



En kvalitativ studie av begrunnelser for fartsvalg

Guro Berge

Truls Vaa

ISSN 0802-0175

ISBN 82-480-0359-0

Oslo, juni 2003

Tittel: Følelse av fart. En kvalitativ studie av
begrunnelser for fartsvalg

Forfatter(e): Guro Berge; Truls Vaa;

TØI rapport 660/2003
Oslo, 2003-06
24 sider
82-480-0359-0

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Norges forskningsråd, Samferdselsdepartementet,
Vegdirektoratet, Transportøkonomisk institutt

Prosjekt: 2347 SIP Føreratferdsmodeller

Prosjektleder: Truls Vaa

Kvalitetsansvarlig: Rune Elvik

Emneord:

Trafikksikkerhet; fart; følelser; fokusgrupper;
føreratferd;

Sammendrag:

Det fins lite kunnskap om hvordan bilførerne selv
bevisst tenker og med egne ord formulerer sitt valg av
kjørefart. Styres fartsvalget av bevisste vurderinger,
vaner eller forhold som må tillegges det ubevisste?
Formålet med undersøkelsen har vært å få bilførere til
å reflektere rundt slike spørsmål. Det ble valgt å
bruke en kvalitativ metode, fokusgrupper, for dette
formålet. Fire grupper ble benyttet: 1) Fem
ungdommer mellom 18 og 20 år 2) Åtte menn mellom
23 og 47 år 3) Sju kvinner mellom 23 og 42 år og 4) Ni
pensjonister mellom 63 og 83 år. Analysen av
fokusgruppene viser et mangfold av begrunnelser.
Rapporten er strukturert etter begrunnelser knyttet til
fysiske forhold, samspillet med andre trafikanter,
føreren selv og til samfunnet generelt, det vil her si
holdning til fartsgrenser og begrunnelser knyttet til
lovlydighet.

Title: Feeling of speed: A qualitative study of reasons
for speed choices

Author(s): Guro Berge; Truls Vaa;

TØI report 660/2003
Oslo: 2003-06
24 pages
82-480-0359-0

ISSN 0808-1190

Financed by:

Norwegian Research Council, Ministry of Transport &
Communications, Norwegian Public Roads Administration,
Institute of Transport Economics

Project: 2347 SIP Driver behaviour models

Project manager: Truls Vaa

Quality manager: Rune Elvik

Key words:

Traffic safety; speed; feelings; focus groups; driver
behaviour;

Summary:

Little knowledge exist regarding what drivers think and
how they state their choice of driving speed. Is the choice
governed by conscious appraisals, habits or unconscious
processes? The objective of the study was to make drivers
reflect around such questions. A qualitative method, focus
groups, was chosen. Four groups were selected: 1) Five
adolescents 18-20 years of age 2) Eight men 23-47 years
3) Seven women 23-42 years 4) Nine elderly drivers 63-83
years of age. The analysis of the focus groups shows a
variety of reasons. The report is structured according to
reasons linked to physical factors, interaction with other
road users, to the driver and to the society in general, i.e.
attitudes towards speed limits and reasons linked to the
respect for the law.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90
Pris kr 100

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90
Price NOK 100

Bilen er en tidsmaskin. Foran ligger framtiden, bak ligger fortiden. Bilen er nåtid. Er nåtiden kjedelig og går for sakte - trykker man bare på gasspedalen. (Kevin Costner som Heynes i "A perfect world". Regi: Clint Eastwood).

Forord

Forståelse av hva som påvirker føreres atferd er en viktig forutsetning for å utvikle effektive trafikk-sikkerhetstiltak. I 1998 – 2002/2003 ble det derfor gjennomført et Strategisk instituttprogram (SIP) om Føreratferdsmodeller under Norges forskningsråd finansiert av Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet. SIPens hovedformål har vært å øke forståelsen og gi bedre prediksjoner av bilføreres atferd, gjennom å utvikle en helhetlig modell som samler og systematiserer ulike påvirkningsfaktorer. SIPen fokuserer på føreres fartsvalg, da nettopp fart er en nøkkelfaktor når det gjelder ulykker og konsekvenser av disse. Arbeidet innenfor SIPen omfatter både litteraturstudier, teoretiske diskusjoner og empiriske studier innenfor eller i tilknytning til SIPen, og en syntese i form av en samlet modell vil bli presentert i en sluttrapport. Tidligere utgitte rapporter er:

1. *Utvikling av en modell for bilføreres atferd. Innledende arbeider* (Vaa, T; Berge, G; Glad, A; Sagberg, F (2000). TØI rapport 503/2000 (rapport 1)).
2. *Faktorer som påvirker fartsvalg. Litteraturstudier og hypoteser.* (Glad, A; Sagberg, F; Bjørnskau, T; Vaa, T; Berge, G (2002): TØI rapport 601/2002 (rapport 2))
3. *Fart, følelser og risiko: Drøfting av indre mekanismer ved bilføreres fartsvalg.* (Vaa, T; Bjørnskau, T (2002). TØI rapport 607/2002. (rapport 3)).

Den foreliggende rapport er den 4. i rekken fra SIP Føreratferdsmodeller og inneholder resultater fra en empirisk undersøkelse der en bruker en kvalitativ metode, fokusgrupper, for å fremskaffe data. De kvalitative metodenes mål er å klarlegge aspekter som fanger inn det sentrale, *det kvalitative*, ved et fenomen. Temaet her er føreres fartsvalg, og erfaringer, tanker og følelser knyttet til dette. Formålet med undersøkelsen har vært å belyse hva slags grunner bilførere har i sitt valg av kjørefart. Én viktig begrunnelse for å bruke en kvalitativ metode er at den i sterkere grad kan generere hypoteser enn det en kvantitativ metode vil kunne gjøre. Hypoteser ble basert på denne undersøkelsen er tidligere beskrevet i rapport 2 fra SIP Føreratferdsmodeller.

Forsker Guro Berge har vært prosjektleder for den kvalitative studien. Hun har vært den drivende kraft gjennom hele forskningsprosessen, fra idé, drøfting og utvikling av det metodiske opplegg, valg av grupper, analyse og strukturering av datamaterialet, til utarbeidelse av den foreliggende rapport. Truls Vaa har bidratt ved gjennomføring av undersøkelsen og ved rapportskrivning. Avdelingsleder Marika Kolbenstvedt har bidratt med viktige synspunkter og kommentarer. SIPens referansegruppe har også bidratt med kommentarer underveis. Referansegruppen har følgende medlemmer:

- Forskningsleder Nils Petter Gregersen, VTI
- Seniorforsker Dagfinn Moe, SINTEF
- Rådgiver Even Mortensen, Samferdselsdepartementet
- Senioringeniør Richard Muskaug, Vegdirektoratet
- Førsteamanuensis Geir Overskeid, Universitetet i Oslo
- Rådgiver Per Helge Tvetter, Samferdselsdepartementet

Den praktiske gjennomføringen av fokusgruppene har vært ledet av seniorrådgiver Sunneva Kilsti ved Norsk Gallup Institutt. Rune Elvik har kvalitetssikret rapporten. Avdelingssekretær Trude Rømning har sørget for utforming og layout.

Oslo, juni 2003
Transportøkonomisk institutt

Sønneve Ølnes
Fung. instituttsjef

Rune Elvik
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

1 Innledning	1
1.1 Motiver og motivasjon	1
1.2 Ideell fart og den beste følelsen	1
1.3 Metodisk innfallsvinkel	2
1.4 Rapporten	2
2 Fysiske forhold	3
2.1 Veiutforming	3
2.2 Føreforhold.....	4
2.3 Siktforhold og mørke	4
2.4 Tettbygde strøk	5
2.5 Bilen	5
3 Samspill med andre mennesker	7
3.1 Andre i bilen	7
3.2 Samspillet i trafikken	9
4 Føreren	11
4.1 Å ha det travelt	11
4.2 Fartsfølelse	12
4.3 Mestring	13
4.4 Sinnsstemning.....	14
5 Samfunnet	15
5.1 Kultur.....	15
5.2 Lovlydighet.....	15
6 Om gruppene	17
7 Oppsummering	18
Referanser	19
Vedlegg fokusgrupper – metodisk opplegg	21

Sammendrag:

Følelse av fart

En kvalitativ studie av begrunnelser for fartsvalg

Formålet med undersøkelsen har vært å belyse hva slags grunner bilførere har i sitt valg av kjørefart. Vi var opptatt av i hvilken grad fartsvalget er reflektert og bevisst, hvilke faktorer som virker inn på fartsvalget, det ubevisstes rolle, og om det eksisterer noe som kan kalles "den beste følelsen" ved valg av fart. Det ble valgt å bruke fokusgrupper til å belyse disse problemstillingene. En viktig begrunnelse for å bruke en kvalitativ metode var å få fram kunnskap om hva bilførerne selv tenker om sitt fartsvalg. Bruk av fokusgrupper er i en slik situasjon egnet for å kunne generere hypoteser for senere empiriske undersøkelser. Fire grupper ble benyttet. De var sammensatt på følgende måte:

- 1) Ungdom mellom 18 og 20 år. Én gutt og fire jenter
- 2) Åtte menn mellom 23 og 47 år
- 3) Sju kvinner mellom 23 og 42 år
- 4) Pensjonister mellom 63 og 83 år. Fem kvinner og fire menn

Analysen av fokusgruppene viser et mangfold av begrunnelser for fartsvalg. Et viktig knippe av begrunnelser er knyttet til *fysiske forhold* som vei- og føreforhold, siktforhold, spesielle forhold i tettbygde strøk, og selve bilen en kjører. Et annet knippe av begrunnelser er relatert til *samsillet med andre mennesker*, både passasjerer i bilen og trafikanter ute i trafikken. Et tredje knippe kan kobles til *føreren selv*, som fartsfølelsen den enkelte har, til mestring og til sinnsstemning. *Samfunnet* trekkes også fram som et eget område. Det vil her si fartsgrensene og begrunnelser knyttet til lovlydighet. Rapporten er strukturert etter disse fire knipper av begrunnelser.

Det er forholdsvis få ganger gruppedeltakerne gir eksplisitt uttrykk for å søke etter "den beste følelsen", men flere gir klart uttrykk for hva som gir ubehag. Forholdet til fartsgrenser illustrerer dette: God veistandard og lav fartsgrænse er en vanskelig kombinasjon, flere gir uttrykk for at det er kjedelig og søvndyssende, og gir konkrete eksempler på dette. Å kjøre i 80 når køen ellers går i 90, oppleves også som farlig fordi man til stadighet blir forbi kjørt. Bedre da å følge køen selv om fartsgrænsen brytes. Noen 'overprøver' fartsgrænsene. De er observante og leter etter begrunnelser for en gitt fartsgrænse hvis de selv synes denne er satt for lavt ut fra veistandard og trafikkmengde. Finner de ingen god begrunnelse så brytes fartsgrænsen. Flere gir uttrykk for at de ikke klarer å kjøre så sakte som fartsgrænsen krever: "Jeg klarer ikke for det er ingenting som sier meg at jeg skal kjøre sakte". Mange skiller imidlertid skarpt mellom i og utenfor tettbygde strøk og gir klart uttrykk for at man må holde fartsgrænsen der hvor man må regne med å møte myke trafikanter. Passasjerer og særlig det å ha barn i bilen fører til at man kjører saktere enn når man kjører alene. Her understrekes betydningen av å ha ansvar for andres liv og helse. Å kjøre sakte og følge reglene er noe man er mer avslappet på hvis man er alene og "bare har ansvar for seg selv".

Det er flere som gir uttrykk for at det er vanskelig "å holde igjen", legge bånd på seg når det gjelder fart: Én knytter det til bilens egenskaper, men flere knytter det til sin egen personlighet og at man har problemer med å kontrollere seg selv. De vet at de kjører for fort og de fordømmer sine handlinger, men det er som om de ikke kan la det være. Det er sterke emosjonelle krefter som synes å være i sving hos enkelte. Fart "... gir en veldig god følelse". Faktisk er det kvinnene blant gruppedeltakerne som gir sterkest uttrykk for dette. Mennenes forhold til (høy) fart er snarere det motsatte, men man kan ikke generalisere ut fra et så lite materiale.

1 Innledning

Fart og overskridelse av fartsgrensene er viktige risikofaktorer i veitrafikken. Spørsmålet om hvordan man kan sikre at bilførerne holder ønsket fart er sentralt. For å utvikle effektive tiltak trengs kunnskap om hvordan bilførerne tenker og føler og hvilke motiver som ligger bak deres fartsvalg.

1.1 Motiver og motivasjon

Innen forskning om føreres atferd er begrepene motiver og motivasjon ofte brukt. Begrepene viser til det som ligger til grunn for en gitt handling eller handlingens årsak.

Begrepet *motiv* er et *objektiverende* begrep – det vil si et begrep som utenforstående observatører bruker om andre menneskers atferd heller enn et begrep som mennesker bruker om seg selv, som subjekt (Vaa et al 2000). Vi sier snarere at *vi tenker* eller *vi føler*.

Det er et klart behov for å utvikle en bedre forståelse av det subjektivt opplevde fartsvalg. Spesielt viktig er det å fylle begrepet *motiv* med et kognitivt og emosjonelt innhold: Hva tenker føreren om sin egen atferd og om begrunnelser for sine handlinger i trafikk? Hvilket emosjonelt innhold kan knyttes til førerens handlinger?

Vaa gjennomgår definisjoner av begrepet *motiver* og knytter det til *emosjoner* (Vaa et al 2003). Han gjør en teoretisk analyse av *emosjoner* og drøfter dette i forhold til generelle handlinger i trafikken. I denne rapporten er fokus rettet mot en spesiell handling, nemlig fartsvalg. Rapporten presenterer en empirisk studie av begrunnelser for fartsvalg med utgangspunkt i førerens perspektiv og forståelse av seg selv.

1.2 Ideell fart og den beste følelsen

Ut fra et instrumentelt synspunkt er det rimelig å anta at trafikanter ønsker å komme rimelig raskt fra et sted til et annet. Bjørnskau (1994) mener det er snakk om å finne *sin egen behagelige kjørefart*, noe som er knyttet til kjøre glede. Han bruker Baudrillard's (1988) beskrivelse av bilkjøring i USA som illustrasjon:

”Å rykke fra uten anstrengelse, lydløst sluke rommet, gli fremover uten risting (veiene og motorveienes profil er enestående, slik den trinnløse mekanikk er det), bremse mykt hvor hurtig som helst, flyte fremover som på ei luftpute uten lenger å ofre en tanke på det som kommer imot eller drar forbi ..”

Når Vaa trekker inn *emosjoner* knyttet til bilkjøring, går han lenger enn dette ved å si at føreren søker å oppnå den *beste følelsen*. Et slikt mål er ikke nødvendigvis bevisst reflektert, men kan forstås som et resultat av sansesensory apparatets kontinuerlige (ubeviste) registrering av kroppens tilstand og der organismen søker etter å være i en funksjonell balanse (Damasio 1994).

På det bevisste plan kan et valg om å søke den beste følelsen betegnes som ”å gjennomføre et følelsesregnskap”. I dette regnskapet inngår motiverende faktorer, dvs nytte og kostnader ved et gitt valg av handling. Det som skjer er *en sammenholdning av mulige handlingsalternativer*, eller scenarier, og konsekvenser av disse (Vaa m fl 2000). Vi veier disse alternativer mot hverandre og treffer et valg som realiserer *den beste følelsen*.

Én hypotese er at alle bilførere har en 'ideell fart' som gir dem den 'beste følelsen'. En annen hypotese er at vi er ulike mht hva vi vil anse som "den beste følelsen" når vi kjører bil, en tredje at handlingen er avhengig av hvilken situasjon vi er i. Målsetningen med studien er å se nærmere på dette ved å prøve å beskrive aspekter ved hva som kan karakteriseres som *ideell fart*, og forutsetninger for *den beste følelsen knyttet til fartsvalg*.

1.3 Metodisk innfallsvinkel

Vi vet en hel del om begrunnelser for fartsvalg fra kvantitative undersøkelser (Nordisk Ministerråd 1996; Glad m fl 2002). Disse begrunnelsene er gjerne knyttet til motiver som framkommelighet, sikkerhet, lovlydighet og økonomi. Motivene kan også være knyttet til konformitet, kjøre glede, sosial aksept, spenning, naturopplevelser, aggresjon, mestring og miljøhensyn. Vi er imidlertid lite kjent med hvordan folk formulerer seg i forhold til disse motivene; hvilke ord og begreper de benytter. Det er også uklart om de motivene vi kjenner fra forskningen er uttømmende, eller om det ligger noen underliggende faktorer bak begrunnelsene. Vi vet heller ikke om, eller på hvilken måte, motivene er knyttet til det som oppleves som "ideell fart" og den "beste følelsen".

Uten å kjenne bredden og kompleksiteten i hva som oppleves som "ideell fart" og hva som kan karakteriseres som den "beste følelsen", er det vanskelig å legge opp til et kvantitativt forskningsdesign. Det er derfor i denne studien valgt en kvalitativ metode for å undersøke problemstillingene.

Ut fra ønsket om å forstå bilføreres egen opplevelse av hva som påvirker deres fartsvalg har vi valgt å bruke fokusgrupper. Denne metoden er godt egnet til å få fram begrepsvariasjoner og gir mulighet for refleksjon rundt fartsvalg. Metoden kan avklare i hvilken grad det er

mulig for den enkelte å rapportere om sine opplevelser og begrunnelser, og eventuelt få fram bredden og nyanser i opplevelsen av den beste følelsen ved fartsvalg.

Det er gjennomført fire fokusgrupper. Disse var sammensatt på følgende måte:

1. Ungdom mellom 18 og 20 år. En gutt og fire jenter.
2. Åtte menn mellom 23 og 47 år
3. Sju kvinner mellom 23 og 42 år
4. Pensjonister mellom 63 og 83 år. Fem kvinner og fire menn.

Ytterligere utvalgs kriterier og begrunnelser for metodevalget er dokumentert i eget vedlegg.

1.4 Rapporten

Analysen av fokusgruppene viser et mangfold av begrunnelser for fartsvalg. Et viktig knippe av begrunnelser er knyttet til *fysiske forhold* som vei- og føreforhold, sikten, spesielle forhold i tettbygde strøk, og selve bilen en kjører.

Et annet knippe av begrunnelser er relatert til *samspillet med andre mennesker*, både passasjerer inne i bilen og trafikanter ute i trafikken. Et tredje knippe kan kobles til *føreren selv*, som fartsfølelsen den enkelte har, til mestring og til sinnsstemning.

Samfunnet trekkes også fram som et eget område, det vil her si fartsgrensene og begrunnelser knyttet til lovlydighet. Rapporten er strukturert etter disse fire knippene av begrunnelser.

En viktig begrunnelse for å bruke en kvalitativ metode er at bruk av fokusgrupper i sterkere grad ville kunne generere hypoteser enn det en kvantitativ metode vil kunne gjøre. Hypoteser er tidligere beskrevet i rapport 2 fra SIPen der tidligere studier er gjennomgått og hypoteser formulert (Glad m fl 2002).

2 Fysiske forhold

2.1 Veiutforming

I intervjuene var veiens standard en viktig begrunnelse for fartsvalg, både for å kjøre fort og for å kjøre sakte.

Mann 63 år: " ... og når du kjører på en god vei, sånn som det er fra Hønefoss og den nye veien over til Bergen, over Valdres, en merker jo ikke at det går i 110, det ruller i vei, hvis du ikke sitter og ser etter."

Kvinne 81: " ... en vei som går ut til Borøya, som ligger utenfor Tvedestrand. Og der står det 70. Det kunne aldri falle meg inn å kjøre i 70 på den veien, den er både svingete og til dels smal. ..."

Flere undersøkelser viser at veiens utforming og veimiljøet er en viktig faktor som påvirker fartsvalg (Glad m fl 2002). Det er også dette som ligger i begrepet designstyrt trafikk; at det går an å planlegge og fysisk legge til rette for en ønsket trafikantferd. Erfaringer viser imidlertid at dette ikke er så lett å få til. Fartsgrenser er derfor et middel samfunnet har til å styre trafikanters atferd.

I følge Trafikksikkerhåndboka (Elvik m fl 1997) fastsettes fartsgrenser ideelt sett som et kompromiss mellom hensynet til framkommelighet for de kjørende og hensynet til sikkerhet og miljø både for de kjørende og andre som ferdes langs veien. En viktig forutsetning for at fartsgrensene skal følges er at folk har tiltro til at fartsgrensene nettopp tar hensyn til disse forholdene på en aktiv og riktig måte. Mange i gruppene uttrykker imidlertid at de synes fartsgrensene er for lave her i landet og begrunnelsene er først og fremst knyttet til veistandarden.

Kvinne 35 år: "Veiene i Norge er såpass bra at de tåler jo egentlig atskillig høyere fart enn de fartsgrenser som er satt."

Jente (1) 18 år: " hvis det er en strekning på 60 og det er veldig fin vei med slakke svinger og nesten ingen utkjøringer, da blir man irritert over at det ikke er 80."

Man ser ingen grunn til at det skal være så lav fartsgrense."

Problemet er at årsaken til ulykkesrisikoen ikke alltid er like klar.

Kvinne 69 år: "Det er jo den spesielle strekningen ved Holmestrand hvor det var så veldig mange ulykker, jeg vet ikke hvorfor. Jeg synes ikke den veien er spesielt vanskelig, men jeg tror kanskje at folk ser ut på sjøen eller blir distraheret av noe, for jeg ser egentlig ikke noen grunn til alle de ulykkene."

For å illustrere poenget med at fartsgrensene ikke er riktig satt, trekkes det fram eksempler.

Kvinne 42 år: "Så synes jeg på en vei jeg vet om, på, der er det 60, og der har jeg spurt, hvorfor i all verden er det 60 der. Og da sier de at de har gått ut fra veikryss. Men det er jo bare avkjørsler til jorder. Det er tull! Der kunne det vært 80."

Kvinne 81 år: "I Vestfold for eksempel. Der er 70 over alt. Man blir jo så trøtt, en blir så sløv når en sitter og kjører i 70 hele tiden. Og det ikke er en bil å se."

Det er særlig på 4-felts motorveier problemet oppleves:

Mann 83 år: "Disse norske motorveiene, de 4-felts, de er jo prosjektert for 120. Og det tåler de fint. (...)"

Kvinne 74 år: "(...), for det har ikke jeg forstått hvorfor det behøver å være 80 der. Jeg synes 90 ..."

Det er ikke nytt at trafikanter ikke skjønner bakgrunnen for fartsgrensene som er satt. I mediene er det mange debatter om dette. Det viser at den enkelte trafikant sjelden beregner sitt fartsvalg ut fra statistiske beregninger for risiko.

2.2 Føreforhold

De viktigste begrunnelsene knyttet til føreforhold er å kjøre sakte når det regner og når det kan være *glatt* vinterstid. Friksjonsforholdene i vegbanen er altså en viktig begrunnelse for fartsvalg.

Kvinne 67 år: "Jeg synes det er helt greit å kjøre i 90 på 4-felts, (men) hvis det bøtter ned da er det i fortreste laget for meg. Er det glatt, er det sleipt, er det tåke-te, alle disse tingene spiller inn for meg."

Selv om flere i gruppene sier at de setter ned farten, er ikke tilpasningen i befolkningen generelt sett tilstrekkelig til å opprettholde sikkerhetsmarginen, siden ulykkesrisikoen øker under slike forhold (Glad m fl 2002). Det viser seg da også at ikke alle i dette utvalget setter ned farten på vinterføre.

Kvinne 42 år: " (Jeg er) forferdelig hard på gassen. Og jeg slakker ikke opp når det er vinterføre. Det går forferdelig fort. Men det har gått bra."

En undersøkelse viser at fartsreduksjoner på vinterføre er størst ved fartsgrense 80 km/t, og er mindre både ved høyere og lavere fartsgrenser (Sakshaug 1986). Det er kanskje på disse strekningene en vil ha mest nytte av å ha variable fartsgrenser.

2.3 Siktforhold og mørke

Siktstrekningen er en viktig variabel for å forklare kjørefart. Å kunne se godt oppleves som vesentlig for å kunne kjøre fort. I en surveyundersøkelse hvor bilførere ble bedt om å vurdere 14 ulike veielementer mht i hvilken grad de trodde disse påvirket kjørefarten, bekrefter dette (Kanellaidis 1995). Faktoranalyse av elementene ga 4 faktorer, hvorav den ene var linjeføring. Siktstrekning var den variabelen som hadde størst betydning for folks vurdering av veiens linjeføring.

I gruppediskusjonene kommer dette til uttrykk både knyttet til værforhold og til tider på døgnet:

Kvinne 41 år: " Er det dårlig lys, kjører jeg automatisk mye saktere. På landeveier med 80 grense, hvis det er stupmørkt, så kjører jeg mye saktere."

Mørket er imidlertid ikke ensbetydende med at en tar det rolig. Lys på bilene gjør at de er lettere å lokalisere i mørke. Kontrasten mellom bilen og omverdenen rundt på dagtid er dårligere enn kontrasten mellom lyset på andre biler og mørket rundt på kvelden.

Gutt 19 år: " Jeg kjører mer forbi når det er mørkt, lettere å se om det kommer biler imot."

For noen er også det å kjøre i mørket knyttet til ren kjøre glede.

Mann 34 år: "..., kjøre i mørket når det er ordentlig fint vær, ha musikk på, det er koselig".

Å kjøre i mørket er spesielt vanskelig for de eldre på grunn av nedsatt synsevne.

Kvinne 67 år: "Jeg trives mindre etter hvert i mørke enn jeg har gjort tidligere. På grunn av synet, jeg har dårligere nattsyn."

Kvinne 66 år: "Det er jeg enig i, jeg er nærsynt, og nærsynte har dårlig nattsyn, så det kjenner jeg. Det går greit der hvor det er lys, men på landevei, der hvor det ikke er lys, det synes jeg er slitsomt."

Tatt i betraktning den betydning som synet har for sikker kjøring, er det bare funnet få sammenhenger mellom synsfunksjoner og ulykker. Dette kan skyldes flere forhold (Shinar og Schreiber 1991). En av disse er at førere med svekkede synsevner kompenserer ved å unngå vanskelige kjøreforhold (Sagberg og Glad, 1999). At noen gjør dette blir bekreftet i analysen.

Kvinne 74 år: "Jeg prøver å unngå å kjøre der hvor det ikke er lys på veiene. Jeg legger opp løpet så jeg slipper det. ..."

Kvinne 81 år: " Den i Holmestrand for eksempel, kjører jeg nå utenom, for jeg synes den er så mørk".

2.4 Tettbygde strøk

En viktig begrunnelse for fartsvalg er redselen for å kjøre på andre trafikanter. I en nordisk undersøkelse (Nordisk Ministerråd 1996) svarte 89 prosent i Norge at de tok hensyn til fotgjengere og syklister i sitt valg av fart gjennom tettsteder. Å ta hensyn til myke trafikanter er også en viktig grunn for fartsvalg som er nevnt i gruppesamtalene i forbindelse med å kjøre i tettbygde strøk.

Mann 45 år: "Så skiller man, i boligområdene der det er 40 og 50 og ned i 30 og sånn – man kjører ikke fortere enn det, men kanskje lavere hvis det er noe som tilsier at du må det. Men på landeveien er det litt lettere å fyre av gårde."

Kvinne 23 år: "Tettbygde strøk; tenker mye på menneskene, barn og dyr." (...) "Jeg velger å kjøre sakte da av frykt for å kjøre på noen og ødelegge noen."

Mann 63 år: "Det synes jeg er på sin plass. Å kjøre sakte i boligstrøk det sier seg selv, at en må være forsiktig da."

Kvinne 67 år: "Jeg liker å være litt i overkant (av fartsgrensen), jeg gjør det. Men jeg har veldig respekt for tettsteder, hvor det virkelig kan oppstå situasjoner, da kan jeg gjerne kjøre i 30. Det gjør meg ingenting."

Til og med i tettbygd strøk oppleves det imidlertid som vanskelig å holde fartsgrensene, hvis trafikken er oversiktlig.

Jente (2) 18 år: "40 på de oversiktlige veiene er vanskelig å overholde. Hele Sognsveien er 40, det er vanskelig, altså. Da kjører du ikke fortere enn 50, men jeg synes ikke det er noe problem å ha 50 på de veiene. Jeg har problemer med å holde 40, selv om jeg ikke har noe ønske om å kjøre i 60. 40 blir for lavt, tross alt."

Kvinne 34 år: "Selv om jeg vet at det er strøk der det bor mye unger og det er skole, så er det vanskelig på kvelden å kjøre i 50, så er jeg oppe i 60 og jeg tenker, nei, dette her er helt feil, men jeg klarer ikke, for det er ingenting som sier meg at nå skal jeg kjøre sakte."

På samme måte som ved tilpasning til føreforhold er ikke tilpasningen til faremomenter i tettbygde strøk generelt sett tilstrekkelig til å unngå ulykker. En undersøkelse som tilsynelatende indikerer manglende tilpasning til fare, dreier seg om registrering av fartsprofiler for biler som nærmet seg et uregulert gangfelt (Várhelyi, 1998). I situasjoner med potensiell konflikt mellom bil og fotgjenger opprettholdt 3 av 4 biler farten eller akselererte, mens bare 1 av 4 saktet farten eller bremsset. Dette indikerer at opprettholdelse eller økning av farten er et signal til fotgjengeren om at bilisten ikke tenker å vike. Bilistens beslutningstaking i slike situasjoner kan beskrives ut fra Fullers TAM-modell (Glad m fl 2002).

2.5 Bilen

En undersøkelse om fart som funksjon av forskjellige egenskaper ved reisen, bilen og eieren, viser en tendens til lavere fart for gamle enn for nye biler (Nilsson 1989). En forklaring kan være at fartsfølelsen er mindre i nye biler, dels pga generelt høyere standard, og sannsynligvis også bedre teknisk stand. Dessuten kan det være en del bilførere som kompenserer med lavere fart fordi bilen er i dårlig stand. Det er også mulig at forskjellene i noen grad kan skyldes systematiske sammenhenger mellom bilens alder og egenskaper hos eieren. (Glad m fl 2002).

At type bil er av betydning for fartsvalget kommer klart fram i gruppesamtalene.

Kvinne 34 år: "... fikk låne bilen til han jeg er sammen med, og han har veldig god bil, jeg skulle hente han på Gardermoen, og jeg satt og kjørte og syntes det var behagelig så kikket jeg på speedometeret - 140! Det var helt utenkelig at jeg skulle finne på å kjøre så fort."

Gutt 19 år: "Kjørte Audi RS2, 350 hester, den var det ikke så lett å holde fartsgrensen med. Ga gass og bilen gikk opp, men du ensa ikke farta på den."

Det er ikke bare ved høye hastigheter det er forskjell på fartsfølelsen i nye og gamle biler.

Også når fartsgrensene er lave i tettbygde strøk oppleves farten forskjellig.

***Jente (2) 18 år:** "Når du kjører i byen med bobla så humper det så vanvittig så det er ikke noen vits i å kjøre fort. På motorvei kjører den like fort som alle andre."*

***Mann 40 år:** "...moderne biler går nesten ikke i 30. Da står de stille. Så hvis du ikke er helt konsentrert hele tiden da, så er du langt over. Der har jeg fått 1500 kr. mange ganger. Forskjellen på 50 og 30 km i timen er som å løpe og stå stille."*

3 Samspill med andre mennesker

Å kjøre bil er et samspill med andre mennesker. Bilkjøringen foregår ikke i et vakuum. Andre mennesker påvirker føreren og kan ha betydning for fartsvalget. Dette gjelder både passasjerer og andre trafikanter ute i trafikkbildet. Her omtales først passasjerenes påvirkning, deretter påvirkningen andre trafikanter har på egen kjøring.

3.1 Andre i bilen

Å ha andre i bilen kan påvirke fartsvalget. Undersøkelser viser at det gjennomsnittlig kjøres med lavere fart når det er passasjerer i bilen (Wasielewski 1984; Sakshaug 1991). For mange av de som var med i gruppesamtalene var det også slik.

Jente (1) 18 år: ”Jeg kjører kanskje fortene hvis jeg er alene eller kanskje bare en person på, enn om jeg har flere i bilen.”

En årsak til dette kan være knyttet til at en vanligvis kjører alene og at det da oppleves at bilen reagerer annerledes med passasjerer.

Kvinne 42 år: ”Jeg kjenner forskjell på bilens egenskaper, når den er fullastet eller en har noen i og når du kjører alene. Jeg liker den bedre når jeg er alene. Den reagerer annerledes når du har full bil.”

En annen årsak til dette kan være at det er mer avslappende å kjøre alene i bilen. Dette kan knyttes til førerens opplevelse av passasjerens forventninger til hans eller hennes ferdigheter som fører. For noen kan slike forventninger oppleves som overvåking. Flere av deltakerne i gruppesamtalene følte derfor at det var mer avslappende å kjøre alene. Det varierte imidlertid med hvem som satt på.

Kvinne 41 år: ”Jeg har en venninne som er en vanvittig dyktig sjåfør, og henne har jeg ikke kjørt med, for jeg kommer til å bli så dritnervøs. Og litt sånn er det med

noen andre. Kjørte en venninne av farmor en gang, og da er det sånn veldig, veldig forsiktig, ”skrøpelig gammel dame i bilen!” Søsteren min er jeg kjempetrygg på, så med henne kjører jeg mer som når jeg er alene. Det varierer med hvem du har på.”

En hver sosial situasjon med en viss varighet, er preget av formelle eller uformelle normer. I bilen er det gjerne snakk om såkalte handlingsnormer. En viktig norm eller forventning til førerrollen er ansvar. En begrunnelse for å kjøre sakte med andre i bilen kan derfor også være knyttet til følelsen av ansvar for passasjerene:

Kvinne 42 år: ”Jeg tror det er fordi man føler ansvar for andre(.....) jeg ville synes det ville være forferdelig hvis jeg skulle ha skylda for at andre ble utsatt fordi jeg hadde kjørt uvettig.”

Mann 48: ”Jeg har én bevisst holdning til det og det er når jeg har andres unger i bilen. Da kjører jeg generelt mye mer forsiktig. Ut fra det at jeg vil gjerne at når andre har mine unger i bilen, så skal de gjøre det, av naturlige grunner.” ”Det er jo et paradoks i det, men når en har ansvar for andre mennesker, så synes jeg det er viktig å ta vare på, også rent formelt overfor foreldrene, som ikke har kontroll over ungene sine der.”

Kvinne 66 år: ”Det er et ansvar. En ting er ansvar for meg selv, og det får så være, men det er en annen ting når jeg ikke bare har ansvar for meg selv. Da kjører jeg mye mer forsiktig.” (.....) ”... jeg merker at jeg kjører mye forsiktigere når jeg har barnebarna i baksetet. Helt klart.”

Mann 66 år: ”Ja, sånn er det med meg og, når jeg har barnebarna med. Da tar jeg mer hensyn.”

Ansvar for passasjerene er ikke bare knyttet til ansvar for å unngå ulykker, men også til at passasjerene skal oppleve turen som behagelig. En del av handlingsnormene knyttet til føreren som sosial rolle, er med andre ord også å ta hensyn til passasjerenes preferanser. Å tilpasse farten etter passasjerenes ønsker er derfor en begrunnelse for fartsvalg.

Kvinne 33 år: "Hvis en person sier at jeg er redd for å kjøre for fort, så ville jeg tatt hensyn til det."

Når passasjerens preferanse blir sterkt uttalt, og er i for stor kontrast til førerens egne preferanser, oppstår det imidlertid en konflikt.

Gutt 19 år: "Med mutter'n kjører jeg veldig pent. Så snart jeg ligger 5 km over fartsgrensa begynner hun å gnåle. Litt kjedelig."

Kvinne 66 år: "Vi kjører også begge, men når vi kjører sammen så prøver jeg å få ham til å ta rattet. Jeg blir så sliten av at han sitter og bremses når jeg kjører. Jeg kjører litt fortere enn han."

I hvilken grad en oppfyller normen eller forventningen til rollen, er avhengig av flere forhold. Sosial tilknytning, selvstendighet og hvilken betydningen de andre i bilen har for vedkommende, spiller inn her. Hvis det er konflikt mellom passasjerens og førerens preferanser er det blant annet slike forhold som avgjør om føreren endrer sitt kjøremønster. Det vil si at ikke alle tilpasser seg.

Kvinne 42 år: "Det kommer an på om de begynner å kommentere på at du kjører for fort. Da sier jeg at enten får du gå av, eller så får du tie stille, for det er jeg som kjører. Det mener jeg. Ryker lappen, så er det min lapp som går, ikke til de som sitter på."

Unge er spesielt ettergivende for press fra omgivelsene. Dette skyldes kanskje først og fremst at de er midt i en sosialisering- og identitetsutviklingsprosess. Det fører til at de lar seg lettere påvirke av passasjerens preferanser og hvordan det sosiale livet er i bilen. Dette kan være spesielt farlig hvis passasjerene ønsker fart og spenning.

Gutt 19 år: "Jeg vet ikke om jeg kjører fortere og fortere. Men sånn som midt på natta og det sitter mange baki og sitter og jazzer deg, det er veldig gøy, du får et lite trøkk på deg til å gjøre no" (.....) "Jeg hadde med meg brødrene mine baki (en gang), og de hadde fått i seg ganske mye skjenk, og jazzet meg opp. Jeg syntes dette var gøy, for jeg hadde hatt lappen i 1 1/2 mnd. eller noe sånt, det er ikke så lenge siden dette skjedde, og da hadde vi det kjempegøy. Skrudde opp musikken og kjørte forbi og hadde det kjempegøy og full pakke."

Ulykkesstatistikken viser at ungdom i alderen 16-19 år er en utsatt gruppe og at ulykkene skjer i helgene (Moe 1996). I slike situasjoner som beskrevet over, er det lett at det skjer en ulykke. For å unngå slike hendelser kan man tenke seg restriksjoner av ulike slag, for eksempel forby ungdom under en viss alder å kjøre mellom kl 22.00 og 05.00 uten voksen ledsager. På New Zealand er det innført en slik ordning for ungdom (Elvik m fl 1997).

At ungdom lettere enn andre lar seg påvirke av passasjerens preferanser og det sosiale livet i bilen kan utnyttes på en positiv måte. "Sei ifrå" kampanjen i Sogn og Fjordane, er et godt eksempel. Tanken bak kampanjen er hentet fra en dansk undersøkelse om ungdom og kriminalitet (Ljones 1999). Grunntanken er at mesteparten av ungdom er positive og fornuftige, og at det bare er et mindretall som står for risikofylt kjøreatferd. Målet er å skape en sterkere sosial kontroll av kjøreatferden blant ungdom, og da hovedsakelig ved å få passasjerene i bilen til å "seie ifrå" om farlig atferd. Ideen er blant annet at gutters atferd i trafikken særlig påvirkes av hva jentene mener. En uttalelse i ungdomsgruppen kan tyde på at dette er riktig.

Gutt 19 år: "Med jenter kommer det litt an på hvem jeg har med. En del synes det er ganske morsomt når du kjører litt gris, samtiddig er det mange som synes at det er teit."

Intervjuer: "Hvis du har jenter i bilen som synes det er teit?"

Gutt 19 år: "Da kjører jeg pent."

3.2 Samspillet i trafikken

Å kjøre bil er som nevnt et samspill med andre mennesker. Ikke minst med de andre trafikantene ute i trafikken. Trafikken er med andre ord et sosialt system. Dette sosiale systemet har i tillegg til trafikkreglene, et eget språk og egne koder og normer for samhandling (Bjørnskau 1994).

Et aspekt ved dette sosiale systemet er at det kan oppleves som en konkurranse, ethvert lyskryss er startstreken på et bilrace.

Kvinne 34 år: "Jeg har alltid følt det som en konkurranse når det står to biler ved siden av hverandre og venter på grønt lys."

De andre bilistenes tilstedeværelse og hvordan de kjører er en del av kommunikasjonen i trafikksystemet. Å kjøre med for sterkt lys kan for eksempel sammenlignes med å stirre. Andre kjørestiler symboliserer andre egenskaper (for sakte = engstelig, kjøre i midten av veien = stahet/kongen på veien etc). Høy lyd fra bilen er også en måte å kommunisere på (ESRC 1996:106).

Undersøkelser viser at det oppleves som svært ubehagelig å ha andre biler tett inn på bak (Nordisk Ministerråd 1996). En forklaring på dette kan være at å kjøre for tett inn på bilen foran symboliserer makt, og kan sammenlignes med invadering av andre menneskers personlige og private rom. Flere nevnte da også at de ble påvirket eller følte seg presset til å kjøre fort av bilene som kom bak.

Kvinne 23 år: "Jeg kan glemme meg litt bort og slippe gassen litt, og plutselig så ser jeg at noen bak meg gir litt på, og da gir jeg på. Så jeg er vel den som da kommer på at jeg må sette opp farten litt."

Jente (1)18 år: "Kan være hvis det ligger en bil veldig tett bak at jeg kjører fortere, bare for at han ikke skal ligge så nært."

For noen var det spesielle kjøretøy de følte seg presset av.

Mann 83 år: "Det med disse trailerne (...) nedover Gudbrandsdalen, i utforkjøringene der, der måtte man (...) holde over

100, for disse trailerne kjørte i det nedover. (...). Så der gjaldt det å passe seg."

Andre følte presset fra trafikken generelt.

Kvinne 74 år: "Ja, for du blir på en måte presset til å følge på, når det er fullt i begge filer og det går så det suser."

Mann 63 år: "Jeg kjørte ut i venstre felt for det var trafikk inn på det andre feltet fra Smedstad. Og da jeg kom ut der, så kjørte de jo så fort at jeg måtte kjøre langt over fartsgrensa for å komme inn igjen til høyre. Så da følte jeg meg presset, for det hadde jeg egentlig ikke lyst til. På innsiden var det jo fullt av biler hele tiden, og samtidig hadde jeg en på støtfangeren bak meg som kjørte fortere enn det jeg hadde tenkt å gjøre."

Å følge farten i trafikken generelt oppleves ikke alltid som ytre fysisk tvang - at en ikke har andre muligheter. I mange situasjoner er det et valg føreren tar. Dette valget taes imidlertid ikke i et sosialt vakuum. Resultatene fra en nordisk studie tyder på at de viktigste faktorene som påvirker farten er knyttet til oppfatninger om hvordan andre kjører (Nordisk Ministerråd 1996). I alle land var oppfatningen om hvor stor andel som kjørte klart over fartsgrensen og ønsket om å kjøre som andre, relatert til den farten førerne vanligvis kjørte på strekningen. I Finland og Norge hadde også førerens oppfatning om farten trafikken holder til vanlig på strekningen, betydning for fartsvalget (Nordisk Ministerråd 1996:61). Et moment i dette er at en ikke ønsker å skille seg ut eller lage farlige situasjoner for andre.

Mann 32 år: "E6 opp mot Gardermoen, hvis du (bare) kjører i 90 der så blir du tutet på og gitt fingeren til omtrent."

Mann 63 år: "Ligger du i 80 (på en god vei) så får du jo en hale etter deg."

Mann 66 år: "Du har nesten parkert."

Mann 72 år: "...på en 4-felts vei, problemet er at du blir forbikjørt nesten hele tiden."

Mann 83 år: "...nå på slutten kjører jeg som køen kjører, går den i 90, og det står 80, så holder jeg den køfarten, altså."

For det at du kjører saktere, det gjør at da skal alle kjøre forbi deg, og det er forbikjøringene som er det farligste.”

Mann 48 år: *”Du legger deg i flyten, såpass gåsemor er vi at vi følger gåsemor på rad. Det er en slags unnskyldning for oss alle det, at hvis alle kjører 20 % for fort, så gjør jeg også det.”*

Det som ofte blir opplevd som et større problem er at køen går for sakte. Samspillet i en

saktegående kø er viktig. Her gjelder det også å følge køen, ellers kan det oppstå irriterende og kanskje farlige situasjoner for andre.

Mann 32 år: *”....med køkjøring så blir det mest å irritere seg over de rundt deg som plutselig skifter fil, eller som bråstopper når det er en luke 100 meter framover...”*

4 Føreren

Føreren er aktøren i det sosiale systemet som trafikken er. Egenskaper ved vedkommende vil derfor være en viktig faktor for fartsvalg. På dette området er det gjort mye forskning. Mange av tiltakene i Trafikksikkerhets-håndboken bygger på kunnskap fra denne forskningen (Elvik m fl 1997). Egenskapene det her fokuseres på er forhold som førerene selv ga som grunn for fartsvalg. Dette var begrunnelser knyttet til førerens motiv, dvs hvorvidt vedkommende har det travelt eller ikke, førerens preferanser, dvs hans eller hennes følelse for fart, og førerens psykiske tilstand, dvs hans eller hennes sinnstilstand.

4.1 Å ha det travelt

Resultatene fra den nordiske undersøkelsen som det er referert til tidligere, viser at førere som sier de har dårlig tid kjører noe fortere enn førere som sier de har god tid (Nordisk ministerråd 1996). Når det gjelder *tid* og tidsknapphet så er dette den begrunnelsen som det er mest vanlig å ty til for å forklare høy fart. Dette er kanskje den mest legitime og instrumentelle årsaken til å kjøre fort.

Kvinne 25 år: *"Når jeg har dårlig tid, da går det i 140-50. Da går det følt."*

Noen føler et generelt stress ved å kjøre bil på grunn av tidspress.

Mann 40 år: *"... Hvis du har dårlig tid, som jeg stort har hver eneste gang jeg setter meg inn i bilen, så blir jeg stressa hver gang jeg skal ut å kjøre bil. Så derfor er ikke jeg så glad i å kjøre bil."*

Tidspress kom særlig fram i forhold til å bli sinket av andre bilister. Frustrasjoner knyttet til køkjøring er for eksempel nært knyttet opp mot hvor travelt en har det.

Mann 34 år: *"Tidspresset da, hvis du må være et sted på et tidspunkt, og du ser at tiden renner ut og du ikke kommer noe sted, det er en veldig stressituasjon."*

Kvinne 34 år: *"(...) hvis du har det travelt, det var en som kjørte så sakte, jeg ble helt sprø, må forbi, skal en komme tidsnok. Men seinere på dagen, når jeg føler jeg har god tid, så synes jeg ikke at det gjør så mye."*

Permanente eller uunngåelige hindre i trafikken som en forventer, er ikke så irriterende som andre mer temporære hindre (Bjørnskau 1994). Er det for eksempel kø hver dag til jobben tas det hensyn til dette i den enkeltes vurdering av forventet reisetid. Et hinder som oppfattes som unødvendig oppfattes som irriterende. Å ligge bak en bilist som kjører saktere enn det en selv synes er nødvendig eller under fartsgrensen kan for eksempel oppleves som et slikt hinder. Hvordan man reagerer på dette er imidlertid avhengig av andre egenskaper ved føreren.

Gutt 19 år: *"Kjøre i kø pga treisinger, de som ligger 10 km under. Faen, hvorfor kan de ikke holde farten sin."*

Andre tar køen med stor ro. Enten fordi de ser at de ikke kan gjøre noe fra eller til, eller at de ser en egenverdi i å sitte alene for seg selv frakoblet samfunnet for en periode.

Mann ? år: *"Hvis jeg må sitte i kø når jeg kjører bil, setter jeg gjerne på høy musikk. Prøver å slappe av for jeg ser at de som skifter fil fram og tilbake hele tiden – jeg ser den samme bilen hele tiden. Den flytter seg ikke så veldig mye lenger framover enn jeg som står stille i den samme fila. Så jeg prøver å slappe av, men jeg prøver å unngå kø."*

Mann 48 år: *"Jeg synes ikke kø er så galt, jeg. Jeg har ikke så lang reisevei, så det kvarteret / halvtimen det tar så er jeg fritatt for å gjøre noe som helst"*

annet enn det å sitte i bilen. Det synes jeg er helt greit. Det betyr at det er ingen ting jeg skal prestere, ingen som skal ha tak i meg, ingenting noen ting. Da har jeg en halvtime helt for meg selv og det er helt utmerket. Så jeg kan gjerne sitte i kø.”

4.2 Fartsfølelse

Opplevelsen av fart kan være basert på erfarte sammenhenger mellom fart og signaler fra omgivelsene. Også auditive holdepunkter kan være viktige for fartsfølelsen, men da dreier det seg helst om lærte sammenhenger mellom f.eks. motorlyd, vindsus og fart. (Glad m fl 2002) Det betyr at fartsfølelse er nært knyttet opp til type bil. Foran ble det blant annet vist at det oppleves som lettere og mer behagelig å kjøre fort i gode biler.

Det er imidlertid ikke bare avhengig av bilens egenskaper. Førerens fartspreferanser er også av betydning. Å kjøre fort kan for eksempel være en måte å oppnå spenning og behag på:

Kvinne 42 år: *”Det er spennende å kjøre fort. (...). ...du har kjørt forsiktig, og da er det godt å dra den ut og kjenne at du blir presset bakover i setet.”*

Kvinne 33 år: *”Det gir en deilig følelse.”*

Kvinne 42 år: *”(...) det gir en veldig god følelse å kjenne at du faktisk kommer deg fort av sted.”*

Kvinne 35 år: *”.. deilig følelse av og til at det går litt fort”*

Kvinne 33 år: *”, (...) nesten alene på veiene, masse høy musikk og kjøre så fort som du visste bilen ville klare gjennom svingene der. Det var kjempedeilig. Rett og slett”(...*

Kvinne 35 år: *”Da får du prøvd både deg selv og bilen litt.”*

Det er særlig rask akselerasjon og å svinge i stor fart, som er bilkjøringens kroppslige fascinasjon fordi dette virker inn på sentralnervesystemet. Den psykologiske basis er knyttet til stresshåndtering. Stressituasjonen – dvs farten –

fører til utskillelse av hormonene adrenalin og noradrenalin, hvilket har som hovedfunksjon å forberede kroppen på ”kamp”. Stoffene setter kroppen i beredskap for høynet respons og fysisk yteevne.

En tysk undersøkelse viser at å kjøre fort oppleves som positivt fordi det innebærer risiko (Berger m fl 1973, referert i Sachs 1992). Bilkjøringen er ikke bare knyttet til følelsen av å bevege seg og fly utover ens ”egne grenser”, men også engstelsen av å ha risikert for mye. Det er nettopp i blandingen av angsten, og gleden av å ha overvunnet denne, som, i følge Sachs, fascinasjonen av farten har sine røtter, denne ”kilingen i nervene” som mange opplever når de kjører i høye hastigheter (Sachs 1992:112-113). Dermed vil selve risikoen være drivkraften for å kjøre fort.

Kvinne 25 år: *”Jeg har lyst til å miste snøringa noen ganger.” (...). ”Nei, jeg vet ikke, jeg burde rett og slett begynne å ta meg sammen, tror jeg.”*

Kvinne 42 år: *”Det går forferdelig fort. Men det har gått bra. Jeg må virkelig ta meg sammen, det vet jeg at jeg må.”*

Intervjuer: *”Er det vanskelig?”*

Kvinne 25 år: *”Ja, det er det. Det bare går fort.”*

Intervjuer: *”Hvorfor det?”*

Kvinne 25 år: *”Jeg vet ikke”.*

Kvinne 42 år: *”Det bare ligger i blodet.”*

Ikke alle har en positiv følelse knyttet til å kjøre fort. Noen har et følelsesnøytralt forhold til fart, mens andre synes det er slitsomt.

Kvinne 34 år: *”Jeg vet ikke hvordan jeg skal beskrive det med farten egentlig. Jeg kjører jo i 100-110 til jobben om morgenen, men jeg synes ikke det er så veldig deilig egentlig.”*

Mann 63 år: *”Hvis jeg kjører i Tyskland synes jeg 130 kan være passe. Jeg li-*

ker ikke å kjøre ordentlig fort, for det synes jeg det er for mye slit med. Det koster for mye å kjøre fort." (...) "Jeg synes det er slitsomt, jeg. Hvis en skal kjøre mellom 150-200 sånn som du har lov til å gjøre i Tyskland, så er det bare slit og bråk og mas."

Mann 72 år: "For det er jo veldig anstrengende. Du må følge så godt med."

Kvinne 81 år: "Å ja, du skal være veldig oppmerksom når du kjører så fort."

4.3 Mestring

En del av fartsfølelsen kan være knyttet til mestring. Den gode fartsfølelsen er gjerne avhengig av at en føler en viss kontroll over farten, at en behersker veien og bilen i sammenheng.

Kvinne 42 år: "Jeg kjører jo ikke fortere enn det jeg føler jeg behersker. Kjører jeg i 90 i 80, så er det faktisk fordi jeg kjenner at dette går bra."

Kvinne 35 år: "Nei, det er jo veiene og min egen følelse, når jeg kjører, hvor mye jeg synes det er trygt og greit å kjøre. Og er jeg usikker, demper jeg farten, da kan jeg godt kjøre under fartsgrensa og."

Kvinne 23 år: "Jeg føler meg aldri vel hvis jeg kjører over 120. Jeg synes det er morsomt å kjøre fort, men hvis jeg kjører over det føler jeg at jeg ikke har kontroll over bilen. Og det er ikke behagelig."

Mann 38 år: "Jeg reiste til Italia og kjørte i sommer. Jeg kunne kjøre så fort jeg ville, men jeg gjorde jo ikke det, jeg begynte å føle ubehag for jeg følte en usikkerhet. Jeg syntes 120-130 var mer enn fort nok på de veiene, Det var jo ikke sånn at alle kjørte i 200 fordi det var lov."

Skillet mellom fascinasjonen av farten, risiko, og følelsen av mestring, kan være glidende. Noen opererer da også med begrepet 'kalkulert risiko', der andre bruker helt andre betegnelser:

Jente (2) 18 år: "Risiko – det er farlig, tenker en bit på det òg. Kan fort skje ting som forandrer alt."

Gutt 19 år: "Ikke gøy å tenke på... Jeg holder litt fart, det skal jeg si. Men bilen min er reint stål. Hvis den treffer en bil, er det snakk om at jeg skreller den bilen. Jeg trækker den inn. Jeg har sett en som har kollidert med en Saab før."

Intervjuer: "Er det ikke litt dårlig gjort, da, å bevisst utgjøre en risiko for andre slik som du sitter og forteller?"

Gutt 19 år: "Jo, det er dårlig gjort. Men som jeg sa i sta, de fleste gangene er risikoen kalkulert. Hvis jeg ser at det kommer en fare, så slakker jeg ned. Jeg gidder jo ikke å kjøre front til front mot en bil fordi jeg skal forbi en bil."

Intervjuer: "Men du regner med at det er en viss risiko for at det skal gå dårlig, og den tar du?"

Gutt 19 år: "Ja, den risikoen tar jeg. Den risikoen godtar jeg, det lille som er."

Jente (3) 18 år: "(...) "uansvarlig", akkurat den synes jeg passer jævlig godt akkurat nå."

Gutt 19 år: "Jeg kan godt si at jeg er en uansvarlig sjåfør, jeg (...). Det er alltid en risiko ved forbikjøring, det behøver ikke komme en bil, det kan godt komme en elg ut i veien, det er en risiko du ikke har tatt hensyn til."

Selv om en føler at en har styring og kontroll så er det en grense for hva en kan mestre. Det finnes situasjoner der tilfeldighetene synes å bestemme hva utfallet skal bli.

Mann 48 år: "... Da mistet jeg kontrollen på bilen på toppen av en veldig lang, slak nedoverbakke, og farten økte og økte og økte, og bilen slang mer og mer. Jeg så fjellveggen 100 m framme og var sikker på at jeg kom til å sitte i den. ... dødsangsten var veldig tydelig. Nå var livet slutt. ...Jeg ble vel relativt handlingslammet, tror jeg.... Heldigvis misset fjellveggen og fortsatt oppover igjen. Flaks, ikke min skyld at det gikk bra."

4.4 Sinnsstemning

Mestringen har ikke bare med veien og de ytre omgivelsen å gjøre. Det har også med dagsformen. Førerens sinnsstemning er også av betydning.

Kvinne 25 år: *"Hvis jeg er litt lei meg, eller sint på meg selv, da kan jeg kjøre litt fort. Jeg tror ikke jeg helt tør å tenke over det selv ..."*

Mann 45 år: *"..., hvis du er sliten, for eksempel, da vil du bli påvirket, du kjører dårligere, er ukonsentrert..."*

Mann 38 år: *"... om du er fly forban-
net eller veldig nedfor så vil det påvirke
hvordan du kjører bil. Hodet ditt er fylt
med helt andre ting enn akkurat det å kjøre
bil."*

Mann 63 år: *"Ja, reaksjonsevnen va-
rierer for mitt vedkommende. Jeg kan mer-
ke det."*

Mann 72 år: *"Ja, har en en dårlig
dag, så merker en det, en føler en ikke bør
kjøre så fort."*

5 Samfunnet

Trafikken er som nevnt et sosialt system med egne normer, verdier og språk. De dominerende normene for dette systemet er gitt av samfunnet. Enten ved hjelp av lover, regler og forskrifter, eller via kulturelle verdier. Disse kulturelle verdiene kan være gyldige for samfunnet generelt eller bare i subkulturer. Dyrkingen av fart kan for eksempel være forskjellig i ulike land og delområder innen et land.

5.1 Kultur

Som vist over, har noen sterkere følelse for fart enn andre. Flere av de som mente at de kjørte spesielt fort hadde vanskeligheter for å forklare sine preferanser. Kulturen er en begrunnelse.

Kvinne 25 år: "Jeg vet ikke, men jeg freste fra gårdsplassen da jeg var 18 år hjemme med den rånete Escorten min. Faren min sa at dette går aldri bra. Men det har det gjort, da. Men jeg tror nok de synes jeg er helt forferdelig hard på gassen." (...) "Jeg vet ikke om det er spenningen eller hva det er. Jeg tror ikke jeg tenker over det. Men jeg føler meg forferdelig dum. Jeg er egentlig altfor gammel til å drive sånn. For jeg vet det er ordentlig dumt."

Kvinne 33 år: "Det er ikke noe sånn trass som henger igjen, at du skal vise dem at kvinner er ikke mer sinker, eller?"

Kvinne 25 år: "Nei, men jeg tror kanskje det er den kulturen vi er fra."

Kvinnen på 25 år bor på et lite sted utenfor en storby. At bilkulturen hun kommer fra er annerledes enn på andre steder kan være en årsak til hennes fascinasjon av fart. At det er forskjellige bilkulturer mellom urbane og mer rurale områder, og mellom ulike land er dokumentert i ulik statistikk og flere studier. Det som for eksempel kjennetegner amerikansk

trafikk er at hastigheten er bemerkelsesverdig lav i forhold til Europa. Schanz (1989) benytter begrepet *kollektiv individualisme* på fenomenet knyttet til det at en i USA ikke opplever trafikken anmassende og framfusende slik den oppleves i Europa. I Europa kan en snakke om *egoistisk individualisme*, karakterisert ved at det bare gjelder å presse seg fram. Dette er ikke ukjent i USA, men det ser ikke ut til å være en fast bestanddel av selve samferdselskulturen, og under ingen omstendigheter dominerende. I USA kan man for eksempel "ligge i timevis side om side med en annen bil, en blir liggende i samme feltet og på samme plassen man hadde da en kjørte inn på motorveien. Man kjører ikke forbi. En lar bare trafikken føre en fram i dens eget tempo. Alle kommer fram (Schanz, 1989).

En av deltakerene i gruppediskusjonene trekker fram forskjellen mellom ulike land.

Mann 83 år: "Mange sier at italienerne kjører så fort, og det gjør de også, men så er de jo også mange ganger så dyktig som oss her i Norge til å kjøre. (...) Og går vi over Atlanterhavet, så har vi amerikanerne, men de kjører jo sedat alle sammen, det er noen svære biler som de kan komme i, men de kjører veldig sedat. (...) Og franskmennene er midt mellom italienerne, de har jo litt futt i seg."

5.2 Lovlydighet

Fartsgrensene settes og håndheves av samfunnet. Den nordiske undersøkelsen referert foran (Nordisk Ministerråd 1996:598) påpeker at det er forskjeller mellom landene når det gjelder infrastruktur, trafikkregler og trafikantenes holdninger til fartsgrenser. En av deltakerne i gruppesamtalene mener også å ha observert ulikheter i hvordan samfunnet representert ved politiet forholder seg til det å bryte fartsgrenser.

Mann 83 år: ”Det var sammen med en kollega nede fra Sveits, vi skulle ned til Italia en søndag, og sveitserne de holder seg til fartsregler, og han sa jeg skjønner meg ikke på italienerne. Her kjører vi med fartsgrense 50 km og jeg kjører i 80-90, og så står politiet på gatehjørnet og vinker oss av sted fordi vi holder igjen trafikken. Så jeg synes, å kjøre i Italia, det var veldig lett. Det er mye verre i Tyskland. For tyskerne er altfor opptatt av regler.”

Redselen for å bli tatt av politiet for å kjøre for fort er en viktig begrunnelse for fartsvalg. Dette ble nevnt i alle gruppene. Vi har tidligere vist noen uttalelser om fastsettelsen av fartsgrenser og problemene flere opplevde med å følge disse. Logikken bak var ikke like lett å se for alle. En av de deltakerne i gruppesamtalene satte det hele i perspektiv.

Mann 48 år: ”Fartsgrensene er jo ikke tatt ut av luften. Det er jo en slags logikk bak det som de aller fleste av oss er relativt enige i, men det er det å ha en akseptabel balanse mellom det å få det til å fungere i et samfunn, og den risikoen en er villig til

å ta. Og så har vi jo 2-300 døde som vi offerer, alle sammen.”

Selv om ikke alle ser logikken er redselen for å bli tatt av politiet en begrunnelse for at fartsgrensene likevel følges.

Kvinne 34 år: ”Jeg må innrømme at det har litt å si med kontroller, også. Det er fartsbokser på veien der jeg kjører hver dag. Og jeg vet jo veldig godt hvor de står hen. (...), og nå er jeg blitt ganske bevisst på at jeg senker farten litt der.”

Kvinne 41 år: ”Det er drit flaut å innrømme det, men det er jo en av hovedgrunnene til at man holder fartsgrensene at man vet at politiet er ute.”

Kvinne 66 år: ”Det negative for meg er politiet som står der med laser i veikanten. Det er det som får meg til å holde meg igjen.”

Kvinne 81 år: ”Det er jeg helt enig i. Det eneste som får meg til å holde meg igjen fra fart det er politi.”

6 Om gruppene

Å innby bilførere som er ukjente for hverandre til å snakke om fart, bilkjøring og følelser rundt fartsvalg, er en spesiell situasjon. Det er imidlertid åpenbart at våre deltakere har tenkt mye rundt bilkjøring. Her er mange refleksjoner både hos unge og gamle, menn som kvinner. Kanskje er denne spesielle anledningen den første gangen de virkelig snakker med andre om bilkjøring, fartsvalg og følelser. Vi tror det, for her er det mange betraktninger vi må kunne kalle personlige: Personlige følelser, personlige holdninger, personlige erfaringer.

Vårt utgangspunkt var fire grupper: En gruppe eldre av begge kjønn, en gruppe ungdommer av begge kjønn, én gruppe kvinner i alderen 22-48 år, og én gruppe menn i alderen 23-48 år. Bruk av fokusgrupper som i dette tilfelle kan aldri bli representativ i en statistisk forstand, her er det ikke noe tilfeldig utvalg og konklusjoner som kan trekkes med gyldighet overfor en populasjon på et gitt signifikansnivå. Dette er bruk av kvalitativ metode, det som er presentert for oss er tanker, refleksjoner, erfaringer, følelser. Dette dreier seg mer om hermeneutikk, her ytres utsagn med mening, her eksponeres humor, alvor, livserfaring og dybde.

En gruppedynamikk kan føre til at mennesker stenger av, heller enn å åpne seg, særlig når deltakerne er ukjente for hverandre. Det skal trygghet og selvtillit til for å kunne dele personlige erfaringer med andre. Vi så ulike prosesser utvikle seg. Særlig ble vi fascinert av forskjeller mellom den rene kvinnegruppen og den rene manngruppen. I kvinnegruppen ga mange av deltakerne av seg selv, vi ble slått av hvilket ”trøkk”, energi og ikke minst humor det var i den rene kvinnegruppa: Her fant man tonen raskt, noe som sikkert ble avgjørende for hvor åpne og personlige deltakerne torde å være. Omvendt da i manngruppen, her satt vi igjen med et inntrykk av noe ”uforløst”, man snakket vel så mye om andre som om seg selv, her var det et større innslag av ”fornuftige betraktninger” enn i kvinnegruppa. Gruppedynamikken var i manngruppen mer preget av kontroll enn i de andre gruppene hvor man ikke var så påholden.

I en gruppe er det vanlig at det utspiller seg et spill av forventninger og roller. Særlig i grupper av fremmede kan det være slik at en påtar seg en rolle og innfrir forventinger ved å skape en slags adhoc-”identitet”. Dette er forhold vi ikke kan ha kontroll over. Vi kan imidlertid ha en hypotese om at det har skjedd. I kvinnegruppen kan det for eksempel ha vært en forventning om at det er viktig å beherske bilkjøringen helt ut, og at det er viktig å være reflektert og kunne begrunne fartsvalgene sine. På denne måten viser en overfor de andre i gruppen at en behersker mannens tidligere domene og er en frigjort kvinne. I manngruppen derimot var de mer opptatt av å vise ansvarlighet, kanskje for å markere avstand fra det gutteaktige ved fartsdyrkelse. Dette forringer ikke dataene. Det viser bare at utsagnene kan være basis for hypotesedannelse.

7 Oppsummering

Formålet med undersøkelsen har vært å belyse hva slags grunner bilførere kan ha når de velger kjørefart. Vi var opptatt av i hvilken grad dette fartsvalget er reflektert og bevisst, hvilke faktorer som virker bestemmende inn på fartsvalget, det ubevisstes rolle, og om det eksisterer noe som en kan kalle ”den beste følelsen”. Et overordnet formål var å generere hypoteser for senere undersøkelser. Dataene er bl a utnyttet til dette i rapport 2 fra SIPen (Glad m fl 2002).

Vurderingene og oppfatningene som kommer til uttrykk i en samtale behøver ikke nødvendigvis komme til uttrykk i handlinger. Ajzen og Fishbein (1980) hevder for eksempel at et individ sjelden tar hensyn til mer enn et par forhold når de velger en handling. Det viktigste her har imidlertid vært å få fram en viss bredde av mulige begrunnelser.

Begrunnelsene som kom fram i gruppesamtalene er på ingen måte uttømmende selv om de er mange, men de er illustrerende for hvordan noen tenker og reflekterer rundt sitt eget fartsvalg. Fysiske forhold, samspill med andre trafikanter, egenskaper eller trekk ved føreren og samfunnet, var de viktigste områdene begrunnele refererte seg til.

Det er forholdsvis få ganger gruppedeltakerne gir eksplisitt uttrykk for å søke etter ”den beste følelsen”, men flere gir klart uttrykk for hva som gir ubehag. Forholdet til fartsgrenser illustrerer dette: God veistandard og lav fartsgrense er en vanskelig kombinasjon, flere gir uttrykk for at det er kjedelig og søvndyssende, og gir konkrete eksempler på dette. Å kjøre i 80 når køen ellers går i 90, oppleves som farlig fordi man til stadighet blir forbikjørt. Bedre da å følge køen selv om fartsgrensen brytes.

Noen ’overprøver’ fartsgrensene, de er observante og leter etter begrunnelser for en gitt fartsgrense hvis de synes denne er satt for lavt ut fra veistandard og trafikkbilde. Finner de ingen god begrunnelse så brytes fartsgrensene.

Flere gir også uttrykk for at de ikke klarer å kjøre så sakte som fartsgrensen krever: ”*Jeg klarer ikke for det er ingenting som sier meg at jeg skal kjøre sakte*”, sier én. Mange skiller imidlertid skarpt mellom i og utenfor tettbygd strøk. Å holde fartsgrensen der hvor man må regne med å møte myke trafikanter er en utbredt holdning.

Passasjerer og særlig det å ha barn i bilen fører til at man kjører saktere enn når man kjører alene. Her understrekes det å ha ansvar for andres liv og helse, noe man er mer avslappet på hvis man er alene og ”bare har ansvaret for seg selv”. Skjønt dette er nok mer en holdning som kommer med alder og ansvar for familie, det blir vanskelig å stå imot for en ung bilfører når det

*”...sitter mange baki og jasser deg, det er veldig gøy, du får et lite trøkk på deg til å gjøre no”.....”
(Vi) ..skrudde opp musikken og kjørte forbi og hadde det kjempegøy og full pakke.”*

Det er flere som gir uttrykk for at det er vanskelig ”å holde igjen”, å legge bånd på seg når det gjelder fart: Én knytter det til bilens egenskaper, men flere knytter det til sin egen personlighet og at man har problemer med å kontrollere seg selv. De vet det, at de kjører for fort og de fordømmer sine handlinger. Men det er som om enkelte ikke kan la det være, det er sterke emosjonelle krefter som synes å være i sving. Fart ”.. gir en veldig god følelse”.

Faktisk er det kvinnene blant gruppedeltakerne som gir sterkest uttrykk for dette. Mennes forhold til (høy) fart er snarere det motsatte, men man kan ikke generalisere ut fra et så lite materiale. Menn og kvinner kan også opptre ulikt i en gruppesituasjon.

Overskridelse av fartsgrenser er en vesentlig risikofaktor i trafikken. Denne undersøkelsen tyder på at bilførerne ikke alltid har forståelse av dette, men legger vekt på andre forhold i sitt fartsvalg.

Med sikte å utvikle effektive tiltak for å få bilførerne til å holde fartsgrensene er det viktig å få fram mer kunnskap om bilføreres forståelse av sammenhengen mellom fartsnivå og ulykker og hvilke fartsreducerende tiltak som bilførere vil akseptere og følge.

Referanser

- Ajzen, I; Fishbein, M (1980): *Understanding attitudes and predicting social behaviour*. Prentice-Hall, New York.
- Baudrillard, J. (1988): Amerika. Oslo, Profil forlag.
- Berge, G. (2000): Opplevelse av bilkjøring. Presentasjon av et metodisk opplegg. Arbeidsdokument av 22.08.1999. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Berger, H-J., Bliersbach, G. og Dellen, R.G (1973). *Macht und Ohnmacht auf der Autobahn: Dimensionen des Erlebnis beim Autofahren*. Frankfurt 1973.
- Bjørnskau, T. (1994): *Spillteori, trafikk og ulykker: En teori om interaksjon i trafikken*. TØI rapport 287/1994, Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Damasio, A.R. (1994): *Descartes' Error: Emotion, Reason and the Human Brain*. New York, G.P. Putnam's & Sons
- Elvik, R.; Mysen, A.B.; Vaa, T. (1997): *Trafikksikkerhetshåndbok*. Tredje utgave. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- ESRC (1995), *Car dependence - Report for The RAC Foundation for Motoring and the Environment*. Transport Study Unit, University of Oxford.
- Glad, A., Sagberg, F., Bjørnskau, T., Vaa, T, og Berge, G. (2002): *Faktorer som påvirker fartsvalg. Litteraturstudier og hypoteser*. TØI rapport 601/2002. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Kanellaidis, G. (1995): Factors affecting drivers' choice of speed on roadway curves. *J.safety resarch* 26(1), 49-56.
- Ljones, K. (1999): *Evaluering av kampanjen "Sei-ifrå" i Sogn og Fjordane 1995*. Rapport STF63 A96002. Trondheim, SINTEF Samferdselsteknikk.
- Moe, D. (1996): *Evaluering av kampanjen "Sei ifrå" i Sogn og Fjordane 1995*. Rapport STF63 A96002. Trondheim, SINTEF Samferdselsteknikk.
- Nilsson G. (1989): *Personbilars hastighet som funktion av variabler som beskriver resan, fordonet och bilägaren*. VTI-medellande 589. Linköping, Statens väg- och trafikinstitut (VTI).
- Nordisk Ministerråd (1996): *Forhold som påvirker føreres fartsvalg – en undersøkelse blant førere i de nordiske landene*. TemaNord 598.
- Sachs, W.(1992): *"For Love of the Automobile"*. Berkley: University of California Press.
- Sagberg, F.; Glad, A. (1999): *Trafikksikkerhet for eldre – Litteraturstudie, risikoberegninger og vurderinger av tiltak*. TØI-rapport 440. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Sakshaug, K (1986): *Fartsgrenseundersøkelsen 1985. Detaljerte resultater fra fartsdelen og ulykkesdelen*. Notat 535/86 og 536/86. Trondheim, SINTEF Samferdselsteknikk.
- Sakshaug, K. (1991): *Fart og fartsgrenser utenfor byområder: Intervju av bilførere*. Trondheim, SINTEF.
- Schanz, H.-J. (1989): "Easy driving - Tanker om bilkjøring og design i USA. Artikkel i tidsskriftet *KRITIK* 1989 s 45-54.
- Shinar, D. og Schieber, F. (1991): Visual requirements for safety and mobility of older drivers. *Human factors* 33(5), 507-519.
- Vaa, T., Berge, G., Glad, A., & Sagberg, F. (2000): *Utvikling av en modell for bilføreres atferd. Innledende arbeider*. TØI rapport 503/2000. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Várhelyi, A. (1998): Drivers' speed behaviour at a zebra crossing: A case study. *Accident Analysis and Prevention* 30(6), 731-743.
- Wasielewski, P. (1984): Speed as a measure of driver risk: Observed speeds versus driver and vehicle characteristics. *Accident Analysis and Prevention* 16(2), 89-103.

Vedlegg fokusgrupper – metodisk opplegg

Kvalitativ metode

De kvalitative metodenes mål er å klarlegge kvaliteter som fanger inn det sentrale av et fenomen, det vil si å skaffe et begrep om eller en forståelse av det fenomen som skal studeres. Utgangspunktet er en inngående analyse av et antall tilfeller av fenomenet. En kvalitativ innfallsvinkel gjør altså bruk av en *begrepsmessig-induktiv modell* (Eneroth 1984). Denne modellen forutsetter et helhetlig perspektiv på virkeligheten, og tar for gitt at det går an å bygge en allmenngyldig forståelse av et fenomen ved å studere et begrenset antall eksemplarer av fenomenet. Det er nettopp dette som ligger i det induktive.

Gjennom en kvalitativ studie av følelser knyttet til fartsvalg er målet altså å få et begrep om ulike opplevelser knyttet til fart i forskjellige situasjoner, med utgangspunkt i en analyse av et begrenset antall personers opplevelser av og begrunnelser for sitt fartsvalg.

Helhetsperspektivet innebærer her at hver enkelt person står i et forhold til hverandre. Alle har egne særtrekk, men preges og formes av den totale sammenhengen de inngår i. Helhetsperspektivet innebærer altså at hvert tilfelle kan betraktes som et aspekt av helheten, fordi det er et konkret uttrykk for fenomenet som studeres. En persons følelser relatert til fart og vedkommendes opplevelse av den beste følelsen knyttet til sine fartsvalg er med andre ord konkrete uttrykk for hva som kan karakteriseres som følelser relatert til fart.

Én enkelt persons beskrivelse av sine opplevelser av fart og eget fartsvalg fanger bare opp visse aspekter av studieobjektet. Det gjelder dermed å fange opp variasjonen av mulige opplevelser og beskrivelser folk har av sine følelser knyttet til fart og eget fartsvalg.

Det vil være motsetninger mellom hva én person definerer som den beste følelsen knyttet til fartsvalg og en annens definisjon. Ved at den begrepsmessig-induktive modellen tolererer og til og med oppmuntrer til en motsetningsfylt og inkonsekvent forståelse, kommer en dermed betydelig nærmere en detaljert forståelse av studieobjektet.

En kvalitativ innfallsvinkel til følelser knyttet til fartsvalg vil ikke si noe om utbredelsen av slike erfaringer og opplevelser. Et kvalitativt studium kan imid-

lertid fungere som en kunnskapsbase for seinere kvantitative undersøkelser.

Valg av forskningsdesign

Med en kvalitativ innfallsvinkel, kan flere forskningsdesign velges. På samme måte som metodisk innfallsvinkel bestemmes av studieobjektet og problemstillingene, bestemmes også forskningsdesignet av dette. Studieobjektet her er følelser knyttet til fartsvalg, og vi må da ta hensyn til at fartsvalg alltid gjøres i en kontekst og at det er flere forhold som kan være bestemmende.

Den enkelts fartsvalg er et produkt av samspillet mellom egenskapene ved *situasjonen* (vei, trafikk, kjøretøy), *psykologiske* (informasjonsbearbeiding), og *personlige og sosiale forhold*, (personlighet, motiver, emosjoner og følelser). Følelser knyttet til fart, kan relateres til *meningen eller betydningen* den enkelte tillegger disse forholdene i sitt fartsvalg. Det primære studieobjektet er derfor nettopp denne meningen eller betydningen fartsvalget har for den enkelte. Et forskningsdesign som passer denne type studieobjekter er blant annet kvalitative intervju eller samtaler.

Meningen eller betydningen som fartsvalget kan ha for den enkelte, kan være åpenbare og lett tilgjengelig. Meningen kan imidlertid også være fordreid og tildekket og fartsvalget kan være mer eller mindre bevisst. En viktig hensikt er derfor å kartlegge i hvilken grad førere er i stand til å uttrykke fundamentet for sine valg.

Metoden som velges må få førere til å reflektere over sitt fartsvalg og å differensiere svarene sine så langt dette er mulig. Fordi målet er å fange opp bredden i følelser knyttet til fartsvalg, har det vært ønskelig at metoden også kan fange inn litt mer ”skjulte” meninger og betydninger. Et forskningsdesign som kan bidra til å få fram slike skjulte meninger og betydninger er *fokusgrupper* og bruk av *projektive teknikker*.

Fokusgrupper med strukturert gruppediskusjon

Fokusgruppen er en kvalitativ undersøkelse med et utvalg personer som settes sammen i grupper av 7-10 personer og som diskuterer tema og eventuelt løser oppgaver og spill.

Fordelen ved bruk av fokusgrupper er at personene i gruppen sammen kan komme fram til underliggende betydninger av og begrunnelser for sitt fartsvalg. I en gruppe forholder personene seg til hverandre bl a ved å spille videre på hverandres utsagn. Dette kan bidra til at betydningen av og begrunnelser for egne valg som personene hver for seg ikke var bevisst, kan synliggjøres i samtalen i gruppen. Metoden er egnet til både å få tak på deltakernes faktiske begrunnelser, og hvorfor deltakerne tenker som de gjør.

Fra et vitenskapelig standpunkt er fokusgrupper anvendelige enten som en selvstendig datainnsamlingsmetode eller som et supplement til andre datainnsamlingsmetoder. Morgan (1988) mener at fokusgrupper som innsamlingsmetode er fruktbar hvis en:

- ønsker å orientere seg på et nytt felt,
- skal generere hypoteser basert på informanters innsikt,
- skal evaluere ulike forsøk eller studere populasjoner,
- skal utarbeide intervjuguider og spørreskjemaer,
- skal ha tilgang på deltakeres tolkninger og resultater fra tidligere studier.

I denne studien har vi først og fremst vært opptatt av å generere hypoteser basert på informantenes innsikt. Disse kan senere gi grunnlag for egne mer kvantitative studier.

Fokusgrupper er ikke en ny datainnsamlingsmetode. Det tidligste publiserte arbeidet basert på denne metoden ble gjort av Merton og Kendall (1946) som brukte fokusgrupper for å undersøke overbevisningskraften av krigspropaganda i 2. verdenskrig. Metoden ble senere adoptert innen markedsføringsstudier (Lazarsfeldt, 1972). I dag brukes fokusgrupper mye i markedsanalyser.

Bruk av fokusgrupper som datainnsamlingsmetode har, som alle andre metoder, både positive og negative sider. Det er en relativt billig og rask datainnsamlingsmetode. Styrken ligger i metodens evne til å utforske/eksplorere nye felt, til å danne/utvikle hypoteser om sammenhenger innen et felt, og at den muliggjør studie av interaksjonen i gruppen som diskuterer

det aktuelle tema. Forskeren selv har imidlertid mindre kontroll på datainnsamlingen sammenliknet med et spørreskjema og et kvalitativt intervju, men mer kontroll enn ved deltakende observasjon. Den største ulempen er at gruppene er kunstig satt sammen og at dette kan påvirke hva deltakerne sier.

Målet med en fokusgruppe er å få til en diskusjon mellom deltakerne tilnærmet lik en diskusjon blant venner eller naboer som kjenner hverandre og er trygge på hverandre. For at en fokusgruppe skal fungere, må deltakerne være engasjert i diskusjonen og i temaet eller problemstillingen som debatteres. Hvis de ikke er engasjerte, må forskeren stadig stille spørsmål for å pense diskusjonen inn på riktig tema og få fram ønskede data. I så tilfelle bør en heller velge individuelle kvalitative intervju. Vi har antatt at folk vil være engasjert i temaet for vår studie, bl a fordi bilkjøring og fartsvalg er en del av folks hverdag, og ens eget hverdagsliv angår og engasjerer de fleste.

Ordstyrerens deltakelse

Graden av deltakelse fra forskerens eller ordstyrerens side i fokusgrupper er stadig diskutert. Trenden har gått i retning av større grad av involvering og styring. Tidligere markedsforskere la vekt på å være så lite deltakende og styrende i gruppen som mulig. De la vekt på den "psykodynamiske" prosessen og mente at en da ville få en større dybdeforståelse av temaet som ble studert (eks Goldman, 1962). De som senere foretrakk høyere grad av involvering konsentrerte seg om å bruke ordstyreren til å få fram mest mulig nyttig materiale fra deltakerne. En pragmatisk fremgangsmåte er å velge grad av deltakelse og styring i forhold til problemstilling.

Lav grad av deltakelse anbefales hvis studien har en eksplorerende karakter. Hvis målet er å lære noe nytt av deltakerne, er det best at de får snakke ut fra seg selv. En fordel med lav grad av deltakelse er at deltakerne selv styrer diskusjonen og kan bl a ta opp temaer som er kontroversielle i forhold til studiens utgangspunkt. En ulempe er at samtalen kan bli meget ustrukturert og vanskelig å rapportere.

En fordel ved *høy grad av deltakelse* er at ordstyreren kan kutte lite fruktbare diskusjoner og styre samtalen i retning av problemstillingens kjerne. En har også mulighet til å starte opp diskusjonen hvis deltakerne ikke sier noe, dempe dominerende deltakere, og inspirere deltakere som er stille. Faren er her at ordstyrerens meninger og eventuelle fordommer preger diskusjonen.

En løsning på problemet knyttet til aktiv eller passiv deltakelse fra ordstyrers side er ifølge Morgan (1988) å prøve å få til en såkalt "selvstyrt" gruppe. Poenget ved selvstyrte grupper er at gruppen selv skal løse problemene som oppstår. Dette kan gjøres ved at de blir introdusert for mulige problemer som kan oppstå underveis i diskusjonen og at de selv har ansvaret for å styre unna disse.

I studiet av følelser knyttet til fartsvalg ble det brukt en kombinasjon av selvstyrte fokusgrupper og gruppeintervjuer. Gruppene startet som selvstyrte grupper og etter hvert gikk ordstyrer inn med mer inngående spørsmål og gruppeoppgaver. I første del ønsket vi å få fram deltakernes egne opplevelser knyttet til fartsvalg og hvor reflekterte de var med hensyn til sine fartsvalg. I andre del var vi opptatt av å få en dybdeforståelse av ulike begrunnelser for fartsvalg og hvilken betydning dette hadde for deltakerne. For å få fram en slik dybdeforståelse måtte vi stille gruppedeltakerne flere "hvorfor"-spørsmål og be dem utdype deres begrunnelser videre.

Konstruksjonen av gruppene

Det viktigste en må være klar over når en setter sammen fokusgrupper er at de ikke vil være representative for hele populasjonen. Generalisering av resultater fra fokusgrupper er derfor ikke mulig. En kan ikke si noe om utbredelse av et fenomen og ei heller teste hypoteser om sammenhenger mellom ulike variable. Det er derimot en brukbar metode for å danne hypoteser om sammenhenger.

Sammensetningen av personene i gruppene er avgjørende for resultatet. En vanlig fremgangsmåte er å bruke teoretisk valgte subgrupper. En bør da konsentrere seg om de populasjonssegmenter som vil gi mest meningsfull informasjon (Axelrod, 1975). Det vil si at de må være relatert til problemstillingen i studien.

En annen vurdering som må gjøres er om gruppene skal bestå av mange forskjellige kategorier av deltakere, eller om det skal være egne grupper for hver kategori. Dette er ikke noe åpenbart valg.

Våre gruppers sammensetning ble knyttet til det vi vet om fartsvalg. Vi vet for eksempel at menn kjører fortere enn kvinner, unge kjører fortere enn eldre osv. Andre faktorer som er av betydning for kjøreeplevelsen er for eksempel erfaring, type bil og om en kjører alene eller sammen med noen.

Selv om vi skreddersyr gruppene sammensetning på bakgrunn av slike forhold, vil det være en viss grad av tilfeldigheter som vil prege aktiviteten i gruppene.

Dette skyldes ikke minst at det er individuelle forskjeller mellom folk. Noen av disse forholdene kan vi imidlertid kontrollere for ved utvalget, andre forhold må vi bare kartlegge etter at gruppene er valgt ut.

I konstruksjonen av gruppene ble kjønn, alder og kjøreefaring ansett som viktigst. Alle deltakere hadde førerkort og de over 22 år tilhørte husholdninger med bil.

Vi gjennomførte fire gruppediskusjoner; 1) unge menn og kvinner med liten kjøreefaring, 2) menn i alderen 22-48 år med middels og lang kjøreefaring, 3) kvinner i alderen 22-48 år med middels og lang kjøreefaring, og 4) eldre menn og kvinner.

Forholdene som vi også har trukket inn i analysene er først og fremst livsfase (med og uten barn), bosted, yrke og bilinteresse. For å ha en viss oversikt over slike kjennetegn ved de intervjuede fikk de utdelt et spørreskjema etter at gruppesamtalen er ferdig hvor de svarte på en rekke spørsmål om seg selv og sine holdninger til bilkjøring og transport.

Referanser

- Axelrod, M.D. (1975): Ten essentials for good qualitative research. *Marketing News* 8:10-11
- Eneroth, B. (1984): *Hur mäter man "vackert"?: grundbok i kvalitativ metod*. Stockholm. Akademikerlitteratur.
- Goldman, B. (1962): The group depth interview. *Journal of Marketing* 26:61-68
- Lazarsfeldt, P. (1972): *Qualitative Analysis: Historical and Critical Essays*. Boston: Allyn og Bacon.
- Merton R.; Kendall, P.L. (1946): The focused interview. *American Journal of Sociology* 51:541-557
- Morgan, D. L., (1988): *Focus groups as qualitative research*. Newbury Park, Sage. Qualitative research methods
- Glad, A., Sagberg, F., Bjørnskau, T., Vaa, T., Berge, G. (2002): *Faktorer som påvirker fartsvalg. Litteraturstudier og hypoteser*. TØI rapport 601/2002. Oslo, Transportøkonomisk institutt.