



AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Aalborg Universitet

Bilisters handlinger

- mellem retsnorm og praksis

Jørgensen, Anette Jerup

Publication date:
2010

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Jørgensen, A. J. (2010). *Bilisters handlinger: - mellem retsnorm og praksis*. Institut for Sociologi, Socialt Arbejde og Organisation, Aalborg Universitet.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Bilisters handlinger - mellem retsnorm og praksis

Ph.D.-afhandling af Anette Jerup Jørgensen
Indleveret til bedømmelse september 2009

Vejleder: Antje Gimmler
Bivejleder: Claus Haagen Jensen

Omslag: Nabaz Anwar

Institut for Sociologi, Socialt Arbejde og Organisation
Aalborg Universitet

— |

| —

— |

| —



Forord

En afhandling har kun en forfatter. Det vidner umiddelbart om en individuel præstation – et forskningsmæssigt svendestykke, om man vil. En stor del af forskningsprocessen finder da også sted bag kontorets lukkede døre med læsning af diverse artikler, bøger og andre kilder til inspiration. Og den endelige afhandling er skrevet af stipendiaten selv. Men det er ikke hele historien. Processen, hvori afhandlingen, eller for den sags skyld enhver anden videnskabelig tekst bliver til, er så sandelig også en kollektiv gesjæft. Som Ph.D.-stipendiat er jeg i høj grad blevet inspireret og stimuleret af de mange forskere, praktikere og andre interessenter, som i løbet af processen har forholdt sig til mit hjertebarn med konstruktiv kritik, opmuntrende ord og udfordrende kommentarer.

I den forbindelse vil jeg gerne takke min bivejleder Claus Haagen Jensen, min forskningsgruppe Castor, bestyrelsen i C-MUS, medlemmerne af Trafikpsykologisk Studiekreds samt forskere og Ph.D.-stipendiater tilknyttet CeMore på Lancaster University. Der skal desuden lyde en tak til Rådet for Større Færdselssikkerhed, Vejdirektoratet og Havarikommissionen, der i forbindelse med mine foredrag ud af huset har udfordret mine måder at forstå og fortolke den automobile praksis på. Jeg vil også gerne takke Camvision, der hjalp mig i udviklingen af kameratekløsninger, GF forsikring, der med tildeling af GF Sikkerhedspris 2007 gjorde det muligt for mig at finansiere dataindsamlingen og ikke mindst de bilister, der med deres åbenhjertige fortællinger om egen praksis muliggjorde projektet.

Nogle personer har spillet en mere central rolle end andre. Min hovedvejleder Antje Gimmler har gennem hele forløbet bidraget med konstruktive input. Ved at være den skarpe, lyttende og støttende samtalepartner har Antje gjort det muligt for mig at finde vejen gennem labyrinten – også når jeg til tider har oplevet vidensjagten som endt i en umulig og ufremkommelig blindgyde. Derudover vil jeg gerne takke mine Ph.D.-kollegaer Lene Tølbøll Blenstrup og Ana Lisa Valente, som jeg har haft meget glæde af i vores skriveværksted og i de impulsive samtaler om afhandlingens indhold og fremdrift. Til sidst vil jeg gerne takke min mand Nabaz Anwar, der har lagt øre til og velvilligt diskuteret mine ideer med mig, fulgt deres udvikling med stor interesse og opmuntret mig til at fortsætte, når jeg indimellem har oplevet processen som uoverskuelig. Din opbakning og støtte er uvurderlig.

September 2009

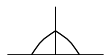
Anette Jerup Jørgensen

— |

| —

— |

| —



Indholdsfortegnelse

KAN RETSNORMER KONSTITUERE PRAKSIS?	9
RETSNORMERS FUNKTION I DET MODERNE	9
ALMINDELIGE LOVBRUD	11
RETSNORMERS ROLLE I PRAKSIS	11
RET OG MORAL	13
RETSBEVIDSTHED I PRAKSIS	14
AKTUALISERING	15
AUTOMOBIL PRAKSIS	17
HANDLING	20
SITUATION	21
RAMME	22
STRUKTUR	25
EN UNDERSØGELSE AF RETSBEVIDSTHED I PRAKSIS.....	29
HERMENEUTISK PRAGMATIK	29
MULTIPLE FORSKNINGSSTRATEGIER	30
DET KVALITATIVE FORSKNINGSINTERVIEW	30
INFORMANTERNE	32
INTERVIEWGUIDE SOM RAMESÆTTER	34
MATERIELLE RAMMER OG SOCIALE ROLLER	35
KAMERAOBSERVATION	37
EN REDIGERET VIRKELIGHED	38
INTERVIEWSITUATIONEN	42
FRA EMPIRISK VIRKELIGHED TIL ANALYTISK KONSTRUKTION	44
RETSBEVIDSTHEDENS FORSKELLIGE ANSIGTER	49
STRIDEN OM RELATIONEN MELLEM RET OG MORAL	49
DET RETSIDEALISTISKE PERSPEKTIV	50
REGELETISKE MORALBEGRUNDELSER	51
DET RETSREALISTISKE PERSPEKTIV	52
PRAGMATISKE MORALBEGRUNDELSER	55
DET DELIBERATIVE RETSPERSPEKTIV	56
KRITISK RATIONELLE MORALBEGRUNDELSER	58
BRUGEN AF MORALBEGRUNDELSER I PRAKSIS	59
ET SAMFUND I OVERHALINGSBANEN.....	61
KARAKTERISTIK AF NUTIDENS SAMFUND	61
TEKNOLOGI PÅ FARTEN	62
MOBILE TEKNOLOGIER	63
DEN VIRTUELLE STRUKTUR	63
DEN AUTOMOBILE STRUKTUR	64
RUMMETS SYMBOLIK	66
TIDEN GÅR, KLOKKEN SLÅR	68
TID ER PENGE	69
KLOKKETID PÅ RETRÆTE?	70
NYE SOCIALE PRAKSISSESSER – NYE RISICI	70
DEN INSTITUTIONALISEREDE FRIHED	73
SELVDISCIPLINERING	75
DEN AUTOMOBILE MASSE	76
FLOW	77
RAMMEFORSTÅELSER I EN AMBIVALENT TID	78
HASTIGHEDSVALG I AUTOMOBIL PRAKSIS	79
DE ABSOLUTTE HASTIGHEDSGRÆNSER	79
OMSTRIDT REGULERING	80

HOVEDVEJEN I MIDTJYLLAND	82
VEJENS INVITATION	85
RISIKOFRIT MILJØ	86
DEN USANSELIGE FART	87
DET RISIKOFYLDTE MILJØ	88
TIDSKOMPRIMERING	90
MODSTAND	93
NÅR ARBEJDET KALDER	94
KONFLIKTER I PRAKSIS	96
DE STEREOTYPE	98
RUTINISEREDE KONFLIKTER	101
SOM FOLK KØRER FLEST	102
FLOKKENS FORTRÆFFELIGHEDER	104
FLOKKENS JANUSHOVED	106
STØRRELSE OG TEMPO	107
RETSBEVIDSTHEDEN ROLLE I FARTVALG	109
TVEÆGGET PRAGMATIK	110
DET PRAGMATISKE FRISIND	111
FRU JENSEN OG JEG	113
PRAGMATIK ELLER KRITISK RATIONALITET?	115
SYSTEMPROTEST	117
DE SORTE DJÆVLE	118
BØDENS (U)RETFÆRDIGHED	120
DELKONKLUSION	121
VIRTUEL MOBILITET I AUTOMOBIL PRAKSIS	123
MOBILETEFONIENS INSTITUTIONELLE RAMMER	123
DEN RISIKOBETONENDE MOBILETEFONI	124
FLUGT FRA TILSTAND AF STILSTAND	125
DEN PARADOKSALE HYPERMOBILITET	128
HYPERMOBILITETENS FOR OG BAGSIDE	129
HYPERMOBILITET UNDER KONTROL	131
TIDSBEGRÆNSNING SOM LIVSVILKÅR	136
HÅNDBAR RISIKOBETONET AKTIVITET	141
ØJNENE, DER SER	142
HYPERMOBILITETENS (IL)LEGITIMITET	144
DEN HÅNDFRI INSTALLATION	148
RETSNORMENS LEGITIMITET I EN PRAGMATISK PRAKSIS	149
MØDET MED ORDENSMAGTEN	152
DELKONKLUSION	153
DE KULØRTE LAMPER	157
TRAFIKLYSET – FRA BARNDOM TIL VOKSENDOM	157
JAMEN, DER ER RØDT!	158
RETSNORM ELLER KAOS	160
FEJLLÆSNING AF SITUATIONEN	164
DEN EKSTRAORDINÆRE HANDLING	166
DEN AUTOMATISEREDE RØDKØRSEL	167
NÅR TRAVLHED RYKKER GRÆNSER	170
TAXAGUL	173
KOLLEKTIV PLIGT OG PRAKTISK PRAGMATIK	177
TVUNGEN RØDKØRSEL	179
HÅNDBAR RØDKØRSEL	182
DELKONKLUSION	185
KONKLUSION	187
DET (U)SYNLIGE TAPET	188
MANGFOLDIGE FORTOLKNINGER	190
RUTINISEREDE KONFLIKTER OG FLOKMENTALITET	192

TING TAGER TID	195
KØNNEDE STEREOTYPER I DYNAMISK PRAKSIS.....	196
INDIVIDUEL HANDLEFRIHED OG KOLLEKTIV BEGRÆNSNING.....	197
AFSLUTTENDE REFLEKSION.....	200
APPENDIKS A: OM UDVÆLGELSESSTRATEGIEN	205
APPENDIKS B: OM KAMERAMETODEN.....	211
REFERENCER.....	213
THE ACTIONS OF DRIVERS - BETWEEN LEGAL NORMS AND PRACTICE.....	225

— |

| —

— |

| —



Kapitel 1

Kan retsnormer konstituere praksis?

Hvordan er retsnormers muligheder og begrænsninger for at konstituere handling i praksis? Det er det grundlæggende spørgsmål, der har været styrende i arbejdet med denne afhandling. For at kunne besvare det spørgsmål undersøger jeg, hvordan retsbevidstheden spiller en rolle i forhold til bilisters valg af handlingsstrategi og faktisk handling. Den empiriske undersøgelse er baseret på kvalitativt datamateriale med fokus på, hvordan bilister begrundet deres handlingsstrategier, og hvordan fortolkninger af materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer spiller en rolle i forhold hertil. Inden jeg bevæger mig nærmere ind i begrundelserne for at vælge den automobile praksis som case, ser jeg på udviklingen i brugen af retsnormer, samt den funktion og rolle retsnormer har i nutidens samfund.

Retsnormers funktion i det moderne

Retsnormer er ofte blevet beskrevet som en nødvendig betingelse for social orden i socialt differentierede samfund i klassiske såvel som moderne samfundsteori. I Durkheims optik skaber den sociale differentiering og arbejdsdeling i moderne samfund en funktionel afhængighed mellem borgerne, og da borgerne anerkender denne gensidige afhængighed, skaber det en form for organisk solidaritet. I den forbindelse betragtes institutionalisering af intersubjektivt anerkendte moralnormer, hvormed moralen ophøjes til lov, som en form for ydre og indre tvang, der eksisterer som et selvfølgelig vokabular af motivation for handling (Guneriusen 1997). Den normative tvang betragter Durkheim (1973) som en form for moralsk tvang¹, der opererer gennem aktørernes forståelse, følelse og motivation. Når borgerne vælger at underordne sig den moralske tvang, er det på grund af respekt for andre mennesker, autoriteter og institutioner, og baseret på en følelse af pligt til at handle i overensstemmelse med etablerede normer. Denne oplevelse af pligt opstår i aktøren som en konsekvens af socialisering; personligheden formes som følge af krav og forventninger i mødet med sociale omgivelser. I denne proces bliver den ydre tvang til indre tvang i form af motivation og subjektive behov, hvilket muliggør integration af samfundet til en stabil social orden. Hos Weber

¹ Derudover er der ifølge Durkheim materiel tvang (teknologisk ændring, urbanisering, kommunikationsveje), strukturel tvang (organisering i hierarkier), og kulturel eller kognitiv tvang (ideer, begreber, sprog, forestillinger) (Durkheim 1973).

blev retsnormer også opfattet som nødvendige for opretholdelse af social orden, men til forskel fra det funktionalistiske perspektiv betragtede Weber ikke den øgede rationalisering af formel ret som forbundet med stigende accept af retsnormernes legitimitet i befolkningen. Retsnormernes legitimitet beror på, at de beskytter borgeres rettigheder til handlefrihed såvel som retten til at regulere gensidige relationer, inden for lovens rammer. Lovens gyldighed er i den forbindelse betinget af, at en afvigende handling mødes med fysiske eller psykiske sanktioner fra autoriteter, som har magtbeføjelser til at håndhæve loven (Freund 1968:246-248). Retsnormernes evne til at opretholde social orden er således betinget af, at de garanterer borgernes handlefrihed, og at afvigelser sanktioneres med overvejende sandsynlighed. Også blandt moderne sociologiske tænkere bliver retsnormer betragtet som et redskab til at opretholde social orden i socialt differentierede samfund. Det gør sig eksempelvis gældende hos Habermas (2005a:70), der beskriver den positive ret i moderne samfund som et egnet middel til at stabilisere adfærdsforventninger i komplekse samfund, men til forskel fra de mere klassiske sociologiske perspektiver hentes legitimiteten hos Habermas i de demokratiske processer, som frembringer retsnormerne. Om end der kan være forskellige opfattelser af, hvad retsnormers legitimitet beror på, er der en gængs opfattelse af, at retsnormer er nødvendige for opretholdelse af social orden i moderne samfund.

En sådan opfattelse af retsnormers funktion og rolle i det moderne kommer ikke kun til udtryk hos sociologiske tænkere, men også i den måde politikere i nutidens samfund søger at løse sociale problemer på. Når medier rejser spørgsmål om (nye) sociale problemer, søger politikkerne som regel at løse disse problemer ved hjælp af regelændringer og/eller skærpelse af strafammer. Det betyder, at retsnormer i højere og højere grad anvendes til regulering af sociale praksisser, hvilket afspejler sig i den faktiske udvikling af moderne lovregulering, der ifølge Dalberg-Larsen (2005:77) er kendetegnet ved, at alle livsområder efterhånden er underkastet formel retlig regulering. Samtidigt er reguleringen på de enkelte områder blevet stadigt mere finmasket. At lovgivning i højere grad anvendes som reguleringsinstrument afspejler sig ligeledes i den faktiske udvikling i antallet af love og bekendtgørelser. Inden for de sidste 50 år er der sket en markant stigning i antallet af vedtagne love og udstedte bekendtgørelser i Danmark og ser man på udviklingen over en 40-års periode, er antallet af regler og bekendtgørelser mere end fordoblet. I nyere tid er antallet af love og bekendtgørelse med direkte retsvirkning for borgere og virksomheder øget fra ca. 7700 i 1992 til 9250 i 2003, hvilket svarer til en vækst på ca. 20 pct. Samlet set var der pr. 1. januar 2003 mere end 22.000 regler i kraft (Finansministeriet 2003:281). Siden da er

stigningen i antallet af retsnormer fortsat, da der i perioden 2005-2008 samlet set er blevet vedtaget yderligere 807 love og indført 5065 bekendtgørelser (Udenrigsministeriet 2009). Denne udvikling frem mod mere intensiv retlig regulering har ikke kun fundet sted i Danmark, men gør sig også gældende i andre OECD-lande (OECD 1997:197). Der er således en udbredt tendens til at anvende lovgivning som reguleringsinstrument og en tiltro til, at retsnormer er en konstruktiv måde at regulere sociale praksisser på. Imidlertid betyder omfattende lovregulering ikke nødvendigvis, at borgerne efterlever retsnormerne i praksis.

Almindelige lovbrud

Internationale undersøgelser viser, at lovovertrædelser er et almindeligt forekommende fænomen, og at det blot er en begrænset andel af lovovertrædelserne, som ender med domfældelse og straf i det retlige system (Silbey 2002:166). Et lignende billede tegner sig i Danmark, hvor man allerede tilbage i 1960'erne kunne konstatere, at straffelovskriminalitet blandt unge, specielt unge mænd var et normalfænomen. Men det er ikke kun de unge mænd, der ikke efterlever retsnormer. Ifølge Goul Andersen (1998:443) overtræder stort set alle danskere i dag retsnormer i et eller andet omfang. Når man inddrager det at overskride hastighedsgrænser (med mindst 20 km/t) og det at smugle lidt ekstra alkohol med over grænsen, så er det ganske få, der kan betragtes som fuldstændigt lovlydige borgere.

At borgernes efterlevelse af retsnormer i praksis har trange kår, kan ses som udtryk for, at handlinger i en social og kulturel kontekst kan opfattes forskelligt. Eller sagt med andre ord, at selvom der i retlig forstand er tale om handlinger, der kan kategoriseres som kriminalitet, så kan disse handlinger i praksis tillægges andre meninger, betydninger og fortolkninger, som betyder, at sådanne handlinger ikke nødvendigvis opfattes som kriminelle. I relation hertil har Christie (2004:14) provokerende konstateret, at kriminalitet ikke findes - kun handlinger, der kan tillægges en mangfoldighed af betydninger inden for forskellige sociale rammer. Når vi som samfund gerne vil regulere sociale praksisser ved hjælp af institutionaliserede retsnormer er det således væsentligt at have en viden om, hvordan retsnormer gives mening i sociale praksisser. For at kunne opnå viden om retsnormers muligheder og grænser for at konstituere handling i praksis må vi således studere de måder, hvorpå retsnormer fortolkes i en materiel og sociokulturel kontekst.

Retsnormers rolle i praksis

Når retsnormer bliver en del af social praksis, er der tale om et komplekst samspil, da retsnormer ikke blot konstituerer praksis, men konstitueres af

den måde, hvorpå retsnormerne fortolkes og bringes i anvendelse i praksis. I min optik kan retsnormer således have meningsskabende magt, men ikke fuld kontrol over den mening, som retsnormer tillægges i praksis. Inspirationen til denne optik stammer fra Sarat og Kearn (2000:10), der beskriver retsnormers mulighed for at konstituere, regulere eller kontrollere fantasi, opfindelse, kreativitet og improvisation som kulturelt begrænset. Ifølge Sarat og Kearn (1995:7-8) søger retsnormer at kolonialisere² hverdagslivet og dets substans, at fastholde, indfange og knytte sig til hverdagslivet på en sådan måde, at de handlingsanvisninger, der er angivet i retsnormerne, fremstår som den pålidelige og forventelige handling. Men fordi hverdagslivets praksis er i kontinuerlig bevægelse, kan retsnormer ikke fuldt ud indfange og organisere hverdagslivet. Retsnormers mulighed for at konstituere handling i praksis er således begrænset af retsnormernes produktion og reproduktion i den daglige interaktion i praksis. Med andre ord er retsnormers indflydelse på praksis afhængig af den kultur, som retsnormerne søger at kontrollere (Engels 1998:138). En kultur, der er foranderlig.³

Hvordan retsnormer så spiller en rolle i praksis er der imidlertid forskellige forskningsmæssige perspektiver på. Ofte beskrives retsnormers rolle i praksis ved hjælp af to tilsyneladende uforenelige perspektiver. Det ene er af Sarat og Kearn (1995:10, 2000:7) blevet betegnet som et instrumentelt perspektiv, hvor retsnormer er adskilt fra praksis, og selvom retsnormers betydning i praksis kan være indflydelsesrig, er retsnormer ligeså ofte negligeret, ignoreret eller tilsidesat. Ud fra dette perspektiv er retsnormer eksterne i forhold til praksis og søger at påtvinge sig adgang. Det andet perspektiv beskrives som et konstitutivt perspektiv, hvor retsnormer bidrager til stabile og tagne for givne kvaliteter ved verden og generelt delte opfattelser af, at tingene er sådan, som de bør være. De to perspektiver bliver af Sarat og Kearn fremstillet som uforenelige, men i denne afhandling vælger jeg i stedet at betragte det som to ydre punkter på et kontinuum, såsom Engels (1998:138) gør det.

I min optik kan retsnormers rolle i praksis således være mangfoldige. Ved at betragte de to forskellige perspektiver på retsnormers rolle i praksis som to ender på et kontinuum bliver retsnormers rolle i praksis dynamisk således, at nogle retsnormer i nogle situationer kan være til forhandling og i andre situationer kan fremstå som den selvfølgelige ramme for handling. I de tilfælde, hvor retsnormers handlingspåbud fremstår

² Sarat og Kearn synes her at være inspireret af Habermas' tanker om systemverdenens kolonialisering af livsverdenen, men de henviser ikke eksplicit til Habermas.

³ Den kulturelle konteksts dynamiske og foranderlige træk ser jeg nærmere på i kapitel 4, hvor jeg beskriver den samfundsmæssige kontekst, der danner baggrund for handling i automobil praksis.

som den mest naturlige, selvfølgelige og eneste rigtige måde at agere på i praksis, har retsnormen reel mulighed for at konstituere handling i praksis. Anderledes er det i de tilfælde, hvor der er forskellige opfattelser af, hvad der er rigtige og forkerte måder at agere på i praksis. I sådanne tilfælde kan anvendelsen af retsnormen som handlingsguide være forbundet med konflikter og forhandlinger af mening i praksis. I det første tilfælde fremstår retsnormer som en del af det usynlige tapet i hverdagslivets selvfølgeligheder, mens retsnormer i det andet tilfælde er synlige i konfliktfyldte møder i praksis, hvor modstridende fortolkninger af situationer kommer til udtryk.

Ret og moral

Når fortolkninger bringes i spil i praksis, er de som regel forbundet med mere eller mindre kollektive forestillinger om rigtige og forkerte handlemåder, hvilket uundgåeligt bliver et spørgsmål om moral. Når jeg i afhandlingen forholder mig til den moralske dimension i disse fortolkninger, forholder jeg mig imidlertid ikke til moral i bred forstand - kun til moralske fortolkninger af retsnormer. Jeg undlader derfor at bevæge mig ind i moralfilosofiske diskussioner af moralens væsen, og forholder mig kun til sociologiske betragtninger om kollektiv moral i det omfang, at det spiller en rolle i forhold til moralske fortolkninger af retsnormer.

I relation til denne afhandling er det relevant at forholde sig til relationen mellem ret og moral, hvilket er forholdsvis komplekst. Ifølge Aubert (1976:19) er retsnormer kendetegnet ved den egenskab, at de ofte prøver at trække en skarp skillelinje mellem det forbudte og det tilladte, eller mere alment mellem den adfærd, som har en bestemt retsvirkning, og den, som ikke har en sådan virkning. Moralske normer er kendetegnet anderledes. Habermas (1997) definerer forskellen ved, at retsnormer er gensidige forpligtelser indenfor et nærmere defineret fællesskab, og moralske normer er universelle forestillinger om rigtige og forkerte handlemåder, som rækker ud over konkrete samfund og retligt regulerede fællesskaber. Ret og moral refererer således som udgangspunkt til to forskellige sfære, men i praksis kan retsnormer være mere eller mindre sammenvævet med moralske forestillinger om rigtige og forkerte handlemåder i praksis. Det betyder med andre ord, at moralforestillingerne ikke nødvendigvis er sammenfaldende med retsnormernes definitioner af lovlig og ulovlig handling, men at ret og moral kan spille sammen i fortolkninger af praksis.⁴

⁴ Diskrepansen mellem retsnormers handlingspåbud og offentlige moralopfattelser kan blandt andet være betinget af, at retsnormer ikke alene ændres og udvikles i samspil med moralopfattelser i befolkningen, men også ud fra systemrationelle betragtninger om, at regler på et område skal være tilsvarende et andet, eller eksempelvis, at EU regler skal implementeres i dansk lovgivning.

De moralforestillinger, der kan have betydning for fortolkningerne af retsnormer i praksis, kan defineres som offentlig moral. Tonboe (2001) definerer offentlig moral som refererende til handlinger, der typisk involverer en mængde ukendte andre og undertiden alle. Handlinger, der udover at være forbundet med forskellige grader af fordømmelse, som oftest er strafbare. I min optik kan der i nogle tilfælde være en stærk konsensuspræget offentlig moral, der foreskriver, hvordan man bør forholde sig til retsnormer i praksis, mens der i andre tilfælde kan være flere konkurrerende offentlige moraler, som kommer til udtryk i modstridende fortolkninger af retsnormer i praksis.

I nogle tilfælde kan disse mere eller mindre kollektive offentlige moralforestillinger skabe grænser for retsnormernes muligheder for at konstituere handling i praksis. Det gør sig gældende i tilfælde, hvor overtrædelse af retsnormer i praksis kan opfattes som legitimt og normalt. I relation hertil giver Becker (1973:14), udtryk for, at en definition af en handling om afvigende er betinget af, hvilken type af handling, der er tale om, og hvordan andre reagerer på handlingen i praksis. Becker (1973:3) eksemplificerer dette ved at referere til overtrædelse af færdselsregler. I hans optik vil en, der overtræder færdselslovens bestemmelser ikke adskille sig særligt meget fra andre, mens en biltyv i de fleste tilfælde vil blive betragtet som afvigende fra normalen. Om overtrædelsen af færdselsreglerne resulterer i moralsk fordømmelse er imidlertid i min optik betinget af, hvordan trafikanterne forholder sig moralsk til de enkelte færdselsregler, således at nogle former for færdselslovsovertrædelser formentlig vil være mere legitime end andre. I sidste ende bliver det et spørgsmål om, hvordan retsnormerne er indlejret moralsk i befolkningens retsbevidsthed. Rettsbevidstheden er interessant at sætte fokus på, da retsbevidstheden ikke kun har betydning for, hvordan man forholder sig moralsk til andres retligt regulerede handlinger, men også for ens eget handlingsvalg i praksis. Ifølge Dalberg-Larsen (2005:296) har måden, som retsnormer er indlejret på moralsk i befolkningens retsbevidsthed stor betydning for muligheder og grænser for frivillig efterlevelse. I en undersøgelse af retsnormers muligheder og begrænsninger for konstitution af handling i praksis bliver det således væsentligt at vide, hvordan retsnormer er indlejret i borgernes bevidsthed, og hvordan retsnormer som institutionel ramme spiller en rolle i begrundelser for handling i praksis.

Retsbevidsthed i praksis

Da retsbevidsthed er et centralt begreb i denne afhandling, finder jeg det væsentligt at dvæle lidt ved begrebet. Ordet bevidsthed kan blandt andet

Retten står således i et spændingsforhold mellem forventningerne om funktionel effektivitet og moralsk legitimitet (Andersen 1997:363).

genfindes i det franske *conscience*, der betyder viden (virkelighedsopfattelse, teorier og begreber) såvel som samvittighed (moralske forestillinger og følelser) (Guneriusen 1997:76). Set i relation hertil indeholder retsbevidsthedsbegrebet to indbyrdes relaterede dimensioner; en vidensdimension og en moralsk dimension. Når jeg anvender begrebet retsbevidsthed refererer det således dels til borgernes moralske opfattelser af retsnormer, dels til deres viden om faktiske retsnormer og sanktioner ved manglende regelefterlevelse.⁵

I min optik er retsbevidsthed ligesom andre former for bevidsthed imidlertid ikke en konstant størrelse men en dynamisk proces. Inspirationen til denne opfattelse er blandt andre hentet hos Comaroff og Comaroff (1992:176), der betragter bevidsthed - ikke kun eksplicite eller implicite forståelser af verden, men som dynamiske processer, hvorigennem mennesker skaber deres selvbevidsthed, og hos James' (1977:376) der betragter bevidstheden som en tankestrøm, hvor fortiden og fremtiden er indlejret på ubestemt vis i form af fortolkning og fortælling. Set i lyset af sådanne optikker, bliver retsbevidstheden sammenvævet med oplevelser af og fortællinger om forløb i en dynamisk praksis. Dette kan ses i relation til Frønes (2001:92-93) betragtninger om normers sammenhæng med fortæller og forløb. Ifølge Frønes (2001:90-93) knytter normer sig til fortællinger og forløb som værdimønstre og regler for, hvad man kan sige og gøre i denne verden, men normerne regulerer også, hvordan handlinger og sociale sekvenser kædes sammen. Normative forståelser af en handling er således ofte baseret på, hvor i et forløb, man befinder sig frem for, hvad man gør. Forløb er organiseret i tid og rum og fortællingerne herom er kulturelt præget. Konsekvensen af en sådan begrebsliggørelse af retsbevidsthed er, at aktører i forskellige situationer kan aktivere forskellige former for retsbevidsthed som grundlag for praktisk handlingsstrategi alt efter, hvordan fortolkningerne af forløb konstrueres i fortællingerne om praksis.⁶

Aktualisering

Der er efterhånden lavet en del teoretisk og empirisk forskning om retsbevidsthedens rolle i praksis i international kontekst. Opmærksomheden er i disse studier har været rettet mod forskellige aspekter af retsbevidsthedens rolle i det almindelige liv, som det eksempelvis udfolder sig i fa-

⁵ Lignende begrebsdefinitioner kan findes hos Kutschinsky (1968:93) og Ryberg (2006:18).

⁶ I kapitel 3 ser jeg nærmere på forskellige typiske måder, hvorpå retsnormer kan være indlejret i retsbevidstheden og komme til udtryk i moralske fortolkninger af handling i praksis.

milier (Merry 1990, Yngvesson 1993) i religiøse fællesskaber (Greenhouse 1986), i medicinsk praksis (Heimer and Stassen 1998, Heimer 1999), eller i ingeniørvirksomhed (Espeland 1998). Det har også været studier af køn, race eller aldersdiskriminering (Bumiller 1988), håndteringen handicappede identiteter (Munger og Engel 1996) eller fattigdom og offentlig velfærd (Sarat 1990, Munger 1999). Nogle har også fokuseret på retsbevidsthed i juridisk praksis enten som borgernes måde at forholde sig til retsnormer i mødet med domstole (Conley and O'Barr 1990, Merry 1990) eller juristers rolle i formning af borgers retsbevidsthed (Sarat and Felstiner 1995). Et ofte citeret studie er Ewick og Silbey (1998), der på baggrund af amerikanske borgeres fortællinger om mødet med retssystemet konstruerer tre forskellige idealtyper af retsbevidsthed, som illustrerer forskellige måder, hvorpå retsordenen som sådan kan figurere i borgernes bevidsthed. Nogle er imponeret over retsordenens format, andre forholder sig strategisk og endnu andre gør modstand mod retsordenen på grund af en oplevelse af ulige handlemuligheder. Silbey (2002:168-169) konkluderer i en senere artikel, at de forskellige former for retsbevidsthed ikke er gensidigt udelukkende, men at en person kan forholde sig forskelligt alt efter hvilke situationer og kontekster, der er tale om. Imidlertid giver Silbeys undersøgelse ikke viden om, hvad der i en given situation spiller en rolle i forhold til aktivering af de forskellige former for retsbevidsthed. Den amerikansk inspirerede tradition betragter jeg dog under alle omstændigheder som yderst interessant i den forstand, at blikket rettes mod praksis og de måder, hvorpå borgere forholder sig til retsnormer.⁷

I dansk kontekst er eksistensen af empirisk viden om retsbevidsthedens rolle i praksis relativt begrænset. Der er godt nok flere undersøgelser, som i en eller anden forstand beskæftiger sig med befolkningens retsbevidsthed eller retsfølelse, men der er primært tale om holdningsundersøgelser. I 1954 og igen i 1962 blev der foretaget sådanne undersøgelser, som blandt andet søgte at afdække forskellige persongrupperes syn på, hvordan visse former for handlinger kan undskyldes (Kutschinsky 1968). I midten af 1990'erne blev det undersøgt, hvordan en tilfældigt udvalgt gruppe af befolkningen i Horsens vurderede udfaldet af seks straffesager om tyveri, bedrageri, underslæb og vold (Ryberg 2006:17-18). Og senest er der i 2006 lavet en større undersøgelse af forholdet mellem

⁷ Min tilgang til forståelse af praksis afviger dog fra den traditionelle konstitutive tilgang, der tager afsæt i en diskursteoretisk forståelse af rammer som stabile handlingsskemaer. I min optik er rammer mere dynamiske i den forstand, at rammernes mening og betydning kan være til forhandling i samspillet med andre i praksis. Det vender jeg tilbage til senere i kapitlet, når jeg definerer rammebegrebet.

befolkningens generelle og informerede retsfølelse, hvor det viste sig, at jo mere information borgerne fik om en konkret sag, jo mildere ville flertallet straffe lovbruderen (Balvig 2006). Disse undersøgelser giver imidlertid ikke viden om, hvordan retsbevidsthed spiller en rolle i forhold til borgernes valg af handlingsstrategi i praksis - kun hvordan borgerne forholder sig moralsk til andres lovbrud.

Goul Andersens (1998:5-19) undersøgelse af borgernes forhold til lovene når et skridt længere i forhold til at kunne sige noget om borgernes handlinger. Undersøgelsens fokus er dog primært borgernes moralske stillingtagen til spørgsmål om rimeligheden af lovovertrædelser, der ikke kommer til kendskab for det strafferetlige system, mens handlingsdimensionen begrænser sig til spørgsmål om straffelovsovertrædelser. I undersøgelsen konkluderer Goul Andersen (1998:435-439), at de fleste danskere principielt har en opfattelse af, at lov er lov og lov skal holdes, men når de skal tage stilling i konkrete situationer, er der andre hensyn, som spiller ind. Især i tilfælde hvor lovgivningen opfattes som urimelig sætter mange borgere en ære i at overtræde reglerne i protest mod urimelighederne og denne civile ulydighed betragtes tilmed som socialt acceptabel. Hvilke love og regler, der bør overholdes, afgøres som regel ud fra det principielle kriterium: Går det ud over nogen? Goul Andersen giver i den forbindelse udtryk for, at dette principielle kriterium generelt er åbent for forhandling i praksis, men da undersøgelsen primært er af kvantitativ karakter giver undersøgelsen ikke indblik i, hvordan dynamiske processer i praksis har betydning for hvilke former for retsbevidsthed, der spiller en rolle for borgernes eget valg af handlingsstrategi. For at få et dybdegående indblik i retsbevidsthedens rolle i praksis har jeg valgt at fokusere på en enkelt lovreguleret praksis, hvor borgerne dagligt konfronteres med institutionelle rammer, men hvor retsnormerne ikke nødvendigvis fuldt ud konstituerer handling. Det drejer sig om den automobile praksis.

Automobil praksis

Det at bevæge sig i bil er blevet den mest udbredte transportform i hovedparten af de industrialiserede lande og bilen er kendetegnet ved en distinkt form for bevægelse i tid og rum (Beckmann 2001:8). Samtidigt med at det er en social praksis, som et flertal af borgerne bevæger sig i deres dagligdag, er det en social praksis, som i høj grad er gennemsyret af institutionaliserede retsnormer.

De institutionaliserede retsnormer, der er angivet i færdselsloven, har til formål at sætte standarder for handling, som gør det muligt for trafikanter på systematisk vis at undgå færdselsuheld. Færdselsloven indeholder to typer retsnormer. Den ene type er generalklausuler, som er kendetegnet ved at være generelle betragtninger, der sætter rammer eller stan-

darder for trafikale handling, men som til gengæld er så tilpas åbne, at trafikanter selv kan tilskrive standarderne kulturel og moralsk mening. Det gælder eksempelvis § 2 i færdselsloven, der fastslår, at handling i trafikken bør være hensynsfuld og uden gene for andre, der opholder sig på eller nær vejen. Den anden type er de konstitutive regler, der specifikt angiver, hvordan man som trafikant er forpligtet til at handle i trafikken. Disse regler er kendetegnet ved at være tekniske handlingsangivelser, der ikke i sig selv er moralsk funderet. Når disse konstitutive regler implementeres i praksis kan regelefterlevelse dog i nogle tilfælde blive opfattet som en moralsk pligt. Retsnormerne kan med andre ord øve indflydelse på offentlig trafikmoral.

I søgen efter viden om, hvordan retsbevidsthed spiller en rolle i praksis, er den automobile praksis ligeledes interessant, fordi der er tale om et institutionelt reguleret område, hvor man kan forvente, at de borgere, der agerer i praksis, har et tilstrækkeligt kendskab til gældende retsnormer. Denne antagelse er baseret på, at bilisterne for at blive en del af praksis må deltage i praktisk og teoretisk undervisning i færdselsreglerne og må lære at agere i forhold til retsnormernes handlingsanvisninger i praksis. Selvom reglerne i færdselsloven over tid er ændret og løbende revideres, afføder regelændringer på færdselsområdet som regel debat i medier og befolkningen, således at man kan forvente, at bilister uanset deres alder har et tilstrækkeligt kendskab til gældende retsnormer.

Netop når det handler om at studere retsbevidsthedens rolle i praksis er den automobile praksis også interessant at rette blikket mod, fordi der er tale om en social og kulturel praksis, hvor de institutionaliserede retsnormer er vævet ind i fortolkninger af situationer og begrundelser for handling på kompleks vis. Eksempelvis beskriver Redshaw automobil praksis således;

“Driving is above all a social practice even though it is highly privatized with individuals separated from each other in their separate cars. Each nevertheless relies on a public system of roads and socially agreed methods of operating that include the road rules and other stipulations of the authorities that govern them. Driving is routinised in being regulated by social and cultural values, forms of embodiment and behaviour and its connections to other aspects of culture. Driving is not, however, a uniform practice and there are many shared meanings connected with different cultural groups.” (Redshaw 2008:1)

Når bilister agerer i den automobile praksis fremstår retsnormerne således som institutionelle rammer, der er mere eller mindre vævet sammen med sociokulturelle og materielle rammer for handling. Ved at sætte fokus på den automobile praksis, bliver det derfor muligt at opnå en nuanceret forståelse af den måde retsbevidstheden spiller en rolle i de dyna-

miske processer i praksis, hvori bilister fortolker materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer for handling.

Det er samtidig en praksis, som har været tildelt yderst begrænset opmærksomhed, når det gælder studier af retsbevidsthedens rolle i praksis i såvel international som dansk kontekst. På dansk grund er den eneste undersøgelse af retsbevidsthedens rolle i automobile praksisser, som jeg i skrivende stund har kendskab til, den empiriske undersøgelse, som jeg selv foretog i forbindelse med mit sociologiske speciale af relationen mellem ret, moral og faktisk adfærd i en nordjysk kontekst. I denne undersøgelse konkluderede jeg, at retsnormers handlingspåbud ikke nødvendigvis er i overensstemmelse med moralske opfattelser af, hvad der er rigtige og forkerte handlemåder i praksis. I de tilfælde, hvor færdselsreglernes handlingspåbud er i konflikt med moralske handlingsnormer, opfatter bilisterne det som legitimt at overtræde færdselsreglerne, og når der er overensstemmelse mellem færdselsreglernes handlingspåbud og offentlige moralforestillinger, bliver det betragtet som illegitimt at overtræde færdselsreglerne. Hvornår det betragtes som rimeligt at overtræde retsnormerne i praksis er baseret på pragmatiske overvejelser om risikoen for at være til gene for eller skade andre. Hvor grænserne for legitime og illegitime lovovertrædelser går, syntes der i forbindelse med daværende undersøgelse at være en udbredt konsensus om (Jerup Jørgensen 2007). Set i et kritisk lys er den tilsyneladende konsensus dog ikke nødvendigvis udtryk for, at der i den automobile praksis faktisk er konsensus om, hvordan retsnormer bør fortolkes i konkrete situationer. Kritikken beror på, at den empiriske undersøgelse primært er baseret på fokusgruppeinterviews. Metoden er umiddelbart god til at italesætte normative forestillinger, men risikoen er, at deltagerne søger efter kompromisser, som alle kan være mere eller mindre enige i eller fordeler sig i uforenelige modpoler. I fokusgruppeinterviewene, der dannede grundlag for specialets konklusioner, er det vanskeligt at vurdere, om den tilsyneladende moralske konsensus om situationelle fortolkninger af retsnormer var udtryk for, at bilisterne i praksis udelukkende forholder sig pragmatisk til retsnormerne, da nogle deltagere har været meget dominerende, mens andre har tiet. Det betyder med andre ord, at der under den tilsyneladende konsensus kan være forskellige former for retsbevidsthed, som ikke bliver synlige i fokusgruppeinterviewene, men som spiller en rolle, når bilisterne agerer i praksis. Specialet har fungeret som et nysgerrigt afsæt og åbnet op for mange nye spørgsmål, som er interessante at arbejde videre med i en bredere og mere nuanceret sociologisk ramme. Det ovenstående er blot et af dem. I afhandlingen undersøger jeg således, hvordan forskellige former for retsbevidsthed spiller en rolle i praksis, og hvordan de moralske fortolkninger af retsnormer spiller sammen med fortolkninger-

ne af materielle og sociokulturelle rammer i konkrete handlingssituationer. Dette undersøger jeg ved at se på, hvordan bilister begrundet deres praksishandlinger, hvordan de fortolker rammer i konkrete situationer og hvordan retsbevidsthed kommer til udtryk i disse fortolkninger af praksis.

Handling

I begrebsliggørelsen af den automobile handling tager jeg afsæt i en pragmatisk handlingsforståelse. Inspirationen stammer blandt andre fra Schatzki (2001:48-49), der antager, at de kropslige handlinger, aktører udfører, konstituerer de handlinger, som under givne omstændigheder giver mening for dem. Handling i den automobile praksis beskrives ofte som automatiseret og rutineret, hvilket hos Otnes (1994:18) kommer til udtryk ved, at man kører den samme vej hver dag og næsten ikke kan finde ud af, hvilken vej man skal køre, hvis vejen er spærret. Samtidigt med er handlingen understøttet af bilens teknologi. I den forbindelse fremstilles den sociale aktør som en hybrid – en blanding mellem menneske og maskine, hvor bilen i sig selv bliver en kropsliggjort og følelsesmæssig forlængelse af bilistens egne sanser, således at menneskets kapacitet udvides og den kropslige oplevelse af verden ændres (Beckmann 2001:48, Urry 2003:7, Urry 2003b:11, Dant 2001: 16).

At den kropsliggjorte og hybride handling i den automobile praksis til tider er ureflekteret og automatiseret, ændrer dog ikke ved, at handlingen stadig er meningsfuld, da bilisterne agerer med udgangspunkt i sociokulturelle og institutionaliserede forventninger og forpligtelser. En sådan forståelse kommer ligeledes til udtryk hos blandt andre Dant, der beskriver den automobile praksis som en kropsliggjort praksis såvel som et kulturelt fænomen (Dant 2001:17-18) og hos Sheller (2004:226), der beskriver den følelsesmæssige relation bilister har til omverdenen som fremkaldt, reguleret og praktiseret gennem en mangfoldighed af forventningerne, hvormed bilister orienterer sig mod den materielle og sociale verden.

En sådan optik betyder, at selvom handlinger i praksis kan fremstå som automatiserede og rutinerede, så har bilister i indlæringsprocessen som udgangspunkt været vågent opmærksomme på, hvad de gør, hvordan de gør det, og hvorfor de gør det, som de gør. Men i takt med, at de tillærte praksishandlinger bliver en kropsliggjort vane eller rutine, ændrer praksishandlingerne karakter fra i situationen at være reflekterede til at være ureflekterede, automatiserede og rutineret. Ifølge Becker (2003:75) har megen handling automatisk karakter, men handlingen bliver kun automatisk, hvis man kan stole på, at andres reaktioner er ganske, som de altid har været, og at de ikke ændrer sig. I sådanne tilfælde bliver handlingen

gen så rutineret, at kroppen kan tage over. Når det gør sig gældende knytter aktørerne an til fælles forståelser, der er mere eller mindre kendt af alle deltagere i en eller anden form for kollektiv handling, og som alle kan referere til i forventningen om, hvad andre vil gøre. Når man som social aktør har indsigt i disse fælles forståelser, kan man gætte temmelig godt, om end ikke fuldstændigt rigtigt, hvad andre i en given situation kan tænkes at gøre. Disse fælles forståelser er imidlertid kun begyndelsen for den forhandling, som konstituerer interaktionen, da de fælles forståelser er retningslinjer, som deltagerne kan referere til, når de udvikler de kollektive handlingsmønstre, som de er med i. Men det er ikke retningslinjer, der nødvendigvis bliver fulgt i praksis.

Situation

At retningslinjerne ikke nødvendigvis følges i praksis betyder, at situationen aldrig er givet på forhånd. Man kan ikke vide, hvornår andre svigter forventningerne, og hvornår man er nødsaget til at finde andre måder at håndtere interaktionen på. John Dewey (1938:109) beskriver sådanne situationer, som giver anledning til en nærmere undersøgelse eller spørgsmål på følgende måde: "We are doubtful because the situation is inherently doubtful." Set i relation til denne afhandlings optik kan sådanne brud komme til udtryk ved, at retsnormerne i færdselsloven er en form for retningslinjer, der er med til at skabe nogle mere eller mindre stabile adfærdsforventninger og forpligtelser i den automobile praksis, som langt hen af vejen kan danne grundlag for automatiseret handling. Det gør sig eksempelvis gældende i bilisters valg af kørselsretning. Det er de færreste, der forholder sig reflektivt til, at vi i Danmark har højrekørsel. Som en fuldstændigt automatiseret handling vælger de fleste bilister at køre i højre side af vejen, og samtidig har de fleste en forventning om, at andre gør det samme. Men situationen er ikke givet på forhånd. Forventninger til den automobile praksis kan svigtes i situationen. En modkørende kan have fejlbedømt en overhalingssituation, således at der alligevel ikke er plads til at trække ind i egen vognbane i tide, én selv eller andre kan miste herredømmet over bilen, eller nogen kan "for sjov" lege med at udfordre forventningerne og bevidst køre i modsatte vognbane. I sådanne situationer kan bilister ikke agere automatiseret, men må finde på kreative løsninger til at håndtere sådanne situationer. Det betyder med andre ord, at handlingen i praksis både kan være en automatiseret rutine og reflektiv. Hans Joas beskriver denne dobbelthed ved handlingen på følgende måde:

"... all human action is caught in the tension between unreflected habitual action and acts of creativity (Joas 1996:129).

Med inspiration fra Hans Joas (1996:128-129) opfatter jeg således handling i den automobile praksis som fanget i spændingsforholdet mellem ureflekterede rutineprægede handlinger og kreative handlinger, der søger at løse opståede problemer i situationen, som ikke kan løses ved hjælp af de rutinerede forventninger. Det implicerer ligeledes, at aktørers opfattelser af verden og alle handlinger i verden er forankret i en ureflekteret tro på selvfølgeligt givne fakta og succesfulde vaner. Men denne tro og de rutinerede handlinger, der er baseret på troen, bliver hele tiden udfordret af verden, der yder modstand mod og splintrer de forventninger, som aktøren har til omgivelserne. Det fører til tvivl, som betyder, at bilister konstant må forberede sig på at skulle rekonstruere opfattelserne af konteksten. I de tilfælde, hvor bilister ændrer den rutinemæssige tilgang til verden succesfuldt, opstår der nye rutiner, der igen kommer til at fremstå som ureflekterede og automatiserede handlinger.

I den forbindelse er det væsentligt at skelne mellem handlingsstrategi og faktisk handling, da handlingsstrategien som udgangspunkt er udtryk for mere eller mindre stabile forventninger til praksis, mens den faktiske handling er udfoldet i en konkret situation. Handlingsstrategi og faktisk handling er sammenfaldende i de situationer, hvor der er overensstemmelse mellem de situationsdefinitioner og fortolkninger, som interagerende aktører i en given situation bringer i spil. Er der konflikter om rammefortolkninger i konkrete situationer i praksis, må sociale aktører finde kreative løsninger for at håndtere situationen. Her er der ikke nødvendigvis sammenfald mellem handling og handlingsstrategi.

For at kunne forstå retsnormers mulighed for at konstituere handling i praksis, er det således helt centralt at forstå den mening, der ligger bag de rutinerede handlinger, såvel som de kreative refleksive handlinger, hvormed nye erfaringer, mulige nye rutiner og rammefortolkninger opstår.

Ramme

I min forståelse af rammer har jeg ladet mig inspirere af Erving Goffman, der i "Frame Analysis" fra 1974 beskriver rammer som svaret på spørgsmålet: Hvad foregår der her? Den måde, hvorpå aktører besvarer spørgsmålet, er formet af deres opfattelser af situationen. Og den måde aktiviteten er indrammet på, har betydning for, hvordan man som aktør bør forholde sig i situationen (Goffman 1974:10). Rammer indeholder således altid en moralsk dimension. I forhold til undersøgelser af retsbevidsthed i institutionaliserede praksisser er rammebegrebet interessant, da retsnormer i sig selv kan betragtes som institutionelle rammer for handling, der i samspil med sociokulturelle og materielle rammer af mening fortolkes moralsk. Rammers funktion kan i den forbindelse betragtes som struktu-

rerende for handling i den forstand, at de hjælper bilister med at koordinere deres handlinger på en sådan måde, at bilisterne undgår sammenstød og kan nå sikkert frem til deres destination. I den forbindelse kan mange forskellige elementer i en situation være på spil som en strukturerende ramme. Hvad der mere specifikt kan betragtes som primære rammer i konkrete situationer beskriver Goffman således;

“Some are neatly presentable as a system of entities, postulates, and rules; others - indeed, most others - appear to have no apparent articulated shape, providing only a lore of understanding, an approach, a perspective. Whatever the degree of organisation, however, each primary framework allows us to locate, perceive, identify, and label a seemingly infinite number of concrete occurrences defined in its terms. He is likely to be unaware of such organized features as the framework has and unable to describe the framework with any completeness if asked, yet these handicaps are no bar to his easily and fully applying it (Goffman 1974:21)

I og med at rammebegrebet både omfatter eksplicite og objektiverede regler såvel som ideer, perspektiver eller tilgange til praksis, er risikoen, at rammebegrebet får en lettere diffus karakter, hvilket forstærkes af, at aktører ikke nødvendigvis er bevidste om, hvilke rammer, de bringer i spil i deres fortolkninger af praksis. Jeg finder alligevel rammebegrebet analytisk anvendeligt, fordi det giver mulighed for at sætte fokus på den mangfoldighed af forestillinger, perspektiver, regler og moraler, der spiller en rolle i bilisters moralske begrundelser for handling i automobil praksis. I den forbindelse er det værd at bemærke, at rammerne kun kommer til udtryk i praktiske fortolkninger.

Ifølge Goffman (1974) er der ikke altid enighed om hvilke rammer, der er på spil i praksis, og hvordan de skal fortolkes. Meget af det sociale liv drejer sig om at opretholde, men også om at ændre rammer, og megen kommunikation handler om hvilke rammer, der bør være i brug eller sagt med andre ord; hvordan konkrete situationer bør fortolkes. Ifølge Frønes (2001) er et af de karakteristiske træk ved senmoderne samfund, at mindre tages for givet, og at forhandlinger om rammer i praksis er øget. Rammer har således en dynamisk karakter; de skabes og genskabes i den hverdagslige anvendelse i praksis; nogle gange som det usynlige tapet i hverdagslivets praksis, som bilister tager for givet, i andre tilfælde som stridbare og reflektivt forhandlede opfattelser af, hvordan en situation bør defineres.

Når jeg anvender begrebet reflektiv forhandling, refererer det ikke kun til den forhandling, der kan finde sted mellem aktører i praksis. Det kan også referere til en selvrefleksiv proces, hvor den enkelte i fysisk fravær af andre overvejer rimeligheden af egne rammefortolkninger og handlingsstrategier. De tilfælde, hvor den vanemæssige handling bliver

genstand for refleksiv forhandling betegner Hans Joas som vanehandlingens kriser;

“In various crisis of habitual action, the action situation has to be redefined in a new or different way. This involves defining what is yet undefined rather than simply making different selection from the pool/reservoir of situation components that are either already defined or have no need for definition.” (Joas 1996:133).

De situationer, hvor eksisterende måder at fortolke rammer på og anvendelse af rammefortolkninger i praksis ikke slår til, kan betegnes som en form for brud i praksis, hvor bilister rives ud af deres rutinerede, automatiserede og kropsliggjorte handling, hvilket skaber grobund for refleksiv handling og skabelse af nye former for rammer og rammefortolkninger. Brud i praksis er dog ikke nødvendigvis ensbetydende med, at bilister ændrer deres rammefortolkninger og handlingsstrategier i sådanne situationer. Har bilisterne en følelse af, at situationen er særegen og derfor ikke påkalder sig særlig opmærksomhed, eller at de handlingsstrategier som bilisterne normalt anvender, kan bidrage til håndtering af brud på en konstruktiv måde, så ændres rammefortolkningerne ikke. Har bilisterne derimod en følelse af ikke at kunne håndtere disse brud, kan det resultere i revideringer af deres vanemæssige fortolkninger. Et eksempel på sådanne brud i praksis er oplevelsen af færdselsuheld eller situationer, som er tæt på at ende i et færdselsuheld.

De brud, der opstår i praksis, kan betragtes som konflikt mellem forskellige former for rammefortolkninger. I den forbindelse skelner jeg mellem materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer. Når jeg taler om *institutionelle rammer* forholder jeg mig udelukkende til retsnormer, der som objektiverede og nedskrevne normer for handlinger stiller krav om, at bilister efterlever disse handlingspåbud, eller accepterer konsekvenserne ved manglende efterlevelse i form af bødestraf eller anden form for sanktion. *Sociokulturelle rammer* refererer til samfundsmæssigt overførte eller indlærte måder at leve på, samt vaner, hvortil der hører symbolske mønstre, roller, normer og regler. Inspireret af Ekegren og Frönes er der tale om en blanding af ideer og symbolske rammer for mening, som er et resultat af individernes sociale virksomhed inden for forskellige grupper eller samfund (Ekegren 1998:140-141, Frönes 2001:13). *Materielle rammer* refererer til bilisternes fortolkninger af alt det, der omgiver dem i praksis, der ikke kan betegnes som menneske eller dyr. Eksempelvis veje, lysreguleringer, færdselstavler, biler mm.

Om end jeg her analytisk skelner mellem forskellige former for rammer vil de i praksis som oftest være sammenvævet på kompleks vis. I Goffmans terminologi giver det god mening at tænke i samspil mellem rammer, da sociale aktører ifølge Goffman (1974:25) under enhver given

aktivitet sandsynligvis vil anvende flere forskellige former for rammearbejde på én gang. Eksempelvis kan alle materielle objekter betragtes som socialt konstruerede og som materialer, der medierer mening mellem mennesker. De materielle objekter er fysisk formet inden for en kultur, men er også konstrueret af den måde, de passer ind i forhold til rutiner, hverdagslige praksisser og måder at leve livet på (Dant 1999:13-14). Kulturelle værdier, meninger og perspektiver spiller således sammen med udviklingen og brugen af materialer, og dermed også for måder at konstruere de materielle rammer for handling. I den forbindelse kan fysiske rum fx ikke blot betragtes som fysiske rum, men også som symbolske rum (Frönes 2001:138). Ofte vil de måder, som autorummet er konstrueret på spille sammen med de institutionaliserede retsnormer, der søger at regulere handling og de kulturelle forventninger og forpligtelser, der er på spil i en konkret situation. I nogle tilfælde kan der være overensstemmelse mellem de handlingsanvisninger, som fortolkningen af rammerne lægger op til. I andre tilfælde kan der være konflikt mellem rammefortolkninger. Da der kan være mange ambivalenser på spil i relationen mellem forskellige typer af rammer og den måde, hvorpå rammerne er flettet ind i hinanden, kan den analytiske skelnen mellem forskellige former for rammer ikke opretholdes i praktisk empirisk analyse. Når jeg anvender rammebegrebet i analysen, vil det således blot være i form af bilisters udtrykte typer af fortolkning.⁸

Struktur

Spørgsmålet, der står tilbage er, hvad der skaber de rammer, som bilister fortolker i praksis? I den forbindelse betragter jeg samfundsmæssige strukturer som uundgåelige i forståelsen af de rammefortolkninger, der er på spil i den automobile praksis. Strukturelle forandringer, såsom eksempelvis reorganisering af tid og rum og de teknologiske landvindinger, der er knyttet til denne reorganisering, ændrer rammebetingelserne for social handling. Med ændringer i materielle, såvel som virtuelle infrastrukturer skabes nye muligheder for bevægelse i tid og rum, og dermed også nye måder at indramme social handling på. Ændringer i samfundsstrukturer præger således rammer for social praksis; den måde, hvorpå vi organiserer os som mennesker. Sociale regler har på den ene side en autonom struktur på det mikroskopiske niveau, og samtidig kan de ikke rekonstrueres uafhængigt af uddifferentierede og objektiverede strukturer på samfundets makroniveau (Mortensen 2004:172). Rammerne eksisterer

⁸ Hvordan fortolkningerne af rammer konkret kan udspille sig i praksis uddyber jeg i kapitel 4, hvor jeg ser nærmere på teoretiske perspektiver, der kan fodre det substantielle indhold af henholdsvis materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer i nutidens samfund.

i den forbindelse som en form for bindeled mellem, på den ene side en mikroskopisk social praksis, hvor rammer formes og bliver omformet i bilisternes fortolkninger af handlingssituationer, og på den anden side en makroskopisk virkelighed, hvor materielle og immaterielle samfundsstrukturer præger rammerne i den automobile praksis. Det betyder med andre ord, at strukturelle forandringer ændrer rammebetingelserne for social handling. Men materielle og immaterielle strukturer determinerer ikke rammer og fortolkninger af rammer i praksis. I den specifikke handlingssituation kan der opstå noget nyt i den kreative proces, som ændrer rammerne og fortolkningerne heraf, hvilket kan virke tilbage på og medvirke til strukturelle forandringer på makroskopisk plan. Dette er i høj grad udtryk for et dynamisk perspektiv, hvor de udviklingsprocesser, der finder sted på forskellige niveauer i samfundet spiller sammen på kompleks vis og bidrager til den igangværende samfundsmæssige udviklingsproces. Da de forskellige udviklingsprocesser informerer hinanden på forskellig og mere eller mindre uforudsigelig vis, skabes en kompleks udviklingsdynamik, hvor det ikke er muligt a priori at afgøre, i hvilken retning påvirkningen går.

Denne tilgang til forståelse af den klassiske aktør-strukturdiskussion kommer også til udtryk hos Nils Mortensen(2004:38), der skriver, at det ikke kan afgøres, om individet er slutresultatet af noget samfundsmæssigt, der starter oppefra eller udefra, eller tværtimod er samfundets egentlige grundlag. Det er med andre ord et spørgsmål, der kan sammenlignes med den klassiske problematik vedrørende hønen og ægget. Peter Berger og Thomas Luckmann (1999:79) har formuleret det paradoksale forhold mellem struktur og aktør på følgende måde: "Samfundet er et menneskeligt produkt. Samfundet er en objektiv realitet. Mennesket er et socialt produkt." Sådan som jeg forstår forholdet mellem struktur og aktør, vil strukturer i nogle situationer kunne have en determinerende rolle i forhold til tilgængelige rammer og mulige rammefortolkninger, mens den kreative proces i praksis, hvor bilister finder nye veje, nye måder at fortolke og rammesætte begivenheder på, i andre tilfælde vil kunne påvirke og ændre de strukturelle betingelser. Hvordan forholdet mellem struktur og aktør i automobil praksis konstrueres betragter jeg derfor primært som et empirisk anliggende. I den empiriske tilgang til aktør-strukturproblematikken tager jeg udgangspunkt i bilisternes egne forståelser, oplevelser og meninger – deres konstruktioner af viden om samfundet. Det bruger jeg til at undersøge, hvordan den sociale virkelighed eller konkrete sociale fænomener er opbygget og fungerer, hvordan det sociale skabes og genskabes gennem en konstruktionsproces. Jeg søger dog ikke at dekonstruere disse forståelser, men viser blot, hvordan bili-

ster i deres hverdagslige praksis skaber, former og ændrer deres viden om samfundet som objektiv realitet.

I det følgende kapitel beskriver jeg mine metodologiske overvejelser og de praktiske metoder, der er anvendt i forbindelse med de empiriske undersøgelser af retsbevidsthedens rolle i praksis.

Kapitel 2

En undersøgelse af retsbevidsthed i praksis

Dette kapitel indeholder de metodologiske overvejelser, som har spillet en rolle i tilblivelsen af denne afhandling. Først beskriver jeg det metodologiske udgangspunkt, som har betydning for mit valg af praktisk metode, derefter går jeg mere specifikt til værks i forhold til, at beskrive de forskelligt valgte metoder og måden, som de spiller sammen på. Afslutningsvis beskriver jeg den analytiske tilgang til data. Undervejs i kapitlet overvejer jeg løbende, hvordan måden at indsamle viden og bearbejde data på har betydning for konstruktionen af viden om retsbevidsthedens rolle i praksis.

Hermeneutisk pragmatik

I min søgen efter svar på, hvordan retsbevidsthed spiller en rolle i den automobile praksis, har jeg søgt at designe undersøgelsen på en sådan måde, at jeg på bedst mulig vis kan undersøge handlinger i deres meningsfulde kontekst. Min tilgang til undersøgelsesspørgsmålet kan i den forstand betragtes som en form for hermeneutisk pragmatik. Det kendetegnende ved den hermeneutiske tilgang er ifølge Gilje og Grimen, at meningsfulde fænomener kun kan forstås i den sammenhæng eller kontekst, de forekommer i. Det er selve sammenhængen, som giver fænomenerne en bestemt mening og fremskaffer de nøgler, man må have for at kunne forstå dem (Gilje og Grimen 1993:152). Med et sådant udgangspunkt kan det kun lade sig gøre at studere retsbevidstheden i den kontekst, hvor den udfolder sig som meningsfuld aktivitet i form af handling. Handlingen i sig selv bliver kun til i kraft af den situation, den udfoldes i, og det er situationen selv, som giver handlingen mening. I den forbindelse kan der trækkes en tråd til den pragmatiske handlingsforståelse, som jeg præsenterede i introduktionskapitlet. Når det gælder kontekstens betydning for handling, spiller den pragmatiske tilgang sammen med den hermeneutiske, hvilket er grunden til, at jeg kalder min metodologiske tilgang for hermeneutisk pragmatik. En sådan tilgang til videnskabelig viden har uundgåeligt konsekvenser for måden at konstruere forskningsmæssig viden på og for de kriterier, som undersøgelsens kvalitet bør vurderes ud fra. Hvordan dette gør sig gældende, diskuterer jeg løbende i kapitlet – i nogle tilfælde udtryk implicit i argumenter for valg af metode, i andre tilfælde eksplicit i form af diskussioner om den status, som den frembragte viden har.

Multiple forskningsstrategier

For at kunne rumme kompleksiteten i de måder retsnormer spiller en rolle i praksis, har jeg valgt at anvende det, som Brannen (1992:11) kalder multiple forskningsstrategier. Det betyder, at jeg kombinerer forskellige typer af data, som tilsammen giver et bedre, mere dybdegående og nuanceret svar på, hvordan retsnormer spiller en rolle i praksis ved, at informationerne supplerer hinanden på konstruktiv vis. Min primære metode er det kvalitative forskningsinterview, hvor bilisters fortolkninger af situationer og begrundelser for valg af handlingsstrategi og faktisk handling i praksis udfoldes i relation til visuelle indtryk fra kameraobservationer i biler. Derudover anvender jeg sekundære data – det gælder både kvantitative og kvalitative data fra andre undersøgelser – som kan bidrage til at sætte mine analyser i perspektiv. Dette samspil mellem kvalitative og kvantitative metoder har jeg søgt at bringe i spil gennem hele forskningsprocessen. I den forbindelse betragter jeg udelukkende de forskellige metoder som redskaber til at besvare mit forskningsspørgsmål. Deres anvendelighed beror således alene på deres evne til at besvare forskningsspørgsmålet og ikke på de modstridende epistemologiske antagelser, der ofte knyttes til henholdsvis kvalitative og kvantitative metoder. At en sådan strategi er hensigtsmæssig understøttes af blandt andre Bryman (1984; 89) og Brannen (1992:15), der argumenterer for, at ideen om, at der er et direkte link mellem metodologi qua epistemologi på den ene side og tekniske spørgsmål relateret til forskningsmetode på den anden side, er en problematisk konvention, da der ikke nødvendigvis er et én til ét forhold mellem metodologi og teknikker i praktiseringen af samfundsvidenskab. Andersen og Hougaard (2007:103) beskriver desuden denne almindelige kontrastering af kvalitative og kvantitative metoder som forældet, hvorimod en kreativ kombination og synergi mellem forskellige typer af information og metode belyser forskningsspørgsmål bedre. I sidste ende er det dog forskningsspørgsmålets formulering, der er betydende for, hvor den metodiske vægt bør lægges. Da mit forskningsspørgsmål besvares bedst ved hjælp af kvalitative interview, har jeg valgt at lægge vægten her og blot supplere med kvantitative data, hvor det er muligt og virker meningsfuldt i relation til de kvalitative analyser.

Det kvalitative forskningsinterview

Et interview kan betragtes som en fokuseret samtale om et tema, jeg som forsker har valgt. I den forbindelse kommer min undren og de forestillinger, som jeg har gjort mig om undersøgelsesspørgsmålet forinden, til at præge interviewsituationen og den viden, som produceres i situationen såvel som efterfølgende i de analytiske sammenskrivninger af informanternes begrundelser for handling. En interessant metafor for forskerens

rolle i forhold til informanterne er Steiner Kvaales (1994) betegnelse af den kvalitative forsker som en rejsende, der vandrer gennem landskabet, falder i samtale med og stiller spørgsmål til de personer, som forskeren møder, og som efter rejsens afslutning har opnået en viden, der betyder, at den rejsende har en historie at fortælle. Jeg betragter mig selv som en rejsende, der søger viden om retsbevidsthedens rolle i praksis; et indblik i, hvordan bilister begrundede deres handlinger i en given materiel, socio-kulturel og institutionel kontekst. Den viden, som jeg opnår, kan imidlertid aldrig være udtryk for en endegyldig sandhed om retsbevidsthedens rolle i praksis, men bidrager blot med et perspektiv eller en måde at betragte retsbevidsthedens rolle på i praksis.

Da det netop er i mødet mellem forsker og informant, at viden opstår som relationelt fænomen, finder jeg det vigtigt, at beskrive de strategier, der går forud for interviewet, og den måde interviewet forløber på, således at andre har mulighed for at vurdere lødigheden af forskningsproduktet. Ideen om, at forskerens forestillinger og fordomme ikke kun spiller en rolle i tilblivelsen af forskningsspørgsmålet, men også præger interviewsituationen, kommer blandt andre til udtryk hos Mason, der beskriver interviewmetodologi således;

"Interview methodology begins from the assumption that it is possible to investigate elements of the social by asking people to talk, and to gather or construct knowledge by listening to and interpreting what they say and how they say it ... Asking, listening and interpretation are *theoretical projects* in the sense that how we ask questions, what we assume is possible from asking questions and listening to answers, and what kind of knowledge we hear answers to be, are all ways in which we express, pursue and satisfy our theoretical orientation in our research (Mason 2002:225).

Perspektiv på forskningsinterviewet, som Mason beskriver her, kan ses som et udtryk for det samspil, der er mellem forsker og informanter, hvor forskeren er åben over for de fortolkninger, som informanterne bringer i spil, men samtidig er mere eller mindre styret af de teoretiske antagelser, som vedkommende bringer med sig ind i interviewsituationen, og som han eller hun søger at undersøge nærmere. I den forbindelse spiller de fordomme og forestillinger, jeg som forsker møder informanten med, uundgåeligt en rolle for den viden, der frembringes under interviewet. Da jeg tidligere i forbindelse med mit speciale har beskæftiget mig med ret og moral i automobil praksis, har jeg haft nogle forventninger til, hvordan bilister agerer i og fortolker rammer i automobil praksis. Forventninger, der eksisterer som teoretiske antagelser, som jeg bringer med mig ind i interviewsituationen. Jeg har dog, så vidt muligt, søgt at sætte parentes om disse forestillinger og forholde mig bevidst naivt til informanternes udsagn, så jeg kan opnå ny og anderledes viden, end den jeg

træder ind i interviewsituationen med. En måde at gøre dette på er ved at betragte interviewsituationen som en form for dialogisk møde, hvilket Bernstein beskriver på følgende måde;

"One begins with the assumption that the other has something to say to us and to contribute to our understanding. The initial task is to grasp the others position in the strongest possible light. One must always attempt to be responsive to what the other is saying and showing. This requires imagination, sensitivity and perfecting hermeneutic skills. Seeking common ground in which we can understand our differences." (Bernstein 1987:16)

I min stræben efter at opnå et dialogisk møde, hvor informanterne på konstruktiv vis får mulighed for at præge interviewsituationen med deres meninger, fortolkninger og måder at fortælle om praksis, benytter jeg mig af det Kvale (1997:44) kalder bevidst naivitet. En sådan indstilling kræver, at man som forsker forholder sig så righoldigt og forudsætningsløst som muligt til informanternes udsagn, med åbenhed overfor nye og uventede fænomener. Man agerer i rollen som den nysgerrige, lydhøre og kritiske overfor egne forudsætninger (fordomme) og besidder en kritisk bevidsthed om egne forudsætninger. Rollen som den bevidst naive er en strategisk tilgang til interviewsituationen, som rummer mulighed for, at jeg som forsker kan stille dumme spørgsmål til kulturelle selvfølgeligheder og finde frem til de fortolkninger, der ligger i informanternes begrundelser for en mere eller mindre rutineret og taget for given praksis. Med den bevidste naive indstilling har jeg mulighed for at opnå viden om retsbevidsthedens rolle i praksis, som ellers ikke italesættes - med mindre, at der opstår konflikter om fortolkninger i praksis, hvor informanterne må forholde sig reflektivt til egne forventninger.

Informanterne

I konstruktionen af viden om retsbevidsthedens rolle i praksis kan det have stor betydning, hvem man søger viden hos. I et socialt differentieret samfund kan der være forskellige måder at fortolke situationer på, alt efter hvilken position og hvilke roller man har, tager og bliver givet i forhold til andre i praksis. For at sikre, at den viden, som jeg opnår om retsbevidsthedens rolle i automobil praksis, afspejler mulige kvalitative forskelle og ligheder i fortolkninger af situationer, har jeg valgt informanter ud fra princippet om maksimal variation. Den empiriske undersøgelse er baseret på kvalitative interviews med 30 bilister bosiddende i henholdsvis Region Midtjylland og Region Hovedstaden, hvoraf 10 bilister desuden medvirker i kameraobservationer. Udover regional tilknytning er bilisternes primært udvalgt med henblik på at få videst mulig spredning i forhold til køn og alder. Halvdelen af informanterne er således mænd,

halvdelen kvinder, og disse er fordelt på aldersgrupperne 18-24 år, 25-34 år, 35-44 år, 45-54 år og 55-66 år. Dernæst har jeg så vidt muligt efterstræbt, at udvalget af informanter varierer maksimalt i forhold til bilmærker, biltyper samt uddannelses- og beskæftigelsesbaggrund.⁹

For at komme i kontakt med potentielle informanter har jeg via Centralregisteret for Motorkøretøjer udsendt et kvantitativt spørgeskema til 200 bilejere i Region Hovedstaden og Midtjylland. Spørgeskemaet indeholder spørgsmål om bilistens køn, alder, tidspunkt for erhvervelse af kørekort, uddannelse, beskæftigelse, bilmærke og type af køretøj samt kørselsfrekvens. Dernæst indeholder skemaet spørgsmålene om, om bilisten ønsker at deltage i henholdsvis kameraobservation og interviewundersøgelse.¹⁰ Informanterne er primært blevet udvalgt ud fra de positive tilbagemeldinger på spørgeskemaerne, men det har dog været nødvendigt at anvende alternative rekrutteringsstrategier for at få nuanceret udvalget af informanter. Især blandt de 18-24-årige har det været vanskeligt at rekruttere via Centralregisteret for motorkøretøjer.¹¹ Det endelige udvalg af informanter kan ses i nedenstående tabeller. Den første tabel viser karakteristika ved informanter, som kun deltager i interviewundersøgelsen, mens den anden tabel viser karakteristika hos de bilister, der deltager i både kameraobservationer og interviewundersøgelse.

Tabel 1: Informanter til kameraobservation og interviews

Navn	Alder	Region ¹²	Uddannelse ¹³	Beskæftigelse	Biltype ¹⁴	Bilmærke	Kørsel
Marie	18 år	HS	Gymnasial	Kontorelev	Standard	Kia Picanto	60-120
Sigurd	26 år	HS	MVU	Funktionær	Standard	Seat Cordoba	30-60
Melvin	39 år	HS	Gymnasial	Funktionær	Standard	Nissan Primera	240-300
Karl	45 år	HS	LVU	Selvstændig	MPV	Honda Stream	120-180
Tove	56 år	HS	KVU	Førtidspension	MPV	Suzuki Gr. Vitara	30-60
Tim	19 år	MJ	Grundskole	Lærling	Standard	Audi 80	30-60
Hanne	30 år	MJ	MVU	Funktionær	Standard	Hyundai Atos	30-60
Erik	42 år	MJ	Grundskole	Ikke-faglært	Standard	Citroën Zantia	30-60
Amanda	45 år	MJ	Erhversudd.	Faglært	Standard	VW Passat	30-60
Gorm	64 år	MJ	Erhversudd.	Efterløn	MPV	Citroën Picasso	30-60

⁹ Uddybende refleksioner over udvælgelsen af informanter kan findes i Appendiks A.

¹⁰ Spørgeskema og informationsbrev til bilister fremgår af bilag A.

¹¹ Der er mere udførlige overvejelser om de alternative udvælgelsesstrategier i Appendiks A.

¹² HS er en forkortelse for Region Hovedstaden, MJ for Region Midtjylland.

¹³ KVU er en forkortelse for kortere videregående uddannelser, MVU for mellemlange videregående uddannelser og LVU for lange videregående uddannelser.

¹⁴ MPW bruger jeg til at betegne alle MPV lignende typer af køretøjer samt stationcars.

Tabel 2: Informanter til interviews alene

Navn	Alder	Region	Uddannelse	Beskæftigelse	Biltype	Bilmærke	Kørsel
Andreas	21 år	HS	Erhvervsudd.	Faglært	Standard	Suzuki Gr. Vitara	120-180
Lise	19 år	HS	Gymnasial	Ikke-faglært	Standard	Golf	60-120
Christine	34 år	HS	LVU	Funktionær	MPW	Ford X-Max	30-60
Noah	30 år	HS	MVU	Funktionær	MPW	Renault Scenic	120-180
Beate	40 år	HS	MVU	Funktionær	MPW	Peugeot	120-180
Yvonne	43 år	HS	Erhvervsudd.	Selvstændig	MPW	Toyota Raw 4	120-180
Torben	54 år	HS	Erhvervsudd.	Faglært	MPW	Ford Escort	30-60
Irene	45 år	HS	MVU	Funktionær	Sportsvogn	Renault Megane	120-180
Jens	51 år	HS	MVU	Funktionær	Standard	Mazda 6	120-180
Sigrid	55 år	HS	MVU	Funktionær	Standard	Golf	120-180
Astrid	19 år	MJ	Erhvervsudd.	Lærling	Standard	Toyota Yaris	30-60
Mads	21 år	MJ	Erhvervsudd.	Lærling	Varevogn	Mitsubishi L400	60-120
Viggo	25 år	MJ	KVU	Funktionær	Standard	Volvo 406	120-180
Mette	31 år	MJ	MVU	Barselsorlov ¹⁵	Standard	Ford Sierra	30-60
Agnete	35 år	MJ	LVU	Barselsorlov	MPV	Ford Mondeo	> 30
Georg	41 år	MJ	Erhvervsudd.	Faglært	Standard	Audi 100	30-60
Tom	46 år	MJ	MVU	Funktionær	Standard	Skoda Octavia	> 30
Ilse	50 år	MJ	Erhvervsudd.	Mhj hustru	Standard	Suzuki Swift	30-60
Ingeborg	61 år	MJ	Grundskole	Ikke-faglært	Standard	Hyundai	120-180
Ulrik	66 år	MJ	LVU	Selvstændig	Standard	Honda Civic	30-60

Interviewguide som rammesætter

Interviewet kan i sig selv betragtes som en social situation, hvor måden at rammesætte samtalen på har betydning for den mening, der skabes i situationen, både i forhold til, hvad der tales om, hvordan og hvad der opfattes som legitimt og illegitimt at bringe på banen. Den måde, som interviewet indrammes på, har med andre ord betydning for de informationer, der bliver tilgængelige for forskeren. I den forbindelse må interviewguiden betragtes som en del af interviewets rammesætning, som sætter standarder for, hvad og hvordan, der tales om et givent fænomen.¹⁶ Da jeg betragter interviewsituationen som et dialogisk møde, er det vigtigt at konstruere interviewguiden på en sådan måde, at mødet reelt har mulighed for at opstå. Derfor har jeg valgt en semistruktureret interviewguide, som udstikker den overordnede retning for interviewet, men som samtidigt levner plads til at forfølge nye perspektiver og ideer, der viser sig i informantens fortællinger om praksis.

I konstruktionen af interviewguiden har jeg bevidst undladt at anvende begrebet retsbevidsthed. Dels fordi det ikke nødvendigvis er et begreb, som informanterne selv anvender i deres hverdagslige sprog, dels fordi

¹⁵ Begge kvinderne, der er på barselsorlov er beskæftiget som funktionærer.

¹⁶ Interviewguiderne til bilisterne kan findes i bilag B

begrebet i sig selv kan være normativt ladet. I introduktionen har jeg derfor blot givet udtryk for, at jeg søger informanternes fortællinger om, hvad de gør i trafikken, og hvordan de begrundet deres handlinger. Derudover har jeg lagt vægt på, at der ikke er nogle rigtige og forkerte svar; at det vigtigste er deres opfattelser, oplevelser og meninger. Andre undersøgelser har vist, at danskerne principielt mener, at man bør efterleve retsnormer, men i praksis lader deres fortolkninger af situationen råde (Goul Andersen 1997, Jerup Jørgensen 2007). Ved at lægge op til, at der ikke er nogle rigtige og forkerte svar, og at det er informantens eget perspektiv, der er i centrum, rammesætter jeg interviewet således, at det åbner op for situationelle måder at forholde sig moralsk til retsnormer. Da det netop er retsnormers rolle i praksis, som er vigtig for mig at opnå viden om i interviewsituationen, har jeg afslutningsvis i introduktionen gjort opmærksom på, at informationerne skal anvendes i et forskningsprojekt om, hvordan bilister forholder sig til regler, når de sidder bag rattet. I den forstand har jeg italesat betydningen af de institutionelle rammer, hvilket kan betyde, at nogle informanter har bragt disse rammer i spil, mere end de ellers ville gøre i deres hverdagslige fortolkninger af praksis.

For at kunne rumme de forskellige måder, som retsnormer spiller en rolle i informanternes fortolkninger af institutionelle, sociokulturelle og materielle rammer, er interviewguiden temabaseret. Det, at jeg stiller samme tematiske spørgsmål til alle informanter, giver gode sammenligningsmuligheder i forhold til analysen. Interviewguiden er dog ikke mere struktureret end, at det er muligt at forfølge eventuelle nye perspektiver, som dukker op undervejs i de enkelte interviews. Når det gør sig gældende i interviewsituationen, lader jeg informanternes svar lede mig på vej og improviserer for at komme nærmere en forståelse af de uventede fortolkninger af rammer og måder at begrunde handlinger på i praksis. Ingen af interviewene er ens. De varierer i længde, form og indhold. Men for at sikre sammenligningsgrundlag mellem interviewene anvender jeg nøglespørgsmål på tværs. I den forbindelse er det en hjælp, at interviewguiden tager afsæt i visuelle illustrationer af konkrete handlingsituationer i praksis, hvor bilister agerer i forhold til rødt lys i lysregulerede vejkryds, anvender mobiltelefon under kørsel, vælger hastighed og sikkerhedsafstand til andre i en given kontekst. De visuelle indtryk spiller en central rolle i rammesætningen af den dialogiske samtale og sikrer sammenligningsgrundlaget på tværs af interviewene.

Materielle rammer og sociale roller

De fysiske rammer for interviewet spiller også en rolle i forhold til den viden, der konstrueres. Ligeså gør de roller, som informant og forsker

har, tager og bliver givet i en konkret kontekst. Moralske fortolkninger af retsnormer kan i sig selv være et ømtåleligt emne. Derfor er det vigtigt at de fysiske rammer omkring interviewet er trygge, og at det er muligt at tale sammen forholdsvis uforstyrret, så den åbne og fortrolige samtale har de bedste betingelser. Informanterne har selv kunnet bestemme interviewstedet, og langt de fleste interviews har fundet sted i informantens eget hjem. Fem har fundet sted i mødelokaler på informantens arbejdsplads i eller efter endt arbejdstid. De interviews, der har fundet sted i informantens eget hjem, er i de fleste tilfælde foregået uden forstyrrende tilstedeværelse af andre. Dog er der en enkelt undtagelse, hvor informantens kones tilstedeværelse har været problematisk i den forstand, at hun flere gange har svaret på sin mands vegne. Manden har selv sagt fra over for det, men den blotte tilstedeværelse af konen kan have haft betydning for den selvfremstilling, der er blevet præsenteret. Ellers har min oplevelse været, at det fungerer godt at interviewe informanter på et selvvalgt territorium, da de således har mulighed for at sætte scenen og jeg kan påtage mig rollen som den høflige gæst, der respekterer deres enemærker. Informanterne har generelt været meget imødekommende, har fundet det interessant at kunne bidrage til undersøgelsen og nogen har udtrykt begejstring over, at jeg har kørt rundt i Danmark og besøgt dem, hvor de bor.

I interviewsituationen har jeg som nævnt søgt at påtage mig rollen som høflig gæst, men i det dialogiske møde tillægges jeg også roller af informanterne. Denne rolletilskrivning har betydning for den måde, som informanterne begrundes deres handlinger på, hvad informanterne er villige til at fortælle, og hvordan informanterne fremstiller deres sociale og moralske selv. Det er nemlig betinget af, hvordan informanten opfatter mig som person, og hvad der opfattes som legitimt at fortælle sådan en som mig. I læsningen af min person knytter der sig ikke kun de personlige egenskaber, jeg besidder som menneske og interviewer, men også generaliserede rolleforventninger knyttet til mig som forsker, yngre kvinde, nordjyde, bilist og ejer af en Opel Corsa årgang 2007. Rolletilskrivninger, der kan være forbundet med forestillinger om, at jeg forholder mig til deres fortolkninger på bestemte måder. De værdier og moralopfattelser, som bilisternes tillægger mig som person, har således betydning for, hvordan de udtrykker sig i situationen, og hvad de er villige til at fortælle om egen praksis. Eksempelvis kan det have betydning, at jeg er en forholdsvis ung kvindelig bilist, som undersøger en maskulint domineret praksis, hvor der er knyttet stereotype forestillinger til det at være kvindelig bilist. Når jeg sidder overfor såvel mandlige som kvindelige bilister, kan en sådan rolletilskrivning have betydning for de informationer, der er tilgængelige for mig i interviewsituationen.

Kameraobservation

Som tidligere nævnt kombinerer jeg det kvalitative forskningsinterview med kameraobservationer af automobil praksis. I den forbindelse spiller kameraobservationerne en central rolle i rammesætning af interviewene som et visuelt redskab, der fremmer informanternes refleksioner over egen praksis.¹⁷ Ved at anvende dynamiske billedillustrationer af automobil praksis og lade bilister fortolke disse ud fra egen sprogbrug, logik og mening, når jeg et spadestik dybere i forhold til retsbevidsthedens rolle i praksis end det ville have været muligt med det traditionelle kvalitative forskningsinterview. Inden jeg beskriver, hvordan kameraobservationerne har betydning for rammesætningen af interviewene, beskriver jeg her kort kameraobservation som metode, og hvordan min tilgang til kameraobservation adskiller sig fra hidtidige anvendelse i sociologisk forskning.

Kameraobservation som supplement til det kvalitative interview er en metode, som anvendes mere og mere. Det er en metode, hvis kommunikative potentiale består i, at mediet er særdeles velegnet til dialog med de informanter, der observeres. (Botin et al 2007: 107, 118-119). Ved at anvende kameraobservationer i interviewsituationer og indgå i en refleksiv dialog med informanterne om deres forståelse af situationen, har man mulighed for at opnå en dybere forståelse af informanternes perspektiv (Rosenstein 2002:7). Samtidig giver fastholdelsen af en begivenhed eller en situation forskeren mulighed for at reflektere over virkeligheden gentagende gange og med flere seere (Rasmussen 1997:75). Netop fordi det visuelle indtryk kan fastholde og gengive praksis og anvendes til at iværksætte informanternes eget perspektiv og fortolkninger af praksis, betragter jeg det som et særdeles velegnet redskab til refleksion i interviews. Dette forstærkes af, at det er muligt for forskellige informanter at studere og fortolke samme situationer. Ved at anvende samme uddrag fra kameraobservationerne på tværs af interviewene, får jeg indblik i, hvordan fortolkninger af materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer er situeret. En unik viden, som ellers ville være vanskeligt at indfange i en interviewsituation.

Om end det efterhånden er blevet meget almindeligt at anvende videokameraer til observation af praksis til brug i dokumentationsarbejde og videre analytisk bearbejdning (Alrøe og Dirckinck-Holmfeldt 1997:5), er måden jeg anvender kameraoptagelser til observation en nytænkning af de gængse tilgange til kameraobservation. I de fleste tilfælde anvendes håndholdte kameraer til at studere praksis inden for en fikseret rumlig kontekst, hvor forskeren oftest er til stede som observatør. Anvendelsen af overvågningsudstyr i sociologisk forskning er derimod begrænset. Jeg

¹⁷ De anvendte videosekvenser kan findes i bilag C

er kun stødt på et enkelt etnografisk studie af bilisters praksis, hvor overvågningsudstyr anvendes (Laurier 2004), men her fokuserer forskeren på interaktioner mellem fører og passagerer i bilens afgrænsede rum. I min anvendelse af overvågningsudstyr er fokus rettet mod handlingens udfoldelse i en dynamisk materiel, sociokulturel og institutionel kontekst. Når informanterne forholder sig til observationerne, er det således med afsæt i visuelle illustrationer af handling i dynamisk kontekst.

Da det ikke tidligere har været forsøgt at indfange en dynamisk bevægelig praksis på denne måde, har det været nødvendigt at anvende mobile overvågningssystemer, der kunne håndtere kompleksiteten i praksis. I den forbindelse har jeg valgt at anvende mobilt overvågningsudstyr, der typisk anvendes i busser og taxaer. Overvågningssystemet er indrettet til at kunne håndtere optagelser i mobile praksisser og giver samtidigt mulighed for at sætte flere kameraer til at optage samtidigt, men med forskellige vinklinger på praksis. Systemet giver mulighed for at afspille kameraerne enkeltvis og sammen, således at jeg har kunnet give informanterne mulighed for at se situationen i sin fulde kompleksitet såvel som detaljer i de enkelte klip.

En redigeret virkelighed

Når informanterne i interviewsituationen giver mening til og fortolker de visuelle indtryk, er det imidlertid væsentligt at have for øje, at der er tale om en redigeret og klippet virkelighed. Dels fordi måden at vinkle overvågningskameraer på bestemmer, hvordan den automobile praksis bliver foreviget. Kameraernes placering i sig selv er udtryk for en forhåndstolkning af begivenheder (Rasmussen 1997:64). Dels fordi den efterfølgende redigering og udvælgelse af afgrænsede situationer rummer en fortolkning af, hvad der er interessant at sætte fokus på i automobil praksis. Man kan således tale om forhåndstolkninger i dobbelt forstand. Forhåndstolkninger, der spiller en væsentlig rolle i rammesætningen af interviewsituation, og som har stor betydning for den viden, der frembringes om praksis. Ved så vidt muligt at gøre mine sorteringsmekanismer eksplicite, er det min forhåbning, at andre har mulighed for at vurdere lødigheden af de konstruktioner af praksis, som jeg med mine selectioner har været med til at skabe. I et forsøg på at gøre denne rammesætning synlig, beskriver jeg her kameraernes vinkling og kriterierne for udvælgelse af situationer.

I vinklingen af kameraerne har jeg så vidt muligt søgt at indfange de vinkler, som bilister typisk orienterer sig i, når de sidder bag rattet. Ifølge Goffman (2004:144) er bilisters orienteringsområde ikke er en cirkel, men en langstrakt oval, som er snæver på hver side af personen og længst foran, og som hele tiden ændrer areal, afhængigt af den omgivende tra-

fiktæthed. For at opnå denne effekt er der placeret tre kameraer som filmer konteksten omkring bilen.



To kameraer er placeret bag bakspejlet og filmer hver især aktiviteter foran bilen og skråt til hver side.



Et kamera filmer det, der sker ud af bagruden.



Derudover er der placeret et kamera, som filmer førerens kropsbevægelser, og videst muligt viser speedometerets hastighed.

På grund af økonomiske omkostninger, juridiske spidsfindigheder og praktiske overvejelser vedr. rekruttering af informanter, optager kameraerne imidlertid kun billeder – ikke lyd. Overvågningen er lavet på en sådan måde, at optagelserne starter automatisk, når bilisten drejer nøglen i tændingen og stopper automatisk, når nøglen tages ud igen.¹⁸ Alle optagelser lagres på en harddiskoptager placeret i bagagerummet. Der har været en del tekniske og praktiske udfordringer forbundet med kameraobservationerne, men trods vanskelighederne har det alligevel været muligt at indsamle tilstrækkeligt brugbart materiale, som illustrerer automobile praksishandlinger i materiel, sociokulturel og institutionel kontekst.¹⁹

¹⁸ Det er muligt at se eksempler på videooptagelserne fra bilisternes biler i analysekapitlerne. Se fx side 139 for illustration af optagelser fra de fire kameraer på en gang

¹⁹ Uddybende informationer om de praktiske og tekniske udfordringer ved kameraobservationer forefindes i Appendiks B.

Det er dog ikke kun vinklingen af kameraer, der har betydning for, hvordan praksis foreviges, men også hvordan informanterne i praksis forholder sig til at blive overvåget. Tidligere erfaringer med stationære kameraer er blandede. Nogle skriver, at folk efter kort tid glemmer et stationært kamera (Christiansen 1997:10) - andre, at mennesker reagerer på tilstedeværelsen af kameraer ligesom på en personlig observatør (Rosenstein 2002:8). For at sikre, at kameraerne ikke påvirker praksis for meget, er der valgt en løsning med kameraer, der er mindre end den mindste Tordenskjold tændstikæske - strategisk placeret videst muligt ude af informantens synsfelt.



Det er ikke muligt for mig objektivt at vurdere, hvor stor betydning overvågningen har haft for bilisternes måder at agere på, da jeg ikke kan sammenligne informanternes sædvanlige praksis med den filmede praksis. Jeg kan kun beskrive, hvordan bilisterne har oplevet at have kameraer i bilen. Af de ti bilister, der har haft kameraer i bilerne, angiver halvdelen at have kørt, som de plejer, og at de slet ikke har tænkt over kameraernes tilstedeværelse i kabinen. Fire andre angiver, at de har været opmærksomme på det den første dag eller de første par dage, og at de har tænkt over at køre pænere, end de plejer. Nogle af dem refererer direkte til, at de har forsøgt at overholde færdselsregler i højere grad end ellers, men at de efter et par dage har glemt det og kørt som sædvanligt. En bilist har været meget bevidst om kameraets tilstedeværelse. Efter eget udsagn har informanten kørt mere efter hastighedsgrænserne end sædvanligt men ellers ikke anderledes. Selvom nogle af informanterne har angivet, at de har været mere eller mindre opmærksomme på kameraernes tilstedeværelse i kabinen, har de fleste af dem efter nogle dage kørt som sædvanligt og ikke nødvendigvis lovlydigt. At det ikke har fyldt meget i deres bevidsthed, afslører kameraoptagelserne, der viser alt fra næsepilleri og dansebevægelser bag rattet til overskridelse af lovpligtige sikkerhedsafstande og hastighedsgrænser, håndholdt mobiltelefoni og sms-skriveri bag rattet.

De fleste af informanterne, som har deltaget i kameraobservationer, har haft overvågningsudstyret i bilen i 14 dage – enkelte har kørt med det i en forlænget periode på grund af tekniske problemer med optagelserne. Da der er tale om realtidsoptagelser, som gengiver alle de timer, som informanterne har bevæget sig rundt i bil i trafikken, har jeg indsamlet et omfattende empirisk observationsmateriale. Rundt regnet har jeg 300 timers realtidsoptagelse af bilkørsel. Jeg har ikke kunnet vise informanterne alle optagelser, men har måttet vælge nogle sekvenser ud som udgangspunkt for informanternes fortolkninger af praksis. I den forbindelse er det væsentligt at have for øje, at jeg redigerer og klipper i virkelighedens dynamik og skaber afgrænsede situationer, som har en definitiv begyndelse og slutning, om end deres udtryk fremstår som dynamiske. Handlingen, der udfolder sig i praksis, har en fortid, såvel som en fremtid, der er forbundet med fortolkninger af rammer i situationen, som rækker ud over den klippede virkelighed, som jeg præsenterer.

Den måde, som jeg klipper virkeligheden på, har betydning for, hvordan informanterne rammesætter handlingen i interviewsituation. Derfor er det vigtigt at bidrage med indsigt i, hvordan jeg har klippet virkeligheden. Da jeg søger viden om de måder, som retsnormer er indlejret moralsk i informanternes bevidsthed, har jeg først og fremmest kategoriseret ud fra dikotomien lovlig-ulovlig. Dernæst har jeg kategoriseret i forhold til, om situationen er konfliktfyldt eller ej. I den forbindelse har jeg ladet mig inspirere af konfliktstudiers måder at karakterisere konfliktfyldte situationer på. Her defineres en konfliktfyldt situation som en situation, hvor to eller flere trafikanter nærmer sig hinanden i tid og rum i en sådan grad, at en kollision er umulig at undgå, hvis de ikke ændrer deres bevægelse (Hydén og Svensson 2006:380). Med udgangspunkt i disse to sorteringsmekanismer udvælger jeg fire situationer til anvendelse i interviewsituationen, som illustrerer fire forskellige typer af situationer i praksis. Den første er den lovlige handling i en ikke-konfliktfyldt situation, den anden er den ulovlige handling i en ikke-konfliktfyldt situation, den tredje er den lovlige handling i en konfliktfyldt situation og den fjerde er den ulovlige handling i en konfliktfyldt situation. For at reducere i mængden af data har jeg begrænset mig til at fokusere på situationer, hvor informanterne agerer i forhold til rødt lyssignal i lysreguleringer, anvender håndholdt mobiltelefon, overskrider lovpligtige sikkerhedsafstande og hastighedsgrænser. Fordelen ved at vælge de tematisk set samme situationer til alle interviews er, at det gør det muligt at sammenligne informanternes fortolkninger på tværs af interviewene.

Om end den måde, som jeg klipper og redigerer virkeligheden på, har betydning for rammesætningen af interviewsituationen, har jeg været meget bevidst om, at min måde at forstå og kategorisere de visuelle ind-

tryk på ikke nødvendigvis svarer til andres måder at fortolke de selv-samme situationer på. Derfor har jeg tilstræbt, at bilisternes egne beskrivelser og fortolkninger af situationer skulle være styrende i interviewsituationen – ikke mine. Min strategi har været i videst muligt omfang at undgå at give instruktioner til informanterne om, hvad de skulle fokusere på i deres fortolkninger af situationen, hvilket er et forsøg på at sætte min egen måde at forstå og fortolke situationer på i parentes og lade bilisterne selv give mening til situationerne. Det eneste, jeg som udgangspunkt har instrueret informanterne i, er, at beskrive situationen, som de ser den, hvad bilisten foretager sig, hvad de selv gør i en lignende situation (hvis det ikke er dem selv bag rattet), og hvorfor de gør, som de gør.

Interviewsituationen

Da kameraobservationerne spiller en væsentlig rolle i rammesætningen af interviewsituationen, finder jeg det vigtigt at give et indblik, hvordan det i praksis har fungeret. I den forbindelse forholder jeg mig dels til, hvordan informanterne aflæser kameraerne og dels til, hvad det betyder for min rolle som interviewer. Det kan være forholdsvist komplekst at forholde sig til fire dynamiske billeder på én gang og i praksis har det da også vist sig nødvendigt i de fleste tilfælde at afspille optagelserne 2-3 gange for at give informanterne et tilstrækkeligt overblik over situationen. De fleste informanter har givet udtryk for, at situationerne har været nemme at overskue efter 2-3 gentagelser, mens få informanter har fundet det svært. Generelt har informanterne dog været positive over for det visuelle indtryk, da temaet for interviewet har været konkret relateret til informantens oplevelser af praksis og optagelserne har gjort det nemmere at tale om. I den forbindelse spiller det også en rolle, at informanterne uden undtagelse sammenligner deres måde at afkode situationen på med den måde, som de vanemæssigt orienterer sig på, når de sidder bag rattet. Det betyder, at selvom illustrationen af situationen er begrænset af vinklingen på kameraerne, fylder informanterne selv de kognitive huller ud og skaber det tredimensionelle rum i bevidstheden med udgangspunkt i deres praksiserfaringer. Informanterne kompenserer så at sige for kameraoptagelsernes flade todimensionalitet og manglende gengivelse af stemninger, lyde osv. Om end kameraobservationerne af konkrete situationer i praksis har været konstruktive i forhold til at lade bilisternes egne fortolkninger af virkeligheden få plads, har det vist sig, at jeg ikke i alle interviewsituationer har haft en så tilbagetrukket rolle som ønsket. Især nogle informanter har søgt mere præcise instruktioner om, hvad de skulle rette blikket mod, eller sagt med andre ord; hvilke rammer, der er i spil, og hvordan de bør fortolkes. I mine præciseringer har jeg derfor søgt videst muligt at stille åbne spørgsmål, således at min umiddelbare

tolkning af situationen ikke har præget informanten. Langt hen af vejen er det lykkedes, hvilket kommer til udtryk ved, at jeg flere gange er blevet overrasket over, hvordan informanter fortolker de konkrete situationer, da deres opfattelser af situationen i nogle tilfælde har vist sig at være markant anderledes end min egen. Det er netop kombinationen af kameraobservation og interview, som har gjort det muligt for mig som interviewer at sætte parentes om mine fortolkninger og give mere plads til informanternes opfattelser, oplevelser og meninger. Mere end det ellers ville have været muligt med det traditionelle forskningsinterview alene.

Om end kameraoptagelser har givet mig mulighed for at have en mere tilbagetrukket rolle i interviewsituationen, har min måde at formulere og betone spørgsmål på betydning for, hvordan informanter beskriver og fortolker praksis. Jeg har så vidt muligt søgt at undgå moralsk betonedede sætninger og forholdt mig så åbent og neutralt som muligt til bilisternes fortolkninger af rammer og begrundelser for handlingsstrategi. Alligevel har nogle informanter opfattet enkelte spørgsmål som normativt ladede. Det gælder eksempelvis spørgsmålet om, om informanterne synes, at det er i orden, hvis andre agerer, som de selv gør. Det har været et forsøg på at italesætte en kollektiv dimension; at få informanterne til at reflektere over egen praksis og, om de betragter deres egen måde at agere på som kollektivt acceptabel. Af nogle informanter er det imidlertid blevet opfattet som om, at jeg opfatter deres måde at agere på som umoralsk. Eksempelvis har en informant givet udtryk for, at når jeg formulerer spørgsmålet på den måde, er hendes måde at agere på nok forkert. I situationen griber jeg kommentaren og siger, at hendes måde at agere på ikke nødvendigvis er umoralsk, og om hun opfatter det sådan. Informanterne har generelt været søgende i forhold til at afkode min trafikmoral og måde at agere på i trafikken. I de fleste tilfælde har jeg undgået at give information om min egen måde at agere på i praksis, men i enkelte tilfælde har jeg valgt at fortælle om min egen tilgang til trafik ud fra strategiske overvejelser om den viden, det ville kunne give.

Om end nogle informanter har oplevet enkelte spørgsmål som normativt ladede, så har jeg en oplevelse af i de fleste tilfælde at have formået at skabe en tillidsfuld relation til informanterne. Jeg har så vidt muligt forholdt mig ydmygt i interviewsituationen overfor informanterne for at give dem plads, hvilket jeg fornemmer, har virket konstruktivt, da informanterne har været meget åbne om, hvordan de agerer i praksis – også selvom deres handlinger i nogle tilfælde strider mod deres egen opfattelse af den offentlige moral. En meget gængs formulering, der går igen i stort set alle interviews, er: ”Jeg skal da også indrømme...”. Sådanne formuleringer ser jeg som et konkret udtryk for, at informanterne i situationen

har opfattet mig som en person, man kan dele sine oplevelser, betragtninger og meninger med.

Indimellem har jeg dog kunnet mærke i maven, at informanternes fortællinger om praksis har ramt mig på egen trafikmoral. Det har været i situationer, hvor informanter har fortalt om egne erfaringer med eksempelvis markante hastighedsoverskridelser og spirituskørsel. I de konkrete situationer har jeg bevidst undladt at reagere på det, men samtidigt med har det også betydet, at jeg i nogle situationer har undladt at spørge dybere ind til praksis på grund af berøringsangst. Det betyder, at jeg ikke i alle interviewsituationer er nået de dybder og nuancer, som jeg gerne ville. Det til trods har jeg opnået et rigt og nuanceret datagrundlag, der viser høj grad af pluralitet i forhold til måder, hvorpå retsbevidsthed kan spille en rolle i bilisters fortolkninger af praksis.

Fra empirisk virkelighed til analytisk konstruktion

I de foregående afsnit har jeg beskrevet mine erfaringer med indsamlingen af data og den betydning, som det har for den viden, der er blevet indsamlet. Fra empiriindsamling til endeligt forskningsprodukt er der imidlertid et yderligere trin, der har betydning for konstruktionen af viden. Det drejer sig om den analytiske proces, hvormed data omformes til analytiske konstruktioner. Mange af de aspekter og processer, der knytter sig til bevægelsen fra empirisk materiale til færdig analyse kan imidlertid være vanskelige at forklare og sætte ord på. Det er en kreativ proces, hvori materialet bearbejdes ved hjælp af tavs viden, håndværksmæssig kunnen, erfaringer og tilfældigheder. Det at nå fra informanternes egne fortolkninger til de analytiske konstruktioner er således ikke kun guidet af konkrete regler, men også praktiske færdigheder, der kan være vanskelige at beskrive. Jeg vil alligevel så vidt muligt forsøge at eksplicitere, hvordan jeg er nået fra interviewtekst til de analytiske konstruktioner, og hvilket blik jeg har haft på det empiriske materiale, da det i sidste ende har betydning for den måde, hvorpå den analytiske konstruktion fremstår i det endelige afhandlingsprodukt. Processen, hvormed jeg er nået til det endelige slutprodukt, kan beskrives ved hjælp af det Giddens (1976:79) betegner som dobbelt hermeneutik. På den ene side forholder jeg mig til en allerede fortolket verden. På den anden side rekonstruerer jeg informanternes fortolkninger ved hjælp af teoretiske begreber.

I min tilgang til analyse af det empiriske materiale kombinerer jeg forskellige analysestrategier, der hver især og i kombination synes at være konstruktive i forhold til at begribe retsbevidsthedens rolle i automobil praksis. Jeg har blandt andet ladet mig inspirere af en narrativ tilgang med fokus på aktørernes fortælling om deres hverdagsliv. Inspirationen er dog begrænset til at omfatte informanternes fortællinger om oplevelser

med konkrete situationer. Det, der kendetegner fortællinger, er ifølge Coffey og Atkinson (1996:56), at det er en åbenlys måde, hvorpå sociale aktører genfortæller nøgleoplevelser og begivenheder. Disse fortællinger har forskellige funktioner og indeholder som regel en kulturel og normativ dimension i form af moralbudskaber. Fordelen ved at anvende moralske fortællinger som udgangspunkt for analyse er ifølge Coffey og Atkinson, at;

"They provide a mechanism for exploring how social actors frame and make sense of particular sets of experiences." (Coffey og Atkinson 1996:67)

I den forstand er narrative fortællinger en måde at få adgang til de moralske forestillinger, der knytter sig til praksis og til forskellige måder at fortolke rammer på i konkrete situationer. Med andre ord gør fortællingerne det muligt at spore de mangfoldige måder, hvorpå retsbevidsthed kan spille en rolle i praksis. I fortællingerne søger jeg således at spore, hvordan informanterne rammesætter handling i praksis og identificere kulturelle selvfølgeligheder, som eksempelvis det, at "man jo er presset på tid" og "sådan en lang lige vej jo indbyder til at køre for stærkt". Sådanne selvfølgeligheder kan spille en rolle i valg af handlingsstrategi, og fungerer i nogle tilfælde som legitimering eller neutralisering af ulovlige handlinger. Samtidigt leder jeg også efter potentielle konflikter i måder at fortælle om og fortolke situationer på, da der ikke nødvendigvis behøver at være bred enighed om, hvordan konkrete situationer skal fortolkes. I den forbindelse søger jeg i informanternes fortællinger om praksis også efter paradokser i den enkeltes udtalelser, såvel som i gruppen som helhed. Blikket er her rettet mod, *hvad* bilisterne siger. Efterfølgende graver jeg et spadestik dybere ved at betragte bilisters praksis som et kulturelt domæne, som jeg forsøger at afkode ved hjælp af informanternes brug af metaforer – og de konsekvenser brugen af metaforer har for informanternes begrundelser for handling. Metaforer afslører ligesom narrativer de rammeforståelser, der gør sig gældende i en sociokulturel praksis.

"Metaphors are grounded in socially shared knowledge and conventional usage. Particular metaphors may help to identify cultural domains that are familiar to the members of a given culture or subculture; they express specific values, collective identities, shared knowledge and common vocabularies ... How metaphors are structured and performed by social actors can reveal the taken-for-granted usage of metaphor and prompt an analysis of the contexts in which the metaphorical statement is utilized." (Coffey og Atkinson 1996:86)

Ved at sætte fokus på bilisters brug af metaforer i praksis kan jeg nå et spadestik dybere i forhold til at forstå de måder at fortolke situationer på, som bilister tager for givet, hvilket kan komme til udtryk i mere eller

mindre selvfølgebrug af særlige udtryk til beskrivelse af praksis. Udover at analysere, hvad informanterne siger, undersøger jeg således også, *hvordan* informanterne bruger sproget i deres begrundelser for handling. Disse nedslagspunkter i det empiriske materiale giver analysen retning og fokus.

I selve analysefremstillingen har jeg vægtet den dybdegående beskrivelse af de begrundelser for handling, der kommer til udtryk i enkelte interviewcases, såvel som det typiske i brugen af disse begrundelsestyper på tværs af interviewmaterialet. For at kunne nå dertil, har jeg efter alle interviews er indsamlet og transskriberet, indledningsvist lavet komprimerede analyser af hvert enkelt interview for at finde ud af, om informanterne anvender nogle typiske begrundelser for handling i praksis eller om retsbevidsthedens form er mere situationelt betinget. Jeg har på den måde søgt at danne mig et overblik over de måder, som hver enkelt informant fortolker virkeligheden på og begrunder deres handlinger i automobil praksis. Nogle af disse komprimerede analyser har kun funktion som førstehåndssortering af materialet, mens andre spiller en central rolle i den endelige analysefremstilling. Det kommer blandt andet til udtryk ved, at jeg lader nogle informanternes måder at fortolke situationer og begrunde deres handlinger på få mere plads i analysen, mens andre har en mere tilbagetrukket rolle. De informanter, der får meget talefrihed i den endelige analysefremstilling, er valgt, enten fordi informanterne giver udtryk for særegne fortolkninger, eller fordi informanterne repræsenterer typiske forskelle og kontraster i måder at fortolke situationer og begrunde handling i praksis. For at underbygge det typiske i disse måder at fortolke virkeligheden og begrunde handling på i praksis henviser jeg, hvor det er muligt, med kildehenvisninger til andre informanter, der giver udtryk for lignende argumentationer og fortolkninger. Da informanternes måde at fortolke den automobilielle praksis på er tæt forbundet med de visuelle illustrationer af praksis, som har dannet ramme for fortolkningerne i interviewene, har jeg valgt at inddrage statistiske billedillustrationer af situationer. På den måde synliggør jeg ligeledes mine umiddelbare fortolkninger af situationerne, således at læseren har indblik i de fortolkninger, der ligger bag rammesætningen af interviewet. I analysen er der hele tiden en vekselvirkning mellem den subjektive fortælling og de fællestræk og særtræk, der eksisterer på tværs af interviewudskrifterne. I sidstnævnte tilfælde bevæger jeg mig mere frit mellem interviewene og sammenligner på tværs. Her bevæger jeg mig på et andet analytisk niveau med en relationel tilgang til data. En sådan analytisk proces kan være vanskeligt at sætte ord på. Strauss (1987:276) taler for, at man skal dreje det studerede fænomen rundt og se på det fra mange sider. Med andre ord må man tænke komparativt langs alle fænomenets dimensioner. I den

forbindelse må man spørge sig selv, hvad det modsatte er, det ekstremt forskellige, noget forskellige, lidt forskellige eller hvilke andre dimensioner end dem man allerede har tænkt over, som kunne være relevante. Denne søgen efter nuancer og forskellighed anvender jeg, når jeg studerer det empiriske materiale for at finde ud af, hvordan retsbevidstheden spiller en rolle i praksis. Ved at forholde mig til interviewteksterne på forskellige analytiske niveauer, drejer jeg så at sige fænomenet rundt og ser på det fra forskellige vinkler og perspektiver. Jeg stiller hele tiden spørgsmål til de mønstre, som jeg finder. Er de særegne? Typiske? Er der andre måder at begrunde handling på, som komplimenterer, eller kontrasterer de fundne mønstre? Jeg stiller spørgsmål til mine umiddelbare fortolkninger af data og spørger, om jeg har dækket alle dimensioner forbundet hermed, eller om jeg i min fortolkning har overset, under- eller overvurderet noget.

Til at hjælpe mig med at sætte de fundne empiriske mønstre i perspektiv veksler jeg mellem det Clifford Geertz (1983:57) kalder erfaringsnære og erfaringsfjerne begreber. Erfaringsnære begreber refererer til de begreber, som aktører selv anvender på en naturlig måde til at beskrive følelser, tanker, opfattelser eller forestillinger, og som uden anstrengelser kan forstås, når andre bruger det. Erfaringsfjerne begreber er teoretiske konstruktioner, der refererer til det samme som de erfaringsnære begreber, men de sociale aktører anvender ikke nødvendigvis selv disse begreber i deres fortolkninger af sig selv og andre. Ved at kombinere erfaringsnære og erfaringsfjerne begreber i analysefremstillingen taler empirien ikke kun for sig selv, men i lyset af teoretiske begrebskonstruktioner, som gør det muligt at forstå retsbevidsthedens rolle i praksis på en anden måde og i et andet lys, end informanterne nødvendigvis selv beskriver. Vekselvirkningen mellem disse begreber bidrager til nye erkendelser i den analytiske proces. De teoretiske fordomme, der danner ramme om den indledende forståelse af retsbevidsthedens rolle i praksis, bliver således udfordret af det empiriske materiale, der giver anledning til nye teoretiske overvejelser, som bringer mig endnu et skridt videre i forståelsen af retsbevidsthedens rolle i den automobiler praksis. Der er således en vekselvirkning mellem empiri og teori, hvor teoretiske antagelser styrer, hvad blikket er rettet mod, men hvor den empiriske virkelighed udfordrer antagelserne i forskellig grad, således at nogle teoretiske forestillinger bibeholdes og andre revideres drastisk. Gilje og Grimens (1993:151) anvender en kendt metafor, der efter min mening beskriver dynamikken i denne proces på glimrende vis. Metaforen beskriver den analytiske proces som et skib, der er under opbygning på det åbne hav. Det er muligt at skifte nogle planker her og der, men man må hele tiden passe på, at skibet holder sig flydende, mens det bygges om. Man kan hel-

ler ikke kritisk granske og forkaste alle dele af forforståelsen på samme tid. Forskellige dele er dog mulige at revidere i mødet med konkrete erfaringer, som ikke passer ind i systemet. Og sådanne forandringer af systemet kan have større eller mindre virkning for resten af systemet. Denne metafor beskriver meget godt den analytiske proces, hvilken afhandlingen som en helhed bliver til i. Vidensproduktionen er resultatet af en dynamisk proces af uendelige dimensioner, hvor den viden, der er tilgængelig nu, er resultatet af tidligere konstruktioner og igangværende ombygninger. Processen afsluttes således aldrig.

Den analytiske fremstilling afslører imidlertid, hvor i processen, jeg er nået til. I et forsøg på at synliggøre konstruktionen af viden og de byggesten, der er relevante i forhold hertil, har jeg i selve den analytiske fremstilling af interviewteksterne valgt at inddrage fyldige citater og hele interviewuddrag, således at det er muligt at danne sig indtryk af, hvilke informationer analyserne er baseret på. Mit håb er, at denne måde at konstruere analysen på giver et dybdegående indblik i det materiale, der ligger til grund for mine fortolkninger af retsbevidsthedens rolle i praksis. Jeg har i nogen grad redigeret i disse interviewuddrag. Blandt andet har jeg søgt at gøre udtalelserne sammenhængende rent sprogligt og forkortet på gentagelser, halve sætninger og lign. Nogle citater er således redigeret af hensyn til læservenlighed, men kun i begrænset omfang og på en sådan måde, at meningen ikke ændres. Desuden har nogle uddrag været for lange og informationsrige i forhold til den pointe, som jeg har villet fremstille, og jeg har derfor valgt nogle steder at tage passager ud, som i min optik synes irrelevante at inddrage. I de tilfælde, hvor det gør sig gældende, har jeg indsat tre prikker, så det er muligt at spore redigeringen. Ved at bruge mange og fyldige citater fra interviewene, har jeg bestræbt mig på at være tro mod materialet, og samtidig give andre mulighed for at drage andre konklusioner end jeg.

Som nævnt tidligere afsluttes den analytiske proces aldrig. Skibet er konstant under opbygning. Det betyder ligeledes, at selvom afhandlingen (forhåbentligt) fremstår som et sammenhængende produkt, så er processen som sådan ikke afsluttet. I hver revidering af teoretiske antagelser og nylæsninger af det empiriske materiale opstår der nye perspektiver og dimensioner, som kunne være interessante at udforske og udvikle yderligere. Et definitivt punktum kan umuligt sættes. Derfor opfordres læseren til at bringe videnskonstruktionen videre med nye perspektiver, tankefigurer, teoretiske antagelser og fortolkninger af det empiriske materiale.

Kapitel 3

Retsbevidsthedens forskellige ansigter

I det indledende kapitel i afhandlingen beskrev jeg, hvordan retsnormer kan spille forskellige roller i praksis. Nogle gange som det usynlige tapet i hverdagslivet, som ingen stiller spørgsmålstejn ved. Andre gange som synlige handlingsbegrænsninger, der ikke nødvendigvis betragtes som rimelige. Hvordan retsnormer spiller en rolle i praksis er betinget af, hvordan retsnormerne er indlejret i bilisternes bevidsthed, og hvordan retsnormer bringes i spil i praksis. Formålet med kapitlet her er at identificere forskellige måder, hvorpå retsnormer kan opfattes moralsk. I den forbindelse skaber jeg idealtypiske konstruktioner af retsbevidsthed, der fungerer som analytiske redskaber til at identificere forskellige former for moralske begrundelser for handling i den automobile praksis, hvilket i min optik er udtryk for et fortolkende rammearbejde. Den teoretiske værktøjskasse indeholder retsfilosofiske, retssociologiske og socialpsykologiske perspektiver, som hver for sig bidrager til konstruktionen af de forskellige former for retsbevidsthed.

Striden om relationen mellem ret og moral

Retsbevidsthed er et begreb, der lever i spændingsforholdet mellem ret og moral. Måderne at forstå forholdet mellem ret og moral har ændret sig over tid og er præget af dominerende filosofiske strømninger i forskellige historiske perioder. I antikkens og højmiddelalderens forståelse af ret blev forholdet mellem ret og moral betragtet som værende tæt forbundet. Da den naturvidenskabelige tankegang gjorde sit indtog senere i renaissanceen, havde det konsekvenser for måden, som relationen mellem ret og moral blev forstået på. Til forskel fra tidligere tiders betragtninger om en intim relation mellem ret og moral, blev ret og moral nu oftere betragtet som skarpt adskilt (Høilund 2000:10). De to perspektiver har ikke udkonkurreret hinanden, men lever videre som forskellige paradigmatisk betragtningsmåder i vor tids forestillinger om ret og moral, og kan som sådan spores i forskellige perspektiver på retsbevidsthedens betydning for praksis. Der er imidlertid også nyere retsfilosofiske strømninger, som det eksempelvis kommer til udtryk hos Habermas (1996: 104-118), der med sin retsfilosofisk begrundede retssociologi beskriver retten som et supplement til moralen, og derved forkaster de klassiske måder at underordne eller overordne moralen i forhold til retten. Med disse stridende forestillinger om relationen mellem ret og moral kommer forskellige måder

at forstå retsbevidsthed på til syne. Umiddelbart er perspektiverne indbyrdes uforenelige. Men ved at betragte perspektiverne som illustrationer af forskellige måder, hvorpå retsnormer kan være indlejret moralsk i bevidstheden, bliver det muligt at opnå en nuanceret forståelse af de forskellige former for moralbegrundelser, der kan være på spil i den automobile praksis.

Det retsidealistiske perspektiv

Et perspektiv på relationen mellem ret og moral er det naturretlige. Naturretlige forestillinger kan indregnes under fællesbetegnelsen retsidealistisk perspektiv. Der findes indenfor dette perspektiv forskellige tilgange, men fælles for dem alle synes at være en antagelse om, at der er en sammenhæng mellem menneske og natur, som man ikke uden videre kan lovgive eller handle imod. Det er en sammenhæng, som man må acceptere som et grundvilkår i tilværelsen (Høilund 1994). Ved at tage dette udgangspunkt kommer retsnormer til at fremstå som nedskrevne og objektiverede moralske retfærdighedsprincipper (Høilund 1996), der med andre ord kan betragtes som grundlæggende moralske betragtningsmåder, som ingen kan være uenige i. Det forudsætter imidlertid, at der i en given befolkning er intersubjektiv enighed om de moralske retfærdighedsprincipper, som præger bevidstheden og fortolkningerne af det faktiske (Dalberg-Larsen 2004). Det naturretlige perspektiv er inspireret af Aquinas' filosofiske betragtninger om mennesket, hvor mennesket eksisterer i harmoni med kosmos og udfolder indlejrede egenskaber. Det er en sammenhæng mellem menneske og natur, som man ikke umiddelbart kan lovgive imod, hvilket betyder, at retsnormer som udgangspunkt bliver betragtet som et middel til at opnå det gode liv. I de tilfælde, hvor retsnormer ikke sikrer menneskets mulighed for selvudfoldelse og strider mod grundlæggende retfærdighedsprincipper, kan man som retssubjekt underkende retsnormers gyldighed (Aquinas 2002).

Om end det naturretlige perspektiv har modne historiske rødder kan man også spore denne tankegang i nyere retsfilosofiske arbejder. Eksempelvis giver Finnis i sin disputats *Natural Law and Natural Rights* fra 1980 udtryk for, at der bag enhver forestilling om lov og ret, ligger en idé om gavn eller nytte for retssubjekterne, hvor retsnormer udgør selve grundlaget for menneskelig vækst og udvikling. Finnis afviser, at der findes værdifri beskrivelser og analyser af ret, hvorfor man i sine afgørelser og vurderinger af, hvordan man skal handle, altid bør følge sine egne overbevisninger (Finnis 1980). I denne vægtlægning af det subjektive skøn er der en mere eller mindre implicit antagelse af, at der i samfundet er konsensus om grundlæggende moralske retfærdighedsprincipper som strømmer gennem fortolkningerne af retten. I og med at retsnormerne

betragtes som materialiserede udtryk for moralske retfærdighedsprincipper, kan retsnormer således konstituere handling i praksis. Retsnormer kan med andre ord betragtes som en primær ramme for handling, der i bevidstheden figurerer som det selvfølgelige tapet i hverdagslivet, som ingen stiller spørgsmålstejn ved. Når retsnormer er indlejret på denne måde i bevidstheden kan det komme til udtryk som regeletiske moralbegrundelser. Dog er de regeletiske moralbegrundelser mere nuancerede end den naturretlige forståelse ligger op til. Moralargumentationen i en klassisk naturretlig tilgang vil være, at man overholder regler som det mest naturlige i verden. Det bliver blot en konstatering. Mens den regeletiske moralbegrundelse tager sit udgangspunkt i en social skabt virkelighed.

Regeletiske moralbegrundelser

I forbindelse med udviklingen af forskellige former for moralbegrundelser for handling har jeg ladet mig inspirere af Lawrence Kohlberg (1981), der i studier af børn og voksnes moralbegrundelser har udledt moralprincipper for individet. I Kohlbergs optik er handlinger styret af moral og opfattelser af konkrete situationer, hvilket kommer til udtryk i argumentationen for handling²⁰. Kohlbergs konventionelle moral kan tjene som inspiration til det, jeg definerer som regeletisk retsbevidsthed.

Ifølge Kohlberg (1981:409) er den konventionelle moral kendetegnet ved gensidige interpersonelle forventninger, relationer og konformitet. Det moralsk rigtige er i den forbindelse at spille en god rolle, at være bekymret om andre mennesker og deres følelser, at være loyal og tillidsværdig i forhold til partnere og at være motiveret til at følge regler og forventninger. Anvender sociale aktører konventionelle moralbegrundelser, kan det således være med reference til behovet for at være et godt menneske i egne og andres øjne, at bekymre sig om andre og sætte sig i den andens sted ved at agere på den måde, som man ønsker, at andre skal agere over for én selv. Det at agere moralsk kan være at efterleve normer og forventninger fra de nærmeste såvel som generaliserede forventninger. I den forbindelse kan spores inspiration fra Mead, der beskriver processen, hvorigennem individet internaliserer den anden og den generaliserede andens opfattelser og måder at agere på, og gør dem til sine egne;

²⁰ Kohlberg arbejder med tre niveauer af moralsk argumentation; den prækonventionelle, den konventionelle og den postkonventionelle moral. Rækkefølgen repræsenterer forskellige moralske stadier, imellem hvilke overgangen er glidende. Ifølge Kohlberg befinder man sig primært på et niveau, men kan i konkrete situationer anvende enkelte argumenter, der hører til et højere eller lavere niveau af argumentation. Ligeledes kan man gå i stå på et tidligere niveau, hvilket som regel er det konventionelle. Det er således ikke alle, der ender med postkonventionelle argumentationer. Kohlberg skelner mellem seks stadier i alt (Kohlberg 1981). Jeg har ladet mig inspirere af Habermas udlægning og nøjes med at distingvere mellem tre niveauer af moralsk argumentation.

"... the individual organism takes these organized attitudes of the others called out by its own attitude, in its form of its gestures, and in reacting in response to that response called out other organized attitudes in the others in the community to which the individual belongs." (Mead 2001:223)

Når sociale aktører ikke kun forholder sig til de nærmeste, men også til generaliserede forventninger, kan det komme til udtryk ved, at det moralsk rigtige opfattes som det at efterleve sine samfundsmæssige pligter ved at bidrage til social orden og opretholde samfundets eller gruppens velfærd. Dette gøres ved at indrette sig i forhold til de aktuelle pligter, som man anerkender som gyldige. Retsnormer bør i den forbindelse efterleves. Dog med undtagelse af ekstreme tilfælde, hvor retsnormer er i konflikt med andre sociale rettigheder og pligter. Det at agere moralsk rigtigt er således at bidrage til samfundet, gruppen eller institutionen. Når sociale aktører begrundet deres handlinger med udgangspunkt i en konventionel moral fokuserer de på at bevare sociale institutioner intakte eller at opretholde selvrespekten ved at leve op til deres forpligtelser (Habermas 1990:123-124). Perspektivet i denne form for moralbegrundelse er kollektivistisk med fokus på det fælles bedste. Spørgsmålet er, hvad det fælles bedste er, og om der nødvendigvis er enighed om det i et socialt differentieret samfund med pluralistiske livsformer og anskuelser. Dette leder mig videre til et markant anderledes perspektiv på retsbevidsthed, hvor stridende moralopfattelser underkastes objektiverede retsnormer.

Det retsrealistiske perspektiv

Retspositivistiske retsopfattelser kan samlet set betegnes som retsrealistiske perspektiver på forholdet mellem ret og moral. Med udgangspunkt i sådanne perspektiver betragtes retten som et sæt af objektiverede samfundsmæssige relationer, der eksisterer i den ydre verden, mens moral betragtes som subjektiv og inderliggjort. I den forbindelse beskrives retten oftest som objektive og nedskrevne regler, der under givne magtforhold gør sig gældende i et samfund (Højlund 1996:3-4).²¹

Den idéhistoriske forudsætning for retspositivismen stammer fra de moralfilosofiske betragtninger hos Bentham og Austin (Højlund 1996:6). Benthams grundlæggende antagelse om menneskets natur var for det første, at mennesket er konstitueret på en sådan måde, at det altid vil forsø-

²¹ Retspositivismen er et flertydigt perspektiv på forholdet mellem ret og moral (Aubert 1976:37), men her vælger jeg at betragte det som en bestemt form for tilgang. I stedet for at fremhæve indbyrdes forskelle mellem forskellige retspositivistiske betragtningsmåder, laver jeg nogle nedslag i litteraturen i forhold til de tilgange, der kan være relevante for at forstå retsbevidsthedens rolle i praksis.

ge at opnå nydelse og for det andet, at alle handlinger bedømmes som rigtige eller forkerte i forhold til deres evne til at fremme eller forhindre nydelse (Williams 1994:6-7). Da mennesket betragtes som værende lyststyret og orienteret mod sine egne interesser, mente Bentham, at retten måtte adskilles fra metafysiske forestillinger for at kunne være et effektivt reguleringsinstrument i forhold til handling (James 1973:267). For at imødegå den menneskelige natur skal retten således kun være et rationelt instrument, som kan anvendes til at skabe mest mulig lykke ved en harmonisk sammensmeltning af pligt til efterlevelse og interessevaretagelse for alle i et samfund. I den forbindelse må ingen interesser overskygge andres. Individet må således i sin handling tage andres behov i betragtning og tillægge dem samme vægt som egne interesser (Singer 1990:54). Retsnormens succes eller fiasko måles i den forbindelse ved evnen til at få individer til at maksimere deres egen nytte ved brugen af retsnormer såvel som afstå fra at skade andre (Williams 1994:12). Hos Austin såvel som Bentham spillede sanktioner i forhold til manglende regelefterlevelse en væsentlig rolle i forhold til at etablere et rammearbejde, der kan sørge for at samfundet opretholdes (Aubert 1976:37, Williams 1994:12).

Denne måde at begrebsliggøre relationen mellem ret og moral gør sig ligeledes gældende i Uppsalaskolens værdinihilisme. En af de retsfilosoffer, der er stærkt inspireret af Uppsalaskolen var Ross, der flere steder beskrives som en af de centrale bidragsydere til retspositivisme (Aubert 1976: 40, Dalberg-Larsen 2004, Højlund 1996). Inspirationen fra Uppsalaskolen kan anes i hans hovedværk "Om ret og retfærdighed" fra 1953, hvor Ross konstaterer, at moral intet har med ret at gøre, da moral ikke kan konstateres i den ydre verden som et faktum (Ross 1953:358). Men hvor blandt andre Hägerström, der grundlagde Uppsalaskolen helt afviste metafysikkens rolle i forbindelse med retten, spiller det hos Ross en rolle i den måde retsbevidstheden kommer til udtryk i retsudøvelsen hos domstolene, om end metafysikkens rolle er begrænset. Ross beskriver i den forbindelse retsudøvelsen som;

"... resultatanten i et kræfternes parallelogram, i hvilket de dominerende vektorer er henholdsvis den formelle og materielle retsbevidsthed. Den afgørelse, der træffes, er bestemt ved samvirke af teoretisk lovfortolkning og retsbevidsthedens vurderende holdning" (Ross 1953:162).

Når dommere tager stilling i en konkret sag, anvender de således både en formel retsbevidsthed, der tager udgangspunkt i, hvordan retsnormerne faktisk er beskrevet i lovtjekterne og en materiel retsbevidsthed, der indeholder det, som Ross kalder dommerens moralsk-retlige-postulat. De

to vidensfelter virker med andre ord sammen i praksis.²² En lignende skelnen mellem formel og materiel ret kommer til udtryk hos Weber, der skelner mellem den formelle ret som det totale system af teoretiske love, hvis regler udelukkende er baseret på retlig logik uden nogen form for reference til andre typer af overvejelser, og den materielle ret, der inddrager politiske, økonomiske eller religiøse værdier i sin vurdering af handlinger (Weber 2003:373-380). Weber sætter især fokus på den fortolkning, der finder sted i den materielle ret, da den stigende rationalisering af retten i moderne tid i hans optik ikke nødvendigvis fører til stigende accept af retsnormernes normative gyldighed i befolkningen. Dermed åbnes op for forskellige typer af fortolkning af retsnormer i praksis. Borgerne kan eksempelvis gøre modstand mod reglerne, være stolte af reglerne, eller håbe på at sikre sig nogle fordele ved at orientere deres adfærd konformt med, hvad de forestiller sig, at regeringen ønsker (Freund 1968:246-247). Weber selv beskæftigede sig dog ikke specifikt med retsbevidsthedsbegrebet.

I forhold til at forstå retsbevidstheden i et positivistisk perspektiv er det derfor relevant at inddrage Geigers (1946:234-237), der skelner analytisk mellem den positive retsbevidsthed (fortrolighed med retsnorm) og den moralske retsbevidsthed (subjektiv moral), hvilket indholdsmæssigt ligner Webers og Ross' skelnen mellem materiel og formel ret. Ifølge Geiger (1946:234-237) kan en sådan type af retsbevidsthed eksempelvis komme til udtryk blandt borgerne som en følelse af uretmæssig behandling, hvis en borger bliver udsat for en handling, der efter egen overbevisning strider mod den gældende retsnorms faktiske indhold. Og det er uanset om borgerens subjektive moralopfattelse forkaster den eksisterende retsnormer eller ej. Så længe givne retsnormer eksisterer, vil borgeren kræve anerkendelse af de rettigheder, der tilkommer vedkommende i kraft af disse retsnormer. Også selvom borgeren mener, at retsnormernes faktiske indhold burde være anderledes. Så længe borgeren må finde sig i at opfylde uretfærdige retspligter, må borgeren også kræve sine uretfærdige rettigheder opfyldt. Det kan også være som en tydelig fornemmelse af at have handlet retsstridigt i forbindelse med overtrædelse af en retsnorms handlingspåbud, selvom handlingen er i overensstemmelse med

²² Selvom Ross anerkender, at der i praksis kan forekomme pragmatiske fortolkninger af retsnormer, er han indenfor de senere år blevet udsat for massiv kritik for sin positivistiske opfattelse af den juridiske metodes objektivitet. Det har resulteret i genopstandelse af naturretstænkningen, som tillægger dommere og juristers subjektive vurderinger i afgørelsen af konkrete retssager mere vægt (Dalberg-Larsen 2004). Ikke al kritikken af Ross er efter min mening berettiget. Når Høilund (2000) tager Ross til indtægt for, at de moralske fortolkninger, som forefindes i den materielle retsbevidsthed, ikke er en drivende kraft i fortolkningen af retsnormer, går han efter min mening for langt. Som jeg læser Ross, er han bevidst om betydningen af moral i retsudøvelsen. Det kommer netop til udtryk i ovenstående citat, hvor Ross fremhæver, at retsbevidsthedens vurderende holdning virker sammen med den teoretiske lovforklning.

ens subjektive moralopfattelse. Borgeren mener i virkeligheden, at retsnormen burde være anderledes. Det betyder, at bliver borgeren straffet for manglende regelefterlevelse, vil borgeren umiddelbart blive oprørt over retsnormen, men bliver borgeren derimod straffet uden at have begået den retsstridige handling, vil forargelsen have en ganske anden kvalitet og intensitet. Nye retsnormer kan ligeledes vække forargelse, hvis de ikke opleves som værende til nytte for ens interessevaretagelse, eller hvis de opfattes som værende i uoverensstemmelse med den positive retsordens grundlæggende principper. Sidst men ikke mindst kan der være overensstemmelse mellem den faktiske retsnorm og den subjektive opfattelse af, hvad der varetager ens interesser bedst muligt. Når sociale aktører har en sådan form for retsbevidsthed, kan det komme til udtryk i form af pragmatiske moralbegrundelser for handling.

Pragmatiske moralbegrundelser

I forhold til udviklingen af pragmatiske moralbegrundelser har jeg ladet mig inspirere af Kohlbergs (1981) betragtninger om prækonventionelle moralbegrundelser. Det kendetegnende ved denne form for moralbegrundelse er, at regler efterleves og autoriteter respekteres, såfremt det er nødvendigt for at undgå straf, hvilket eksempelvis kan komme til udtryk ved, at sociale aktører begrundet deres regelefterlevelse med autoriteternes magt eller risikoen for at blive sanktioneret for manglende efterlevelse af retsnormer. Men prækonventionelle moralbegrundelser kan også komme til udtryk i betragtninger om, at retsnormerne er gunstige i forhold til individets instrumentelle formål og det udbytte, som regelefterlevelse kan give den enkelte. I sådanne tilfælde kan den pragmatiske moralbegrundelse komme til udtryk i argumentation for, at det er i ens egen interesse at efterleve retsnormer, og at det udover at imødesee ens egne interesser også giver andre mulighed for at forfølge deres interesser. Den retfærdige retlige regulering er i den forbindelse ikke karakteriseret som det fælles gode, men som en retfærdig og lighedsorienteret fordeling eller distribution af handlemuligheder. Grunden til at handle moralsk og efterleve retsnormer er således, at det tilgodeser ens interesser i en verden, hvor man må anerkende, at andre også skal have mulighed for at følge deres interesser (Habermas 1990:123).

Når jeg konstruerer den idealtypiske pragmatiske retsbevidsthed lader jeg mig som sagt inspirere af Kohlbergs betragtninger om prækonventionel moral. I min konstruktion af den pragmatiske moralbegrundelse fokuserer jeg dog udelukkende på den del af den prækonventionelle moral, der refererer til varetagelse af egne interesser på en sådan måde, at andre

også har mulighed for at varetage deres interesser.²³ Desuden anvender jeg pragmatiske moralbegrundelser i en bredere forstand end Kohlbergs prækonventionelle moral umiddelbart giver rum for, da jeg i en mere hverdagsliv forstand også lader de pragmatiske moralbegrundelser referere til de mulige konsekvenser, som en handling kan have for en selv og andre. Konkret kan sådanne pragmatiske moralbegrundelser komme til udtryk ved, at regelefterlevelse opfattes som en nødvendighed for at undgå at være til gene for eller skade andre. Denne begrundelsestype er dog stadig relateret til varetagelse af individuelle interesser, da vurderingen af risikoen for at være til gene eller skade andre er forbundet med betragtninger om, at ens egen interessevaretagelse ikke må hindre andre i at kunne varetage deres interesser. Perspektivet er således i udgangspunktet stadig egocentrisk.

Det deliberative retsperspektiv

Hvor retsnormer i det retspositivistiske perspektiv betragtes som absolut legitime handlingspåbud, der forener borgere i socialt differentierede og moralsk pluralistiske samfund ved at distribuere lige handlingsmuligheder for alle borgere, og det naturretlige perspektiv taler for retsnormers legitimitet beroende på metafysiske retfærdighedsprincipper, så vender Habermas med sine betragtninger om deliberativt demokrati såvel naturretten som retspositivismen på hovedet, og indfører en alternativ måde at forstå relationen mellem ret og moral på. I min optik anvender jeg disse betragtninger som idegrundlag til den tredje og sidste idealtypiske konstruktion af retsbevidsthed.

Habermas er inspireret af Hegel og Weber. Fra Hegel kan man i Habermas retsperspektiv spore det, at retten betragtes som en demonstration af en bestemt form for rationalitet, men også at denne repræsentation af rationalitet kan eksistere i offentlige og institutionelle sfærer. Inspirationen fra Weber kan man spore i Habermas' betragtninger om retlig dominans som en nøgle til social integration i socialt differentierede samfund, hvor andre former for integration er fraværende (Rasmussen 1994:21). I modsætning til Weber ser Habermas dog rettens funktion som en socialt integrerende kraft, der er betinget af demokratiske former for viljedannelse frem for politisk dominans. Og til forskel fra Hegel betragter Habermas ikke udviklingen af retten som betinget af den politiske produktionsøkonomi eller en rationelt uafhængig stat (Rasmussen

²³ Jeg undlader at lade frygten for straf være en del af den pragmatiske retsbevidsthed, da denne form for moralbevidsthed i Kohlbergs forstand er tiltænkt at forklare små børns moralske udviklingstrin. Jeg antager, at voksnes moralske begrundelser for handling vil være mere reflekterede og nuancerede end den blotte fokus på straf. Frygten for straf kan dog stadig spille en rolle, men jeg forventer ikke, at det er en begrundelse, der er reserveret til pragmatisk retsbevidsthed.

1994:27). I sin begrebsliggørelse af det deliberative demokrati lægger Habermas i stedet vægt på følgende;

”retsteoretisk betragtet kan moderne retsordninger kun hente deres legitimitet ud fra ideen om selvbestemmelse: Borgerne skal til enhver tid kunne forstå sig selv som ophavsmænd til den ret, som de er underkastet som adressater” (Habermas 2005a:58)

Når borgerne forholder sig til retsnormer i praksis, er det således vigtigt, at de opfatter de retsnormer, som søger at regulere handling i praksis, som normer, de har haft indflydelse på og anerkender som legitime handlingsbegrænsninger. Legitimiteten af de politiske institutioner, som frembringer retsnormer er betinget af, at retsnormerne er i overensstemmelse med moralske principper, der kan gøre krav på almen gyldighed (Habermas 2005b:49). Retten bliver i den forbindelse betragtet som et supplement til moralen frem for at være under- eller overordnet denne. Habermas beskriver det på følgende måde;

”Retten kompenserer så at sige de funktionelle svagheder i en moral, der, set ud fra iagttagerperspektiv, ofte leverer kognitivt ubestemte og motivationelt usikre resultater. Det komplementære forhold betyder imidlertid på ingen måde, at retten er moralsk neutral. Moralske grunde flyder jo ind i retten via lovgivningsprocessen. Selvom moralske synspunkter ikke er tilstrækkeligt selektive til at legitimere retsprogrammer, bør politik og ret alligevel bringes i samklang med moralen – på en fælles basis af postmetafysiske begrundelser. (Habermas 2005a:61)

Med denne betragtning af relationen mellem ret og moral åbner Habermas op for, at der kan være almengyldige moralopfattelser, som overskrider aktørers individuelle interessevaretagelse. Habermas skelner i den forbindelse mellem etik og moral, hvor etik i hans optik henviser til differentierede livsformer, traditioner, smag og præferencer, mens moral refererer til universalistiske retfærdighedsprincipper (Andersen 2005:15). Når det gælder de moralske retfærdighedsprincipper, er det imidlertid ikke forstået i en naturretlig forstand men som til enhver tid foranderlige resultater af kommunikative handlinger. I den forbindelse bliver en gyldig norm vurderet – ikke i forhold til evigyldige retfærdighedsbetragtninger, men som retfærdighedsbetragtninger, der skabes og opretholdes af en foranderlig rationel diskurs, hvis legitimitet beror på den kommunikative proces, der har frembragt normen. Når det gælder retsnormers legitimitet spiller den demokratiske procedure, hvori retsnormer bliver til således en central rolle i den forstand, at den demokratiske procedure muliggør fri udveksling af meninger og ideer, og derved danner grundlag for den fejlbarlige antagelse, at proceduralt frembragte retsnormer er mere eller mindre fornuftige (Habermas 2005a:57). Legitimiteten er således

ikke absolut, men er betinget af, at den lever op til følgende princip for kommunikativt tilvejebragte normer;

"For a norm to be valid, the consequences and side effects that its *general* observance can be expected to have for the satisfaction of the particular interests of *each* person affected must be such that *all* affected can accept them freely." (Habermas 1990:120)

I vurderingen af retsnormers fornuft ligger således en kollektivistisk vurdering af, hvorvidt der er tale om normer, der varetager alles interesser på en måde, som hver enkelt i princippet ville kunne stå inde for, hvis de blev spurgt. Retten kan således kun opretholdes som legitim ret, hvis borgerne træder ud af deres rolle som private retssubjekter og indtager perspektivet som deltagere i forståelsesprocesser om reglerne for deres fælles liv (Habermas 2005a). Dette indebærer en form for kritisk rationalitet, hvis virkeliggørelse er betinget af et kontrafaktisk normativt ideal, som ikke er realiseret noget sted og heller ikke forventes at kunne realiseres fuldt ud, men blot har status som en målestok, hvormed det er muligt at vurdere, hvor succesfuld en argumenterende samtale i en given situation er (Andersen 2005:13). Med disse betragtninger åbner Habermas op for, at arbejdet frem mod en kommunikativ enighed er en dynamisk proces, og at det ikke nødvendigvis er oplagt hvilke fortolkninger, der kan opnås enighed om i en praktisk diskurs. Dette perspektiv implicerer en bestemt type retsbevidsthed, der kommer til udtryk i form af kritisk rationelle moralbegrundelser.

Kritisk rationelle moralbegrundelser

I forhold til det jeg definerer som kritisk rationelle moralbegrundelser kan Kohlbergs (1981) betragtninger om den postkonventionelle moral tjene til beskrivelsen. Det kendetegnende ved den kritisk rationelle moralbegrundelse er, at moralske beslutninger er baseret på rettigheder, værdier eller principper, som der er eller kunne være indforstået enighed om mellem alle individer, der udgør eller danner et samfund med retfærdige og frugtbare praksisser. Det moralsk rigtige er at opretholde basale rettigheder, værdier og legale kontrakter i samfundet, selv når de er i konflikt med konkrete normer i en specifik gruppe. Det er en anerkendelse af, at der kan være uoverensstemmende holdninger og værdier indenfor forskellige grupper i samfundet, som må have den nødvendige plads til at udfolde sig, men må underordnes nogle fordomsfrie interesser, der er indskrevet i en social kontrakt mellem samfundsgrupperne. Man indtræder frivilligt i kontrakten og opretholder normer af respekt for andres rettigheder. Man efterlever således retsnormer dels af hensyn til alle og dels for at beskytte egne og andres rettigheder. I den forbindelse bør

normerne rationelt betragtet bidrage til et maksimalt udbytte for flertallet. Den kritisk rationelle moralbegrundelse kan også komme til udtryk som betragtninger om de universelle principper, som alle mennesker bør leve efter. Disse retfærdighedsprincipper eksisterer ikke kun som principielle betragtninger, men anvendes som praktisk guide for beslutning om handling. Bevæggrunden er, at man som et rationelt menneske forstår gyldigheden af principperne, og er forpligtet til at efterleve dem i praksis. Tager en retsnorm ikke hensyn til disse grundlæggende principper, modsætter aktører sig normkonform handling (Habermas 2005c:124-125). Således vil den kritisk rationelle moralopfattelse både kunne resultere i regel efterlevelse såvel som normbrud.

Brugen af moralbegrundelser i praksis

I kapitlet her har jeg præsenteret forskellige former for retsbevidsthed, der kan komme til udtryk i form af substantielt forskellige moralbegrundelser; regeletiske, pragmatiske og kritisk rationelle. *Regeletiske moralbegrundelser* kommer til udtryk som pligt til at opretholde sociale institutioner ved at tage hensyn til og efterleve de retsnormer, som selvfølgelig varetager fælles interesser. *Pragmatiske moralbegrundelser* kommer til udtryk som nytteorienterede betragtninger om varetagelse af egne og beskyttelse af andres individuelle interesser og kan desuden komme til udtryk som konsekvensetiske vurderinger af risikoen for at være til gene for eller skade andre. *Kritisk rationelle moralbegrundelser* kommer til udtryk i overvejelser om, om gældende retsnorm er en norm, der giver alle berørte i praksis mulighed for at varetage deres individuelle interesser på den bedst mulige måde. I den forbindelse søger aktøren at sætte sig ud over sine egne interesser og forholder sig til, hvad der ville være den mest hensigtsmæssige varetagelse af alle berørtes interesser.

I udviklingen af de forskellige former for moralbegrundelse har jeg været inspireret af Kohlberg(1981), men især de pragmatiske moralbegrundelser anvendes i en bredere forstand end Kohlbergs prækonventionelle moralbegrundelser lader rum for. I min anvendelse af de forskellige former for moralbegrundelser, som Kohlberg (1981) har udviklet, undlader jeg desuden Kohlbergs betragtninger om, at de forskellige moralbegrundelser er udtryk for stadier i en læringsproces. I stedet forholder jeg mig til moralbegrundelserne som inspiration til udvikling af forskellige former for retsbevidsthed, som kan bringes i spil situationelt i bilisters fortolkninger af retsnormer i praksis, og som kan være sammenvævet på forskellig vis i praksis.

For at kunne begribe den kompleksitet, der kan være i bilisters moralbegrundelser i praksis vælger jeg yderligere at skelne mellem det, jeg definerer som den generaliserede retsbevidsthed og den praktiske retsbe-

vidsthed. Den generaliserede retsbevidsthed refererer til principiel opfattelse af retssystemets og retsnormers legitimitet, som er præget af bilistens subjektive opfattelse af kollektivt acceptable måder at fortolke retsnormer på. Det er en reflektiv form for bevidsthed, som ikke nødvendigvis afspejler sig i bilistens handlingsstrategier i praksis. Den praktiske retsbevidsthed refererer derimod til moralbegrundelser, som bilister anvender i konkrete handlingssituationer. Disse kan være mere eller mindre afvigende i forhold til den generaliserede bevidsthed.

Inspirationen til denne tvedeling af retsbevidsthedsbegrebet stammer blandt andet fra Goul Andersens (1997) forskning i borgernes forhold til lovene, som viser, at borgerne principielt mener, at man bør efterleve retsnormer, mens de i praksis forholder sig mere situationelt. At der er en divergens mellem principielle opfattelser og måder at forholde sig til konkrete situationer, afspejler sig ligeledes i Balvigs (2006) studier, hvor borgere forholder sig anderledes til sanktionering af strafbare handlinger alt efter, om de forholder sig abstrakt eller specifik til en konkret sag.

Til forskel fra den generaliserede kollektive retsbevidsthed kan den praktiske retsbevidsthed være mere situationelt betinget. Det betyder, at de moralbegrundelser bilister giver udtryk for med den praktiske retsbevidsthed kan variere fra situation til situation, om end de kan have præferencer for nogle former for moralbegrundelse. Bilisters moralbegrundelser vil således i nogle situationer kunne være regeletiske, i andre pragmatiske eller kritisk rationelle. Hvilke former for begrundelser, der kommer i spil i praksis er betinget af, hvordan de institutionelle rammefortolkninger spiller sammen med fortolkninger af materielle og socio-kulturelle rammer for handling i konkrete situationer. I kapitel 4 ser jeg nærmere på de materielle og immaterielle betingelser i nutidens samfund, og hvordan disse rammebetingelser kan spille en rolle for, hvordan retsnormer fortolkes moralsk i praksis.

Kapitel 4

Et samfund i overhalingsbanen

I dette kapitel ser jeg nærmere på de samfundsmæssige betingelser, der billedligt talt stiller materiale til rådighed for bilisternes rammefortolkninger. Formålet er, at placere bilisternes rammearbejde i en samfunds- og udviklingsmæssig kontekst. Her er ikke tale om en beskrivelse af den historiske udvikling af den automobile praksis, men derimod et forsøg på at give et indblik i, hvordan materielle og immaterielle samfundsstrukturer skaber betingelser for den måde, hvorpå bilister forstår og fortolker situationer i en automobil praksis, og hvordan bilisters praksis udfolder sig og virker tilbage på samfundsstrukturerne. Da jeg har taget den mere principielle diskussion om forholdet mellem struktur, rammer og handling i det indledende kapitel, forholder jeg mig kun til det her, når tekstens indhold indbyder til konkrete diskussioner.

Jeg gør i kapitlet brug af et modernitetsperspektiv. I den forbindelse sætter jeg fokus på forskellige perspektivers relevans i forhold til at kunne begribe de materielle, sociokulturelle og institutionelle rammefortolkninger som bilister anvender, når de i praksis fortolker situationer og begrundes deres handlinger moralsk.

Karakteristik af nutidens samfund

Den tid vi lever i har mange forskellige betegnelser. Blandt andet er tiden blevet kendetegnet som senmodernitet (Beck, Giddens og Lash 1994, Giddens 1996), hypermodernitet (Lipovetsky, Charles og Brown 2005) og postmodernitet (Bauman 2000). Trods indbyrdes uenigheder om, hvordan nutidens samfund skal betegnes, synes der dog at være enighed om, at samfundet er kendetegnet ved foranderlighed, der slår igennem som øget rationalisering, social differentiering, individualisering og instrumentalisering af naturen. Foranderligheden slår blandt andet igennem som ændringer i den temporale og spatiale struktur, der præger bilisters rammeforståelser og fortolkninger af situationer i praksis. I mine beskrivelser af forandringerne i nutidens samfund vælger jeg at knytte an til Hartmut Rosas terminologi om acceleration. Ifølge Hartmut Rosa synes modernitetens historie at være kendetegnet af en vidtrækkende hastighedsforstærkning i forhold til teknologiske, økonomiske, sociokulturelle processer. Den sociale acceleration betegnes ikke som en kontinuerlig proces, men som en proces, der bevæger sig i bølger, hvor hver ny bølge møder signifikant modstand, såvel som delvise tilbageslag (Rosa 2003:3). Den temporale dimension er af stor betydning og gennemstrømmer tek-

nologisering, rationalisering, social differentiering, såvel som instrumentaliseringen af naturen (Rosa 2003:4). Accelerationen i samfundet kan spores på mange forskellige måder i det moderne samfund. Det kan eksempelvis være det, at atleter løber hurtigere, svømmere svømmer hurtigere, computere arbejder hurtigere, transport og kommunikationsaktiviteter kører langt hurtigere end tidligere, vi sover mindre i døgnet i dag end tidligere, vi flytter oftere, skifter job oftere osv.(Rosa 2003:6). Den samme accelerationslogik kan spores i trafikken. Vi kører hurtigere, vi kører mere, og vi kører længere end vi gjorde tidligere. Jörg Beckmann beskriver ligefrem det at køre bil som en hastighedsforstærkende aktivitet, der har til formål at reducere eller helt eliminere afstanden mellem en nuværende geografisk position og en anden (Beckmann 2001:34). Men det er imidlertid ikke et universelt gældende mønster, at alting speeder op. Modsat viser det sig, at nogle processer samtidig bliver langsommere (Rosa 2003:5). En fantastisk illustration af denne modsætningsfyldthed er trafikproppen, der bremser alle i deres fremkommelighed som en sideeffekt af teknologisk acceleration. Accelerationen og decelerationen af forskellige processer i samfundet er betinget af ændringer i den temporale og spatiale struktur. Ændringer, der præger bilisters rammeforståelser i praksis.

Teknologi på farten

Den automobile praksis, der eksisterer i dag, kan ses som et resultat af en af de mest vidtrækkende teknologisk videnskabelige forandringer, nemlig den radikale transformation, der blev opnået i forhold til transport af mennesker og varer i det 19. og 20. århundrede. Revolutionen af transporten var en proces, der i alle stadier pegede i samme retning; forøgelse af mobiliteten og minimering af afstande (Elias 1995:13). I det forløbne århundrede har det ført til gennemgribende ændringer af de materielle, sociokulturelle og institutionelle betingelser, der præger sociale praksisser. I særdeleshed har vores forhold til tid og rum ændret sig radikalt. Det skyldes ifølge Schievelbusch, at ændringen af det spatiale forhold ikke kun er en proces, der skrumper rum. Det er en dobbelt proces, hvormed rummet bliver skrumpet, samtidig med at det bliver udvidet (Schievelbusch 1978:33). Udviklinger i samfundet kan således neutralisere eller underminere hinanden. Fx kan den teknologiske acceleration betragtes som svar på tid som mangelfuld ressource, men den kulturelle acceleration øges mere end den teknologiske, og derfor sker der yderligere acceleration (Rosa 2003:10). Det betyder med andre ord, at på en og samme tid bliver afstandene i rummet mindre, da vi bruger mindre tid på at rejse fra et sted til et andet, men samtidig udvider rummet sig også, fordi vi med det tidsforbrug, som vi tidligere anvendte på kortere afstande, nu kan

bringe os til et sted længere væk. Tid bliver oftere og oftere opfattet som begrænset eller som noget, der ligefrem tilintetgør rum. Rummet trækker sig i overført forstand sammen og mister sin signifikans som orienteringspunkt i den senmoderne verden (Rosa 2003:6). Ifølge Rosa (2003:10,27) er det paradoksalt. Vi oplever, at livets hastighed stiger samtidigt med, at den teknologiske udvikling accelererer. Man kunne forvente, at teknologisk udvikling ville hjælpe til sætte tempoet ned, fordi teknologien afhjælper og sparer tid. Men i stedet bruger vi mere tid, rejser over længere afstande for at deltage i det sociale liv. Når vi ændrer vores måde at bevæge os på i tid og rum, har det omsiggribende konsekvenser for vores måder at forholde os til tid og sted på. Eller som Schievelbusch (1978:33) beskriver det; når vi ændrer et essentielt element i en given sociokulturel tid- og rumstruktur vil det påvirke hele strukturen. Vores opfattelse af tid og rum mister sin vante orientering. Når man introducerer ny teknologi, som eksempelvis automobilen eller mobiltelefonen ændrer det vores materielle, sociokulturelle og institutionelle betingelser og dermed også vores rammeforståelser.

Mobile teknologier

Mobile teknologier spiller en hel central rolle i forhold til reorganiseringen af tid og rum; de er betinget af den og gør den mulig på en og samme tid. Nicola Green taler i den forbindelse for, at en af ændringerne i tid- og rumrelationen er, at de mobile teknologier ændrer vores måde at være sammen med andre på (Green 2002:281). Antagelsen giver god mening, når man ser på automobile praksisser, hvor der er forskellige mobile teknologier på spil samtidigt. Bilen kan i sig selv betragtes som en mobil teknologi, da bilen flytter én fra et geografisk sted til et andet. Men bilen er også en mobilteknologi, der åbner op for brug af andre mobile teknologier såsom mobiltelefoni. Man kan tale om, at automobilitet muliggør det, som Beckmann (2001:112-118) kalder hypermobilitet, da man på en gang kan være kropsligt mobil (bevæge sig fra et sted til et andet) og virtuelt mobil (koblet til det virtuelle netværk) Det skaber helt nye måder at være sammen på, hvor man kan være til stede i flere fysiske rum på en gang. Man kan interagere med mennesker uden for bilen, mennesker i bilen og mennesker på det mobile kommunikationsnetværk på en og samme tid. Det skaber nye betingelser for handling og præger bilisters rammeforståelser.

Den virtuelle struktur

Det, der ifølge Jensen (2008) muliggør tilstedeværelse i flere rum på en gang, er nye medier og teknologier, der belægger den fysiske verden af steder, huse og infrastrukturer, og på den måde skaber situationer, hvor

den fysiske placering af social agens og de tilgængelige teknologier bliver afgørende. Disse nye materialer *organiserer, faciliterer og orkestrerer vort tids mobilitet*. Kommunikationsteknologierne kan opfattes som et andet lag i forhold til den hårde infrastruktur bestående af vejssystemer. Når vi bliver knyttet til det virtuelle netværk, mens vi er mobile i tid og rum, ændres vores kropsliggjorte oplevelse af de steder, vi er. Det at være knyttet til netværket, er blevet en sociokulturel praksis. Og som individer kan man i Jensens (2008) optik tale om, at bilisten er blevet et *networked self*, eller det jeg på dansk kalder et *netværksselv*.

Men hvordan præger det bilisters rammeforståelser i praksis? Nogle mobilitetsforskere taler om, at det elektroniske netværk skaber en tvang til at være forbundet til andre i netværket (Sheller and Urry 2000:744). Mens andre taler om, at følelsen af nødvendigheden af at være forbundet til netværket hele tiden, afhænger af ens rolle og position i relation til andre, at det i høj grad er socialt differentieret (Massey 1993:61-62, Green 2002:284-285). Min antagelse er, at der kan være forskellige rammefortolkninger på spil alt efter hvilke roller og positioner bilisterne har, tager og bliver givet, således at det for nogle bilister føles som en nødvendighed at være hypermobil, når de sidder bag rattet, mens andre kan have alternative fortolkninger af selv samme situationer. Tager vi mobiltelefonen som eksempel, kan der være stor forskel på, hvor meget bilister anvender mobiltelefon under kørsel, hvordan de anvender den, og hvordan de opfatter behovet for at være tilgængelig for andre. Da der stadig er tale om forholdsvis nye teknologier, er normerne vedrørende brug af teknologierne stadig under konstruktion. Når man anvender telefonen er man tilstede i et virtuelt rum og et fysisk rum på samme tid og nogle gange kan normerne i de rum være i konflikt (Palen et al 2000:201). Mobiltelefonen er et lydløst element i den sociale verden, indtil den bliver aktiveret af ejeren eller af andre, der ringer til mobilen (Palen 2000: 206-207). Ideerne om, hvad der er sømmelig brug af mobiltelefon kan variere meget, og afhænger af ens rolle i en social sammenhæng og personlige erfaringer med brug (Palen 2000: 209). Når man introducerer nye teknologier, afføder det forandringer i såvel materielle, sociokulturelle og institutionelle rammebetingelser og forståelser. Det er ikke kun den virtuelle struktur, der betinger rammeforståelser i automobil praksis. Også den fysiske infrastruktur spiller en væsentlig rolle.

Den automobile struktur

Behovet for at bevæge sig længere og hurtigere i tid og rum er blevet et karakteristisk træk ved moderne samfund. I jagten på at opnå mere mobilitet i tid og rum har nutidens samfund i høj grad gjort det muligt ved at skabe en infrastruktur, der kan øge mobiliteten i tid og rum. Det giver

ifølge Hjorthol og Lian (2004) sig udslag i udviklingen af den moderne by, der er præget af udbygning af transporttiltag til at øge bevægeligheden. Simmel (1903) beskriver udviklingen af den moderne by, som et af de mest signifikante træk ved moderniteten, hvor byens rum transformerer tidligere geografiske lokaliteter til serier af flygtige steder, billeder og møder i flok. Som infrastrukturen er i dag privilegerer den transport i biler og der eksisterer endda veje, som kun kan anvendes af mennesker, der rejser ved hjælp af bilen. Urry og Sheller beskriver infrastrukturens betydning som helt central i forhold til den dominerende rolle, som bilen har fået som transportmiddel i det moderne menneskes hverdag.

“Much of what people now think of as social life could not be undertaken without the flexibilities of the car and its availability 24 hours a day. But at the same time this flexibility and these rights forces people to orchestrate in complex and heterogeneous ways their mobilities and socialites across very significant distances. The urban environment built for the convenience of the car has unbundled those territorialities of home, work, business and leisure and have historically been closely integrated.” (Urry og Sheller 2000:742-744)

Nødvendigheden af at bevæge os over større tid- og rumafstande forstærkes af konstruktionen og udviklingen af bredere veje, hurtigere biler og større indkøbscentre uden for byerne. Ifølge Beckmann (2001) leder det til en spredt struktur, der tvinger os til at bevæge os over større afstande for at deltage i det sociale liv. Infrastruktur er en væsentlig materiel ramme, der spiller sammen med de sociokulturelle betingelser for handling. Men hos Beckmann, såvel som Urry synes der at være en tendens til strukturel determinisme. I sin yderste konsekvens betyder det, at mennesker i praksis reelt ikke har noget valg. Jeg vil hellere tale om begrænsninger end tvang. Infrastrukturen privilegerer helt klart biltrafik. Der findes veje, som ekskluderer alle andre brugere af vejen. Og vælger man bilen til at understøtte sin bevægelse i tid og rum, må man også nødvendigvis forholde sig til de sving, kryds og sideveje, som vejen er konstrueret med.²⁴ Hvorvidt autorummet determinerer bilisters handlinger i praksis, afhænger af bilisternes rammeforståelser; i hvilket omfang bilister tager for givet, at bilen er den eneste rigtige måde at bevæge sig i tid og rum på, at man nødvendigvis må handle i indkøbscentret, der ligger langt væk, nødvendigvis må tage en bestemt vej osv. Men hvordan opfatter bilister, så autorummet?

²⁴ Nødvendigheden af at forholde sig til sving, kryds og sideveje, som vejen er konstrueret med gælder ikke kun bilister, men også fodgængere og cyklister.

Rummets symbolik

De måder, som samfundsvidenskaberne har begrebsliggjort autorummet på, kan tjene som inspiration til at forstå bilisters opfattelse af rummet. En dominerende opfattelse af rum i samfundsvidenskaberne er som noget meningsløst, tomt, uden anden værdi end, at det må penetreres. Blandt andre Sennett beskriver rum som meningsløst med mindre, at det kan blive underordnet fri bevægelighed. Han beskriver den automobile praksis på følgende måde:

"We take unrestricted motion of the individual to be at absolute right. The private motorcar is the logical instrument for exercising that right, and the effect on public space, especially the urban street is, that the space becomes meaningless or even maddening unless it can be subordinated to free movement." (Sennett 1977:14)

Der ligger i Sennetts betragtninger om rummets underordning i forhold til automobilitet en slet skjult dagsorden, som beskriver den automobile kultur som rummets ødelægger. Sennett er ikke ene om denne forståelse af automobilitetens betydning for rummet. Det kommer også til udtryk andre steder, som eksempelvis når Zeitler (1998) beskriver, hvordan rummet bliver ødelagt af funktionelle veje, der inviterer til konstant bevægelse. Veje kan betragtes som materialisering af abstraktionen rum. Og veje bliver i den forstand tomme for mening – uden egen værdi. Eller gør de? Det kan der være forskellige meninger om.

Augé (1995) har skabt begrebet non-places eller det man på dansk kan kalde ikke-steder. Ifølge Augé er disse steder kendetegnet ved at være fysiske rum, som er globale i deres natur og uden tilknytning til lokale steder, hvilket med andre ord betyder, at disse steder er uden lokal værdi for de fællesskaber, der eksisterer på stedet. Som eksempler på sådanne ikke-steder nævner Augé lufthavne, motorveje, supermarkeder og hoteller. Der har været megen kritik af ideen om ikke-steder. Blandt andre Merriman (2004) har kritiseret Augé for at overdrive nyheden om nutidige oplevelser af disse steder, og at han fejler i at anerkende den heterogenitet og materialitet, som det sociale netværk er bundet op i, i produktionen af steder og ikke steder. Merriman (2004: 145-167) foreslår i stedet at fokusere på de mangfoldige, partielle, dynamiske og relationelle placeringer, der rejser sig gennem forskellige forestillinger, som er forbundet med at rejse. I den forstand tillægges veje altid mening på en eller anden måde og har lokal værdi. Lignende tankegang kan genfindes hos Redshaw (2008:62), der skriver, at italesættelse af vejens mening giver stedet liv. Hvordan man agerer i det specifikke rum (steder) er implicit forbundet til den måde, som man beskriver rummet på. I praksis tilskriver bilister således altid steder mening. Det gælder også, når bilister beskriver konkrete materialiserede rum. Jeg finder begrebet ikke-sted me-

get anvendeligt, når det handler om at afdække de rammeforståelser, der gør sig gældende i en automobil praksis, hvor nogle zoner er åbne for handlinger, der i andre zoner er uacceptable (Frönes 2001:141). Her bruger bilister meningsfuldt det at tale om ikke-steder, som steder, hvor socialitet er fraværende, og hvor det er tilladeligt at agere anderledes end i andre zoner, hvor der er mennesker og dyr, som man må tage hensyn til. Fx kan en vej af nogen blive opfattet som et socialt sted, hvor man har et moralsk ansvar i forhold til andres sikkerhed, mens andre veje tilskrives mening som døde rum, hvor socialitet ikke er til stede. Man er alene og kan derfor tillade sig at handle anderledes end, hvis rammeforståelsen indbefatter andet levet liv. Men til forskel fra Augé, opfatter jeg den lokale betydning af steder som afgørende. I en automobil praksis er bilisters erfaring med og oplevelse af konkrete steder nemlig af afgørende betydning for rammeforståelsen, der bidrager med mening i forhold til, om der er tale om et sted eller et ikke-sted. Merriman lægger i sin kritik af Augé vægt på mangfoldighed og heterogenitet i forskellige forestillinger, der knytter sig til specifikke steder. Dette gør sig efter min mening også gældende i en automobil praksis, hvor det fysiske rum som materiel og symbolsk ramme influerer bilisters handlinger. Steder kan tillægges forskellige sociokulturelle betydninger. Jeg nævnte ovenfor eksemplet med steder, der betragtes som ikke-sociale, mens andre steder fordrer hensyn til mennesker og dyr. De konfligerende rammeforståelser kan imidlertid være på spil i forhold til det samme sted, hvor bilister så at sige læser forskellige rammeforståelser ind i en konkret situation. Det kan i sig selv ses som udtryk for en konflikt mellem en kulturel deceleration og acceleration, da den ene rammeforståelse fordrer lavere hastighed af hensyn til andre, mens den anden rammeforståelse kan skabe rum for højere hastigheder. Der kan således i en og samme situation være decelererende og accelererende processer på spil på en gang.

Der kan imidlertid også være andre ting på spil i forhold til bilisters rammeforståelser, når det gælder de fysiske rums symbolske betydninger. Det fysiske rum signalerer også forskellige forhold og positioner i rummet. Eksempelvis symboliserer motorvejens fysiske rammer med to eller flere vognbaner forskellige positioner på vejene; det inderste spor til langsomtgående trafik, mens det yderste spor er for de effektive, hurtige biler. De materielle rammer for handling er således forbundne med den symbolske værdi, som vejene tilskrives og de positioner, som det skaber mellem forskellige brugere af vejen. Der findes selvsagt også andre rum, der er relevante i en automobil praksis, såsom parkeringspladser og tankstationer. Disse symbolske stoppesteder muliggør automobilitet, men da jeg i mine analyser begrænser mig til at fokusere på bilisters fortolkninger af bilen som materielt rum og veje i forhold til hastighedsvalg og af-

stand til andre biler, vil jeg ikke beskæftige mig yderligere med andre materialiserede rum. Den spatiale struktur kan ikke analyseres separat fra den temporale, da de to er indbyrdes afhængige og forbundne.

Tiden går, klokken slår...

Tid er i moderne samfund blevet standardiseret, rationaliseret og fælles. Det er en generel gældende tendens som gennemsyrrer hele det moderne samfund og præger stort set alle former for social praksis i dag. Sociale praksisser i trafikken er ingen undtagelse. Men sådan har det ikke altid været. Inden jernbanerne blev bygget var der ingen standarder for tid, hver by kunne så at sige have sin egen tid. Med jernbanernes fremkomst blev det nødvendigt at koordinere tid, således at eksempelvis køreplaner kunne angive korrekt (standardiseret) tid for afgang og ankomst i de forskellige byer. Schievelbusch beskriver det således;

"This patchwork of time zones was not a problem as long as traffic between the places was so slow that the temporal differences did not matter; but the temporal foreshortening of distances, effected by the trains, now confronts not only the places but also their differing local times with each other. Under traditional circumstances, a supra-regional schedule would be impossible: times of departures and arrivals are valid only for the place whose local time is used. For the next station, with its own time, that previous time is no longer valid. Regular traffic needs standardized time, and this is quite analogous to the way in which the technological collective of rail and carriage undermined individual traffic and brought about the transportation monopoly." (Schievelbusch 1978:39)

I takt med at den teknologiske udvikling gjorde det muligt at rejse over længere afstande med højere hastigheder, blev det også nødvendigt at koordinere tid, således at tiden fik universel karakter. Det, at vi har udviklet en abstrakt, delelig og universel kalkuleret tid er ifølge Urry (2000:108) blevet et væsentligt karakteristikum ved senmoderne samfund. Noget af det, der går igen i litteraturen omkring klokketidens symbolik er, at det som olie og andre naturressourcer er en begrænset ressource, som vi må anvende med omhu. Simmel (1903) skrev allerede i starten af det forrige århundrede om klokketidens centrale betydning for organiseringen af moderne samfund og sociale praksisser. Han proklamerede at udviklingen ledte til en udtømmning af tid og rum, en logik som præger rammeforståelserne i den automobile praksis. Ideen om, at der sker en udtømmning af tid og rum ser Rosa (2003:9) klart som et tegn på kulturel acceleration. Det kommer til udtryk på forskellige måder; subjektivt ved, at tid betragtes som en knap ressource, at tiden går for hurtigt, og at man har følelsen af at måtte skynde sig for at følge med. Objektivt ved, at vi bruger mindre tid på en faktisk handling. Eksempelvis kan man se det på den tidsbesparelse, der opstår ved, at vi bevæger os med

hurtigere transportmidler fra et sted til et andet. Man kan også se det ved, at der er en tendens til at komprimere den tid, der anvendes på konkrete handlinger ved fx at multitaske, reducere sine pauser, gøre flere ting på en gang se fjernsyn, spise, ringe osv. (Rosa 2003:9). Det kommer fx til udtryk i trafikken, når bilister kører, mens de spiser frokost og laver mødeaftaler på mobiltelefonen. Redshaw (2008:52) beskriver det så glimrende, når hun siger, at tid skal (for)bruges – ikke spildes. Da dette er en kulturel rammeforståelse, der gør sig gældende i automobile praksisser, vækker det formentligt ikke undren, at ventetid som regel giver negative associationer (Hjorthol & Lian 2004:4). Rosa (2003:9) anvender i den forbindelse begrebet *frossen tid* til at beskrive oplevelsen af tid, der gør sig gældende, når man fra tid til anden sidder fast, og ikke kan komme fremad. I sådanne situationer står tiden stille. Det er helt klart et udtryk for en negativ association, der er forbundet med ventetid. Er tiden knap, kan ventetid opleves som, at tiden løber fra en. Ifølge Redshaw (2008:52) afhænger vores måde at forholde os til ventetid på, af, om det er forventet eller ej. Den uventede ventetid kan virke mere stressende end den forventede. Det kan også afhænge af den position og de roller vi har, tager og bliver givet i forhold til andre, og hvor værdifuld tid er for en. Jo vigtigere personen er, jo mere er der brug for denne persons tid (i objektiv forstand). Oversat til logikken om den knappe tid; jo vigtigere personen er, jo mere ubærlig synes ventetiden at være.

Tid er penge

De kulturelle forestillinger om den knappe tid, den værdifulde tid, som må udnyttes bedst muligt eksisterer ikke kun som en kulturel rammeforståelse, men også som grundstenen i den kapitalistiske produktionsform. Med introduktionen af klokketiden i den kapitalistiske produktion er tid blevet central i den forstand at tid sidestilles med penge. Tanken stammer fra Benjamin Franklins (1748:306-308) berømte citat, *time is money*. Tid er en vare, som man kan købe og sælge. Et perspektiv, inden for hvilket tid ejes af individet, og som andre personlige ejendele er værdifuld i det omfang, det er muligt for den enkelte at kontrollere sit eget tidsforbrug (Hjorthol 2001:39). Men det er ikke kun ens eget tidsforbrug, man skal kontrollere. Man er også forpligtet til at anvende ens egen og andres tid med fornøden omhu (Urry 2000:109). Denne form for tankegang er fostret i den kapitalistiske markedsøkonomi, men i dag er tankerne udbredt og fungerer som sociokulturel rammeforståelse i mange andre sammenhænge. Det afspejler sig blandt andet i vores sprogbrug, hvor tid beskrives som lig med penge og det at spilde tid er spild af penge (Urry 2000: 109), og når vi taler om at spare tid eller miste tid (Frönes 2001:70). Det at spare tid betragtes som en stærk norm i moderne samfund

(Hjorthol 2001:41). Det gør sig også gældende i trafikken. I mit speciale viste det sig i bilisternes måde at tale om tid på; at de skal skynde sig, er pressede på tid, og ikke må spilde tiden, hverken deres egen eller andres (Jerup Jørgensen 2007:123). At der er så megen fokus på tid og tidsoptimering – ikke kun i den kapitalistiske produktion, men også generelt i sociokulturelle rammeforståelser – kan ses som en konsekvens af oplevet acceleration i samfundet.

Klokketid på retræte?

Om end klokketid bliver opfattet som helt central for organiseringen af sociale praksisser, synes der at være en opfattelse blandt nogle mobilitets-teoretikere af, at klokketiden er på retræte, at den ikke betinger handlinger i en automobil praksis. Ifølge John Urry erstattes den objektive klokke-tid med *personificerede subjektive temporaliteter*, der gør sig gældende, når mennesker lever deres liv i og igennem deres biler (Urry 2004:29). Dette perspektiv finder jeg imidlertid for snævert i forhold til at beskrive den tidsorientering, der gør sig gældende i automobil praksis. Selvom vi er blevet individualiserede trafikanter, er vi stadig del af sociale praksisser, der er styret af klokketid. Når man bevæger sig fra en geografisk position til en anden, er man som bilist forbundet med et socialt liv ved at den objektive klokke-tid strukturerer vores aftaler og forpligtelser i forhold til hinanden. Vi har som regel et mere eller mindre fast tidspunkt vi skal være fremme på (i objektiv forstand), og så vidt muligt afpasser vi vores afgang ud fra en forventning om, hvor mange timer og minutter en rejse fra et sted til et andet vil tage. Den objektive klokke-tid er sågar indskrevet i bilens teknologi ved, at der i moderne biler er et ur, som hele tiden minder bilisten om den rationaliserede tid. Mange har i dag GPS systemer, som regner ud, hvor langt tid man kan forvente, at en rejse vil tage. Subjektive oplevelser af tid kan således ikke erstatte den kollektive, standardiserede, rationaliserede klokke-tid. Men der er forskellige måder at forholde sig til tidsknaphed på. Ventetid forbindes eksempelvis ikke med samme følelse af irritation eller afmagt af alle bilister. Det kan blandt andre ting afhænge af bilisternes roller og position i forhold til andre.

Nye sociale praksisser – nye risici

Som bilist forholder man sig til de rammeforståelser, der knytter sig til mobilitet i tid og rum for at kunne opnå stabile interaktionsforhold med andre og nå sikkert til sin destination. Men det kan være vanskelige end som så, da der ikke nødvendigvis er enighed om, hvilke rammeforståelser, der tillægges mest vægt i en konkret situation. I den forbindelse kan det godt spille en rolle, at den automobile sociale praksis er forholds-

vis ny, således at rammefortolkningerne ikke nødvendigvis er forhandlet helt på plads i praksis. Det var ikke før end 1960'erne, at massebilismen opstod som fænomen i Danmark, såvel som i andre vestlige samfund. Med den nye form for praksis opstod behovet for at koordinere handlinger med andre, der bevægede sig i højt tempo på nye måder. Det skabte et behov for en ensartet fortolkning af rammer i konkrete situationer for at minimere risikoen for sammenstød. Risici er en uundgåelig del af at være legemligt til stede sammen med andre (Goffman 2004:288). Men når vores interaktioner accelererer i tempo, når vi bevæger os hurtigere i tid og rum end tidligere, bliver koordinationen af interaktionsforholdene vigtigere end i andre sammenhænge, da konsekvenserne ved sammenstød er des mere alvorlige. Risici kommer således til at spille en central rolle i bilisters sociokulturelle rammeforståelse, men på en kompleks måde.

At forholde sig til og forstå risici i trafikken er en vanskelig størrelse. Ifølge Urry (2000:79) hører risici til fremtiden, og er som sådan uberegnelige, ubegrænsede, utællelige, utilregnelige og usynlige for det menneskelige øje. Selvom vi ikke kan sige med sikkerhed, at en handling har et bestemt udfald, forsøger statistikere ved hjælp af rationelle statistiske redskaber at kalkulere, hvad risikoen ved en bestemt handling er²⁵. De udregner så at sige sandsynligheden for, at en handling vil få et bestemt udfald, der som hovedregel er et udfald, vi som samfund ikke ønsker. Douglas (1992:24) har beskrevet, hvordan vi i moderne samfund, når vi taler om risici og fare, stiller krav om videnskabelige beregninger. Risici bliver således rationaliseret, som sandsynligheden for at en ulykke kan ske. De rationelle kalkulationer af risici får funktion af moderne bebrejdelssystemer, hvor kun negative resultater fremhæves, som efterfølgende bliver anvendt politisk til at tale om det uønskede. Beckmann (2001:71) har beskrevet, hvordan organisationer anvender disse videnskabelige værktøjer til at vække bilisters opmærksomhed på risiciene og tilpasse deres handlinger i relation til de rationaliserede kalkulationer. De offentlige moralske fordømmelser (baseret på videnskabelige beregninger) er ifølge Douglas (1985:60) meget indflydelsesrige i forhold til at proklamere risici. De anvendes til at legitimere moralske principper i fællesskaber og bliver målt op imod sociokulturelle rammer af mening i forhold til, hvad der betragtes som foretrukne og ikke foretrukne risici. Efter Douglas (1992:26) mening skaber rationelle kalkulationer af risici således en bro imellem fakta og eksistensen af et moralsk fællesskab. På den

²⁵ Inden for risiko- og ulykkesforskningen er der mange forskellige modeller til beregning af risici og der er uenighed om hvilke statistiske modeller, der bedst beskriver risiciene. Der er ligeledes knyttet megen usikkerhed til de statistiske data, der ligger til grund for beregningen af risici blandt andet fordi antallet af hændelser er begrænset og mørketallet især i forhold til de mindre alvorlige ulykker er stort. Det betyder, at beregningerne af risici i trafikken meget usikre.

måde er risici ikke blot sandsynligheden for, at en hændelse sker. Det er også en moralsk værdisættelse af handlinger. Ofte er de rationelle kalkulationer også anvendt som grundlag for institutionaliserede normer, som sætter rammer for handling i automobil praksis. Men det er ikke nødvendigvis ensbetydende med, at de rationelle kalkulationer af risici ukritisk accepteres og bliver handlingsbårne i praksis. De kalkulerede risici er i praksis åbne for fortolkninger. Beck (1997) beskriver det så glimrende, når han siger, at risici kan dramatiseres, øges, forandres indenfor rammerne af den viden, man har om dem. Risici er så at sige åbne for samfundsmæssige definitionsprocesser. Ifølge Beckmann (2001:71) kan bilisters opfattelse af og håndtering af risici imidlertid være påvirket af meget andet end de rationelle kalkulationer. I min optik spiller det i den forbindelse en central rolle for opfattelsen af risici, hvordan bilister i praksis vurderer den konkrete situation og fortolker situationens materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer.

Det kan der være mange forskellige eksempler på. Et eksempel kunne være hastighedsgrænser, hvor de kalkulationer, der ligger bag hastighedsbegrænsninger i specifikke situationer, ikke af alle betragtes som legitime, hvis vejen opfattes som bred og med godt udsyn. Opfattelserne af, hvad der er risikofyldt i trafikken afgøres således ikke kun af rationelle kalkulationer af risici, men også af bilisternes oplevelser i praksis. I nogle tilfælde kan der sågar være enighed om, at risikokalkulationer ikke har moralsk gyldighed. Det er ikke sikkert, at offentlige myndigheders proklamerede risici accepteres som gyldige rammeforståelser, der præger bilisters handlinger i praksis, men bilisterne forholder sig som udgangspunkt til de rammeforståelser, der efter deres egen opfattelse er kollektiv enighed om. De fleste bilister handler som regel ud fra en fortolkning af rammebetingelserne, som efter deres egen opfattelse sikrer, at de kommer helskindet frem til deres destination. De fleste har ligeledes en opfattelse af, at den måde, som de selv handler på, er, som bilister handler flest. Der ligger i dette en grundlæggende bevidsthed om, at for at jeg kan nå sikkert frem, må jeg koordinere mine rammefortolkninger såvel som mine handlinger med andre. Bevidstheden om dette resulterer i, at vi konstant i vores interaktion med hinanden arbejder for at stabilisere interaktionsforholdet og derved opretholde den mikroskopiske sociale orden. Dette gør sig gældende for interaktionsforhold generelt, men i biltrafikken synes dette behov for gensidig koordinering af handlinger end og endnu væsentligere, taget i betragtning af, at interaktioner i mange tilfælde finder sted ved høje hastigheder, der, hvis indrammet og fortolket forskelligt, kan resultere i lemlæstelse, invaliditet eller død. Stabiliteten i interaktionsforholdene afhænger i høj grad af bilisters evne og vilje til at

anerkende fælles fortolkninger af rammer og koordinere handlinger i relation til mere eller mindre kollektive rammefortællinger om risici.

Den institutionaliserede frihed

Bevidstheden om, at interaktioner med andre i en højhastighedskultur er risikable, øger behovet for udvikling af stabile adfærdsforventninger i den automobile kultur. For at hver enkelt bilist kan sætte tempoet op og komprimere tidsforbrug på rejsen fra et sted til et andet, og så at sige indordne sig under præmissen, at tiden er en knap ressource, som må spares på, er det vigtigt, at de forventninger, som bilisten har til andre bilisters praksishandlinger, stort set svarer til det, som den individuelle bilist oplever i praksis. Men det betyder alt andet lige, at bilisten også selv forpligter sig til at agere i forhold til andres forventninger. Fortællingen her adskiller sig imidlertid fra den typiske sociokulturelle rammefortælling om den automobile praksis. Som oftest beskrives den automobile praksis som individualiseringens og i nogle tilfælde egoismens højborg. Symbolikken, der knytter sig til den automobile praksis er, at der er tale om en mekanisk legemliggørelse af individuel frihed (Zeitler 1998). Man bliver fri til at reagere over sin egen tid, og kan bevæge sig ubegrænset i tid og rum (Hagman 2006). Man kan så at sige rejse, hvorhen man vil, når man vil (Redshaw 2008, Hagman 2006). Nogle af de temaer, der går igen er frihed, mobilitet og uafhængighed (Flamm og Kauffman 2006), fleksibilitet, tidsbesparelse og hastighed (Hagman 2006). Der eksisterer således en sociokulturel rammeforståelse af automobil praksis, som frisætter individet fra kollektivets begrænsninger og giver mulighed for fri bevægelse i tid og rum, men på samme tid er det en social og kulturel praksis, hvor handlinger må koordineres for at opnå mest mulig mobilitet i tid og rum. Der synes at være et paradoks her. Især taget i betragtning af, at allerede inden bilisterne sættes fri i den automobile praksis, er de propre institutionaliseret aktører, der er garderet af blandt andet retsnormer og køreskoler. Sidstnævntes funktion er at lære nye bilister at forholde sig til de mulige risici, der er forbundet med bilkørsel og standardiserede teknikker til at bevæge sig i tid og rum (Beckmann 2001:71).

Rosa kan bidrage til en forståelse af, hvad der er på spil. I Rosas optik (2003:5) er den sociale og kulturelle acceleration i samfundet så styrende, at det kan skabe de-differentiering og de-individualisering i tilfælde, hvor differentieringer og individualisering er til hinder for yderligere acceleration. Set i relation til den automobile kultur skaber den ændrede temporale og spatiale struktur behov for yderligere acceleration, at vi kan bevæge os over længere afstande samtidig med, at vi komprimerer tidsforbruget. I et individualiseret samfund søger vi friheden til at være os selv, fri fra kollektive begrænsninger. Men for at det kan lade sig gøre,

må vi tilpasse vores adfærdsforventninger og forpligtelser til hinanden, således at interaktionerne bliver stabile. Det er paradoksalt: Jo mere vi vil være os selv i vores bevægelser i tid og rum, jo mere institutionaliseret og standardiseret bliver den automobile praksis!

Acceleration er således uladsiggørlig uden en vis form for institutionel stabilitet. Deceleration er en funktionel nødvendighed for et accelererende samfund (Rosa 2003:16). Rosa taler ligefrem om, at der er en konflikt i det moderne, hvor accelerationen i samfundet er dynamisk, mens institutionaliseringen er statisk (Rosa 2003:21). Denne opfattelse af institutionaliserede normer er dog blevet kritiseret af Scheuermann, der påpeger, at den moderne positivistiske lov ikke er statisk, men dynamisk, og derfor er velegnet til at håndtere forandringer i et accelererende samfund. Moderne lov giver stabilitet, blandt andet fordi det anerkender eksistensen af foranderligheden i samfundet. Det at tale om institutionel deceleration er derfor ifølge Scheuermann misvisende (Scheuermann 2003:43). Diskussionen er vanskelig at afgøre på det principielle plan, da der kan være stor forskel på de institutionaliserede loves stabilitet og uforanderlighed. Det er mere nuanceret end som så. Når det gælder det trafikale område, så gør det sig gældende, at færdselsregler bliver ændret løbende for at tilpasse dem til sociokulturelle og teknologiske forandringer i samfundet. Men samtidig kan man tale for, at den sociokulturelle og teknologiske udviklings acceleration er hurtigere end den institutionelle retsorden kan følge med. De fleste biler i dag kan køre langt stærkere end reglerne tillader, og i kulturen er ideen om at køre lidt for stærkt, så man føler, at der er fremdrift, ikke fjern. Der er altså i den kollektive tidsforståelse og i den teknologiske udvikling en søgen efter tidskomprimering, som får den institutionelle retsorden til at fremstå som en bremseklo. I den forstand er den institutionelle orden ikke nødvendigvis statisk, men i givet fald udtryk for deceleration.

I forhold til den automobile praksis kommer retsnormer til at fungere som en rammeforståelse, der kan bringes i spil på forskellig vis, når bilisterne fortolker konkrete situationer i praksis. Der er imidlertid ikke nødvendigvis enighed om, hvordan retsnormerne skal fortolkes og hvilken funktion den institutionelle rammeforståelse har i forhold til kulturelle, sociale og materielle rammeforståelser i en given situation. Hvordan bilister fortolker situationen i praksis, og hvilken rolle de institutionaliserede rammer spiller, afhænger også af, hvordan bilister oplever, at andre agerer i typiske situationer, og hvad de opfatter som dominerende rammeforståelser. Men dermed ikke sagt, at bilisters opfattelse af, hvad man gør, determinerer deres handlinger i praksis. Da der ikke altid er enighed om, hvad der er de(n) rigtige rammeforståelse(r), kan der være forskellige sameksisterende praksisformer i den selvsamme automobile

kultur. Det afhænger også af, i hvor høj grad de mere eller mindre kollektive rammefortolkninger bliver internaliseret i bilisterne og tager form af selvregulering eller selvdisciplinering.

Selvdisciplinering

I min forståelse af selvdisciplinering og hvordan det relaterer sig til rammeforståelser i praksis, har jeg ladet mig inspirere af Elias og videreudviklet hans tankesæt. I sin artikel "Technization and Civilisation" har han beskrevet, hvordan vi befinder os midt i en civiliseringsproces, der spiller sammen med den teknologiske udvikling. Ifølge Elias (1995:9) er civiliseringsprocessen relateret til den opnåede selvregulering, der er afgørende for individers overlevelse. Uden selvregulering er individet præget af sine umiddelbare følelsesmæssige op og nedture og kræver umiddelbar opfyldelse af sine behov, når de viser sig. Opfyldes behov ikke, er det pinefuldt for individet. Det essentielle i civilisationsprocessen er individers stigende stabilitet og balancerede selvregulering i forhold til det sociale liv, hvilket øger chancerne for, at hver eneste af de selvregulerede individer opnår lykke og tilfredshed (Elias 1995:11). Om end der er en vis form for ekstern regulering af individer ved hjælp af retsnormer og formel social kontrol, så er den selvregulering, som bilisten pålægger sig selv, afgørende for færdselssikkerheden i den automobile kultur. Mønstrene i bilisters selvregulering er i høj grad betinget af de sociale standarder, der er for bilisters selvregulering. Sociale standarder for regulering er ineffektive, hvis de ikke bliver oversat til individuel selvkontrol. Og samtidig vil individets selvregulering i relation til andre mennesker være planløst og risikofyldt, hvis det ikke er relateret til sociale standarder, som alle bilister deler. Et individ som ikke regulerer sin egen adfærd i forhold til andre, er til fare for alle andre (Elias 1995:25). Det, jeg finder interessant ved Elias' betragtninger, er hans forestillinger om stabilitet i forhold til det, som han kalder sociale standarder, hvad jeg med andre ord vil kalde rammeforståelser. Hvis individer ikke regulerer deres egne handlinger i relation til dominerende rammeforståelser, der gør sig gældende i praksis, er de til fare for sig selv og andre. Om vi regulerer os selv ved hjælp af dominerende rammefortolkninger afhænger i høj grad af, om de er internaliseret som den rigtige, naturlige måde at agere på. Når rammeforståelserne er blevet til selvfølgeligheder på en sådan måde, at der ikke stilles spørgsmålstejn ved dem længere, at det opfattes som den eneste rigtige måde at leve på og i uoverensstemmelse med ens egen identitet ikke at gøre det, bliver rammeforståelserne indlejret som en form for selvdisciplinering. I de tilfælde eller situationer, hvor der 1) er overensstemmelse mellem materielle, kulturelle, sociale og institutionelle rammeforståelser, 2) bilisterne er enige om, hvilke rammer, der er i spil og 3) hvordan de

skal fortolkes, og 4) disse er indlejret som selvregulering, kan man tale om, at der opstår stabile interaktionsforhold. Når der er helt stabile interaktionsforhold kan det blandt andet skabe muligheden for kollektiviteten i form af en masse, der afspejler en form for flokmentalitet i trafikken.

Den automobile masse

Da det er afgørende, at bilister afpasser forventninger og forpligtelser i forhold til andre for at kunne bevæge sig i tid og rum med så høj hastighed som muligt, spiller bilistens opfattelse af det, som *man* gør, de måder *man* forstår materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer på, en væsentlig rolle i forhold til, hvordan bilister fortolker situationer. I hvert fald når der er mange andre på vejen. Et begreb, der kan være anvendeligt til at forstå, hvordan bilister agerer i praksis, når der er mange, der agerer samtidig, er *masse*. Massen som sociologisk begreb er ifølge Christian Borch (2006:46) ofte blevet fremstillet som en irrationel, hysterisk, destruktiv, revolutionær, identitetsundergravende størrelse. I Chicago skolen plæderede Robert Park derimod for, at massen kunne være en ny samfundsmæssig form, der kan bidrage funktionelt til at skabe socialitet. Massen kan så at sige have en integrerende funktion i det offentlige rum (Borch 2006:54). Massen kan i virkeligheden betragtes som en dynamisk størrelse, der består af midlertidige flokke af varierende størrelse, som i nogle tilfælde vokser – i andre skrumper alt efter, hvordan vi som sociale aktører forholder os til massen.

Canetti (1962) har beskæftiget sig med flokmentalitetens dynamiske islæt. Han beskriver menneskers bevægelse i det offentlige rum som præget af frygt for berøring, som et forsøg på at undgå kontakt med fremmede. Men når vi befinder os i en flok af mennesker, overgiver vi os til flokken og ophører med at frygte dens berøring (Canetti 1962:15). I en åben flok er der ingen begrænsninger i forhold til, hvor stor den kan vokse sig. Flokken eksisterer så længe, at den vokser og disintegrerer, når den ophører sin vækst. Flokken får sin eksistens, når alle, der er en del af flokken, sætter deres forskelle til side og føler sig ligeværdige med de andre (Canetti 1962:16-17). I flokken føler individet, at individet overskrider de begrænsninger, der knytter sig til individets egen person. Det er en form for lettelse, at individet ikke længere behøver at tage afstand fra andre, hvilket giver en følelse af frihed. I det øjeblik smelter individet sammen med flokken, og ønsker, at hvad der sker med individet selv, også sker for andre (Canetti 1962:20). Denne idé omkring flokmentalitet kan overføres til den automobile praksis, hvor bilister i deres fortolkninger af situationer forholder sig til, hvad bilister gør flest og i deres afkodninger af, hvad bilister gør flest, tillægger de andre bestemte rammeopstillinger. Det kan eksempelvis være, at det er problematisk at overholde

hastighedsgrænser, når trafikken glider i et højere tempo. Det kan ligefrem betragtes som risikabelt at afvige fra flokkens fortolkning af situationen, da det skaber ustabilitet i interaktionerne. Et relevant begreb i den forbindelse er Jensens (2008) mobile with, som jeg på dansk vælger at kalde mobile flokke. Det, der karakteriserer mobile flokke, er, at de opstår i det mondæne hverdagsliv som midlertidige menigheder, når bilister glider ind og ud af forskellige mobile flokke, der opstår i et split sekund og bliver opløst lige så hurtigt, som de er dannet (Jensen 2008). Når mobile flokke består af fremmede, har de ofte en situationel og spontan karakter. Men spørgsmålet er, hvad bilister kan opnå ved at være en del af flokken?

Flow

Canetti beskriver, hvordan det at blive en del af flokken giver frihed, fordi man får mulighed for at være på lige vilkår med andre (Canetti 1962:18). På en måde kan man tale om, at vi er sammen om at være mobile i tid og rum på en måde, så vi ikke behøver at tage stilling til, hvad vi skal. Vi kan overgive os til nuet, hvor der er fuld overensstemmelse med de forventninger, vi har til andres handlinger, det vi forpligter os på at gøre, og de oplevelser vi har i praksis. Inden for den kognitive psykologi taler blandt andre Csikszentmihalyi (1990) om *flow* som en psykisk tilstand af totalt nærvær, hvor man bliver opslugt af det, man foretager sig, er fuldstændigt i balance. Henrik Dahl beskriver oplevelsen af flow i bevidstheden, som det der opstår, når man er alene i bilen, har udsyn til en fri bane på motorvejen og kører af sted i godt vejr med sin fartpilot på 130-140 km i timen. Man koncentrerer sig 100 pct. om kørslen og tænker på alt og ingenting. Pulsen falder, og følelsen af stress forsvinder. Når der opstår en flowtilstand, beskriver Dahl det som køreglæde. Det er den samme følelse, der opstår, når man rider på en grøn bølge og glæden ved at træde på speederen og accelerere kraftigt (Dahl 2008: 79-82). Når Henrik Dahl beskriver flowoplevelser i bilen er det med udgangspunkt i situationer, hvor der er fravær af socialitet og høj hastighed. Men flowoplevelser kan efter min mening også opstå ved, at bilister kobler sig på et netværk af biler og følger flokken. Bilisten behøver ikke forholde sig til, om bilisten vil køre stærkere eller langsommere, om bilisten vil overhale og i så fald, hvornår det kan lade sig gøre at komme forbi bilerne foran. Ved at følge flokken kan bilister opleve en følelse af fri bevægelighed i kollektivets standardiserede rammer. I den forbindelse betragter jeg flow som en oplevet følelse i bilistens bevidsthed, der opstår ved at interagere i mobile flokke.

Rammeforståelser i en ambivalent tid

Det er imidlertid ikke sådan, at det altid er muligt for bilister at koble sig på det kollektive netværk, da det forudsætter, at bilisterne er enige om, hvilke rammeforståelser, der gør sig gældende i en konkret situation. Der kan meget vel være forskellige fortolkninger af konkrete situationer, som skaber forhandlinger og konflikter i praksis. Som jeg har vist undervejs i kapitlet kan der i samspillet mellem forskellige materielle, sociokulturelle og institutionelle rammeforståelser være paradokser og modstridende handlingsanvisninger. Som eksempelvis når vejens materialitet fordrer en højere hastighed en færdselsloven tillader eller, hvis der i nogle kredse er en forventning om, at man altid skal være tilgængelig på mobiltelefonen, selvom det er ulovligt at tale i håndholdt telefon. Dette er blot nogle få eksempler på de mulige rammekonflikter, der kan forekomme i den automobile praksis. Rammekonflikter, der åbner op for refleksive forhandlinger bilisterne imellem, om hvordan man skal gebærde sig i trafikken. Det, der kendetegner vor tids samfund, er, at der trods megen stabilitet og standardisering i nogle tilfælde finder forhandlinger sted i praksis om, hvordan situationer skal fortolkes. Dette kan ses som et udtryk for social acceleration i samfundet. Når Rosa taler om, at der er en høj grad af social forandringsacceleration refererer det til en oplevelse af, at det, der er gyldigt i dag, ikke nødvendigvis er gyldigt i morgen. At sociale strukturer er mere ustabile en tidligere. Social acceleration defineres således som en forøgelse af forfaldsraten i forhold til pålideligheden af oplevelser og forventninger og af at der sker en sammentrækning af den tidsperiode, der defineres som nutid (Rosa 2003:8). Det betyder med andre ord, at den tidslomme, hvor man kan trække på sine erfaringer og bruge dem til at handle fremadrettet, således at ens erfaringer også svarer til, hvad man kan forvente fremover, er mere begrænset. Kun når der er relativ stabilitet i adfærdsforventninger og oplevelser, kan vi bruge vores erfaringer til at handle fremadrettet.

Kapitel 5

Hastighedsvalg i automobil praksis

I dette kapitel sætter jeg fokus på bilisters begrundelser for hastighedsvalg i praksis. Jeg undersøger, hvordan bilisters fortolkninger af en situation spiller en rolle for valg af handlingsstrategi, og hvordan interaktionen med andre i praksis spiller en rolle for deres faktiske hastighedsvalg. Kapitlet er inddelt i tre dele. I den første del undersøger jeg, hvordan bilister umiddelbart fortolker situationen og begrundes deres hastighedsvalg. I den forbindelse spiller bilisternes individuelle risikovurderinger i situationen en central rolle. I den anden del af kapitlet ser jeg på, hvordan bilister i praksis koordinerer de til tider konfligerende ramme- fortolkninger og vælger at tilpasse sig kollektivet eller ej. Her undersøger jeg betydningen af mødet med andre i den automobile praksis, som forstår og agerer anderledes i situationen, end bilisten selv vil gøre. Især i den sidste del af kapitlet ser jeg på, hvordan informanternes generaliserede og praktiske retsbevidsthed spiller en rolle i forhold til bilisternes valg af handlingsstrategi.

De absolutte hastighedsgrænser

Hastighedsvalget i automobil praksis er i høj grad rammesat af institutionaliserede rammer for hastighed, som er skrevet ind i det materielle rum i form af færdselstavler, der angiver hvilke hastigheder, som gør sig gældende i en konkret situation. Disse rammer kan betragtes som en måde, hvorpå myndighederne søger at skabe stabilitet i gensidige adfærdsforventninger i automobil praksis, der gør det muligt for bilister at interagere i højt tempo på en sådan vis, at risikoen for alvorlige færdselsuheld mindskes. I Rosas optik er en vis form for institutionel stabilitet en nødvendig betingelse for øget acceleration i samfundet (Rosa 2003:16). Det gælder også i en automobil højhastighedspraksis, hvor institutionel stabilitet kan betragtes som regulativ betingelse, der skaber muligheder for, at interagerende fremmede kan bevæge sig hurtigere og længere i udstrakt tid og rum, men ikke hurtigere end, at de har mulighed for at nå sikkert frem til hver deres destination.

For at sikre denne stabilitet i adfærdsforventninger blandt fremmede i automobil praksis er der i færdselslovens § 42 angivet absolutte grænser for, hvor hurtigt man må køre på de danske veje. I tættere bebyggede områder er hastighedsgrænsen 50 km/t, uden for tæt bebyggede områder og på motortrafikveje er hastighedsgrænsen 80 km/t, mens hastigheden på motorveje ikke må overstige 130 km/t. Om end der eksisterer standar-

diserede hastighedsgrænser, er det muligt på udvalgte vejstrækninger at fastsætte en højere hastighedsgrænse end den generelle, hvis omstændighederne, herunder afviklingen af trafik muliggør det, og der ikke er afgørende færdselssikkerhedsmæssige hensyn, som taler imod dette. På motortrafikveje og motorveje må hastighedsgrænserne dog ikke overstige henholdsvis 90 km/t og 130 km/t. Omvendt gør det sig gældende, at for en vejstrækning, hvor det ikke er forsvarligt eller ønskværdigt at tillade kørsel med hastigheder svarende til den generelle hastighedsgrænse, kan der fastsættes lavere hastighedsgrænse for et nærmere bestemt område. Når der på en vejstrækning er lavere hastighedsgrænse end den generelle, skal man som bilist følge den lokalt angivne hastighedsbegrænsning (Eefsen og Hansen 2005:96). Særligt nedsatte hastighedsbegrænsninger på nogle landevejsstrækninger kan blandt andet skyldes myndigheders vurderinger af nedsat sigtbarhed på vejen og/eller øget uheldsrate på et konkret sted. Dette fremgår af cirkulære nr. 72 af 5.7.1985, hvor justitsministeriet har fastsat reglerne om lokale hastighedsbegrænsninger. Afgørelsen om de lokale hastighedsbegrænsninger træffes af justitsministeren eller politiet efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse på baggrund af oplysninger om bl.a. områdets karakter, vejens funktion og standard, randbebyggelsen, færdselsuheld, trafikmængden og trafikdens sammensætning (Eefsen og Hansen 2005:99). De særlige hastighedsbegrænsninger kan således variere fra sted til sted alt efter, hvordan områdets karakter vurderes af myndighederne.

Omstridt regulering

Der er i den offentlige debat megen diskussion om de absolutte hastighedsgrænsers rimelighed, hvilket i Rosas optik (2003) kan ses som udtryk for samtidige accelerations og decelerationsprocesser i det moderne samfund. Disse modsatrettede processer afspejler sig direkte i de konfligerende rammefortolkninger, der kan være forbundet med bevægelse i tid og rum. De institutionelle hastighedsgrænser nedfældet i færdselsloven kan ses som et forsøg på at begrænse bilisters bevægelse i tid og rum i et samfund, hvor den dominerende kulturelle symbolik knyttet til tid er, at det er en begrænset ressource, som må spares, effektiviseres og udnyttes (Jerup Jørgensen 2007:123), hvilket blandt andet kan opnås ved at øge hastigheden, hvormed man bevæger sig fra et sted til et andet. Men en stadig hurtigere accelererende bevægelse i tid og rum skaber samtidigt nye former for risici, som må begrænses, og som i et socialt differentieret samfund bedst lader sig regulere at institutionaliserede normer, der er fælles for alle. De institutionelle hastighedsgrænsers funktion og rolle er således paradoksal. På den ene side er de institutionelt fastsatte rammer for hastighedsvalg en nødvendig bremse af bevægelsesfrihed til reduktion

af risici ved højhastighedsinteraktion mellem mennesker og steder, mens de institutionelle rammer på den anden side kan fremstå som en unødigt bremse af bevægelse i tid og rum. Det er denne dobbelthed, der skaber grobund for stridigheder om hastighedsgrænserne, hvilket afspejler sig i de løbende diskussioner om hastighedsgrænsernes rimelighed.

Hastighed og institutionelle grænser for hastighed er et tema, der siden motorkøretøjernes oprindelse har været omdiskuteret. Siden de første reguleringer af hastighederne så dagens lys, har der været modstand mod reguleringen fra forskellige interesseorganisationer beskæftiget med motorkøretøjer (Redshaw 2008:137). Diskussionen flourer også i nyere tid, hvilket afspejler sig i de bemærkninger, der blev noteret i forbindelse med indførelsen af absolutte hastighedsgrænser i færdselsloven. Et argument for at undlade brug af absolutte hastighedsgrænser er, at det er tilstrækkeligt med § 41, som angiver, at man skal køre efter forholdene, mens tilhængerne af de absolutte hastighedsgrænser har argumenteret for, at bilisters subjektive skøn kombineret med overdreven optimisme (og en vis usikkerhed hos den kontrollerende myndighed og domstolene), nødvendiggør de absolutte grænser (Eefsen og Hansen 2005:97). De modsatrettede argumenter kan ses som udtryk for det paradoksale i på den ene side behovet for og ønsket om maksimal individuel bevægelsesfrihed og på den ene anden side den funktionelle nødvendighed i at stabilisere adfærdsforventninger i automobil praksis for at sikre, at alles fremkommelighed bliver så risikofri som mulig. Om end de absolutte hastighedsgrænser blev vedtaget, så er der ifølge Eefsen og Hansen (2005:97) også ulemper ved de absolutte hastighedsgrænser. Selv den mest påpasselige bilist i en moderne bil kan have vanskeligt ved at efterleve de absolutte hastighedsgrænser på gode vej- og gadestrækninger og samtidigt kan det selv med omfattende politiindsats være vanskeligt at håndhæve reglerne. Opdagelsesrisikoen er tilmed præget af tilfældighed. Desuden kan det være problematisk, at nogen undlader at køre efter forholdene, men blot holder sig til hastighedsgrænsen. Adskillige veje i byer og på landet er i en sådan stand, at den generelle hastighedsgrænse er for høj, mens der er landeveje, hvor man uden problemer kunne køre mere end 80 km/t. Der er imidlertid ikke hjemmel i lovgivningen til at fastsætte en højere hastighedsgrænse i disse tilfælde (Eefsen og Hansen 2005:97). De institutionelle grænser for hastighed i automobil praksis diskuteres stadig den dag i dag, hvilket afspejler sig i den politiske debat om, hvorvidt det er muligt at indføre mere differentierede hastigheder på det danske vejnet, og der i praksis er en udbredt tendens til på nogle hoved- og landeveje at køre stærkere end hastighedsgrænserne tillader. Vejdirektoratet er i den forbindelse blevet bedt om at udpege potentielle strækninger, hvor der kan indføres differentierede hastighedsgrænser og identifi-

cere de nødvendige trafikksikkerhedsmæssige tiltag, der følger af ændringen (Vejdirektoratet 2008:3). I rapporten udpeger Vejdirektoratet 200 km landevejsstræk, hvor det med de nødvendige investeringer i trafikksikkerhedstiltag, ville være muligt at indføre differentierede hastigheder. Det er strækninger, der allerede i dag er kendetegnet ved høj hastighed i praksis. Men samtidigt påpeger Vejdirektoratet, at selvom der foretages omfattende tiltag til forbedring af trafikksikkerheden på de udvalgte strækninger, vil en stigning i antallet af dræbte og alvorligt kvæstede i trafikken være vanskelig at undgå, da forhøjelse af hastighedsgrænser erfaringsmæssigt betyder, at bilister sætter hastigheden yderligere op – også på tilstødende strækninger, hvor hastighedsgrænsen ikke er forhøjet. Derudover har øgede hastighedsgrænser normalt konsekvenser i form af øget ulykkestallet og ulykkernes alvorlighed (Vejdirektoratet 2008:4-5). Denne evindelige debat om hastighedsgrænserne illustrerer det grundlæggende dilemma i accelerationssamfundet (Rosa 2003) med den kulturelle forestilling om fri bevægelse i tid og rum, på den ene side og den institutionelle ramme der søger at begrænse de risici, der opstår ved hurtigere bevægelse i tid og rum på den anden side. Når de institutionelle hastighedsgrænser er så stridbare, er spørgsmålet, hvilke muligheder og begrænsninger de institutionelle rammer har for at konstituere handling i praksis. Det undersøger jeg ved at studere de rammefortolkninger, der udfolder sig i bilisters begrundelser for handlingsstrategi og faktisk handling i automobil praksis.

Hovedvejen i Midtjylland

Inden jeg bevæger mig ind på bilisters begrundelser for hastighedsvalg, vil jeg gerne skabe billeder på din nethinde af den konkrete situation, som de interviewede bilister forholder sig til. Det skal bemærkes, at jeg blot giver indtryk af, hvordan jeg fortolker rammerne i situationen. Det skal ikke ses som udtryk for et forsøg på at konstruere en sand fortolkning.



Vi befinder os på en tosporet hovedvej i Midtjylland. Vejen er tilnærmelsesvist lige. Der er træer på begge sider af vejen. Lidt længere fremme kører en enkelt bil i samme spor som bilisten bag rattet.



Lidt længere fremme kører to biler i modsatte vognbane. Til den ene side er der fortsat træer. Til den anden side er der marker og åbent land.



Den generelle hastighedsgrænse på 80 km/t ophæves her til 70 km/t. Det afslører færdselstavlerne i vejkannten.



Lige efter kommer der et færdselstavle som viser, at der er sideveje til begge sider af vejen.



Lige frem kommer der sideveje til højre og venstre og vejen bliver udvidet med en svingbane til venstre. Der kører enkelte biler foran bilisten, og der kommer ingen biler fra sidevejene.



Kort efter bilisten er kørt forbi sidevejene, viser et færdselstavle i vejkanterne, at begrænsningen på 70 km/t bliver ophævet. Den generelle hastighedsgrænse på 80 km/t genetableres. Lige efter er der et hus ved vejen. Der er en enkelt bil i hver vognbane.



Derefter kører bilisten ud i et område, hvor der er marker til begge sider. Vejen er lige, men man kan svagt ane, at den slår et sving i horisonten. Der er kun en enkelt bil foran bilisten i samme vognbane.



Vejen fortsætter lige frem. Der er træer såvel som åbne marker.



Bilistens speedometer viser ca. 100 km/t. Men da færdselstavlerne viser hastighedsbegrænsning på 70 km/t, sænker bilisten hastigheden til ca. 90 km/t.

Da Hanne, som kører bilen, ser situationen, siger hun om sit fartvalg;

”... hvis jeg er eneste bil på vejen, og der ikke engang er hus til siderne, og det bare er marker og skov, så bliver foden lidt tung. ... Jeg synes ikke, at der er noget i vejen for det på de store åbne veje, hvor der stort set ingen sideveje er. Der synes jeg sagtens, at man kunne sætte hastigheden op til 90, uden at det ville gøre noget. ... Der synes jeg, at 80 er lige i underkanten, og det kan man jo også se i trafikken. Selv når jeg kører de der 95 eller 100 km i timen, så er der masser af biler, der overhaler mig” (Bilag I:6-8).

I fortolkningen af situationen forholder Hanne sig ikke umiddelbart til de institutionelt fastsatte hastighedsgrænser, men først og fremmest til det materielle rums symbolik. Hendes fortolkning er typisk i den forstand, at det materielle rums symbolik spiller en væsentlig rolle i fortolkningen af situationen, og hvor måden at give mening til det materielle rum har stor betydning for valget af hastighed. Der er imidlertid ikke enighed i praksis om det materielle rums symbolik, hvilket jeg vil illustrere i de følgende afsnit, hvor jeg beskriver diametralt forskellige fortolkninger af den samme situation, der fører til forskellige handlingsstrategier i praksis. I forbindelse hermed diskuterer jeg, hvordan fortolkningerne af det materielle rums symbolik skaber henholdsvis muligheder og grænser for, at de absolutte hastighedsgrænser kan konstituere hastighedsvalg i praksis.

Vejens invitation

Ifølge Redshaw (2008) er den måde, man agerer på i specifikke rum, implicit forbundet med den måde, man beskriver rummet på. Det er selve italesættelsen af vejens mening, der giver stedet liv. I Hannes beskrivelse af det konkrete materialiserede rum lægger hun vægt på, at situationen er et eksemplarisk udtryk for de store åbne veje uden nævneværdigt mange sideveje, hvor der ingen huse er til siderne - blot marker og skov. Denne fortolkning af situationen giver associationer til Sennetts beskrivelse af det urbane rum i ”The Fall of Public Man” (1977:14), hvor det materielle rum beskrives som meningsløst i sig selv - uden anden værdi, end at det må penetreres. I denne optik inviterer de funktionelle veje til konstant bevægelse fremad uden unødigt hindring. De store og åbne veje fremstår således som en materiel konstruktion, der i sig selv inviterer til højere hastigheder, end de institutionelle hastighedsgrænser tillader. Som læser får du måske også associationer til Augés (1995) beskrivelser af ikke-steder. Det kendetegnende for ikke-steder er, at disse fremstår som globale i deres udtryk uden lokal mening for de mennesker, der bor på stedet. Kategoriseringen som ikke-sted betyder, at man kan tillade sig at handle anderledes, end hvis stedet var kategoriseret som meningsfuldt. Her er det imidlertid lokalkendskabet til stedet og den lokale betydning

eller mening, som den tilsyneladende globalt udseende vej tilskrives, der spiller en væsentlig rolle for hastighedsvalget i praksis. Det kommer til udtryk i Hannes begrundelse for fartvalg, hvor hun lægger vægt på, at det er en strækning, som hun har kørt en milliard gange, og hun derfor ved, hvornår sidevejene kommer, hvilket også har betydning for hendes fartvalg (Bilag 1:6). Kendskabet til og symbolikken i det konkrete sted skaber hos Hanne en forventning om, at hendes erfaringer og oplevelser på den konkrete vej kan bruges fremadrettet til at forudse, hvad der sker i nutidige og fremtidige situationer. At denne fortolkning spiller en væsentlig rolle i forhold til det faktiske hastighedsvalg i praksis, afslører Hannes metaforiske beskrivelse af sin fod som tung på speederen. Metaforen illustrerer den måde, hvorpå bilistens kropslige reaktion spiller sammen med omgivelsernes symbolik. Når den kendte vej inviterer til højere hastighed, overgiver Hanne sig til muligheden for at bevæge sig hurtigere i tid og rum end hastighedsgrænserne tillader.

Det spiller dog også en væsentlig rolle, at landevejen gives liv som et sted, hvor der ikke er nogen, som man må tage hensyn til, hvilket meget godt illustrerer Beckmanns (2001: 36) pointe om, at automobiliseringens rationalitet strukturerer livet i mange offentlige rum på en sådan måde, at selve rationaliseringen af rummet støtter biltrafikken og ekskluderer de, der ikke ejer en bil. Om end motorvejen er det eneste materielle rum, hvor andre end motoriserede køretøjer ekskluderes institutionelt, så fremstår landevejen i denne symbolske fortolkning som et sted, hvor der ikke er andre brugere af vejen, hvilket betyder, at bilisten kan tillade sig at bevæge sig hurtigere i tid og rum, end det ellers ville have været muligt. Fortolkningen af situation som værende et kendt ikke-sted uden tilstedeværelse af andre har ligeledes betydning for, hvordan risikoen ved at overskride lovpligtige hastighedsgrænser opleves.

Risikofrit miljø

Ifølge Douglas (1985:29) har mennesker en tendens til at minimere risikoen for dårlige resultater i familiære situationer. Især når de har en oplevelse af og forventning om, at risiciene er sjældent forekommende og under deres egen kontrol. Denne tendens afspejler sig ligeledes i den automobile praksis, hvor fortællingen om det indholdsløse og mennesketomme rum bliver et carte blanche til at overskride hastighedsgrænserne på landevejen, fordi det materielle rum fremstår som risikofrit. Dette kommer eksplicit til udtryk hos nogle af de andre informanter, der fortolker situationen på samme måde som Hanne. Blandt andre Tom, der begrundet sin handlingsstrategi i forhold til den konkrete situation, som Hanne agerer i, således;

”Nu sidder jeg her, hvor jeg godt kan køre lidt stærkere. Jamen, så laver jeg en risikovurdering, hvor jeg siger: Der kommer jeg på et langt lige stræk, og der lidt længere henne, der kommer en udkørsel. Det skal jeg forberede mig på, men ellers kan jeg godt træde lidt til her. Der er ingen her. Der er åbne marker til begge sider... Du kommer lige hen til et sving, hvor du skal forberede dig, men ellers så er der jo ingen farer. Med sådan et stykke vej, som den der - der er gode oversigtsforhold. Det er lige hen af landevejen.” (Bilag 5:18).

Lignende rammefortolkninger og handlingsstrategier kan genfindes hos andre. Eksempelvis Irene som i den konkrete situation angiver, at hun ville vælge at køre ca. 90–95 km/t, hvis det var en vej, hun var vant til at køre på, hvilket hun begrundede det med, at det ikke er en risikofyldt situation, da vejen virker meget overskuelig og uden overraskelser (Bilag 18:12). Fortolkningen af det fysiske rum som invitation til risikofri hastighedsoverskridelser spiller således en central rolle.

Sådanne fortolkninger af det materielle rum kan imidlertid være problematisk ud fra et retligt, såvel som færdselssikkerhedsmæssigt perspektiv, da bilisterne udover at overskride de lovpligtige hastighedsgrænser ekskluderer risikoen for, at der kan ske et færdselsuheld. Det er paradoksalt af flere grunde. For det første, fordi informanterne i deres fortolkninger af situationen ikke tager højde for, at der kan ske noget uforudset på vejen, så de kan miste herredømmet over bilen og komme til at køre ud over marken eller ind i et vejtræ i vejkanten. Risikoen for færdselsuheld forbindes kun med situationer, hvor der er andre mennesker til stede. Også selvom ulykker og ulykker, der sker i det åbne land, ofte er meget alvorlige (Vejdirektoratet 2008:8). For det andet, er der i den specifikke situation særligt nedsat hastighedsgrænse, hvilket af myndighederne kan være begrundet med, at der er begrænset sigtbarhed i situationen og/eller øget uheldsrate. De af myndighederne fastsatte hastighedsbegrænsninger er baseret på tekniske eller rationelle beregninger af mulige risici for færdselsuheld i situationen. Men i praksis er risiciene åbne for fortolkninger og kan som sådan dramatiseres, øges og forandres, inden for den viden, som man har om dem. Når bilister i praksis fortolker det fysiske rums symbolik som udtryk for fravær af risici, underspiller bilisterne på den måde de risici, som myndighederne i deres særlige begrænsninger af hastigheden søger at skrive ind i rummet i form af færdselstavler. Den lovregulerede hastighedsbegrænsning, der er baseret på rationelle eller tekniske risikoberegninger har dermed begrænset mulighed for at konstituere bilisternes hastighedsvalg i praksis.

Den usanselige fart

Hastighedsgrænsernes mulighed for at konstituere handling i automobil praksis begrænses yderligere af, at bilister indimellem kører med en høje-

re hastighed end de med deres egen praksismoral kan stå inde for. I den illustrerede situation kører Hanne noget af tiden mere end de 90 km/t, hvilket hun ellers opfatter som den rimelige hastighed i den konkrete situation. Hanne begrundet dette med, at det kan være vanskeligt at mærke hastigheden, og at hun indimellem bliver overrasket over, hvor stærkt hun egentlig kører på de lange lige veje, hvilket er hurtigere end det, hun finder moralsk acceptabelt (Bilag 1:6-8). Også andre bilister giver udtryk for, at det kan være vanskeligt at mærke hastigheden, og at de kan opleve at køre stærkere, end de ønsker at gøre (se fx bilag 19:26 og bilag 19:16).

Men hvad er det, der gør, at hastigheden bliver usanselig? Ifølge Rosa (2003) er der i det moderne sket en teknologisk acceleration. Udviklingen af den moderne bil kan ses som et konkret udtryk for denne acceleration, hvor producenterne hele tiden presser grænserne for, hvor stærkt bilerne kan køre, hvor hurtigt de kan accelerere og hvor støjfri bevægelsen kan gøres, så kørekomforten øges. Hensigten med moderne biler er at gøre det muligt at bevæge sig hurtigere og hurtigere i tid og rum. Men det er samtidig en teknologi, der begrænser bilisternes sanselige oplevelse af farten. Det betyder, at den lydløse bil i samspil med den inviterende vej udfordrer bilistens muligheder for at handle moralsk. Selv bilister, der opfatter det som en moralsk pligt at efterleve retsnormer, kan opleve at køre stærkere end hastighedsgrænserne tillader (se fx bilag 3:16). Dette står i kontrast til den måde, som Bruno Latour (1992:226) ellers har beskrevet teknologiens betydning i automobile praksisser. I hans optik begrænser teknologien handlingsrummet, og tvinger bilister til at agere moralsk. Analysen her illustrerer, at bilens teknologi ikke kun begrænser handlingsrummet og påvirker os til at handle moralsk, men også i nogle tilfælde kan vanskeliggøre moralsk handling. Det betyder med andre ord, at teknologi ikke kun muliggør moralsk handling, men også i nogle tilfælde begrænser muligheden for moralsk handling. Dette fordi, at motorens kraft og kabinens lydtætte rum gør det muligt at køre hurtigere end loven tillader, og hurtigere end bilisten med sin egen praksismoral kan stå inde for.

Det risikofyldte miljø

En ting er, at bilister kan have vanskeligt ved at sanse hastigheden. Noget andet er, at deres opfattelser af selv samme situation, og hvad der er en hensigtsmæssig hastighed i en konkret situation, kan være diametralt forskellige. Den samme situation, som nogle af informanterne opfatter som et mennesketomt sted uden risici, forstår andre som et socialt sted, hvor der potentielt er andre mennesker og dyr tilstede, hvilket gør situationen risikofyldt. En af de informanter, der fortolker situationen på denne måde, er Lise på 19 år, der betragter sig selv som et meget lovlydigt menne-

ske, og som finder det meget vigtigt at overholde regler. Hun kunne godt tænke sig at søge ind til politiet på et senere tidspunkt (Bilag 14:3-4). Lise begrundet sin handlingsstrategi således:

”Nu ved jeg ikke, hvor mange dyr der er i det mørke Jylland, men der kunne måske hoppe et eller andet ud. ... Nogle gange, når man kører, kan det måske godt føles lidt langsomt, men det er jo det der med – tænk nu, hvis man skal bremse. Jeg tror, at jeg ville vælge 80 km/t, for vi har lidt af det samme oppe i Nordsjælland. Der er også sådan noget med de der veje indad. Der må man også kun køre 80 km/t. Det vil jeg også. Jeg ville ikke sætte farten op, for jeg tror ikke, at man har ligeså meget overblik, hvis man skulle køre hurtigere der og skal holde øje med biler på den ene og den anden side.” (Bilag 14:10).

I Lises fortolkning af situationen lægger hun vægt på, at der muligvis kan komme nogen fra sidevejene og dyr fra skovene. Situationen beskrives som en social situation, hvor man aldrig kan vide, hvad der kan ske. Risiciene fremstår i den forbindelse som uberegnelige, utilregnelige og muligt forekommende hændelser, og Lise forsøger at tage højde for disse risici i sit valg af lovpligtig hastighed. Netop fordi situationen opfattes som risikobetonet, giver det mening for hende at følge den institutionaliserede hastighedsbegrænsning. Men samtidig er Lises betragtninger også et glimrende eksempel på de udfordringer, som institutionaliserede hastighedsgrænser møder i praksis – den konflikt, der kan være mellem automobilets symbolik som garant for fri bevægelse i tid og rum og institutionelle rammers begrænsninger af bevægelighedsfriheden. Det kommer konkret til udtryk i Lises dilemma i forhold til den lovpligtige hastighed, som godt kan føles langsom, men alligevel efterleves på grund af situationens utilregnelighed og risikoen for færdselsuheld.

Et relevant spørgsmål er, om de institutionaliserede retsnormer spiller en væsentlig rolle for Lises hastighedsvalg, fordi hun er novice i trafikken. Det synes ikke at være tilfældet, da lignende fortolkninger af situationen også findes hos midaldrende og ældre bilister. Eksempelvis kommer det til udtryk hos Torben på 54 år, der opfatter sig selv som en meget hensynsfuld bilist - mere hensynsfuld end så mange andre (Bilag 4:2). Torben vælger, som Lise, at efterleve den lovpligtige hastighedsgrænse og begrundet det med, at man aldrig kan vide, om der kommer en cyklist eller noget andet ud bag træerne. Når der er alle de beplantninger, mener han ikke, at det er sikkert at køre med den hastighed, som bilisten kører her (Bilag 4:11). I og med at de lovpligtige hastighedsgrænser spiller en central rolle i disse informanternes situationsfortolkning og valg af handlingsstrategi, har retsnormen reel mulighed for at konstituere disse bilisters handling i praksis. Dette muliggøres af, at informanterne i deres fortolkning af situationen opfatter retsnormens begrænsning som rimelig i

relation til det materielle rums symbolik og de kulturelle forestillinger om risici, der er forbundet med det specifikke materielle rum.

Tidskomprimering

I forhold til den konkrete situation er fortolkningerne af det materielle rums symbolik helt centrale, men den konkrete situation giver også bilisterne associationer til andre situationer, hvor andet end rummets symbolik er på spil i forhold til valg af handlingsstrategi. En af de grundlæggende logikker, der gennemsyrrer moderne samfund er, at tid er en knap ressource, der som andre knappe ressourcer må anvendes med fornøden omhu. I den forstand bliver tid noget, der må anvendes effektivt og spares, hvor det er muligt. Denne betragtning kommer ofte til udtryk i bilisters fortolkninger af rammer og deres begrundelser for handlingsstrategier i praksis - men på forskellig vis. For nogle bilister spiller konstant tidskomprimering en væsentlig rolle for deres valg af hastighed, for andre kun situationelt, mens endnu andre helt afviser at forsøge at opnå tidsbesparelser i trafikken ved at køre hurtigere end hastighedsgrænserne tillader.

En af de bilister, der konstant søger at komprimere tidsforbruget ved at køre stærkere end hastighedsgrænsen tillader, er Yvonne på 43 år, der er selvstændig og ejer af egen virksomhed i Region Hovedstaden. Hun siger om sin oplevelse af tid i den automobile praksis;

"Yvonne: Jeg har det bedst med at komme fra A til B hurtigst muligt og ikke alt muligt slinger, for det er spild af min tid og spild af mine penge. Når jeg sidder derude, kan jeg jo hverken passe forretning eller gøre noget. Interviewer: Opfatter du tid i trafikken som noget, der skal spares? Yvonne: Ja, det skal være effektivt." (Bilag 20:3).

I forsøget på at komprimere tidsforbruget fra et sted til et andet kommer det materielle rum til at fremstå som meningsløst i den forstand, at det blot skal penetreres hurtigst muligt – dog under hensyn til forholdene i den konkrete situation. Det vigtigste for Yvonne er at anvende tiden effektivt. Når hun oplever kø eller langsomtkørende bilister på vejen, beskriver hun det ligefrem som spild af tid og spild af penge (Bilag 20:2-3). Denne formulering giver unægtelig associationer til Benjamin Franklins (1748:306-308) berømte citat "Time is Money", hvor tid fremstilles som en vare, som man kan købe og sælge. Og som andre personlige ejendele er tiden værdifuld i det omfang, at det er muligt at kontrollere sit eget tidsforbrug. En måde at kontrollere tidsforbruget på og spare tiden er ved at øge hastigheden, hvormed man bevæger sig i tid og rum. Dette afspejler sig ligeledes i Yvannes begrundelser for valg af hastighed. Hun kører generelt 10 km/t stærkere end hastighedsgrænserne på lande- og motor-

veje, hvilket hun begrundet med, at det er en måde at spare tid på – også selvom det blot drejer sig om fem minutter (Bilag 20:12). En begrundelse for hastighedsvalg som går igen hos flere andre af bilisterne (Bilag 7:33, bilag 11:24 og bilag 12:11-12).

Det er dog ikke sådan, at alle bilister konstant søger at komprimere tidsforbrug i trafikken ved at køre stærkere end hastighedsgrænserne tillader. Nogle bilister bringer kun denne rammefortolkning i spil i specifikke situationer, hvor de er forsinkede i forhold til arbejdsrelaterede aftaler. I disse tilfælde bliver det at spare tid en rammefortolkning, som betyder, at de kører markant stærkere end de ellers vil gøre. Det gør sig eksempelvis gældende for Melvin på 39 år, der er leder i et transportfirma. Melvin giver udtryk for, at han sjældent overholder hastighedsgrænserne. Men der kan være situationer, hvor hastigheden får en ekstra tak op ad, hvilket kan være situationer, hvor han er ved at komme for sent til et vigtigt møde (Bilag 12: 11-12). Melvin begrundet det på følgende måde;

”... der er nogle gange, hvor den godt kan få noget pedal. Ikke hvor jeg føler, at jeg kører uforsvarligt eller noget. Hvis jeg skal til et eller andet møde, der er langt væk, så kan den godt få 170 km/t (på motorvejen) - det er vist nok pænt over den lovlige hastighed, men jeg gør det kun, når jeg er alene i bilen. Jeg kunne aldrig finde på at gøre det, når jeg har mine børn med i bilen. Interviewer: Hvad er forskellen? Melvin: Hvis jeg kører galt, så er det mig selv, der kommer til skade. Jeg ønsker ikke at gøre skade på andre. Det er også derfor, at jeg ikke gør det i myldretiden. Det kunne jeg aldrig finde på. Heller ikke, hvis der er masser af trafik på motorvejen, så gør jeg det heller ikke, fordi der kan ske noget, som jeg ikke er herre over. Det kan godt være, at det ikke er min skyld, men hvis jeg slår en familie ihjel, fordi de kom i en lille bil, og jeg kom i en stor tung bil. Det ville jeg ikke have det godt med. Så der... det vil jeg ikke.” (Bilag 12:11).

Det interessante i forhold til situationen, som Melvin beskriver, er, at han kun benytter denne rammefortolkning, når han opfatter de materielle omgivelser som et sted uden tilstedeværelse af andre, hvilket i hans optik er ensbetydende med, at der ikke er risici forbundet med at køre markant for stærkt. Selvom Melvin giver udtryk for markante hastighedsoverskridelser, har han stadig en opfattelse af at agere pragmatisk moralsk, da han kun anvender denne handlingsstrategi, når han kører uden for myldretidspunkter og er alene i bilen. Dette er en tydelig illustration af, at det at spare tid er en rammefortolkning, der ikke nødvendigvis eksisterer som en selvstændig begrundelse for handling, men i sammenhæng med den øvrige fortolkning af rammerne i den konkrete situation.

Om end tid betragtes som en begrænset ressource, der skal udnyttes med fornøden omhu, er det ikke altid reelt muligt at spare tid, fordi vi blot anvender den faktiske tid til at fylde flere aktiviteter ind i vores hverdag og flytte os over længere geografiske afstande for at deltage i det

sociale liv. Anvendelsen af rammefortolkning som begrundelse for at køre stærkere end de lovpligtige hastighedsgrænser tillader, er imidlertid ikke nødvendigvis betinget af, om det i praksis kan lade sig gøre at spare tid. Blandt nogle af de bilister, som efterstræber tidsbesparelser i trafikken, er der samtidigt en erkendelse af, at det kan være vanskeligt at opnå tidsbesparelsen i praksis. Men det er ikke ensbetydende med, at disse bilister opgiver forsøget på at spare tid. Det gør sig blandt andet gældende for Amanda på 45 år, der begrundet sine hastighedsoverskridelser i situationer, hvor hun føler sig presset på tid således;

Interviewer: Kører du anderledes, hvis du er presset på tid, når du skal nå noget?
Amanda: Ja, det gør jeg, og det kan jeg godt være lidt træt af til tider, og så taler jeg lidt højt til mig selv: "Tag det nu lige stille og roligt, du kommer ikke hurtigere frem", fordi der kan jeg godt mærke, at jeg godt kan blive provokeret lidt lettere af, hvad der sker omkring mig, men dybest set, så hjælper det jo ikke noget. Så tæller jeg sommetider til 10 og siger: Okay, det her duer ikke, så må du hellere komme for sent. Det skal jeg sige til mig selv, for ellers kan jeg godt blive lidt presset. Jeg kan godt speede op, hvordan skal jeg sige det - hvor jeg lige skal fortælle mig selv, at jeg skal speede ned igen, fordi det ikke har noget formål. Jeg kører stadigvæk for stærkt, men det er ikke sådan, at jeg ikke retter mig ind efter regler - lige på nær hastigheden (Bilag 28:34-35).

Uddraget fra interviewet med Amanda illustrerer det paradoksale i, at hun forsøger at indhente tiden, men at hun samtidig har en oplevelse af, at det ikke reelt kan lade sig gøre. Det er en rammefortolkning, der kan være indlejret kropsligt og følelsesmæssigt. Hos Amanda kommer det til udtryk som følelsen af pres. Det kan også have andre følelsesmæssige udtryk, som eksempelvis hos Irene, der er funktionær i en finansiel virksomhed. Hun beskriver, hvordan hun bliver utålmodig og irriteret over ikke at komme hurtigt nok fremad, hvis hun er ved at komme for sent til et møde eller kursus. Men samtidig med beskriver hun det som noget pjat, da hun har en opfattelse af, at man i vireligheden vinder meget lidt ved at køre stærkere (Bilag 18:3). Sigurd beskriver det så rammende, når han siger, at forsøget på at spare tid, er et spørgsmål om at tro, at man kan vinde noget ved det, fordi man reelt ikke kan vide, hvor langt tid en tur ellers ville tage (Bilag 7:33). Dette kan ses som udtryk for en oplevelse af, at interaktionen med mennesker og steder i den automobile praksis, gør det vanskeligt at beregne en faktisk rationaliseret tid, da der i praksis kan forekomme uventede begivenheder, som rykker ved tidsforbruget i bevægelsen fra et sted til et andet. Forskellen i tidsforbruget på en konkret køretur kan således ikke opgøres i rationel objektiveret tid. I stedet bliver det et spørgsmål om tro eller livsindstilling, om man vil, hvor bilisten lader sin følelse af at spare tid have indflydelse på sit hastighedsvalg i praksis.

Der er imidlertid også et andet aspekt, der er relevant at bemærke i denne henseende. Når Urry (2004:29) beskriver oplevelsen af tid i automobile praksisser, er det som personificerede subjektive temporaliteter, der erstatter den objektive og rationaliserede klokkeid. Men det er ikke det, der er på spil for disse bilister. Det er netop oplevelsen af at være bundet af klokkeidstyrede aftaler, som giver følelsen af tidspres under kørslen. Det betyder med andre ord, at oplevelsen af tiden som presset, som noget der må spares, er en subjektiv oplevet tid, men den er tæt forbundet med det rationaliserede klokkeidstyrede samfund, hvilket kommer til udtryk ved, at bilisterne føler sig pressede, *fordi* de har en klokkeidstyret aftale i den anden ende af sin køretur, som de helst ikke vil komme for sent til. Selvom tiden i bilen er en subjektiv oplevet tid, er den således stadig stærkt forbundet med den rationelle objektiverede tidsorganisering i samfundet.

Om forsøget på tidskomprimering altid er i spil, eller om det blot er i spil i særlige situationer, kan forsøg på tidskomprimering under alle omstændigheder ses som udtryk for en oplevelse af kulturelle acceleration, der kan komme til udtryk ved, at vi bevæger os hurtigere i tid og rum (Rosa 2003). Måden, det kommer til udtryk på i den automobile praksis, er ved, at bilisterne betragter tid som noget, der skal spares og agerer i forhold til denne rammefortolkning ved at bevæge sig hurtigere i tid og rum end hastighedsgrænserne tillader. Når tid opfattes som noget, der skal spares, og rummet betragtes som noget, der blot skal gennemkøres, mister rummet sin betydning som orienteringspunkt. Samtidig betyder det, at de institutionaliserede hastighedsgrænsers mulighed for at konstituere bilisternes hastighedsvalg i praksis begrænses.

Modstand

Det er imidlertid ikke alle bilisterne, der lader følelsen af tidspres spille en rolle for deres valg af hastighed i praksis (se fx bilag 4:18, bilag 9:12, bilag 13:18,22, bilag 14:3, bilag 15:18 og bilag 29:31). Ikke alle bilisterne begrunder hvorfor, men de der gør, begrunder det typisk med, at det er umuligt reelt at spare tid, eller at det er hensynsløst overfor andre i trafikken at køre stærkere, blot fordi man selv oplever at være presset på tid. Karl, der er praktiserende læge og bosiddende i Region Hovedstaden er en af de bilister, som blankt afviser at sætte hastigheden op for at spare tid;

”Nu er min rute sådan, at lige meget om jeg kørte hasarderet, så tror jeg ikke, at jeg kunne komme hurtigere frem. Der er ligesom en rytme, og når man har kørt den mange gange, så lærer man, at her er det bedst i inderbanen, og her er det bedst i midten. Så jeg laver ikke om på min kørsel. Det kan overhovedet ikke betale sig - så kommer jeg for sent - hvis jeg er for sent på den - det gør jeg bare.” (Bilag 15:18).

I fortolkningen af konkrete situationer i praksis overvejer Karl muligheden for at spare tid i forhold til tilstedeværelsen af andre, som man må tilpasse sin hastighed til. Han beskriver det som en rytme i trafikken, som han tilpasser sig. Inden for de rammer, der gør sig gældende i de hverdagslige køreture, vælger han at placere sig i vognbanerne, så han opnår mest mulig bevægelsesfrihed inden for kollektivets rammer, men han forsøger ikke at bryde med den sociale rytme, der gør sig gældende i den automobile praksis for at opnå en uladsiggørlig tidsbesparelse.

Den anden type begrundelse for helt at afvise forsøg på tidskomprimering kommer til eksempelvis til udtryk hos Mette, der arbejder som klinikassistent;

"... man har set så meget i fjernsynet, hvor de viser, at de 25 sekunder - jeg kan hente herfra og ind til byen - de er fuldstændig irrelevante. Igen, jeg skal kunne hente mindst 10 min., hvis jeg skal være foran, og det vil jeg aldrig kunne. For at kunne hente 10 min., så skal man alligevel køre pænt til. Jeg synes, at jeg henter så lidt ved det, og på den måde synes jeg ikke, at det kan betale sig at udsætte sig selv og andre for at skulle ligge og køre åndssvagt." (Bilag 13:23).

Der ligger en interessant modstilling i det her. Bilisten argumenterer med, at man enten forsøger at spare tid ved at sætte hastigheden markant op, eller også tager man hensyn til andre. På den måde fremstår begrundelse om tidspres som en illegitim begrundelse for at køre stærkere. Det interessante er her, at selvom det at spare tid er en stærk norm i samfundet, så er der bilister i automobil praksis, som ikke lader sig underlægge denne strukturerende rammefortolkning. De tager afstand fra det at forsøge at spare tid, hvilket betyder, at fortællingen om at spare tid nok er en immateriel strukturel betingelse, som kan præge praksis, men det determinerer ikke bilisters handlingsvalg. Nogle modsætter sig; finder alternative veje og måder at fortolke praksis på.

Når arbejdet kalder

Brugen af rammefortolkningen om tidspres i trafikken ofte optræder i samspil med fortællinger om tidsstrukturerede aftaler i arbejdslivet. Spørgsmålet er, hvordan de forskellige måder at forholde sig til tid er relateret til bilisternes position i arbejdshierarkiet. Man kunne godt forestille sig, at den placering bilisten har i arbejdshierarkiet har betydning for, hvor vigtig rationaliseringen og udnyttelsen af tid er for bilisten, da der kan være forskellige forventninger om tidsrationalisering knyttet til forskellige positioner. Nogen befinder sig måske i jobmæssige positioner, hvor det kræves af dem at være meget omhyggelige med deres tidsfor-

brug, mens andre har positioner, hvor de ikke ligger under for samme tidspres.

Der er tendenser i materialet, som peger i den retning. Melvin og Yvonne, som begge tillægger det at spare tid en væsentlig rolle for deres valg af hastighed i automobil praksis, befinder sig begge i ledende positioner i arbejdshierarkiet, hvor det at udnytte den objektive rationaliserede tid effektivt spiller en central rolle. Mette derimod tillægger ikke tidsbesparelse i trafikken nogen særlig rolle og oplever det ikke som et problem at komme for sent på arbejde. Mette har to børn og beskriver sin situation således;

"Vi kan alle komme for sent op, eller ungerne tisser i bukserne, inden vi skal ud af døren eller... sådan nogle åndssvage ting. Hunden løber fra os, eller what ever... Der kan altid ske noget" (Bilag 13:21).

Mette arbejder som klinikassistent, hvilket rejser spørgsmålet om, om det er hendes position i arbejdshierarkiet, der tillader hende at være mere lemfældig med det rationelle tidsforbrug, end hvis hun havde haft en anden og højere position i arbejdsmarkedets hierarkiske struktur.

Hvor værdifuld tid er for én, kan være betinget af den position og de roller den enkelte har, tager og bliver givet i forhold til andre. Hjorthol og Lian (2004:4) har beskrevet det således; jo vigtigere en person er, jo større er behovet for vedkommendes tid, og siden tiden er begrænset, øges tidens værdi i takt med opfattelsen af vigtigheden af tidsudnyttelsen. Set i relation hertil kan placeringen i arbejdshierarkiet ses som en strukturel betingelse, der skaber forskellige positioner og roller, hvoraf nogle positioner kræver mere effektiv brug af rationel tid end andre positioner. Der er således nogle, der kan tillade sig at have et mere afslappet forhold til tidsforbrug end andre. Men i mit empiriske materiale, er det imidlertid ikke så sort og hvidt. Det er ikke sådan, at jo højere position på arbejdsmarkedet, jo mere spiller effektiv tidsudnyttelse en rolle og omvendt, at jo lavere position, jo mindre betydning. Det er nemlig ikke kun bilister i ledende positioner, der søger at komprimere den tid, de anvender i bevægelsen fra et sted til et andet. Effektiv tidsudnyttelse kan nemlig også være et udtryk for, hvordan bilisterne opfatter sig selv, og hvordan de gerne vil opfattes af andre. Eksempelvis fortæller Marie på 18 år, der er kontorelev, at de på hendes arbejdsplads i princippet er lige glade med, om hun kommer for sent eller ej, men at hun selv bedre kan lide at være fremme 10 min. før end senere. Derfor vælger hun at sætte hastigheden op, hvis hun er kommet for sent ud af døren (Bilag 11:24). Det er således ikke sådan, at arbejdsmarkedets struktur determinerer bilisternes tidsforståelse og den rolle, som tid spiller i deres begrundelser for hastig-

hedsvalg i praksis. I praksis er de sociale kategoriers betydning mere ustabile end strukturelt deterministiske forestillinger giver rum for.

Selvom der er forskellige måder at forholde sig til tidspres i praksis, så er der dog ingen af bilisterne – heller ikke dem, der anvender tidspres som begrundelse for at køre stærkere – der opfatter det som legitimt at sætte hastigheden op, alene fordi man selv er presset på tid. En sådan begrundelse for handling anvendes altid i relation til den øvrige fortolkning af rammer i konkrete situationer, hvor tidsbesparelsen kun opfattes som moralsk acceptabelt og praktiserbar, hvis bilisterne fortolker rammerne således, at forsøget på tidsbesparelse ikke indebærer nogen risiko for at skade andre.

Konflikter i praksis

Som beskrevet i de foregående afsnit kan der være forskellige rammefortolkninger i spil i praksis. I nogle tilfælde kan de rammefortolkninger, der er i spil i en konkret situation, ligefrem være diametralt modstridende, således at bilisternes handlingsstrategier i forhold til umiddelbart fartvalg kan være meget forskellige. Når bilisterne forholder sig til en konkret handlingssituation og begrundet deres hastighedsvalg, fortolker de situationen rutinemæssigt og med en opfattelse af, at deres måde at fortolke situationen på, er sådan som situationen skal forstås. Men da der i praksis kan være forskellige fortolkninger af situationen på spil, skaber det grobund for konflikter i interaktionen mellem bilister. I nogle tilfælde kommer disse konflikter eksplicit til udtryk i bilisternes handlinger i form af et tavst sprog, hvormed bilisterne kommunikerer og forhandler om, hvordan en situation bør defineres. Det tavse sprog er ifølge Hall (1981:1) en serie af komplekse, nonverbale, kontekstuelle kommunikationer, der er mindst lige så væsentlige som det sagte. De tavse kommunikationer er præget af spatiale forandringer, der modererer kommunikationen, hvor selve kommunikationsafstanden mellem fremmede illustrerer vigtigheden af dynamikken af interaktionen i rummet (Hall 1981:175). Når der opstår konflikter om situationsfortolkninger i praksis, kan bilister anvende det tavse sprog til at markere den andens forkerte fortolkning af situationen. Konkret kan det komme til udtryk ved at køre tæt på andre, hvor det at være anmassende i rummet er en måde at forsøge at påvirke den andens situationsfortolkning og handlingsstrategi på en sådan måde, at situationsfortolkningen tilpasses til ens egen. I mit empiriske materiale er der imidlertid forskel på, hvordan bilisterne håndterer sådanne konflikter i praksis. I den forbindelse kan bilisterne indtage forskellige mere eller mindre situationelt betingede roller i konflikten. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Viggo på 25 år, der først beskriver, hvordan han

håndterer det, hvis andre forsøger at presse ham til at sætte hastigheden op;

"Jeg fortsætter med min hastighed, men hvis jeg er meget presset, og det er en lang tur, og jeg godt kan se, at der er en lang række af biler, så sætter jeg farten op - bare for at give ham vejen. Han tvinger mig ligesom til at køre stærkere." (Bilag 2:8)

Dernæst hvordan han håndterer andres langsommere hastighed;

"Du bliver irriteret over, at de andre gør det (kører tæt på og presser), men du gør det også selv. Nogle gange tænker du ikke på de andre, når du gerne selv vil hurtigere frem, så prøver du at køre lidt tættere på, men så holder du lidt afstand igen, fordi de kan gøre det samme som dig. Det kan være, at de lige pludselig bremses og så (klapper hænderne sammen for at illustrere sammenstød). Hov, det var din skyld. Det var din fejl, at du har kørt så tæt på." (Bilag 2:15)

Disse interviewuddrag illustrerer den dynamiske proces, der finder sted i praksis, hvor fortolkningen af situationen spiller en væsentlig rolle for, hvordan bilisten håndterer konflikter i praksis. En måde at illustrere disse forskellige måder at håndtere konflikter på i praksis er ved at anvende sociologisk fantasi til at skabe typologier af roller. Disse typologier anvender jeg som et heuristisk redskab til at illustrere forskelle i det empiriske materiale og åbne op for nye spørgsmål. Med udgangspunkt i bilistens egne beskrivelser af håndtering af situationerne, udvikler jeg således fire forskellige typer af roller; den standhaftige, den kapitulerende, den indebrændte og den udfarende. *Den standhaftige* fastholder sin hastighed, selvom den bagvedkørende forsøger at presse bilisten til at køre stærkere. En sådan måde at håndtere situationen på kommer til udtryk hos Viggo i situationer, hvor han kører med lavere hastighed end den bagfrakommende, men hvor han med sin fortolkning af situationen ikke vil sætte hastigheden op. *Den kapitulerende* sætter hastigheden op, hvis vedkommende bliver presset af bagfrakommende bilister. Konkret kommer det til udtryk hos Viggo, når han fortolker situationen således, at der fx er en lang række af biler bagved, som betyder, at han sætter hastigheden op, selvom han umiddelbart fortolker situationen anderledes. *Den indebrændte* vil gerne køre stærkere end den forankørende, men fortolker situationen således, at det vil være forbundet med risiko at køre tæt på eller overhale og holder sig derfor bagved, indtil bilisten vurderer, at det er sikkert at overhale. Det kommer eksempelvis til udtryk, når Viggo fortolker situationen således, at man kan køre stærkere end den forankørende gør og er irriteret over det unødige langsomme tempo, men alligevel holder afstand på grund af de risici, der kan være forbundet med at køre tæt på den forankørende. *Den udfarende* vil gerne køre stærkere end den forankørende og bliver så irriteret over at være fastlåst i tid og rum, at bi-

listen kører tæt på og forsøger at presse den forankørende til at øge hastigheden. Det kommer konkret til udtryk hos Viggo i de tilfælde, hvor han gerne vil hurtigere frem. Som det fremgår her agerer Viggo forskelligt alt efter, hvordan han fortolker den konkrete situation, når han håndterer konflikter om hastighed i praksis. I den forstand kan rolletypologierne betragtes som mere eller mindre situationelt betingede.

Om end det kan være situationelt betinget, hvordan bilister håndterer konflikter i praksis, kan bilister have en tilbøjelighed til at agere i nogle roller mere end andre. Nogle bilister tager endda direkte afstand fra at indtage bestemte roller i praksis. Det kommer eksempelvis til udtryk hos bilister, der trods irritation over andres langsommere kørsel, alligevel holder sig bagved, indtil de vurderer, at det er muligt at overhale sikkert (Bilag 21:33 og bilag 22:16). En af disse bilister er Gorm, der begrundet det således;

"Jeg ved selv, hvor irriterende det er at have en i bagklappen. Det vil jeg ikke udsætte andre for, og hvis det er en ældre person, kan vedkommende blive nervøs - eller en urutineret. Det tjener jo ikke noget formål, så det kunne jeg aldrig finde på - at presse nogen. Det er totalt udelukket. Det er ikke fordi, jeg pudser min glorie, men det ville jeg aldrig gøre." (Bilag 21:33)

Informanten her tager fuldstændigt afstand fra at agere i rollen som udfarende ud fra den begrundelse, at han selv oplever det som irriterende at have en i bagklappen. Irritationen kan ses som et udtryk for en følelse af, at andre overtræder ens personlige rum, hvilket ifølge Goffman (2004:161) kan være forbundet med mishag i situationen. I Beckmanns optik (2001:36) er mishaget ved sådanne situationer i den automobile praksis betinget af, at når andre berører ens hybride krop med deres egen, så bliver følelsen af at være i et privat rum i det offentlige rum krænket. Selvom nogle bilister tager afstand fra at agere i nogle roller, så er deres måde at håndtere konflikter på i praksis situationelt betinget og relateret til den måde situationen fortolkes på.

De stereotype

Blandt de bilister i det empiriske materiale, som i nogle situationer kan finde på at agere i rollen som udfarende og presse andre på vejen, er der ikke nogen tydelige tegn på, at disse skulle have særlige socioøkonomiske karakteristika. Det er unge mænd, såvel som midaldrende kvinder, det er bilister med lange, såvel som kortvarige uddannelser. Og det er bilister i store biler med stærke hestekræfter, såvel som bilister i små biler med færre hestekræfter. Men alligevel er der blandt bilisterne en udbredt opfattelse af, at det er bestemte typer af bilister, der agerer i rollen som ud-

farende. I den forbindelse har bilen, som bilisten kører i, en væsentlig betydning for hvilke roller, som bilisten tilskrives i praksis.

Thyra Uth Thomsen (2001:140,152) har beskæftiget sig med bilens kommunikation. Hendes forskning viser, at bilen ikke blot kommunikerer selvopfattelsen hos brugeren af bilen, men også fællesbetydninger for den enkelte og fællesskabet. Bilens ydre tillægges således en mangfoldighed af betydninger. Den kan kommunikere hvilken type menneske man er, eller ikke er, ud fra bilens farve eller udseende og bilens størrelse eller pris samt biltype eller bilmærke. Men bilen kan også formidle bilistens temperament, værdier og interesser. At bilen er et væsentligt element i kommunikationen af værdier, normer og roller i trafikken er ligeledes tydeligt i mit empiriske materiale. Når bilisterne beskriver de typer af bilister som, de oplever, agerer udfarende i praksis, er det som regel med henvisning til det køretøj, som disse bilister benytter sig af.

Typisk nævner bilisterne bilmærker som Mercedes, Volvo, (rød) BMW og Audi samt biltyper såsom sportsvogne og firhjulstrækkere (se bilag 3, bilag 7, bilag 8, bilag 9, bilag 10, bilag 11, bilag 15, bilag 17, bilag 18, bilag 20 og bilag 24). Eller også nævner de typer af køretøjer som håndværkerbiler, varevogne, kassevogne og taxier (se bilag 6, bilag 7 og bilag 15) eller lastbiler (se bilag 17, bilag 19 og bilag 22). Når bilisterne møder biler med stærke hestekræfter eller med firmalogoer på siden, er der således en udbredt forventning om, at førere af sådanne biler forsøger at presse andre til at køre stærkere.

Men det er dog ikke udelukkende bilens kommunikation, der har betydning for bilisters forventninger til andres roller i konflikter om hastighed. I nogle tilfælde er det samspillet mellem bilen og føreren, der har betydning for de forventninger, som bilister har til andres måder at agere på i praksis. Det gør sig eksempelvis gældende i forhold til den stereotype forestilling om unge mænd i bestemte typer af biler, som agerer risikobetonet og presser andre på vejene (se bilag 3, bilag 8, bilag 9, bilag 10, bilag 13, bilag 16, bilag 17, bilag 18, bilag 20, bilag 21 og bilag 24). Eksempelvis beskriver Ingeborg det således;

”... det er sådan nogle unge knægte. Det er tit sådan nogle ikke helt nye biler - BMW og Golf og sådan nogen, som de der Brian-knægte kører i. Det er tit dem. Og jeg synes, at de er slemme til at køre for tæt på. Jeg lægger ikke så meget mærke til, hvem det er, men det er da tit dem, der er yngre end mig, og de tænker garanteret - gamle kælling. Det tror jeg.” (Bilag 19:21)

Når Ingeborg beskriver de unge mænd, er det med fokus på typen af bil, som disse unge mænd kører i. I Ingeborgs beskrivelse lægger hun vægt på, at det er nogle bestemte typer af bilmærker og gerne ældre modeller. Men til forskel fra de andre stereotype konstruktioner af udfarende bili-

ster, er det i dette tilfælde ikke kun bilen, der kommunikerer, hvordan brugeren af bilen agerer, men samspillet mellem bruger og bil, der skaber forventningen hos Ingeborg om, at bilisten vil agere i rollen som udførende.

Samtidig med afslører Ingeborg også sine egne forventninger til den rolletilskrivning, som hun selv tillægges af de unge mænd. Med deres øjne beskriver hun sig selv som en gammel kælling, der burde sætte hastigheden op. Det er dog ikke en rolletilskrivning, som hun i praksis lader sig dupere af. Men det åbner op for, at der eksisterer nogle kønnede forestillinger i trafikken, som kan spille en rolle i konstruktionen af rolleforventninger i trafikken. De kønnede forventninger kommer eksempelvis til udtryk hos Yvonne, der siger:

"... Det er yderst sjældent, at jeg opdager, at det er en kvinde, der har prøvet at presse mig. Interviewer: Hvordan reagerer du, hvis du ser, at det er en kvinde? Yvonne: Jeg bliver egentlig lidt overrasket og siger: Hold da op. Selvfølgelig kan kvinder også gøre det, men generelt er det mænd." (Bilag 20:15-16).

Den stærke forestilling om, hvordan mænd og kvinder agerer i praksis, er dybt rodfæstet kognitivt, hvilket afsløres i overraskelsen over, at kvinder i praksis forsøger at presse hende til at køre stærkere. Selvom der eksisterer stærke kønnede forestillinger om mænd og kvinder bag rattet, så synes disse forestillinger dog også at være under forandring, hvilket eksempelvis kommer til udtryk hos Tove på 56 år, der siger om dem, der presser andre til at køre stærkere: "Der er ikke mange kvinder, der kører så aggressivt, hvis der er, så er det ikke min aldersgruppe, så er det yngre." (bilag 6:22). I dette ligger en forventning om, at yngre kvinder kan finde på at presse andre til at sætte hastigheden op, mens det samme ikke gør sig gældende for ældre kvinder, der kører langsommere.

Om end de stereotype kønnede forventninger eksisterer som kulturelle forestillinger, strukturerer de ikke nødvendigvis bilisters faktiske handlinger. De roller, som bilister agerer i praksis, er mere situationelt betingede. I relation hertil har Poder (2004:73) i anden sammenhæng skrevet, at den placering, som man har i forhold til andre på mikroniveau til forskel fra det makroskopiske stratifikationssystem under stadig forandring. At dette også gør sig gældende i den automobile praksis afspejler sig netop i, at de stereotype forventninger til praksis svigtes i praksis, og at de roller, som bilisterne agerer i situationelt i nogle tilfælde afviger markant fra forventningerne. Et godt eksempel på den uventede praksis har jeg mødt i interviewet med Ilse på 50 år, der kører i en Suzuki Swift årgang 2003. Når Ilse beskriver sig selv som bilist, er det som en fartbølle, der bander og svovler af de andre trafikanter, fordi de ikke kan køre bil. Hun overholder ikke altid hastighedsgrænserne, og siger om sig selv: "Jeg

har ikke tyggegummi under bagdækkene” (Bilag 17:1-2). Symbolikken, der ligger bag tyggegummiet under dækkene er, at det er noget klistret stads, som får en til at bevæge sig langsommere fremad end ellers. Det er en metafor, der illustrerer, at man med sit valg af hastighed bør forbruge tid og rum effektivt. Ilse bliver frygteligt irriteret, når nogen foran hende kører langsommere. Hun fortæller, at hvis hun ikke kan komme til at overhale: ”Så ligger jeg helt oppe i røven på ham, for så presser jeg ham, indtil jeg kan komme udenom.”, hvilket hun begrundes med, at hun ikke bare kan holde der (Bilag 17:21). Forventningen om, at den modne kvinde (i bilen med begrænsede hestekræfter) ikke presser andre til at køre hurtigere på vejen, giver sig således ikke nødvendigvis udslag i den faktiske praksis, der er langt rigere og nuanceret i sit udtryk end de stereotype forventninger giver rum for.

Rutiniserede konflikter

De konflikter om fortolkninger og hastighedsvalg, som jeg har beskrevet i det ovenstående afsnit, afslører, at i de tilfælde, hvor bilister agerer i rollen som udfarende, overskrides ikke kun hastighedsgrænser, men også de lovpligtige sikkerhedsafstande. I et retligt og trafiksikkerhedsmæssigt perspektiv er det ikke helt uproblematisk, men spørgsmålet er, hvilken betydning bilisterne tillægger disse konflikter i praksis, og hvornår afstanden til andre i disse konfliktsituationer opleves som risikobetonet.

I færdselslovens § 41 er angivet, at køretøjet skal kunne standses på den synlige strækning af vejen og foran enhver forventelig hindring. I den forbindelse må hastigheden ikke være højere end at det kan lade sig gøre (Eefsen og Hansen 2005:91). Standselængden er beskrevet som en rationel størrelse ved hjælp af matematiske formler, der omfatter den tid, det tager at reagere, såvel som den fysiske afstand i rummet, der er nødvendig for at kunne standse køretøjet i tide (Eefsen og Hansen 2005:91-92). Hvor meget afstand, man skal have til den forankørende, er betinget af ens hastighed. Kører man eksempelvis 90 km/t, kræver det 72 meter at bringe køretøjet til standsning (Eefsen og Hansen 2005:92-93). De rationaliserede beregninger af standselængde er lavet med henblik på at sikre, at bilister kan undgå færdselsuheld i de situationer, hvor fortolkningerne af situationens konflikter og kreative måder at håndtere den på slår fejl. Men i praksis er det ikke rationaliteten, der er styrende for bilisternes vurderinger af det at køre for tæt på i konfliktsituationerne. I stedet vurderes den for tætte afstand ud fra en følelse af det personlige rums grænser. I relation hertil anvender bilisterne nogle typiske metaforer for den risikobetonede afstand i konfliktsituationer.

Den risikobetonede afstand beskrives typisk ved at andre kører helt op i røven eller bagenden på én, hvilket illustrerer en oplevelse af, at bilens

skind smelter sammen med ens eget i en hybrid tilstand, hvor det føles som om, at den bagvedkørende befinder sig helt tæt på ens egen krop og dermed overskrider ens personlige rum. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Mette, der beskriver den for tætte kørsel ved: "... at de hænger helt oppe i bagenden af en." (Bilag 13:14). Eller som Andreas: "Det er, når man synes, at de kører oppe i røven på en." (Bilag 29:15). En anden typisk måde er at referere til den bagfrakommende bils synlighed i ens bakspejl eller bagrude (se fx bilag 1:22, bilag 4:9, bilag 6:2, bilag 12:25 og bilag 27:12) og manglende udsyn til den bagfrakommendes lygter (se bilag 2:6, bilag 8:21, bilag 14:14, bilag 18:15 og bilag 20:14). Eksempelvis siger Irene: "Hvis den kommer så tæt på, at man ikke kan se hans lygter, eller hvis jeg føler, at jeg bliver presset af en bagfra, så føler jeg, at det er generende og lidt farligt og utrygt." (Bilag 18:15). Som det fremgår her, synes bilisternes beskrivelser af den afstand, der føles utryk og risikabel i konfliktsituationerne i praksis, at ligge langt fra de metermål, der er skrevet ind i færdselslovens angivelser af lovpligtig sikkerhedsafstand.

Det interessante er, at selvom disse afstande i konflikterne om hastighed beskrives som utrykke og lidt farlige, så opfatter bilister det ikke nødvendigvis som noget, der reelt øger risikoen for færdselsuheld. Denne antagelse støttes af bilister, der beskriver konflikterne som rutinerede. Konflikterne kan være kilde til irritation, men i sikkerhedsmæssig forstand betragtet som forholdsvist uproblematisk. Eksempelvis siger Noah om andre, der kører for tæt på: "... man tænker: Hvad laver fjolset? Hvad har han gang i? Men så nervøs er jeg ikke for, at de ligger og kører tæt." (Bilag 9:13). En anden er Yvonne, der siger: "... han skal nok holde sig bagved. Han kører jo ikke op i mig. Det ved jeg jo. Han skal nok holde i hvert fald en avis imellem os (Bilag 20:16-17). Spørgsmålet er, hvad der er på spil her? At risikoen for sammenstød synes fraværende i bilisternes bevidsthed kan være betinget af, at konflikterne om fortolkninger af situationen og valg af hastighed er rutineprægede og bilister erfaringsmæssigt har en oplevelse af, at konflikterne ikke resulterer i færdselsuheld. Bilisterne har en grundlæggende tillid til, at den almindeligt forekommende og rutinerede konflikt forløber problemfrit og håndteres rutinemæssigt, således at det ikke resulterer i færdselsuheld. Men det ændrer dog ikke ved, at de rutinerede konflikter kan resultere i alvorlige færdselsuheld i de situationer, hvor der sker noget uventet, som bilisterne ikke i deres vanemæssige fortolkninger af situationen har kunnet tage højde for og som de ikke er i stand til at løse kreativt i situationen.

Som folk kører flest

Om end konflikter om valg af hastighed på landeveje opleves som en rutineret del af hverdagens automobile praksis, er det dog ikke nødven-

digvis sådan, at modstridende fortolkninger af situationen altid resulterer i konflikter. I den automobile praksis finder der en stor del tilpasning sted i specifikke situationer, hvilket kommer til udtryk i en af de mest typiske begrundelser for valg af hastighed; at man afpasser sin hastighed i forhold til andres hastighed. Det betyder med andre ord, at hastighedsvalget i praksis langt hen af vejen er en relationel og variabel størrelse frem for de absolutte fastsatte og fikserede grænser, der er angivet i de institutionaliserede retsnormer. I den forbindelse synes der blandt bilisterne at være en udbredt opfattelse af, at der er en gængs hastighed, som bilister i almindelighed kører med, og som man kan orientere sin handling imod. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Tom, der siger;

"Folk de ligger og kører 90-95 km/timen. Så kommer der en enkelt, som ligger og kører 80 km/t, så glider de andre bare forbi. Jeg tror, at det er meget sjældent, at der er nogen, der kører 80 uden for byen." (Bilag 5:22).

Denne rammefortolkning er meget typisk. Blandt bilisterne er der er en mere eller mindre kollektiv oplevelse af, at trafikstrømmen glider fremad med ca. 90 km/timen, og at det er ganske få, som overholder den lovpligtige hastighedsgrænse på 80 km/t (se fx bilag 18:1, bilag 19:15, bilag 26:19, bilag 27:13-14 og bilag 29:8). Denne tendens gør sig ikke kun gældende i mit materiale, men afspejler sig ligeledes i en kvantitativ undersøgelse af bilisters holdninger og adfærd i europæiske lande ved navnet SARTRE. Denne undersøgelse viser, at 92 pct. af danskerne svarer, at andre generelt overskrider hastighedsgrænserne ofte, meget ofte eller altid (Quimby et al 2004:50-51). Bilister generelt synes således at have en oplevelse af, at hastighederne på de danske lande- og hovedveje er højere end de institutionelle hastighedsgrænser tillader. Og denne oplevelse stemmer meget godt overens med de faktiske tilstande. Vejdirektoratet laver hastighedsmålinger på udvalgte strækninger på hele vejnettet i Danmark og opgør månedsvis gennemsnitshastighederne på henholdsvis byveje, landeveje og hovedveje fordelt på forskellige områder af Danmark. Af deres beregninger for år 2008 fremgår det, at gennemsnitshastigheden pr. måned på landevejene i Jylland varierede fra 86,4-88,1 km/t, mens den på de sjællandske landeveje varierede fra 81,4-83,9 km/t. Disse regionale forskelle svarer meget godt til den oplevede forskel, som nogle bilisterne også giver udtryk for – at man kører stærkere i Jylland end på Sjælland (se bilag 4:11, bilag 8:15, bilag 9:3 og bilag 20:4). Når flertallet bevæger sig fremad i tid og rum med ca. 90 km/t, opstår der en form for masse bestående af bilister, der koordinerer deres hastighedsvalg relationelt i forhold til hinanden. Massen er ifølge Christian Borch (2006:46) ofte blevet fremstillet som en destruktiv aktør, der virker identitetsundergravende. Når det gælder valg af hastighed, er der nærmere ta-

le om, at massen virker institutionelt undergravende, når bilister vælger at indlemme sig i den hurtigere bevægende masse frem for at efterleve retsnormen. Men samtidig med fremstår massen i den automobile praksis også som en samfundsmæssig form med en socialt integrerende funktion, der bidrager til socialitet i det offentlige rum.

Flokkens fortræffeligheder

Et af de typiske argumenter for at følge flokken og køre stærkere end de institutionaliserede hastighedsgrænser tillader, er, at trafikken glider bedre, hvis man følger flokken. Det sikrer fremkommelighed både for én selv og andre (fx bilag 9:2 og bilag 21:36). I denne begrundelse for handling ligger der en erkendelse af eller bevidsthed om, at man som individuel bilist er del af en social praksis, hvor man nødvendigvis må tilpasse sin hastighed til andres. Ideen bag det er, at når man vælger ens hastighed, bliver bevægelsen i tid og rum gnidningsfri, og trafikken bevæger sig fremad optimalt. På den måde opnår man som enkeltindivid mest mulig bevægelse i tid og rum under kollektivets standardiserede rammer. Et andet typisk argument for at følge flokken er, at hvis man følger hastighedsgrænsen, skaber man kø (Bilag 22:15), hvilket bryder med den uskrevne regel i automobil praksis om, at man i sin færden bør sørge for, at kollektivet opnår maksimal bevægelsesfrihed, og at man ikke er til gene for eller sænker andres mobilitet i tid og rum (Jørgensen 2007). Et tredje argument er, at man ved at følge flokken kan opleve bevægelsen i tid og rum som mere behagelig samtidig med, at det fremstår som den mest sikre måde at gebærde sig på i trafikken. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Irene;

”Der opstår vel en eller anden trafikultur, og så lægger man jo mærke til dem, der ikke vedkender sig den kultur, som overhaler tosset, eller ikke vil være med i det flow, som jeg synes, er så rart, hvor vi ligesom er enige om, at - her kører vi sådan. Det kan godt være, at det ikke er 100 pct. i forlængelse af loven, men vi er enige om, at det er okay... Jeg har en tese om, at hvis vi alle kører 90, så er risikoen ikke så stor, som hvis halvdelen kører 80, og den anden halvdel kører 100.” (Bilag 18:21).

Det ene er, at Irene beskriver det, hun opnår ved at være en del af flokken, som en rar tilstand – en form for flow. Hun bliver et med flokken og kan overgive sig til nuet, hvor der er fuld overensstemmelse mellem de forventninger, som hun har til andres handlinger, det hun selv forpligter sig på at gøre, og de oplevelser hun har af harmoni i praksis. Det skaber muligheden for at automatisere handlingen på en sådan måde at den i øjeblikket bliver ureflekteret. Denne flowtilstand opnår Irene, når hun kobler sig på netværket af biler og glider fremad sammen med flokken. Hun behøver ikke at forholde sig til, om hun vil køre stærkere eller lang-

sommere eller overveje, om hun skal gøre klar til at overhale. Poul Poder (2004:64) har i forbindelse med sin afhandling om håndtering følelser i organisationsforandringer beskrevet, hvordan interaktionsritualer i sig selv kan skabe gruppesolidaritet. Betingelserne for at det kan lade sig gøre er, at man er kropsligt tilstedeværende samtidig, at der er grænser til outsiders, at der er tale om en almindelig handling eller begivenhed, at man har et gensidigt fokus for opmærksomheden, og at der er en fælles stemning, der er skabt af følelsesmæssige stimuli. Gør dette sig gældende, kan det bidrage til fælles moralstandarder blandt de deltagende individer (Poder 2004:64). Om end disse ideer er udviklet til at beskrive organisationer i forandring, kan de med fordel anvendes til at forstå flokmentaliteten i trafikken. Den følelse, som Irene opnår ved at koble sig på netværket af biler og indlemme sig i massen, kan ses som en form for interaktionsritual, der skaber gruppesolidaritet. I og med at flertallet vælger den samme hastighed, bidrager det til mere eller mindre fælles normer i den automobile praksis, hvad angår valg af hastighed. Men selvom der eksisterer mere eller mindre fælles moralstandarder for hastighed er situationen ikke givet på forhånd, hvilket afspejler sig i Irenes beskrivelse af mødet med bilisten, der ikke indordner sig under det fælles flow, der er så rart. I et splitsekund bliver hun revet ud af sin trygge rutine af bilisten, der ikke vil tilpasse sig flertallet, hvilket betyder, at Irene må træde ud af den automatiserede handling og forholde sig reflektivt til, hvordan situationen skal håndteres. I den forstand fremstår massen ikke som en solid stabil enhed, mens som mobile flokke, hvilke bilisten flyder ind og ud af. Flokke, der kortvarigt afbrydes af rutinerede konflikter om hastighed, for derefter at finde tilbage i det stabile interaktionsritual.

Irritationen over de bilister, som ikke deltager i flokkens rutinemæssige interaktionsritual er dog ikke kun begrundet i, at det ødelægger følelsen af flow, men også at disse brud øger risiko for færdselsuheld. Andre bilister giver udtryk for samme type rammefortolkning (se fx bilag 29:14). Det kommer blandt andre til udtryk hos Beate, der er bosiddende i Region Hovedstaden;

"Specielt i Jylland, hvor der er meget længere stræk, end vi har her, der bliver der helt klart kørt stærkere. Mange gange, hvis du ligger og følger trafikken, så kører du faktisk for stærkt. Vi har også oplevet, når vi kører deroppe (i Jylland), så havde vi jo både cykler bag på og tagboks, og det sætter også lidt begrænsning på, hvordan du kører, men tit så bliver du sådan en bil, som hele tiden bliver overhalet på den måde, og det kan jo være ligeså farligt som at køre ti km/t for stærkt. Så er det bedre at følge trafikken i stedet for at være sådan en bil, hvor de ligger helt op bagi og skal udenom." (Bilag 25:10).

Denne type begrundelse for hastighedsvalg er yderst interessant, fordi det bliver betragtet som risikabelt at køre med en lavere hastighed, end flertallet gør, fordi man derved tvinger andre til at skulle overhale, hvilket opfattes som mere risikobetonet. Der sker således en afvejning af forskellige risikoscenarier i situationen og bilisten vurderer, at det er mindre risikabelt at følge flokken, end at de andre hele tiden skal overhale. Det paradoksale i denne begrundelse for hastighedsvalg er, at de institutionaliserede hastighedsgrænser er fastsat for at minimere risikoen for færdselsuheld. Men i praksis begrundes bilisterne deres valg af højere hastighed med, at det er risikabelt at afvige fra flertallet og køre efter hastighedsgrænsen. Med andre ord opleves det som risikabelt at efterleve retsnormen! I stedet for at være garant for en sikker koordinering af handling i praksis, bliver det at efterleve retsnormen betragtet som en risikabel tilgang til praksis. Det selv om undersøgelser har vist, at hvis bilister generelt sænker hastigheden med 10 pct., vil man kunne reducere antallet af alvorlige ulykker med 37,8 pct. (Elvik forthcoming:72-75). Retsnormen fremstår imidlertid som en unødigt hindring af kollektivets bevægelsesfrihed i praksis på grund af det forholdsvis stabile interaktionsritual, hvor flertallet bevæger sig fremad med højere hastigheder end retsnormen tillader. Det er paradoksalt; samtidig med, at massen skaber mulighed for stabilitet i interaktionsforholdene, lægger den automobile masse pres på de institutionelle retsnormer og disses muligheder for at regulere bilisters handlinger i praksis. Men det er nu ikke helt så sort hvidt, som jeg umiddelbart har fremstillet det her. I praksis er bilisters valg om at følge flokken eller retsnormen mere kompleks end som så og forbundet med den måde, som bilisterne fortolker rammer på i konkrete situationer.

Flokkens janushoved

Hvordan flertallets hastighed spiller en rolle i forhold til bilisterne individuelle hastighedsvalg kan være forskelligt. For nogle bilister spiller andres hastighed en central rolle i forhold til deres eget hastighedsvalg. Det gør sig eksempelvis gældende for Sigurd, der siger, at hans hastighed ene og alene bestemmes af de andres hastighed (Bilag 7:21). Det gør den ikke nødvendigvis for Irene, men når hun beskriver sin oplevelse af at være en del af flokken, er det med begejstring. Hun oplever det som en flowtilstand, når den mobile flok fungerer som en stabil masse uden afbrydelser fra forstyrrende elementer. Ikke alle bilister føler dog samme nydelse ved at følge flokkens hastighed. Nogen oplever det som et socialt pres, hvilket de føler sig mere eller mindre nødsaget til at underlægge sig. De bilister, der giver udtryk for dette, er bilister, som mener, at det er mest sikkert at følge hastighedsgrænserne. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Tove

på 56 år. Efter hendes opfattelse er der ikke nogen, der overholder hastighedsgrænserne på de hovedveje, som hun ofte færdes på, og de biler, som ikke følger flokkens hastighed bliver ligefrem hånet af de andre. Hun vælger derfor selv at følge trafikken, da hun føler sig nødsaget til det (Bilag 6:9). At der kan være en oplevelse af socialt pres for at følge flokken, giver også Lise på 19 år udtryk for;

"... nogle gange kan jeg måske godt føle, at jeg lige kunne træde lidt på den (spejderen) bare for at undgå de rusk, det nogle gange giver, når de kommer forbi. Men de gør de vel også, hvis jeg kører ti km/t stærkere. Så jeg prøver at holde det, man må. Det er jo dem, der kører for stærkt, så må de jo køre udenom, hvis der er mulighed for det." (Bilag 14:11).

Det sociale pres opstår i det øjeblik, hvor den mobile flok fremstår som en større masse, som man bliver nødt til at tilpasse sig. Det kommer blandt andet til udtryk i Lises beskrivelse af, at hvis hun kører i en kø (mange biler), så kører hun med flertallets hastighed, fordi hun har lært, at hun ikke bør sænke trafikken. Men er der kun enkelte biler, vælger hun den lovpligtige hastighed (Bilag 14:11). I de tilfælde, hvor Lise vælger at underordne sig flertallets hastighed, selvom hun opfatter det som mest sikkert at overholde hastighedsgrænserne, medvirker hun til at skabe stabile interaktionsforhold. Men hendes modvilje mod det afslører, at de stabile interaktioner ikke nødvendigvis er udtryk for, at der i den automobile praksis er enighed om, hvilke rammefortolkninger, der bør være gældende for praksis. Da nogle bilister kan føle sig presset til at underlægge sig flertallets tyranni, fremstår den mobile masse også som et undertrykkende fænomen – ikke kun som befriende og flowskabende. Bag en vilje til at acceptere tingenes orden ligger måske de barske kendsgerninger om ens placering i den sociale struktur og de reelle eller indbildte omkostninger, der kan være ved at stå frem som et oprørselement (Goffman 2004:292). Set fra et retligt perspektiv er det problematisk, at biler, som ønsker at overholde hastighedsgrænserne, kan føle sig presset af flokken til at overtræde loven.

Størrelse og tempo

Noget af det, der spiller en væsentlig rolle i forhold til om bilister tilpasser sig flokken i konkrete situationer eller ej, er flokkens størrelse såvel som tempo. Det gælder ikke kun hos de bilister, som foretrækker at efterleve hastighedsgrænserne, men også hos de bilister, der foretrækker at køre med højere hastigheder end flertallet. En af de bilister, der forholder sig til spørgsmålet om, hvornår man lader sig blive en del af flokken, og hvornår man vælger at køre sin egen hastighed, er Agnete på 35 år, der opfatter sig selv som en meget rutineret bilist, der kører frisk til, men kø-

rer godt og sikker, fordi hun har god reaktionsevne. Agnete mener sagtens, at man kan køre 100 km/t på nogen af de lige strækninger på landevejene. Men det er ikke nødvendigvis den hastighed, som hun vælger at køre med i praksis. Hun beskriver sit valg således;

” Ligger du ved én, der kører 90 måske, og det kører fint, og trafikken glider, og der ligger fem biler foran den, der kører 90, så gider jeg ikke at overhale. Så siger jeg bare fint. Jamen, jeg følger ind under trafikken her... Men kører han nu med 70 - ham foran – jeg kommer med 100, og han kører med 70, og der er fuldt udsyn, og jeg kan overhale, jamen så vil jeg da overhale, og så er jeg ligeglad med, om de andre følger mig, eller hvad de gør. Så vil jeg bare køre afsted. Men jeg vil selvfølgelig ikke tage unødige risici bare for at kunne køre ti km/t stærkere end ham foran, hvis jeg kan se, at jeg ikke kan få noget nytte af det. Kører der kun en, og der ligger ingen foran, så tænker jeg: jamen fint, jeg kan lige komme udenom ham – så tonser jeg forbi. Men igen, hvis der ligger fem biler foran, jamen så skal jeg godt nok være 100 pct. sikker på, at jeg kan overhale de fem i et stræk. Jeg gider ikke køre frem, og så overhaler jeg den næste, og så overhaler jeg den næste og næste, hvis de ligger i et ordentligt tempo.” (Bilag 26:19).

Dette uddrag er en konstruktiv illustration af massens dynamiske karakter. Det er en form for mobil flok, der som Ole B. Jensen (2008) udtrykker det, opstår som midlertidige menigheder i det automobile hverdagsliv. De kan opstå i et splitsekund og blive opløst lige så hurtigt, som de er dannet. Flokken er således en dynamisk størrelse. I mødet med flokken overvejer bilister rutinemæssigt, om de vil lade sig opsluge og blive en del af flokken, eller om de vil fortsætte med deres egen hastighed. I den fortolkning spiller flokkens størrelse og tempo og den eventuelle risiko for færdselsuheld, der opstår ved at forsøge at undslippe flokken i en konkret situation, en central rolle for, om bilister lader sig opsluge af flokkens hastighed eller bibeholder deres egen foretrukne hastighed. I bilisternes overvejelser om handlingsstrategi benytter de sig af forskellige måder at fortolke den specifikke situation på. Alt efter hvordan den konkrete situation fortolkes kan bilister indtage forskellige roller i flokken. Med udgangspunkt i de forskelle, der afspejler sig i det empiriske materiale, vælger jeg ligesom i forbindelse med de rutinerede konflikter at udvikle forskellige typologier, der illustrerer forskellige roller, som bilisterne kan indtage i flokken. Det kan være som; *det totale flokdyr*, der ukritisk følger trafikstrømmen, som *det tvungne flokdyr*, der føler sig presset til at tilpasse sig eller som *det modvillige flokdyr*, der gerne kører stærkere end flertallet, og derfor søger at undslippe flokken, med mindre flokken er for stor til, at det kan lade sig gøre, eller som *det modvillige flokdyr*, der fastholder sin hastighed uanset andres hastighed. Den sidste rolle i flokken svarer til at agere som den standhaftige i de rutinerede konflikter, hvilket illustrerer den dynamik, der kan udspille sig i automobil praksis,

hvor hastighedsvalget er til forhandling; således at mobile flokke kan afløses af rutinerede konflikter, for igen at stabilisere sig i nye konstellationer af midlertidige mobile flokke.

Retsbevidstheden rolle i fartvalg

I de foregående afsnit har jeg taget udgangspunkt i, hvordan bilisterne begrundet deres handlingsstrategier og faktiske handlinger i praksis. Her har det vist sig, at overskridelser af hastighedsgrænser er almindeligt, og som regel begrundet i fortolkninger af materielle og sociokulturelle rammer i konkrete situationer i praksis. Samtidig opleves det som en almindeligt forekommende kollektiv handling at overskride hastighedsgrænserne, hvilket uundgåeligt rejser spørgsmål om hastighedsgrænsernes legitimitet i automobil praksis, og hvordan det spiller en rolle for bilisternes valg af handlingsstrategi og faktisk handling i praksis.

Blot fordi bilister overskrider hastighedsgrænserne i praksis, er det ikke ensbetydende med, at retsnormens legitimitet er under pres. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Ulrik, indimellem kører stærkere end de lovpligtige hastighedsgrænser tillader, men samtidig mener, at man bør efterleve hastighedsgrænserne. På spørgsmålet om, hvorfor man bør overholde hastighedsgrænserne, begrundet Ulrik det således;

"Det er jo det, de (reglerne) er der for. Det er jo et hensyn til hinanden (...) Det er jo sådan en fælles verden af bilister og cyklister. Så man skal passe på hinanden. Det ville jo være skrækkeligt, hvis man blev årsag til, at der var nogen, der kom til skade".

Når Ulrik begrundet, hvordan vi som kollektiv bør efterleve de lovpligtige hastighedsgrænser, anvender han regeletiske, såvel som pragmatiske moralbegrundelser. På den ene side argumenterer han pligtetisk ud fra en kollektiv logik, hvor man må tage hensyn til hinanden i en fælles verden af bilister og cyklister, og på den anden side forholder han sig pragmatisk til de mulige konsekvenser i form af risikoen for at skade andre, der kan være ved, at man som enkeltperson ikke efterlever retsnormen. I praksis smelter de regeletiske og pragmatiske moralbegrundelser således sammen i en form for regeletisk pragmatik, der påbyder Ulrik at efterleve retsnormen i praksis. I det konkrete tilfælde med Ulrik er der ikke forskel på den generaliserede og praktiske retsbevidsthed. De moralbegrundelser Ulrik anvender i forhold til at beskrive, hvordan vi som kollektiv bør forholde os til de institutionelle hastighedsgrænser, er de samme moralbegrundelser som er indlejret i Ulriks praktiske retsbevidsthed, og som har stor betydning for hans handlingsstrategier i praksis. Ulrik efterstræber altid at overholde hastighedsgrænserne og for at undgå utilsigtet at komme til at køre for stærkt, vælger han at køre med GPS og fartpilot,

der med lyd signalerer, når han overskrider hastighedsgrænsen. Men det er ikke ensbetydende med at retsnormerne konstituere den faktiske handling i praksis, for selvom Ulrik opfatter det som en moralsk pligt at overholde hastighedsgrænserne, oplever han indimellem at komme til at køre for stærkt på de lange lige veje, der løber gennem Midtjylland (Bilag 3:16). Det er paradoksalt, at Ulrik trods gode intentioner oplever at køre stærkere end han moralsk set kan stå inde for. Den praktiske retsbevidsthed kan således ikke fuldstændigt konstituere handling i praksis, selvom retsnormen er indlejret som en blanding af pligtetik og pragmatik.

Tvægget pragmatik

Når de lovpligtige hastighedsgrænser udelukkende er indlejret pragmatisk i den praktiske retsbevidsthed, er det imidlertid ikke givet på forhånd, om retsnormerne betragtes som legitime eller ej. Nogle bilister opfatter retsnormerne som legitime, men efterlever dem af pragmatiske grunde alligevel ikke i praksis, mens andre opfatter retsnormen som illegitim, fordi de oplever, at der ikke er nogen risiko for færdselsuheld ved at overskride hastighedsgrænserne. Et eksempel på at retsnormen kan opfattes som legitim, selvom bilisten ikke efterlever retsnormen i praksis, kommer til udtryk hos Ingeborg. På spørgsmålet om, om man skal hæve hastighedsgrænserne på hoved- og landeveje, svarer Ingeborg nej, hvilket hun begrundes således;

”Ingeborg: ... hvis man bliver taget for fart, så er der en margen på 5-6 km, som er legalt, og så kan man godt køre 96-97 uden, at der sker noget ved det, og det er da også derfor, at man kører omkring 90 nu. Interviewer: Passer det med, at det er et spænd omkring hastighedsgrænsen, så hvis den var højere, ville man bare flytte den igen? Ingeborg: Ja, det er jeg overbevist om, at man ville, og det tror jeg også selv, at jeg kunne finde på. Hvis den blev sat til 90, så kører man 96-98, for det sker der ikke noget ved. Det bliver man i hvert fald ikke taget for. Det udløser ikke noget. Jeg tror, at det er mentaliteten.” (Bilag 19:15-16)

Ingeborg er meget bevidst om hastighedsgrænser. Når hun vælger hastighed i praksis, er hun meget opmærksom på, hvornår hastigheden bliver så høj, at hun risikerer at blive sanktioneret for det. Når Ingeborg kører i trafikken forsøger hun således hele tiden at holde sig under grænsen for, hvornår bødestrafen udløses. Som hun siger; der sker ikke noget ved det. Dette kan både betyde, at hun kan undgå sanktioner, men også at der ikke er nogen risiko for færdselsuheld forbundet med det. Da hun samtidig har en oplevelse af, at det er en gængs strategi i den automobile praksis at anvende den institutionelle hastighedsgrænse som en nedre grænse for valg af hastighed, opfatter hun det som problematisk at hæve hastighedsgrænsen, da det blot vil få hastigheden i praksis til at accelerere yderlige-

re. En argumentation, der også findes hos andre bilister (se fx bilag 20:31 og bilag 28:20-22,31). Dette kan ses som et eksempel på, at de institutionelle hastighedsgrænser af nogle opfattes som en nødvendig bremse i en accelererende kultur, hvor målet blot er at køre hurtigere og hurtigere.

Andre opfatter imidlertid de institutionelle hastighedsgrænser som en unødvendig bremse af fremkommeligheden i praksis, hvilket udelukkende begrundes med, at der ikke reelt er nogen øget risiko for færdselsuheld forbundet med at køre stærkere. Det kommer blandt andet til udtryk hos Hanne, der i det indledende citat i kapitlet begrundes sin handling med, at man sagtens kan køre 90 på de lange lige veje i Midtjylland, og at det ikke øger risikoen for færdselsuheld at hæve hastighedsgrænsen. I vurderingen af retsnormens legitimitet i praksis er det afgørende, at der bør være sammenhæng mellem den måde, som det materielle rum er konstrueret på og de institutionelle normer, der søger at regulere hastigheden. Indbyder vejen til højere hastighed end retsnormen tillader, efterleves retsnormen ikke. Det interessante i denne sammenhæng er, at når hastighedsgrænser udelukkende er indlejret pragmatisk i den praktiske retsbevidsthed, har de særdeles vanskeligt ved at konstituere handling i de situationer, hvor bilister oplever, at der ikke er nogen reel risiko ved at overtræde retsnormen. Kun i de tilfælde, hvor bilisterne fortolker situationer således, at der er konsekvenser forbundet med manglende regel efterlevelse, har retsnormen mulighed for at konstituere handling.

Det pragmatiske frisind

Når hastighedsgrænserne er indlejret pragmatisk i bilisters praktiske retsbevidsthed er det som regel en åbenhed over for andres pragmatiske maksimer. Tom er en af de bilister, der selv overskrider hastighedsgrænserne i praksis ud fra pragmatiske begrundelser af, at der ikke er risiko forbundet med det på grund af bilens teknologi og vejens invitation til højere hastigheder (bilag 5:15). Samtidig er Tom åben over for, at andre kan overskride hastighedsgrænserne, så længe de ikke er til gene for andre og agerer fornuftigt (Bilag 5:14). En sådan måde at forholde sig til andres handlinger på ville Gundelach (2002) betegne som en form for moralsk frisind. Jeg vælger dog her at definere det som *pragmatisk frisind*, da det er mere præcist i forhold til de forskellige typer af moralbegrundelser, som jeg har udviklet i afhandlingen. Det pragmatiske frisind kan betragtes som en måde at forsøge at tilpasse de rigide og fastlåste hastighedsgrænser til en dynamisk praksis. Hvordan det udfolder sig i praksis, kommer blandt andre til udtryk hos Melvin, der beskriver sin praksis således;

”Melvin: Det er ikke sådan, at jeg tænker over: Det er også for dårligt – nu kører jeg for hurtigt igen. Det tænker jeg ikke over, for jeg følger trafikken og kører efter forholdene. Derfor synes jeg ikke, at det er et problem, at jeg gør det. Interviewer: Synes du, at det er et problem, at andre gør det? Melvin: Det kommer an på, hvordan de kører. Jeg kan godt blive overhalet af en, der kører voldsomt stærkt og tænke: Det var da en fed bil, han har. Så er der ikke mere i det. Hvis han kører alene, og der ikke er myldretid, og situationen er til det, så er det da fedt at trykke sømmet i bund”. (Bilag 12:35-36).

Spørgsmålet er, hvordan pragmatisk frisindede vurderer, om man er til gene eller risiko for andre? Melvin begrundet sit pragmatiske frisind med, at så længe den anden kører alene, at der ikke er myldretid og situationen ellers er til det, så er det moralsk acceptabelt at tilsidesætte retsnormens handlingsbegrænsning. Det handler således om, om den anden i situationen fortolker rammerne på en sådan måde, at det er muligt for andre også at kunne komme sikkert frem. Vurderingen af, hvad der er rimelige fortolkninger er således socialt forhandlet i praksis og ikke et frikort til at køre fuldstændigt, som det passer én.

Det bemærkelsesværdige er, at det pragmatiske frisind ikke kun findes blandt bilister, der selv tager sig nogle friheder, men også kan komme til udtryk hos bilister, der i praksis forholder sig pragmatisk, men i den forstand at de selv efterlever retsnormen, fordi de har en opfattelse af, at det øger risikoen for færdselsuheld at køre stærkere end hastighedsgrænsen tillader. Det gør sig eksempelvis gældende for Lise. På den ene side siger Lise, at hvis vi alle overholder reglerne, så sker der ingen uheld. Men samtidig med giver hun udtryk for, at folk kan gøre, som det passer dem, så længe de ikke er til gene for andre (Bilag 14:3). Det paradoksale er, at selvom Lises generelle retsbevidsthed fortæller hende, at øget hastighed betyder øget risiko for uheld, og hun selv forsøger at efterleve retsnormen i praksis for at undgå færdselsuheld, så er hun samtidigt åben overfor, at andre kan være i stand til at mestre en højere hastighed, vel og mærke uden at det er til gene eller risiko for andre. I praksis betyder det, at der er en åbenhed overfor og accept af, at nogle grupper kan tillade sig mere end andre i trafikken – alt efter, hvor kompetente de er. Denne skelnen mellem dem, der kan håndtere lovbruddet på hensigtsmæssig vis, og dem der ikke kan, kommer ligeledes til udtryk i Toms pragmatiske begrundelser for egen praksis. Når Tom vælger hastighed i praksis, er det afgørende for ham, at han selv føler, at han har overblik over situationen og ikke kører stærkere end at han har sin fulde reaktionsevne (Bilag 5:21-22). Tom retfærdiggør det på følgende måde;

” Jeg synes, at jeg kører godt. Det er også det, jeg har forklaret mange gange - jeg tager mig nogle rettigheder. Men det er nok den gruppe. Vi har jo så også det med, at vi synes, at vi har en god erfaring, og vi har aldrig været i uheld, så kan man godt ta-

ge sig lidt flere rettigheder. Moralsk er det måske ikke lige sådan helt fint i kanten. Statistikken siger jo også - hvis jeg skal være reflektiv overfor statistikken - så er det jo egentlig meget berettiget, at jeg tager mig nogle rettigheder, fordi jeg aldrig har været i uheld, frem for Fru Jensen, der kommer ud at køre en gang om måneden, som altid baldrer sammen med en, fordi hun kører nervøst og i hendes karriere har hun haft 15 uheld.” (Bilag 5:38)

Det er typisk for bilisterne, som i praksis forholder sig pragmatisk til hastighedsbegrænsningerne, at de begrundet deres overskridelse af hastighedsgrænserne med, at de er erfarne bilister, som sagtens kan håndtere den højere hastighed (se fx bilag 18:3). Men det er imidlertid ikke friheder, der nødvendigvis i den generaliserede retsbevidsthed fremstår som hensigtsmæssige at ophøje til almenyldig lov, da ikke alle grupper i automobil praksis nødvendigvis betragtes som værende i stand til at håndtere højere hastighed.

Fru Jensen og jeg

I den forbindelse er det interessant, at Tom skelner mellem gruppen af erfarne bilister, som han selv tilhører, der kører godt, og som ikke laver uheld og gruppen, der rummer stereotypen Fru Jensen, som er uerfaren, og derfor ofte er impliceret i færdselsuheld. Da Tom har en opfattelse af, at andre aktører eller grupper i trafikken ikke nødvendigvis har samme kompetence som han selv i trafikken, er det ikke nødvendigvis en god idé, at de pragmatiske maksimer, som han tillader sig selv, ophøjes til lov. Modstillingen af grupper i trafikken er interessant i den forstand, at det illustrerer nogle af de kulturelle og historisk betingede forestillinger, der eksisterer om kvinder bag rattet. Ifølge Redshaw (2008) har mænd været dominerende i udviklingen, produktionen og anvendelsen af den automobile teknologi og har i den forbindelse skabt teknologi, der passede til maskuline ideer om magt, anvendelse og form. Disse ideer er blevet en del af den automobile teknologi. Andréasson (1994:136) beskriver i relation hertil, bilen som det mest avancerede produkt som det moderne samfund har stillet til rådighed for enkeltindivider, og at dette produkt har været uhørt koblet til mandeverdenen. I bilismens barndom var kvinder, som kørte bil, et særsyn. De skulle helst ikke give sig i kast med bilkørsel, og den mandlige modstand mod det var massiv og havde mange udtryksformer. Kvinder bag rattet måtte mange gange finde sig i at blive hånet af mændene. I dag vækker det ingen særlig opmærksomhed, at kvinder kører bil, men selve forestillingen – den maskuline stereotyp af kvinder og biler, er ifølge Andréasson dybt rodfæstet kognitivt (1994:143). Kvinder bliver ifølge Redshaw (2008:148) ofte fremstillet som mere forsigtige og mænd opfatter dem, som inkompetente. Stereotypen Fru Jensen kan betragtes som billedet på denne inkompetente kvinde,

der er uerfaren og impliceret i mange uheld, hvilket modstilles af den kompetente mandlige bilist, der grundet sin erfaring og udsøgte kompetence i praksis, kan tillade sig at køre stærkere end de lovpligtige hastighedsgrænser tillader.

Det er dog ikke kun nogle af de mandlige bilister, der anvender den stereotype fortælling om kvindens inkompetence bag rattet. Også blandt kvindelige bilister er der nogen, som refererer til denne forestilling. Men til forskel fra mændene, tager kvinderne afstand fra forventningen og udøver modstand mod, at de selv tilhører den kategori. Eksempelvis siger Ilse: "Kvinder kan bare ikke køre bil – sådan er det bare." (Bilag 17:1). Jeg spørger hende så, om det også gælder hende selv. Til det svarer hun: "Nej, nej. Jeg er den eneste, der kan." (Bilag 17:1). Også Agnete tager afstand fra forventningen til kvinder, og beskriver sin egen kørsel og sit hastighedsvalg som maskulint. Hun siger følgende;

"... selve det at køre bilen, der opfatter jeg mig ikke som typisk kvinde. Der vil jeg nok sige, der har jeg nok noget mand over mig, i måden jeg kører bil på. Det har jeg også fået at vide af mange: Du kører ikke som en kvinde. Det er nok fordi, jeg kører aggressivt. Det må jeg tilstå. Jeg er ikke én, der holder og venter i lang tid, så kører jeg altså frem, selvfølgelig uden at det er til fare for nogen. Men jeg vil sige, at man har nogle stereotyper... og jeg overholder ikke altid fartgrænserne." (Bilag 26:5)

Tendensen til at beskrive kvinder som inkompetente i trafikken, som atypisk rejsende eksisterer som en rolleforventning i trafikken, men som det fremgår her, accepterer kvindelige bilister ikke nødvendigvis denne tilskrivning af roller som beskrivende for deres egen praksis. I praksis er der da heller ikke bemærkelsesværdige kønnede forskelle i måder at forholde sig til hastighedsgrænser på. Der er også kvinder, som forholder sig pragmatisk til hastighedsgrænserne. Og paradoksalt nok er kvinder faktisk impliceret i færre uheld end mænd. Kvinder har godt nok gennemsnitligt en højere uheldsrate end mænd, men når man tager højde for antal kørte kilometer, har mænd højere uheldsrate end kvinder – uanset hvor mange kilometer om året, de kører (Elvik og Vaa 2004:79-98). Det vil sige, at erfaringen kommer statistisk set ikke mændene til gode i praksis, om end de har en opfattelse af, at de på grund af erfaring kører mere sikkert, og derfor i højere grad end kvinder, der kører "som kvinder", kan tillade sig at køre stærkere end hastighedsgrænserne tillader.

Selvom stereotypen om kvinder og biler umiddelbart synes dybt rodfæstet kognitivt, er der dog også tegn på brud og forandring af det stereotype kvindebillede. I Toms beskrivelse af den inkompetente kvinde, er det værd at bemærke, at han benævner kvinden Fru Jensen. Der synes således at være en åbning for, at yngre kvinder kan være bedre til at håndtere høj hastighed end ældre kvinder, hvilket Tom begrundes således;

”Den unge generation af pigerne, de er bedre til at køre de høje hastigheder end den ældre generation. Det er nok fordi, at de er kommet til at køre bil hurtigere. Du kan godt se på nogle af de damer, der er over 45 år. Der er mange af dem, der kører hurtigt, men de har ikke evnerne til at gøre det, frem for de unge piger - de har en eller anden egenskab ligesom mændene til at køre stærkt, og de gør det så også.” (bilag 5:29-30)

At yngre kvinder i dag også kører stærkt og kan håndtere farten til forskel fra ældre generationer af kvinder er også en opfattelse, der er i spil i andre interviews (se fx bilag 3:1, bilag 7:24, bilag 23:24 og bilag 26:5-6). Der er således et vindue for, at yngre kvinder kan betragtes som kompetente til at håndtere en mere åben indstilling overfor hastighedsgrænserne i praksis, mens den ældre kvinde ikke kan. Spørgsmålet er imidlertid, hvordan differentierede forventninger til forskellige gruppers evne til at håndtere hastighed i automobil praksis har betydning for retsnormens legitimitet. Hvis der er grupper, som ikke kan håndtere den højere hastighed, kunne det tænkes, at det ikke nødvendigvis opfattes som konstruktivt at hæve den lovpligtige hastighedsgrænse.

Pragmatik eller kritisk rationalitet?

Blot fordi retsnormer er indlejret som pragmatiske moralbegrundelser i den praktiske retsbevidsthed, er retsnormerne ikke nødvendigvis indlejret pragmatisk moralsk i den generaliserede retsbevidsthed. Det kommer eksempelvis til udtryk i Toms tilfælde, hvor retsnormer i den praktiske retsbevidsthed er indlejret som pragmatiske moralbegrundelser, mens hans generaliserede retsbevidsthed fortæller ham, at det med hans egne ord: ”moralsk set måske ikke helt fint i kanten.” (Bilag 5:38). Dette illustrerer, at der kan være forskel på, hvad man moralsk set kan legitimere over for sig selv i praksis, og de handlingsregler, som man mener, bør være gældende for alle i et samfund. I det ene tilfælde overvejer Tom, om den pragmatiske handlingsregel er brugbar for ham selv – i det andet tilfælde om handlingsreglen kan være almengyldig lov. Hvordan retsnormerne er indlejret moralsk i Toms generaliserede retsbevidsthed er imidlertid lidt tvetydigt. Når Tom forholder sig til legitimiteten af hastighedsgrænserne på lande- og hovedveje, giver han umiddelbart udtryk for, at han mener, at hastighedsgrænserne bør ændres, hvilket han begrundes således;

”Herude i Vestjylland – hvorfor fanden får vi ikke de der variable hastigheder og siger, at det er lovligt at køre op til 90 km/t, og så tager vi dem, der ligger plus 20 oveni. I stedet for at rende og jage dem, der kører 87 km/t. For mig gør det ingenting. Det redder ingen liv. Man gør bare en masse mennesker til lovbrudere, og vi

bruger en masse ressourcer på dem, for folk de ligger alligevel og kører 90-95 km/t.” (Bilag 5:25).

I Toms argumentation for at hæve hastighedsgrænserne på de lange lige veje refererer han til, at det er den måde, som folk kører på. I den forstand kan man sige, at han refererer til en oplevelse af, at der eksisterer en kollektiv konsensuspræget praksis, således at en regelændring vil kunne varetage alles interesser og som sådan være accepteret af alle i den automobile praksis. Med udgangspunkt i denne argumentation kunne det tyde på, at Toms generaliserede retsbevidsthed er kritisk rationel. Det er imidlertid vanskeligere at identificere om moralbegrundelsen er pragmatisk eller kritisk rationel, når Tom begrundet behovet for regelændring med henvisning til risikoen for færdselsuheld. På den ene side kan ønsket om regelændring være baseret på Toms individuelle oplevelse af risici, hvilket ikke nødvendigvis er udtryk for de faktiske tilstande eller andres oplevelse i praksis. På den anden side kan det være en kritisk rationel moralbegrundelse, hvis perspektivet i argumentationen er kollektivistisk med fokus på, at konsekvenserne af normændringen frivilligt skal kunne accepteres af alle i den automobile praksis, hvis de blev spurgt. Om Toms generaliserede retsbevidsthed er pragmatisk eller kritisk rationel er vanskeligt at give noget entydigt svar på, hvilket illustrerer de vanskeligheder, der kan være ved i praksis at skelne mellem pragmatik og kritisk rationalitet. Noget kunne dog tyde på, at den generaliserede retsbevidsthed er kritisk rationel, da han giver udtryk for, at hvis han skal vælge mellem sit pragmatiske maksime og efterlevelse af den gældende retsnorm, vil han til enhver tid sige, at man bør efterleve gældende retsnorm. For at underbygge sin moralske argumentation sammenligner Tom færdselsregler med indførsel af nye arbejdsrutiner i den virksomhed, hvor han er produktionsleder;

”Jeg kommer til den her virksomhed, som er ved at bevæge sig væk fra at være en håndværksvirksomhed til en industrivirksomhed. De har i mange år haft deres egen værktøjsskuffe med værktøj... 200 stykker værktøj, som roder rundt nede i skuffen, og de står og samler rammer. Jeg sagde til dem: Prøv lige at vise, hvordan du samler en ramme. Så skal de finde en bits og roder rundt efter den rigtige. Det tager dem et minut, og så skal de bruge en ny bit, og så går de over og laver samme nummer. Du har nu brugt 10 min. - dig alene - i dag. Det vil sige, at du går 14 dage om året og leder efter bits. Kunne vi ikke prøve at gøre det på en lidt anderledes måde? Og det er det der med at få sat tingene op, så det er overskueligt, så man bedre kan følge... og der kunne han jo godt forstå nødvendigheden af at have nogle regler, som gør det nemmere for ham, for så kan han jo spare nogle skridt, og så får jeg mere ud af manden. Det er det samme med færdselsloven.” (bilag 5:39).

Når Tom med sin generaliserede retsbevidsthed forholder sig til retsnormer sammenligner han dem med principperne i en rationelt funderet arbejdspraksis, hvor man diskuterer sig frem og bliver enige om nogle fælles regler, som varetager alles interesser, og som gør hverdagen nemmere at håndtere. I den forstand fremstår retsnormerne som det, vi i fællesskab rationelt kan argumentere os frem til som den mest fornuftige måde at regulere praksis på. Om end færdselsreglerne abstrakt set fremstår i den generaliserede retsbevidsthed som fornuftige måder at regulere de fælles liv på i trafikken, så fremstår hastighedsgrænsen på nogle strækninger som illegitim, da den specifikke norm ikke opfattes som fornuftig regulering. I praksis har den specifikke retsnorm således vanskeligt ved at konstituere handlingsstrategien, da bilisten ikke oplever, at der er nogen risiko for færdselsuheld forbundet med at overtræde reglen.

Systemprotest

Når hastighedsgrænserne har vanskeligt ved at konstituere handlingsstrategi i praksis, kan det dog også være udtryk for decideret mistillid til det politiske system. Fremstår retsnormer på denne måde i den generaliserede retsbevidsthed kan det have stor betydning for retsnormers mulighed for at konstituere handling i praksis. Når bilister med denne form for generaliserede retsbevidsthed ikke efterlever retsnormer i praksis, kan det være udtryk for protest eller demonstration af utilfredshed mod det politiske system og retssystemet. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Mads, der begrundet sine hastighedsoverskridelser således;

”De skal ikke bestemme over mig! Man trodser loven på en eller anden måde. Jamen nogle af de der love og regler – de er jo komplet latterlige. Blandt andet synes jeg, at fængselsstraffe er for lave. For eksempel med vold. Der kan du gå ned og smadre en fuldstændigt, og så får du 30 dages betinget dom. Han skal da ind og sidde sådan et svin. Det er nok fordi jeg selv fik en på hovedet her den anden dag til havnefest. Han fik ingenting” (Bilag 10:20).

Når Mads overskrider hastighedsgrænserne, er det ikke fordi den specifikke retsnorm betragtes som illegitim, men fordi Mads generelt er utilfredshed med politiske beslutninger om strafferammer og håndhævelsen af retsnormer i praksis. Han ser således ikke sig selv som ophavsmand til de retsnormer, hvilke han er underlagt som adressat. Samtidig oplever han i konfliktsituationer i praksis, at retssystemet er ineffektivt i forhold til at sanktionere normbrud. Det bemærkelsesværdige i denne form for retsbevidsthed er, at utilfredshed med reguleringen på et retsområde betyder at retsnormer har vanskeligt ved at konstituere handling i andre lovregulerede praksisser. Mistilliden til det politiske system og retssystemets evne til at håndtere og sanktionere konflikter i praksis, udmønter

sig således i en principiel afstandtagen til institutionelle retsnormers muligheder for at regulere handling i den praksis, hvilket betyder, at selve retssystemets legitimitet kommer under pres. Det er dog ikke sådan, at Mads overtræder alle færdselsregler i praksis. I den forbindelse spiller pragmatiske vurderinger af konsekvenserne ved at overtræde reglerne en væsentlig rolle for Mads' handlingsstrategi. Oplever han, at der ikke er risiko forbundet med at overskride hastighedsgrænserne, gør han det.

De sorte djævle

Der er i det empiriske materiale en udbredt tendens til, at bilisterne i konkrete situationer fortolker materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer på en sådan måde, at de ikke overholder hastighedsgrænserne på lande- og hovedveje. Men bilisterne er imidlertid meget bevidste om retsnormernes faktiske indhold, og at overskridelse af hastighedsgrænserne er forbundet med risiko for sanktioner i form af bødestraf eller klip i kørekortet i mødet med ordensmagten. Ordensmagten kan beskrives med forskellige metaforer. En af dem er de sorte djævle, hvilket er en metafor, som jeg stødte på i interviewet med Ilse, der beskriver ordensmagten således: "De sorte djævle - de er gode at have selvfølgelig, men de er der altid, når man ikke skal bruge dem." (bilag 17:6). Symbolikken, der knytter sig til sorte djævle er, at de er helvedes repræsentanter, som søger for at straffe én, hvis man har vist sig som en synder, der ikke efterlever kollektivets regler.

Da bilisterne er meget bevidste om risikoen for sanktion, er der en udbredt tendens til at være opmærksom på politiets tilstedeværelse i trafikken. En meget gængs strategi er i den forbindelse at sænke hastigheden ved fartkontrol på vejen (se fx bilag 5:23, bilag 6:10, bilag 10:13, 11:15, bilag 26:30 og bilag 27:13). Eksempelvis siger Hanne: "... hvis jeg har set en politibil - selv om jeg er kørt en halv til en hel time efter jeg har set den, så påvirker det min fart. ... så kigger jeg mere på speedometeret, end jeg ellers ville have gjort (Bilag 1:13-14). Bilisterne begrundet det typisk med, at de gerne vil undgå bødestrafen (se fx bilag 18:24), eller at det er pinligt at blive stoppet for at gøre noget, som man godt ved, er ulovligt (se fx bilag 24:11).

De gængse overskridelser af hastighedsgrænserne og bevidstheden om den ulovlige praksis har resulteret i udviklingen af forskellige former for strategier til at undvige sanktioner. En strategi er at indhente og dele informationer om den automatiske trafikkontrols placering på vejnettet. Eksempelvis fortæller Tom, at Rigspolitiet angiver på deres hjemmeside, hvor de placerer fotovognene, så der har han enkelte gange været inde at orientere sig for at finde ud af, hvor de er placeret (bilag 5:24). Det er også blandt bilisterne udbredt at kontakte venner, familie og kollegaer for

at advare om ordensmagtens hastighedskontrol, hvis de møder dem på vejen. Eksempelvis siger Mads;

” Der kommer en SMS rundt hver gang, de har en fartkontrol. Når mine venner ser en fartkontrol, så sender de en SMS, at man ikke skal køre den vej... det er ikke noget, jeg har sagt, at de skal, men omvendt - jeg gør det jo også bare til dem. Man kan jo se fotovognen - den kender vi jo – det er en WV. De kunne få en ny én... man kan jo tydeligt se den. Det er en varevogn på hvide plader. Den må ikke have gule plader. Hvor mange varevogne er det, der kører rundt på hvide plader? Ingen! Det er så sjældent. Det koster for meget i forsikring.” (Bilag 10:21-22)

Udover informationsudveksling blandt venner er der bilister, som via arbejdet modtager og afsender information systematisk til deres kollegaer for at advare om eventuel fartkontrol. Eksempelvis fortæller Tove om situationer, hvor hun på sit tidligere job modtog mails eller opringninger med advarsler om politikontrol på navngivne veje fra kollegaer, der var kørt hjem tidligere end de andre (bilag 6:10). Gorm fortæller om sit tidligere job som professionel chauffør, at kollegaerne ringede til hinanden og advarede om kontrol, eller ligefrem ringede til firmaet, som så satte en telefonkæde i gang for at advare alle (Bilag 21:25).

Men det er ikke kun i de nære sociale netværk, at bilister advarer hinanden om eventuel hastighedskontrol på vejene. Der har også udviklet sig en praksis i trafikken, hvor bilister som anonyme fremmede overfor hinanden har udviklet et tavst sprog til at advare hinanden med. Når bilister blinker med lyset, kan det betyde, at der er hastighedskontrol på vejen (se fx bilag 21:24). Tom beskriver denne praksis således; ”... Det er som regel sådan: duk duk (to blink) og så lidt længere henne duk duk. Så ved folk, at det ikke er fordi, at man har dårlige lys, men der er sikkert noget, man skal advares om.” (bilag 5:24). Når bilister signalerer til hinanden, at der er politi på vejen, sænker bilisterne kollektivt hastigheden til den lovpligtige.

Når det handler om kontrol er det imidlertid også væsentligt at nævne, at der blandt bilister er en udbredt oplevelse af, at det er meget sjældent, der er hastighedskontrol på vejene. Nogle få bilister oplever at møde politiet ofte (se bilag 12:17, bilag 19:2 og bilag 22:23). Men ellers opleves ordensmagten som et sjældent syn eller som decideret fraværende i trafikken (se bilag 3:23, bilag 4:14, bilag 5:12, bilag 7:34, bilag 9:21, bilag 10:16, bilag 11:25, bilag 13:19, bilag 14:21, bilag 15:19, bilag 16:5, bilag 18:10, bilag 20:9, bilag 21:41 og bilag 30:11). Det kommer i den forstand til at fremstå som en sociokulturel rammefortolkning, der spiller en væsentlig rolle i forbindelse med bilisternes pragmatiske handlingsstrategier. Når bilisten ikke oplever situationen som risikofyldt i sikkerhedsmæssig forstand, og tilmed oplever, at risikoen for at blive sanktioneret for at køre

for stærkt er særdeles begrænset, efterlever bilisterne ikke retsnormen. Taget i betragtning af, at der i den automobile praksis er en udbredt tendens til at køre 10-20 km/t stærkere på lande- og hovedveje, må det konstateres, at retsnormens mulighed for at konstituere bilisternes hastighedsvalg i praksis er ret begrænset.

Bødens (u)retfærdighed

De fleste bilister giver udtryk for, at de indimellem eller altid kører for stærkt og giver udtryk for at de mener, at hastighedsoverskridelser kan være mere eller mindre legitime. De bilister, der mener, at hastighedsgrænsen burde være højere, og som kører stærkere i praksis, end loven tillader, er meget bevidste om, at der kan være sanktioner forbundet med den manglende efterlevelse af reglerne. Men der er alligevel forskel på, hvordan de forholder sig til at få en bøde for at køre for stærkt. Nogle bilister giver udtryk for, at sanktionen er retfærdig. Det gør sig eksempelvis gældende for Hanne, som siger;

"Der er jo de der fartgrænser. Det kan så diskuteres, hvorvidt de skal hæves, men jeg synes, at det er fair nok, at der er bøde, når man ikke overholder dem, selvom jeg sjældent selv overholder fartgrænserne på de der dumme lige veje. Nu har jeg ikke indtryk af hvilken størrelse de generelt er, fordi jeg 7-9-13 kun har fået en. Det er nogle trælse penge, men jeg kunne bare overholde fartgrænsen, så det synes jeg ikke, der er noget forkert i." (Bilag 1:11)

Her er det interessant, at selvom Hanne mener, at hastighedsgrænserne burde ændres på de dumme lige veje, og hun sjældent selv kører efter hastighedsgrænserne, mener hun alligevel, at sanktionen for at overtræde den eksisterende regel er rimelig. Hun argumenterer pragmatisk moralsk for, at når reglen er, som den er, må hun efterleve retsnormen eller acceptere konsekvenserne i sin manglende regelefterlevelse. Hun forholder sig kritisk til reglerne og plæderer for regelændring, men samtidigt er hun bevidst om, at hun handler retsstridigt, og accepterer derfor konsekvensen af sin handling, også selvom hun ikke opfatter sine lovovertrædelser som umoralsk, da hun efter eget udsagn kører ordentligt, og ikke laver noget hasarderet (Bilag 1:9).

Andre bilister giver udtryk for, at de opfatter det som uretfærdigt at få en bøde for at køre for stærkt på en lang lige strækning. Det kommer blandt andet til udtryk hos Tom, der ikke kan se formålet med, at der bliver lavet hastighedskontrol på de lange lige veje, hvor alle alligevel kører stærkere, end de lovpligtige hastighedsgrænser tillader. Efter hans mening er det blot en måde at skabe en masse unødige lovbyggere på. Når hastighedsgrænsen opfattes som illegitim mindskes forståelsen for myndighedskontrol således blandt nogle bilister. Det kommer blandt an-

dre også til udtryk hos Ilse, der oplever en bøde for hastighedsoverskridelser på lige vej som dybt uretfærdigt, fordi hastighedsgrænsen i hendes øjne er for lav. (Bilag 17:2-3). I sin fortolkning af specifikke situationer og rimeligheden af en bøde for at køre for stærkt, vurderer hun således om, det er en retfærdig sanktion i forhold til den lovovertrædelse, der er blevet begået.

Delkonklusion

Hastighedsgrænsernes muligheder for at konstituere handling er betinget af, hvordan bilister fortolker retsnormer moralsk i en materiel og sociokulturel kontekst. Når bilisterne i konkrete situationer oplever, at de materielle og sociokulturelle rammer åbner op for, at man risikofrit kan køre hurtigere end de institutionelle rammer tillader, overholder ikke alle bilisterne de lovpligtige hastighedsgrænser. I disse tilfælde fremstår retsnormerne i den praktiske retsbevidsthed som unødvendige begrænsninger af handlefriheden. Når bilister har en oplevelse af, at de institutionelle rammer for hastighedsbegrænsning spiller sammen med de materielle og sociokulturelle rammers symbolik, efterstræber bilisterne i deres handlingsstrategier at overholde de lovpligtige hastighedsgrænser.

Der er imidlertid ikke nødvendigvis enighed om, hvordan rammerne bør fortolkes i konkrete situationer, hvilket betyder, at der kan opstå konflikter om situationsdefinitioner i praksis, hvor nogle bilister forsøger at sætte deres egen definition af situationen igennem overfor andre. I den forbindelse kan bilister inddeles i forskellige mere eller mindre situationelt betingede roller; den indebrændte, den udfarende, den standhaftige og den kapitulerende. Da konflikterne om hastighedsvalg i praksis lagt hen af vejen er en rutineret aktivitet i praksis, forbindes det ikke nødvendigvis med øget risiko for færdselsuheld. Heller ikke selvom lovpligtige sikkerhedsafstande overskrides, når nogle bilister forsøger at presse andre til at sætte hastigheden op.

Langt hen af vejen tilpasser bilisterne dog deres hastighedsvalg relationelt i forhold til andres. En typisk begrundelse for at overskride lovpligtige hastighedsgrænser er, at flertallet kører stærkere end de lovpligtige hastighedsgrænser, og at det derfor kan være forbundet med risiko at følge hastighedsgrænsen. I stedet for at være en garant for at begrænse risikoen for færdselsuheld, bliver retsnormen betragtet som risikabel at efterleve. Retsnormens mulighed for at konstituere handling i praksis kommer således under pres. Dette forstærkes yderligere af, at nogle bilister, som oplever det som mest sikkert at efterleve retsnormen, i praksis kan føle sig presset af flokken til at sætte hastigheden op. I den forbindelse kan bilisterne inddeles i forskellige typer af flokdyr; det totale flokdyr, det tvungne flokdyr, det modvillige flokdyr eller det uvillige flokdyr.

Disse typologier af flokdyr kan betragtes som illustrationer af forskellige situationelle roller i flokken, som bilisterne kan agere i alt efter, hvordan de fortolker konkrete situationer.

Om end overskridelser af hastighedsgrænser er almindeligt forekommende i praksis, er det ikke nødvendigvis ensbetydende med, at retsnormens legitimitet er under pres. Det kommer eksempelvis til udtryk i de tilfælde, hvor retsnormer er indlejret moralsk i den praktiske såvel som generaliserede retsbevidsthed som en blanding af regeletik og pragmatik. I sådanne tilfælde opfattes retsnormen som legitim, og bilisten efterstræber i praksis at efterleve retsnormen, men kan alligevel opleve, at det kan være vanskeligt at leve op til egne moralske standarder på grund af fartens usanselighed. Retsnormen har således mulighed for at konstituere bilistens handlingsstrategi, men ikke nødvendigvis den faktiske handling i praksis.

Når retsnormer er indlejret som pragmatiske i den generaliserede, såvel som den praktiske retsbevidsthed er det afgørende for retsnormens legitimitet, at den fremstår som garant for at mindske risikoen for færdselsuheld. Fortolker pragmatisk orienterede bilister de materielle og sociokulturelle rammer i konkrete situationer på en sådan måde, at der ikke er risiko ved at overskride hastighedsgrænsen, opfattes retsnormen ikke som legitim. I disse tilfælde har retsnormen vanskeligt ved at konstituere såvel handlingsstrategi som faktisk handling i praksis.

Der er imidlertid ikke altid sammenhæng mellem den generaliserede og praktiske retsbevidsthed. I nogle tilfælde kan bilistens generaliserede retsbevidsthed være kritisk rationel, mens den praktiske retsbevidsthed er pragmatisk. Retsnormerne kan godt fremstå som den mest fornuftige måde at regulere forskellige interesser på, men man tager sig nogle friheder i praksis ud fra pragmatiske betragtninger om, at man er i stand til at håndtere det uden at skade andre. Selvom disse pragmatiske maksimer ikke nødvendigvis opfattes som hensigtsmæssige at gøre til almenlydig lov, kan man godt være pragmatisk frisindet overfor andres pragmatiske maksimer, så længe andres måder at fortolke rammer på i konkrete situationer stemmer overens med ens egne fortolkninger af risici.

I relation til legitimitetsproblematikken synes det mest problematiske dog at være tilfælde hvor manglende regelefterlevelse er udtryk for direkte mistillid til det politiske system. I sådanne tilfælde er det retssystemets legitimitet, der er under pres.

Kapitel 6

Virtuel mobilitet i automobil praksis

I dette kapitel ser jeg nærmere på bilisters begrundelser for at vælge eller fravælge anvendelse af mobiltelefon under kørsel. Til forskel fra valg af hastighed, som ingen kan undslippe at forholde sig til, da det er en grundpræmis for at bevæge sig i tid og rum, vedrører forbuddet mod håndholdt mobiltelefoni en aktivitet, som bilister kan vælge til eller fra. Med henblik på at kunne identificere mulige begrundelser for anvendelse af håndholdt mobiltelefon, inddrager jeg tre specifikke situationer, hvor kameraobserverede bilister anvender håndholdt mobiltelefon til samtaler eller tekstbeskeder under kørslen. I relation til den sidste af disse situationer inddrager jeg ligeledes andre bilisters fortolkninger af den konkrete situation for at kunne identificere forskellige former for rammefortolkninger, der kan være i spil i en sådan situation, og hvordan sådanne forskellige måder at fortolke rammer på, har betydning for bilisternes valg af handlingsstrategi. Afslutningsvis diskuterer jeg, hvordan de moralbegrundelser bilisterne anvender i forhold til valg og fravalg af håndholdt mobiltelefoni i praksis spiller sammen med opfattelser af retsnormens legitimitet i den generaliserede retsbevidsthed. Indledningsvist beskriver jeg dog først de institutionelle rammer om mobiltelefoni i automobil praksis.

Mobiltelefonens institutionelle rammer

I færdselslovens § 55a er angivet, at førere af køretøjer under ingen omstændigheder må benytte sig af håndholdte mobiltelefoner under kørsel, og i vejledningen er angivet, at mobiltelefon kun må benyttes, hvis den sidder i en fastmonteret holder i køretøjet. Det overordnede formål med retsnormen er at modvirke de negative færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, der kan være forbundet med anvendelse af mobiltelefon under kørsel. Formålet er desuden at opnå, at bilisten i videst muligt omfang holder begge hænder på rattet under kørsel, at bilistens opmærksomhed i mindst muligt omfang afledes fra den øvrige trafik, og at bilistens mulighed for at betjene køretøjet ikke vanskeliggøres eller reduceres, som følge af anvendelse af mobiltelefon under kørsel. Det at betjene køretøjet refererer til det at styre køretøjet, at skifte gear samt at håndtere instrumentbrættets forskellige kontakter (lygter, horn, vinduesviskere m.v.) (Eefsen og Hansen 2005:145-146).

Der er tale om en forholdsvis ny institutionel ramme for handling i automobil praksis, da retsnormen først er blevet vedtaget i 1998. Set i ly-

set af Rosas (2003) betragtninger om decelererende og accelererende processer i det moderne, kan denne nytilkomne regulering af praksis ses som et udtryk for en decelererende proces, hvor man med institutionalisering søger at begrænse mulighederne for virtuel kommunikation i et samfund, der er præget af teknologisk acceleration, hvor grænserne for og udbredelsen af virtuel kommunikation hele tiden flytter sig. I takt med at den automobile praksis omformes og ændres i relation til de nye muligheder, som den virtuelle struktur skaber, opstår der behov for nye former for institutionel regulering, der kan bidrage til at stabilisere adfærdsforventninger i praksis. Det er i den forstand, at man kan tale om, at det er udtryk for samtidige decelererende og accelererende processer i samfundet. De institutionelle rammers muligheder for at skabe stabilitet i adfærdsforventningerne er dog betinget af, hvordan bilisterne fortolker disse rammer i praksis.

Den risikobetonede mobiltelefoni

Som nævnt ovenfor skaber den virtuelle kommunikationsstruktur nogle muligheder for at kommunikere via mobiletelefoner på tværs af mere eller mindre uafgrænsede tid- og rumafstande, hvilket bilister kan benytte sig af, mens de bevæger sig fra et geografisk sted til et andet. Men det er imidlertid ikke alle bilister, der anvender denne mulighed. Nogle tager fuldstændigt afstand fra mobiltelefoni under kørsel. Mads på 21 år er en sådan bilist, der kategorisk afviser at anvende mobiltelefonen under kørsel, hvilket han begrundes således;

"Jeg kører så aldrig og skriver sms'er og taler i telefon! Det har jeg gjort én gang, og det var ved at gå galt. Så stoppede jeg med det. Det vil jeg ikke. Jeg var ved at køre op bag i én... så var det min kammerat råbte: "Stop!" Så lyttede jeg så den gang. Så fik jeg bremsset, men det var kun lige med nød og næppe. Det, synes jeg ikke, er i orden!" (Bilag 10:14-15).

Når Mads begrundes fravalget af mobiltelefoni under kørsel, forholder han sig pragmatisk moralsk, da han lægger vægt på, at det er forbundet med risiko for færdselsuheld at anvende mobiltelefonen under kørsel. Det er imidlertid ikke en begrundelse, der er baseret på en abstrakt og rationel baseret forskningsmæssig viden om risici ved mobiltelefoni, men derimod Mads' egne oplevelser af en risikofyldt situation i praksis. Med udgangspunkt i den erfarede risiko for færdselsuheld, ændrer han efterfølgende sin rammefortolkning således, at mobiltelefoni under kørsel betragtes som en risikofyldt aktivitet, som han under ingen omstændigheder giver sig i kast med. Overraskelsen over sin egen manglende evne til at fortolke situationen og handle på adækvat vis betyder, at anvendelsen af mobiltelefon under kørsel ikke længere opfattes som en reel mulighed.

Om end den virtuelle struktur skaber nogle muligheder for i automobil praksis at være hypermobil tager Mads afstand herfra og vælger udelukkende at være geografisk mobil i tid og rum, hvilket er en handlingsstrategi, man kan definere som en form for retromobilitet.²⁶ Når bilister agerer som retromobile, kan retsnormen konstituere bilisternes handlinger i praksis.

Flugt fra tilstand af stilstand

I andre tilfælde har retsnormen vanskeligere ved at konstituere handling i praksis, hvilket gør sig gældende i forhold til de bilister, som indrømmer, at de sjældent, nogle gange eller stort set altid anvender håndholdt mobiltelefon under kørsel. Der kan være forskellige former for rammefortolkninger og begrundelser i spil alt efter hvilke situationer, der er tale om. I de følgende afsnit ser jeg nærmere på nogle forskellige situationer, hvor bilister, der har deltaget i kameraobservationer, anvender håndholdt mobiltelefon under kørsel, og hvordan de begrundet deres handlinger. En af disse situationer udspiller sig således;



Bilisten kører på en motorvej. Foran bilen er der kø i begge vognbaner. Bilerne bevæger sig fremad med lav hastighed.



Det samme indtryk gør sig gældende, ud af bagruden. Der er tæt trafik både i højre og venstre vognbane.

²⁶ Begrebet er oprindeligt blevet anvendt af Beckmann (2001:112-118), der anvender det til at beskrive rejsen som et mål i sig selv, hvor der tages afstand fra andre mobilitetsformer.



På et tidspunkt tager bilisten en holdt mobiltelefon frem, finder et telefonnummer frem og ringer op.



Bilisten bruger sin venstre hånd til at føre mobiltelefonen op til venstre øre.



Mens bilisten taler i den håndholdte telefon, fortsætter bilisten sin bevægelse fremad i køen sammen med de andre bilister.



Længere fremme viser færdselstavler i midtterrabbatten, at der er vejarbejde under udførelse.



Efter knap tre minutters samtale lægger bilisten røret på igen og fortsætter sin bevægelse fremad i køen.

Da Erik på 42 år, som kører bilen, ser kameraobservationerne, begrundet han sin lovstridige handling således;

"Erik: Jeg var på vej til Fyn, så var der pludselig kø. Så sad jeg dernede og gloede et stykke tid. Så ringede jeg, fordi jeg synes, at det var træls. Jeg har selv meget imod, at folk snakker i mobil, for det må man ikke, men jeg er slem til at gøre det selv indimellem. Der står jo (i færdselsloven), at vi ikke må, og man kan se, at man er uopmærksom. Og jeg ved fra mig selv, at man ikke er opmærksom på samme måde, når man snakker med håndholdt. Du skal være opmærksom på trafikken, men man koncentrerer sig måske mere om at snakke, og så bliver man uopmærksom... Jeg gør det selv indimellem og jeg ved godt, at det er forkert. Interviewer: Hvis du synes, at det er forkert, hvad er det så, der gør, at du gør det alligevel? Erik: Kedsomhed – fordi jeg synes, at det var trælst, og der har jeg ikke tålmodighed. Der har jeg et problem. Min tålmodighed er ikke stor, når jeg skal holde i kø." (Bilag 23:14)

Når Erik begrundet sin anvendelse af håndholdt mobiltelefon, lægger han vægt på irritationen over at blive fastlåst i sin bevægelse i det geografiske rum på grund af den pludseligt opståede kødannelse. Rosa (2003) beskriver i den forbindelse, hvordan accelerationsprocesser og decelerationsprocesser kan gå hånd i hånd i det moderne samfund, og hvor decelerationsprocesser kan være en utilsigtet bieffekt af øget acceleration. Den uventede kødannelse kan betragtes som en sådan form for utilsigtet decelerationsproces, som begrænser den uopnåelige, men alligevel ønskværdige fri bevægelse i tid og rum. Når bevægelsen i det geografiske rum begrænses pludseligt, kan bilisten opleve det som unødigt ventetid, hvilket ifølge Redshaw (2008) ofte opleves som mere stressende end den forventede ventetid. Dette kan ses i relation til den dominerende sociokulturelle fortælling om tid som en knap ressource, som man må anvende med fornødent omhu. Når man fastlåses i køen, kan det således give en oplevelse af ikke at kunne udnytte tiden hensigtsmæssigt. Anvendelsen af den håndholdte mobiltelefon kan i sådanne situationer være en måde

at håndtere den ubærlige ventetid på. Ved at fylde tiden ud med anden aktivitet undgår bilisten at vente passivt. Dette kan lade sig gøre, da bilen i sig selv er en mobil teknologi, der skaber muligheder for andre former for samtidig mobilitet, således at man kan være virtuelt mobil og kommunikere med blandt andre venner, familie og arbejdskolleger, mens man bevæger sig i det geografiske rum sammen med andre fremmede. Denne form for praksis betegner Beckmann (2001) som en form for hypermobilitet i tid og rum, men han beskriver dog ikke nærmere, hvad denne særlige form for mobilitet bidrager med i automobile praksisser. I min optik giver hypermobilitet bilisten mulighed for at undslippe den følelse af bundethed, der kan være associeret med fastlåsning i kollektive kødannelser. Hypermobilitet i tid og rum skaber med andre ord mulighed for, at bilisten kan søge at frisætte sig selv fra den ubærlige følelse af stilstand i den fastlåste trafik og bibeholde oplevelsen af at være mobil i tid og rum - blot i mere virtuel forstand.

Den paradoksale hypermobilitet

I relation til ovenstående afsnit er det bemærkelsesværdigt, at Erik er bevidst om, at det er ulovligt at anvende håndholdt mobiltelefon og samtidigt mener, at man bør efterleve retsnormen med henvisning til at mobiltelefoni reducerer opmærksomheden i trafikken. Men det afholder ham ikke fra at anvende den håndholdte mobiltelefon i praksis. Opfattelsen af, at mobiltelefoni reducerer opmærksomheden i trafikken, er en almindeligt forekommende sociokulturel fortolkning i interviewmaterialet (se fx bilag 1:18, bilag 3:9, bilag 5:5-6, bilag 8:12, bilag 12:14, bilag 13:10, bilag 14:7, bilag 15:15, bilag 23:14, bilag 24:17, bilag 26:2-3 og bilag 30:18). Men trods dette anvender bilisterne indimellem, ofte eller stort set altid mobiltelefon under kørsel. En af de bilister, som begrundede denne umiddelbart paradoksale praksis er Agnete, der siger;

"Jeg gør det faktisk (taler i telefon), selvom jeg er bevidst om, at jeg ikke har samme fokus på trafikken. Det kan du ikke have. Det tror jeg ikke, at der er nogen, der kan have. Det tror jeg ikke på. Du er et andet sted... Jeg føler, at jeg har styr på det, men jeg er ikke i tvivl om... jeg skal da erkende, at jeg har haft nogle situationer - hvordan fanden kom man lige fra A til B, fordi man sidder i sine egne tanker... Så kan man sige, hvordan kom jeg lige denne vej, og jeg kender jo vejen, men bilen kører bare i gåseøjne helt af sig selv, så på en eller anden måde lukker du dig inde i en skal. Jeg mener, at jeg er fuldt ud opmærksom på tingene, men gud... hvor var det nu lige, at jeg var henne sidst? 7-9-13 - der er ikke sket noget, og jeg forventer da også, at hvis der er én, der kører ud foran mig, at jeg så reagerer. Det har jeg også snakket med andre om, hvor de siger, at det har de også oplevet" (Bilag 26:3).

Agnete har ligesom de fleste andre af bilisterne en opfattelse af, at mobiltelefoni reducerer opmærksomheden i trafikken, og når hun anvender

mobiltelefonen under kørsel, betragter hun sig selv som værende et andet sted. Agnete giver med andre ord udtryk for at være kropsligt til stede, men mentalt fraværende i det fysiske rum - hendes mentale tilstedeværelse er situeret i det virtuelle rum i stedet for det fysiske. Muligheden for hypermobilitet kan således godt åbne op for, at man som bilist kan være fysisk og virtuelt mobil på én gang, men det er ikke ensbetydende, at bilisten oplever at være mentalt til stede i flere rum på samme tid. Spørgsmålet er, hvorfor Agnete tillader sig dette mentale fravær i trafikken. Det kan være et udtryk for, at bevægelsen over geografiske tid og rumafstande opfattes som automatiseret og kropsliggjort, at det derfor ikke opleves som nødvendigt at være mentalt nærværende i det geografiske rum. Konkret kommer det til udtryk hos Agnete i hendes fortolkning af situationen, hvor hun beskriver vejen som et sted, hun kender og bilen, som en materialitet, der kører af sig selv. Også andre bilister giver udtryk for sådanne rammefortolkninger. Eksempelvis siger Marie: "Man laver jo ikke andet end bare at køre. Bare... det er jo også rimeligt vigtigt." (Bilag 11:10-11). I relation til disse rammefortolkninger spiller tilliden til, at andre lever op til forventningerne om stabile interaktioner, en væsentlig rolle. Det kommer konkret til udtryk ved, at Agnete kun tillader sig at være hypermobil, fordi hun forventer, at der ikke sker noget uforudset, som hun må forholde sig til. Skulle der ske noget uforudset i en konkret situation, forventer hun dog at kunne træde ud af sin automatik og håndtere den konfliktfyldte situation på kreativ vis.

Hypermobilitetens for og bagside

En anden typisk begrundelse for anvendelse af håndholdt mobiltelefon under kørsel er, at det kan opleves som en nødvendighed at være tilgængelig for virtuel kommunikation. Det virtuelle rum skaber i den forbindelse nogle muligheder for, at bilister kan koble på det virtuelle kommunikationsnetværk, hvor end de nu måtte befinde sig, men samtidig skaber det også hos nogle forventninger om og forpligtelser til at være tilgængelige – også når de bevæger sig i geografisk tid og rum. Blandt de bilister, der har megen virtuel kommunikation som en del af deres arbejdsliv, er der en tendens til at begrunde håndholdt mobiltelefoni under kørsel på denne måde (se fx bilag 15:15, bilag 18:8, bilag 20:9, bilag 24:18 og bilag 26:2). Eksempelvis beskriver Melvin på 39 år, som er en del af ledergruppen i et privat transportfirma, at han i sit arbejdsliv er til rådighed for mobilkommunikation 24 timer i døgnet, og at han oplever, at telefonen altid ringer – også når han sidder i bilen. Alligevel anvender han kun håndfri installation på længere ture (Bilag 12:2-3). Melvin beskriver det hverdagslige samspil mellem geografisk og virtuel mobilitet således;

"Jeg kører klokken syv om morgenen, og klokken otte er jeg på kontoret. Faktisk allerede fra klokken seks om morgenen begynder telefonen at ringe. Ja, jeg har så meget at gøre med hele verden, så de ringer jo fra Asien - så har de lige en ting, der skal svares på, og så skal jeg svare på det. Det er nogle gange lidt svært for folk at forstå, at man kan være så vigtig, at man skal stå til rådighed klokken seks om morgenen til klokken 24 om aftenen. Men den telefon jeg har, den ringer 24 timer i døgnet. Syv dage om ugen - også når jeg er på ferie. Det er sjældent, at jeg ligger den. Der er aldrig lukket. Sådan er det bare. Det er mit job, og det kan jeg lide" (Bilag 12:4).

Om end Melvin beskriver det som en nødvendighed at være tilgængelig for virtuel kommunikation, så betragter han den virtuelle struktur som et gode, der muliggør hypermobilitet i automobil praksis. Melvin opfatter det ikke som en form for tvang, men som en nydelse. At det betragtes som en nydelse og ikke tvang kan være relateret til at hypermobiliteten er sammenvævet med rollen som en vigtig person, hvilket kunne tyde på, at det at være virtuelt tilgængelig, mens man bevæger sig kropsligt i det geografiske rum også kan være et statussymbol.

Andre oplever derimod den virtuelle strukturs muligheder som en tvingende nødvendighed. Det gør sig eksempelvis gældende for Karl på 45 år, der er praktiserende læge, og som en del af sit arbejde kører på hjemmebesøg hos patienter. Karl oplever mobiltelefoni under kørsel som risikobetonet og bryder sig ikke om det, fordi han mener, at det reducerer opmærksomheden i trafikken (Bilag 15:14). Alligevel anvender han indimellem håndholdt mobiltelefon, hvilket han begrundes således;

"Det er næsten tvunget, når den (mobiltelefonen) skal tages... at jeg på en eller anden måde skal kommunikere. Man kan selvfølgelig lige køre ind eller se, hvem der har ringet, men så er der mange, der har hemmeligt nummer. Det kan jo være et eller andet akut, at der er en, der har fået pludselige brystmerter." (Bilag 15:15).

Karl begrundes sin retsstridige hypermobilitet med, at det kan være et spørgsmål om patienters liv og død. I konkrete situationer foretager Karl således en pragmatisk vurdering af mulige konsekvenser ved at lade mobiltelefonen ringe eller tage den. Om end han oplever det som risikobetonet at anvende mobiltelefon under kørsel, betragter han det som en mere alvorlig risiko, at en patient kan risikere at dø for ham. I den forbindelse vægtes muligheden for at redde patientens liv højere end risikoen ved at fjerne opmærksomheden fra trafikken. Det betyder, at selvom retsnormen i den generaliserede retsbevidsthed fremstår som legitim ud fra pragmatisk moralbegrundelser, efterlever Karl ikke altid retsnormen i praksis, da han i konkrete situationer kan føle sig tvunget af omstændighederne til at anvende håndholdt mobiltelefon.

Et fælles kendetegn for bilisterne, der som en del af deres arbejdsliv står til rådighed på mobiltelefonen, er, at de enten er selvstændige, ansat

som højere funktionærer eller i ledende stillinger. Dette kan ses som et udtryk for, at den virtuelle strukturs muligheder blandt nogle grupper på arbejdsmarkedet skaber forventninger om tilgængelighed på mobiltelefonen. Men det er ikke ensbetydende med, at bilister i højere positioner på arbejdsmarkedet nødvendigvis lader sig determinere af disse forventninger. Nogle bilister i ledende positioner gør ligefrem en dyd ud af, at mobiltelefonen ikke skal styre deres liv, selvom der er kollegaer eller kunder, som gerne vil have fat i dem, mens de bevæger sig i det geografiske rum. Det gør sig eksempelvis gældende for Tom på 46 år, som er produktionsleder i en håndværksvirksomhed. Tom opfatter det som en generel norm i samfundet, at man skal stå til rådighed for kommunikation via mobiltelefon ligegyldigt, hvor man befinder sig. Alligevel tager han kun mobiltelefonen under kørsel, hvis den håndfri installation er sat til, for som han siger: ”Jeg har ikke nogen aftaler, der er så vigtige, at det ikke kan vente fem minutter.”(Bilag 5:16-17). Om end Tom har en placering i arbejdshierarkiet, hvor der er forventninger om virtuel tilgængelighed, så determinerer placeringen i arbejdshierarkiet ikke praksis, hvilket kommer til udtryk i Toms modstand mod forventningerne. I sådanne tilfælde har retsnormen faktisk mulighed for at konstituere handlingen i praksis.

Hypermobilitet under kontrol

En tredje begrundelse for at anvende håndholdt mobiltelefon er en oplevelse af kontrol i situationen. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Melvin, der har deltaget i kameraobservationerne og som under kørslen anvender håndholdt mobiltelefon til samtaler såvel som at skrive tekstbeskeder. Det at skrive tekstbeskeder under kørsel er et forholdsvist almindeligt forekommende fænomen i praksis. Codan forsikring lavede i efteråret 2008 i samarbejde med firmaet Webpol en statistisk undersøgelse af det at skrive tekstbeskeder under kørsel med 1008 respondenter. Undersøgelsen viste, at 5,5 pct. af bilisterne svarede ja, ofte på spørgsmålet om, om de havde sendt en sms-besked under kørsel, 16 pct. svarede ja, af og til, 25, 8 pct. svarede ja, en sjælden gang imellem, mens 52,7 pct. svarede nej, aldrig. Der var i undersøgelsen ikke synderlig forskel på mandlige og kvindelige bilisters praksis. Ej heller regionerne imellem, men til gengæld viste der sig en tydelig aldersforskel, hvor andel af bilister, der har sendt tekstbeskeder under kørsel falder med stigende alder (se bilag D). Spørgsmålet er, hvordan sådan lovstridig praksis begrundes. Inden jeg bevæger mig nærmere ind i Melvins begrundelser for at skrive tekstbeskeder og samtale i håndholdt mobiltelefon under kørslen, beskriver jeg først situationen, hvor Melvin anvender håndholdt mobiltelefon til at skrive tekstbeskeder under kørslen. For at fastholde situationens kompleksitet viser jeg illustrationer af alle fire kameraer på én gang, således at

det bliver muligt at orientere sig om Melvins aktiviteter bag rattet såvel som det, der foregår i den umiddelbare kontekst omkring bilen. De to øverste billeder viser, hvad der sker ud af forruden. Det nederste venstre billede viser føreren aktiviteter, mens nederste højre billede viser, hvad der sker bag bilen;



Melvin befinder sig i bymæssig bebyggelse. Der er få biler på vejen i samme vognbane som Melvin. Der er ingen modkørende i udsigt. Vejen er ret smal og længere fremme er der et sving. Melvin kører med en hånd på rattet.



Længere fremme tager Melvin mobiltelefonen frem. På venstre side er der et supermarked, hvor der er parkeret biler foran. Til højre side er der en cykelsti.



Mens Melvin taster på mobiltelefonen, holder han på rattet med en hånd og kigger ud af vinduerne.



Lidt senere bøjer han hovedet og kigger ned ad, mens han fortsat bevæger sig fremad. Der er huse, sideveje og cykelsti i højre side af vejen.



Vejen er nu ensrettet, og der er en enkelt bil foran og bag Melvin. Han bruger begge hænder til at taste på mobiltelefonen, mens han bruger sine knæ til at styre rattet med.



Vejen gør et sving. Melvin kigger op og tager fat på rattet med en hånd for at dreje. I modsatte side af vejen er der en cyklist, og der er både biler foran og bagved Melvin.



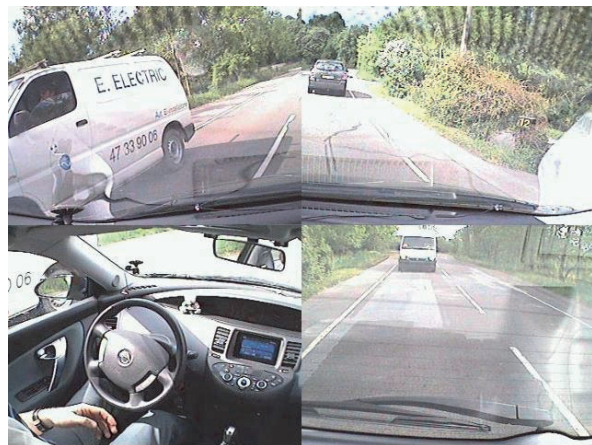
Derefter slipper vin igen rattet og bruger begge hænder til at taste på telefonen med, mens han styrer rattet med knæene. Der er stadig andre biler på vejen og han er lige kørt forbi en modkørende cyklist.



Melvin tager indimellem fat i rattet med den ene hånd, mens han taster på telefonen. Det gør han fx her, hvor der kører en bus i den modsatte vognbane.



Lidt efter slipper Melvin igen rattet og bruger begge hænder til at taste med. På dette tidspunkt er der biler i begge vognbaner og vejen svinger lidt længere fremme.



Da Melvin er færdig med at skrive tekstbeskeder, ligger han telefonen og vender sig for at tage sin GPS. Han styrer stadig rattet med knæene. Der er fortsat biler i begge vognbaner.



Mens Melvin kører, sætter han sin GPS til.



Derefter taster han adressen ind på sin destination. Han læner sig tilbage i sædet og kører videre med en hånd på rattet og en på gearstangen.

Melvin beskriver og begrundet sine handlinger således;

”Melvin: Jeg sidder og sms’er. Så er man en meget dygtig bilist, når man kan overskue det, når man kører i relativt tæt trafik. Interviewer: Føler du, at du har overblik over det? Melvin: 100 pct.! Ellers ville jeg ikke gøre det... Du kan se mit ansigt kører op og ned – det er hele tiden med ansigtet på vejen lige for at tjekke. Så det er nærmest med blindskrift... Interviewer: Noget af det jeg kiggede på, da jeg så det her klip – prøv lige at se – det er, hvordan du bruger dine hænder. Melvin: Det, jeg gjorde der, det var lige at skrue ned for radioen, der er integreret i rattet. Så styrer jeg lige lidt med knæene. Det er fordelen ved at køre meget bil, man bliver glimrende til at styre med knæene – ikke at det er forsvarligt, for du kan ikke lave en hurtig drejning. Det kan ikke lade sig gøre, men... hvis man lige skal... det er ikke fordi, jeg ikke har hænderne på rattet. Der er nogle gange, hvor jeg lige har hænderne væk, men jeg har styring på rattet. Det er ikke sådan, at jeg kører uden at have styring på rattet.” (Bilag 12:13-15,18).

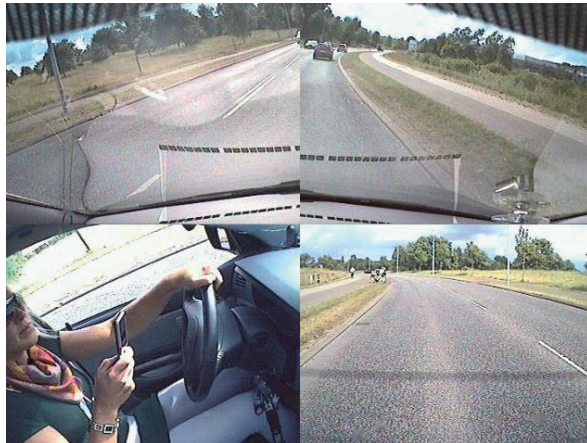
Selvom Melvin betragter stedet som et socialt sted, hvor der er andre mennesker, man må tage hensyn til, opfatter han det som forholdsvist uproblematisk at styre rattet med knæene og skrive tekstbeskeder. Det bemærkelsesværdige er, at selvom Melvin med sin generaliserede bevidsthed opfatter det som uforsvarligt at styre med knæene, da det begrænser ens muligheder for at reagere på uforudsete hændelser i praksis, så oplever Melvin det i praksis ikke som noget problem, hvilket kan være betinget af, at han ikke forventer det uforudsigelige, men har stor tillid til, at situationen udspiller sig som forventet. Denne begrundelse for at skrive tekstbeskeder under kørslen ligner til forveksling begrundelserne for håndholdt mobiltelefoni, som jeg præsenterede i det foregående afsnit om fysisk tilstedeværelse og mentalt fravær i fysisk rum. Men til forskel fra bilisterne, der taler om at være kropsligt til stede, og mentalt fraværende i det geografiske rum, har Melvin en oplevelse af at være fuldt opmærksom på trafikken, selvom han skriver tekstbeskeder. I sin hypermobile tilstand oplever han således at kunne dele sin opmærksomhed i flere rum på en gang. Og da Melvin ikke i praksis oplever, at der er nogen risiko for færdselsuheld forbundet med denne hypermobilitet, efterlever han ikke retsnormen.

Tidsbegrænsning som livsvilkår

En fjerde type begrundelse for at anvende håndholdt mobiltelefon under kørsel er, at man lige så godt kan anvende tiden til noget, når man kører bil. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Marie på 18 år, som også har deltaget i kameraobservation. Marie begrundet sine handlinger i forhold til følgende situation;



Marie kører på en vej i Region Hovedstaden. Der er tale om bymæssig bebyggelse. Til den ene side er der en stor hvid bygning. Til den anden side er der træer og en græsmark. Foran hende kører en enkelt bil. Der er ingen modkørende.



Marie tager fat i sin mobiltelefon med højre hånd og taster med en finger, mens hun har den anden hånd på rattet. Der er biler i begge vognbaner og cykelstier til begge sider. Ved siden af vejen er der træer, buske og græs.



På et tidspunkt er der en sidevej til højre, som en bilist svinger nedad. Marie fortsætter med at taste på mobiltelefonen.



En færdselstavle viser, at der forude er en rundkørsel. På vejen er der modkørende, såvel som medkørende biler.



Marie holder en kort pause med at taste på mobiltelefonen, da hun kører ind i rundkørslen, men vedbliver med at holde den i sin venstre hånd. Der er biler både foran og bag hende.



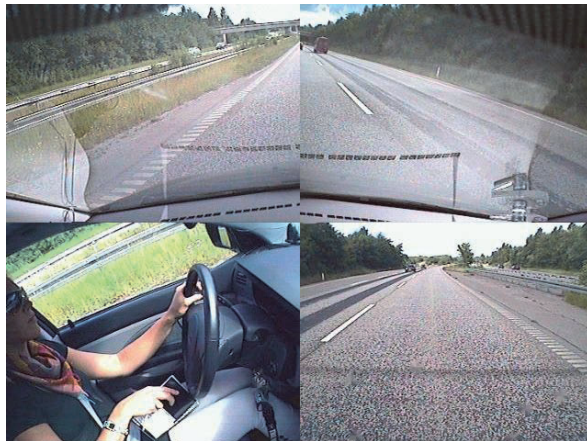
Efter Marie har passeret rundkørslen, tager hun telefonen frem igen. Vejen er lige, og der er trafik i begge vognbaner. Til siderne er der træer og buske.



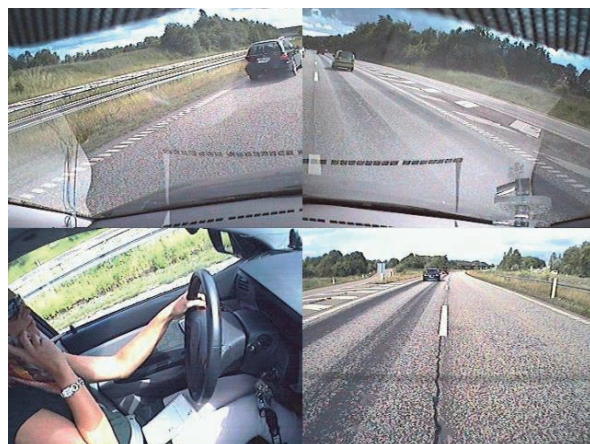
Lidt efter tager Marie en kalender frem. Hun holder kalenderen med den ene hånd på rattet, og i den anden hånd holder hun telefonen. Hun kører med en hånd på kalenderen på rattet og taster et nummer ind på mobiltelefonen med den anden hånd.



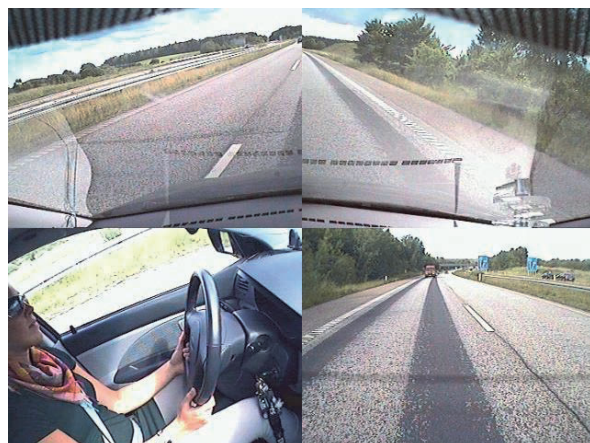
Derefter sætter hun telefonen fast mellem øre og skulder. I den forbindelse holder hun begge hænder på rattet.



Marie lukker derefter kalenderen og placerer den ved siden af sig på sædet.



Det næste, der sker, er at Marie kører ud på motorvejen. Hun tager fat i telefonen med den ene hånd, mens hun holder den anden hånd på rattet. Hun trækker ud i venstre spor for at overhale.



Efter endt overhaling har Marie lagt telefonen fra sig og holder begge hænder på rattet.

Da Marie ser situationen, begrundet hun sin hypermobilitet således;

”Når man kører bil, så tænker man: Jeg skal nå det, det og det, og jeg skal faktisk også have fat i dem, dem og dem. Så ved jeg ikke, om jeg også skulle til træning og så lige sige noget til en eller anden. Når man alligevel bare sidder de der 25 min. inde i bilen, så kan jeg jo ligeså godt lave noget samtidigt, så jeg ikke skal bruge tid på det, når jeg kommer hjem... Hvis jeg har en aftale med en veninde eller et eller andet, hvor man bare sms'er lidt frem og tilbage, som man gør, så gør jeg det lige.” (Bilag 11:10-11).

Ligesom Melvin har Marie en oplevelse af at have styr på situationen, for som hun selv siger: ”Ellers ville jeg ikke have gjort det.” Hun fortæller, at hun stadig holder øje med trafikken, selvom hun skriver sms'er, fordi hun ser mere ud af forruden, end hun ser på telefonen. Hun skal med egne ord ”bare trykke på den” (Bilag 11:11). Da hun har en oplevelse af, at kunne håndtere hypermobiliteten på en kontrolleret og sikker måde,

skaber det muligheder for, at hun kan anvende og udnytte tiden effektivt under kørsel. Dette kan ses i lyset af den dominerende symbolik, der knytter sig til tid i en accelererende kultur. Ifølge Rosa (2003:9) kommer den kulturelle acceleration til udtryk på forskellige måder; subjektivt ved, at tid betragtes som en knap ressource, at tiden går for hurtigt, og at man har følelsen af at måtte skynde sig for at følge med. Objektivt ved, at man bruger mindre tid på en faktisk handling, hvilket man blandt andet kan se ved, at der er en tendens til at komprimere den tid, der anvendes på konkrete handlinger ved fx at multitaske, reducere sine pauser, gøre flere ting på en gang se fjernsyn, spise, ringe osv. (Rosa 2003:9). Det at være hypermobil kan netop betragtes som en måde at komprimere den tid, der anvendes på konkrete handlinger. Det er en form for multitasking, hvor man samtidig bevæger sig geografisk og virtuelt i tid og rum og derved kan spare tiden, hvilke betragtes som en knap ressource. Konkret kommer det til udtryk i Maries betragtninger om, at hun ligeså godt kan anvende tiden, mens hun sidder bag rattet, da hun så er fri for at bruge tid på det, når hun kommer hjem. Også andre bilister anvender hypermobiliteten som et redskab til tidskomprimering (fx bilag 26:2). Eksempelvis siger Irene:

”Jeg synes jo, at jeg har god tid, når jeg sidder i bilen, så kan jeg godt lige skrive til den og den og få en aftale med ungerne om, hvem der gør hvad, så det er ikke sådan at jeg sidder og skriver lange historier, men sådan lige nogle aftaler.” (Bilag 18:8).

Her er det bemærkelsesværdigt, at Irene taler om at have god tid i bilen – en tid, som hun så kan udnytte til noget andet. Det kunne tyde på, at tid ikke kun opleves som presset, men at bilister kan finde tidslommer i deres hverdag, hvor de oplever at have god tid. Tidslommer, som så kan fyldes med andre aktiviteter, der gør det muligt at komprimere tiden, som i andre situationer ellers ville være endnu mere presset. Dette kommer blandt andet til udtryk ved, at Irene taler om, at det ellers: ” bliver lidt spild af al den tid, jeg sidder bilen.” (Bilag 18:8). I den forstand kan de hverdagslige praksisser betragtes som et puslespil af tidsoplevelser, som sociale aktører søger at håndtere på en sådan måde, at den samlede tidssanvendelse bliver så effektiv og komprimeret som mulig.

Håndterbar risikobetonet aktivitet

Selvom både Marie og Irene er hypermobile i trafikken, opfatter de det begge som risikobetonet aktivitet. Hos Marie kommer det til udtryk ved, at hun siger, at det ikke er godt, at hun sidder med kalender og mobiltelefon, når hun kører bil, fordi det med hendes egne ord: ”... er farligt” (Bilag 11:10). Hos Irene kommer det til udtryk, da hun siger: ”Jeg synes faktisk ikke, at det er i orden, også fordi jeg selv har prøvet, at når man

lige kiggede op, så var man lige kommet ud til midterstriben, eller der er pludseligt kommet en op i nakken på én, som man ikke har set.” (Bilag 18:8). Begge giver udtryk for, at det er uacceptabelt ikke at efterleve retsnormen, men i praksis spiller den abstrakte fortælling om risikobetonet hypermobilitet ingen rolle, da bilisternes har en oplevelse af kontrol i de situationer, hvor de anvender mobiltelefonen. Dette kan ses som udtryk for, at de i praksis ikke oplever deres egen hypermobilitet som farlig. For Maries vedkommende gør det sig gældende, at hun oplever at kunne overskue situationen, fordi hun holder øje med trafikken ved at kigge mere ud af forruden end på mobiltelefonen, når hun skriver tekstbeskeder (Bilag 11: 11). Irene har til forskel fra Marie erfaringer med, at hendes egen hypermobilitet i nogle situationer har været risikobetonet, men i praksis forholder hun sig alligevel pragmatisk til konsekvenserne, i det hun siger, at: ”... hvis jeg synes, at jeg har overblik over trafikken, og der ikke er ret meget trafik, hvis jeg kører, hvor der ikke er mange modkørende, hvor der er det der flow, så kan jeg godt finde på det.” (Bilag 18:8). Når Irene i praksis tager stilling til, om hun kan håndtere hypermobiliteten på en risikofri måde, bliver det et spørgsmål om, hvordan hun fortolker rammerne i konkrete situationer. Om end hun har erfaringer med, at hendes hypermobilitet har resulteret i risikobetonede situationer, så vedbliver hun med at være hypermobil, men kun i situationer, hvor hun har en følelse af overblik (kontrol) over situationen, at trafikken er begrænset, eller at hun befinder sig i et stabilt flow, hvor hun har en forventning om, at der ikke sker noget uforudset, som hun må tage højde for. Der synes i begge tilfælde at være forskel på bilisternes refleksive *opfattelse* af situationen og deres kropsliggjorte *oplevelse* i situationen. I den refleksive opfattelse af situationen forholder de sig til den pragmatisk moralske forestilling om, hvad der betragtes som risikobetonet at gøre bag rattet. Men denne rammefortolkning konstituerer ikke bilisternes handling i praksis, da de oplever den faktiske handling som kontrolleret og sikker.

Øjnene, der ser

I Irene's begrundelse for hypermobilitet lægger hun vægt på, at hun kun tillader sig at være hypermobil, når hendes fortolkning af rammerne i konkrete situationer tillader det. Når hun har en oplevelse af, at trafikken er begrænset eller der ingen trafik er, kan hun tillade sig at agere anderledes, end hvis det havde været en social situation. Dog er der, når Irene taler om flowet i trafikken, godt nok tale om en social situation, men det er en situation, hvor hun har en oplevelse af at kunne koble fra og blot følge trafikstrømmen, uden at skulle tage refleksivt stilling til sit handlingsvalg, hvilket giver hende en oplevelse af at kunne flytte sin opmærksomhed til det virtuelle rum. Sådanne begrundelser bringes ikke

kun i spil, når det gælder det at skrive tekstbeskeder under kørsel, men også i forhold til bilisters begrundelser for anvendelsen af håndholdt mobiltelefon (se bilag 7:13, bilag 13:9, bilag 21:41-43, bilag 22:9, bilag 27:9, bilag 29:10 og bilag 30:18). Beskrivelsen af det mennesketomme rum er således en fortolkning, der bringes i spil i pragmatiske moralbegrundelser for at kunne håndtere ulovlig hypermobilitet i automobil praksis - uanset, hvilken konkret form hypermobiliteten har. I den forbindelse er det ligeledes interessant, at de rammefortolkninger, der gør det tilladeligt at overtræde færdselsreglen og anvende den håndholdte mobiltelefon, til forveksling ligner de rammefortolkninger, som bilisterne anvender i forholdt til deres hastighedspraksis, som jeg præsenterede i det foregående analysekapitel. Fortællingerne om den begrænsede trafik, om det stabile flow bliver således nogle rammefortolkninger, der i forskellige typer af situationer kan bringes i spil på en sådan måde, at bilisterne kan overtræde retsnormer ud fra pragmatiske vurderinger af risikoen for færdselsuheld.

Om end der synes at eksistere nogle gængse rammefortolkninger i den automobile praksis, er der i praksis forskel på, hvornår bilisterne bringer disse rammefortolkninger i spil i konkrete situationer. Bilisterne er ikke nødvendigvis enige om, hvordan en situation bør defineres. En situation, som en bilist opfatter som et socialt sted med megen trafik, hvor man ikke kan anvende håndholdt mobiltelefon på en sikker måde, kan en anden bilist opfatte som en situation, hvor det er uproblematisk og risikofrit at anvende håndholdt mobiltelefon. De situationelle fortolknings flertydighed i praksis kommer til udtryk i forhold til den konkrete situation, hvor Marie anvender håndholdt mobiltelefon. Denne situation har jeg anvendt i interviewene med de 20 bilister, som ikke selv har deltaget i kameraobservationer, og der viser sig at være stor forskel på, hvordan bilisterne fortolker rammerne i den konkrete situation. Reaktionen spænder vidt fra dyb foragt til fuld forståelse og accept af Maries måde at håndtere brugen af mobiltelefon under kørslen. Nogen afviser helt at skrive tekstbeskeder bag rattet, da det under alle omstændigheder opfattes som risikobetonet aktivitet (se fx bilag 2:5, bilag 14:7-8, bilag 24:17, bilag 26:14 og bilag 28:15). Andre forholder sig mere situationelt til at skrive tekstbeskeder under kørsel. En af dem er Andreas på 21 år, der indimellem skriver tekstbeskeder, men kun hvis det er noget vigtigt, da man efter hans mening ikke kan holde øje med vejen imens (Bilag 29:9). I den konkrete situation kunne Andreas selv finde på at skrive tekstbeskeder, hvilket han begrundet således;

" Andreas: Det kommer an på, hvor mange biler der er – hvor meget trafik der er, og hvor tæt man ligger og kører. Interviewer: Ville du også gøre det i denne her situation? Andreas: Ja, for lige nu er der faktisk ingen biler. Hvorimod hvis jeg kører inde i

København, så ville jeg ikke gøre det, for der er jo altid proppet med biler." (Bilag 29:9).

Når Andreas fortolker den konkrete situation, er det som en form for mennesketomt rum, hvor der ikke er nogen, som man må tage hensyn til. Selvom Andreas har en opfattelse af, at man ikke kan holde øje med vejen, når man skriver tekstbeskeder, opfatter han det således ikke som et problem i den konkrete situation, da han fortolker rammerne på en sådan måde, at der ikke er andre biler. Som med rammefortolkningerne, der anvendes i forhold til hastighedspraksis, kan det ses som udtryk for, at risikoen for, at der kan ske et færdselsuheld, ekskluderes, når bilisterne har en opfattelse af at være alene på vejen.

Situationen kan dog også forstås diametralt modsat. Som beskrevet i det ovenstående afsnit er Irene en af de bilister, der kan finde på at skrive tekstbeskeder i situationer, hvor der er begrænset trafik, men i den konkrete situation, hvor Marie skriver tekstbeskeder, fortolker Irene rammerne således, at der er for meget trafik til, at hun ville skrive tekstbeskeder (Bilag 18:7). Det bemærkelsesværdige her er, at Irene og Andreas betragter den samme situation, men de fortolker rammerne vidt forskelligt. Irene fortolker situation som "tæt trafik – risiko ved reduktion af opmærksomhed - hensyn til andre nødvendigt". Andreas fortolker situationen som "ingen biler – ingen risiko – ingen hensyn påkrævet". Om end de begge kan finde på at skrive tekstbeskeder i situationer med begrænset trafik, er der i praksis stor forskel på, hvornår disse rammefortolkninger anvendes som begrundelse for egen handlingsstrategi. Det er paradoksalt. I en diskussion om, hvornår det ud fra pragmatiske moralbegrundelser kunne være tilladeligt at overtræde retsnormen, der regulerer mobiltelefoni i praksis vil de to kunne blive enige om, at det ikke er så risikobetonet, når trafikken er begrænset, men i praksis er der himmelvid forskel på de situationer, hvor de bringer sådanne rammefortolkninger i spil. Under den tilsyneladende konsensus om rammefortolkninger, er der således en variation i automobil praksis, som ikke ville være kommet til syne uden de billedlige illustrationer af konkrete situationer.

Hypermobilitetens (il)legitimitet

Selvom bilisterne anvender nogle af de samme rammefortolkninger i begrundelser for, henholdsvis at tale i håndholdt mobiltelefon og skrive tekstbeskeder under kørslen, og begge former for hypermobilitet er ulovlig, så eksisterer der i praksis forskellige pragmatiske moralopfattelser af risikoen for færdselsuheld ved de forskellige former for hypermobilitet. Der er bilister, som kan finde på at tale i håndholdt mobiltelefon under kørsel, men som under ingen omstændigheder kunne finde på at skrive

tekstbeskeder under kørslen, hvilket typisk begrundes med, at man som bilist bliver ukoncentreret, eller at det er uforsvarligt og farligt, fordi man fjerner øjnene fra vejen og retter sit blik på telefonen (se bilag 2:5, bilag 14:7-8, bilag 24:17 bilag 26:14 og bilag 28:15). Det kommer eksempelvis til udtryk hos Agnete på 35 år, der begrundes det således;

"Agnete: ... Jeg kunne aldrig finde på at sidde og sms'e. Jeg ved godt, at det er vores mentalitet og måde at kommunikere på i dag, men jeg mener, at det er forkert at gøre. Interviewer: Hvad er det der gør, at du synes, at det er forkert? Agnete: Jamen, det er, at man fjerner fokus fra vejen. Det synes jeg simpelthen, at man gør. Du mister, hvad der kan ske. Se bare med et kort – jamen, kører der en ud foran dig – du kan ikke reagere. Der er ikke noget at gøre. Du har ingen reaktionstid. (Bilag 26:13-14).

I Agnetes begrundelser for, at det er uacceptabelt at skrive tekstbeskeder under kørsel lægger hun vægt på, at det er en risikobetonet aktivitet, som øger risikoen for færdselsuheld markant. Derfor afholder hun sig selv fra det og har en opfattelse af, at andre også bør gøre det. I den praktiske såvel som generaliserede retsbevidsthed fremstår det således som nødvendigt at undlade at inkludere sig på en sådan form for lovstridig hypermobilitet praksis. Men blot fordi nogle bilister tager afstand fra det at skrive tekstbeskeder under kørsel, hvilket kan betragtes som en form for hypermobilitet i praksis, betyder det ikke, at bilisterne tager afstand fra alle former for lovstridig hypermobilitet. Det kommer konkret til udtryk hos Agnete, der helt afviser at skrive tekstbeskeder under kørsel, men selv anvender håndholdt mobiltelefon til samtaler. Selv om hun giver udtryk for, at også denne form for hypermobilitet fjerner noget opmærksomhed fra kørslen, opfatter hun det ikke som lige så problematisk som det at skrive tekstbeskeder (Bilag 26:14). En sådan pragmatisk skelnen mellem risikoen ved forskellige former for lovstridig hypermobilitet, kommer også til udtryk hos andre bilister. Eksempelvis begrundes Amanda på 45 år sin hypermobile praksis således;

"Jeg kunne simpelthen ikke finde på at sidde og sms'e og sådan noget, når jeg kører bil. Jeg kunne godt finde på sådan noget med, at hvis den ringer, så tager jeg den og siger, at jeg kører, men slet ikke sidde og sms'e, for man er noget mere ukoncentreret, end når man taler. Det er min umiddelbare vurdering, og jeg ved ikke, om det er rigtigt, men jeg vil sige, at det er ligesom bare at tale med en, der sidder ved siden af. Men at skulle sidde og holde øje med, om man har stavet det, man skal stave til – det holder ikke!"(Bilag 28:15)

Ligesom Agnete har Amanda en opfattelse af, at der er mere risikobetonet at skrive tekstbeskeder under kørslen end at tale i den håndholdte mobiltelefon. I den forbindelse spiller den pragmatiske vurdering af konsekvenserne ved lovstridig hypermobilitet en væsentlig rolle for bilister-

nes valg af handlingsstrategi. I og med at det ikke opfattes som særligt risikobetonet at samtale i håndholdt mobiltelefon, bliver det moralsk set en acceptabel og praktiserbar handling – også selvom det retligt set er ulovligt. Dette understøttes i Amandas begrundelse for at tale i håndholdt mobiltelefon, hvor hun beskriver mobiltelefonsamtalen som værende sammenlignelig med en samtale med passagerer i bilen. Det er ikke ulovligt at samtale med passagerer i bilen og ved at sammenligne det at tale i håndholdt mobiltelefon med samtaler med passagerer, fremstår den lovstridige handling i færdselssikkerhedsmæssig forstand som en uproblematisk og forholdsvis risikofri aktivitet.

Bilisterne skelner imidlertid ikke kun mellem det at skrive tekstbeskeder og samtale i håndholdt mobiltelefon, men også mellem det at ringe op og besvare indkommende opkald. I Amandas beskrivelse af sin egen handlingsstrategi lægger hun vægt på, at hun kan finde på at tage mobiltelefonen, hvis den ringer, hvilket ikke nødvendigvis er ensbetydende med, at hun selv ville ringe op i en lignende situation. Denne skelnen mellem at ringe op og besvare opkald afspejler sig ligeledes i kvantitative forskelle, som den europæiske undersøgelse SARTRE fra 2004 illustrerer. I undersøgelsen sættes der fokus på bilisters holdninger og adfærd i trafikken i forhold til mere eller mindre risikobetonede aktiviteter i objektiv forstand. Det primære fokus er holdninger og adfærd i forhold til spiritus, hastighed og selebrug, men der er også inkluderet enkelte spørgsmål om anvendelse af mobiltelefon under kørsel. Den nedenstående tabel er udarbejdet på baggrund af tallene fra SARTRE (Martín og Lorga 2004:142-143) og viser aldersfordelingerne i forhold til henholdsvis at besvare og initiere opkald under kørsel.

Tabel 3: Mobilvaner bag rattet

Alder\Mobilvaner	Besvarer opkald	Ringer op
18-24 år	60	43
25-39 år	46	35
40-54 år	34	24
55+	14	9

Tabellen viser, at selvom der er en større andel af yngre end ældre bilister, som besvarer opkald, så er andelen af bilister indenfor de enkelte aldersgrupper, som besvarer opkald, større end andelen, der kan finde på selv at initiere en mobiltelefonsamtale under kørsel. Det må dog bemærkes, at der i denne undersøgelse ikke skelnes mellem håndholdt og håndfri mobiltelefoni, men blot refereres til mobiltelefoni i bred forstand.

Undersøgelsen siger således ikke noget om, om bilisternes mobilbrug er lovlig eller ulovlig. Når bilisterne i min undersøgelse forholder sig til og begrundet forskellen mellem det at besvare og initiere opkald, er det dog kun i forhold til anvendelse af håndholdt mobiltelefoni, som i retlig forstand er en ulovlig aktivitet.

En måde at begrunde denne forskel på er, at det kræver mere opmærksomhed at ringe op end at besvare et opkald. Eksempelvis begrundet Gorm det således: "Når du ringer op, er der ni taster, så der har du koncentrationen langt mere væk fra trafikken." (Bilag 21:42). Da Gorm har en opfattelse af, at det kræver mere opmærksomhed at ringe op end at besvare opkald under kørslen, vælger Gorm helt at lade være med at ringe op selv. Implicit ligger der en pragmatisk moralsk vurdering af konsekvenserne i form af de risici, der kan opstå ved at fjerne opmærksomheden i trafikken. Da det ikke opfattes som ligeså risikobetonet at besvare opkald på håndholdt mobiltelefon, tillader Gorm sig at gøre det i praksis, selvom han er meget bevidst om, at det er ulovligt.

En anden måde at begrunde forskellen mellem at besvare og initiere opkald er, at det kan opleves som uden for ens egen kontrol, når andre ringer til én, mens man kører. Søren beskriver det således:

"Når jeg selv ringer, så bestemmer jeg selv, hvornår jeg ringer. Når andre ringer, ja, så bestemmer jeg jo egentligt også selv, om jeg vil tage den, eller lade den ringe, men... man har mere kontrol over, når man selv ringer. Det her kan sagtens vente, til jeg når frem. Når andre ringer, så er det nemt bare at tage den. Forskellen er nok også den, at det er ulovligt, så når man selv ringer op, så gør man det bevidst. Men når andre ringer, så er det selvfølgelig også bevidst at tage den, men man er ikke selv skyld i det, for det var jo ikke mig, der ringede op." (Bilag 7:14).

Det bemærkelsesværdige her er, at Søren er meget bevidst om, at det er ulovligt at tale i håndholdt mobiltelefon, uanset om det er ham selv eller andre, der initierer opkaldet, men alligevel har han en opfattelse af, at der er forskel på skyldsspørgsmålet i den forstand, at når han selv ringer op, betragter han det som en bevidst overtrædelse af retsnormen, der ikke kan legitimeres eller neutraliseres på nogen måde, mens besvarelse af opkald kan neutraliseres, da det opfattes som værende uden for hans kontrol. Dette kan ses som udtryk for, at de muligheder som den virtuelle struktur kan skabe forventninger om, at man skal være tilgængelig for virtuel kommunikation. Når mobiltelefonen ringer, kan det således opleves som en nødvendighed at tage den – også selv om den er håndfri og man befinder sig i bilen, hvor det er en ulovlig aktivitet. Selvom Søren betragter sig selv som mindre skyldig, når han besvarer opkald med håndholdt mobiltelefon, så er denne form for hypermobilitet under alle omstændigheder ulovlig, og Søren risikerer sanktioner for sin lovstridige

handling. Den entydighed, der eksisterer i den retlige definition af lovlig og ulovlig mobiltelefoni under kørsel er klokkeklar. Som bilist må man slet ikke anvende håndholdt mobiltelefon. Men som jeg har illustreret i afsnittet er der i den automobile praksis forskellige situationelle fortolkninger af forbuddet mod håndholdt mobiltelefoni, hvor risikoen for færdselsuheld, der opleves som værende forbundet med de forskellige former for anvendelse af håndholdt mobiltelefoni, spiller en væsentlig rolle for bilisternes valg af handlingsstrategi i praksis. Bilisterne er ikke nødvendigvis enige om de konsekvensetiske moralbegrundelser, hvilket betyder, at der i praksis eksisterer en mangfoldighed af forskellige hypermobile handlingsstrategier. I disse tilfælde har retsnormen vanskeligt ved at konstituere handling i praksis.

Den håndfri installation

Der er dog også tilfælde udover den retromobile strategi, hvor retsnormen kan konstituere bilisters handlingsstrategi såvel som faktisk handling i praksis, hvilket typisk begrundes med, at det er forbundet med risiko for færdselsuheld eller sanktioner at tale i håndholdt mobiltelefon. Eksempelvis begrunder Yvonne sin efterlevelse af retsnormen således;

"Der skal ingenting til, og så er du kørt over i den modsatte bane. Hvis du kører, og du kigger ned, om du har ramt den rigtige tast, så kigger du ned, og så drejer du automatisk på rattet, og så rammer du uskyldige mennesker."(Bilag 20:8)

Når Yvonne begrunder sin efterlevelse af retsnormen, er det med henvisning til konsekvensetiske vurderinger af risikoen for færdselsuheld, der kan opstå ved at anvende håndholdt mobiltelefon under kørsel. Lignende pragmatiske vurderinger kommer til udtryk hos Viggo, som siger, at han benytter den håndfri installation, fordi det er til gavn for hans egen og andres sikkerhed på vejen. Han vil meget gerne undgå færdselsuheld. Og da det er ulovligt at anvende håndholdt mobiltelefon, anvender han håndfri installation (Bilag 2:5). I disse tilfælde falder de pragmatiske moralbegrundelser ud til retsnormens fordel, da bilisterne har en opfattelse af, at det er risikobetonet at anvende den håndholdte mobiltelefon og derfor vælger at efterleve retsnormen i praksis. I den forbindelse bliver retsnormen om brug af håndfri installation opfattet som garant for en egen og andres færdselssikkerhed på vejen.

En anden form for begrundelse for at efterleve retsnormen er, at man risikerer sanktioner, hvis man ikke efterlever retsnormen. En sådan type begrundelse kommer eksempelvis til udtryk hos Ingeborg, der begrunder det således;

"Ingeborg: For det første er det ulovligt. Man må jo ikke. Og jeg vil da hellere tage det headset på, end at få en bøde på 2000 kr. eller jeg ved ikke hvad for at tale i mobil. Interviewer: Er det simpelthen fordi, at det er ulovligt? Ja, det gør man ikke... Og man er mere fri (med headset)." (Bilag 19:11).

Ingeborg er meget bevidst om retsnormens faktiske indhold og ønsker ikke at blive sanktioneret for at gøre noget ulovligt. Samtidig har Ingeborg en oplevelse af at være mere fri bag rattet, når hun anvender håndfri installation. Det er bemærkelsesværdigt, at den lovpligtige håndfri installation, som egentligt er en institutionel og teknologiske begrænsning af hendes handlefrihed, opfattes som frisættende, hvilket er betinget af, at Ingeborg oplever at begrænsningen frigør kapacitet til større bevægelsesfrihed bag rattet. De frisættende begrænsninger af hypermobiliteten giver hende med andre ord en oplevelse af at være mere sikker i trafikken, hvilket betyder, at retsnormen kan konstituere hendes måde at være hypermobil på i praksis.

Retsnormens legitimitet i en pragmatisk praksis

I de foregående afsnit er det blevet tydeligt, at forbuddet mod håndholdt mobiltelefoni i bilisternes praktiske retsbevidsthed er indlejret i form af pragmatiske moralbegrundelser, og at bilisterne kun efterlever retsnormen i det omfang, at de oplever, at der er konsekvenser ved at lade være. Spørgsmålet er, hvad det betyder for forbuddets legitimitet i praksis.

Når retsnormen er indlejret i den generaliserede retsbevidsthed som pragmatiske moralbegrundelser er legitimiteten betinget af, at retsnormen fremstår som garant for at mindske risikoen for færdselsuheld eller at risikoen for at blive sanktioneret for overtrædelse af retsnormen opfattes som overhængende. Men selv om retsnormen i den generaliserede retsbevidsthed kan opfattes som legitim, er det ikke ensbetydende med, at retsnormen efterlevs i praksis. Det er eksempelvis tilfældet med Marie (Bilag 11:10) og Irene (Bilag 18:8), der begge opfatter retsnormen som legitim på baggrund af pragmatiske moralbegrundelser, men i praksis ikke efterlever retsnormen når de fortolker materielle og sociokulturelle rammer på en sådan måde, at det ikke opleves som risikobetonet at anvende håndholdt mobiltelefon. Det, de opfatter som hensigtsmæssige kollektive begrænsninger af handlingsfriheden, er således ikke begrænsninger, som de selv underlægger sig i praksis.

I andre tilfælde synes retsnormens legitimitet at være under pres, da forbuddet mod håndholdt mobiltelefoni både refererer til det at samtale og skrive tekstbeskeder på den håndholdte mobiltelefon, hvilket pragmatisk moralsk kan opfattes som forskellige former for hypermobilitet, der ikke nødvendigvis er forbundet med samme risiko for færdselsuheld. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Melvin;

"Melvin: ... sms'er - det bør man generelt ikke. Det er heller ikke noget, som jeg gør så tit. Men det bør man heller ikke. Interviewer: Hvorfor mener du ikke, at man bør det? Melvin: Det kræver en del koncentration at skrive en SMS. Nu skriver jeg så mange, at jeg ikke behøver at kigge ned hele tiden. Men når du taler i mobiltelefon, så kan man godt have fokus på vejen. Så jeg er lidt uenig med, at man ikke må tale i mobiltelefon, når man kører." (Bilag 12: 14-15)

Når Melvin forholder sig til retsnormens legitimitet, er det ud fra pragmatiske moralske vurderinger af konsekvenserne ved de former for hypermobilitet, der er omfattet af forbuddet. I og med at han ikke opfatter det som særligt risikobetonet at samtale i håndholdt mobiltelefon under kørsel, mener han ikke, at det bør være ulovligt. Til gengæld betragter han det at skrive tekstbeskeder under kørsel som risikobetonet, hvilket han beskriver som noget, *man* ikke bør gøre. Men det er ikke en kollektiv handlingsbegrænsning, som han selv indretter sig under i praksis, da han ligesom Irene og Marie har en oplevelse af i praksis at kunne håndtere det risikofrit. Men selv om retsnormen til regulering af samtale i håndholdt mobiltelefon umiddelbart fremstår som illegitim i Melvins generaliserede retsbevidsthed, ønsker han ikke nødvendigvis retsnormen ændret, hvilket han begrundet således;

"... Jeg har et lidt ambivalent forhold til det afhængigt af hvilken Melvin, man spørger. Mig personligt, så synes jeg - ja, vi skal have vores friheder... Men hvis man kigger mere nøjternt på det... det er i orden, at man ikke må tale i telefon. Dermed ikke sagt, at jeg ikke gør det selv, for det gør jeg stadig selv, selvom den kan gå på håndfri og alt mulig mærkeligt, så tager jeg stadig telefonen, når den ringer..." (Bilag 12: 14-15)

Da Melvin svarer på spørgsmålet om, hvorvidt man bør afskaffe retsnormen eller ej, skelner han mellem de pragmatiske handlingsmaksimer, der er hensigtsmæssige for ham selv, som han kan stå inde for og oplever at kunne administrere på sikker vis, og på den anden side de handlingsregler, der bør være gældende for alle i den automobile praksis. De institutionelle begrænsninger, hvilke han betragter som den mest konstruktive regulering af alles individuelle interesser, er ikke de samme begrænsninger, som han selv underlægger sig i praksis. Melvin siger, at svaret afhænger af hvilken Melvin, som jeg stiller spørgsmålet til. I den forbindelse skelner han mellem forskellige roller; i den ene optræder han som privatpersonen Melvin, der i praksis ikke efterlever retsnormen, så længe han oplever, at han ikke er til risiko eller gene for andre i den automobile praksis ved at gøre det; i den anden optræder han i rollen som den ansvarlige samfundsborger, der forsøger at finde frem til de handlingsregler,

der er den mest hensigtsmæssige distribution af lige handlemuligheder i automobil praksis.

Andre bilister skelner ikke på samme måde mellem rollen som samfundsborger og privatperson, men har en opfattelse af, at de pragmatiske maksimer, som de tillader sig selv, uden problemer ville kunne anvendes som institutionelle rammer. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Sigurd, der begrundet sit ønske om at afskaffe forbuddet mod håndholdt mobiltelefoni således;

"... jeg synes på en eller anden måde, at man (i stedet) burde appellere til fornuft og sige: "Overvej nu, om det er rimeligt at tale i telefon hér." Ja, altså hvis du kører ude på en motorvej søndag morgen klokken fem, og der ikke er en sjæl, så kan jeg ikke se, hvorfor man ikke skulle måtte tale i telefon der, hvis man har lyst til det. Det kan jeg faktisk ikke forstå." (Bilag 7: 15).

I Sigurds begrundelse for at afskaffe retsnormen lægger han vægt på, at det ikke giver mening at have et totalforbud mod håndholdt mobiltelefoni, da der kan være situationer, hvor der ikke er forbundet nogen risiko med at anvende den håndholdte telefon. I den forbindelse nævner han situationer, hvor man kører på en øde vej uden tilstedeværelse af andre mennesker, som man må tage hensyn til, hvilket er en genkendelig rammefortolkning både i forhold til bilisters begrundelser for at køre stærkere end hastighedsgrænserne tillader og anvende håndholdt mobiltelefon i praksis, selvom det er ulovligt. Når rummet betragtes som mennesketomt opleves risikoen for færdselsuheld i situationen som fraværende. Ud fra sådanne pragmatiske moralbegrundelser giver totalforbuddet mod anvendelse af håndholdt mobiltelefon ikke mening og retsnormens legitimitet kommer derfor under pres.

Retsnormens legitimitet kan dog også være under pres på grund af en opfattelse af manglende dokumentation af de risici, der kan være forbundet med at anvende håndholdt mobiltelefon under kørsel, hvilket eksempelvis kommer til udtryk hos Karl;

"Statistisk er der åbenbart et problem, men jeg synes ikke helt præcist, det fremgår, hvordan man har gjort det op. Hvorfor det er farligt? Jeg hørte en politimand sige, at det var fordi, at man ved ulykker havde fundet flere mobiltelefoner ligge i bilen - men om de var i brug? Det synes jeg, at man mangler lidt oplysninger om; hvorfor det er farligt... Hvis der er nogle holdbare undersøgelser, der viser, at det er farligt, så er man nødt til at lave en regel. Det er jo det samme med alkohol. Det kan man heller ikke lade folk selv vurdere. Der har man fundet ud af, at det er farligt at køre bil, og hvis det er på samme niveau, så skal man have reglen... hvis det virkelig er så farligt, så er det jo klart, så skal man ikke gøre det. Så tror jeg bare heller ikke, at man skal gøre det med headset. Jeg tror, at der er et problem der. Jeg havde i hvert fald ikke gode erfaringer med det." (bilag 15:16).

Når Karl forholder sig til retsnormens legitimitet, baserer han sin vurdering på informationen om den viden, der ligger til grund for retsnormen. Da han mener, at oplysningerne om risikoen ved at anvende håndholdt mobiltelefon under kørsel er mangelfulde, opfatter han det som vanskeligt at vurdere retsnormens legitimitet. Karl har dog stor tillid til den rationelle videnskabs beregninger af risici, og hvis retsnormen er baseret på valide undersøgelsesresultater, der beviser, at håndholdt mobiltelefoni er forbundet med øget risiko for færdselsuheld, så anerkender Karl retsnormens legitimitet. Uanset hvordan Karl i sin generaliserede retsbevidsthed forholder sig til retsnormens legitimitet, har retsnormen under alle omstændigheder gode muligheder for at konstituere Karls handlingsstrategi i praksis, da han helst undgår at tale i mobiltelefon, fordi det i hans praktisk pragmatiske retsbevidsthed opleves som en risikobetonet aktivitet. Dog kan retsnormen alligevel ikke konstituere praksishandlingen fuldt ud, da Karl, som er praktiserende læge, kan føle sig nødsaget til at anvende håndholdt mobiltelefon i situationer, hvor hans patienter kan have akut brug for hjælp.

Mødet med ordensmagten

Ligesom i forbindelse med overskridelse af hastighedsgrænserne er de bilister, som indimellem, ofte eller altid anvender håndholdt mobiltelefon under kørsel, meget bevidste om, at deres praksis er lovstridigt. Dette bliver særdeles tydeligt i de strategier, som bilisterne anvender, når de møder politiet på deres vej. Den mest gængse strategi er at lægge mobiltelefonen kortvarigt, når bilisterne møder politiet for derefter at genoptage sit forehavende, hvilket typisk begrundes med henvisning til risikoen for sanktion eller respekt for ordensmagten. Eksempelvis siger Irene, at: "... det er da trods alt dumt at få en bøde for at tale i telefon, når man nu godt ved, at man ikke må." (Bilag 17:11). Og Agnete begrundes det således: "... det er jo bare respekt for ordensmagten." (Bilag 26:15). Selvom bilisterne typisk anvender en læg-telefonen-midlertidigt-strategi, kan der være situationer, hvor bilister trods bevidstheden om, at de vil blive sanktioneret for lovovertrædelsen, alligevel fortsætter deres lovstridige aktivitet i politiets nærvær. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Melvin, der fortæller om en situation, hvor han fortsætter sin samtale i håndholdt telefon, selvom han var bevidst om politiets tilstedeværelse i situationen;

"Jeg talte med en stor kunde, der sælger håndfri systemer, og jeg havde sagt, at jeg havde den håndfri. Så kunne jeg jo ikke bare lige sige lige et øjeblik... Så der tog jeg lige en bøde." (Bilag 12:16)

Situationen er interessant i den forstand, at Melvin er meget bevidst om, at han foretager sig en retsstridig handling, som han i politiets nærvær højst sandsynligt vil blive sanktioneret for, men at han, af hensyn til det indtryk han allerede har givet af sig selv som lovydigt menneske til kunden i den anden ende af røret, vælger at fortsætte sin aktivitet og modtage sanktionen for sin lovstridige handling. Dette kan ses som et eksempel på det Goffman i "The Presentation of Self in Everyday Life" (1959) definerer som det, man på dansk kan kalde *indtryksstyring*, hvilket er en proces, gennem hvilken sociale aktører forsøger at kontrollere det indtryk andre former af dem ved at regulere og kontrollere information i den sociale interaktion. På den ene side kan Melvin forsøge at fastholde kundens indtryk af ham som en troværdig samarbejdspartner, der efterlever retsnormen ved at tale via håndfri installation og acceptere at blive sanktioneret af politiet i situationen. På den anden side kan han vælge at afsløre sin usande påstand om anvendelsen af håndfri installation for at undgå sanktionen, men risikerer derved at tabe ansigt overfor kunden. Da han gerne vil opretholde fortællingen om sig selv som en troværdig samarbejdspartner, der efterlever retsnormen i praksis, vælger han bevidst sanktionen til.

Uanset hvilke strategier bilisterne vælger i praksis, er det under alle omstændigheder interessant, at der synes at være en stærk bevidsthed blandt bilisterne om retsnormens faktiske indhold og dertilhørende sanktioner. Det er dog ikke sanktioner, der afholder disse bilister fra at anvende håndholdt mobiltelefon under kørsel, da de ikke oplever, at der er nogen risiko for færdselsuheld forbundet med den lovstridige aktivitet. Når retsnormen ikke opleves som garant for at reducere risikoen for færdselsuheld i specifikke situationer, har den således vanskeligt ved at konstituere handling i praksis. Også selvom retsnormen i den generaliserede pragmatiske retsbevidsthed kan fremstå som en legitim handlingsbegrænsning.

Delkonklusion

Når det gælder anvendelse af håndholdt mobiltelefon under kørsel, er der tale om en form for hypermobilitet, der søges begrænset via institutionaliserede retsnormer. Der findes forskellige måder at forholde sig til denne dobbelte mobilitet i tid og rum. Jeg skelner her mellem retromobilitet og hypermobilitet. Retromobile oplever det som risikobetonet at være virtuelt og geografisk mobil samtidig og fravælger derfor fuldstændigt mobiltelefoni under kørsel. Hypermobile er både mobile i geografisk og virtuelt i tid og rum, men kan være det på forskellig måde alt efter, hvordan de oplever risikoen for færdselsuheld ved forskellige former for hypermobilitet. Som en underkategori til hypermobile skelner jeg således mel-

lem legal hypermobilitet og illegal hypermobilitet. Legal hypermobilitet kommer til udtryk ved, at bilister kun anvender håndfri installation og således efterlever retsnormen, mens illegal hypermobilitet henviser til anvendelse af håndholdt mobiltelefon, hvilket er en overtrædelse af forbuddet.

Når bilisterne i praksis forholder sig til disse forskellige former for mobilitet i tid og rum og vælger handlingsstrategi, gør de det på baggrund af pragmatiske moralbegrundelser i den praktiske retsbevidsthed. I den forbindelse er retsnormens muligheder for at konstituere handling i praksis betinget af bilistens oplevelse af risikoen for færdselsuheld ved de forskellige former for hypermobilitet. Har bilisterne en oplevelse af, at den ulovlige hypermobilitet er risikobetonet, efterlever de retsnormen i praksis. Har bilisterne derimod en oplevelse af at kunne håndtere den ulovlige hypermobilitet i praksis, efterlever de ikke retsnormen. I disse tilfælde har retsnormen vanskeligt ved at konstituere handling i praksis.

Der kan være forskellige typer af begrundelser på spil, når bilister anvender håndholdt mobiltelefon under kørsel, såsom at det er en måde at udnytte den sparsomme tid på, mens man flytter sig geografisk fra et sted til et andet, eller at bevægelsen i geografisk tid og rum er så rutineret, at man kan tillade sig at flytte sin mentale tilstedeværelse til det virtuelle rum uden at det øger risikoen for færdselsuheld. I relation hertil spiller fortolkninger af rammer i konkrete situationer en væsentlig rolle for, hvornår bilister oplever at kunne håndtere den ulovlige hypermobilitet. Her er sociokulturelle rammefortolkninger såsom mennesketomme rum en væsentlig medspiller i forhold til, hvornår det opleves som risikofrit at anvende håndholdt mobiltelefon under kørsel.

Imidlertid kan der være forskel på, hvordan bilisterne definerer rammerne i konkrete situationer, således at nogle bilister kan opfatte en konkret situation som et sted, hvor man sagtens kan anvende håndholdt mobiltelefon uden at risikere at skade andre, mens andre vil definere samme situation som et sted med megen trafik, hvor man bør undlade anvendelse af håndholdt mobiltelefoni, da der kan være risiko for færdselsuheld forbundet med det.

I praksis er det således bilisternes oplevelse af risikoen ved den lovstridige aktivitet, der spiller en afgørende rolle for, om de efterlever retsnormen i praksis eller ej. Men det er ikke ensbetydende med, at retsnormens legitimitet nødvendigvis er under pres. Bilisterne kan godt have en refleksiv opfattelse af, at det kan være forbundet med øget risiko for færdselsuheld at anvende håndholdt mobiltelefon i praksis, men i konkrete situationer oplever de det ikke nødvendigvis som risikofyldt og efterlever derfor ikke retsnormen. Om end retsnormerne er indlejret som pragmatiske moralbegrundelser i den praktiske, såvel som den generalise-

rede retsbevidsthed, så kan det resultere i forskellige former for pragmatiske maksimer i praksis. Eksempelvis kan en bilist godt have en opfattelse af, at man bør undlade håndholdt mobiltelefoni, da det øger risikoen for færdselsuheld, men i praksis overtræde retsnormen, fordi det i konkrete situationer opleves som risikofrit at gøre det.

Selvom der er en udbredt tendens i det empiriske materiale, at bilister indimellem, ofte eller altid anvender håndholdt mobiltelefon under kørsel, er de meget bevidste om, at aktiviteten er ulovlig, og er derfor opmærksomme på at undgå risikoen for sanktioner i mødet med ordensmagten, hvilket kommer til udtryk i den typiske læg-telefonen-midlertidigt-strategi. I nogle situationer kan bilister dog betragte det som mere hensigtsmæssigt at modtage bøden for den retsstridige aktivitet end at lægge telefonen.

Kapitel 7

De kulørte lamper

Når bilister agerer i den automobile praksis, må de ikke kun forholde sig til tilstedeværelsen af andre trafikanter og den fysiske udformning af vejen, men også til de signaler, der er placeret på vejen for at give information om vejens forløb og anvendelse. Et af de mest dominerende signalsystemer i dag er lysreguleringen, der med sine grønne, gule og røde lyssignaler sætter rammer for bevægelse i tid og rum. I dette kapitel ser jeg nærmere på det lysregulerede vejkryds. I den forbindelse undersøger jeg, hvordan bilisterne begrundet det at stoppe op eller køre over for rødt lys med udgangspunkt i konkrete situationer. På den måde har jeg mulighed for at indkredse mulige rammefortolkninger, der kan være på spil i automobil praksis, hvordan retsnormen er indlejret moralsk i bilisternes retsbevidsthed, og hvordan det har betydning for bilisternes handlingsstrategier og handling i praksis.

Trafiklyset – fra barndom til voksendom

Det første permanente elektriske trafiklys, der reducerede behovet for arbejdskraft til at dirigere trafikken, blev installeret i Cleveland, Ohio i 1914. Og det første system, der inkluderede røde, gule og grønne lyssignaler, som vi kender det i dag, blev introduceret i 1920. Allerede i 1931 havde det meste af USA og UK taget de automatiske lyssignaler til sig og lignende systemer blev introduceret i blandt andet Stockholm, Tokyo, Spanien og Berlin (Dant og Martin 1999). I Danmark blev det første elektriske lyssignal installeret i København i 1928. Ser man på avisernes fremstilling af dette nye fænomen, skabte det både panik og trafikkaos. Eksempelvis skrev Dagbladet Socialdemokraten, at begivenheden i dagens løb samlede så mange tusind tilskuere, at trafikken ofte brød sammen og til tider skabte panik. Avisen beskrev trafiklyset som noget moderne stads; en mekanisme, der har form som en postkasse, hvor en politimand fra sit ophøjede stade dirigerer de skiftende færdselssignaler rødt, grønt og gult (Roer og Larsen 2008). I dag virker avisens fremstilling nærmest komisk, fordi lysreguleringer er blevet en selvfølgelig del af den moderne regulering af trafikken - dog med den ændring, at lyssignalets skifte ikke længere dirigeres af en betjent på et stade, men er fuldt ud automatiseret. Ifølge Beckmann (2001:83) har trafiklysenes videnskab i dag formet hverdagslivets kørsel og har lagt sin rationalitet på bilisten som lægmand. Trafiklyset kan i den forbindelse betragtes som systemer, der søger at opnå stærk social kontrol over den mest fundamentale menne-

skelige adfærd; at bevæge sig eller ej (McShane 1999:370). Det er samtidig en form for social kontrol, der i høj grad er formaliseret i færdselsloven som institutionel ramme for handling. Rammer der i dag, til forskel fra trafiklysets barndom, er så integreret en del af den automobile praksis, at bilister ikke længere stiller spørgsmålstegn ved trafiklysets berettigelse.

Jamen, der er rødt!

At trafiklyset er blevet en integreret og selvfølgelig del af det at færdes i den automobile praksis kommer blandt andet til udtryk i informanternes måde at forholde sig til en konkret situation fra Midtjylland, hvor en bilist kører frem mod en lysregulering og holder for rødt lys. Situationen udspiller sig således;



Bilisten kører på en tosporet vej i Midtjylland. Til højre side er der to færdselstavler. En viser, at der længere fremme er et trebenet vejkryds, og en viser, at der er et lysreguleret vejkryds forude. Der er blot biler i medkørende retning.



Da bilisten når længere frem på vejen, er der kø hen imod det lysregulerede vejkryds. Og der er biler i modkørende retning.



Da bilisten kører frem mod lysreguleringen, deler vejen sig i to svingbaner, hvoraf han kører ind i venstresvingbanen. Foran ham er der en bil. Lysreguleringens lyssignal viser stadig grønt.



Da den forankørende kommer helt frem til det lysregulerede vejkryds, skifter lyssignalet til gult.



Den forankørende bilist befinder sig nu ude i det lysregulerede vejkryds, mens lyssignalet viser gult.



Da bilisten når helt frem til det lysregulerede vejkryds, er lyssignalet skiftet til rødt.



Bag bilisten befinder der sig en lastbil, som kører op og holder bag ham for rødt.

Gorm begrundet sit valg om at stoppe for rødt lyssignal således;

"Gorm: Jamen, herregud - der er jo rødt! Interviewer: Det stiller man ikke spørgsmålstegn ved eller hvad? Gorm: Så stopper man. Der er da ikke noget at diskutere. Interviewer: Det holder du meget fast på? Jeg vil sgu da ikke miste mit kørekort, fordi jeg kører over for rødt lys. Det er en helt naturlig ting." (Bilag 21:8)

Da jeg spørger Gorm, hvorfor han vælger at stoppe ved lysreguleringen her, reagerer han stærkt, da han opfatter det at stoppe for det røde lyssignal som en selvfølge. Han betragter det med andre ord som noget naturligt - noget man ikke stiller spørgsmålstegn ved. Retsnormen opfattes i den forbindelse som så integreret i den automobile praksis, at han ikke kan forestille sig at handle anderledes. Da retsnormen i den praktiske retsbevidsthed er indlejret i form af regeletiske moralbegrundelser, konstituerer retsnormen Gorms handlingsstrategi i praksis. Men det er ikke kun i den praktiske retsbevidsthed, at retsnormen er indlejret som pligteske begrundelser. Det gør sig også gældende i den generaliserede retsbevidsthed, hvilket kommer til udtryk i et andet element i Gorms begrundelse for handling, hvilket er, at *man* stopper for rødt lys. Han indskriver i den forbindelse sin egen handling i en social afstemt praksis med stabile adfærdsforventninger med henblik på at opretholde det sociale system af respekt for andre og ud fra forventningen om gensidigt hensyn.

Retsnorm eller kaos

Den regeletiske retsbevidsthed kommer til udtryk på forskellige måder i bilisternes begrundelser for handlingsstrategi. Imidlertid er det ikke altid bilisterne er i stand til at begrunde, hvorfor de holder for rødt lys. Nogle bilister konstaterer blot, at de aldrig ville køre over for rødt (fx bilag 20:7). Det gør sig eksempelvis gældende for Amanda, der begrundet sin handlingsstrategi således;

"Amanda: ... gu fanden skal man altid holde for rødt! Jeg kunne da ikke drømme om at køre ud for rødt, med mindre... nej ikke engang - hvis der kom en ambulance, ville jeg trække op i rabatten. Jeg ville aldrig køre over for rødt. Aldrig! Interviewer: Hvad er det, der gør, at du aldrig ville gøre det? Amanda: Det ville jeg bare aldrig. Aldrig!" (Bilag 28:8).

Når en bilist begrundet sin handlingsstrategi med en konstatering, kan det ses som udtryk for, at retsnormen er så indlejret i bevidstheden som en selvfølgelig og kropsliggjort automatiseret handling, at det kan være vanskeligt at begrunde regelefterlevelsen i praksis. Retsnormens selvfølgelighed i automobil praksis kan dog også komme til udtryk i mere eksplicite begrundelser for handling og handlingsstrategi (se fx bilag 5:7, bi-

lag 14:6 og bilag 24: 6). Eksempelvis begrundet Georg sin handlingsstrategi med, at: "... det siger loven jo, at man skal. Det har jeg altid lært. Det overholder man bare" (Bilag 22:5,7). Og Torben siger: "... det er jo bare så indgroet" (Bilag 4:5). I forbindelse med disse former for regeletiske moralbegrundelser, er det værd at lægge mærke til det lille ord *jo*, der udmærket illustrerer den selvfølgelighed, hvormed retsnormen spiller en rolle i praksis. Når bilister benytter det tilsyneladende uskyldige lille ord 'jo', italesætter de en forventning om, at jeg som interviewer i interview-situationen godtager deres beskrivelse af virkeligheden med samme selvfølgelighed. I det lille ord 'jo', ligger der en implicit opfattelse af fælles virkelighedsforståelse, at der kun er én rigtig fortolkning af rammerne, som vi selvfølgelig deler.

I og med at retsnormen i den praktiske, såvel som generaliserede retsbevidsthed fremstår som den eneste rigtige måde at gebærde sig på i praksis, er det at udfordre selvfølgeligheden forbundet med voldsomme konsekvenser. Det kommer til udtryk i de situationer, hvor bilister italesætter de institutionelle rammer som værende så integreret i praksis, at en tilsidesættelse heraf på den ene side ville være utænkelig, og på den anden side ville skabe kaos i praksis. Eksempelvis begrundet Agnete det således;

"... jeg er bange for alt det, der kan ske omkring mig. Jeg kan ikke se, hvis jeg bare kører frem, om der kommer nogen. Det er det samme som, at jeg har tillid til, at en tyver, det er en tyver. Jeg vender og drejer den ikke og siger: Okay er den ægte, eller er den ikke? Det må jeg indrømme. Det gør jeg ikke. Jeg har en blind tillid til, at det er korrekt. Det mener jeg også, at man skal gøre med det røde lys. Det ved jeg desværre godt, at det ikke er alle, det gør, men det bliver vi nødt til, for ellers går det galt. Det er det samme med hjåntænder. Du kører ikke bare fuldstændig ud, hvis der er hjåntænder. Hvis der er stop, så stopper man bare. De regler, mener jeg ikke, at man må bøje." (Bilag 26:9).

Når Agnete begrundet, at hun stopper for rødt lys, giver hun udtryk for, at hun har blind tillid til, at det er en meningsfuld måde at regulere trafikken på. Hun sammenligner i den forbindelse tilliden til det lysregulerede vejkryds med tilliden til penge. Får hun mønter i hånden, overvejer hun heller ikke, om de er ægte eller ej, men har en forventning om, at de er ægte og kan anvendes som gyldigt betalingsmiddel. I Giddens optik kan dette betragtes som en form for tillid til de udlejringsmekanismer, der gør sig gældende i det moderne. Ifølge Giddens finder der med reorganiseringen af tid og rum, hvor sociale relationer løftes ud af lokale interaktionskontekster, udlejringsmekanismer sted, som påvirker udviklingen af moderne sociale institutioner. Den ene mekanisme er symbolske tegn, der betegnes som udvekslingsmedier, der kan sendes videre uden

hensyntagen til de særlige karakteristika hos de individer eller grupper, der har med dem at gøre på et givent tidspunkt. Den anden mekanisme er udlejring til ekspertsystemer, der betegner de systemer af teknisk art eller faglig ekspertise, som organiserer store dele af de materielle og sociale omgivelser, vi lever i, i dag. Trafiklyset er ifølge Giddens et af de ekspertsystemer, der omgiver bilister, når de sætter sig ind i deres bil. Fælles for de symbolske tegn og ekspertsystemerne er, at de giver garantier for forventninger på tværs af udstrakt tid og rum (Giddens 1994:26-32). I praksis skelner Agnete ikke mellem penge som udtryk for symbolske tegn og det røde lys som ekspertsystemet. Hun har blot en forventning om, at hun kan have tillid til de symbolske tegn (penge) og ekspertsystemet (det lysregulerede vejkryds). Men som alle andre forventninger er hun også bevidst om, at det ikke er alle, der holder for rødt i praksis. Det betyder, at der i praksis kan opstå kritiske situationer ved, at nogen svigter forventningerne. Det er ifølge Giddens netop også det kendetegnende ved tillid – at det refererer til forventninger, der kan skuffes eller omstyrtes (Giddens 1994:33). Men forventningerne – tilliden til, at andre agerer, som de skal i praksis, består, om end bilisternes oplevelser i praksis ikke altid lever op til forventningerne. Disse forventninger kommer eksempelvis til udtryk hos Sigrid;

”Jamen, de andre trafikanter - inklusiv mig selv - stoler på, at man ikke kører overfor rødt. Der kan også komme andre, såsom cyklister og fodgængere og sådan noget. Så man regner med, at man stopper. Jo, jeg ville altid stoppe for rødt.” (Bilag 8:7)

Det interessante er, at selvom bilisterne oplever i praksis, at andre kan finde på at svigte deres forventninger, vedbliver bilisterne selv med at opretholde forventningerne ved at stoppe for rødt. De opretholder med andre ord tilliden til ekspertsystemet til trods for, at de i praksis oplever brud på forventningerne. Det kan i min optik ses som udtryk for, at tilliden til ekspertsystemet opfattes som en nødvendighed, for at kunne få de flygtige interaktioner af fremmede i høj hastighed til at fungere optimalt i en automobil praksis, hvor sammenstød kan have fatale konsekvenser i form af lemlæstelse og død. Afhængigheden af ekspertsystemernes funktionalitet og oplevelsen af nødvendigheden af at efterleve retsnormens påbud kommer blandt andet til udtryk hos Sigurd, som begrundet sit valg om at holde for rødt således;

”Jamen, hvis man ikke gør det, så bliver det jo totalt anarki. Så er der ingen grund til at have det (lyskrydset). Så er det jo bare, hvem kan dytte højest, eller hvem har den billigste bil. Så bliver det bare sådan noget radiobil. Altså – det kan jeg slet ikke forestille mig.” (Bilag 7:7).

Sigurds udtalelse kan netop ses som udtryk for oplevelsen af nødvendigheden af ekspertsystemer i trafikken og behovet for at opretholde de tilidsfulde relationer til de fremmede, som man interagerer med i den automobile praksis ved selv at efterleve retsnormen og holde for rødt. Ekspertsystemet er så integreret i sociale og kulturelle forventninger og forpligtelser, at det kan være vanskeligt for bilister at forestille sig at leve uden ekspertsystemets støtte til reguleringen af trafikken. Ideen om kaos kommer ligeledes til udtryk i andre bilisters begrundelser for at stoppe for rødt lys. Eksempelvis siger Sigrid;

”Vi kører også alle sammen i højre og venstre side. Hvis vi holder op med det, så bliver der kaos. Så derfor skal vi i så stort et omfang som muligt respektere lyset, ellers så kan trafikken slet ikke køre. Alt for mange ulykker vil ske.” (Bilag 8:11).

Når Sigrid begrundet sin strategi om at holde for rødt lys, refererer hun ikke kun til de pligtetiske forventninger, men også til de mulige konsekvenser i form af risiko for færdselsuheld, der kan opstå, hvis man ikke efterlever retsnormen. Også andre bilister begrundet deres regelefterlevelse med en blanding af regeletiske og pragmatiske moralbegrundelser (se fx bilag 2:4, bilag 15:7 og 19:5), hvilket er en form for retsbevidsthed, der konstituerer bilisternes handlingsstrategi i praksis.

Men det er imidlertid ikke ensbetydende med, at retsnormen konstituerer bilisternes faktiske handlinger. Her må knyttes en bemærkning til bilisternes hyppige anvendelse af *man* frem for *jeg* i deres moralbegrundelser. Der kan være flere forskellige måder at fortolke dette på analytisk. En fortolkning kunne være, at bilisterne agerer regeletisk i praksis således, at man og jeg smelter sammen. I en sådan forstand betragter bilisterne sig så meget som en del af kollektivet, at bilisternes individuelle handlingsstrategi ikke afviger synderligt fra det, som *man* gør i trafikken. En anden fortolkning kan være, at bilisternes begrundelser for egne handlingsstrategier ikke er udtryk for, hvordan de faktisk agerer i praksis, men at de blot forholder sig til deres opfattelse af den stærke kollektive moral, hvor det at køre over for rødt, moralsk set er fuldstændigt uacceptabelt. Den sidste fortolkning beror på, at selvom rødkørsler opfattes som fuldstændigt uacceptabelt, forekommer aktiviteten alligevel i praksis. Eksempelvis viser et forsøg med måling af rødkørsler i Århus kommune 2001-2002, hvor 2.141.278 køretøjer blev kontrolleret ved udvalgte lysregulerede vejkryds, at der blev registreret i alt 45.867 forseelser (Ágústsson et al 2007:17-19). Samtidig skønner Vejdirektoratet, at rødkørsler hvert år resulterer i 20 trafikdræbte og 500 personskader i Danmark (Trafikministeriet 2000:37). At rødkørsler er et almindeligt forekommende fænomen i praksis afspejler sig ligeledes i mit empiriske ma-

teriale, da de fleste af bilisterne selv har oplevet situationer, hvor de trods den regeletiske retsbevidsthed selv har prøvet at køre overfor rødt lys.

Fejllæsning af situationen

Når bilisterne kører over for rødt lys, begrundes det typisk med, at de har misforstået eller fejlfortolket situationens rammer. I den forbindelse kan der være forskellige fejlfortolkninger af rammer i spil.

En type begrundelse for rødkørsel er, at have fokus på et forkert lys-signal i et lysregulerede vejkryds. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Tom, der begrundes sin rødkørsel således;

"Tom: ... der er jo en lyslampe derovre, hvor jeg så registrerer, at jeg må godt køre frem for grønt, men det der egentlig var, var fordi, der var en pil her, som han må dreje til højre ved. Jeg kører ud, og så kan jeg godt registrere, der kommer en bil. Så tænker jeg i samme øjeblik: Hvorfor fanden holder han ikke tilbage? Men så da jeg kommer herud, der kunne jeg sgu godt se, at det var mig, der havde siddet og sovet lidt. Interviewer: Hvordan reagerer du i situationen? Tom: Jeg kører bare stærkt, for jeg kan se, at der er mulighed for kollision, så er det bare om at komme væk." (Bilag 5:8)

Denne beskrivelse af situationen, hvor Tom kører over for rødt lys illustrerer den selvfølgelighed, der er forbundet med at holde for rødt lys. Tom har en forventning om, at han selv kører over for grønt lys og bliver derfor i situationen meget overrasket over, at en anden bilist ikke holder tilbage som forventet. Da det går op for Tom, at han har misforstået situationen, må han træde ud af sin rutinerede og automatiserede handling og finde en kreativ måde at håndtere situationen på. Der vælger han at sætte farten op og komme væk hurtigst muligt for at undgå færdselsuheldet. I den konkrete situation lykkes det Tom at finde en kreativ måde at håndtere situationen på, som betyder at stabiliteten i interaktionen kan genoprettes uden, at det resulterer i et færdselsuheld.

I nogle situationer kan der være flere forskellige misforståelser af rammer på spil samtidig, som betyder, at bilisten definerer situationen forkert, og derfor kører over for rødt lys. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Tim, der begrundes sin oplevelse med rødkørsel i praksis således;

"Jeg lå og kørte bagved en ældre dame. Hun kørte så til højre, og jeg havde slet ikke set, at der var to lyskryds lige tæt ved hinanden – måske 50 m. Så kørte jeg over. Hende den anden kørte over, og så fulgte jeg bare efter, for jeg havde slet ikke set, at det var blevet rødt. Så kom jeg til at kigge bagud, og så var der bare rødt. Det var ikke lige så smart. Det er den eneste gang. Det var inde i Århus, og det var første gang, jeg kørte derinde." (Bilag 30:6)

For det første er der tale om en situation, hvor der er flere lysregulerede vejkryds efter hinanden, hvor bilisten er kommet til at fokusere på lys-signalet i den efterfølgende lysregulering. Det er således selve konstruktionen af de materielle og institutionelle rammer i situationen, der gør det vanskeligt for bilisten at fortolke situationen på en hensigtsmæssig måde. Rødkørsler på baggrund af sådanne misforståelser kommer ligeledes til udtryk hos andre bilister (se fx bilag 27:6-7 og bilag 29:7).

For det andet spiller det i den konkrete situation ligeledes en rolle, at Tim oplever, at bilisten foran ham også kører over for rødt lys. Dette kan ses som udtryk for, at Tim følger den forankørende frem for at orientere sig i forhold til de institutionelle rammer i situationen. Denne form for fejlfortolkning af rammer, hvor man selv kører over for rødt, fordi én eller flere andre forankørende bilister kører over for rødt, kommer også til udtryk hos andre bilister (fx bilag 4:4 eller bilag 13:7). Eksempelvis siger Mette: ”Jeg fulgte bare trafikken, og dem foran kørte over for rødt, og så gjorde jeg det også.” (Bilag 13:7). Sådanne begrundelser for rødkørsler i praksis kan ses som udtryk for, at bilisterne ikke kun orienterer sig i forhold til institutionelle rammer i situationen, men også i forhold til andres faktiske handlinger. På den måde bliver bilisten en del af den midlertidige mobile flok, der bevæger sig fremad i tid og rum. I det ligger også en yderst tillidsfuld indstilling til den fremmede interaktionspartners kompetencer og en forventning om, at den forankørende stopper for rødt lys. Denne forventning betyder, at bilisten kobler fra mentalt og blot lader sig indlemme i den kollektive handling. I praksis overrasker det imidlertid, når forventningerne svigtes, og bilisten pludselig befinder sig i en situation, hvor bilisten selv gør det utænkelige.

For det tredje spiller det i den konkrete situation, hvor Tim kører over for rødt lys, en rolle, at det for ham er et ukendt sted. Dette kan ses som udtryk for, at selvom lysreguleringen er standardiseret i sit udtryk, kan tilstedeværelsen på et fremmed sted betyde, at bilisten fortolker situationen forkert. Omvendt er det dog ikke altid en fordel at færdes et kendt sted, da nyimplementerede lysregulerede vejkryds på kendte strækninger kan være et så markant brud med de rammefortolkninger, som bilisten sædvanligvis anvender i den konkrete situation, at bilisten ikke opdager ændringen af de institutionelle rammer. Eksempelvis begrundes Irene sin oplevelse med rødkørsel med, at: ”Det er sådan et sted, jeg har kørt mange gange, og jeg har slet ikke tænkt på, at der var en lysregulering. Jeg tror måske, at den var ny.” (Bilag 18:6-7). Netop fordi retsnormens handlingspåbud i den praktiske retsbevidsthed er indlejret som en selvfølgelig måde at agere på, og strategien om at stoppe for rødt er så rutineret og automatiseret i praksis, konkluderer Irene, at lysreguleringen må være

ny, da hun ellers kan have vanskeligt ved at forstå og begrunde sin rødkørsel.

I nogle tilfælde begrundes den faktiske rødkørsel dog også med, at handlingen netop er så automatiseret, at bilisten er mentalt fraværende i sin bevægelse i tid og rum. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Mads, der begrunder sin rødkørsel således;

”Jeg ved ikke, hvad der gik galt, for jeg havde ikke opdaget lyskrydset... tror jeg ikke. Min storebror sad ved siden af mig og råbte og skreg, at jeg skulle bremse, men det opfattede jeg overhovedet ikke, så jeg fortsatte bare. Men det var heldigt, for der kom ingen biler... Klokkeren har været 4 om natten, og jeg sad i mine egne tanker, og han sad og råbte, at jeg skulle stoppe.” (Bilag 10:7-8).

Det mentale fravær i den geografiske bevægelse i tid og rum synes problematisk i den forstand, at Mads' bevægelse i tid og rum er så automatiseret og ureflekteret, at han end ikke registrerer broderens advarsler om, at hans måde at forholde sig til de institutionelle rammer i situationen er forkert. Til forskel fra de andre bilister, som i situationen selv opdager, at de har fejlførtolket rammerne i den konkrete situation, hvor de kører over for rødt lys, er Mads så fraværende i situationen, at han ikke bliver bevidst om og forholder sig reflektivt til det, før end han har bevæget sig ud af det lysregulerede vejkryds igen.

Den ekstraordinære handling

Da det at stoppe for rødt lys af bilisterne betragtes som selvfølgeligt, er det forbundet med stærke kropslige og følelsesmæssige reaktioner, når bilisterne uagtet kommer til at bryde med den automatiserede rutine. Dette kan ses som udtryk for, at de institutionelle rammer omkring lyssignalet røde farve trods alt er så etableret, at brud med disse standardiserede forventninger opleves som meget ubehagelige. Oplevelsen af bruddet med forventningerne kan afføde forskellige former for reaktioner. Eksempelvis siger Andreas om en situation, hvor en af hans kollegaer fokuserer på den efterfølgende lysregulering, frem for den de skal til at køre igennem: ””Lige da jeg så krydset – jeg tror, at det var 10 meter foran, der krøb jeg meget sammen. Det var lidt skræmmende” (Bilag 29:7). Andre bilister beskriver det ligeledes som en rystende og chokerende oplevelse at køre over for rødt lys (se bilag 4:4, bilag 10:7-8, bilag 18:6-7 og bilag 19:5). Eksempelvis beskriver Mette det således;

”Jeg var helt rystet. En tanketorsk vil jeg sige... så det har jeg det ikke godt med. Det er virkelig en forseelse, hvis det sker. Det gør jeg altså ikke, men jeg har gjort det.” (bilag 13:7)

Det bemærkelsesværdige i Mettes oplevelse af egen rødkørsel, er at hun giver udtryk for, at hun ikke kører over for rødt, men at hun har gjort det. I den forbindelse skelner Mette mellem handlingsstrategi og faktisk handling i praksis. Det, at hun rent faktisk kører over for rødt lys, ligger langt fra hendes opfattelse af sin egen gængse praksis, men da hun alligevel har gjort det utænkelige i praksis, beskriver hun handlingen som helt ekstraordinær. I den forstand er det ikke en faktisk handling, eller et brud med gængse rammefortolkninger, som har betydning for, hvordan hun i fremtidige situationer fortolker de institutionelle rammer. Samme tendens afspejler sig ligeledes i nogle af de andre bilisters refleksioner over egen rødkørsel. Det betragtes typisk som handlinger, der ligger langt fra bilisternes sædvanlige måde at agere på, og er derfor ikke noget, der ændrer deres tilgang til praksis. Eksempelvis siger Mads, at det ligger så langt fra det, som han normalt gør, at det ikke er noget, som han tænker over, når han nærmer sig lysregulerede kryds (bilag 10:7:8). Lignende opfattelser kommer til udtryk hos blandt andre Irene (Bilag 18:6-7) og Ingeborg (Bilag 19:5). Ved at afskrive den faktiske handling som ekstraordinær kan bilisterne opretholde billedet af sig selv, som bilister, der lever op til deres forpligtelser overfor kollektivet ved selvfølgelig at efterleve retsnormen – også selvom de i praksis kan opleve at svigte disse forventninger.

Den automatiserede rødkørsel

Der eksisterer dog også rødkørsler i praksis, som slet ikke bliver genstand for refleksion - hverken i handlingsøjeblikket eller efterfølgende. Nogle rødkørsler er så automatiserede, at bilisten ikke opdager det i situationen, og derfor ikke efterfølgende er i stand til at genkalde det i bevidstheden. Det kommer eksempelvis til udtryk i en situation, der er optaget på kamera, hvor en bilist kører over for rødt lys, men i interviewsituationen ikke er bevidst om, at rødkørslen har fundet sted. Situationen udspiller sig således;



Bilisten kører i bymæssig bebyggelse på en tosporet vej. Foran bilisten kører et større landbrugskøretøj.



På et tidspunkt deler vejen sig i to, hvoraf den ene vognbane er til højresving. Bilisten blinker af og vælger højresvingsbanen. I dette øjeblik viser lyssignalet grønt.



På det tidspunkt, hvor bilisten trækker ind i højresvingsbanen, kører bilisten ca. 30 km/t.



Lyssignalet skifter til gult idet landbrugskøretøjet kører ud i krydset. Bilisten befinder sig stadig et stykke fra stopstregen.



Bilisten fortsætter ud i krydset, selvom lyssignalet er skiftet til rødt. Det større landbrugskøretøj befinder sig ligeledes i krydset, selvom lyset er skiftet til rødt.



Der er ingen biler i svingbanen bagved bilisten, da bilisten kører over for rødt lys.



Ved højre side af den krydsende vej holder der biler parat til at bevæge sig ud i krydset for grønt.



Og ud af bagruden kan man se, at en fodgænger er på vej over fodgængerfeltet, mens en cyklist er på vej over krydset, da bilisten svinger til højre for rødt.

Hanne, som kører bilen, beskriver situationen således;

"Hanne: Det er i sidste øjeblik, at jeg kører over, hva'? Interviewer: Hvad er det, du ser? Hanne: Jeg ser en gang taxagult. ... Min datter har ikke været med i bilen, for så havde hun siddet og råbt af mig, at jeg ikke kører ordentligt, og der ikke var grønt ... Jeg troede godt nok ikke, at jeg gjorde sådan noget der, men det gør jeg da, for den når jo at blive rød, inden jeg er helt væk. Interviewer: Hvad tænker du, hvis der er andre, der gør som du gør her? Hanne: Så tænker jeg, at de ikke er rigtigt kloge, for der er jo ikke grønt." (Bilag 1: 4-5).

I et forskningsmæssigt perspektiv er dette et yderst interessant fænomen, da det viser, at handlinger i automobil praksis kan være så automatiserede og kropsliggjorte, at sociale aktører ikke nødvendigvis i praksis agerer refleksivt. Den faktiske handling kan samtidig ligge meget langt fra bilistens refleksive opfattelse af egne handlingsstrategier. Det kommer konkret til udtryk ved, at Hannes faktiske handling ligger langt fra hendes forestilling om, hvad der er rigtigt og forkert at gøre i trafikken og langt fra hendes selvopfattede handlingsstrategi.

Hanne bliver under interviewet meget påvirket af, at jeg viser hende en situation, hvor hun kører over for rødt lys, da hun er bevidst om, at hun nogle gange kører over for gult lys men ikke rødt. Konfrontationen med det visuelle indtryk af hendes faktiske handling, får hende til at tænke over, hvor mange gange hun egentlig gør det i sin hverdag uden at være bevidst om det. Hanne siger selv, at hun ikke troede, at hun kunne finde på at køre over for rødt, men det at hun kan se på optagelserne, at hun gør det i praksis, får hende til at reflektere over sin praksis (Bilag 1:21). Videoklippen fremstår i den forbindelse som en form for brud, der fremmer refleksioner over praksis, hvilket kan betyde, at bilisten fremadrettet (i hvert fald kortvarigt) træder ud af sin automatik og forholder sig bevidst refleksivt til sin ageren ved lysregulerede vejkryds. Men det kan dog også være, at bilisten efterfølgende afskriver det som en ekstraordinær handling, der ligger langt fra, hvad bilisten ellers foretager sig i trafikken, således at det ikke reelt har betydning for, hvordan hun agerer i fremtidige situationer.

Når travlhed rykker grænser

I den konkrete situation, hvor Hanne kører over for rødt lys, giver hun udtryk for, at hun må have haft travlt den pågældende dag. I den forbindelse siger hun, at hvis hun har noget, som hun skal nå, så er hun mere tilbøjelig til ikke at stoppe, når der bliver gult lys. Havde hun haft god tid, ville hun have stoppet i den konkrete situation (bilag 1:4-5). Hanne beskriver betydningen af at have travlt således;

”... hvis jeg kommer fra lang afstand og kan se, at det er grønt, så ved man jo, at det ikke er i al evighed, at det er grønt, så kan jeg godt tage farten ned, fordi jeg ved, at den højst sandsynligt når at skifte, inden jeg når derhen, men har jeg travlt en dag, så forsøger jeg, om jeg kan nå den grønne, så på den måde påvirker det mig” (Bilag 1:6)

Det at være presset på tid kan betragtes som en sociokulturel rammefortolkning, der kan have betydning for, hvordan bilister agerer i praksis, hvilket ikke kun kommer til udtryk hos Hanne i forhold til hendes måde at agere ved det lysregulerede vejkryds, men også hos andre bilister (se fx

bilag 2:3, bilag 9:6, bilag 10:7 og bilag 13:6). Oplevelsen af at være presset på tid kan ses som et konkret udtryk for den kulturelle acceleration i det moderne samfund, som Rosa (2003) taler om. Konkret kommer den kulturelle acceleration her til udtryk ved, at bilister i situationer, hvor de føler sig presset på tid, kører ind i lysregulerede vejkryds, hvor de i en anden situation, hvor de har en følelse af at være i god tid, ikke ville gøre det. Det afspejler sig også i forhold til fortolkningerne af rammerne i den konkrete situation, hvor Gorm holder for rødt lys. Blandt bilisterne er der udbredt enighed om, at det er en situation, hvor man ud fra pligteske moralbegrundelser bør stoppe op, og det typisk er en situation, hvor de selv ville holde for rødt. Men nogle bilister åbner dog også en mulighed for, at der kan være situationer, hvor de alligevel ikke holder for rødt i en sådan situation (fx bilag 2:3). Eksempelvis siger Mette, at i 98 pct. af tilfældene, hvor hun befinder sig i en sådan situation, vil hun gøre som Gorm, men at der er situationer, hvor hun alligevel fortsætter over det lysregulerede vejkryds. Hun begrundet det således;

”Jamen, så er det nok de lidt pressede eller stressede, og puha med tiden, hvis man har noget man skal nå... så i den dur, hvor man desværre ikke altid holder, men hvor man burde. Men i reglen, så holder jeg, når der er gult.” (Bilag 13:6)

I sin begrundelse for at fortsætte over krydset på grund af travlhed giver Mette udtryk for, at det hun gør, ikke er i overensstemmelse med, hvad man bør gøre. Der eksisterer således i Mettes bevidsthed en klar forestilling om, hvad den kollektive moral er i praksis, og at hun med sin ageren afviger fra den kollektive moral. Samtidig tager hun afstand fra sin handling som værende en typisk handlingsstrategi, hvilket kan ses som udtryk for hendes bevidsthed om det kollektivt set moralsk uacceptable ved handlingen. I den forstand bliver det vigtigt at beskrive det som en sjældent forekommende aktivitet. At det er situationelt betinget, hvornår tidspres kommer i spil som en sociokulturel rammefortolkning, der har betydning for bilisternes handlingsstrategi illustrerer desuden, at den kulturelle acceleration, som Rosa (2003) taler om, nok er en strukturel betingelse, der har indflydelse på praksis, men ikke nødvendigvis tager form som en rammefortolkning, der determinerer handling i praksis.

De situationer, hvor denne sociokulturelle rammefortolkning bringes i spil i praksis, er typisk i forbindelse med aktiviteter, hvor bilisterne føler sig bundet af klokketidsstyrte aftaler i den anden ende af deres køretur. Det kan være forpligtende aftaler i ens arbejdsliv (Bilag 10:7) eller privatliv. Eksempelvis siger Noah om betydningen af den sidstnævnte type af klokketidsstyrte aftaler;

"Hvis man er meget presset, fordi man har en privat aftale – at hente børn, inden de (daginstitutionerne) lukker – hjem og være med til fodbold. Nu er jeg træner for miniputdrengene – det er mest det. Hvis det var mig selv, så er det lige meget. Men hvis der står én og venter, og regner med, at man kommer, så kan det godt være, at man kører lidt tættere, end man egentlig bør. Det er måske mere trafiklysene, man lige strækker den på. Det er sjældent, at det sker, men det er da sket." (Bilag 9:6)

Da Noah føler, at han er forpligtet af klokketidsstyrede aftaler og behovet for at være fremme til tiden, forsøger han i nogle situationer at indhente tid i trafikken ved at strække den lidt på trafiklysene - også selv om han moralsk set mener, at man bør stoppe i sådanne situationer. I den forbindelse kommer forpligtelsen til at overholde den konkrete aftale med de personer, han har nære relationer med, til at spille en større rolle, end den generelle forpligtelse han har over for fremmede i interaktionen i trafikken. Ligesom Mette pointerer Noah, at det er en sjældent forekommende aktivitet, hvilket kan ses som udtryk for, at handlingen i bilisternes generaliserede retsbevidsthed fremstår som en illegitim handling, der afviger fra den kollektive moral. Netop derfor bliver det vigtigt i selv-fremstillingen at pointere, at det er undtagelsen frem for reglen i deres hverdagslige praksis.

For nogle bilister er pligtetikken i deres praktiske retsbevidsthed imidlertid så stærkt indlejret, at de under ingen omstændigheder vil anvende tidspres som sociokulturelle rammefortolkning for deres handlingsstrategi i praksis. Eksempelvis begrundede Beate dette således;

"Jeg kunne ikke drømme om at ligge og køre råddent, fordi man har travlt. ... lige tage den, når den er ved at være rød, fordi de ikke gider vente ved det kryds længere. Det kunne jeg aldrig finde på. Jeg synes, at det er fuldstændigt ude af proportioner, og det kan man ikke tillade sig over for andre i trafikken. En ting er deres eget liv, men de skal ikke lege med andres liv. Så det kan jeg godt blive lidt irriteret over og tænke - bare der var en patruljebil her." (Bilag 25:3)

Beates moralbegrundelse kan ses som udtryk for, at den kollektive pligtetiske moral i trafikken i nogle tilfælde ikke er til forhandling. Heller ikke selv om bilisten selv kan føle sig presset på tid. Når bilister overvejer rimeligheden af, at det gule lys kan nå at skifte til rødt, mens de befinder sig i det lysregulerede vejkryds, er det således en afvejning af hvilke rammefortolkninger, der er legitime at ligge til grund for sin handlingsstrategi i praksis. For nogle er den institutionelle stabilitet i adfærdsforventningerne vigtigere (at de selv som aktører i praksis efterlever retsnormen af hensyn til de andre fremmede, de interagerer med), end forsøget på at spare tid. Det at spare tid er således en sociokulturel rammefortolkning, der kun bringes i spil af nogle bilister i nogle situationer alt efter, hvordan bilisterne afvejer og fortolker de moralske forpligtelser,

som de har overfor fremmede i trafikken og deres moralske forpligtelser i tætte relationer. I nogle tilfælde vejes hensynet til fremmede højere end hensynet til de klokkestidsstyrede aftaler i nære relationer, mens det i andre tilfælde er omvendt.

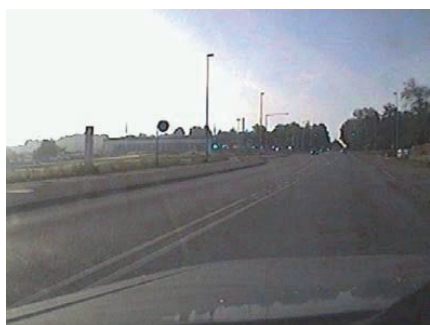
Taxagul

Selvom det at holde for rødt lys i den generaliserede retsbevidsthed fremstår som en kollektiv moral, man bør forholde sig pligtetisk til og også i den praktiske retsbevidsthed fremstår som den selvfølgelig måde at agere på i praksis, så synes der under de tilsyneladende stabile adfærdsforventninger og forpligtelser at være nuancer i forhold til, hvad bilisterne i praksis fortolker som værende det at køre over for rødt lys. Når man graver et spadestik dybere, synes der at være en broget praksis, hvor det at køre overfor rødt lys bliver udsat for forskellige omskrivninger og metaforer. Ud over lyssignalets objektive farvespektrum rød, gul, grøn eksisterer der i praksis mange forskellige variationer af mellemstationer mellem de tre farver og beskrivelser af lyset, som gør det mere eller mindre acceptabelt at køre over det lysregulerede kryds. I praksis er det fuldstændigt uacceptabelt at køre over for rødt. Der er ingen, der med bevidstheden om den kollektive moral, vil beskrive sig selv som en bilist, der som normal praksis kører over for rødt lys. Men der findes andre måder at definere lyssignalets farver på, der kan virke som en bagdør for legitimering eller neutralisering af en ellers kollektiv moralsk ildeset handling.

Når politiet definerer rødkørsler, som sanktioneres, opererer de med to typer af rødkørsel. Den ene er defineret som ren rødkørsel, hvor bilisten kører ind i det lysregulerede vejkryds, mens der er rødt lys. Den anden er defineret som gult før rødt, hvor bilisten bevæger sig ind i det lysregulerede vejkryds for gult lys, men at lyssignalet skifter til rødt, inden bilisten har forladt det lysregulerede vejkryds. I praksis opererer bilisterne med mere nuancerede fortolkninger af lyssignalerne, hvilket blandt andet kommer til udtryk i metaforen taxagul, som i praksis kan beskrive forskellige typer af rødkørsler i praksis. I Hannes automatiserede rødkørsel anvender hun metaforen taxagul til at neutralisere en ren rødkørsel. Denne anvendelse kan ses som udtryk for, at hendes faktiske handling strider mod hendes generaliserede såvel som praktiske retsbevidsthed, hvor retsnormen er indlejret i form af regeletiske moralbegrundelser. Ved at definere den i hendes egne øjne uacceptable handling som en taxagul bliver det muligt at tage brodden af den illegitime forseelse. Når det røde lys bliver til en taxagul, lyder det ikke ligeså slemt, som at køre over for rødt lys. Det er lidt ligesom det sorte arbejde, der kan maskere sig som vernetjenester, byttehandler og miljøhensyn, hvor man ved at undlade regningen undgår udnyttelse af regnskoven. Ved at definere situationen

og rammerne i situationen på en bestemt måde skaber det en praksis, hvor nogle bilister foretager sig handlinger, der hvis defineret anderledes, ville være fuldstændig uacceptable. Men netop på grund af den måde handlingen defineres på neutraliseres det umoralske ved handlingen. Brugen af metaforer som den taxagule, der italesætter nuancer mellem de faktiske grønne, gule og røde lyssignaler, spiller således en væsentlig rolle i legitimering eller neutralisering af handlinger, der ellers ville være moralsk uacceptable i praksis.

Det at køre overfor taxagult bliver også anvendt i andre situationer i praksis, hvilket jeg vil illustrere med inddragelse af følgende situation;



Bilisten kører frem mod et lysreguleret vejkryds, hvor lyssignalet viser grønt.



Da bilisten kommer tættere på det lysregulerede vejkryds, er der stadig grønt.



Da bilisten kører ind i det lysregulerede vejkryds, er lyssignalet skiftet til gult.



Inden bilisten når at forlade det lysregulerede vejkryds, er lyssignalet skiftet til rødt.

Da Erik, som kører bilen, ser klippet, nikker han genkendende til situationen. Efter hans eget udsagn er det en typisk måde for ham at agere på i praksis, hvilket han begrundes således;

"Det er lige på grænsen, for der er gult, men jeg tænker - der kommer ikke noget, og så smutter jeg lige med over. Det er jeg slem til. Det er det, vi kalder taxagul. Det er jeg god til... Når det er gult, er det jo tegn på, at jeg skal stoppe, men hvis ikke der holder nogen, så gør jeg det. Holder der nogen, så gør jeg det ikke, for jeg kan ikke selv lide, hvis folk gør det, for man ved aldrig, hvordan andre reagerer i trafikken, og hvis du bare smutter over, så giver det altså buler, så gør jeg det ikke." (Bilag 23: 7)

Til forskel fra Hannes anvendelse af metaforen til at beskrive ren rødkørsel, anvender Erik metaforen til at beskrive en situation, hvor lyssignalet skifter til gult, idet han bevæger sig ud i det lysregulerede vejkryds og rødt, inden han forlader det. Til forskel fra Hanne, som forsøger at neutralisere en automatiseret rødkørsel, er det for Erik en begrundet handlingsstrategi. I sin begrundelse for at anvende taxagul-strategien lægger han vægt på, at der i den konkrete situation ikke er nogen. Spørgsmålet er, hvad begrebet *nogen* egentlig dækker over, da der i den konkrete observerede og illustrerede situation kører modkørende biler frem mod det lysregulerede vejkryds, da Erik bevæger sig ind i det. Selvom der er modkørende biler i den konkrete situation, hvor Erik kører overfor taxagul, betragtes disse således ikke som nogen, man bør tage hensyn til. Fortællingen om, at der ikke er nogen i situationen, ligner til forveksling de rammefortolkninger, der er i spil i forhold til hastighedsvalg på hoved- og landeveje, hvor fortællingerne om de mennesketomme rum bliver en måde, hvorpå bilister kan ekskludere risikoen for, at der kan ske et færdselsuheld. I retlig forstand er der dog under alle omstændigheder tale om det, som politiet definerer som gult før rødt, hvilket sanktioneres som en form for rødkørsel.

Selvom de handlinger, som beskrives med taxagul-metaforen, er ulovlige, kan der i praksis være forskellige definitioner af disse handlinger i spil, som betyder, at handlingen ikke nødvendigvis opfattes som illegitim. Eksempelvis siger Agnete;

"Det er ikke min betegnelse for rød, når man er i fremdrift. Når man er i gang, så kunne jeg godt finde på at tage den med rundt... men fordi man lige snyder den over der, det synes jeg ikke, er farligt. Den er okay. Den er ikke kriminel." (Bilag 26:11).

Om end Agnetes handling i retlig forstand er ulovlig, betragter hun det ikke som en illegitim rødkørsel, da hun fortolker situationen således, at hun er i bevægelse, når lyssignalet skifter til rødt. Hun begrundet dette med, at det ikke er farligt at gøre, hvilket kan ses som udtryk for, at retsnormen er indlejret i hendes praktiske retsbevidsthed i form af pragmatiske moralbegrundelser. I den forbindelse er det interessant, at hendes generaliserede retsbevidsthed er regeletisk. Hun mener, at man altid bør stoppe for rødt, hvilket ifølge hende selv også er det, som hun praktiserer, når hun sidder bag rattet. Men denne selvforståelse er betinget af hendes måde at forstå rødt lys på. I Agnetes optik kører man kun overfor rødt lys, når der er tale om det, som politiet definerer som ren rødkørsel. Den anden form for rødkørsel i form af gult før rødt opfatter Agnete ikke som rødkørsel, hvilken hun har pligt til at undgå, men som en situation, hvor hun forholder sig pragmatisk til de risici, der kan være forbundet med en sådan handling.

Blandt bilisterne er der dog også andre måder at forholde sig pragmatisk til denne form for rødkørsel, hvilket eksempelvis kommer til udtryk hos Yvonne;

"Gult betyder jo, at du skal blive, hvor du holder. Du må ikke køre over, for den skifter jo lynhurtigt til rødt, og så kører du over for rødt. Så kan du få et klip i kortet, og det skal jeg ikke nyde noget af. Det har jeg ikke råd til." (Bilag 20:5)

Når Yvonne begrundet sin handlingsstrategi, fokuserer hun på konsekvenserne ved ikke at efterleve retsnormen. Men til forskel fra Agnete, der ikke definerer handlingen som en form for rødkørsel, anvender Yvonne de institutionelle rammer for rødkørsel som retningslinje for sin handlingsstrategi i praksis. Når Yvonne taler om ikke at have råd til at miste sit kørekort, er det i overført betydning, da hun opfatter sit kørekort som vigtigt for at kunne opretholde sit sociale liv, såvel som arbejdsliv. Hun er selvstændig og kører en del, og derudover er hun i sin fritid engageret i ridesport, hvilket betyder, at hun ofte kører med heste til stævner o. lign. (Bilag 20:2). Risikoen for sanktioner betyder således me-

get for Yvonne, da det kan begrænse hendes muligheder for at bevæge sig i tid i rum på en sådan måde, at hun oplever det som vanskeligt at opretholde sine nuværende hverdagslige aktiviteter. Selvom substansen af deres begrundelser er forskellige, er det fælles for Yvonne og Agnete, at de fokuserer på konsekvenserne ved at køre over for gult før rødt, mere end de tager principielt afstand fra sådanne handlinger ud fra pligtetiske moralbegrundelser. I praksis synes der således at være forskel på, hvordan den rene rødkørsel og gult før rødt figurerer i den praktiske retsbevidsthed. Den rene rødkørsel betragtes af alle de interviewede bilister som moralsk uacceptabel og stridende mod den kollektive moral, mens det at lyssignalet skifter til rødt, mens man er i krydset bliver gjort til genstand for forskellige typer af rammefortolkninger. Under den tilsyneladende kollektive konsensus og selvfølgelighed i regelefterlevelse, når det gælder det at holde for rødt lys, kan der således være differentierede forståelser af, hvad det betyder at køre overfor rødt lys, og hvornår bilisterne gør det, hvilket åbner op for refleksiv forhandling om grænserne mellem legitime og illegitime handlingsstrategier i praksis.

Kollektiv pligt og praktisk pragmatik

At der ikke nødvendigvis er sammenhæng mellem den generaliserede og den praktiske retsbevidsthed kommer eksplicit til udtryk hos nogle af bilisterne. En af dem er Tom, der giver udtryk for, at han i praksis kan finde på at forholde sig pragmatisk til retsnormen, men at det ikke nødvendigvis er en handlingsstrategi, som han med sin generaliserede retsbevidsthed bifalder. Den pragmatiske tilgang til retsnormer i praksis kommer til udtryk i forbindelse med hans beskrivelse af situationer, hvor han kan finde på at følges med en lastbil over krydset, selvom der er skiftet til gult lys og lyssignalet kan nå at skifte til rødt, inden han når ud af det lysregulerede vejkryds;

”En rigtig politimand ville sige: Så har du omgået og bøjet alle de regler, der findes. Det må du altså ikke. ... men hvis man skulle holde sig på den rigtige side af loven hele tiden med alt det, man gør, så er der mange ting, man slet ikke kunne nå at gøre. Livet er, at en gang imellem, så skal du tage en hurtig vurdering, og så gør du det. Men altså, det ligger nok til måde, som jeg er som person. Jeg tager en velovervejet vurdering af risikoen: Hvad er det værste, der kan ske? Det er bare, at der bliver rødt. Der sker ikke andet. Okay - det var ikke så galt. Hvor imod det værste, der kunne ske, det var, hvis de andre var på vej over, og jeg var skyld i et trafikuheld, så ville jeg jo nok ikke gøre det.” (Bilag 5:11)

Når Tom begrunder sin handlingsstrategi i praksis, lægger han vægt på, at handlingen ikke er forbundet med øget risiko for færdselsuheld. Han begrunder dette med, at hvis han ikke generer den øvrige trafik, så kan han godt lige smutte med. Hvis det er en kæmpestor langsom lastbil, så kan

han lige glide med, da lastbilen alligevel skal nå over krydset og det kun er fem meter mere, som hans egen bil bidrager med (Bilag 5:11). Selvom det betyder, at han risikerer at agere lovstridigt, afholder han sig således ikke fra at følge lastbilen over det lysregulerede vejkryds. I den forbindelse spiller det en væsentlig rolle, hvordan Tom fortolker rammerne i den konkrete situation. I hans fortolkning af situationen lægger han vægt på, at der ikke er andre på vej over det lysregulerede vejkryds, og at de alligevel skal vente på den store lastbil, hvilket betyder, at han ikke oplever at skabe unødige begrænsninger af andres bevægelse i tid og rum ved at foretage den retsstridige handling. At de pragmatiske maksimer Tom tillader sig selv i praksis er situationelt betinget og afhænger af, hvordan han fortolker rammerne i konkrete situationer afspejler sig ligeledes i, at Tom beskriver alternative situationer, hvor han under ingen omstændigheder vil køre ud i det lysregulerede vejkryds. Hvis han fortolker rammerne således, at der er andre trafikanter i det lysregulerede vejkryds, og han kunne risikere at skade dem, ville han afholde sig fra at køre over for gult før rødt. At anvendelsen af de pragmatiske handlingsmaksimer er meget situationelt betinget kommer også til udtryk i det nedenstående uddrag fra interviewet med Tom;

"Holder jeg midt om natten og der er rødt. Jamen, så holder jeg for rødt. Hvis jeg skulle køre efter den med, at det, der ikke til gene for andre, det er i orden, jamen så korte jeg jo også bare over der. Og der holder jeg, til der skifter til grønt. Interviewer: Hvad er det så, der gør, at du alligevel holder om natten for rødt? Tom: Det er jo den der mekanisme... ja... man skal jo også... hvis jeg begynder at være anarkistisk i al det, jeg går og laver, så kommer der tre andre, der også gør det, så kommer der tre andre igen, og så til sidst har vi jo sådan et system, hvor jeg egentligt er med til at belaste nogle ting. Det er penge, der kan bruges til noget andet mere fornuftigt. Det er nok det, der ligger dybest i mig. Altså, jeg synes jo, at hvis de fleste af os holdte os til det lovmæssige - indenfor rimelighedens grænser - jamen, så kunne vi måske bruge ressourcerne eller det samfundsmæssige til nogle andre ting." (Bilag 5: 11)

Det bemærkelsesværdige her er, at Tom i sin begrundelse for handlingsstrategi i praksis kun forholder sig pragmatisk i nogle situationer og i andre efterlever retsnormen ud fra pligtetiske moralbegrundelser. Selvom han i nogle situationer kan finde på at køre over for gult før rødt, afviser han blankt at kunne finde på at køre over for rødt lys om natten, selvom det ikke ville være til gene eller risiko for andre. I den forbindelse kan det måske have betydning, at der i det ene tilfælde er tale om en rødkørsel af typen gult før rødt, mens det i det andet tilfælde er tale om en ren rødkørsel, hvilket blandt nogle af bilisterne moralsk set opfattes som to forskellige typer af handlinger, hvor den rene rødkørsel er fuldstændig illegitim, mens gult før rødt blandt nogle bilister udsættes for neutraliseringsstrategier.

Om end Tom i nogle situationer i praksis forholder sig pragmatisk til retsnormen, så fremstår retsnormen i Toms generaliserede retsbevidsthed som en legitim handlingsbegrænsning ud fra regeletiske moralbegrundelser. Dette kommer til udtryk i Toms moralbegrundelse, hvor han lægger vægt på, at efterlevelse af retsnormen er en nødvendighed for opretholdelse af sociale systemer. Hvis bilister i praksis ikke efterlever retsnormerne belaster det de sociale systemer unødigt. Derfor bør man efterleve retsnormen i praksis. Den generaliserede pligtetiske retsbevidsthed spiller dog ikke i alle situationer en rolle for Toms valg af handlingsstrategi, da han nogle gange tillader sig pragmatiske handlingsmaksimer, der afviger fra de pligtetiske betragtninger. I den forstand har retsnormen begrænsede muligheder for at konstituere Toms handlingsstrategier fuldt ud i praksis.

Tvungen rødkørsel

Om end der blandt bilisterne er nogle, som i konkrete situationer i praksis foretager pragmatiske vurderinger af risici ved rødkørsler, så er der også blandt bilisterne nogle, der som udgangspunkt forholder sig regeletisk i praksis og ikke ønsker at foretage nogen former for rødkørsel, uanset om det er af typen gult før rødt eller ren rødkørsel. Men da disse bilister oplever, at andre i praksis kan finde på at fortolke rammerne anderledes, kan nogle af disse bilister føle sig presset af andre til at fortsætte ind i lysregulerede vejkryds for gult, også selvom efterlevelse af retsnormen i deres praktiske retsbevidsthed fremstår som en selvfølgelighed.

Disse tvungne former for rødkørsler begrundes typisk med, at bagfrakommende bilister befinder sig så tæt på én, at man frygter for en påkørsel, og derfor ser sig nødsaget til at fortsætte sin bevægelse fremad. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Jens, der siger: "... nogle gange tør du ikke stoppe op, for så får du jo de andre lige i nakken - i værste fald, fordi de tror, at de lige skal nå over også." (Bilag 16:4). Jens forbinder sådanne situationer med flovhed, da retsnormen i hans praktiske såvel som generaliserede retsbevidsthed er indlejret i form af regeletiske moralbegrundelser, og han derved foretager sig noget, som han med sin moralske overbevisning ikke selv kan stå inde for. I den forbindelse er Jens' forventninger til andre bilisters rammefortolkninger interessant, da han siger, at de tror, at de lige skal nå over også. Denne opfattelse af andres rammefortolkninger af situationen får Jens til at foretage en handling i praksis, som strider imod hans egen praktiske retsbevidsthed. Også andre bilister giver udtryk for at føle sig presset af andre til at køre over for gult lys, hvor lyssignalet skifter til rødt (se fx bilag 21:12-13 og bilag 26:12). Eksempelvis begrundes Yvonne det således;

"Jeg kan godt føle mig tvunget til at køre over, selv om min bedømmelse har været, at jeg godt kunne nå at stoppe, når den skifter. Det har jeg prøvet et par gange, hvor jeg har tænkt: "Fuck, hvis jeg bremses her... nej, det kan jeg ikke. Jeg er nødt til at sætte mere fart på, og så må jeg tage den på gul-rød." ... Det er ubehageligt, fordi jeg ved, at jeg overtræder loven, fordi jeg burde være bremses, og så er det bare ubehageligt, at der er en, der ligger så tæt på dig, så du ikke ved, om den sidder i nakken på dig. Det synes jeg, er noget af det værste. Når man kommer i de situationer, hvor man nærmest er tvunget til at køre over. At du kan se, at du ikke kan nå det. Så er der kun en vej, og det er at trykke lidt ekstra på speederen og så komme væk." (Bilag 20:6).

Dette er en god illustration af den pointe, som jeg beskrev ovenfor, at nogle bilister kan føle sig presset i konkrete situationer til at køre overfor rødt lys, selvom det strider mod deres egen praktiske retsbevidsthed. Det er situationer, der er forbundet med ubehag, fordi lyssignalernes farver er indlejret kropsligt og mentalt som selvfølgelig og rutinerede måder at handle på, så når bilister oplever i situationer at være tvunget til at køre overfor gult eller rødt, vækker det således følelser af ubehag, flovhed og skam. I sådanne situationer foretager disse bilister en pragmatisk vurdering af konsekvenserne i form af de risici for påkørsel, der opstår ved at efterleve retsnormen. Fordi det opleves som mere risikobetonet at efterleve retsnormen, vælger bilisten at overtræde færdselsloven ved at fortsætte over vejkrydset. Også selvom bilisten moralsk set opfatter det som uacceptabelt. I den forbindelse spiller følelsen af, at den anden berører ens hybride skin (Urry 2003) en væsentlig rolle. Når Yvonne beskriver den konkrete situation, lægger hun vægt på, at hun ikke ved, om den anden sidder oppe i nakken på hende. Yvonne oplever det som om, at det er hendes eget skin og ikke bilens metal, der bliver berørt af den bagfra-kommende bilist. Oplevelsen af at være i en hybrid tilstand i trafikken betyder, at andres anmasende anvendelse af det geografiske rum spiller en rolle i forhold til, hvordan bilisten faktisk agerer i praksis. Det sociale pres i praksis betyder således, at nogle bilister kan føle sig tvunget til ikke at efterleve retsnormen – også selvom efterlevelse af retsnormen i bilisternes praktiske, såvel som generaliserede retsbevidsthed fremstår som selvfølgelig. Om end retsnormen konstituerer bilisternes handlingsstrategi i praksis er mulighederne for at konstituere den faktiske handling således begrænset.

Hvordan bilisterne forholder sig til det sociale pres kan imidlertid være forskellig. Ikke alle bilisterne accepterer at blive presset til rødkørsel på grund af andres fortolkninger af rammerne i praksis. Det kommer til udtryk i forbindelse med en anden typisk begrundelse for at befinde sig i et lysreguleret kryds, som er, at det kan være vanskeligt at nå ud af et lysregulerede kryds, før det skifter til rødt, når man holder i en venstre-

svingsbane, og de andre bilister fortsætter med at køre frem for gult lys. Nogle bilister forholder sig i den forbindelse afventende, og accepterer nødtvungent, at andre må holde op med at køre fremad, førend de selv kan få lov at forlade vejkrydset, mens andre i situationen presser på for at kunne forlade det lysregulerede vejkryds, inden lyssignalet skifter til rødt. Christine er en af de bilister, der forholder sig afventende i en sådan situation, hvilket hun beskriver således;

"Hvis du drejer - der holder du og venter på, at de andre har kørt, så der kan det ofte være svært at komme over for grønt og gult - der kommer man meget ofte over som den sidste bil, lige når den bliver rød." (Bilag 24:6).

Når Christine beskriver sin egen rolle i situationen er det som en passivt ventende, der ikke kan vælge til eller fra i forhold til at køre over for rødt lys, men som må indrette sig i forhold til de andre bilisters handlinger. Så længe de fortsætter med at køre ind i krydset, kan hun ikke forlade det. Helt anderledes forholder det sig med Amanda, der bliver enormt provokeret af, at nogen fortsætter over krydset til trods for, at hun holder i venstresvingsbanen og venter på at forlade krydset (Bilag 28:11). Amanda forholder sig aktivt i situationen, hvilket kommer til udtryk i hendes egen begrundelse for handlingsstrategi i sådanne situationer;

"Amanda: ... hvis jeg holder forrest og venter på, at dem der kommer modkørende, de stopper, når der bliver en anden farve, så kan jeg godt køre lidt længere frem for at tvinge dem til at bremse, så de tænker: "Fuck - hun kører jo nu!", for lige at vise, at de skal stoppe, for der er rødt. Men det er ikke altid, at det hjælper. Så kører jeg selvfølgelig ikke længere frem, men jeg lader i hvert fald bilen trille lidt for at vise dem, at de skal stoppe. Interviewer: Er der så nogle gange, hvor de stopper? Amanda: Ja, for der er da nogle gange, at de tænker: "Fuck den der kælling derovre. Hun begynder at køre nu. Det er også de der kvinder. De er jo ikke til at have med at gøre i trafikken!". Sådan er det! Jeg kan godt mærke, at jeg ikke er så nervøs for, at min bil får bule, fordi den er så gammel, så derfor kan jeg godt... jeg vil ikke sige holde på min ret, men det gør mig ikke noget, hvis den får et rids." (Bilag 28:11).

I forbindelse med den aktive rolle Amanda påtager sig i situationen, er det interessant, at hun spiller på, at hun kører i en ældre bil, og derfor ikke er bange for materiel skade. Ejerskabet af en ældre bil giver hende en oplevelse af at have en magtfuld position i forhold til andre, da hun vurderer, at de med deres nyere biler er mere bange for at få en bule, end hun selv er (Bilag 28:12). Samtidig udnytter hun de stereotype forestillinger om kvinders inkompetence, når det gælder bilkørsel, til at opnå nogle fordele i praksis til trods for, at hun ikke opfatter sig selv som inkompetent, men som en god og erfaren bilist (Bilag 28:5). Ved at spille på forestillingen om, at hun er en inkompetent kvinde, oplever hun i praksis

at kunne skabe tvivl hos andre trafikanter om hendes stabilitet som interaktionspartner, hvilket betyder, at hun i nogle tilfælde får mulighed for at forlade det lysregulerede vejkryds, inden lyset skifter til rødt. Dette kan ses som udtryk for, at de måder, som bilister agerer på i den automobile praksis, og de rammefortolkninger bilisterne bringer i spil kan være forbundet med forskellige typer af rolleforventninger i praksis.

Håndtering af rødkørsler

Da der i praksis kan være forhandlinger om, hvad der betragtes som værende rødt lys og forskellige pragmatiske vurderinger af, hvornår der er risiko for færdselsuheld ved rødkørsler, er det interessant, om og hvordan oplevelsen af andres rødkørsler spiller en rolle i bilisternes forventninger til praksis og deres egne handlingsstrategier i praksis. Som udgangspunkt har bilisterne en tillidsfuld indstilling, når de bevæger sig ind i et lysreguleret vejkryds for grønt. Der er blandt bilisterne en udbredt tillid til, at andre lever op til deres forpligtelser og holder for rødt lys. Men selvom adfærdsforventningerne i praksis er forholdsvis stabile, så er der situationer, hvor bilisterne forholder sig mere skeptisk til andres handlinger og har en forventning om, at andre kan finde på at køre over for rødt lys. I den forbindelse synes der at være nogle distinktioner i forhold til land og by, som har betydning for, hvornår bilisterne indtager den skeptiske indstilling. I mindre byer i provinsen kan det dreje sig om situationer, hvor der er begrænset trafik, mens det i større byer i provinsen og i hovedstaden kan dreje sig om situationer, der udspiller sig i myldretidstrafikken. Eksempelvis beskriver Agnete, der er bosiddende i en mindre provinsby, situationer i sin hverdag, hvor hun er ekstra opmærksom, inden hun kører ud i krydset for grønt, fordi hun vil sikre sig, at der ikke kommer krydsende færdsel for rødt;

”Jeg er opmærksom på (at der kan komme nogen for rødt), hvis jeg kører på nogle veje, hvor man har hørt, at der er lastbiler og taxaer, som ikke bremses op, fordi det er begrænset, hvad der kommer af trafik kl. 2 om natten.” (Bilag 26:9).

Når Agnete beskriver de situationer, hvor hun indtager en skeptisk indstilling over for andres opretholdelse af forpligtelsen til at efterleve retsnormen, lægger hun vægt på, at det drejer sig om situationer, der udspiller sig i sene nattetimer på veje, hvor der er begrænset trafik. I den forbindelse har hun en forventning om, at taxa- og lastbilchauffører fortolker rammerne på en sådan måde, at der er tale om et mennesketomt rum, hvor de derfor kan tillade sig at køre over for rødt, da overtrædelse af retsnormen i sådanne rum ikke opleves som forbundet med øget risiko for færdselsuheld. Når hun selv befinder sig i et sådant mennesketomt rum, søger hun således at tage højde for andres anvendelse af denne

rammefortolkning ved at holde tilbage, selvom hun har ret til at køre frem i det lysregulerede vejkryds for grønt. Til forskel fra mindre provinsbyer, hvor den skeptiske indstilling kan komme til udtryk i situationer, som er indrammet som mennesketomme rum uden risici, kommer den i større provinsbyer og i hovedstaden til udtryk i forbindelse med myldretidstrafikken midt på dagen, hvor der eksisterer en forventning om, at andre kan finde på at køre over for rødt lys (se fx bilag 3:7 og bilag 5:9). Eksempelvis siger Ulrik, som er bosiddende i Århus;

"Det (rødkørsler) oplever jeg faktisk ofte hernede i vores kryds ved vores vej. Der er mange, der lige skal med, og der er overlappene meget korte mellem grønt og rødt, så der skal man være lidt obs på, at der kommer nogen for rødt." (Bilag 3:7)

Ulriks forventning om, at mange kan finde på at køre over for rødt lys i det konkrete lysregulerede vejkryds, hvor han bor, kommer til at eksistere som en sociokulturel rammefortolkning, der betyder, at han, når han nærmer sig dette vejkryds, indtager en skeptisk indstilling overfor andres vilje til at opretholde forpligtelsen til at holde for rødt lys. I stedet for at holde på retten til at køre frem for grønt lys, bliver det i disse situationer en automatiseret rutine at se efter, om der skulle komme krydsende færdsel for rødt. Om end man kan finde lignende rammefortolkning i hovedstaden, så er der en nuanceforskel i forhold til beskrivelsen af rammen. I en større provinsby som Århus beskrives rødkørsel, som noget mange gør, mens det i København typisk beskrives, som det alle gør. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Tove, der siger: "De skal lige med alle sammen" (Bilag 6:9). Og Jens, der siger: "Der kommer altid lige én mere, som kører over for fuld rød" (bilag 16:4). At det blandt bilister, der er bosiddende i og omkring København, opfattes som en normalt tilstand, kommer også til udtryk hos Sigrid;

"Specielt inde i København, der skal de alle sammen over. Der kan der godt være ham, der kørte over her for gult (Gorms' situation) og så tre mere, der prøver på det. ... det er alle trafikkanter, der gør det. Det er ikke kun bilerne. Det er alle - mange, der går meget, eller cykler meget, der kører overfor rødt. ... man må jo passe på ikke at køre ind i dem, hvis der opstår en situation. Holder jeg for rødt, så starter jeg ikke før, jeg har set, at der ikke kommer flere, fordi det gør der altså meget ofte." (Bilag 8:8).

Fortællingen om, at alle kører over for rødt lys, kommer til at ligge som en sociokulturel rammefortolkning, der i konkrete situationer i praksis betyder, at bilisterne holder tilbage til trods for, at de har forkørselsret i situationen. Forventningen om andres rødkørsel kommer således til at spille en væsentlig rolle for bilisternes handlingsstrategi i de konkrete situationer, hvor sådanne forventninger er i spil. Dette kan ses som udtryk

for, at selvom det er så indgroet i bilister, at man (som kollektiv) stopper for rødt lys, så er det samtidig forventet, at disse stabiliserede adfærdsforventninger kan og bliver svigtet i praksis.

Fortællingen om, at andre kan finde på at køre overfor rødt lys er dog ikke en rammefortolkning, der altid resulterer i en skeptisk indstilling. Det kan også afføde en rethaverisk indstilling, der kommer til udtryk ved, at bilisten holder på sin ret til at køre frem for grønt, selvom bilisten er bevidst om, at der kan opstå en risikofyldt situation, fordi andre kan finde på at køre over for rødt lys. En sådan rethaverisk indstilling kommer til udtryk hos Melvin, der begrundet det således;

"Lige når jeg kommer til et lyskryds, så er jeg nok meget selvretfærdig. Hvis jeg har grønt lys, så har jeg grønt lys. Hvis jeg har grøn pil, så må jeg svinge lige meget hvad, for så er der ingen, der kan have grøn pil. Og jeg har været tæt på at tage en cyklist, som har kørt over for rødt. Det retfærdiggør ikke, at jeg kører en cyklist ned, men grundet færdselsloven - jeg er meget regelret med sådan noget der - når jeg har grøn pil, så må jeg køre, og så er der ikke andre, der kan have grønt. Det kan ikke lade sig gøre. Så skal der være sket en fejl, Derfor jeg er sådan meget selvretfærdig. Når jeg har grøn pil, så behøver jeg ikke at kigge mig for... Jeg har ikke ramt nogen, men har været meget tæt på. Der var en cyklist, der fik sig en kæmpe forskrækkelse og måtte indrømme, at det var hans skyld, at han havde kørt overfor rødt lys. Men han havde ikke regnet med, at jeg startede så hurtigt. Jeg ville have haft det rigtig dårligt med at klippe ham. Rigtig, rigtig dårligt... Interviewer: Men det, at du har været ved at klippe en cyklist, får det dig til at ændre din praksis? Melvin: Nej, det gør det ikke." (Bilag 12:8-9)

Den rethaveriske indstilling, som Melvin giver udtryk for her, kan betragtes som et eksempel på, at retsnormens handlingspåbud kolonialisere hverdagslivets praksis ved at indsætte absolutter, der sætter den kommunikative praksis ud af funktion. Rødt lys betyder stop. Grønt lys betyder kø. Når bilister forholder sig målrationelt til disse retlige dikotomier uden at forholde sig til de dynamiske processer, der finder sted i den automobile praksis, hvor nogle kan svigte forventningerne, sættes den kommunikative handlen ud af funktion. Dette kommer konkret til udtryk ved, at Melvin kun forholder sig til retsnormen, der fastsætter handlebetingelserne ved lysregulerede vejkryds og ikke til det, der faktisk sker omkring ham. Og det selvom han i praksis har oplevet, at det udelukkende at definere situationen ud fra de institutionelle rammer har resulteret i en konflikt med en cyklist, der kørte over for rødt lys. Melvin beskriver godt nok den konkrete situation som risikofyldt, men da han har en opfattelse af at have retten på sin side, fastholder han sin handlingsstrategi, velvidende at han kan komme til at skade andre ved det. En sådan indstilling til det lysregulerede vejkryds kan dog afføde en del moralske reaktioner, hvilket Melvin også oplever i sin omgangskreds, da hans hand-

lingsstrategi af andre opfattes som aggressiv (Bilag 12:8-9). Om end Melvin efterlever retsnormen, betragtes det af andre som en form for regeltyranni, da han kun forholder sig til de institutionelle rammer i situationen, og ikke tager hensyn til de alternative rammefortolkninger, der kan være i spil i praksis. Den rethaveriske indstilling i praksis kan i den forbindelse betragtes som regeletikkens bagside. Forholder man sig som bilist regeletisk til situationen og mener, at andre bør have samme moralske indstilling, og man indretter sin handlingsstrategi efter det, så er der ikke nødvendigvis plads til andres alternative situationelle fortolkninger af det røde lys eller fejlfortolkninger af situationen.

Delkonklusion

Når det gælder det røde lys, er der tale om en retsnorm, hvis efterlevelse betragtes som det mest selvfølgelige og naturlige i verden. Bilisterne forventer, at det er det, som man gør. Da det opfattes som en kollektiv moralsk forpligtelse at efterleve retsnormen, vælger bilisterne selv i praksis at opretholde forventningerne ved rutinemæssigt at efterleve retsnormen. Den regeletiske moralbegrundelse for regelefterlevelse underbygges desuden af pragmatisk moralske overvejelser om de mulige konsekvenser det kan have ikke at efterleve retsnormen, hvilket bilisterne beskriver som en tilstand af kaos. I de praktiske moralbegrundelser for handlingsstrategi i praksis smelter regeletikken og pragmatikken således sammen i en form for regeletisk pragmatik, der betyder, at retsnormen har gode muligheder for at konstituere bilisternes handlingsstrategier i praksis. Men det er ikke ensbetydende med, at retsnormen konstituerer bilisternes faktiske handlinger. Rødkørsler er et almindeligt forekommende fænomen i praksis, og blandt de interviewede bilister er det almindeligt at have oplevet situationer, hvor de trods deres regeletiske moralbegrundelser for at efterleve retsnormen, alligevel har oplevet selv at køre over for rødt lys. Typisk begrundes dette med, at bilisten har fejlfortolket rammerne i konkrete situationer, og derfor uagtet er kommet til at køre over for rødt lys. Men der kan dog også være andre ting på spil i forhold til rødkørsler i praksis.

Under den tilsyneladende regeletiske konsensus om det røde lyssignals ukrænkelighed, eksisterer der nogle forskellige situationelle fortolkninger af det røde lys, hvor det der i en social og kulturel sammenhæng opfattes som værende rødkørsel, kan afvige fra det, der institutionelt set er defineret som rødkørsler. I relation til det sidste spiller metaforer som eksempelvis taxagul en væsentlig rolle for legitimering af rødkørsler i praksis, som ikke af alle bilisterne udsættes for samme moralske fordømmelse som handlingen, der defineres som decideret rødkørsel. Hvornår en handling defineres som rødkørsel, er der ikke nødvendigvis enighed om.

Det betyder, at der i praksis kan finde forhandlinger sted om, hvornår man som bilist skal stoppe eller køre over det lysregulerede vejkryds. Nogle bilister forholder sig i sådanne situationer pragmatisk til retsnormen, mens andre umiddelbart forholder sig regeletisk. I den forbindelse er der nogle bilister, der trods en regeletisk praktisk retsbevidsthed kan føle sig presset af andres alternative fortolkninger af situationen til at fortsætte over lysregulerede vejkryds, hvor de ellers ville være stoppet, fordi de i sådanne tilfælde oplever det som risikobetonet at efterleve retsnormen. Det vil sige, at selvom efterlevelse af retsnormen i den generaliserede og praktiske retsbevidsthed fremstår som en selvfølgelighed, der præger bilisternes handlingsstrategi, så konstituerer retsnormen ikke nødvendigvis bilisternes faktiske handlinger i praksis.

Kapitel 8

Konklusion

Omdrejningspunktet i denne afhandling har været at undersøge, hvordan retsnormers muligheder og grænser for at konstituere handling i social praksis er. For at få et nuanceret indblik i dette, har jeg i afhandlingen fokuseret på, hvordan forskellige former for retsbevidsthed spiller en rolle i praksis, og hvordan de moralske fortolkninger af retsnormer spiller sammen med fortolkningerne af materielle og sociokulturelle rammer i konkrete handlingssituationer. Dette har jeg undersøgt ved at se på, hvordan bilister begrundes deres praksishandlinger, hvordan de fortolker rammer i konkrete situationer og hvordan retsbevidsthed kommer til udtryk i disse fortolkninger af praksis.

Til forskel fra traditionelle studier af retsbevidsthed, der måler moral som en holdning til lovovertrædelser; som en kvantificerbar statisk størrelse, ser jeg på, hvordan retsbevidstheden udfolder sig dynamisk og processuelt i forbindelse med konkrete fortolkninger af hverdagslige aktiviteter og praksisorienterede handlingsstrategier. I den forbindelse betragter jeg afhandlingens optik som en nytænkning i forhold til traditionelle måder at forstå og begribe retsbevidsthed på, hvilket jeg håber, at andre vil lade sig inspirere af. Især fordi denne analytiske tilgang med fordel vil kunne anvendes til studier af retsbevidsthed i andre former for social praksis. Også selvom det substantielle indhold af de institutionelle, materielle og sociokulturelle rammer og fortolkningerne heraf formentligt vil være anderledes.

For at kunne opnå et nuanceret og dybdegående indblik i de måder, som retsbevidstheden spiller en rolle i automobil praksis, har jeg anvendt en pragmatisk hermeneutisk tilgang med brug af kvalitative interviews og kameraobservationer i bilisters biler. Denne tilgang giver et nuanceret indblik i nogle af de mulige rammefortolkninger og begrundelser for praksishandlinger, der kan være i spil i automobil praksis. Men da det empiriske materiale er begrænset, er det ikke muligt at generalisere undersøgelsens resultater til at gælde alle bilister i automobil praksis. Når jeg i konklusionen refererer til bilister, refererer jeg således til bilisterne i mit empiriske materiale og ikke til bilister generelt.

For at kunne begribe retsbevidsthedens dynamiske og situationelle karakter i praksis har jeg i forbindelse med analysen taget udgangspunkt i konkrete situationer i den automobile praksis, hvor bilister i deres begrundelser for handlingsstrategier og faktisk handling i praksis anvender fortolkninger af materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer. Selvom jeg i de forskellige situationer har fokuseret på fortolkninger af

forskellige retsnormer i forskellige situationer, synes der på tværs af situationerne at være nogle gennemgående rammefortolkninger og måder at forholde sig moralsk til retsnormer på i praksis. I et forsøg på at samle trådene og identificere ligheder og forskelle i de måder, hvorpå bilisterne begrundes deres praksishandlinger, hvordan de fortolker rammer i konkrete situationer og hvordan retsbevidsthed kommer til udtryk i disse fortolkninger af praksis, går jeg her i konklusionen på tværs af de enkelte delanalyser. Afslutningsvis reflekterer jeg over muligheder og begrænsninger i forhold til at kunne initiere forandring i praksis med udgangspunkt i den præsenterede viden om rammefortolkningernes substantielle indhold.

Det (u)synlige tapet

Retsnormer kan spille forskellige roller i praksis. Nogle gange fremstår retsnormer som et usynligt tapet i hverdagslivet, som man ikke stiller spørgsmålstegn ved og blot efterlever rutinemæssigt. Andre gange fremstår retsnormerne som synlige handlingspåbud, som der kan være modstridende fortolkninger af i praksis og en kilde til konflikt.

At retsnormer kan fremstå som et mere eller mindre usynligt tapet i hverdagslivet, kommer konkret til udtryk i de interviewede bilisters begrundelser for at holde for rødt lys i lysregulerede vejkryds. Bilisterne giver umiddelbart udtryk for at forholde sig regeletisk til det røde lys, da de begrundes det at holde for rødt med, at det er så indgroet og selvfølgelig, at bilisterne end ikke stiller spørgsmålstegn ved retsnormens rimelighed. I den forbindelse spiller det en væsentlig rolle, at bilisterne har en oplevelse af, at det at holde for rødt lys er det, som man gør. Bilisterne indskriver således sig selv i en social og kulturel virkelighed med stabile adfærdsforventninger, som de har tillid til, at andre opretholder, og som de selv føler sig forpligtede af. I den forstand fremstår det røde lyssignal som et absolut stopsignal, man som bilist kan have tillid til og bør indrette sin bevægelse i tid og rum efter. Lyssignalet kan i den forbindelse betragtes som et ekspertsystem, der garanterer forventninger i udstrakt tid og rum. Konkret kommer det eksempelvis til udtryk i interviewet med Agnete, der sammenligner tilliden til, at man holder for rødt lys med tilliden til penge som betalingsmiddel. De regeletiske begrundelser for handlingsstrategi i praksis er tilmed understøttet af pragmatiske overvejelser om de mulige konsekvenser manglende regelefterlevelse kan have. Nogle bilister beskriver det som en kaotisk tilstand, hvor antallet af færdselsuheld ville øges drastisk. Eksempelvis beskriver Sigurd en sådan tilstand som totalt anarki, hvor det blot handler om at kunne dytte højest. I den forbindelse understøtter pragmatiske begrundelser for handling de regeletiske betragtninger på en sådan måde, at det i praksis fremstår som

en form for regeletisk pragmatik. Da retsnormen er indlejret som en form for regeletisk pragmatik i den praktiske retsbevidsthed, har retsnormen gode muligheder for at kunne konstituere handling i praksis, men det er dog ikke ensbetydende med, at retsnormen konstituerer den faktiske handling.

Dette kommer konkret til udtryk ved, at de fleste af de interviewede bilister selv har oplevet at køre over for rødt lys, selvom de betragter det som en utænkelig handling. Når bilisterne begrundet sådanne handlinger er det typisk ved, at de i konkrete situationer har fejlførtolket rammerne i den konkrete situation og dermed defineret situationen forkert. Det kommer eksempelvis til udtryk i interviewet med Tom, der begrundet sin rødkørsel med at have fokuseret på et forkert lyssignal, så han fejlagtigt troede, at han havde grønt lys. Da sådanne handlinger strider mod bilisternes egen praktiske retsbevidsthed og afviger fra deres gængse handlingsstrategi, er sådanne oplevelser forbundet med stærke følelsesmæssige og kropslige reaktioner såsom skam, skyldfølelse og frygt for de mulige konsekvenser af bruddet med den selvfølgelige regelefterlevelse. Eksempelvis beskriver Andreas det som en skræmmende oplevelse, hvor han i situationen kryber helt sammen. Sådanne rødkørsler ligger imidlertid så langt fra bilisternes selvopfattede handlingsstrategi i praksis, at de afskriver handlingen som ekstraordinær. I den forstand er det ikke noget, der i fremtidige situationer ændrer deres måder at fortolke rammerne på.

Ikke alle rødkørsler i praksis bliver imidlertid nødvendigvis genstand for refleksion. Der kan også forekomme fuldstændig automatiserede rødkørsler, hvilket er et interessant fænomen i den forstand, at sådanne rødkørsler kan ligge langt fra bilistens opfattelse af egen handlingsstrategi, og være i strid med den måde, som retsnormen er indlejret på i bilistens praktiske retsbevidsthed. Det gør sig gældende i interviewet med Hanne, der som den eneste bilist i det empiriske materiale foretager en sådan type af rødkørsel. Da hun i interviewet bliver konfronteret med videooptagelser af sin egen automatiserede rødkørsel, bliver hun chokeret over, at hun har gjort det i praksis.

Om end retsnormer har gode muligheder for at konstituere bilisternes handlingsstrategier, når retsnormer i den praktiske retsbevidsthed er indlejret som en form for regeletisk pragmatik, kan der under den tilsyneladende og umiddelbare intersubjektive enighed eksistere forskellige fortolkninger af rødt lys, som udfordrer den selvfølgelige regelefterlevelse. Dette kommer til udtryk i forbindelse med bilisternes nuancerede og modstridende fortolkninger af situationer, hvor lyssignalet skifter fra gult til rødt, mens bilisten befinder sig i det lysregulerede vejkryds. Nogle bilister beskriver en sådan form for rødkørsel som taxagul, hvilket kan betragtes som en metafor, der gør det muligt at legitimere en ellers uaccep-

tabel handling. Andre bilister fortolker derimod situationen således, at det gule lys betyder stop på lige fod med det røde lyssignal. Da der i praksis eksisterer forskellige fortolkninger af, hvad det vil sige at køre over for rødt lys, skaber det i praksis forhandlinger om, hvornår man skal stoppe eller køre over for rødt lys. I den forbindelse kan nogle bilister, der ellers opfatter det som en moralsk pligt at stoppe, når der bliver gult lys, føle sig presset af bagfrakommende bilister til at fortsætte ind i et lysreguleret vejkryds, hvor de ellers ville være stoppet. Det kommer blandt andet til udtryk i interviewet med Jens, som siger, at han ikke tør at stoppe af frygt for påkørsel bagfra. Selvom retsnormen i den praktiske retsbevidsthed er pligtetisk, kan det således være vanskeligt for retsnormen alligevel at konstituere handling i praksis, da den sociale dynamik, der eksisterer i praksis, kan afholde nogle bilister fra at agere moralsk ud fra deres egen målestok.

Det er ikke kun i forbindelse med rødkørsler, at der er bilister, som i praksis agerer i modstrid med den måde, som retsnormerne er indlejret i den praktiske bevidsthed. Det kommer også til udtryk i forbindelse med hastighedsvalg, hvor bilister, der opfatter det som en pligt at overholde hastighedsgrænsen og tilstræber at gøre det i praksis, alligevel oplever i praksis at køre stærkere end hastighedsgrænsen tillader på grund af bilens lydtætte rum og hastighedens usanselighed. Eksempelvis beskriver Ulrik, hvordan det kan være vanskeligt at overholde hastighedsgrænserne på lange lige veje i Midtjylland, selvom han opfatter det som en moralsk pligt at gøre det. Det er således ikke kun den sociale dynamik i praksis, der kan afholde bilisterne fra at efterleve retsnormer, som de ellers forholder sig pligtetisk til, men også samspillet med og fortolkningerne af materielle og sociokulturelle rammer kan skabe barrierer for regelefterlevelse i praksis.

Mangfoldige fortolkninger

Det at stoppe for rødt lyssignal er et eksempel på en retligt reguleret handling, der i hvert fald i de umiddelbare fortolkninger af situationer opfattes som selvfølgelig. Men det er ikke altid, at retsnormer er indlejret på denne måde i bilisternes praktiske retsbevidsthed. Hastighedsgrænser og forbuddet mod håndholdt mobiltelefoni er eksempler på retsnormer, som i praksis er synlige i den forstand, at de interviewede bilister ikke nødvendigvis er enige om, hvordan retsnormer bør fortolkes i praksis. Der er i mit empiriske materiale en tendens til, at disse retsnormer er indlejret pragmatisk moralsk i den praktiske retsbevidsthed, hvilket betyder, at regelefterlevelsen er betinget af bilisternes oplevelse af konsekvenser i form af øget risiko for færdselsuheld. Hvornår en situation opleves som risikobetonet kan imidlertid være forskellig. I den forbindelse

spiller bilisternes fortolkninger af institutionelle, materielle og sociokulturelle rammer i konkrete situationer en væsentlig rolle, da det har betydning for deres valg af handlingsstrategi i praksis.

Når det gælder forbuddet mod håndholdt mobiltelefoni, er bilisternes handlingsstrategier i praksis meget forskellige, da bilisterne har forskellige oplevelser af konsekvenserne ved ikke at efterleve retsnormen. For at illustrere disse forskelle skelner jeg her mellem retromobile og hypermobile bilister. Retromobile bilister afviser fuldstændig at være virtuelt mobile, mens de bevæger sig i geografisk tid og rum, hvilket begrundes med, at det opleves som værende forbundet med øget risiko for færdselsuheld. En sådan tilgang til praksis kommer til udtryk i interviewet med Mads. Hypermobile bilister har derimod en oplevelse af at kunne håndtere geografisk og virtuelt mobil samtidig, uden at det øger risikoen for færdselsuheld. De hypermobile begrundes typisk anvendelsen af mobiltelefon under kørsel med, at der er en måde, hvorpå de søger at frisætte sig selv fra en kedelig rutineret bevægelse i det geografiske rum, eller søger at undslippe eller bryde med en situation, hvor de er fastlåste i bevægelsen i geografisk tid og rum. Bilisterne tillader sig kun at være geografisk og virtuelt mobile på én gang, fordi praksis opleves som så rutineret og automatiseret, at bilen nærmest kører af sig selv, og de har en oplevelse af, at man ikke behøver at forholde sig reflektivt til bevægelsen i geografisk tid og rum. Det kommer eksempelvis til udtryk i interviewet med Agnete. Det bemærkelsesværdige er, at både hypermobile og retromobile forholder sig til konsekvenserne ved ikke at efterleve retsnormen, men vurderer konsekvenserne vidt forskelligt. Når det gælder de hypermobile, har retsnormen således kun begrænsede muligheder for at konstituere bilisternes handlinger. I den forbindelse spiller det en væsentlig rolle, hvordan konsekvenserne af regelbruddet opleves i praksis. I relation hertil skelner jeg mellem de legalt hypermobile og illegalt hypermobile. De legalt hypermobile indlader sig kun på virtuel kommunikation via håndfri installation, da anvendelsen af håndholdt mobiltelefon opleves som risikobetonet, mens de illegalt hypermobile anvender håndholdt mobiltelefon, når de i konkrete situationer fortolker materielle og sociokulturelle rammer på en sådan måde, at hypermobiliteten ikke opleves som en aktivitet, der øger risiko for færdselsuheld. Eksempelvis kan Melvin betragtes som en bilist, der i nogle situationer agerer som illegal hypermobil, mens Ingeborg udelukkende agerer som legal hypermobil.

At de situationelle fortolkninger af retsnormer i praksis er kilde til en broget praksis med forskellige og til tider uforenelige handlingsstrategier, illustreres formentlig mest tydeligt i de interviewede bilisters begrundelser for valg af hastighed i praksis, hvor de måder, som bilisterne fortolker materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer på i konkrete situa-

tioner, spiller en væsentlig rolle for retsnormens muligheder og grænser for at konstituere handlingsstrategi og handling i praksis. I den forbindelse spiller bilisternes fortolkninger af det materielle rum en helt central rolle, da måden, bilister agerer på i det specifikke rum, implicit er forbundet med måden, som rummet beskrives på. Det er med andre ord selve italesættelsen af vejens mening, der giver stedet liv. De interviewede bilisters måder at forholde sig til en konkret situation på en hovedvej i Midtjylland viser en mangfoldighed af fortolkninger, der kan være i spil i praksis. Når den kendte vej betragtes som et indholdsløst og mennesketomt rum, fremstår rummet som risikofrit, fordi færdselsuheld kun forbindes med situationer, hvor der (potentielt) er andre mennesker til stede. En sådan fortolkning fungerer som et *carte blanche* til at overskride hastighedsgrænserne, hvilket gør det vanskeligt for de lovpligtige hastighedsgrænser at konstituere bilistens handlingsstrategi i praksis. En sådan fortolkning af situationen kommer eksempelvis til udtryk i interviewet med Hanne. Når vejen derimod betragtes som et socialt sted, hvor der (potentielt) er mennesker og dyr til stede, opleves situationen som potentielt risikofyldt. En sådan fortolkning af situationen kommer eksempelvis til udtryk i interviewet med Torben. Sådanne fortolkninger betyder, at de lovpligtige hastighedsgrænser har gode muligheder for at konstituere handlingsstrategi i praksis, men det er ikke ensbetydende med, at retsnormen nødvendigvis konstituerer handling i praksis, da de diametralt forskellige fortolkninger kan være i spil samtidig i fortolkning af en konkret situation, hvilket skaber potentielle konflikter i praksis.

Rutiniserede konflikter og flokmentalitet

Når der i praksis eksisterer forskellige modstridende fortolkninger af materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer betyder det dels, at der opstår mere eller mindre rutinerede konflikter om, hvordan man bør gebærde sig i praksis, dels at bilisterne tilpasser sig hinanden. I praksis udspiller dette sig som dynamiske processer, hvor bilister i et splitsekund kan befinde sig i en rutineret konflikt om hastighedsvalg, mens de i næste sekund bliver en del af en mobil flok, der bevæger sig fremad med en relationel tilpasset hastighed for igen at blive afløst af en ny rutineret konflikt.

De rutinerede konflikter om rammefortolkninger i praksis kan betragtes som en kamp mellem decelererende og accelererende processer i det moderne samfund, som trækker i hver sin retning. På den ene side eksisterer der kulturelle forestillinger og illusoriske forhåbninger om fri bevægelse i tid og rum. På den anden side institutionaliserede retsnormer, som søger at begrænse de risici, der opstår i den hurtigt bevægelige praksis. Disse modsatrettede tendenser, der skaber grobund for konflikter

i praksis, kommer eksplicit til udtryk i bilisternes konfligerende fortolkninger af materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer.

I forhold til bilisternes håndtering af sådanne konflikter har jeg konstrueret typologier, der illustrerer mere eller mindre situationelle roller; Jeg skelner i den forbindelse mellem fire forskellige typer af roller; den indebrændte, den udfarende, den standhaftige og den kapitulerende. Den indebrændte bliver irriteret over, at den forankørende kører langsommere end bilisten selv, men bilisten holder alligevel afstand og venter til han/hun vurderer, at det er muligt at overhale sikkert. Den udfarende kan ikke udholde at blive fastlåst i tid og rum og presser derfor den forankørende til at sætte hastigheden op, såfremt det ikke er muligt at overhale med det samme. I den forbindelse kan det at være anmasende i rummet ses som et forsøg på at påvirke den andens situationsfortolkning og handling på en sådan måde, at det tilpasses ens egen. Den forankørende, som fortolker situationen til fordel for efterlevelse af hastighedsgrænsen kan enten vælge at agere som den standhaftige, der fastholder sin hastighed, selvom vedkommende bliver presset bagfra, ud fra en betragtning om, at det er risikobetonet at køre stærkere, eller som den kapitulerende, der oplever risikoen ved, at den bagfrakommende kører helt tæt på som større end risikoen ved at sætte hastigheden op. Kapitulant kan også vælge at trække ind til siden og lade den anden komme forbi. At disse roller er mere eller mindre situationelt betingede kommer eksempelvis til udtryk i interviewet med Viggo, der i praksis agerer i alle de forskellige roller alt efter, hvordan han fortolker rammerne i konkrete situationer. I praksis kan bilisterne således agere i forskellige roller alt efter hvilke fortolkninger, de bringer i spil i konkrete situationer, og hvordan disse fortolkninger spiller sammen med andres fortolkninger af samme situation. Retsnormens mulighed for at konstituere bilisternes faktiske handlinger er i den forbindelse betinget af, hvordan udfaldet af de rutiniserede konflikter er i den dynamiske praksis, hvor det faktiske hastighedsvalg løbende er til forhandling i praksis.

De modstridende fortolkninger og forskellige præferencer for hastighedsvalg resulterer dog ikke nødvendigvis i rutiniserede konflikter i praksis, da der i hvert fald blandt de interviewede bilister er en tendens til at tilpasse egen hastighed relationelt til andres. De interviewede bilister har en oplevelse af, at flertallet kører omkring 90 km/t på lande- og hovedveje. Denne rammefortolkning spiller en væsentlig rolle i bilisternes eget valg af handlingsstrategi, da de typisk begrundes egne hastighedsoverskridelser med at det at følge flokken får trafikken til at glide bedst muligt og mest sikkert. En sådan begrundelse kommer eksempelvis til udtryk i interviewet med Irene. Denne tilpasning til de mobile flokke, der opstår som midlertidige sociale konstellationer i praksis kan betegnes

som hverdagslige interaktionsritualer, som skaber gruppesolidaritet ved at bidrage med fælles normer blandt de deltagende, hvor det at overholde hastighedsgrænsen bliver opfattet som risikobetonet og som kilde til unødigt begrænsning af andres bevægelsesfrihed i tid og rum. Retligt set er det problematisk, da den relationelle tilpasning af hastighed i praksis virker institutionelt undergravende, da det underminerer retsnormens mulighed for at konstituere hastighedsvalg i praksis. Men samtidigt fremstår den mobile flok som en samfundsmæssig form, der bidrager funktionelt til at skabe social integration.

Omend den automobile praksis synes præget af flokmentalitet, så synes der blandt de interviewede bilister at være forskel på, hvordan de forholder sig situationelt til disse mobile flokke. Til at illustrere disse mere eller mindre situationelle roller har jeg konstrueret typologier, som rummer nogle af de mulige roller, der kan være i spil i praksis. I den forbindelse skelner jeg mellem fire forskellige typer af flokdyr; det totale flokdyr, det tvungne flokdyr, det modvillige flokdyr og det uvillige flokdyr. Det totale flokdyr giver ikke umiddelbart udtryk for individuelle præferencer for hastighedsvalg, men tilpasser sin hastighed relationelt til flokken. Eksempelvis giver Sigurd udtryk for dette. Ved at koble sig på netværket af biler kan det totale flokdyr opnå en form for flowtilstand – en følelse af at glide ubesværet fremad sammen med andre og derved opnå mest mulig mobilitet i tid og rum inden for kollektivets standardiserede rammer. En sådan måde at forholde sig til flokken kommer eksempelvis til udtryk hos Irene. Det modvillige flokdyr foretrækker at køre stærkere end flokken, men tilpasser sig flokken, når den har en størrelse, der efter bilisten opfattelse gør det risikobetonet at overhale. Eksempelvis giver Agnete udtryk for at agere i denne rolle i praksis. Det tvungne flokdyr oplever det som mest sikkert at overholde hastighedsgrænserne, men kan føle sig presset af flokken til at sætte hastigheden op, da bilisten oplever det som risikobetonet at overholde hastighedsgrænsen, når flokken bevæger sig med højere hastighed i tid og rum. Dette kommer eksempelvis til udtryk i interviewet med Beate. Det uvillige flokdyr oplever det som risikobetonet at køre stærkere end hastighedsgrænserne tillader og sætter under ingen omstændigheder hastigheden op. Denne rolle svarer til den standhaftige i de rutinerede konflikter. Dette kommer eksempelvis til udtryk i interviewet med Torben.

Hvornår bilisterne indtræder i forskellige roller i de rutinerede konflikter og agerer som de forskellige typer af flokdyr er mere eller mindre situationelt betinget og afhænger af hvilke fortolkninger af materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer, de bringer i spil i konkrete situationer. At rollerne kan være mere eller mindre situationelt betingede afspejler sig blandt andet i interviewet med Lise som i nogle situationer

agerer i rollen som tvungent flokdyr, i andre situationer som det uvillige flokdyr alt efter, hvordan hun fortolker rammerne i den konkrete situation.

En af de sociokulturelle rammefortolkninger, der kan være i spil i forhold til flokmentalitet er oplevelsen af tid som en begrænset ressource. Det er en rammefortolkning, som kan betyde, at eksempelvis en bilist, der typisk agerer i rollen som det totale flokdyr i en situation, hvor bilisten oplever at være presset på tid, agerer som det modvillige flokdyr, der, så snart muligheden byder sig, vil forsøge at undslippe flokken.

Ting tager tid

Den dominerende kulturelle fortælling om tid er, at objektiv klokke-tid er en begrænset ressource, som må udnyttes, spares og anvendes med fornøden omhu. I modstridende fortolkninger af rammer i praksis spiller oplevelsen af tid ofte en rolle – ikke som selvstændig begrundelse for handling, men som regel i sammenhæng med den øvrige fortolkning af rammer i konkrete situationer.

Men hvordan tid spiller en rolle i bilisters rammefortolkninger i praksis, og hvordan det afspejler sig i praksis, kan være meget forskellig. Jeg skelner i den forbindelse mellem konstant tidskomprimering, situationel tidskomprimering og modstand mod tidskomprimering. Forsøget på konstant tidskomprimering kommer eksempelvis til udtryk i interviewet med Yvonne, der begrundet sit valg af lovstridig hastighed med, at det handler om at bevæge sig hurtigst muligt fra A til B for at spare tid, men dog ikke hurtigere end bilisten vurderer, at det kan gøres sikkert under hensyn til de øvrige rammer i situationen. Eller når det at være hypermobil i tid og rum betragtes som måde at spare tid på, som det eksempelvis kommer til udtryk hos Marie. Det handler i begge tilfælde om at være så effektiv som mulig i sit tid- og rum forbrug. Den situationelle tidskomprimering er i spil, når bilisterne oplever specifikke situationer i deres hverdag, hvor de føler sig presset på tid på grund af forpligtende aftaler i den anden ende af køreturen, såsom vigtige arbejdsrelaterede møder, børnehavens lukketider, vigtige sociale arrangementer mm. Det kommer eksempelvis til udtryk i interviewet med Noah. Men ikke alle de interviewede bilister forsøger at komprimere tidsforbrug i trafikken. Nogle tager direkte afstand fra og afviser det meningsfulde i tidskomprimering, da der i deres øjne altid kan ske noget uforudset i interaktionen med mennesker og steder, som man ikke kan tage højde for. En sådan fortolkning kommer eksempelvis til udtryk i interviewet med Mette.

Umiddelbart ville det være tilforladeligt at antage, at de forskellige måder at forholde sig til tid som begrænset ressource afspejler en social differentiering, hvor nogle qua deres status og rolle i samfundet er under-

lagt strukturelle betingelser, der betinger oplevelsen og håndteringen af tid som begrænset ressource. I den forbindelse kan placeringen i arbejds-hierarkiet ses som en strukturel betingelse, der skaber forskellige positioner og roller, hvoraf nogle kræver mere effektiv udnyttelse af rationel tid end andre. Når det gælder betydningen af placering i arbejds-hierarkiet, er der i mit empiriske materiale en tendens til, at de bilister, der prioriterer tidskomprimering højt, er selvstændige eller ansat i ledende funktioner. Men det er imidlertid ikke sådan, at jo højere position i arbejds-hierarkiet, jo større rolle spiller effektiv tidsudnyttelse i bilisternes fortolkninger af rammer i konkrete situationer. Forsøget på at minimere tidsforbruget kan også være et udtryk for, hvordan bilisten opfatter sig selv og gerne vil opfattes af andre. At placeringen i arbejds-hierarkiet ikke nødvendigvis determinerer praksis kommer direkte til udtryk i de begrundelser bilisterne anvender i forhold til valg eller fravalg af hypermobilitet i tid og rum.

Den virtuelle struktur skaber nogle muligheder, som skaber et forventningspres i forhold til at skulle være tilgængelig for virtuel kommunikation, hvilket i særlig grad gør sig gældende for selvstændige og ansatte i ledende funktioner. Men bilister i sådanne funktioner lader ikke nødvendigvis deres handlinger determinere af disse strukturelle forventninger. Nogle af de interviewede bilister i ledende positioner gør ligefrem en dyd ud af ikke at lade mobiltelefonen styre deres liv – heller ikke selvom det forventes af dem. Det gør sig eksempelvis gældende for Tom, der er produktionsleder i en privat virksomhed. Strukturelle betingelser har således ikke determinerende magt i forhold til bilisternes praksis. Hvordan bilisterne agerer i praksis er med andre ord dynamisk og situationsafhængigt, og ikke nødvendigvis knyttet til deres position og roller i samfundslivet generelt. I forhold til retsnormens muligheder for at konstituere handling i praksis er den dog under alle omstændigheder begrænset, når bilisterne bringer tidsbesparelse i anvendelse i deres situationelle fortolkninger, da det typisk er i situationer, hvor de ikke efterlever retsnormen. I den forstand er tid som en begrænset ressource en socio-kulturel rammefortolkning, der begrænser retsnormens muligheder for at konstituere handling i praksis.

Kønnede stereotyper i dynamisk praksis

At bilisternes måde at agere på i praksis i høj grad er situationelt betinget står i skærende kontrast til de stereotype forventninger, der blandt andet kommer til udtryk i forhold til betydningen af køn i automobil praksis. Traditionelt er kvinder blevet betegnet som inkompetente, forsigtige og usikre bilister, der ofte er impliceret i færdselsuheld, hvilket er en forestilling, der er dybt rodfæstet kognitivt. Det kommer eksempelvis til udtryk i forestillinger om, at kvinder ikke er i stand til at håndtere høje ha-

stigheder, når de bevæger sig i geografisk tid og rum, og at kvinder typisk ikke presser andre til at sætte farten op i rutinerede konflikter, som blandt andre Tom giver udtryk for. Det er imidlertid ikke kun blandt de mandlige bilister, at disse stereotype kønnede forestillinger eksisterer. Også blandt de kvindelige bilister er der nogen, som knytter an til disse traditionelle forestillinger om kvinder bag rattet. Men i stedet for at lade det være en forventning, der determinerer deres praksis, gør de modstand mod den stereotype kategorisering, hvilket eksempelvis kommer til udtryk hos Agnete, der beskriver sin egen praksis som maskulin.

Selvom de stereotype forestillinger om køn lever i bedste velgående i forventningerne til praksis, er praksis mere broget end stereotyperne giver rum for. Det kommer eksempelvis til udtryk i forbindelse med måder at håndtere rutinerede konflikter på. I mit empiriske materiale er der mandlige bilister, som blankt afviser at agere i rollen som udfarende, mens der er kvindelige bilister, der beskriver det som en gængs handlingsstrategi. Eksempelvis giver Ilse på 50 år udtryk for i nogle situationer at køre helt op i møllen på den forankørende, hvis hun ikke kan komme til at overhale sikkert. Det ændrer dog ikke ved, at de stereotype forestillinger stadig flourer i praksis, hvilket afspejler sig i bilisters overraskelse over at opleve kvinder i praksis, der kører markant stærkere end hastighedsgrænserne tillader, og som optræder i rollen som udfarende i rutinerede konflikter.

Om end de kønnede stereotyper er så indgroede i den automobile praksis, er der dog også noget, der tyder på, at stereotyperne ændres og udvikles i samspil med en foranderlig praksis. I den forbindelse spiller det en væsentlig rolle, at de kønnede forventninger eksisterer som kulturelle forestillinger, der ikke nødvendigvis strukturerer faktisk handling. Når bilister mange gange nok bliver overrasket over, at stereotyperne ikke slår til i praksis, begynder de så småt at ændre deres forventninger til praksis og nuancere de stereotype betragtninger. Det kommer eksplicit til udtryk i mit empiriske materiale ved, at nogle bilister som eksempelvis Tom skelner mellem på den ene side Fru Jensen, som er en metafor for den lidt ældre og usikre kvinde, der ikke kører særligt tit, og som ofte ender i uheld, og de unge erfarne kvinder, der kører som mænd, og derfor er i stand til at håndtere høj hastighed.

Individuel handlefrihed og kollektiv begrænsning

I mit empiriske materiale er der en tendens til, at bilisterne i deres fortolkninger af materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer i nogle tilfælde forholder sig konsekvensetisk til retsnormerne i den forstand, at hvis de ikke oplever, at der er nogen risiko ved at overtræde reglerne i den konkrete situation, så tillader de sig at gøre det i praksis. Kun i de til-

fælde, hvor de i praksis pragmatisk orienterede bilister oplever, at der er risici forbundet med manglende regelefterlevelse, overholder de færdselsreglerne. Men det er dog ikke ensbetydende med, at retsnormernes legitimitet nødvendigvis er under pres, da det er betinget af, hvordan retsnormen fremstår i bilisternes generaliserede retsbevidsthed.

Den generaliserede retsbevidsthed er kendetegnet ved at rumme reflektive overvejelser om, hvad der er mest hensigtsmæssige måder at regulere flertallets interesser på, til forskel fra den praktiske retsbevidsthed, som rummer den individuelt oplevede og erfarede praksis. I den forbindelse er de pragmatiske handlingsmaksimer, som bilisterne tillader sig selv, ikke nødvendigvis handlingsmaksimer, som de ønsker ophævet til almengyldig lov. Der er med andre ord ikke nødvendigvis overensstemmelse mellem den måde, hvorpå retsnormer er indlejret i den praktiske og generaliserede retsbevidsthed.

Når retsnormer er indlejret i form af regeletiske begrundelser i den praktiske, såvel som den generaliserede retsbevidsthed, fremstår retsnormen som fuldstændig legitim, og retsnormen søges efterlevet som det mest naturlige og selvfølgelige i verden. Når retsnormerne i sådanne tilfælde alligevel ikke altid efterleves kan det være, fordi bilisten uagtet har defineret situationens rammer forkert, hvilket eksempelvis kommer til udtryk i Toms fejlfortolkning af lyssignalets farve. Eller det kan være, fordi bilisten føler sig presset af andre til at overtræde retsnormen i konkrete situationer, hvilket eksempelvis kommer til udtryk i interviewet med Jens, der kan føle sig presset til at køre frem i et lyskryds, hvor han ellers opfatter det som en pligt at stoppe, da lyssignalet kan nå at skifte til rødt, inden han har forladt vejkrydset. Men selvom retsnormer i den generaliserede retsbevidsthed er regeletisk, kan den praktiske retsbevidsthed godt være pragmatisk, således at retsnormen opleves som den eneste rigtige måde at regulere alles handlinger på i automobil praksis, men at bilisten alligevel tillader sig i konkrete situationer at overtræde den specifikke retsnorm ud fra pragmatiske fortolkninger af konsekvenserne ved lovbrud indenfor de gældende materielle og sociokulturelle rammer. Dette afspejler sig blandt andet i forskellige typer af situationelle fortolkninger, der kan være i spil i forbindelse med pragmatiske begrundelser for den form for rødkørsel, som politiet definerer som gult før rødt. Eksempelvis giver Tom udtryk for i praksis at kunne finde på at følges med en lastbil over krydset, selvom lyssignalet kan nå at skifte til rødt, da han vurderer, at han ikke risikerer at skade eller genere andre ved det i den konkrete situation, men Tom har samtidig en pligtetisk opfattelse af, at man bør efterleve retsnormen. Uanset om bilisterne i praksis forholder sig regeletisk eller konsekvensetisk til retsnormen, så fremstår retsnormen som legitim i den generaliserede regeletiske retsbevidsthed.

Mere kompliceret bliver det i de tilfælde, hvor den generaliserede, såvel som praktiske retsbevidsthed er pragmatisk. I sådanne tilfælde betragtes retsnormen som legitim, når den ud fra refleksive opfattelser fremstår som garant for at mindske risikoen for færdselsuheld. Fremstår retsnormen ikke som garant for at mindske risikoen for færdselsuheld, kommer retsnormens legitimitet under pres. I de tilfælde, hvor retsnormen opfattes som legitim, er det interessant, at selvom bilisterne betragter retsnormen som legitim i den pragmatiske generaliserede retsbevidsthed, efterlever de ikke nødvendigvis retsnormen i praksis, da andre pragmatiske overvejelser kan være i spil der. Det kommer eksempelvis til udtryk hos Irene, der har en refleksiv opfattelse af, at håndholdt mobiltelefoni er en risikobetonet aktivitet, som skal forbydes, men i praksis har en oplevelse af, at der ikke er risiko for færdselsuheld forbundet med egen anvendelse af håndholdt mobiltelefon i konkrete situationer, hvor de materielle og sociokulturelle rammer gør det muligt at håndtere.

I de tilfælde, hvor retsnormen i den generaliserede pragmatiske retsbevidsthed ikke fremstår som garant for at mindske risikoen for færdselsuheld, kommer retsnormens legitimitet under pres, da retsnormens handlingspåbud kommer til at fremstå som en meningsløs regulering, der ikke er tilpasset de materielle og sociokulturelle rammer i praksis. Det kommer eksempelvis til udtryk i forbindelse med opfattelser af hastighedsgrænserne på lande- og hovedveje, der af nogle af de interviewede bilister opfattes som en unødvendig bremse af bevægelsesfriheden i tid og rum, da vejen inviterer til højere hastighed og de mobile flokke alligevel bevæger sig frem med højere hastighed, uden at der er øget risiko for færdselsuheld forbundet med det. Når retsnormen i den generaliserede retsbevidsthed fremstår som illegitim, efterlever bilisterne ikke retsnormen i praksis, med mindre de oplever risikoen for at blive sanktioneret for forseelsen som nærværende. I den forbindelse er det interessant, at der blandt de interviewede bilister er nogen, som trods deres ønske om regelændring alligevel opfatter sanktionen for lovovertrædelsen som legitim, da de har en opfattelse af, at man må acceptere konsekvenserne ved sin lovstridige handling. Det kommer eksempelvis til udtryk i interviewet med Hanne. Andre opfatter dog sanktionen som illegitim i de situationer, hvor de fortolker de materielle og sociokulturelle rammer således, at der ikke er risiko for færdselsuheld forbundet med deres lovstridige aktivitet, hvilket eksempelvis afspejler sig i interviewet med Ilse.

Det er imidlertid ikke altid nemt at dechifrere hvilke typer af moralbegrundelser, der er på spil i henholdsvis den generaliserede og praktiske retsbevidsthed. Bilisterne ikke nødvendigvis entydige i deres moralbegrundelser. Det kommer eksempelvis til udtryk i forbindelse med overvejelser om hastighedsgrænsernes legitimitet, hvor Tom argumenterer

for, at man burde indføre differentierede hastighedsgrænser, da de mobile flokke alligevel bevæger sig fremad med højere hastighed og der ikke efter bilistens opfattelse er nogen øget risiko ved det. Men samtidig med argumenterer Tom for, at ikke alle nødvendigvis er i stand til at håndtere de højere hastigheder, og hvis han skal vælge mellem at efterleve retsnormen eller ej, vil han til enhver tid mene, at man bør respektere gældende retsnormer, da disse ud fra kritisk rationelle moralbegrundelser er den mest fornuftige tilgang til at varetage flertallets interesser bedst muligt. Det er paradoksalt: I pragmatisk forstand fremstår hastighedsgrænsen som illegitim, men i kritisk rationel forstand opfattes gældende retsnormer som den mest fornuftige måde at regulere flertallets interesser på. I praksis kan retsbevidstheden således være præget af ambivalens og flertydighed.

I den forbindelse er det dog også interessant at bemærke, at den kritisk rationelle retsbevidsthed i mit materiale kun forekommer i nogle af de interviewede bilisternes reflektive bevidsthed. Når de interviewede bilister begrundet deres handlinger i praksis, forholder de sig pragmatisk og/eller regeletisk. Spørgsmålet er, om dette kan være et udtryk for, at det at forholde sig kritisk rationelt ikke praktiseres i kropsliggjorte og mere eller mindre rutinerede handlinger, men kun figurerer som reflektive efterrationaliseringer af, hvad der kollektivt set kan betragtes som rimelige handlingsbegrænsninger, eller om det blot er et udtryk for begrænsningerne i mit empiriske materiale, således at den kritisk rationelle praktiske retsbevidsthed eksisterer i den faktiske automobile praksis. Det lader jeg være et åbent spørgsmål.

Afsluttende refleksion

Inden jeg sætter et foreløbigt punktum for mit arbejde med afhandlingens tematik, finder jeg det væsentligt kort at dvæle ved de fund, som jeg efter endt rejse, sidder tilbage med. Der er en tendens til i nutidens samfund at anvende institutionaliserede normer til regulering af sociale praksisser og en politisk tiltro til, at det er en hensigtsmæssig form for regulering af adfærd i praksis. Imidlertid er det indtryk, som afhandlingen her efterlader, at det kan være yderst komplekst at regulere dynamiske sociale praksisser. Selvom retsnormers handlingspåbud umiddelbart kan fremstå som fakticiteter, kan der være forskellige måder at forholde sig moralsk til retsnormer på i praksis og de kan udsættes for forskellige typer af fortolkninger alt efter, hvordan retsnormerne spiller sammen med materielle og sociokulturelle rammer i konkrete situationer. I forhold til reguleringen af den automobile praksis qua retsnormer er det kun muligt at sikre regelefterlevelse, når de institutionelle rammer spiller sammen med de materielle og sociokulturelle rammer på en sådan måde, at det giver

mening for bilisterne at efterleve retsnormerne i praksis. Når der er konflikt mellem retsnormen og fortolkningen af materielle og sociokulturelle rammer, begrænser det retsnormens muligheder for at konstituere handling. I den forstand er det yderst vanskeligt og komplekst for institutionelle retsnormer at konstituere handling i automobil praksis. Spørgsmålet er, hvordan råderummet er i forhold til at påvirke og forandre de ramme-
fortolkninger, der er i spil i praksis.

En måde at forsøge at forandre praksis på, er ved at forsøge at tilpasse rammerne, således at eksempelvis konstruktionen af veje ikke inviterer til højere hastigheder end de lovpligtige hastighedsgrænser tillader. Dette kompliceres imidlertid af, at rammerne ikke nødvendigvis fortolkes ens, hvilket afspejler sig i, at den samme vej af nogle bilister opleves som et risikofrit mennesketomt rum, hvor man problemfrit kan køre stærkere end hastighedsgrænserne tillader, mens andre fortolker samme situation som et socialt sted, hvor der kan være risiko for at skade andre, hvilket betyder, at man bør overholde hastighedsgrænserne. Om end der kan være forskellige fortolkninger af rammer i konkrete situationer, så spiller materielle rammer en væsentlig rolle for, hvordan bilisterne agerer i praksis og kan i nogle tilfælde gøre det vanskeligt for bilister at efterleve retsnormen, selvom det i deres retsbevidsthed fremstår som det moralsk rigtige at gøre. Her tænker jeg konkret på bilisters oplevelse af ikke at kunne sanse den hastighed, som de bevæger sig med i tid og rum i deres hybride tilstand, indkapslet i bilens lydtætte rum, hvilket betyder, at de oplever at køre stærkere end de moralsk set selv kan stå inde for. Det er paradoksalt. I den forbindelse kan man tale om, at bilproducenter, der konstant presser grænserne for bilens hastigheder, har et ansvar for ikke hele tiden at flytte grænserne for, hvor hurtigt man som bilist kan bevæge sig i tid og rum, da denne form for teknologisk acceleration skaber muligheder, som i praksis kan være vanskelige at håndtere, og som gør det vanskeligt for retsnormer at konstituere handling i praksis – selv i de tilfælde, hvor bilister ud fra pligtetiske eller pragmatiske begrundelser tilstræber at efterleve retsnormen i praksis.

Mulighederne for at initiere forandringer og skabe bedre betingelser for institutionel styring af praksis udfordres dog ikke kun af de materielle rammer, men også de sociokulturelle rammefortolkninger, der er i spil i praksis. I og med at der i praksis er en oplevelse af kulturel acceleration, som eksempelvis giver sig udslag i forsøg på at spare tid i trafikken ved at køre stærkere end de lovpligtige hastighedsgrænser tillader eller anvende håndholdt mobiltelefon under kørsel, begrænser det retsnormens muligheder for at konstituere handling i praksis. Da der i den forbindelse ikke nødvendigvis er overensstemmelse mellem bilisternes refleksive opfattelse af risici og deres oplevelse af risikoen ved handlingen i konkrete situa-

tioner, kan det være ekstremt vanskeligt at forsøge at ændre disse rammefortolkninger, da myndighedernes kommunikation om rationaliserede risici taler til den refleksive bevidsthed – ikke den praktiske. Derudover udfordres styringen af praksis af, at der er tale om en social praksis, hvor der er en tendens til flokmentalitet, som i nogle tilfælde virker institutionelt undergravende, eksempelvis når det typisk opleves som mere sikkert at følge flokken end at overholde de lovpligtige hastighedsgrænser. Der er dog også modsatrettede tendenser i praksis, som kommer til udtryk ved, at der er bilister, som fastholder hastighedsgrænserne, selvom andre kører stærkere. Viden om de mobile flokkes dynamiske karakter kan i den forbindelse vise sig at være nyttig. Kan man få flere til at køre efter hastighedsgrænserne, vil det kunne skabe nye moralstandarder for flokkens hastighed, som betyder, at den relationelle hastighed vil sænke sig. Spørgsmålet er bare, hvordan man gør det i praksis. Det er ikke nemt i en automobil praksis, som er præget af kulturel og teknologisk acceleration.

Da der i automobil praksis eksisterer mere eller mindre kollektive rammefortolkninger, som udfordrer retsnormers muligheder for at konstituere handling i praksis, fordi nogle retsnormer i sig selv bliver betragtet som en unødigt bremse i et accelererende samfund, kan man også spørge om det er retsnormerne, der må tilpasses praksis, således at det i højere grad giver mening for bilisterne at efterleve retsnormerne. Det er imidlertid vanskeligt at give noget entydigt svar på, hvilket først og fremmest vanskeliggøres af, at der ikke er konsensus om, hvordan konkrete situationer bør fortolkes. De rammefortolkninger, som bilisterne bringer i spil i samme situation, kan være meget forskellige, således at nogle oplever det som nødvendigt i en konkret situation at efterleve retsnormen, mens andre finder det unødvendigt. Dernæst vanskeliggøres det af, at selvom bilister ikke efterlever en retsnorm i praksis, kan retsnormen godt opfattes som værende legitim. Når bilisterne ikke overholder retsnormer i praksis, er det således ikke ensbetydende med, at retsnormen betragtes som en unødigt bremse af den kulturelle acceleration, da der i en social praksis er brug for retsnormer, som gør det muligt for alle at bevæge sig så sikkert som muligt fra A til B. De friheder, som den individuelle bilist tillader sig selv, er med andre ord ikke nødvendigvis handlingsmaksimer, som efter bilistens mening bør ophøjes til almengyldig lov. At ændre eksempelvis hastighedsgrænserne, så det bliver muligt at køre endnu stærkere vanskeliggøres yderligere af, at det at bevæge sig i tid og rum med høje hastigheder er forbundet med risiko for færdselsuheld. Derfor er der brug for retsnormer, som sætter grænser for bevægelsesfriheden og skaber stabile adfærdsforventninger, som begrænser disse risici. At skabe disse stabile adfærdsforventninger kan imidlertid

være vanskeligt i en automobil praksis, hvor pluralistiske pragmatiske maksimer flourer.

Som det fremgår af diskussionen her, er der ikke nogen lette måder at håndtere regulering af social praksis qua institutionaliserede retsnormer. Formålet med afhandlingen har dog heller ikke været at finde lette praktiske løsninger, men at bidrage til en nuanceret forståelse af den dynamiske måde, som retsnormer spiller en rolle på i praksis og kvalificere debatten om moralen i den automobile kultur. Kan afhandlingen bidrage til dette, har den tjent sit formål.

Appendiks A: Om udvælgelsesstrategien

Som udgangspunkt har jeg villet, at udvalget af informanter skulle afspejle de forskelle, der kan være i måder at fortolke materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer i dansk kontekst. Derfor ville jeg gerne have at informanterne kommer fra forskellige egne i Danmark. Af praktiske grunde har det imidlertid været nødvendigt at afgrænse udvælgelsen af informanter til enkelte regioner; Region Midtjylland og Region Hovedstaden. Afgrænsningen til disse to regioner er sket ud fra praktiske hensyn til de omkostninger, der er forbundet med installation af kameraer i bilisters biler. Skulle der være udvalgt ti bilister til kameraobservation fordelt over hele landet, ville omkostningerne til installation og afinstallation af kameraerne være blevet ubetalelige med det eksisterende budget. Som et kompromis med Camvision, der leverer kameraydelser, udvalgte jeg i stedet to regioner med i alt ti adresser, hvorpå der skulle installeres kameraer. Alternativt har jeg også overvejet, om installationen kunne foregå om natten på bilisternes bopæl, eller om jeg kunne overtale et biludlejningsfirma til at hente og bringe bilisternes bil til installation og i forbindelse med afhentning af bilen, aflevere en lånebil. Disse løsninger viste sig enten at være for omkostningskrævende eller uladsiggørlige af andre årsager.

Spørgsmålet er, om de fortolkningsmåder og former for retsbevidsthed, der kommer til udtryk blandt bilister i disse egne af landet er særegne og adskiller sig fra den variation, der kan være i det ganske land. En statistisk undersøgelse af regionale forskelle i den offentlige moral fra 2001 har vist, at den offentlige moral kun undtagelsesvist er systematisk regionalt differentieret. Med andre ord fremtræder Danmark moralsk set som et relativt homogent og stabilt land (Tonboe 2001:33-35). Undersøgelsen beskæftiger sig imidlertid kun med borgeres holdninger til principielle moralske spørgsmål og kan som sådan være en vanskelig guide at anvende i forhold til at vurdere, om der er forskelle på de praksisser, der eksisterer i de enkelte regioner. Med den begrænsede empiriske viden, der er til rådighed, er det således vanskeligt at sige, om jeg med denne selektion af bilister i forhold til de to regioner opnår den tilstrækkelige viden om de kvalitative forskelle, der kan være i måder at fortolke retsnormer på i automobil praksis. Jeg forventer dog, at den mulige varians, der kan være i de måder, som retsbevidsthed spiller en rolle på i automobil praksis, kan indfanges ved at indsamle empiri i disse to regioner, da de to regioner kontrasterer hinanden i den forstand, at der er tale om hovedstadsregionen og en større region i provinsen. Kvantitativt er der i hvert fald forskel på de måder, som praksis udfolder sig på. Data fra

Transportvaneundersøgelsen 2006/2007 viser, at der er stor forskel på bilisters kørselsmønstre i de to regioner.

Tabel 4: Km pr. dag for bilførere fordelt på køn, alder og region.

		Hovedstaden	Midtjylland
Kvinde	18-24 år	8,40	17,00
	25-34 år	12,64	14,81
	35-44 år	14,83	37,62
	45-54 år	13,70	21,78
	55-66 år	13,58	21,35
	67-	2,04	2,90
Mand	18-24 år	12,85	25,39
	25-34 år	27,23	34,63
	35-44 år	30,31	46,81
	45-54 år	27,03	42,18
	55-66 år	26,15	46,45
	67-	12,45	11,83

Tabel 5: Tid i min. pr dag for bilførere fordelt på køn, alder og region.

		Hovedstaden	Midtjylland
Kvinde	18-24 år	13,02	22,44
	25-34 år	15,85	19,30
	35-44 år	20,44	44,02
	45-54 år	19,53	27,67
	55-66 år	17,39	26,02
	67-	2,89	3,87
Mand	18-24 år	16,98	27,97
	25-34 år	32,58	36,42
	35-44 år	36,12	49,72
	45-54 år	31,48	47,50
	55-66 år	30,38	48,38
	67-	14,11	13,81

Undersøgelsen viser, at der er stor forskel på det antal km, som bilister i de to regioner kører pr. dag, og hvor mange minutter de i gennemsnit anvender bag rattet. Derudover kan man se, at selvom de mandlige bilister generelt kører mere end de kvindelige indenfor de enkelte regioner, og ældre bilister kører mere end yngre, så spiller den region, som bilisterne er bosiddende i, en central rolle for, hvor mange km og hvor meget tid, de anvender i trafikken. Forskellen skyldes formentlig, at bilisterne færdes i meget forskellig geografi. Med udgangspunkt i disse betragtninger om forskellige materielle og sociokulturelle betingelser i de

to regioner opfatter jeg dette som et hensigtsmæssigt valg i forhold til at afdække eventuelt geografisk betingede forskelle i måder, hvorpå bilister fortolker retsnormer i praksis.

Informanterne i de to regioner er blevet udvalgt qua et mindre spørgeskema. Formålet med spørgeskemaet har udelukkende været at opnå kontakt med og baggrundsviden om potentielle informanter. I jagten på at opnå maksimal variation i udvalget af informanter er der i hver region udtrukket 50 mænd og 50 kvinder i alderen 18-66 år. På hvert alderstrin er der udtrukket to personer, en af hvert køn. Derudover er der udtrukket to ekstra i de yngste alderskategorier, da der ofte er et større frafald blandt unge. Jeg ville gerne have stratificeret yderligere i forhold til uddannelses- og beskæftigelsesbaggrund, men Centralregisteret for Motor-køretøjer registrerer ikke sådanne oplysninger på bilejerne. Da jeg gerne ville have mere information om bilisterne forud for udvælgelsen af informanter til interview og kameraobservation, valgte jeg i spørgeskemaet at spørge ind til bilisternes køn, alder, uddannelse, beskæftigelse, køretøj, daglig kørselsfrekvens, typisk tidsforbrug i trafikken, typisk kørselstidspunkt i døgnet og antal kørte km om året. Grunden til, at jeg har spurgt om køn og alder, som også figurerer som stratifikationskriterium, er, at udsendelsen af skemaer er foretaget anonymt via SKAT, som administrerer Centralregisteret for Motorkøretøjer, og jeg derfor ikke havde adgang til oplysninger om bilisterne - andre end dem, de selvvalgt har returneret i form af spørgeskemabesvarelser.

På baggrund af tilsagn om deltagelse i de kvalitative undersøgelser har min strategi været at udvælge informanterne ud fra princippet om maksimal variation. I den forbindelse har jeg haft en primær og sekundær udvælgelsesstrategi.

Tabel 6: Primær udvælgelsesstrategi

	Aldersgruppe	Midtjylland		Hovedstaden	
		Mænd	Kvinder	Mænd	Kvinder
Kameraobservation + Interview	18-24 år	1	0	0	1
	25-34 år	0	1	1	0
	35-44 år	1	0	0	1
	45-54 år	0	1	1	0
	55-66 år	1	0	0	1
Interview	18-24 år	1	1	1	1
	25-34 år	1	1	1	1
	35-44 år	1	1	1	1
	45-54 år	1	1	1	1
	55-66 år	1	1	1	1

Som det fremgår af tabellen her, har jeg primært udvalgt informanter ud fra køn og alderskriteriet. For at sikre maksimal variation i såvel kameraobservationer som kvalitative interviews har jeg så vidt muligt søgt at sprede informanterne på forskellige køn og aldersgrupper i de to regioner. Inden for de forskellige aldersgrupper har jeg i hver region søgt at udvælge én til deltagelse i kameraobservation. Når jeg i den yngste aldersgruppe i Region Hovedstaden har valgt en mand, har jeg valgt en kvinde i samme aldersgruppe i Region Midtjylland. I den efterfølgende aldersgruppe er det så en kvinde i Hovedstaden og en mand i Midtjylland osv. På den måde får jeg en ligelig fordeling af mænd og kvinder fordelt på forskellige aldersgrupper og i de to regioner. Af de bilister, der kun deltager i interviewundersøgelsen, vælger jeg en mand og kvinde i hver alderskategori inden for de to regioner, da jeg således får maksimal variation i fordelingen af informanter. Har der vist sig at være flere potentielle informanter i nogle kategorier, har jeg så vidt muligt inddraget informationer om køretøj, uddannelses- og beskæftigelsesbaggrund således, at jeg også på disse parametre har kunnet opnå maksimal variation.

Af de 200 spørgeskemaer er 81 kommet retur, hvoraf 40 bilister har tilkendegivet ønske om deltagelse i interviewundersøgelsen. Af dem har 19 bilister desuden ønsket at medvirke til kameraobservation i egen bil. Det er værd at bemærke, at besvarelsesprocenten kun er på 40,6 pct. Frafaldet er altså markant. En mulig grund til det markante frafald er, at SKAT, som har været ansvarlig for udsendelse af spørgeskemaerne, uden mit vidende har distribueret skemaerne i konvolutter med SKATs eget logo. Set i lyset af skattevæsenets funktion og ry som kontrolinstans overfor borgerne, er det dybt problematisk. Det problematiske i SKATs involvering afspejler sig også i nogle af de spørgeskemaer, jeg trods alt har fået retur, hvor bilister eksplicit giver udtryk for, at det er forkasteligt at modtage information om et forskningsprojekt i konvolutter med SKATs logo. Andre har givet udtryk for forvirring over konvolutteringen, da der i informationsbrevet og spørgeskemaet til bilisterne, ikke er angivet noget om SKATs involvering i projektet. Da spørgeskemaerne ikke har skullet anvendes til statistisk analyse, er det dog ikke så problematisk, som det kunne have været. Det vigtigste har været at få positive tilkendegivelser nok til at kunne udvælge informanter til de kvalitative undersøgelser. For at min primære udvælgelsesstrategi i forhold til køn, alder og region skulle kunne lade sig gøre, har det været vigtigt, at de positive tilkendegivelser om deltagelse fordeler sig jævnt på køn, alder og region. I tabellen på den efterfølgende side fremgår karakteristika hos de potentielle informanter, der ønsker at deltage i henholdsvis interview og kameraobservation i egen bil.

Tabel 7: Tilkendegivelser om deltagelse i empirisk undersøgelse

Interview	Kamera	Region		Mænd	Kvinder	Total	
Ja	Ja	Midtjylland	Aldersgruppe				
			18-24 år	0	0	0	
			25-34 år	2	2	4	
			35-44 år	1	0	1	
			45-54 år	1	1	2	
			55-66 år	3	1	4	
			Total	7	4	11	
		Hovedstaden	Aldersgruppe				
			18-24 år	0	0	0	
			25-34 år	1	0	1	
			35-44 år	1	0	1	
			45-54 år	1	3	4	
			55-66 år	1	1	2	
			Total	4	4	8	
Ja	Nej	Midtjylland	Aldersgruppe				
			18-24 år	0	1	1	
			25-34 år	0	0	0	
			35-44 år	1	2	3	
			45-54 år	1	2	3	
			55-66 år	2	0	2	
			Total	4	5	9	
		Hovedstaden	Aldersgruppe				
			18-24 år	0	0	0	
			25-34 år	0	0	0	
			35-44 år	1	1	2	
			45-54 år	0	2	2	
			55-66 år	3	5	8	
			Total	4	8	12	

Som det fremgår af tabellen her, er frafaldet blandt unge i alderen 18-24 år markant. I begge regioner har der ikke været nogen, hverken mænd eller kvinder i den yngste aldersgruppe, som har haft lyst til at medvirke i kameraobservationer i egen bil. Og kun en enkelt ung kvinde har haft lyst til at deltage i et interview. Samtidig med synes der i de fleste aldersgrupper at være en tendens til, at flere mandlige bilejere ønsker at deltage i undersøgelsen end kvinder. Med nogle få undtagelser har der dog været kvinder nok til, at jeg har kunnet finde informanter i de forskellige aldersgrupper – dog ikke blandt de helt unge. Ud fra en betragtning om, at unge kvinders, såvel som mænds deltagelse i undersøgelsen er vigtig, fordi de kunne have en særlig måde at fortolke retsnormer på som novicer i den automobile praksis, og de statistisk set er involveret i flere situationer, hvor rammefortolkningerne ikke slår til (færdselsheld), har jeg valgt at opretholde den primære udvælgelsesstrategi og søgt alternative måder at finde deltagere på, som matcher selektionskriterierne.

Da det primært har været de helt unge, som jeg har manglet til kameraobservation og interviews, har jeg anvendt forskellige strategier. Jeg har sendt mails ud i mit personlige, såvel som professionelle netværk. Blandt andet har jeg søgt mulige deltagere via en landsdækkende mailingliste for forskere og praktikere, der arbejder indenfor trafik og transportområdet. Jeg har kontaktet køreskoler i de to regioner for at høre, om kørelærere kunne hjælpe mig med kontakt til tidligere elever, som de ved har fået bil. Køreskolerne har vist sig at være meget hjælpsomme i forhold til at etablere kontakt til tidligere elever, men strategien har ikke udmøntet sig i unge, der ville deltage i undersøgelsen. En begrundelse har været, at de unge ikke har følt sig rutinerede og dygtige nok i trafikken til at ville lade sig overvåge. En anden begrundelse har været frygten for, at denne viden om de unge, kunne give et negativt billede af unge bilister, der i forvejen udsættes for megen kritik i den offentlige debat. Denne frygt for, hvordan viden bliver anvendt i den offentlige debat, skal formentlig ses i lyset af det markante fokus, der er især på unge mænds manglende hensyn til andre i trafikken og utilstrækkelige kompetencer i forhold til at håndtere risikofyldte situationer i praksis. Som et sidste forsøg har jeg kontaktet GF forsikring, der har finansieret de empiriske undersøgelser for at høre, om de kunne hjælpe mig med at skabe kontakt til informanter. GF forsikring havde tilbudt deres hjælp tidligt i processen, men jeg har søgt at undgå det, da det efter min mening skaber nogle etiske dilemmaer i forhold til beskyttelse af informanternes identitet. I mangel af bedre alternativer har jeg dog valgt at lade GF forsikring hjælpe mig med at finde de sidste deltagere, hvilket lykkedes efter megen møje og besvær.

Appendiks B: Om kamerametoden

I forbindelse med udviklingen af kamerametoden har der været en del praktiske og tekniske udfordringer. En praktisk udfordring har været at sikre, at installationerne af kameraerne med mindst mulig gene for informanterne. Det har også givet tekniske udfordringer, da installationer ikke efterfølgende har måttet være synlige.

For at sikre mindst mulig gene for informanterne er tid og sted for installation og afinstallation tilrettelagt efter informantens eget ønske og behov. Informanten har eksempelvis kunnet få kameraerne installeret på parkeringspladsen ude foran deres arbejdsplads, mens de har været på arbejde. Eneste betingelser har været, at montørerne skulle have adgang til bilen, og at installationen skulle finde sted i enten Region Midtjylland eller Hovedstaden. Installationen af overvågningsudstyret er forholdsvis tidskrævende (tager 4-5 timer). Derfor har det været vigtigt, at installationen af kameraerne kunne finde sted på et tidspunkt, hvor informanterne ikke skulle anvende bilen, og at informanterne ikke selv har skullet bruge tid på at fragte bilen til et værksted.

For det andet har det været vigtigt, at installationerne ikke efterlader varige spor i form af huller eller andet i bilen. Inden vi har installeret det i informanternes biler, har vi lavet en testløsning i min bil for at finde ud af, hvordan vi kunne gøre det bedst muligt. På den måde har jeg søgt at undgå for mange tekniske problemer i forbindelse med installationer i andre bilisters biler. Det var også en konstruktiv måde at teste systemets funktionalitet og virkemåde, inden de empiriske undersøgelser er blevet iværksat. På trods af det omfattende forarbejde med testløsning i min egen bil har der dog alligevel vist sig at opstå en del tekniske og praktiske problemer i forbindelse med installation af kameraer i informanternes biler. Installationerne har været yderst vanskelige at lave. Dels fordi der har været tale om ti forskellige biler, således at hver installation har været unik. Dels fordi der er tale om mobile enheder, hvor bump og bevægelser kan øve indflydelse på optagelserne, dels fordi der er tale om midlertidige installationer, som skal sidde fast, men ikke må sidde for godt fast. Problemerne med indflydelsen fra bump og bevægelser forstærkes af, at installationer ikke har måttet efterlade synlige spor. Normalt når overvågningsfirmaer installerer teknologien i mobile enheder såsom taxier og busser, bolter de kameraer og harddiskoptagere fast, hvilket gør optagelserne mere stabile. Blandt andet har fastgørelsen med selvklæbende tape været problematisk, da kameraerne er blevet installeret i bilerne i maj måned 2008, hvilket var en periode med forholdsvis høje dagstempe-

raturer. Varmen har betydet, at især kameraet rettet på føreren af bilen faldt ned. En anden udfordring har i nogle tilfælde været placeringen af kameraet, der filmede ud af bagruden, som på grund af, rystelser og bump på vejen havde en tendens til at vippe. I de tilfælde, hvor bilister har opdaget sådanne fejl, har bilisterne kontaktet montørerne, som efterfølgende har lavet serviceeftersyn på installationerne. I enkelte tilfælde, hvor bilister ikke har opdaget fejl ved installationerne, er fejlen blevet korrigeret og observationsperioden forlænget for at sikre, at det ville være tilstrækkeligt med observationsdata.

Selvom firmaet, der installerede kameraerne i bilisternes biler har lavet serviceeftersyn, og er blevet instrueret i placering og vinkling af kameraer, har det vist sig, da jeg fik harddiskene med optagelser tilbage, at nogle af optagelserne ikke lever op til den forventede standard på grund af upræcis vinkling af kameraer. Kameraoptagelserne har derfor varieret meget i kvalitet, hvilket har betydet, at ikke al materialet har været lige brugbart. I den forbindelse har kvaliteten af kameraerne også spillet en rolle, da de valgte kameraer ikke har fungeret optimalt under skiftende lysforhold. Forud for valg af kameraløsning har jeg været bevidst om, at kameraerne havde vanskeligt ved at gengive begivenheder i nattelys, men jeg har ikke været klar over, at også skiftende lysforhold i dagtimerne kunne forringe optagelserne. Det har ikke været et problem i testperioden. Det mest problematiske har dog vist sig at være regnvejrskage. Når regnen falder på ruden, bliver det meget vanskeligt at orientere sig i kameraerne og se, hvad der foregår rundt om bilen. I testperioden havde vi ingen regn. Derfor opdagede jeg ikke problemet, førend jeg sad med de endelige kameraobservationer. I selve observationsperioden er der heldigvis kun ganske få optagelser, der er blevet ubrugelige på grund af regnvejr. Havde det nu været en 14 dages periode med regn, ville alle optagelser have været ubrugelige. Da jeg fik optagelserne ind, viste der sig også at være andre uventede fejl og mangler. I udviklingen af metoden har det været vigtigt at gøre det visuelle indtryk af overvågningen i kabinen så usynlig som mulig. I forbindelse med testløsningen blev kameraerne, der filmede i det fremadrettede synsfelt, placeret bag bakspejlet i forruden, og i mine skriftlige instruktioner til montørerne har jeg bedt om en sådan løsning. Montørerne i Midtjylland har dog placeret kameraerne i forruden foran føreren, hvilket betyder, at kameraerne har været mere synlige i bilisternes synsfelt under kørslen end tiltænkt. Disse informanter har dog ikke givet udtryk for at være mere påvirket af kameraets tilstedeværelse end de informanter, hvor kameraerne har været placeret bag bakspejlet.

Referencer

Ágústsson et al (2007): *Automatisk rødkørsels- og hastighedskontrol i Århus 2001-2002*. København V: Rigspolitiet.

Alrøe, H. og L. Dirckinck-Holmfeldt (1997): "Introduktion". I H. Alrøe & L. Dirckinck-Holmfeldt (red.): *Videobobservation*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.

Andersen, H. (1997): "Jürgen Habermas". I H. Andersen & L. B. Casper- sen (Red.): *Klassisk og moderne samfundsteori*. København: Hans Reitzels Forlag.

Andersen, H. (2005): "Indledning." I: H. Andersen (red.): *Jürgen Habermas. Demokrati og retsstat*, (pp.7-25). København: Hans Reitzels Forlag.

Andersen, J. og G. Hovgaard (2007): "Metodekombination med sociolo- gisk fantasi." I: Fuglsang, L. et al (red.): *Teknikker i samfundsvidenska- berne*, (pp.103-121). Frederiksberg: Roskilde Universitetsforlag.

Andréasson, H. (1994): *Kvinnliga bilister från passiva och underordnade till aktiva men fortfarande underordnade*. Ljusgården årgang 1994, del: 14.

Aquinas, T. (2002): "Law." I: W. P. Baumgarth og R. J. Regan (red.): *On Law, Morality and Politics*, (pp. 10-96). Indianapolis. Hackett Publishing Company.

Aubert, V. (1976): *Rettens sosiale funksjon*. Oslo – Bergen – Tromsø: Universitetsforlaget.

Augé, M. (1995): *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Su- permodernity*. London and New York: Verso.

Balvig, F. (2006): *Danskernes syn på straf*. København: Advokatsamfun- det.

Bauman, Z. (2000): *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press.

Beck, U. (1997): *Risikosamfundet*. København K: Hans Reitzels Forlag.

Beck, U. og A. Giddens, S. Lasch (1994): *Reflexive modernization: Politics, tradition and aesthetics in the modern social order*. Stanford: Stanford University Press.

Becker, H. S (2003): "Interaktion – nogle ideer". I B. Lihme (red.): *Social Kritik*. Tidsskrift for social analyse og debat. No. 90, december 2003.

Becker, H. S. (1973): *Outsiders - Studies in the Sociology of Deviance*. London & New York: The Free Press.

Beckmann, J. (2001): *Risky Mobility – The filtering of automobility's unintended consequences*. Sociologisk Institut. Københavns Universitet.

Berger, P. L. og T. Luckmann (1999): *Den samfundsskabte virkelighed. En videnssociologisk afhandling*. Viborg: Lindhardt og Ringhof.

Bernstein, R. (1989): "Pragmatism, Pluralism and the Healing of Wounds." I: *Proceedings and Addresses of the American Philosophical Association*, Vol. 63, no 3. (Nov. 1989), pp 5-18). American Philosophical Association.

Borch, C. (2006): "Massen: på sporet af en glemte sociologisk figur." I: *Dansk Sociologi*, 2/17- årgang, sept. 2006, (pp.43-58).

Botin, L. , P. Bertelsen og C. Nøhr (2007): "Video-observation: Et fænomenologisk analyseværktøj". I Antoft, R., M.H. Jacobsen, A. Jørgensen og S. Kristiansen (red.) (2007): *Håndværk og horisonter. Tradition og nytænkning i kvalitativ metode*. Odense: Syddansk Universitetsforlag.

Brannen, J. (1992): "Combining qualitative and quantitative approaches: an overview." I: Brannen, J. (1992): *Mixing Methods: Qualitative and Quantitative research*, (pp 3-38). Avebury.

Bryman, A. (1984): "The debate about quantitative and qualitative research: a question of method or epistemology?" I: *British Journal of Sociology*. 35 (1), (pp 75-92).

Bumiller, K. (1988): *The civil rights society: The social Construction of victims*. Baltimore, MD: John Hopkins University Press.

Büscher, M. og J. Urry (2009): "Mobile Methods and the Empirical." I: *European Journal of Social Theory*. 12 (1):99-116. London: Sage Publications.

Canetti, E. (1962): *Crowds and Power*. London: Victor Gollaucz Ltd.

- Christiansen, E. (1997): "Hvad sker der egentligt på gangene? – et kritisk kik på arbejdsplads-video". I H. Alrø & L. Dirckinck-Holmfeldt (red.): *Videobobservation*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Christie, N. (2004): *En passende mengde kriminalitet*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Coffey, A. og P. Atkinson (1996): *Making Sense of Qualitative Data. Complementary Research Strategies*. London: Sage Publications.
- Comaroff, J. og J. Comaroff (1992): *Ethnography and the historical Imagination*. Boulder, CO: Westview.
- Conley, J. M. og W. M. O'Barr (1990): *Rules versus relationships: The ethnography of legal discourse*. Chicagi, IL: University of Chicago Press.
- Csikszentmihalyi, M. (1990): *Flow. The Psychology of Optimal Experience*. New York: Harper Collins.
- Dahl, Henrik (2008): *Den usynlige verden*. København; Gyldendals Forlag.
- Dalberg-Larsen, J. (2004): "Om retsvidenskabens særlige form for videnskabelighed." I Lars Aagaard (red.): *Videnskabens ansigter*. Philosophia.
- Dalberg-Larsen, J. (2005): *Lovene og livet. En retssociologisk grundbog*. København Ø: Jurist- og Økonomforbundets Forlag.
- Dant, T. (1999): *Material Culture in the Social World*. Glasgow: Open University Press.
- Dant, T. (2001): *Contradictions of the Car*. The Mobilities Group, Department of Sociology, Lancaster University, Lancaster.
- Dant, T. and P. J. Martin (1999): *By Car: Carrying Modern Society*. Department of Sociology, Manchester metropolitan University Manchester.
- Dewey, J. (1938): "The Pattern of Inquiry." I: J. A. Boydston (red.): *John Dewey, The later works, 1925-1953*, volume 12.
- Douglas, M. (1985): *Risk Acceptability According to the Social Sciences*. London: Routledge & Kegan Paul.
- Douglas, M. (1992): *Risk and Blame - Essays in cultural theory*. London and New York: Routledge.

Durkheim, E. (1973): *On Morality and Society*. Chicago: The University of Chicago Press.

Eefsen, P. og Aa. Hansen (2005): *Færdselslære*. København K: Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck.

Ekegren, P (1998): "Kultur". I: Heine Andersen et al (red.): *Leksikon i sociologi*. Universitetsforlaget AS & Akademisk Forlag A/S.

Elias, N. (1995): "Technization and civilization." I: *Theory, Culture and Society*, 1995; 12;7.

Elvik, R. (forthcoming): "A Comparative Analysis of Techniques for Identifying Hazardious Road Locations". I: *Transportations Research Record*, (pp.72-75).2083.

Elvik, R. og T. Vaa (2004): "Basic Concepts of Road Safety Research. I: *Handbook of Road Safety Measures* (pp. 79-98). Oxford: Elsevier Science.

Engels, D. M. (1998): "How does law matter in the constitution of legal consciousness?" I: Bryant G. Garth og Austin Sarat (red.): *How does law matter. Fundamental Issues in Law and Society Research*. Volume 3. Illinois: Northwestern University Press. The American bar foundation.

- Espeland W. N. (1998): *The struggle for water: Rationality, and identity in the American South West*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Ewick, P. og S. Silbey (1998): *The common place of law: Stories from Everyday Life*. Chicago, IL. University of Chicago Press.
- Finansministeriet (2003): *Budgetredegørelse 2003*. København K: Finansministeriet.
- Finnis, J. (1980): *Natural Law and Natural Rights*. New York: Oxford University Press. Clarendon Law Series.
- Flamm, M. & V. Kaufmann (2006): "Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study." I: *Mobilities*, Vol. 1, No. 2, 167-189, July 2006.
- Franklin, B. (1748/1961): "Advise to a Young Tradesman." In L.W. Labaree & W.J. Bells (red.): *The Papers of Benjamin Franklin: January 1, 1745, through June 30, 1750* (Vol. 3, s 306-308). New Haven, CT: Yale University Press.
- Freund, J. (1968): *The Sociology of Max Weber*. London: Allen Lane the Penguin Press.
- Frønes, L. (2001): *Handling, kultur og mening*. Fagboksforlaget.
- Geertz, C. (1983): *Local Knowledge*. New York: Basic Books.
- Geiger, T. (1946): *Debat med Uppsala om ret og moral*. C.W.K. Gleerup.
- Giddens, A. (1976): *New Rules of Sociological Method*. London: Hutchinson.
- Giddens, A. (1994): *Modernitetens konsekvenser*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Giddens, A. (1996): *Modernitet og selvidentitet*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Gilje, N. og H. Grimen (1993): *Samfunnsvitenskapenes forutsetninger. Innføring i samfunnsvitenskapenes vitenskapsfilosofi*. Oslo: Universitetsforlaget.

- Goffman, E. (1959): *The Presentation of Self in Everyday Life*. London: Penguin Books.
- Goffman, E. (1974): *Frame Analysis. An Essay on the Organization of Experience*. Boston, Massachusetts: Northeastern University Press.
- Goffman, E. (2004): "Individet som enhed." I: M. H. Jacobsen og S. Kristiansen (red.): *Social samhandling og mikrosociologi*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Goul Andersen, J. (1998): *Borgerne og lovene*. Rockwoolfondens forskningsenhed. Århus: Århus Universitetsforlag.
- Green, Nicola (2002): "On the Move: Technology, Mobility, and the Mediation of Social Time and Space. I: *The Information Society*, 18:281-292, 2002.
- Greenhouse, C. J. (1986): *Praying for Justice: Faith, Order, and community in an American Town*. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Gundelach, P. (2002): *Danskernes værdier 1981-1999*. København K: Hans Reitzels Forlag.
- Guneriussen, W. (1997): "Emile Durkheim." I: H. Andersen og L. B. Kaspersen (red.): *Klassisk og moderne samfundsteori*. København: Hans Reitzels forlag.
- Habermas, J. (1990): *Moral Consciousness and Communicative Action*. Cambridge: Polity Press.
- Habermas, J. (1996): *Between Facts and Norms*. Cambridge: Polity Press.
- Habermas, J. (1997): *Teorien om den kommunikative handlen*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Habermas, J. (2005a): "Efterord til Fakticitet og gyldighed." I: H. Andersen (red.): *Jürgen Habermas. Demokrati og retsstat* (pp.56-72). København: Hans Reitzels Forlag.
- Habermas, J. (2005b): "Tre normative modeller for demokrati." I: H. Andersen (red.): *Jürgen Habermas. Demokrati og retsstat* (pp.43-55). København: Hans Reitzels Forlag.
- Habermas, J. (2005c): "Inklusion – inddrage eller indespærre? Om forholdet mellem nation, retsstat og demokrati." I: H. Andersen (red.): *Jür-*

gen Habermas. *Demokrati og retsstat* (pp.123-148). København: Hans Reitzels Forlag.

Hagman, O. (2006): "Morning queues and parking problems. On the broken promises of the automobile." I: *Mobilities* vol. 1, No. 1, 63-74, March 2006.

Hall, E. T. (1981): *The Silent Language*. New York: Anchor Books. Doubleday.

Heimer C. og L. Stassen (1998): *For the Sake of the Children*. Chicago, IL: University of Chicago Press.

Heimer, C. (1999): "Competing Institutions: Law, Medicine and Family in Neo-natal Intensive Care." I: *Law and Society Review* 33 (1), (pp.17-66).

Hjorthol, R. & J. I. Lian (2004): *Sammendrag: Samfunnsmessige trender – betydning for mobilitet og transport i storbyensamfunnet*. Oslo: TØI-rapport 718/2004.

Hjorthol, R. (2001): "Gendered Aspects of Time Related to Everyday Journeys". I: *Acta Sociologica. Journal of the Scandinavian Sociological Association*, vol. 44, No. 1, 2001.

Hydén, C. og Å. Svensson (2006): "Estimating the severity of safety related behaviour." I: *Accident Analysis and Prevention* 38 (2006) pp. 379-385.

Høilund, P. (1994): "Jus naturale humanis. Om naturretten hos Thomas Aquinas og Thomas Hobbes." I: *Tidsskriftet Janus*, årg. 10, nr. 2 (1994), (pp.8-14).

Høilund, P. (1996): "Retsfilosofien ved århundredets udgang." I: P. Høilund (red.): *Retfærdighedens dimensioner. Studier i etik og ret*. København: Københavns Universitet. Center for Etik og ret.

Høilund, P. (2000): "Ret og retsanvendelse." I: *Tidsskriftet filosofi*, 2000, Vol.; Hæfte:2000,1, (pp.10-21).

James, M. H (1973): "Bentham and legal theory – introduction." I: *Northern Ireland Legal Quarterly*, 1973, 24:267.

James, W. (1977): *The Writings of William James: A Comprehensive Edition*. Chicago: University of Chicago Press.

- Jensen, O. B. (2008): "Goffman and Everyday Life Mobility." I: M. H. Jacobsen (red.): *The Contemporary Goffman*. London and New York: Routledge.
- Jerup Jørgensen, A. (2007): *Trafikkultur*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Joas, H. (1996): *The Creativity of Action*. Chicago: The Chicago University Press.
- Kohlberg, L. (1981): *Essays on Moral Development*, vol. 1 (pp. 423-428). San Francisco.
- Kutschinsky, B. (1968): *Den almindelige retsbevidsthed*. Stockholm: Almqvist & Wiksell.
- Kvale, S. (1997): *Interview. En introduktion til kvalitative forskningsinterview*. København K: Hans Reitzels Forlag.
- Latour, B. (1992): "Where are the Missing Masses? The Sociology of a few Mundane Artifacts." I: W. Bijker og J. Law (red.): *Shaping Technology*. Cambridge, MA, MIT Press. 1992, (pp. 225-258).
- Laurier, E. (2004). "Doing Office Work on the Motorway." I: *Theory, Culture and Society*, 2004:21:261.
- Lipovetsky, G. og S. Charles og A. Brown (2005): *Hypermodern times*. Polity Press.
- Mártin, F. S. og Lorga C. (2004): Younger/Older Drivers: Risk Perception and Reported Behaviours. I: Cauzard, J. (red.): *European Driver and Road Risk. Part 1 Report on principal results*. INRETS.
- Mason, J. (2002): "Qualitative Interviewing: Asking, Listening and Interpreting." I: M. Tim (red.): *Qualitative Research in Action*. London: Sage Publications.
- Massey, D. (1993): "Power-geometry and a Progressive Sense of Place. I: J. Bird, B. Curtis, T. Putnam, G. Robertson, og L. Tickner (red.): *Mapping the futures, local cultures, global change*. (pp. 59-69). London: Routledge.
- McShane, C. (1999): "The Origins and Globalization of Traffic Control Signals." I: *Journal of Urban History*, Vol. 25, No. 3, March 1999 (pp.379-404). Sage Publications, Inc.

Mead, G. H. (2001): "Mind, Self and Society." I: J. N. Catudal og J. Margulis (red.): *The Quarrel Between Invariance and Flux. A Guide for Philosophers and Other Players*, (pp.223-234). Penn State: Penn State University Press.

Merriman (2004): "Driving places – Marc Augé, non-places, and the geographies of England's M1 Motorway." I: *Theory, Culture and Society*. 21(4-5), s. 145-167).

Merriman, M. (2005): "Materiality, Subjectification, and Government: the Geographies of Britain's Motorway Code. I: *Environment and planning D: Society and Space* 2005, volume 23, pages 235-250.

Merry, S. E. (1990): *Getting Justice and Getting Even: Legal Consciousness among Working Class Americans*. Chicago, IL: University of Chicago Press.

Mortensen, N. (2004): *Det paradoksale samfund*. København K: Hans Reitzels Forlag.

Munger F. W. og D. M. Engel (1996): "Rights, Remembrance, and the Reconciliation of Difference." I: *Law and Society Review* 30 (1), (pp. 7-53).

Munger, F. W. (1999): "Immanence and Identity: Understanding Poverty through Law and Society Research." I: *Law and Society Review* 32 (4), (pp. 931-67).

OECD (1997): *Regulatory Impact Analysis: Best Practices in OECD Countries*. OECD.

Pain, R. et al (2005): "'So long as I take my Mobile': Mobile Phones, Urban Life and Geographies of Young Peoples Safety." I: *International Journal of Urban and Regional Research*, Volume 29.4, December 2005, (pp.814-830).

Palen, L., M. Salzman and e. Young (2000): *Going wireless: Behaviour and practice of new mobile phone users*. ACM Conf Computer Supported Cooperative Work CSCW, 2000 (Philadelphia, PA), (pp.201-210). New York: ACM Press.

Poder, P. (2004): *Feelings of Power and the Power of Feelings - Handling Emotion in Organisational Change*. København: Sociologisk Institut.

Quimby, A., F. Trace, F. Crowley, G. Yannis, G. Kanellaidis og N. Zavrdes (2004): "Attitudes to Speed and Speed Issues." I: Cauzard, J. (red.): *European Driver and Road Risk. Part 1 Report on principal results*. INRETS.

Rasmussen, A. T. (1997): "Video mellem samtale og observation". I H. Al-røe & L. Dirckinck-Holmfeldt (red.): *Videobobservation*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.

Rasmussen, D. M. (1994): "How is Valid Law Possible? A Review of Faktizität und Geltung by Jürgen Habermas." I: *Philosophy & Social Criticism*, Vol. 20 No. 4 (pp 21-44). London: Sage.

Redshaw, S. (2008): *In the Company of Cars. Driving as a Social and Cultural Practice*. England: Ashgate Publishers.

Roar M. og H. Larsen (2008): "Stor ståhej ved Københavns første færdselslampe." I: *Berlingske Tidende*, lørdag, d. 22. November, 2008.

Rosa, H. (2003): *Social Acceleration: Ethical and Political Consequences of a Desynchronized High-speed Society*. Constallations 2003. Blackwell Synergy.

Rosenstein, B. (2002): "Video Use in Social Science Research and Program Evaluation." I: *International Journal of Qualitative Methods* 1 (3), sommer 2002 (pp. 1-38).

Ross, Alf (1953): *Ret og retfærdighed*. København: Nyt Nordisk Forlag.

Ryberg, J. (2006): *Retsfølelsen. En bog om straf og etik*. Frederiksberg C: Roskilde Universitetsforlag.

Sarat A. og Kearns, T. R. (1995): "Editorial Introduction." I: Austin Sarat og Thomas Kearns (red.): *Law in Everyday Life. The Amherst Series in Law, Jurisprudence, and Social Thought*. Michigan: The University of Michigan Press.

Sarat, A. (1990): "'The law is all over': Power, resistance, and the legal consciousness of the welfare poor." I: *Yale Journal of Law and Humanities*, 2 (2), (pp 343-79).

Sarat, A. og Kearns, T. R. (2000): "The Cultural Lives of Law." I: Sarat, A. og Kearns, T. R. (red.): *Law in the Domains of Culture. The Amherst Series in Law, Jurisprudence and Social Thought*. Michigan: The University of Michigan Press.

- Sarat, A. og W. L. F. Felstiner: *Divorce Lawyers and Their Clients: Power and meaning in the legal Process*. New York: Oxford University Press.
- Schatzki, T. (2001): "Practice mind-ed orders." I: T. R. Schatzki, K. K. Cetina og E.V. Savigny (red.): *The Practice Turn in Contemporary Theory*. (pp. 42-55). London and New York: Routledge.
- Scheuermann, W.E (2003): *Speed, States and Social Theory: A Response to Hartmut Rosa*. Constallations 2003. Blackwell Synergy.
- Schievelbusch, W. (1978): "Railroad Space and Railroad Time." I: *New German Critique*, Nr. 14 (Spring 1978), pp. 31-40. New German Critique.
- Sennett, R. (1977): *The Fall of Public Man*. London: Penguin Books.
- Sheller, M. & J. Urry (2006): "The New Mobilities Paradigm. I: *Environment and Planning A*, 2006, volume 38, (pp. 207-226).
- Sheller, M. (2004): "Automotive Emotions: Feeling the car." I: *Theory, Culture and Society*, 2004; 21; 221.
- Sheller, M. and J. Urry (2000): "The City and the Car." I: *International Journal of Urban and Regional Research*, Volume 24.4 December 2000, (pp.737-757).
- Silbey, S. (2002): "Mutual Engagement: Criminology and the Sociology of Law." I: *Crime, Law, and Social Change*, marts 2002; 37, 2. Netherlands: Kluwer Academic Publishers.
- Simmel, G. (1903): "The Metropolis and Mental Life." I: D. Frisby og M. Featherstone (red.) (2007): *Simmel on Culture*. London: Sage Publications.
- Singer, P. (1990): "All Animals are Equal... or why the Ethical Principle on which Human Equality rests requires us to extend Equal Considerations to Animals to." I: J. Cape (red.): *Animal Liberation* (pp. 1-22).
- Strauss, A. L. (1987): *Qualitative Analysis for Social Scientists*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Thomsen, T. U. (2001): *Persontransportens betydning for individet i et identitetsperspektiv – med fokus på transportmiddelvalg*. Århus: Institut for markedsøkonomi/Center for samfundsvidenskabelig miljøforskning.

Tonboe, J. (1997): "Sociologisk sans, moralsk forandring og princippet om kontrafaktisk fortolkning." I: *Dansk Sociologi*, Nr. 2/8. Årg. 1997. København: Dansk Sociologforening.

Tonboe, J. (2001): *Moralens geografi*. Sociologisk Arbejdsrapport Nr. 11, 2001. Aalborg: Sociologisk Laboratorium. Aalborg Universitet.

Trafikministeriet (2000): *Hver ulykke er én for meget. Trafiksikkerhed starter med dig. Færdselssikkerhedskommissionen. Mod nye mål 2001-2012*. København Ø: Trafikministeriet.

Udenrigsministeriet (2009): *Justitsministeriets besvarelse af spørgsmål nr. 135 ad EEU alm. Del af 30. april 2009*. København K: Udenrigsministeriet.

Urry, J. (2000): *Sociology beyond Societies – Mobilities for the Twenty-first Century*. London: Routledge.

Urry, J. (2003a): *Inhabiting the car*. Department of Sociology. Lancaster: Lancaster University.

Urry, J. (2003b): *Automobility, Car Culture and Weightless Travel: A Discussion paper*. Department of Sociology. Lancaster: Lancaster University.

Urry, J. (2004): "The System of Automobility." I: V. Bell et al: *Theory, Culture and Society. Special Issue on: Automobilities*, Number 4/5. August-October 2004. Oxford.

Vejdirektoratet (2008): *Differentierede hastighedsgrænser på statsvejnettet*. Vejdirektoratet.

Weber, M. (1977): *Max Weber: A Biography*. New York: Wiley.

Weber, M. (2003): "Formel og materiel rationalisering af retten. Teokratisk og profan ret." I: H. Andersen, H. H. Bruun og L. B. Kaspersen (red.): *Max Weber. Udvalgte tekster. Bind 1*. København: Hans Reitzels Forlag.

Williams, G. L. (1994): "The Early Utilitarians. Bentham and James Mill." I: *Routledge History of Philosophy Volume VII, The Nineteenth Century*. London and New York: Routledge.

Yngvesson, B. (1993): *Virtues citizens, disruptive subjects: Order and the complaint in a New England Court*. New York: Routledge.

Zeitler, U. (1998): *Mobilitet og moral – aspekter af en transportetik*. CeSaM.

English Summary

The Actions of Drivers - Between Legal Norms and Practice

In modern societies legally regulated life areas are increasing and at the same time legal rules are becoming more finemeshed. With regard to this legal norms are often described as a necessary condition for social order in socially differentiated societies. However, little attention is given to the possibilities and constraints of legal norms to constitute action in social practices. The aim of this Ph.D. research has been to trace the various ways in which legal norms are embedded in the legal consciousness of Danish drivers, and how this influences their driving practices. In contrast with classical studies of legal consciousness that typically measure moral attitudes in relation to legal norms as a quantifiable static phenomenon, the aim of this dissertation is to grasp how legal consciousness unfolds in dynamic processes, through interpretative analysis of everyday life activities. The focus is on both the normal ways of doing things – on habitual patterns of talk and action, and commonsense understanding of the world - and on the processes of social interpretation that are shared by some in the locality, and contested by others.

In order to explore how legal consciousness unfolds in dynamic processes, through the interpretation of everyday life activities, the research is based on a pragmatic hermeneutic approach. Thirty drivers were selected by the principle of maximum variation, and participated in qualitative interviews. Ten of the interviewed drivers also participated in camera observations in their own private motor vehicles. The aim of this combination of methods was to use motion pictures of driving in material, socio-cultural and institutional context as an instrument to shed light on the various ways that drivers interpret frames, and rationalise their own actions in practice. This combination of methods has proven to be very useful in showing that in specific situations frames are interpreted in various ways. Even though legal norms are factual they may be interpreted in various ways due to the material and socio-cultural frames in play in specific situations. I differentiate analytically between three types of legal consciousness; the pragmatic, the rule ethical and the critical rational. The pragmatic is utility-oriented and concerned with the risk of harming others; the rule ethical is concerned with the obligation to uphold social systems and to be considerate towards others, and the critical rational is concerned with whether or not legal norms are the

most reasonable way of regulating the interests of the majority of the people influenced by the legal norm. When and how drivers use different types of moral reasoning in practice is associated with how they interpret material, socio-cultural and institutional frames in specific situations.

The empirical analysis indicates that the different types of legal consciousness appear in practice as entwined in various ways. For instance stopping at red lights is perceived by all of the interviewed drivers as the most natural thing to do. At the same time it is perceived as associated with the risk of harming others if this legal norm is disobeyed. When the practical legal consciousness is rule ethical and pragmatic, legal norms play a significant role in practice. This manifests itself by drivers experiencing their own violations of this legal norm as frightening or shameful. The interviewed drivers rationalise these inexcusable actions as the result of misinterpreted frames. However, the apparent common interpretation of red lights is challenged in practice by drivers various definitions of red light. Some of the drivers do not perceive it as violating the red light when the traffic signal shifts while they are in the road junction. In order to describe such types of violations drivers use metaphors such as 'taxi-yellow' to neutralise otherwise illegitimate actions. In practice the interpretation of material and socio-cultural frames in specific situations are crucial to whether this type of illegal action is experienced as being harmful or not to others. And as others follow the rules as the most natural thing in the world it generates negotiations in practice as to how the situation is to be defined. With regard to this, some of the interviewed drivers may feel pressured in specific situations by other drivers to enter traffic light regulated road junctions even when they interpret the situation in such a way that one ought to obey the legal norms.

That there are negotiations of how legal norms are to be interpreted in relation to material and socio-cultural frames in specific situations is also apparent in other ways. For instance, one site on a main road in Central Jutland in Denmark is experienced by some drivers as a deserted empty place; as a non-social situation where there is no risk of harming others. Hence, it invites violations of legal speed limits. Others frame the same situation as a social place where others are potentially present, which makes it a risky place so that one must comply with legal speed limits. These differences in framing sometimes lead to routinised conflicts. At other times drivers adjust their own speed to their experience of the common speed choice, rationalising that it is safest to move at the pace of the mobile mass in time and space – even though the speed of the mass is higher than legal speed limits allow. The relational adjustment of speed thus generates common norms for violations of speed limits. These com-

mon norms generate social integration but at the same time undermine institutional stability. Hence, it is difficult for legal norms to constitute practice when it is commonly acknowledged that the mass moves at a higher pace and it is experienced as risky to obey the legal speed limit.

This lack of compliance to legal norms in automobile practices is not however tantamount to the legitimacy of these legal norms being under pressure. In relation to this I differentiate analytically between the practical and the generalised legal consciousness. The practical legal consciousness is defined as an experienced, embodied and felt association with practice, while the generalised legal consciousness is defined as the reflexive perception of what ought to be commonly valid legal norms. The two types of legal consciousness are not necessarily in accordance with each other. For instance a pragmatically oriented driver may argue that one ought to refrain from using handheld mobile phones while driving due to the risk of harming others, while at the same time using a handheld mobile phone in situations where due to the material and socio-cultural framing this activity is perceived as non risky. At other times the two types of legal consciousness are harmonic. For instance when the generalised consciousness is rule ethical pragmatic and the driver strives in practice to obey the legal norm. However, this does not mean that legal norms necessarily constitute actions. Even when the interviewed drivers feel obliged to comply with the legal speed limit, some still violate the legal norm in practice, given that the almost soundless movement makes it difficult to feel the speed one travels with in time and space. These examples illustrate various ways that the practical and generalised legal consciousness may be interrelated. However, it is not always easy to determine how legal norms are embedded in the legal consciousness of drivers. Sometimes they are ambiguous in their moral reasoning and it can be difficult in practice for instance to distinguish between the pragmatic and critical rational reasoning.