at passagerer er mindre distraherende end en håndfri mobilsamtale, da passagerer modererer samtalen efter vejen og trafikken, samt kommer med advarende kommentarer til bilisten, hvis der sker noget i trafikken (se 2.3 Forskning på området). Disse forskellige risici virker ikke, som noget bilisterne overvejer, når de stiller de forskellige uopmærksomhedshandlinger op mod hinanden. En mulig forklaring på bilisternes uopmærksomhed, når det kommer til håndholdt og specielt håndfri mobil, kan således være, at de ikke ser en risiko ved

¹² Det antages at “vent” her burde være “vel”.

det. Dette kan også ses ved, at der er 27,7 %, der i spørgeskemaet har angivet, at det kun påvirker dem *Lidt*, at tale i håndholdt mobiltelefon mens de kører bil (figur 17). Bilisterne opfatter dermed uopmærksomhedshandlingerne, som noget de sagtens kan gøre og noget som de har kontrol over, hvilket også kan bunde i, at de mener at det var vigtigt, at de tog opkaldet. Dette ses blandt andet ved, at *Det var vigtigt og kunne ikke vente* (35,5%), *Jeg så ikke noget problem i det* (31,6%) og *Jeg kan sagtens være opmærksom og snakke i telefon på samme tid* (23,9%) ligger så tæt på hinanden, når respondenterne skal forklare, hvorfor de snakkede i mobil (figur 14). For at få disse bilister til, at være mere opmærksomme i trafikken, er det nødvendigt først at gøre dem opmærksom på, at risikoen ved den håndfri mobil faktisk er nogenlunde på højde med brug af håndholdt mobil. Det virker usandsynligt, at bilister vil afholde sig helt fra at tale i håndfri mobiltelefon. Derfor kan informationen omkring risikoen være med henblik på, at gøre bilisterne bevidste omkring, hvornår de vælger at have disse telefonsamtaler. Så de således vælger, at have telefonsamtaler, når kørselsopgaven er mindre krævende.

6.2.3.1 Mængde og alvorlighed af uopmærksomhedshandlinger

I analysen er der nævnt, at bilister ofte foretager mange forskellige uopmærksomhedshandlinger; fem i gennemsnit. Der er også argumenteret for, at dette kan bunde i en følelse af punish avoidance, fordi de ikke oplever, at der sker noget ved det. Dette kan også være en forklaring på håndholdt/håndfri situationen, da punish avoidance kan lede til at bilisterne tror, at der ikke er en risiko forbundet med at benytte mobilen. En anden forklaring på, hvorfor bilister laver så mange forskellige uopmærksomhedshandlinger, kan ligge i rutinaktivitetsteorien. I figur 11 er det tydeligt, at det er hverdagsting, der ligger højest; indstilling af radio/GPS/bilens funktioner, samt spist og drukket. For eksempel kan indstilling af bilens funktioner blive anset som en del af det, at køre bil, hvilket man kan se hos nogle af respondenterne i spørgeskemaet. En respondent stiller spørgsmålet: *"Hvornår skulle man ellers indstille sin bilradio?"* (Bilag 19.17), mens en anden mener, at man foretager indstillingerne fordi: *"Det bruges undervejs"* (Bilag 19.17). Det anses derfor som en normal og måske endda nødvendig del af det at køre bil. Respondenterne tænker derved ikke over, at det kan påvirke deres kørsel i negativ retning eller at det kan defineres som uopmærksomhed. Dette ses også ved, at en respondent skriver: *"Skiftede bare radiokanal ved ikke om det er at være uopmærksom"* (Bilag 19.17), mens en anden skriver *"Hvad mener i med at indstille radioen. Altså jeg*

har bare skiftet kanal eller slukket for den” (Bilag 19.17). Ved indstilling af eksempelvis radio er der dog tale om motorisk distraktion, da bilisten fjerner en hånd fra rattet for, at indstille den givne funktion, medmindre der er mulighed for indstilling på selve rattet. Herudover vil der være tale om visuel distraktion, da bilisten skal fjerne blikket for, at være i stand til at lokalisere den specifikke knap, som indstiller den ønskede funktion. Der kan selvfølgelig være tale om, at nogle bilister har kørt meget i den samme bil, og derfor er bevidst om, hvor knappen for indstillingen er placeret og derfor ikke fjerner øjnene fra vejen i samme grad. I sådanne tilfælde, vil der stadig være tale om motorisk distraktion, da hånden stadig skal fjernes fra rattet for, at foretage indstillingen. Her vil der kunne argumenteres for, at indstilling af de forskellige funktioner er blevet en del af rutinen i forhold til at køre bil. Dette underbygges af, hvis bilisten er bevidst om, hvor den givne knap er placeret, er det umiddelbart et tegn på, at det er en indstilling, som ofte bliver foretaget. Der kan også argumenteres for, at det involverer kognitiv distraktion, da bilisten skal overveje, hvilken indstilling der skal foretages, samt hvor den findes i bilen.

Det samme mønster kan ses, hvis man kigger på det at spise og drikke. En respondent fra spørgeskemaet skriver, at det at spise eller drikke er *“Nødvendigt på lange ture, hvor små snacks og en kop kaffe sagtens kan indtages uden at kigge væk fra vejen.” (Bilag 19.8).* Det er tidligere vist, at indtagelse af mad og drikke har en lav odds, dog kan der argumenteres for, at det må være varierende afhængigt af hvilken type af mad og drikke, der indtages. Da nogle madtyper, såsom små snacks er relativt nemme, at indtage uden større distraktion modsat større måltider. Dette ses også hos Olivia, da hun *“[...] er stor fan af at drikke kaffe når [hun] kører bil, for eksempel længere ture og også spise og sådan noget” (Olivia).* Mange af de skrevne svar i spørgeskemaet vidner også om, at respondenterne ikke ser et problem i, at spise eller drikke under kørsel, og at de ikke tænker over at der kan være en risiko forbundet med det. Dette ses ved, at mange bare skriver at de var sultne eller tørstige, mens 48,6 % svarer *Jeg så ikke noget problem i det* (se figur 15). Denne holdning ses også i interviewene, da Otto eksempelvis udtaler: *“Spise, drikke kan jeg ikke se noget forkert i” (Otto).* Dette vidner om, at indstilling af radio/GPS og andre af bilens funktioner, samt indtagelse af mad og drikke anses for, at være mindre alvorlige former for uopmærksomhedshandlinger (se 2.3 Forskning på området i forhold til den amerikanske undersøgelse fra 2016). Det forklarer også, hvorfor det er netop disse handlinger som bilisterne laver mest, fordi de ser det som en normal del af deres hverdag

og det at køre bil. Det giver derfor mening, at netop disse handlinger indgår ved de bilister, der kun udfører 1-3 uopmærksomhedshandlinger, når de kører bil (se figur 12). Hvis bilister derimod udfører mere alvorlige uopmærksomhedshandlinger, der kan sanktioneres imod, såsom at benytte håndholdt mobil og læse i papirer, har bilisterne højere tilbøjelighed til at udføre mange forskellige handlinger. Dette ses ved, at alle der læser i papirer har lavet 8-10 forskellige uopmærksomhedshandlinger. Umiddelbart tyder det på, at jo mere alvorlige uopmærksomhedshandlinger bilisterne udfører, jo mere tilbøjelige er de også til, at udføre mange forskellige uopmærksomhedshandlinger. Det kan således tænkes, at den punish avoidance de oplever ved de mere alvorlige handlinger overføres til de mindre alvorlige, således at de mindre alvorlige handlinger opfattes som risikofrie. Hvis dette er tilfældet, vil det kunne forklare, hvorfor nogle bilister udfører så mange handlinger. Dette kan også bakkes op af, at de 52 respondenter i spørgeskemaet, der kun har udført 1-3 uopmærksomhedshandlinger for det meste udfører de handlinger, der udføres mest af alle respondenterne. Det er således tydeligt, at de bilister der ikke udfører så mange forskellige handlinger for det meste holder sig til de mindre alvorlige, og de bilister der udfører de alvorlige handlinger, også udfører mange uopmærksomhedshandlinger. (Se figur 12).

6.2.3.2 Erkendelse af risiko

Indtil videre er der fremlagt en forklaring af uopmærksomhedshandlingerne, der indikerer at bilisterne ikke kender eller tænker over risikoen ved at udføre handlingerne. Det kan dog tænkes, at nogle af bilisterne er klar over konsekvenserne, men vælger at gøre det alligevel. Et eksempel på en sådan bilist er informanten Olivia, som ikke kommer med en direkte forklaring på, hvorfor hun udfører uopmærksomhedshandlinger, men pointerer at det er dumt. Dette er også noget, der genfindes i spørgeskemaet; under spørgsmålet om hvorfor respondenterne besvarede opkaldet, er der en der skriver: *“ser et problem i det, men gør det nogle gange alligevel, grundet dumhed og imod bedre vidende”* (Bilag 19.4). Her er igen ingen direkte forklaring, men en viden om, at det er forkert at gøre. Under spørgsmålet om hvorfor respondenterne besvarede sms'en, er der en der skriver:

“Jeg ville ønske jeg kunne sætte kryds i ?...kunne ikke vente?¹³, men i virkeligheden ved jeg, at det er farligt og dumt, og jeg ved, at jeg er mindre opmærksom, når jeg gør det. Det sker meget sjældent, men det er jo ikke en undskyldning.” (Bilag 19.2)

Her er igen en viden om risikoen, der er forbundet med uopmærksomhedshandlingen, men også en neutralisering af hvorfor den blev udført. Både forklaringen om, at det kun sker sjældent og ønsket om at kunne sige at det var vigtigt, kan tyde på, at respondenterne forsøger at retfærdiggøre handlingen over for sig selv og os, samtidig med, at respondenterne forsøger at minimere risikoopfattelsen. Respondenten er dog klar over, at forklaringen ikke er en undskyldning og viser derved, at de på et eller andet plan er opmærksom på deres neutraliseringsforsøg. En anden respondent forsøger ligeledes, at neutralisere og minimere opfattelsen af risikoen, her ved at tage et opkald:

“Jeg vil ikke sige jeg sagtens kan køre for man kender vel forskningen bag det, men alt efter hvor man kører er det nogen gange mindre problematisk” (Bilag 19.4)

Her ligger forklaringen til handlingen i vejens udformning og trafiktætheden. Respondenten mener således, at risikoen for at noget går galt kan minimeres ved, at være opmærksom på omgivelserne og sikre sig, at der er “fri bane” før en uopmærksomhedshandling udføres. Det er her den restriktive afskrækkelse der spiller ind ved, at respondenterne ikke afstår fra handlingen, men minimerer den indtil det vurderes, at det er forsvarligt. En anden forklaring på, at bilister udfører uopmærksomhedshandlinger selvom de kender risikoen, er igen gennem punish avoidance: *“Jeg kender risikoen, men ?det plejer jo at gå fint?¹⁴” (Bilag 19.2)*. Erfaring med, at der ikke sker noget, når handlingerne udføres, hjælper således bilisten til, at mindske følelsen af risiko forbundet med handlingen selvom de godt er klar over, hvilke konsekvenser handlingen kan have.

¹³ Vi antager her, at spørgsmålsteget burde være anførelses tegn

¹⁴ Vi antager her, at spørgsmålsteget burde være anførelses tegn

6.2.3.3 Erfarne bilister

Det er tidligere nævnt, at informanten Oskar mener, at erfarne bilister har mere kapacitet til, at kunne udføre og håndtere flere handlinger end uerfarne bilister. Det vil sige, at en erfaren bilist ville kunne tillade sig mere end en uerfaren bilist, hvilket blev bakket op af en engelsk undersøgelse fra 2014 (Klauer, et al., 2014). Olav pointerer, at hvad en erfaren og en uerfaren bilist må udføre, af handlinger udover kørselsopgaven, egentlig burde være det samme, men at det også har noget at gøre med vejens udformning og hvor meget "føling" man har med bilen, hvilket kommer med erfaring:

"[...] der tror jeg rutinen måske gør en del ved en erfaren bilist også, at man har mere føling med bilen. Men man ser jo, at de yngre bilister, at de ikke har sådan helt tjek på hvad der sker ind imellem"
(Olav)

Oskar, Olav og undersøgelsen fra 2014 stiller således en spændende pointe op. På den ene side er der enighed om, at erfarne bilister har mere styr på bilen og det at færdes i trafikken, hvilket giver dem mere overskud og gør dem mere sikre i trafikken end uerfarne bilister. På den anden side, kan man heller ikke sige, at erfarne bilister må have lov til at udføre andre handlinger end kørselsopgaven, fordi det bliver en meget subjektiv vurdering for den enkelte bilist om de anser sig selv som erfaren eller ej.

Størstedelen af vores informanter tager udgangspunkt i deres egne evner, eller hvad de selv anser som deres egne evner i trafikken, når de skal fortælle hvilken adfærd og handlinger der er acceptabel. Alle informanterne beskriver også sig selv som erfarne bilister og der synes at være en konsensus om, at erfarne bilister kan tillade sig mere end nye og uerfarne bilister. Det kan dog diskuteres om det er muligt, at se på den enkelte bilist om denne er erfaren eller uerfaren, og hvorvidt man derved skal være tryk ved den handling de laver. Ud fra social pejling kan man sige, at informanterne projekterer deres egne evner over på andre bilister og bestemmer derved, hvad der er acceptabelt i trafikken. Hvilke evner de projekterer er dog meget forskellige, da nogle af informanterne ikke gør andet end, at drikke/spise og tale i håndfri mobil, mens andre mener, at man godt kan bruge sin håndholdte mobil, hvis man kan overskue hele vejen og har et overblik over trafikken. En informant går endda så langt, at han udtaler, at han nok har;

"[...] min egen lille færdselslov oppe i mit hoved. Og det ved jeg godt at det kan man ikke tillade sig at have, men det tror jeg at vi er mange der har, nogle regler, det synes jeg er urimeligt, så dem må jeg godt overtræde [...] Noget finder vi fornuftigt og det overholder vi og noget finder vi ufornuftigt og det har vi svært ved at overholde." (Ole)

Oles udtalelse kan her ses ud fra social pejling, da han projekterer sin egen opfattelse af loven over på andre bilister. Samtidig giver han direkte udtryk for, at der er nogle regler, som han ikke mener, er relevante for ham. Denne form for holdning, kan gøre ham risikabel i trafikken, da færdselsloven gerne skulle bidrage med en fælles grundforståelse af retningslinjer for trafikal adfærd. Hvis man ikke følger færdselsloven, er der risiko for, at der kan opstå farlige situationer fordi der ikke er mulighed for, at aflæse andre bilister baseret på forventede adfærdsmønstre.

6.2.3.4 Neutraliseringer

I empirien identificeres forskellige argumentationsformer for i forhold til de uopmærksomhedshandlinger, som informanterne og respondenterne har tilkendegivet. I 6.2.1 Præsentation af spørgeskema, er vi kommet ind på, at en stor del af vores respondenter besvarer sms'er og opkald fordi de mener, at det var vigtigt og ikke kunne vente. Det kan diskuteres, hvilken neutraliseringsteknik dette kan høre indunder. Jævnfør 4.5.1 Operationalisering, kan dette svar høre ind under både *Benægtelse af ansvar*, *Benægtelse af skade* og *Benægtelse af offer*, alt efter hvad respondenterne lægger i deres svar. Hvis *Det var vigtigt og kunne ikke vente* ses som hørende ind under *Benægtelse af ansvar*, kan respondenternes svar tolkes som, at de ikke kender konsekvenserne ved handlingen og derfor ikke tager ansvar for, at de ved at udføre handlingen udgør en risiko både for dem selv og andre i trafikken. Hvis *Det var vigtigt og kunne ikke vente* ses som hørende ind under *Benægtelse af skade*, kan respondenternes svar tolkes som, at de er opmærksomme på risikoen ved handlingen, men mener at der ikke sker noget ved at udføre den. Det er også denne neutralisering, der kan kobles med punish avoidance, da de netop er i stand til at retfærdiggøre, at der ikke sker noget ved at udføre handlingen, baseret på, at de ikke tidligere har oplevet en konsekvens (jævnfør 6.2.2.3 Erkendelse af egne begrænsninger). Uanset hvilken neutralisering bilisten har lagt i deres besvarelse af, at det var vigtigt og ikke kunne vente, er det en retfærdiggørelse mere end en

undskyldning. På grund af dette er det derfor mest nærliggende, at neutraliseringen er benægtelse af skade, da bilisten herigennem accepterer ansvaret, men ikke de konsekvenser handlingen kan have. Det er dog her lidt modstridende, at dem der har synes at det at sms'e var vigtigt og ikke kunne vente også anerkender, at besvarelse af sms påvirker deres opmærksomhed *En hel del* og *En del* (se figur 20). Ved at erkende dette, viser de nemlig, at der er en potentiel fare i det de laver. Det er således neutraliseringen af, at det var vigtigt og ikke kunne vente, som er den afgørende faktor for, at de sendte sms'en. De bliver dermed mere tilbøjelig til, at tilsidesætte risikoen ved handlingen og fokusere på vigtigheden fremfor risiko. Ved besvarelse af opkald er de dog lidt mere uenige, da de to største besvarelser er *En del* og *Lidt* (se figur 18). Dem der mener, at det påvirker deres kørsel *En del* er dermed opmærksomme på faren, mens det kan tænkes, at dem der svarer *Lidt* måske ikke er det.

I forhold til indtagelse af mad og drikke, samt indstilling af bilens funktioner ser majoriteten af respondenterne ikke noget problem i disse handlinger. Her kan de samme to neutraliseringer bruges. Specielt benægtelse af ansvar spiller ind ved disse former for uopmærksomhedshandlinger, hvilket skyldes at handlingerne virker så rutinemæssige og ufarlige (se 6.2.3 Diskussionsdel 2, samt 6.2.3.1 Mængde og alvorlighed af uopmærksomhed). Bilisterne er således for det meste ikke klar over, at der er en risiko forbundet med disse handlinger og kender derfor ikke konsekvenserne. Ud fra benægtelse af skade argumenterer en respondent for, at der ikke skete noget da: "*Jeg drak af en drikkedunk som var åben*" (Bilag 19.8). Benægtelsen af skade er dermed, at drikkedunken var åben, og derfor kun skulle række ud efter den. En andet eksempel på, at benægte skade, ses ved at en anden respondent skriver: "*Jeg indstiller ikke GPS, men radio og diverse andre funktioner, og det ser jeg ikke et problem i*" (Bilag 19.17). Retfærdiggørelsen ligger således i, at de enten tager forholdsregler, ved for eksempel at have drikkedunken til at stå åben, eller at de skelner mellem hvad de anser som problematisk eller ej, eksempelvis ved ikke at indstille GPS'en. Så længe disse forholdsregler og opdelinger foretages, mener bilisterne at kunne håndtere det. Dette ses også ved, at både dem der ikke ser noget problem i at spise/drikke, indstille radio, GPS eller andre af bilens funktioner, mens de kører bil, mener at det påvirker deres opmærksomhed *Lidt* eller *Meget lidt* (se figur 22, samt figur 24). Eksempelvis ses det her, at de ikke er klar over, hvor meget deres motoriske distraktion faktisk kan påvirke dem, og dermed ikke er klar over den fare der er forbundet med handlingen.

Når bilisterne selv skal angive, hvor meget det påvirker deres kørsel, kan de umiddelbart være tilbøjelige til, at angive det, som virker socialt ønskeligt. De kan derfor have svært ved, at indrømme både overfor sig selv og os, at de bliver meget påvirket af deres handlinger. De kan samtidig synes, at det er ubehageligt at skulle indrømme, at de med deres handlinger sætter sig selv og andre i fare. Yderligere kan det være svært, at lave en realistisk vurdering af egne evner og derved have en forståelse for, hvor meget en uopmærksomhedshandling kan påvirke bilistens kørsel. Dette er grundet, at to bilister kan blive påvirket i samme grad, men have to forskellige opfattelser af, hvor meget de bliver påvirket. Der kan derfor være uoverensstemmelse mellem, hvor meget en bilist vurderer, at de kan håndtere, og hvor meget de reelt kan overkomme i situationen. Oskar udtaler blandt andet, at for at mindske denne risiko, skal man nok ikke: *"[...] gå helt ud til kanten, for så meget magter man nok heller ikke alligevel, når det kommer til stykket."* (Oskar).

6.2.3.5 Tiltag i form af kampagner

Der er blandet holdninger til, hvad der kan have en indvirkning på uopmærksomhedsadfærd, samt i hvilken grad disse tiltag har indvirkning. Det ses specielt, når der ses på holdningen til kampagner. Hvis der ses på en undersøgelse af virkningen af kampagnen *Kør bil, når du kører bil*, vurderes den som relevant (Larsen C. W., 2018). I både spørgeskemaet og interviewene, ses der umiddelbart en tendens i forhold til, at kampagner ikke er det, som vurderes til at have den største effekt på uopmærksomhed. Otto udtaler eksempelvis:

"Jeg ved ikke om jeg tager den med ud i trafikken, jeg sidder og tænker på den er lidt, den er sku for overdreven. [...] man kan jo ikke holde op med at grine af den, der er jo aldrig nogle som ville tage så meget fokus af, at de kører med en pose over hovedet." (Otto)

Otto giver dermed udtryk for, at han synes kampagnen er urealistisk og derfor ikke føler, at den opnår en effekt. For ham er det tydeligvis meget vigtigt, at det skal være en realistisk fremstilling af en trafikal situation, da han hæfter sig ved, at der ikke er nogle som er så uopmærksomme, at de fysisk tager en pose over hovedet. Han tager kampagnen meget bogstaveligt og kan derfor ikke identificere sig med den. Selvom Otto ikke synes, at kampagnen har haft en effekt på ham, har han alligevel lagt mærke til den og dannet en holdning til den. Dette ses også ved andre af vores informanter, hvor de

fleste godt kunne huske kampagnen, mens andre havde brug for en genfortælling for at huske budskabet. Det kan derved argumenteres for, at kampagner har risiko for, at ende som såkaldt hvid støj i reklamepauser, hvilket eksempelvis ses ved Olivia (jævnfør 6.2.2.7 Tiltag i form af kampagner). På trods af dette, viser tidligere nævnte undersøgelse, at kampagneserien *Kør bil, når du kører bil*, har været Rådet for Sikker Trafiks mest effektive kampagner. Dette ses ved, at 74 % af de adspurgte vurderer, at kampagnen har fået dem til, at tænke over deres trafikale adfærd. (Larsen C. W., 2018). Uoverensstemmelsen mellem informanternes holdninger og Rådet for Sikker Trafiks resultater kan bunde i, at det er svært at lave en realistisk vurdering af sin egen kørsel. Det kan derfor tænkes, at Rådet for Sikker Trafiks respondenter overvurderer, hvor meget kampagnen faktisk influerer deres handlinger i trafikken. Det kan også være, at kampagnen har en faktisk på kørselsadfærden hos vores informanter, men at de ikke selv er bevidste om det. Oliver er en af de informanter, som mener at kampagnen ikke påvirker hans kørsel. Han mener, at det i stedet er politiets kampagner, der har en effekt:

"Jeg tror næsten også [politiet] kunne lave en kampagne med, husk nu også at sætte reflekser på din cykel også vil jeg gå ud og gøre det." (Oliver)

Med dette mener han, at de kampagner som eksempelvis uopmærksomhedsugen, hvor politiet har fokus på en bestemt lovovertrædelse, har en større indvirkning på ham end kampagner som *Kør bil, når du kører bil*. Ofelia udtaler ligeledes, at hun tænker mere over det, når politiet har en kampagne kørende. Årsagen til, at der i forhold til disse to interviewpersoner ses en tilbøjelighed i forhold til politiets kampagner, kan skyldes politiets autoritet. Med dette menes der, at politiets udmelding omkring øget fokus på en specifik form for lovovertrædelse kan virke afskrækkende og oplysende. Når politiet bruger medierne til, at oplyse om en kommende fokuskampagne, har de samtidig mulighed for, at informere om risiko og sanktion forbundet med den givne lovovertrædelse. Dette kan blandt andet betyde, at bilister bliver mere opmærksomme på konsekvenserne. Bilisterne kan derfor revurdere deres trafikale adfærd, da det kan antages, at de somme tider negligerer de specifikke færdselsregler.

7.0 Teoretisk diskussion

I dette afsnit vil resultatet af alle fire empiriformer blive diskuteret samlet. Dette er for at give et andet og dybere indblik i uopmærksomhed i trafikken. I de to foregående dele er empirien blevet analyseret og diskuteret ud fra emner i data, og teori er blevet trukket ind, hvor det har kunne bidrage til, at forklare hvordan de to empiriformer spiller sammen. I dette afsnit vil diskussionen ske med udspring i teorien, det vil sige hvordan alle fire empiriformer kan forstås i lyset af de enkelte teorier.

7.1 Rutineaktivitet

Først og fremmest er det vigtigt, at pointere hvordan kriminalitetstrekanten, der udgøres af motiverede gerningspersoner, egnede mål og fraværet af egnede vogtere kan appliceres på uopmærksomhed i trafikken. Dette hjælper til, at danne forståelsesrammen og hvordan der gennem de tidligere analysedele er lagt op til brugen af rutineaktivitet til at forstå fænomenet. De motiverede gerningspersoner er således bilisterne, der færdes på vejene. Der er tidligere forklaret, at de udfører uopmærksomhedshandlingerne fordi de har travlt, mener at de kan håndtere det, ikke så noget problem i det eller fordi de har ment, at det var vigtigt og ikke kunne vente. Disse begrundelser er, hvad der motiverer dem til at være uopmærksomme. Det egnede mål er det, bilisterne føler de har brug for at gøre; det vil sige at tage opkaldet, sende sms'en, indstille bilens funktioner, spise eller drikke og de andre handlinger der er blevet præsenteret. De egnede vogtere er dermed blandt andet tilstedeværelsen af politiet på vejene, vejens udformning, trafiktæthed, vejrforhold og bilisternes egen samvittighed baseret på eventuelle kampagner eller viden om konsekvenserne ved at være uopmærksom. Der kan derfor være situationer, hvor den motiverede gerningsperson og den egnede vogter er en og samme person, nemlig bilisten selv. Er bilisterne derfor ikke oplyst nok, eller bevidst om konsekvenserne ved handlingen, sker uopmærksomheden, hvis der ikke er andre egnede vogtere tilstede. Det er her, man kan sætte ind og gøre bilisten opmærksom på konsekvenserne, eventuelt gennem kampagner eller gennem køreskoleundervisningen. I del 1 sås det, at det er de mindre alvorlige uopmærksomhedshandlinger, der blev udført mest, og disse fund blev bakket af spørgeskemaet og til dels interviewene i del 2. Der er også diskuteret, at nogle bilister ikke er klar over risikoen ved handlingerne og derigennem ikke kan fungere som deres egne kompetente vogtere. Dette var dagligdagsaktiviteter såsom at spise og drikke, samt at indstille radio, GPS og andre af bilens

funktioner. Disse handlinger anses for, at være ufarlige eller endda som nødvendige for at kunne køre bil. Det bliver derfor en naturlig del af det at køre bil i stedet for, at blive set som uopmærksomhed. Hvis den mindre alvorlige uopmærksomhedshandling skal mindskes, skal bilisterne således gøres bevidste om, at selv det at spise og indstille bilens funktioner under kørsel kan være farligt, da der er tale om motorisk distraktion.

Ydermere fokuseres der for det meste på brug af mobiltelefon og grov uopmærksomhed såsom at læse i papirer, da disse former for uopmærksomhed kan sanktioneres imod. Bilisterne er derfor klar over, at der er konsekvenser forbundet med mere alvorlige uopmærksomhedshandlinger. Dette ses for eksempel i del 2, hvor det er vist, at dem der udfører de mere alvorlige handlinger også udfører flere former for uopmærksomhed. Som forklaret i både del 1 og 2 ligger forklaringen, på at bilisterne i disse situationer ikke er deres egne kompetente vogtere. Det vil sige, at når bilister imod bedrevidende stadig gennem deres cost-benefit analyse vælger at være uopmærksomme, er det fordi de ser handlingen som en hverdagsting og en del af deres daglige rutine. Bilisterne har dermed opvejet risikoen ved handlingen og det de får ud af det, og derved besluttet at nødvendigheden af handlingen er større end risikoen for, at der sker noget. Deres rutine og erfaring bag rattet virker således til, at være nok til at de mener at have styr på bilen, selvom de er uopmærksomme. Hvis de dermed mener, at de stadig har styr over bilen ved de mere alvorlige uopmærksomhedshandlinger er det også nærliggende, at tænke, at de mindre alvorlige anses som næsten ufarlige.

Følelsen, at have styr over bilen på baggrund af erfaring og meget tid på vejene, ses også i begge analysedele. Dette er især gældende for bilister, der færdes på vejene i forbindelse med deres arbejde. I forekomstundersøgelsen sås det, at det var lastbil- og varebilschauffører, der var mest uopmærksomme, samt at det de var mest uopmærksomme med var rygning, mad og drikke, samt håndholdt mobil. I interviewene sås det også at lastbilchaufførerne ofte spiste eller drak når de kørte, blandt andet på grund af deres tidsplaner. Deres arbejde kan derfor tænkes, at influere hvor risikofyldt, de anser nogle uopmærksomhedshandlinger, såsom at spise mens man kører, for at være. Det vil sige, at de mindre alvorlige uopmærksomhedshandlinger er blevet en rutine i forbindelse med arbejdet, ligesom det at færdes på vejene er det. Forskellen på forekomstundersøgelsen og interviewene er dog, at forekomstundersøgelsen viser relativt mange lastbilchauffører der benytter

håndholdte telefoner, mens informanterne i interviewene alle tre er imod brugen af håndholdt telefon under kørsel. Det kan ud fra teorien forklares, at informanterne er deres egne kompetente vogtere, i og med at de holder sig til lovgivningen.

I forlængelse af kørselserfaring og større overskud til at lave uopmærksomhedshandlinger, kommer diskussionen om erfarne bilister kan tillade sig mere i trafikken end uerfarne. Her tænkes dog ikke kun på lastbil- og varebilschaufførerne, men også fører af almindelige personbiler. Denne diskussion er dog kun relevant i forhold til del 2, da erfaring ikke kan observeres. Skal tallene fra forekomstundersøgelsen bruges i denne diskussion, vidner de mest om at arbejdsrelateret kørsel er mere uopmærksomt end privatkørsel; hvis såfremt man tager personbiler som privatkørsel. Det er præsenteret i del 1, at de mest udførte uopmærksomhedshandlinger er de samme lige meget, hvilken biltype der ses på, og derfor virker uopmærksomheden også rutinebaseret i personbiler. Overordnet ligger personbiler dog under gennemsnittet i forhold til uopmærksomhed, så på den måde kan man kun gisne om, at kørselserfaring i forbindelse med job kan give følelsen af, at have styr nok på bilen til at kunne håndtere uopmærksomhed. Man ville derved ikke kunne sige noget om erfaringsniveauet af privatbilister og den måde uopmærksomhed påvirker deres handlinger. Ud fra antagelsen om, at lastbil- og varebilschauffører har en større erfaring end den gængse privatbilist, kan det tænkes at jo mere erfaring en bilist har, jo mindre risikofyldt virker uopmærksomhedshandlingerne. Derfor vil de også vurdere, at der er mindre brug for, at de er deres egne kompetente vogtere.

Rutineaktivitetsteorien er anvendt til at afdække årsagerne til, at bilister forsætter deres uopmærksomhedshandlinger, på trods af informationer omkring risiko og mulig sanktion. Det er relevant i forhold til forebyggelse, hvis man skal forstå uopmærksomhed ud fra kriminalitetstrekanten. Dermed skal det afdækkes, hvilket element af trekanten, der skal sættes ind over for. Det er tidligere vist, at alle opgaver som foretages udover kørselsopgaven, besidder en risiko, også selvom de virker som rutinemæssige aktiviteter. Hvis det er muligt, at oplyse bilisten om, at disse uopmærksomhedshandlinger er forbundet med en risiko, kan bilisten blive sin egen kompetente vogter. På denne måde kan bilisten enten fravælge eller tilpasse sine handlinger, når kørselsopgaven er besværlig og kræver deres fulde opmærksomhed. Rutineaktivitetsteorien kan dermed bidrage til en forklaring om, at bilisten i højere grad selv skal agere som sin egen kompetente vogter. Der er

ligeledes flere udefrakommende elementer, som kan hjælpe bilisten med denne opgave, såsom vejens udformning og rumlestribes. De udefrakommende elementer er dog ikke tilstrækkelige til at afholde bilisten fra, at være uopmærksom. Det handler mere om, at bilistens cost-benefit analyse skal påvirkes, således at risikoen, som er forbundet med uopmærksomhedshandlingen, skal vurderes til, at overgå den eventuelle fordel, bilisten mener at få ud af handlingen.

7.2 Afskrækkelsesteori

Afskrækkelsesteori handler grundlæggende om, at individet vil begå en lovovertrædelse, hvis der er fordele ved det, men vil afholde sig fra det, hvis straffen er for stor. Teorien ligger således i tråd med ovenstående rutineaktivitetsteori, hvis man fokuserer på individets cost-benefit analyse (jævnfør 4.1 Rutineaktivitet). Der skal her også defineres, at sanktioner i forbindelse med afskrækkelse både kan være formelle og uformelle sanktioner. De formelle sanktioner kan være bøder og klip i kørekortet, hvis dette bliver indført. Uformelle sanktioner kan både være, at bilisterne har været involveret i ulykke, der skyldes uopmærksomhed eller kender andre der har været i et trafikulykke.

Ses der på lastbilchaufførernes brug af håndholdte mobiltelefoner ud fra denne teori, kan man sige at de bliver afskrækket af lovgivningen, fordi der er risiko for, at det kan gå ud over deres job. I del 2 kunne det ses, at lastbilchaufførerne holdt sig til de håndfri mobiler fordi de er lovlige. Specielt var det tydeligt hos Otto og Olav, at de var meget bevidste om lovgivningen og sanktionerne, og at netop dette afskrækkede dem fra at benytte håndholdt mobil. Dette bunder i både specifik og generel afskrækkelse. I forhold til generel afskrækkelse kan de tre interviewede lastbilchauffører have hørt om andre lastbilchauffører, der har fået bøder og at dette har haft en påvirkning på dem og deres arbejde. Dette kan på sin vis sættes i forbindelse med forekomstundersøgelsen fra del 1, da det netop var lastbilchauffører der var mest uopmærksomme. Her ligger koblingen dog ikke i, at det er specielt lastbilchauffører der bliver afskrækket, men blot, at der eventuelt er større sandsynlighed for, at de hører om hinandens sanktioner i deres pauser, da der er en større andel af dem der er uopmærksomme end andre bilister. I forhold til specifik afskrækkelse fortæller alle tre lastbilchauffører, at de tidligere har fået bøder, enten for fart eller for ikke at overholde køre/hviletid bestemmelserne i forbindelse med deres arbejde. De har derfor direkte erfaringer med at blive sanktioneret, dog ikke for uopmærksomhed. Når der tales om, hvad der ville afskrække dem mest,

bøde eller klip i kørekortet, er de ikke helt enige. To af informanterne, Otto og Oskar, mener at klip i kørekortet er værst, fordi de lever af deres kørekort og dermed kunne miste deres arbejde. Olav derimod, ser ikke at hverken bødestraf eller klip i kørekortet, ville kunne afhjælpe uopmærksomhed, hvilket eventuelt også hænger sammen med, at han ikke rigtig tænker over om hans handlinger i trafikken ville kunne sanktioneres eller ej. Olav er således ikke ligeså afskrækket som de andre to, da afskrækkelse kræver, at individet overvejer den mulige straf og konsekvenser af deres handlinger (jævnfør 4.2 Afskrækkelsesteori). I forhold til almindelige bøder er Oskar enig med Olav i, at det ikke hjælper så meget imod uopmærksomhed. Han sætter det lidt på spidsen og siger at det bare er penge, mens et klip i kørekortet kan koste ham jobbet. Højere straf vil således influere på deres uopmærksomhedshandlinger og afskrække dem mere, fordi det vil have en stor betydning for deres liv og dagligdag. Man kan således sige, at det er en blanding af både generel og specifik afskrækkelse, da det personlige element fra den specifikke afskrækkelse har stor betydning for dem, mens højere straf, der er et element fra den generelle afskrækkelse, også har en del betydning. Man kan også se, at afskrækkelsen vil have forskellig indvirkning på forskellige individer, da eksempelvis Olav slet ikke ser det afskrækkende ved sanktioner, selvom han er meget bevidst om, at telefonsamtaler skal foregå lovligt. Ses der til gengæld på mindre alvorlige uopmærksomhedshandlinger såsom at spise og drikke, er alle tre lastbilchauffører enige om, at dette ikke er noget problem. Dog med den afvigelse, at Olav aldrig spiser, mens han kører. Når det kommer til de mindre alvorlige handlinger, er det således ikke afskrækkelse, men punish avoidance der spiller ind. Ingen af dem har været i et trafikuheld, der skete som en konsekvens af, at de havde spist og drukket. Lastbilchaufførerne har derfor aldrig oplevet en konsekvens af at udføre disse handlinger, og er ud fra teorien, mere tilbøjelige til at gøre det igen. Dette kan sættes i forhold til forekomstundersøgelsen, da det at spise og drikke i bilen var en af de tre mest observerede uopmærksomhedshandlinger. Når det kommer til spørgeskemaet anser respondenterne ikke det at spise og drikke for, at have den store indflydelse på deres opmærksomhed under kørsel. Hvis bilisterne nu havde oplevet en sanktion ved at spise og drikke, kunne det tænkes, at de var mere klar over at de var uopmærksomme, når de udførte handlingerne. Det er således ikke kun lastbilchauffører, der har denne følelse af punish avoidance, når det kommer til de mindre alvorlige uopmærksomhedshandlinger. I tråd med ovenstående afsnit om rutine aktivitet, bør bilisterne således også ud fra at afskrækkelsesperspektiv gøres bevidste om, at de mindre alvorlige handlinger også er uopmærksomhed.

I forbindelse med punish avoidance, blev der i del 2 også set på mængden af uopmærksomhedshandlinger, der blev foretaget. Der sås en tendens til, at respondenterne fra spørgeskemaet, der udførte uopmærksomhedshandlinger som kunne sanktioneres mod, såsom håndholdt mobil og læsning af papirer, også generelt foretog flere uopmærksomhedshandlinger. I del 2 blev det diskuteret, at dette kunne bunde i en følelse af punish avoidance. Det vil sige, at fordi de slap afsted med, at udføre de mere alvorlige uopmærksomhedshandlinger, var det også nemmere at retfærdiggøre de mindre alvorlige uopmærksomhedshandlinger. Hvis det blev muligt, at gøre noget ved de mindre alvorlige handlinger, burde det derfor også afskrække bilister fra at udføre de mere alvorlige uopmærksomhedshandlinger. Dette er fordi de ville kunne overføre deres erfaring med en form for sanktion eller konsekvens for de mindre alvorlige handlinger til de mere alvorlige og derigennem forstå risikoen ved uopmærksomhedshandlinger.

Skal man se nærmere på specifik afskrækkelse, i forhold til ulykker som sanktion, er det meget blandet om det har påvirket bilisterne. Otto har ikke rigtig ændret sin kørselsadfærd, hvilket hænger sammen med, at han ikke selv vurderer sin ulykke som særlig alvorlig. Dette stemmer overens med, at af de få respondenter i spørgeskemaet der har været i en ulykke, angiver 12 % at deres kørsel slet ikke er blevet påvirket. Mens størstedelen angiver, at deres kørsel er blevet påvirket meget lidt (36 %) eller til dels (32 %). Herudover er der 20 %, som mener, at det har ændret påvirket deres kørsel meget (jævnfør 6.2.1.3 Påvirkning af ulykke). Ved informanterne ses dette hos Ofelia. Hendes ulykke ændrede hendes kørsel meget, og gjorde hende mere usikker i trafikken. Det ses i mindre grad hos informanterne Oskar, Oliver og Olav, der efter deres ulykker blev mere påpasselige i trafikken. Dog er de kun blevet mere påpasselige i forhold til de specifikke situationer, som var forbundet med deres ulykke, og derfor har deres kørselsadfærd ikke ændret sig generelt. Det kan derfor siges, at det kun er dem, der har tænkt over konsekvenserne af deres handlinger, som bliver afskrækket af sanktionen. Andre kan i stedet være af den overbevisning, at det ikke kommer til at ske igen. En sådan bilist vil således ikke ændre sin adfærd synderligt meget.

Ses der på den restriktive afskrækkelse er der for eksempel Olav, som drikker kaffe mens han kører lastbil, men holder ind til siden, når han skal spise. Han forsøger således, at minimere sin motoriske distraktion ved at skelne mellem det at spise, hvor han måske skal bruge begge hænder, og det at

drikke, hvor han kun skal bruge en hånd. En respondent fra spørgeskemaet fortæller også, at de drak fra en åben drikkedunk (se 6.2.3.4 Neutraliseringer). Det vil sige, at respondenterne ikke skulle til at udføre visuel distraktion eller motorisk distraktion for at åbne den. Vedkommende har derved minimeret sin uopmærksomhed til kun, at være motorisk distraktion med én hånd. Det, at vælge håndfri mobil frem for håndholdt, er også et forsøg på at minimere distraktionen, men her er det også en strategi for at undgå formel sanktion. Nogle bilister har således allerede små forholdsregler og procedurer, som de tager i brug for at minimere deres uopmærksomhed så meget så muligt. Dette er ønskeligt, da man ikke kan forvente at uopmærksomhed i trafikken helt kan forsvinde, specielt fordi nogle former for uopmærksomhedshandlinger udføres for at komme af med en anden form for distraktion. Dette ses eksempelvis i spørgeskemaet under de skrevne svar for, hvorfor de spiste eller drak. Her er mange af argumenterne, at de enten var sultne eller tørstige, hvilket i sig selv også kan virke distraherende og have en negativ effekt på bilistens kørsel. I sådanne situationer udføres én uopmærksomhedshandling (spise eller drikke – motorisk distraktion) for at minimere en anden form for uopmærksomhed (sult eller tørst – en form for kognitiv distraktion). Sat lidt på spidsen kan man derfor argumentere for, at deres uopmærksomhedshandling var nødvendig for at afværge en længerevarende distraktion.

Afskrækkelsesteori anvendes til at forklare, hvornår bilister bliver afskrækket og hvornår de vil være afskrækket i så høj grad, at de vil ændre deres adfærd eller afstå fra handlingen. For det meste fungerer specifik og generel afskrækkelse på samme tid, og kan derfor ikke skilles ad (jævnfør 4.2 Afskrækkelsesteori). Den generelle afskrækkelse ses eksempelvis ved, at nogle af vores informanter kender andre, der har været involveret i et trafikuheld, og at dette påvirker dem i højere eller mindre grad. Ud fra specifik afskrækkelse er det dog ikke givet, at en trafikal adfærdsændring vil indtræffe selvom bilister har været involveret i et uheld. Det afhænger i stedet af i hvor høj grad den enkelte bilist, fremadrettet medregner risikoen for at ende i en ny ulykke. Det forventes således ikke, at det er muligt, at afskrække bilister helt, og man skal derfor i forebyggelsesperspektiv sigte efter at få bilister til at minimere deres adfærd. Sat i relation til restriktiv afskrækkelse, er det derfor ønskeligt at bilisten fravælger uopmærksomhedshandlinger, når kørselsopgaven er af en mere krævende karakter. Dette er også i tråd med, at informanterne skelner mellem hvad de kan tillade sig alt efter, hvilken vejtype de kører på. De er eksempelvis enige om, at det er nemmere at håndtere udførelsen

af uopmærksomhedshandlinger på en lige landevej, og at aktiviteterne burde fravælges når de kører i byen. Begrundelsen er blandt andet, at der i byen er flere udefrakommende faktorer som kan være forstyrrende eller have påvirkning på deres kørsel, end der er på landeveje. De har således tilpasset deres kørselsadfærd i forhold til omgivelserne, da de i byen forsøger at minimere risikoen, gennem at afstå fra uopmærksomhedshandlinger. I spørgeskemaet ses denne reduktion blandt andet ved, at mange respondenter begrundet deres uopmærksomhedshandlinger ved at de holdte for rødt. De mener dermed, at de kan tillade sig at være uopmærksomme, fordi de holder stille og teknisk set ikke kører.

7.3 Neutraliseringsteknikker

Ovenstående argumentation kan også ses ud fra neutraliseringsteknikker, da benægtelse af skade kan anvendes som argumentation for, at det er mere tilladt at foretage uopmærksomhedshandlinger på en lige landevej. De er bevidste om, at uopmærksomhedshandlingen besidder en risiko, men undskylder den med en vurdering om, at de kan håndtere handlingen fordi der er færre forstyrrende elementer på en lige landevej.

Når det kommer til neutralisering, er det specielt benægtelse af ansvar og benægtelse af skade, der ses i forhold til udførelse af uopmærksomhedshandlinger i vores data. I del 2 sås benægtelse af skade, ved at bilisterne ikke oplevede en konsekvens af deres handlinger, hverken de mindre eller de mere alvorlige uopmærksomhedshandlinger. Dermed brugte de neutraliseringsteknikker til, at vurdere at handlingerne var ufarlige, da der ikke skete noget ved at udføre dem. Denne argumentation findes både hos respondenterne i spørgeskemaet og hos informanterne fra interviewene. Specielt hos informanten Olivia er dette tydeligt, at hun neutraliserer sin brug af mobiltelefon på trods af, at hun godt kender risikoen (jævnfør 6.2.3.4 Neutraliseringer). Der er også i del 2 vist, at benægtelse af ansvar specielt ses i spørgeskemaet, når respondenterne mener, at uopmærksomhedshandlingen var vigtig og ikke kunne vente; hvilket er den måde de eksempelvis undskylder telefonopkald, eller at tjekke børn på bagsædet. Disse respondenter undskylder dermed deres handlinger, fordi de ser skaden, men vil ikke påtage sig ansvaret for risikoen ved handlingen. De mener ikke, at det var deres skyld og skyder i stedet ansvaret over på udefrakommende faktorer.

I ovenstående afsnit om rutineaktivitet samt afskrækkelsesteori, blev der også set på, at de bilister, der ifølge forekomstundersøgelsen, udførte de mere alvorlige uopmærksomhedshandlinger også generelt udførte mange uopmærksomhedshandlinger. Ses dette ud fra neutraliseringsteknikker, kan det tænkes, at der benyttes benægtelse af skade, da de ikke oplevede en konsekvens af at udføre de mere alvorlige handlinger. Det kan derfor tænkes, at denne neutralisering også vil blive overført til de mindre alvorlige handlinger, og dermed gøre det muligt for bilisten at neutralisere og retfærdiggøre udførelsen af de mindre alvorlige handlinger. De accepterer dermed ansvaret for deres handling, men ser ikke skaden i det, enten fordi de ikke er klar over den eller bagatelliserer den.

En anden observation der kan findes i forbindelse med forekomstundersøgelsen kommer ikke fra datasættet, men fra oplevelserne under uopmærksomhedsugen. Der var eksempler på neutraliseringsteknikken fordømmelse af fordømmere. Dette sås ved, at betjentene af og til fik at vide, at det ikke var fair at de uddelte bøder for brug af håndholdte mobiler eller det at sms'e, når politiet nu selv snakkede i telefon og interagerede med sporingsudstyr, mens de kørte. Disse bilister forsøgte derved, at flytte fokus væk fra deres egen forseelse og over på politiet, for derved at undskylde og retfærdiggøre deres handlinger. Denne neutraliseringsteknik ses dog ikke andre steder i vores empiri. For eksempel er andelen af respondenter i spørgeskemaet, der mener at "alle" udfører den pågældende uopmærksomhedshandling ikke specielt stor. Besvarelsene ligger mellem 1 % og 12,7 % for denne neutraliseringsteknik.¹⁵ Fordømmelse af fordømmere er derved ikke specielt synlig i spørgeskemaet, og det er den heller ikke i interviewene.

Neutraliseringsteknikker kan bruges til, at identificere de uopmærksomme bilisters argumentation for deres handlinger. De kan dermed primært anvendes til, at finde ud af, om bilisterne fralægger sig ansvaret for deres handlinger, eller om de benægter skaden. I forbindelse med forebyggelse af uopmærksomhed er det derfor essentielt at vide, hvilke bilister der retfærdiggør og hvilke der undskylder. Ved de bilister, der retfærdiggør deres handlinger, skal forebyggelsen fokusere på, at få bilisterne til at erkende risikoen ved deres handlinger og dermed besværliggøre deres neutralisering. Ved bilister, som undskylder deres handlinger, skal forebyggelsen fokusere på, at få bilisten til at

¹⁵ Populationen afhænger af antallet, der har angivet den givne form for uopmærksomhedshandling. 1 % (n=106) dækker over besvarelsene fra sendt sms under kørsel. 12,7 % (n=181) dækker over besvarelsene fra radio, GPS og andre af bilens funktioner.

påtage sig ansvaret. Denne måde at anskue bilisternes neutraliseringer viser, at bilister ikke er en ensartet gruppe. Præventive tiltag vil således have forskellig indvirkning på hver enkelt bilist, og der er derfor behov for at iværksætte flere præventive tiltag på samme tid, hvis man ønsker at ramme flere typer af bilister.

7.4 Social pejling

Under social pejling findes begrebet selektiv perception. Begrebet dækker over, at der lægges mærke til det afvigende. Dermed kan der ske sociale misforståelser, som for eksempel flertalsmisforståelser. (se 4.4 Social pejling). Seks ud af de syv informanter mener, at de tit ser uopmærksomhed i trafikken. Ses der på forekomstundersøgelsen er dette dog ikke helt rigtigt, da der reelt kun er 4,3 % der er uopmærksomme. Der kan således være tale om selektiv perception, når informanterne fortæller, at de tit ser uopmærksomme bilister. Dette leder dem til en flertalsmisforståelse, så de tror der er flere uopmærksomme bilister end der reelt er. Til gengæld har de en nogenlunde social overensstemmelse mellem hvad der laves mest, når folk er uopmærksomme. De informanterne nævner at de hyppigst ser, er indtagelse af mad og drikke, samt brug af håndholdt telefon. Dette stemmer overens med fund fra både forekomstundersøgelsen og spørgeskemaet, da disse to ligger relativt højt. Det er dog ikke de to der ligger højest og derfor er der måske mest tale om en social overdrivelse mere end en social overensstemmelse. De opfatter således, at det sker mere end det gør, men ikke nok til at det kan kaldes en flertalsmisforståelse, da deres opfattelse stadig ligger nogenlunde tæt på realiteten. Derfor kunne det være gavnligt, at oplyse bilister om, hvor lidt der faktisk er uopmærksomme, således at man fjerner flertalsmisforståelsen og den sociale overdrivelse. Disse to former for misforståelser kan nemlig få den enkelte bilist til at tro at "alle" gør det, og at det dermed også er acceptabelt, at de selv gør det. De ville altså gennem flertalsmisforståelsen og den sociale overdrivelse kunne bruge neutraliseringsteknikken benægtelse af skade, fordi at der ikke sker noget ved det hvis alle gør det.

Diskussionen fra del 2 om erfarne bilister må mere end uerfarne kan også bunde i sociale misforståelser. Dette er fordi misforståelsen opstår på baggrund af en generalisering ud fra bilisten selv, og dennes opfattelse af egne kørselsevner. Alle informanter anser sig selv som erfarne bilister og projekterer i høj grad deres egne evner over på, hvad de mener andre erfarne bilister kan håndtere. Dog mener nogle af dem, at uerfarne bilister ikke ville kunne håndtere de samme ting som

dem selv. Oskar, Olav og Ole er alle klar over, at der ikke burde være forskel på, hvad erfarne og uerfarne bilister må lave, da man godt kan overvurdere sine egne evner selv som erfaren bilist. Ole snakker ligeledes om, at unge bilister, specielt unge mænd, overvurderer deres egne evner i forhold til, hvad de magter i trafikken, fordi de er lidt "fanden i voldske" (Bilag 10). Dette kan dog også tænkes at være en projektering, da Ole beskriver, at han selv var lidt overmodig i trafikken da han var ung. Hans egne erfaringer, som ung mand i trafikken samt kendskab til unge gennem sit arbejde, bliver således overført til, hvordan han tror unge mænd er i trafikken i dag. Han laver således en generalisering ud fra sig selv og sit arbejde og antager, at andre gør det samme som han gjorde i sine unge dage. Sættes dette sammen med fundene fra aktindsigten i forhold til, hvilke aldersgrupper, der er sigtet mest, passer Oles antagelse ikke helt. I aktindsigten er det nemlig mænd i 40-49-års alderen, der oftest er blevet sigtet for brug af håndholdt mobiltelefon (se figur 8). Oles antagelse om kønnet i forhold til denne ene type uopmærksomhed er dermed rigtig nok, men hans opfattelse af aldersintervallet er ikke. Man kan derfor sige, at der er en nogenlunde social overensstemmelse mellem hans opfattelse af køn og uopmærksomhed, men en flertalsmisforståelse i forhold til unge bilister. Det at der ikke er fuldstændig social overensstemmelse mellem Oles opfattelse og aktindsigten, kan forklares med, at Ole ikke udelukkende fokuserer på brug af håndholdt mobiltelefon, men også inkluderer andre færdselsforseelser.

Ser man på, hvad der er acceptabelt at gøre i trafikken kommer mange informanter ind på, at det afhænger af vejens forløb og trafiktæthed. Det hænger således igen sammen med erfaring fordi man skal kunne gennemskue, hvor meget uopmærksomhedshandlingen påvirker den omkringliggende trafik. Eksemplet med den lige landevej med let trafik, tages op af et par af informanterne. De mener, at det er mere acceptabelt at være uopmærksom på en sådan strækning end inde i byen. Informanterne kan dog hurtigt blive enige om, at hvis der er noget der er uacceptabelt i trafikken, så er det at benytte håndholdt mobil, sms'e og læse papirer. Ydermere ses der også en tendens til, at den visuelle distraktion anses for, at være mere uacceptabel end den motoriske. For eksempel mener Olivia, at det er okay at drikke kaffe eller spise med den ene hånd (motorisk distraktion), så længe man holder øjnene på vejen og ikke kigger væk (visuel distraktion). Når Ofelia taler om, at det er uacceptabelt at bruge sin mobil, siger hun også direkte, at det er det at "kigge på sin telefon", der ikke er acceptabelt (bilag 8). Dette indikerer ligeledes, at det er den visuelle distraktion ved brug af

mobiltelefon, som hun er mest imod. Denne holdning kan måske også forklare, at det primært er motorisk distraktion, der er observeret mest af i forekomstundersøgelsen. Folk er derfor mere påpasselige med, at holde øjnene på vejen end de er med at holde hænderne på rattet.

Hvis bilister har en flertalsmisforståelse i forbindelse med en given uopmærksomhedshandling, kan de vurdere, at det også er acceptabelt for dem at udføre handlingen. Flertalsmisforståelser kan derfor være medvirkende til, at flere bilister vil være mere tilbøjelige til at udføre uopmærksomhedshandlinger. Ud fra et forebyggelsesperspektiv, skal de sociale misforståelser således bekæmpes. Dette kan gøres ved, at konfrontere bilisterne med de faktiske tal, og dermed få et retvisende billede af omfanget af uopmærksomhed i trafikken. Med dette tilstræber man social overensstemmelse, således at bilister opnår en fælles forståelse af hvad der er acceptabelt.

8.0 Konklusion

Vores problemformulering lyder: *Hvad er omfanget af uopmærksomhed i trafikken? Hvad er bilisternes argumentation for deres uopmærksomhed og hvilke tiltag kan mindske uopmærksomhed?*

Grundlæggende har vores undersøgelse vist, at uopmærksomhed er et komplekst fænomen, hvor der ikke nødvendigvis er én type bilist eller handling der udgør den typiske uopmærksomhed. Yderligere har den vist, at uopmærksomhed er en meget subjektiv ting, hvor de fleste kan være enige om, at lovgivningen giver et godt præg om, hvad der er acceptabelt. Bilister har en tendens til at glemme, at uopmærksomhedshandlinger, som ikke er en del af lovgivningen også kan være distraherende, såsom at indtagelse mad og drikke også udgør en risikofaktor.

Der er dog nogle grupper, der skiller sig mere ud i forhold til uopmærksomhedshandlinger end andre. Gennemsnitligt laver bilister fem forskellige uopmærksomhedshandlinger, hvis det tages ud fra spørgeskemaet. Når der ses på forekomstundersøgelsen, er det specifikt 7,51 % af de observerede lastbiler uopmærksomme, mens dette gælder 7,50 % af varebilerne og 3,8 % af personbilerne. Der er således en tendens til, at tungere bilister er mere uopmærksomme. Den arbejdsrelaterede kørsel virker derfor til, at indeholde flere uopmærksomhedshandlinger end den private kørsel. Dette kan hænge sammen med den rutine som oparbejdes gennem, at de dagligt færdes på vejene og dermed føler at have mere overskud. Rutineaktivitet har derfor været en afgørende faktor til, at forstå uopmærksomhed i forhold til den arbejdsrelaterede kørsel. Ses der på køn og alder, er det ifølge aktindsigten de 30-49 årige mænd, der er sigtet mest for brug af mobiltelefoner.

Den uopmærksomhedstype, der fylder mest i trafikken er den motoriske distraktion. Dette ses mest i form af rygning, at spise og drikke, samt indstilling af radio, GPS og andre af bilens funktioner. Det vil sige, at de typiske uopmærksomhedshandlinger ikke kan sanktioneres imod, og derfor er det ikke alle bilister, der er klar over den risiko, der er forbundet med disse handlinger. Af handlinger der kan sanktioneres imod, er det brug af håndholdt mobil, der ses mest. I forbindelse med dette skal det dog pointeres, at opdagelsesrisikoen i forhold til at blive sanktioneret er meget lille. Dette kan også have

indvirkning på, at bilisterne føler at det er mindre risikofyldt at udføre disse handlinger, da de ikke oplever en konsekvens.

Der ses også en tendens til, at hvis der ikke opleves en konsekvens ved, at udføre de mere alvorlige uopmærksomhedshandlinger, overføres denne oplevelse til de mindre alvorlige. Bilisten får således en opfattelse af, at de sagtens kan udføre disse handlinger uden, at der sker noget ved det. Dette ses også ved, at de typiske undskyldninger for at udføre handlingerne er, at bilisterne ikke ser noget problem i det eller at det var vigtigt og ikke kunne vente. Tidligere forskning har vist, at det er telefonsamtalen i sig selv, der er mest distraherende. I interviewene og spørgeskemaet, ses der dog en tendens til, at der skelnes imellem håndholdt og håndfri mobiltelefon i forhold til, hvor meget informanterne og respondenterne mener, at de distraherer. Den håndholdte mobiltelefon anses i højere grad end den håndfri mobiltelefon for, at være forstyrrende for kørslen. Dermed anser bilisterne umiddelbart den motoriske distraktion for, at være af mere alvorlig karakter end den kognitive, enten på baggrund af manglende viden omkring risikoen ved den kognitive distraktion eller fordi de bagatelliserer det.

Trafikkampagner skal være mere fokuserede, således at bilister kan relatere til dem. Hvis kampagnerne indeholder for mange eller for omfattende metaforer, kan de virke urealistiske, da nogle bilister ser dem meget bogstaveligt. Ud fra vores data ses der umiddelbart en tendens til en generel holdning angående, at kampagner ikke har den ønskede effekt, da bilisterne ikke tager dem til sig. Hvis bilisterne ikke kan forestille sig at være i den afbillede situation, kan de tænke, at det ikke vil ske for dem, fordi at kampagnen virker for overdrevet. Yderligere kan vi se en tendens til, at bilister, der netop kan se selv i den afbillede situation, i højere grad påvirkes af kampagnen og derved tager informationen med sig ud i trafikken. Når politiet laver kampagneuger med en bestemt overtrædelse som fokus, såsom uopmærksomhedsugen i uge 6, bør de være kommunikative i deres udmeldinger. Her tænkes der på, at de skal forklare og argumentere for, hvorfor de har fokus på de former for uopmærksomhed som de har, samt hvorfor dette er vigtigt og hvilken effekt denne uopmærksomhed kan have på den enkelte bilist.

Gennem vores empiri har vi set en tendens til, at informanterne og respondenterne har en flertalsmisforståelse i forhold til deres opfattelse af omfanget af uopmærksomhed i trafikken. Dette

ses ved, at de siger, at de tit ser uopmærksomme bilister, mens forekomstundersøgelsen kun finder, at der er tale om 4,3 %. For at mindske uopmærksomheden, bør man derfor, ifølge social pejling, bekæmpe flertalsmisforståelsen, hvilket kan gøres igennem trafik kampagner. Formålet med kampagnerne skal være, at oplyse bilister om reelle tal forbundet med det faktiske omfang af uopmærksomhed. De reelle tal skal oplyse om den gældende risiko ved flere former for uopmærksomhedshandlinger og distraktionstyper. Vi har dog gennem vores empiri fundet, at de enkelte tiltag ikke har en effekt på alle bilister, da bilister påvirkes i forskellig grad af forskellige tiltag. Dette skyldes, at bilister, ud fra neutraliseringsteknikker, anvender forskellige undskyldninger og retfærdiggørelser for deres handlinger. Det er således forskelligt om de erkender skaden eller tager ansvar for deres handlinger. Derfor skal der tages flere forskellige initiativer i brug, for at ramme bredere. Disse initiativer kan være i form af rumlestribes, ændring af vejens udformning, højere bødestraf, klip i kørekortet og kampagner. Nogle kampagner skal fokusere på, at oplyse om risiko og skaden ved uopmærksomhedshandlinger, således at det ikke kun er handlinger, der kan sanktioneres imod, der anses som risikofyldte. Formålet med andre kampagner skal være, at få bilisten til at tage ansvar for sine handlinger. Når bilisterne oplever, at blive afskrækket af kampagner, vil det samtidig begrænse deres muligheder for, at kunne neutralisere deres handlinger. De vil derfor i større omfang, gennem restriktiv afskrækkelse, være tvunget til, at tage stilling til sine omgivelser, således at de minimerer og tilpasser deres uopmærksomhedsadfærd. Bilisterne ændrer dermed deres vaner og rutiner gennem erkendelse af skaden og påtagelse af ansvar. Ud fra rutineaktivitetsteori bliver de således deres egne kompetente vogtere.

9.0 Bibliografi

- Balvig, F., & Holmberg, L. (2014). *Flamingoeffekten*. København: Jurist- og Økonomforbundets Forlag.
- Berthelsen, C. (2. Februar 2018). *Politiet vil stoppe uopmærksomme bilister*. Hentet 1. Juni 2018 fra
Politi.dk: <https://www.politi.dk/da/aktuelt/presse/Presserum/#/pressreleases/politi-vil-stoppe-uopmaerksomme-bilister-2402041>
- Birkler, J. (2013). *Videnskabsteori: En grundbog*. København: Munksgaard.
- Brinkmann, S., & Tanggaard, L. (2010). *Kvalitative Metoder* (1. Udgave, 2. Oplæg udg.). København: Hans Reitzels Forlag.
- Bryman, A. (2012). *Social Research Methods* (4. udg.). Oxford University Press.
- Charlton, S. G. (Januar 2009). Driving while conversing: Cell phones that distract and passengers who react. *Accident Analysis and Prevention*, s. 160-173.
- Cohen, L. E., & Felson, M. (2014). Routine Activity Theory. I F. T. Cullen, R. Agnew, & P. Wilcox, *Criminological Theory: Past to Present* (Fifth Edition udg., s. 469-479). Oxford University Press.
- Cullen, F. T., Agnew, R., & Wilcox, P. (2014). *Criminological Theory: Past to Present* (Fifth Edition udg.). Oxford University Press.
- Danmarks Statistik Transport. (2010). *Definition vedrørende transportstatistik 2010*. Danmarks Statistik.
- De Vaus, D. (2014). *Surveys in Social Research* (Sixth Edition udg.). New York: Routledge.
- Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (8. Marts 2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, Vol. 113 No. 10, 2636–2641.
- Drews, F. A., Yazdani, H., Godfrey, C. N., Cooper, J. M., & Strayer, D. L. (Oktober 2009). Text Messaging During Simulated Driving. *Human Factors*, s. 762-770.
- DTU Transport. (2014). *Transportvaneundersøgelsen - Transporten fordelt på køn*. Lyngby: Institut for Transport.
- Elmholdt, C. (2006). Cyberspace alternativer til ansigt-til-ansigt interviewet. *Tidsskrift for Kvalitativ Metodeudvikling*(41), s. 70-80.
- European Conference of Ministers of Transport. (2006). *Glossary for Transport Statistics 3rd Edition*. OECD Publishing.

- Færdselssikkerhedskommissionen. (2013). *Hver ulykke er én for meget - et fælles ansvar (Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020)*. Færdselssikkerhedskommissionen.
- Gold, R. L. (Marts 1958). Roles in Sociological Field Observations. *Social Forces*, s. 217-223.
- Greibe, P., & Hemdorff, S. (2001). *Håndbog i trafiksikkerhedsberegninger - Brug af uheldsmodeller og andre vurderingsmetoder (Rapport 220)*. København: Vejdirektoratet.
- Haque, M. M., & Washington, S. (Januar 2014). A parametric duration model of the reaction times of drivers distracted by mobile phone conversations. *Accident Analysis and Prevention*, s. 42-53.
- Hels, T. (2017). *Forekomst af Distraktion 2017*. Glostrup: Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter.
- Hels, T., & Møller, M. (Marts 2010). Distraktion og Trafiksikkerhed. *Trafik og Veje*, s. 23-25.
- Hosking, S. G., Young, K. L., & Regan, M. A. (August 2009). The Effects of Text Messaging on Young Drivers. *Human Factors*, s. 582-592.
- Klauer, S. G., Guo, F., Simons-Morton, B. G., Ouimet, M. C., Lee, S. E., & Dingus, T. A. (2014). Distracted Driving and Risk of Road Crashes among Novice and Experienced Drivers. *The New England Journal of Medicine*, 54-59.
- Kristiansen, S., & Kroghstrup, H. K. (2012). *Deltagende Observation - Introduktion til en forskningsmetodik* (Syvende Oplæg udg.). København: Hans Reitzels Forlag.
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2009). *Interview - Introduktion til et håndværk* (2. Udgave udg.). København: Hans Reitzels Forlag.
- Larsen, C. W. (24. Januar 2018). *Vær's'go: En kampagne, der virker*. Hentet 3. Juni 2018 fra Dansk Markedsføring: <http://markedsforing.dk/artikler/kampagner/v-rs-go-en-kampagne-der-virker>
- Larsen, J. B., & Henriksen, M. (19. Januar 2018). *Mobilsnak og sms i bilen skal koste et klip i kørekortet*. Hentet 2. Juni 2018 fra Dr.dk: <https://www.dr.dk/nyheder/politik/mobilsnak-og-sms-i-bilen-skal-koste-et-klip-i-koerekortet>
- Maruna, S., & Copes, H. (2005). *What Have We Learned from Five Decades of Neutralization Research?* University of Chicago Press.
- Moeller, K., Copes, H., & Hochstetler, A. (7. April 2016). Advancing Restrictive Deterrence: Qualitative Meta-Synthesis. *Journal of Criminal Justice*, s. 82-93.
- Møller, M. (2016). *Distraktion og bilkørsel*. Lyngby: Technical University of Denmark.

- Patten, C., Ceci, R., Malmström, T., & Rehnberg, K. (2003). *Mobiltelefonerande i trafiken (Vägverkets utredning om användning av mobiltelefoner och andra IT-system under körning)*. Borlänge: Vägverket.
- Plano, C. V. (4. Maj 2017). Mixed Methods Research. *The Journal of Positive Psychology*, s. 305-306.
- Politi. (2017). *National Strategisk Analyse 2017*. Glostrup: Rigspolitiet.
- Poulsen, J. N. (2012). *Transportvaneundersøgelsen - Faktaark om transport og alder i Danmark*. Lyngby: Technical University of Denmark.
- Ranney, T. A., Mazzae, E., Garrott, R., & Goodman, M. J. (2000). *NHTSA Driver Distraction Research: Past, Present, and Future*. NHTSA.
- Rigspolitiet. (2016). *National Operativ Strategi - Politiets Færdselsindsats*. Glostrup: Rigspolitiet.
- Riis, O. (2005). *Samfundsvidenskab i Praksis: Introduktion til anvendt metode*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Rådet for Sikker Trafik. (12. September 2016). *Mange bilister erkender uopmærksomhed*. Hentet fra Rådet for Sikker Trafik: <https://www.sikkertrafik.dk/presse/pressemeddelelser/mange-bilister-erkender-uopmaerksomhed>
- Rådet for Sikker Trafik. (30. Maj 2018). *Kør bil, når du kører bil*. Hentet fra Rådet for Sikker Trafik: <https://www.sikkertrafik.dk/raad-og-viden/i-bil/uopmaerksomhed>
- Sagberg, F., & Sundfør, H. B. (2016). *Uopmærksomhet bak rattet: Omfang, konsekvenser og tiltak*. Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Stavrinos, D., Jones, J. L., Garner, A. A., Griffin, R., Franklin, C. A., Ball, D., . . . Fine, P. R. (December 2013). Impact of distracted driving on safety and traffic flow. *Accident Analysis and Prevention*, s. 63-70.
- Sykes, G. M., & Matza, D. (2014). Techniques of Neutralization. I F. T. Cullen, R. Agnew, & P. Wilcox, *Criminological Theory: Past to Present* (Fifth Edition udg., s. 221-228). Oxford University Press.
- Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. (5. Januar 2017). *Færdselsloven*. Hentet fra Retsinformation: <https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=185819>
- Troglaur, T., Møller, M., & Hels, T. (2010). *Distraction i forbindelse med bilkørsel*. Lyngby: Technical University of Denmark.
- Törnros, J. E., & Bolling, A. K. (September 2005). Mobile phone use—Effects of handheld and handsfree phones on driving performance. *Accident Analysis and Prevention*, s. 902-909.

Gruppe 05
10. Semester
Juni 2018

Wengraf, T. (2001). Interview Facts. I T. Wengraf, *Qualitative Research Interviewing* (s. 2-16). London:
SAGE Publications.