



LUNDS
UNIVERSITET

Attityd, sociala normer och regelefterlevnad i trafiken

**EN RÄTTSSOCIOLOGISK STUDIE OM
VARFÖR CYKLISTER BRYTER MOT
TRAFIKREGLER I HÖGRE GRAD ÄN BILISTER**

Carl Holgersson

Kandidatuppsats i Rättssociologi
76-90 hp
Kriminologiprogrammet
Juni 2011
Carl Holgersson 8301295518

Lunds Universitet
Rättssociologisk enheten
Handledare: Måns Svensson
Examinator: Mattias Baier

Abstract

This study aims to examine what it is that makes that cyclist do not follow the traffic rules as much as motorists. It also aims to try to find different aspects of cyclists and motorists which can influence their behavior in traffic. In this study it has been used a qualitative research method and focus groups interviews. The theoretical framework is based on Ajzens, Theory of planned behavior (TPB) and social norms. To examine differences between cyclists and motorists behavior in traffic, two traffic rules, traffic lights and negligence to respect a stop sign, has particularly been studied and the road user's attitude to these and the social norm around these rules. The result shows that cyclists attitude to traffic rules are considerably more negative than motorists' attitude to the same rules. Motorists also feel that they have more to lose by breaking the traffic rules when they can lose their license. The results also show that the social norm around cyclists' traffic behavior is weak, which may be because there is no expectation that the police care about cyclists in traffic as much as on the motorists.

Nyckelord: Attityd, Bilister, Cyklister, Handlingsystem, Sociala normer, TPB

Innehållsförteckning

1 Inledning	4
1.1 Syfte och Frågeställning	6
2 Teori.....	7
2.1 Theory of planned behaviour	7
2.1.1 Attityd	8
2.1.2 Subjektiv norm.....	9
2.1.3 Upplevd kontroll	10
2.2 Inte bara individen som styr handlingen.....	11
2.2.1 Den sociala normen och handlingsystem	11
2.2.2 Kunskap och kognition i trafiken.....	13
2.3 Sammanfattning av teorin	14
3 Tidigare forskning.....	16
3.1 Trafikregler, attityd och sociala normer	16
3.1.1 Rattonykterhet.....	17
3.1.2 Bilbälte.....	18
3.1.3 Hastighetsöverträdelse	19
3.1.4 Underlåtenhet att stanna vid trafikljus	20
4 Metod	22
4.1 Deltagare i fokusgrupperna.....	23
4.2 Etiska överväganden	23
4.3 Genomförande av fokusgrupperna.....	24
4.4 Genomförande av analysen.....	25
4.5 Operationalisering	26
5 Trafikregler och dess sanktionssystem	27
5.1 Bilister.....	27
5.2 Cyklister.....	28
6 Resultat/Analys	29
6.1 Attityd	29
6.2 Handlingsystem och den sociala normen	36
6.3 Den sociala normen	39
7 Slutsats	43
7.1 Avslutande reflektioner.....	44
7.2 Förslag till fortsatt forskning	45
8 Referenslista.....	47
8.1 Propositioner.....	48
8.2 Elektroniska referenser	48
8.3 Tidningar.....	48
Bilaga 1	49
Bilaga 2	50

1 Inledning

Ämnet rättssociologi studerar, enkelt uttryckt, förhållandet mellan å ena sidan rätten å andra sidan samhället i stort. Rättssociologisk forskning handlar bland annat om att studera hur samhället påverkas av rätten men även hur rätten påverkas av samhället. Om juridiken studerar kunskapen *i* rätten och sociologin studerar samhället och sociala handlingar i en vid bemärkelse, är den rättssociologiska forskningen mer intresserad av kunskap *om* rätten och hur denna fungerar och påverkar samhället, och tvärtom. En viktig frågeställning är varför vissa lagar och regler har en större tendens att efterlevas än andra, det vill säga, varför accepteras vissa lagar mer än andra regler i samhället? Vilken betydelse har kontroll- och sanktionssystemet för upprätthållandet av lagar och regler? Om man tittar lite närmare på det mest förkastliga lagbrottet som vi har i Sverige, det vill säga mord, kan det påstås att själva straffet som är kopplat till detta lagbrott har en liten betydelse för upprätthållandet av denna lag. Det är i regel inte själva straffet för mord som gör att vi inte genomför denna handling, utan för att de allra flesta anser att det är moraliskt förkastligt att mörda någon. Att inte mörda någon upprätthålls istället av en socialt accepterad norm som säger att vi ska respektera andra människors liv och hälsa. På andra sidan över förkastliga brott återfinns en hel del trafikregler och som även utgör grunden för denna rättssociologiska studie, närmare bestämt lagen om trafikljus och stopplikt, regler som både gäller för bilister och cyklister. Upprätthållandet bygger i mångt och mycket på att trafikanterna accepterar reglerna och att det byggs upp en stark social norm som fungerar som ett kontrollsystem. Att genom ökad polisiär övervakning föröka upprätthålla trafikregler är mycket kostsamt och kan emellanåt vara relativt verkningslöst, om inte samhället i stort accepterar reglerna. Att det handlar om normer i trafiken för upprätthållande av regler menar även Gunnar Malm och Claes Tingvall generaldirektör resp. trafiksäkerhetsdirektör vid Trafikverket. De skrev en debattartikel i Sydsvenska den 11 maj 2011, angående att de behövs nya normer i trafiken för att dödligheten ska fortsätta att minska. De menar vidare att intelligent teknik i våra bilar kan stödja oss till rätt beteende men *”den nya tekniken bygger på att vi har goda normer och att vi efterfrågar ett tekniskt stöd för att upprätthålla dessa. Teknik utan stöd i normer lyckas sällan få någon större effekt och blir inte accepterad”* (Sydsvenskan 2011-05-11. s A5). Precis som polisiär övervakning fungerar relativt dåligt, utan därtill accepterade sociala

normer, fungerar inte heller tekniska hjälpmedel om inte de accepteras av individerna i samhället. Men det är inte enbart bilar som befinner sig i trafiken utan även en hel del cyklar. Många gånger har cyklister ansetts sakna trafikvett då många anser att de beter sig lite som de vill i trafiken. Var kommer dessa påståenden ifrån och ligger det något i dem?

SVT:s Sydynytt genomförde en, om än ovetenskaplig, men ändå intressant undersökning i Malmö under våren. De undersökte cyklisternas trafikvett genom att ställa sig vid en korsning och studera hur många av 100 cyklister som stannade för stopplikt. Här ska det tilläggas att regeln på kravet att stanna vid stopplikt gäller i lika hög utsträckning för cyklister som för bilister (Dock skiljer sig sanktionssystemen åt, läs nedan). I reportaget (www.svt.se (1)) får vi veta att enbart 38 av de 100 cyklisterna stannade. Hur kommer det sig så få personer följer de trafikregler som gäller när de är ute å cyklar? När reportern senare frågar polisen (www.svt.se (2)) om varför det ser ut som de gör hävdar han att det beror på att folk inte anser det lika farligt att bryta mot reglerna som cyklist som det är när man är bilister. Vidare menar polisen i inslaget att det är viktigt att följa trafikreglerna även som cyklist då det handlar om rättsmedvetenhet och att samhället består av lagar och regler som ska följas.

Men vad är det då som skiljer mellan cyklister och bilister i deras beteende i trafiken? Vad händer med vårt beteende när vi sätter oss på en cykel? Varför bryter vi mot de lagar som vi många gånger vet gäller både för cyklister och för bilister, eller vet vi de? Och i så fall, har lagen och sanktionssystemet någon betydelse för hur vi agerar i trafiken?

För att studera detta fenomen kommer det i denna studie användas en kvalitativ metod och det empiriska materialet kommer att bestå av fokusgruppsintervjuer. De begrepp som i huvudsak kommer att fungera som mätinstrument är attityd och den sociala normen knutna till beteende i trafiken. Vidare belyses två trafikregler som fungerar som exempel på två regler som gäller både för cyklister och för bilister nämligen stopplikt och trafikljus. Båda trafikanterna skyldiga att följa reglerna men det tycks finnas en viss skillnad i upprätthållandet av dem. Det är denna studies uppgift att försöka ta reda på vad detta kan bero på.

1.1 Syfte och Frågeställning

Med utgångspunkt ifrån inledningen, syftar denna studie på att undersöka vad det är som gör att cyklister inte följer trafikregler i lika hög grad som bilister. Den syftar vidare på att försöka finna olika aspekter hos cyklister och bilister som kan påverka deras beteende i trafiken. Två trafikregler kommer att fungera som exempel på regler som trafikanterna ska följa och det som i huvudsak kommer att studeras är trafikanternas attityd och den sociala normen. Forskningsfrågan blir därmed följande:

- *Varför efterlever inte cyklister trafikregler i lika hög grad som bilister och vad är det för aspekter hos bilister och cyklister som kan ha betydelse i efterlevnaden av reglerna?*

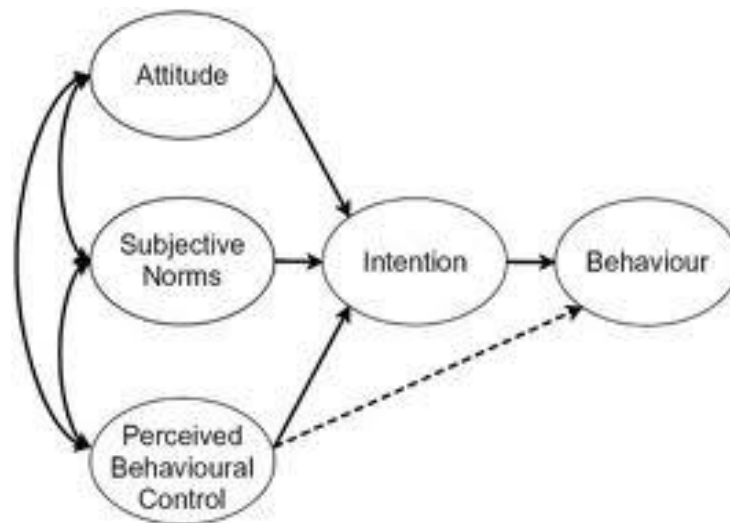
2 Teori

Med hjälp av en teori kan man förklara och förutse människors beteenden i trafiken (Englund et al, 1998 s. 236). En teori kan förklara viktiga faktorer som styr vårt beteende och hur dessa faktorer samverkar med varandra när en handling ska genomföras. Det mänskliga beteendet skiljer sig inte speciellt mycket ifrån situationer utanför trafiken, utan vi påverkas och styrs i regel av samma faktorer som i det vardagliga livet. Av den anledningen kan mera allmänna kunskaper och teorier som förklarar hur vi beter oss i situationer utanför trafiken även användas för att förklara hur vi beter oss i trafiken (Englund et al, 1998 s. 236). En av dessa teorier, och som också ligger som grund i denna studie, är Theory of planned behaviour (TPB), utformad av Icek Ajzen (Ajzen 1985). Det är en vidareutveckling av Theory of reasoned action som Ajzen och hans kollega Martin Fishbein grundade under mitten av 70-talet (Fishbein och Ajzen, 1975). Teorin presenteras i en rad olika socialpsykologiska antologier (bl.a. Hewstone et al, 2008 och Gilovich 2006). Det är i grunden en attitydteori som menar att det är vår attityd och intentioner till olika saker och situationer som vi ställs inför som sedermera styr hur vi beter oss. Den har användas i en mängd olika studier för att förklara och förutse beteenden (Bl.a. attityder till skolprestation Ajzen & Maddan 1985 och attityder och intentioner att gå ner i vikt hos kvinnor, Deborha & Ajzen 1985). Men teorin går även att använda för att förklara beteenden i trafiken. Måns Svensson vid den Rättsociologiska enheten i Lund använde sig bland annat av TPB i hans avhandling angående sociala normer och regelefterlevnad i trafiken (Svensson 2008). Teorin är väl beprövad och är den mest testade modellen inom attityd – och beteendeforskning och teorin har fått mycket starkt empiriskt stöd (Hewstone et al 2008 s. 132). Av den anledningen kommer TBP att användas som teoretiska grund för en senare analys i denna studie.

2.1 Theory of planned behaviour

För att kunna förstå varför individer tar de beslut de tar i trafiken måste man förstå vad det är som påverkar dem i deras beslutsprocess. En viktig faktor som man måste ha klart för sig när det gäller människors avsiktliga handlingar är att förekomsten av ett beteende är ett resultat av medvetet övervägande som görs av

varje enskild individ (Ajzen 1988 s. 113). Längre har man trott att människors attityder till ett visst fenomen är direkt kopplat till ett senare beteende. Forskning har dock visat att kopplingen mellan attityder och beteende är relativt svagt (Ajzen & Fishbein 1980 s. 13-17). Eller för att citera Wicker, som genomförde en genomgång på forskningen angående attityder och beteende, som Ajzen refererar till: ”Det är betydligt mer sannolikt att attityder är orelaterade eller bara svagt relaterade till beteenden än att attityder är nära kopplad till handlingar” (Ajzen & Fishbein 1980 s. 25). Istället menar Ajzen att det krävs fler komponenter, utöver attityd, för att förklara och förutse beteende. Av den anledningen skapades Theory of planned behaviour (TPB) (Ajzen 1988, Ajzen 1991). Grunden i denna teori är att det är vår intention till ett visst beteende som styr våra handlingar. Denna intention är summan av tre andra bakomliggande komponenter som bygger på motivation och motiv hos individen. (se figur 1).



Figur 1

2.1.1 Attityd

En attityd till ett visst beteende handlar, enligt teorin, om uppfattningen hos en individ angående de konsekvenser som beteendet har och vilka värderingar som man lägger i dessa. Enligt Ajzen kan attityder bedömas i förväg vilket gör att man kan använda dessa för att förutsäga framtida beteenden hos en person (Ajzen 1988 s. 109). Dessutom kan attityder hjälpa oss att förstå varför en individ uppvisar eller inte uppvisar ett visst beteende. Ajzen menar vidare att sannolikheten för ett visst beteende ökar om konsekvenserna för ett beteende är positivt, respektive minskar om konsekvenserna är negativa för individen i fråga (Ajzen 1988 s. 109).

Värderingen av konsekvenserna är en subjektiv bedömning vilket innebär att varje enskild individ gör sin egen konsekvensbedömning, vilken sedan utgör en grundsten för dennes agerande. Sanktioner kopplade till ett regelbrott och risken för olyckor kan påverka attityden. Anser en individ att risken för böter eller risken för en olycka är liten om man cyklar mot rött, kan det bero på att man avsiktligt gör fel vilket i sin tur beror på den attityd som individen har gentemot regelbrottet. Om risken är liten att åka fast är risken för en sanktion i form av böter också liten vilket kan förstärka den negativa attityden mot trafikregeln. Om inget händer, varken böter eller någon olycka, kan beteendet bli en vana och den upplevda risken för en negativ konsekvens minskar än mer (Englund et al 1998 s. 300–303). Inte heller sanktionssystemet i sig kommer ha någon påverkan på individens attityd, utan kan möjligen komma att påverka individens attityd om denna drabbas av böter till följd av regelbrottet. Attityd är en känslomässig bedömning om vi gillar eller inte gillar ett visst objekt eller fenomen. Det handlar vidare om kognition och kunskap om detta objekt (Gilovich et al 2006 s. 261-262). Som exempel kan en individ vara positivt inställd till en viss lag eller trafikregel och via den kunskapen hon har angående vikten av att följa denna regel, ökar sannolikheten för att hon även ska följa regel. Hennes attityd till trafikregeln säger att man ska följa den och därför gör hon också det.

2.1.2 Subjektiv norm

Som nämndes i inledningen av teoriavsnittet kan inte enbart attityd förklara våra handlingar, enligt TPB, utan det krävs flera faktorer. En av dessa är den subjektiva normen som handlar om andras förväntningar och krav, samt det sociala trycket som individen kan uppleva i beslutsprocessen att utföra en viss handling (Ajzen 1985 s. 12f, Ajzen 1988 s. 117f). Ajzen menar att individens tro på vad andra anser är ett bra och relevant beteende många gånger styr dennes handlingar. Det är en normativ övertygelse som handlar om andra personers förväntningar på individens beteende och hur han bör agera i en given situation. Men det handlar också om individens motivation att följa gruppens och det sociala tryckets förväntningar. Upplever inte individen den normativa övertygelsen som andra utsätter denne för, och bryr han sig inte speciellt mycket om andras förväntningar på hans beteende, är sannolikheten stor att han heller inte kommer att agera efter

andras förväntningar. Den sociala normen är, med andra ord, inte så pass stark att den påverkar individens beslut att handla efter den. Om en cyklist inte upplever att andra förväntar sig att han ska stanna vid stopplikt och att andra inte heller anser att det är ett rationellt och viktigt beteende, (att upprätthålla regeln) är sannolikheten också stor att cyklisten bryter mot regeln. Summan, av den förut beskrivna attityden, och den subjektiva normen leder fram till en intention och vidare till ett beteende. Beroende på kontexten har attityden och den subjektiva normen olika grader av påverkansfaktor på beteendet. Ibland har attityden större betydelse än den subjektiva normen vilket givetvis även gäller tvärtom. Det som är viktigt att förstå är att dessa två faktorer har en stor betydelse i bildandet av en intention (Ajzen 1988 s. 117). Det som kännetecknar Ajzens normbegrepp är att det är individens tro och övertygelse om denna norm som sedan påverkar beteendet, det vill säga, normen blir här subjektiv.

2.1.3 Upplevd kontroll

Den tredje komponenten som bildar intentionen till ett beteende handlar om individens subjektiva övertygelse av sin egen förmåga att klara av en viss situation (Ajzen 1988 s. 103f, 132f). Den handlar inte om de faktiska förmågorna som individen besitter. Enligt teorin är den upplevda kontrollen beroende av individens övertygelse om att denne kan klara av en viss handling eller inte. Enligt Ajzen (1988 s. 107) har den upplevda kontrollen en stark korrelation till senare beteende och han poängterar att denna faktor i kombination med de ovan nämnda ger oss en bra utgångspunkt för att förstå vad det är som gör att vi beter oss som vi gör i olika situationer. Faktorn tar även hänsyn till om individen tycker att det är svårt eller lätt att prestera ett visst beteende. Denna bedömning bygger i sin tur på om individen förväntar sig några hinder eller vilka möjligheter denne ser. Förväntningen bygger i sin tur på individens tidigare erfarenheter av liknande situationer och hur denne agerade då (Ajzen 1988 s. 132–133). Den upplevda kontrollen kan ha en direkt och en indirekt koppling, via intention, till senare beteende (se figuren ovan). De individer som anser att de inte har resurser eller möjligheter att prestera ett visst beteende skapar inte heller en stark känsla för att klara av handlingen, trots att deras attityd innebär att de vill, och att de vill agera efter den subjektiva normen. Det leder till, enligt Ajzen, att individens upplevda

kontroll inte direkt kan kopplas till ett senare beteende utan går via intentionen, såvida individen utför handlingen i huvudtaget. Däremot de individer som upplever stark kontroll och övertygelse om att klara av handlingen kommer många gånger att agera utan att gå via sin intention och emellanåt även utan att motivera sig via sin attityd och den subjektiva normen (Ajzen 1988 s. 133–135).

2.2 Inte bara individen som styr handlingen

Nackdelen med Ajzens teori är att den kräver en individ för att kunna förklara människans beteende. Alla komponenter som ingår i teorin är kopplade till individen och en förklaring till beteendet återfinns endast hos denne. Det gör att andra faktorer, som ligger så att säga utanför individen som kan påverka hur denne beter sig, inte ingår i teorin. Som nämndes ovan utgör Ajzens normbegrepp en subjektiv föreställning om individens tro och övertygelse angående denna norm. Det gör att teorin inte tar med den aspekten att sociala normer bättre förstås som kollektiv tillgänglig information i form av socialt reproducerade handlingsanvisningar, och är något som även finns utanför individen, på en samhällsnivå. Med andra ord så består Ajzens normbegrepp inte av aspekter som ligger utanför individen och som denne påverkas av i beslutsprocessen för en framtida handling. För att komma tillrätta med detta kopplas Ajzens teori ihop med andra aspekter som ligger på en mer övergripande samhällsnivå och som återfinns i Håkan Hydéns normmodell (2002). Dessa är den sociala normen (objektivt sett) och dithörande handlingssystem. Även Hydéns kunskapsbegrepp kommer att presenteras, något som däremot återfinns hos individen själv.

2.2.1 Den sociala normen och handlingssystem

Hydén (2002 s. 114) menar att normer är elementära faktorer som tillsammans bildar olika handlingssystem där handlingsanvisningar talar om för oss hur vi bör agera i olika situationer. Genom dessa normer synkroniseras våra och andras beteenden så att handlingar anpassas efter den givna situationen vilket senare leder till uppbyggnaden av handlingssystem genom att beteenden reproduceras. Hydén menar vidare att normer är bundna till specifika system vilket gör att normen blir beroende av det system som normen ingår i. Olika handlingssystem

har därmed olika normer; det sociala systemet har sina normer angående hur man bör och ska bete sig i sociala situationer och det ekonomiska systemet har sina angående vad som är ekonomiskt motiverat. Vart och ett av dessa system är uppbyggda och reproducera sig på olika sätt med hjälp av normer och rättsliga normer i varierande grad (2002 s. 114ff). Vidare kan man påstå att normer är normativa och utgör olika handlingsdirektiv (imperativa) (Baier & Svensson 2009 s. 68-73). Normer ingår också i en social verklighet där information mellan individer kommuniceras vilket gör att normen blir socialt reproducerad. Normer är alltså sociala reproducerade handlingsanvisningar som återfinns i olika givna sociala kontexter. Till sist handlar normer om en kognitiv process som sker hos varje individ. Normen är inte tvingande, utan om individen rättar sig efter normen, gör hon det därför att hon uppfattar det som ett fördelaktigt beteende (Baier & Svensson 2009 s. 68-73). Enkelt uttryckt kan man säga att en norm ”*utgör (a) imperativ som är (b) socialt reproducerade och (c) utgör individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på egna beteendet*” (Baier & Svensson 2009 s. 72). Detta är en definition som Måns Svensson använde sig av i sin avhandling (Svensson 2008) och som även kommer att användas i denna studie. Enligt denna definition återfinns den sociala normen både hos individen och i samhället i stort.

Systembegreppet syftar på de systemomständigheter som begränsar eller möjliggör det som individen vill göra (Hydén 2002 s. 19f). Hydén menar vidare att det dels handlar om individens kunskap och därmed förmåga att handla i ett givet handlingssystem, och dels de objektiva förutsättningar och möjligheter som finns i det givna systemet. Dessa systemvillkor och systemförutsättningar kan förklara människors handlande och systemen kan utgöra såväl naturgivna som samhällsliga – av människan skapade, villkorliga – system (Hydén 2002 s. 19f). Olika samhällsliga system kan begränsa den enskilde individen samtidigt som de lägger grunden för vad som är ett möjligt mänskligt handlande (Hydén 2002 s. 19-20). Ett sådant handlingssystem, och som är av intresse i denna studie, kan sägas utgöras av trafiksystemet och de rättsregler och normer som återfinns här. Trafiksystemet kan anses utgöra en så kallad spelplan (för att använda Hydéns terminologi) där systemet/spelet består av diverse spelregler och strukturella normer knutna till spelets idé, det vill säga, hur man ska bete sig och förhålla sig till regler och andra trafikanter i trafiken (Hydén 2002 s. 281). Genom att sedan

koppla ett sanktionssystem som är till för att straffa de som bryter mot trafikreglerna hoppas man att med hjälp av sanktioner upprätthålla en viss fastställd ordning (Hydén 2002 s. 162). Exempel på sådana regler är att bilister ska stanna vid rött ljus eller för stopplikt och gör man inte det tilldöms man en sanktion som är kopplat just till detta brott. Trots att trafiksystemets regler gäller oavsett var man befinner sig och oavsett om man cyklar eller kör bil kan det antas att vissa trafiksituationer "bjuder" så att säga in till regelbrott. Det kan till exempel handla om trafikljus som har fastnat på rött vilket kan innebära att man kör bara för man inte orkar vänta. Men även korsningar med trafikljus eller stopplikt kan vara olika hårt trafikerade och bevakande, vilket kan leda till att trafikanter varseblir trafikregler vid en mindre korsning då de "vet att det inte är någon som ser mig" eller att "det kommer ju ingen annan trafikant i alla fall". Trafiksystemet kan även hindra och begränsa beteenden. Om en individs attityd säger att han strutar i stopplikt, men att det kommer bilar på den korsande vägen, begränsar detta hans avsikter då han antagligen inte vill bli påkörd. Detta styrs även av kontrollaspekten. Det medför att kontroll och system ligger relativt nära varandra, dock är systemet något som ligger utanför individen medan kontroll är något som individen har inom sig, eller brist på kontroll. Hur som helst anses här att den givna trafiksituationen har en stor betydelse i individens beslut att bryta mot eller följa någon av de studerade reglerna.

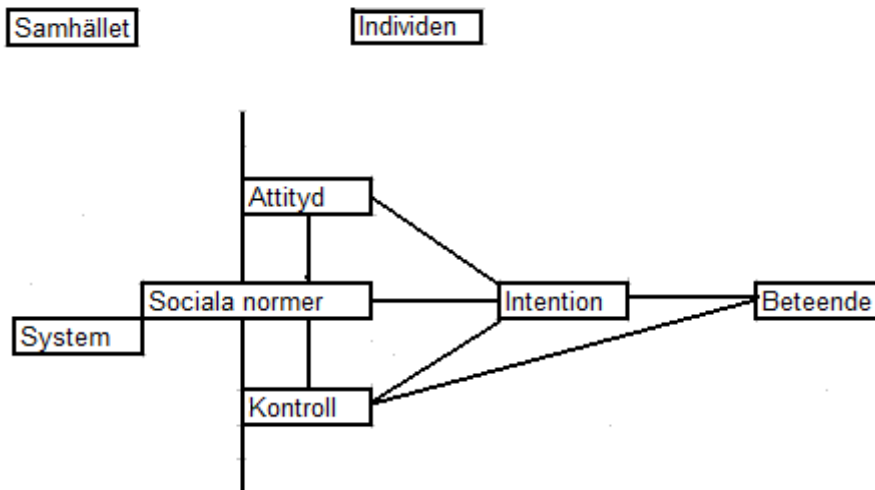
2.2.2 Kunskap och kognition i trafiken

Enligt Hydén är kunskap inom normmodellen "*beroende av hur vi ser och uppfattar världen. Här gör skillnader ifråga om genus, etnicitet, utbildning och makt sig gällande, men också vilken position eller utsiktspunkt man har i samhället, när man uttalar sig*" (Hydén 2002 s. 285). När det gäller kunskapskomponenten består den i denna studie av erfarenhet, utbildning, kunskaper och färdigheter som individen har angående de trafikregler som är av intresse i studien. Kunskapsaspekten är beroende av både individen och samhället och kan här ses som kopplingen mellan de båda. Det handlar om individens kunskap om olika samhällsliga fenomen som i sin tur är knutna till olika givna samhällsstrukturer (Svensson 2008 s. 66). Kunskapen är de vi vet men även hur vi tolkar sociala situationer utifrån den kunskap vi har. Som exempel kan nämnas

individens kunskap om trafikregler och hur dessa tillämpas i trafiksystemet. Den kunskap som blir av intresse här är respondenternas kännedom om de aktuella trafikregler som gäller för bilister och cyklister som studeras i studien men även sanktionssystemen kopplade till dessa. Här kan de individer som har körkort ha en mer gedigen kunskap angående trafikreglerna än de utan körkort. Som exempel kan nämnas att vet man inte att det är straffbart och därmed förbjudet att cykla mot rött kan det innebära att man inte heller stannar för rött ljus. Kunskap kan även påverka individens attityd till trafikregler och sanktionssystemet, vilket gör att utifrån ett logiskt resonemang agerar efter sin kunskap och attityd till denna, samt utifrån den kunskapen och vilja att följa den sociala normen. Kunskap berör alla aspekter av teorin vilket gör att denna, i den senare analysen, inte redovisas separat utan igår så att säga underförstått i de övriga komponenterna.

2.3 Sammanfattning av teorin

Utifrån de nu sagda angående Theory of planned behaviour och det nyligen presenterade komponenterna är det tänkt att föra samman dessa till en modell, (se figur 2) vilken också ligger som teoretisk utgångspunkt i denna studie. Större delar av modellen är hämtad ifrån Måns Svenssons avhandling (Svensson 2008) där han både utformade och sedermera använde sig av modellen. Som synes är den nu uppdelad på individnivå och samhällsnivå. Den sociala normen är något som finns både hos individen men även något som finns på en samhälls nivå och som kan påverka individen i beslutsprocessen när hon ska agera. Systemkomponenten ligger däremot på en samhällsnivå men påverkar på sitt sätt den sociala normen. Kunskapsaspekten, eller kognitionen, finns hos individen då det är hennes kunskap och tänkande i kontexten hon befinner sig i som påverkar hennes handling. Denna komponent påverkas och påverkar attityden, hennes syn på den sociala normen, och den upplevda kontrollen. Den berör, med andra ord, alla komponenter som är knutna till individen. Nedan följer ett exempel på hur modellen kan användas.



Figur 2

En cyklist närmar sig en korsning där det sitter en stoppskylt. Han har en negativ attityd till trafikregler i synnerhet när han cyklar och han tänker strunta i stopplikten. Han känner heller inte av någon social norm och inte heller är det någon annan som kan påverka honom i just denna situation då han cyklar själv. Han vill även cykla snabbt över då han vill hem, något som han upplever att han har kontroll över. Av den anledningen tänker han cykla över utan att stanna, och därmed bryta mot trafikregeln. Men precis då kommer det tre bilar på den korsande vägen som gör att han bli tvungen att stanna. Trafiksystemet, som han och de andra bilarna ingår i, har "tvingat" honom att stanna. Han skulle ju kunna cykla utan att bry sig om de andra bilarna men med hjälp av sin kognitiva förmåga resonerar han sig fram till att "det är nog bäst att jag stannar för annars blir jag påkörd". Systemet påverkar den sociala normen i detta fall då normen blir att man inte cyklar om det kommer andra bilar för då blir jag påkörd, något som individen ifråga även har kontroll över.

3 Tidigare forskning

Vad det gäller tidigare forskning inom trafikområdet och regelefterlevnad har den i huvudsak varit inriktad mot trafiksäkerhet och hur den ska kunna förbättras (Englund 1998). Forskning har särskilt varit inriktad på att studera tre regelbrott: hastighetsöverträdelse, rattonykterhet och bilbältesanvändning, och hur trafiksäkerheten påverkas av just dessa brott samt hur man ska komma till rätta med problemen (Bl.a. Escape 2000, Torkel Björnskaug & Rune Elvik 1991, House of Commons Transport Committee 2004). Den tidigare forskningen som är av intresse för denna studie kräver en mer fokusering på individen och dennes beteende i trafiken samt attityden och den sociala normens betydelse för regelefterlevnad i trafiken. Givetvis finns det en hel del forskning på människors trafikbeteende som bilförare, dock har det inte lyckats påträffa någon tidigare forskning angående attityd och den sociala normens inverkan på cyklisters beteende i trafiken. Den tidigare forskningen som presenteras i denna studie blir därmed mer inriktad mot bil – trafikanternas beteende angående regelefterlevnad i en mer generell bemärkelse, det vill säga, inte enbart fokuserad på de regelbrott som är av intresse för denna studie.

3.1 Trafikregler, attityd och sociala normer

Forskaren Dominic Zaal vid Federal Office of Road Safety genomförde en systematisk litteraturgenomgång (Zaal 1994) i samarbete med Monash University i Australien, över den forskning som fanns angående trafikbrott och hur man bäst förebygger den. De brott som han intresserade sig för var hastighetsöverträdelse, rattonykterhet, bil – bältesanvändning och underlåtenhet att stanna vid rött ljus. Rapporten är gedigen vilket innebär att enbart resultat som är av intresse kommer att presenteras.

Det som Zaal i huvudsak kommer fram till, för att öka regelefterlevnaden i trafiken, är att det måste ske en attitydförändring bland dem som befinner sig i trafiken (Zaal 1994 s. 7). Det gäller attityden till alla de brott som studerades men hur väl attitydförändringen slå ut är mer beroende av vilket brott det handlar om och vilka sanktionsresurser som är användbara. En generell faktor för att förändra attityden är att öka den upplevda risken att bli upptäckt, det vill säga, för att öka

regelefterlevnaden bör tillsynsarbetet öka och sanktionerna kopplade till regelbrotten måste fungera avskräckande. Just den upplevda risken har visat sig vara den faktor som påverkar trafikattityden mest (Zaal 1994 s. 28ff). Sanktionssystemet ska verka avskräckande, dels för att förändra trafikattityden hos den stora allmänheten, och dels för att förändra beteendet hos de personer som straffas av sanktionssystemet. Att genom upplysningar via tv och tidningar ge information angående vikten av att rätta sig efter trafikreglerna har visat sig enbart ha en kort effekt på beteendet. Dessa informationstillfällen kan ses som ett försök att förändra attityden och den sociala normen hos allmänheten. Dock verkar det som att ett intensivt tillsynsarbete med mer trafikkontroller har en mer ihållande effekt på attityden och därmed beteendet i trafiken (Zaal 1994 s. 28ff).

3.1.1 Rattonykterhet

Zaal (Zaal 1994 s. 66-68) menar att rattfylleribrottet är ett oacceptabelt beteende vilket resultaten visar ifrån de länder som ingår i litteraturgenomgången, något som även återspeglas i de relativt stränga straffen för rattfylleri. Detta gäller även i Sverige enligt Lars Åberg (Åberg 1993, Åberg 1998) som bland annat har studerat manliga bilister och rattonykterhet. I Sverige är attityden mot rattfylleri generellt mycket negativ. Attityden är en viktig faktor för att förklara varför man inte kör rattfyll (Åberg 1993 s. 211 & Åberg 1998 s. 294ff). Även den sociala normen är stark i detta avseende mot rattfylleri vilket kan påverka människors beteende att inte bryta mot regeln. Dock är det sanktionssystemet kopplat till brottet som allmänt anses ha störst effekt att verka avskräckande för bilisterna (Zaal 1994 s. 66ff). Enligt Zaals litteraturgenomgången anses alltså individens attityd till sanktionssystemet har större betydelse för upprätthållande av regeln än den sociala normen (Zaal 1994 s. 66ff). Detta bekräftas även av Åbergs studier på svenska män. Sanktionerna påverkar attityden mot rattfylleri mer än oron för en olycka på grund av alkoholpåverkan (Åberg 1993 s. 211 & Åberg 1998 s. 294ff). Dock menar Åberg att den sociala normen kan påverka beteendet mer än både attityden och oron för en olycka. Den sociala normen bör ses som den främsta faktorn för att förklara beteende i trafiken (Åberg 1994 s. 210ff). För att förändra attityden bör man öka den upplevda risken för att åka fast vilket kan verkställas genom att öka kontrollen på vägarna (Zaal 1994 s. 66ff). Även Måns Svensson (2008) vid Lunds Universitet fann i sin avhandling att den sociala normen anser

att det är fullständigt oacceptabelt att köra bil rattfull och att de sociala sanktionerna är hårda om någon ertappas rattfull. Måns menar vidare att påverka den sociala normen för att öka efterlevnaden av lagen får nog en begränsad effekt, då det inte är fel på den sociala normen. Att försöka påverka människors attityd till rattonykterhet är sannolikt också fel väg att gå, menar Svensson, då det är svårt att tänka sig att barn uppfostras till att få positiva känslor angående rattonykterhet. Istället menar Svensson att det är bristande omdöme hos vissa individer som kan leda till rattfylleri. Dessa individer är inte heller mottagliga för straff och övervakning då de inte tror att de kommer att bli ertappade och de anser att berusningen inte påverkar deras köregenskaper. Dock anser Svensson att det är viktigt att ha en god övervakning och stränga sanktioner för att upprätthålla efterlevnaden av lagen (Svensson 2008 s. 203-204). Dessa resultat går i stort sätt i linje med både Åbergs forskning och Zaals litteraturgenomgång.

3.1.2 Bilbälte

Angående efterlevnaden av bil – bältesanvändning menar Zaal (1994 s. 146) att i många länder där bilbälteslagen är svagt förankrad i samhället beror många gånger på att polisen, eller rättsväsendet generellt, inte prioriterar brottet. Detta leder vidare till att attityden till lagen försämras vilket gör att det är många som inte följer lagen. Dock har man försökt att påvisa riskerna med att inte använda bilbältet för att öka den allmänna förståelsen för bältets positiva egenskaper, vilket skulle kunna stärka den sociala normen runt lagen. I de länder där brottet prioriteras högre har man även sett att attityden till brottet är betydligt mer positiv (Zaal 1994 s. 146ff). 90 % av de som kör bil i länder med bättre attityd till lagen använder också bilbältet, vilket kan innebära att rättssystemets syn på detta brott även smittar av sig på allmänheten. I sin tur kan det förbättra attityden och den sociala normen och därmed öka regelefterlevnaden (Zaal 1994 s. 146). Jonah och Dawson (1982) genomförde en studie i Kanada där de undersökte, utifrån Ajzens TPB, efterlevnaden av lagen om bilbälte. Studien är förvisso relativt gammal men kan ändå säga en hel del. Studien visar att, (1) man är mer positiv till lagen och till (2) bilbälte generellt, om (3) personerna som bor i samma område som man själv bor i, också använder bilbälte samt om det (4) sociala trycket säger att man ska använda bältet. Detta ökar också sannolikheten att man senare även använder bältet. Dessa fyra variabler svarade för 48 % av bil – bältesanvändningen, vilket

bör anses vara ganska lågt i dagens mått mätt, men var högt i dåvarande Kanada (Jonah och Dawson 1982). De viktigaste variablerna för att förklara bil – bältesanvändning var, positiv syn på lagen och att man har en positiv attityd till bilbältet generellt. Enbart attityden kunde dock inte förklara ett senare beteende att använda bilbältet (Jonah & Dawson 1982 s. 307-310). En betydligt färskare studie på bältesanvändning är Svenssons avhandling (2008). Den sociala normen är relativt stark för att använda bilbältet, om än inte lite stark som mot rattonykterhet. Det sociala tycket kommer i betydligt större utsträckning från personer som står trafikanten nära. Det vill säga, det är de nära och kära som kräver att man ska använda bilbältet och det är dessa personer som ger den sociala normen dess styrka. Dock menar Svensson att attityden och det rationella resonemanget (ökad trafiksäkerhet) att använda bilbältet, har större betydelse när man ska förklara varför lagen efterföljs, än den sociala normen. Det är vår attityd som hjälper oss vid rutinmässiga beslut att skapa en positiv eller negativ känsla gentemot den situation vi ställs inför. Om vi glömmer bort att ta på oss bältet hjälper vår attityd oss att känna att något är fel, det vill säga, attityden guidar oss att ta på oss bältet (2008 s. 204-205). Straff och övervakning upprätthåller de normer i samhället som säger att vi ska använda bältet. Men dessa system ökar nog inte sannolikheten för att öka efterlevanden av lagen. Mer slagkraftigt är det att arbeta för att förändra attityden till bilbältet, menar Svensson (2008 s. 204-205).

3.1.3 Hastighetsöverträdelse

Vad det gäller fortkörning räknade Zaal fram att över 90 % av bilisterna någon gång kommer att köra för fort och att 30 % av alla olyckor beror på fartöverträdelse (Zaal 1994 s. 118). Problemet med fortkörning är att beteendet är allmänt accepterat vilket kan översättas till att den sociala normen som förkastar fortkörning är relativt svag. Även Åberg menar detta då attityden hos 99 % av de tillfrågade ansåg att rattfylleri var förkastligt men bara 22 % tyckte att det inte var okej att köra 10 km/h för fort på en 90 väg (Åberg 1993 s. 212). Dock menar Åberg att den stora skillnaden mellan rattfylleri och fortkörning är att det finns en social norm som förkastar rattfylleri, något det inte finns mot fortkörning. Även tillsynsarbetet är begränsat vilket gör att den upplevda risken att åka fast är liten, som i sin tur kan påverka människors attityd till regelbrottet. En förare måste

känna att risken att åka fast är relativt stor för att attityden ska förändras och om böter i huvudtaget ska ha någon avskräckande effekt (Åberg 1993 s. 212ff). Ett annat problem är att tillsynsmyndigheter många gånger accepterar fortkörning som är mellan 0-10 % över tillåtna gränsen. Detta underminerar trovärdigheten av den fastslagna hastighetsgränsen vilket gör att bilförarna kör för fort för att de vet att de inte kommer att få böter i alla fall (Zaal 1994 s. 118ff). Svensson (2008) menar att den sociala normen att följa hastighetsbestämmelser är ganska svag i Sverige där man istället följer den för tillfället satta trafikrytmen. Även här är det individerna som står trafikanten nära som har störst inflyttande på dennes beteende, dock något svagare än för bältesregeln (Svensson 2008 s. 206). Avsaknaden av sociala normer, och att många tycker om att köra fort, har lett till att attityden gentemot hastighetsbestämmelserna är relativt svag i Sverige, menar Svensson. De känner inget obehag av att köra för fort vilket skulle kunna påverka attityden och de har även svårt att via sitt omdöme motivera varför man skulle köra långsammare (Svensson 2008 s. 206).

3.1.4 Underlåtenhet att stanna vid trafikljus

Forskning har identifierat tre typer av personer som kör mot rött ljus (Zaal 1994 s. 150ff). Typ (A) är de som kunde ha passerat korsningen innan det slog om till rött men försenades antingen genom egen obeslutsamhet eller genom långsammare trafik framför. De (B) som befinner sig i den så kallade dilemmat zonen, det vill säga, de som varken kunde stanna säkert eller passera linjen före den röda signalen. Och (C) de som kunde ha stannat på ett säkert sätt, men valde att medvetet köra röd signal. Det är förarna av typen (C) som har det absolut farligaste trafikbeteendet, inte bara för dem själva utan i synnerhet för alla andra (Zaal 1994 s. 150ff). Ny teknik och design för att förbättra trafiksignaler vid korsningar har liten effekt på dessa individer. 20-30 % av alla rödsignalbrotten begås av typen (C) (Zaal 1994 s. 150ff). Förutom tre olika persontyper har man även identifierat anledningar till varför man kör mot rött. För det första kan det bero på att man har en allmän brist på respekt för trafikregler. De anser att man bör få köra om det inte kommer någon trots att det är rött. För det andra finns det individer som har en negativ attityd till regeln då de menar att de inte har tid att vänta, vilket kan vara vanligt i större och snabba samhällen. Föraren upplever en

liten risk att åka fast vilket bygger på en medvetenhet och samlad erfarenhet av att det är extremt svårt att bli upptäckt vilket även hänger samman med avsaknaden av ett effektivt kontrollsystem från polisens sida (Zaal 1994 s. 151ff). Litteraturgenomgången nämner inget om att det skulle finnas någon social norm som förhåller sig till rödljuskörning. Dock poängteras att designen och utformningen av trafikljuskorsningar påverkar regelefterlevnaden då 70 -80 % av de som kör mot rött gör de av andra anledningar än en medveten handling (Se typ A och B ovan) (Zaal 1994 s. 164). Trafiksystemet verkar därmed ha en stor betydelse för efterlevanden av denna regel.

4 Metod

Syftet med denna studie är att undersöka vad det är som gör att cyklister inte följer trafikregler i lika hög grad som bilister samt att finna olika aspekter hos cyklister och bilister som kan påverka deras beteende i trafiken. Det som i huvudsak kommer att studeras är skillnader mellan bilisters och cyklisters attityd till trafikregler och den sociala normen kring dem. För att studera detta har två trafikregler valts ut som fungerar som exempel på regler som gäller för både bilister och cyklister. Dessa är stoppliktsregeln och kravet på att stanna vid rött trafikljus. Det som i synnerhet är av intresse är att studera *varför* vissa regler efterföljs i olika grad, och inte *om* regler efterföljs i olika grad. Med tanke på att det inte finns något djupare intresse av att studera hur många det är som följer trafikreglerna eller inte, utesluts av den anledningen en kvantitativ angreppsmetod. Istället har det här använts en kvalitativ metod som bättre kan svara på frågor som varför och därmed även ge en djupare förståelse för fenomenen bakom beteenden i trafiken. En kvalitativ metod anses även vara en bättre metod för att kunna svara på studiens syfte och frågeställning.

Den kvalitativa undersökningsdesignen som har valts är fokusgrupper. Med fokusgrupper, även kallad gruppintervjuer, innebär att flera personer ingår i en grupp där deltagarna kan ge uttryck för sina åsikter och synsätt och diskutera dessa med varandra. Det är en intervjumetod där mer än en, minst fyra, personer ingår i varje grupp (Bryman 2001 s. 324-325). Fokusgrupper (a) syftet till att samla in kvalitativ data. Den (b) ska bestå av människor som har något gemensamt och (c) deltagarna diskuterar utifrån ett specifikt ämne. Intresset för diskussionen ska ligga på det gemensamma fokus som i denna studie är efterlevnad av diverse trafikregler (Hylander 1998 s. 6). Fokusgrupper används för att öka förståelsen och förklara komplexa beteenden, som till exempel attityder och värderingar (Hylander 1998 s. 8). Metoden betraktas som en kvalitativ datainsamlingsmetod och är ett mellanting mellan ostrukturerade intervjuer och deltagande observation. Fokusgrupper användas i regel inom beteendevetenskaplig forskning för att studera attityder, värderingar och komplexa fenomen som uppstår i social interaktion. Syftet är vidare att deltagarna ska tillåtas att ge så många konkreta, specifika och personliga svar som möjligt (Hylander 1998 s. 2).

4.1 Deltagare i fokusgrupperna

Det har ansetts att deltagarna i en fokusgrupp inte ska känna varandra sedan innan och att varje fokusgrupp ska bestå av minst 10 personer. Dessa utgångspunkter har allt efter som reviderats då det kan vara svårt att få tag på 10 personer som inte känner varandra och att just antalet måste istället anpassas efter frågan som ska diskuteras (Hylander 1998 s. 11). Några sådana kriterier har inte varit möjliga i denna studie utan här har deltagarna mer eller mindre känt varandra sedan innan och varje fokusgrupp har istället bestått av mellan 4-5 personer. Nackdelen med mindre grupper är att åsikterna kan bli begränsade (Hylander 1998 s. 12). Anledningen till de små grupperna var att istället få ihop ett visst antal fokusgrupper. Deltagarna har inte valts ut slumpmässigt då det inte finns något direkt intresse av att generalisera resultatet till andra grupper. Det gemensamma som alla har är att de någon gång har cyklat i trafiken. Funderingar gick om det gemensamma skulle vara att alla hade körkort och har kört bil. Inget krav har dock ställts på detta men att flertalet av respondenterna hade körkort (enbart en hade inte det). Anledningen till detta var att även få med någon som inte hade körkort och ur dennes perspektiv få fram anledningen till varför man eventuellt cyklar mot rött. Det kan ju vara så att vi lär oss i trafikskolan att vi inte ska köra bil mot rött och av den anledningen inte heller cyklar mot rött, något som de som inte har körkort möjligen kan ha missat eller inte lägger lika stor vikt vid. Det har inte ansetts nödvändigt att dela upp grupperna efter kön utan fördelningen har skett slumpmässigt. Åldern på respondenterna har varierat mellan 20 till 30 år och samtliga är studerande.

4.2 Etiska överväganden

Det har inte ansetts nödvändigt att genomföra några etiska överväganden i denna studie. Alla respondenter har deltagit frivilligt och innan varje intervju har de informerats om att inget som nämns i studien kommer att kunna kopplas tillbaka till någon enskild person. Innan intervjuerna informerades respondenterna även om att inspelning kommer att ske vilket alla godtog innan intervju började.

4.3 Genomförande av fokusgrupperna

Själva fokusgruppintervjuerna genomfördes på biblioteket orkanen på Malmö Högskola under en vardagsförmiddag i början av maj (2011). Anledningen till att just denna plats valdes är att av erfarenhet befinner sig många människor här och att en hel del av dessa, antingen studerar tillsammans, eller i grupp. Det har helt enkelt ansetts som en bra plats att hitta individer som skulle kunna vara villiga att utgöra respondenter i en fokusgrupp. Det genomfördes tre stycken fokusgruppintervjuer vilket anses bör räcka för att få ett tillräckligt material för en senare analys (Hylander 1998 s. 12). Som nämndes tidigare var samtliga deltagare studenter i ålderintervallen 20 till 30 år. Den första gruppen bestod av fem män som alla kände varandra sedan innan, något som även var gemensamt för de övriga grupperna. I den andra gruppen var det fyra respondenter, två män och två kvinnor, och i den tredje deltog fem individer var av två kvinnor och resten män. Siktet var inställt på fem deltagare i varje fokusgrupp vilket de även var när de kontaktades. Dock avvek en individ ifrån den andra gruppen som plötsligt skulle äta vilket gjorde att denna intervju enbart bestod av fyra individer. Någon större påverkan på resultatet har det dock inte ansetts utgöra. Varje intervju pågick i 20 ± 4 minuter. Intervjuerna fortgick så länge som respondenterna hade något att tillägga i ämnet. Då samtliga var studenter och hade egna studier att ägna sig åt, kan det ha inneburit att intervjuerna inte pågick så länge som det krävdes, men givetvis fick deras studier respekteras. Dock tillfrågades alla i slutet av varje intervju om det var något mer som de ville tillägga. Hade de inte det ansågs respondenterna så att säga tömda på den information som var av intresse.

Intervjuerna genomfördes delvis strukturerat, det vill säga, en del frågor återkom i varje fokusgrupp som behandla olika delområden. Dessa områden var, för det första, deras kunskap om de i studien intressanta trafikreglerna och dess påföljdssystem. Vidare deras inställning och attityd till dessa regler, samt det till lagarna kopplade påföljdssystemet. Frågor om deras och andras förväntningar vad det gäller att följa trafikreglerna beroende på om man cyklar eller kör bil. Och till sist ställdes frågor angående trafiksystemets påverkan på efterlevanden av reglerna (I bilaga 1 återfinns de frågor som återkom i varje intervju) Varje delområde följdes givetvis av följdfrågor vilka var olika i varje grupp då de anpassades mer till respondenternas tidigare svar. Utöver detta fick deltagarna diskutera helt fritt med varandra tills varje område ansågs uttömt på information.

4.4 Genomförande av analysen

Alla intervjuerna som genomfördes har transkriberats och den efterföljande texten används i denna studie som empiriskt material. Om intervjuerna skrivs ut kan alla kvalitativa metoder som kan appliceras på en text användas menar Hylander (1998 s. 18), varav Grounded Theory är en. Någon närmare presentation om hur en kvalitativ dataanalys genomförs utifrån Grounded Theory kommer inte att göras förutom de aspekter som är av intresse för analysen i denna studie.

Analysen grundar sig på den teori som beskrivs ovan. Utifrån teoris grundstenar, som i detta fall är attityd, sociala normer och dithörande handlingssystem har det sedan urskiljts meningsbärande enheter som på ett eller annat sätt passar in på, antingen en, eller flera av de ovan nämnda grundstenarna. När texten lästes igenom sattes en siffra intill meningar som var av intresse och som berörde någon av de teoretiska aspekterna. Samma siffra sattes sedan in i ett kodningsschema (se bilaga 2), där grundstenarna återfinns plus den fordonskategori som meningens belyser. Denna kodning är till för att sammanställa och sortera data under gemensamma kategorier. Sedan klipptes dessa meningar ut ifrån transkriptionstexten och sattes in i ett nytt dokument under en rubrik som motsvarade meningens innehåll utifrån den tidigare kodningen. Efter det lästes meningarna igenom igen i ett försöka att hitta kategorier eller begrepp som återkom under intervjuerna. Begrepp och kategorier som återkom sammanfördes för att, dels undersöka gemensamma drag hos dem och, dels för att undersöka hur vanligt förekommande dessa begrepp och kategorier var. Som exempel redovisas ett kort utklipp ifrån datamaterialet för att belysa hur analysen har gått till. Följande konversation är hämtat från ett av intervjutillfällena: R = respondent I = intervjuare

R: ”jag kollar inte alls om det är grönt rött gult när jag cyklar.”

I: ”asså det spelar ingen roll?”

R: ”det spelar ingen roll alls. Jag bara ser om det finns bilar eller inte”

Den första meningens har kategoriserats in i rutan under attityd (horisontellt) och cykel – rödljus (vertikalt) och den andra av R under handlingssystem och attityd. Att den andra meningens sattes in i system beror på att det tolkas som att det är

bilarna som gör att han inte cyklar men hans attityd är att han skulle ha cyklat om inte bilarna var så att säga ”i vägen”. Det har här tolkats som att det är både hans attityd som cyklist och trafiksystemet som påverkar hans beteende.

4.5 Operationalisering

Med risk för att upprepa teoridelen hänvisas läsarna just till denna del för att få en inblick i hur de olika begreppen som ingår i studien har operationaliserats. Under varje komponent som ingår i teorin har det också nämnts hur den bör beaktas och hur den har mätts.

5 Trafikregler och dess sanktionssystem

För att undersöka regelefterlevnaden i trafiken fokuserar denna studie på dels, två trafikregler och dels på två olika trafikanter, cyklister och bilister. Bestämmelser inom trafikområdet återfinns i en rad olika lagar och författningar. Den mest centrala är Trafikförordningen (TraF (SFS 1998:603)) som innehåller alla bestämmelser och regler angående trafik på väg och terräng (TraF 1§). Trafikförordningen ersatte den tidigare gällande Vägtrafikkungörelsen (1972:603) vilket innebär att alla bestämmelser angående trafik på väg och terräng nu finns samlade på ett och samma ställe (Ericsson 2006 s. 127f). Ansvarsbestämmelser som reglerar sanktioner vid överträdelse av trafikregler är dock inte samlade inom en författning. De lagar som är intressanta för denna studie återfinns i Trafikförordningen, Körkortslagen (1998:488) och lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Dessa regler utgör en specialstraffrätt inom den svenska rätten vilket innebär att straffbestämmelserna inom trafikområdet inte återfinns i de mer allmänna bestämmelserna om straff som finns i brottsbalken (BrB). Dock är de nämnda författningarna subsidiära till brottsbalken och vidare är trafikförordningen subsidiär till lagen om straff för vissa trafikbrott enligt 14:14 TraF. Det innebär att ansvar för en viss handling inträder inte, om straff kan dömas ut enligt BrB och inte heller tillämpas trafikförordningens bestämmelser om ansvar för en handling om den är straffbar enligt lagen om straff för vissa trafikbrott. Nedan följer en presentation av de lagrum som reglera respektive trafikant och de sanktioner som är knutna till respektive trafikant och regelbrott. Enkelt uttryckt kan man säga att när lagstiftaren benämner trafikant i lagtexten gäller bestämmelsen alla som befinner sig på vägen oavsett om man går, cyklar eller kör bil. Står det istället fordon gäller reglerna för cyklister och bilister, då cykel är att betrakta som ett fordon. Och när det i lagtexten står motordrivet fordon gäller bestämmelserna för bil – trafikanter.

5.1 Bilister

Bilen är ett motordrivet fordon och bestämmelserna angående hur en bil ska framföras återfinns i kapitel 3 TraF. Ansvarsbestämmelserna för förare av motordrivet fordon finns i 14:3 § TraF som hänvisar till en mängd olika lagar och regler. Penningböter får en förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligt eller

av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 2:2 TraF som i sin tur säger att en trafikant ska följa anvisningar som meddelas genom vägmarkeringar och trafiksignaler. Det innebär att både underlåtenhet att stanna vid rött ljus och att inte stanna vid stopplikt innebär böter för en bilist. Bötesbeloppet för respektive överträdelse är 3000 kr och 1000 kr (www.polisen.se). Dock har lagstiftaren ansett att just dessa två regler är att anse som så pass viktiga att en överträdelse även kan innebära att körkortet återkallas. Detta framgår av körkortslagen 5:3 § punkt 4 som säger att körkortet skall återkallas om en förare av ett motordrivet fordon kört mot rött ljus eller underlåtit att iaktta stopplikt. Märkas bör att denna bestämmelse gäller förare av motordrivet fordon och inte enbart förare av fordon vilket innebär att cykla mot rött eller stopplikt inte skulle kunna innebära återkallelse av körkort.¹

5.2 Cyklister

Enligt 1 § lag (2001:559) är cykeln ett fordon vilket innebär att reglerna i trafikförordningen i stora delar blir tillämpliga på cyklister där lagstiftaren benämner fordon. Bestämmelserna för hur en cykel ska framföras återfinns i kapitel 6 TraF. Ansvarsbestämmelser för cyklister återfinns i 14:6 TraF där böter tilldelas den som bryter mot bestämmelserna i 2:2 § som bland annat säger att man ska följa anvisningar för trafiken som meddelas genom ett vägmärke, en vägmarkering eller en trafiksignal. Den som har fört ett fordon mot rött ljus erhåller böter på 1500 kr (www.polisen.se). Motsvarande böter för bilister är 3000 kr vilket innebär att lagstiftaren har ansett det mer förkastligt att köra bil mot rött än att cykla mot rött. Eftersom 2:2 § också förskriver att en fordonsförare ska följa anvisade vägmärken innebär det att en cyklist även är skyldig att följa stopplikt. Underlåtenhet att stanna vid stopplikt är med andra ord straffbart och kan ge böter på 500 kr (jmf med bilister ovan) (www.polisen.se).

1

¹ Inte heller kan körkortet återkallas om man som cyklist upprepar gånger och vid ett flertal tillfällen cyklat mot rött, och av den anledningen kan sägas ha visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafiken (5:3 punkt 3 körkortslagen). De upprepar regelbrott som nämns ska vara brott begångna när man kör bil. Dock menar körkortsmyndigheten vid transportstyrelsen att om man sedan innan har en bristande vilja att följa regler när man kör bil, och har straffast på grund av detta, kan körkortet återkallas om man cyklar mot rött ljus. Men att enbart cykla mot rött upprepar gånger kan körkortet således inte återkallas.

6 Resultat/Analys

Samtidigt som delar av resultatet ifrån intervjuerna redovisas analyseras också dessa delar parallellt. För att strukturera upp resultatet och analysen i detta kapitel redovisas aspekter från datamaterialet utifrån varje teoretisk grundsten var för sig, det vill säga attityd, sociala normer och handlingssystem. Kunskapsaspekten har här ansetts i allt för hög utsträckning påverka alla delarna vilket gör det svårt att redovisa den delen enskild, utan denna aspekt återfinns i samtliga delar. Anledningen till denna struktur är att göra det lite lättare för läsaren men givetvis går mycket av datamaterialet ihop med varandra och berör så att säga flera delar av teorin då det i regel är fler aspekter som påverkar individens beteende. Men då datamaterialet belyser en aspekt mer än en annan har det redovisats under denna rubrik. När trafikregler i fortsättningen nämns syftar det på de regler som har studerats i denna studie.

6.1 Attityd

”Jag fuskar hela tiden när jag cyklar. Jag vet om vad jag ska göra men jag gör inte så, är det en öppning så tar jag den liksom”

Detta citat sammanfattar relativt bra den attityd som respondenterna ger uttryck för angående inställningen till regler i trafiken när man cyklar. De bryr sig inte om reglerna utan det är helt enkelt upp till trafiksituationen om regeln ska följas så till vida att om det uppstår något hinder så stannar man och följer lagen av den anledningen. Vissa bryr sig i huvud taget inte vilka regler som gäller när de cyklar utan det är enbart trafiksystemet tillsammans med deras attityd till cykelreglerna som påverkar hur de beter sig:

R: jag kollar inte alls om det är grönt rött gult när jag cyklar.

I: asså det spelar ingen roll?

R: det spelar ingen roll alls. Jag bara ser om det finns bilar eller inte

Denna syn på cykelregler är ofta återkommande under intervjuerna. Kommer det inga bilar eller andra trafikanter i vägen så struntar man i att stanna oavsett om det

är rött eller stopplikt. Det är med andra ord enbart trafiksystemet, och deras kontroll och kunskap om denna, som hindrar dem att bryta mot reglerna. Deras attityd är att ”jag struntar i cykelreglerna men jag måste ju stanna för att det kommer ju andra bilar”. De vet, via sin kunskap om trafiksystemet, att det inte går att passera vägen om det kommer bilar för då blir jag påkörd.

En annan aspekt som var vanligt förekommande var att det är en egoistisk tanke som styr beteendet, en aspekt som alla fokusgrupper var inne på. Respondenterna resonerade kring att man inte utsätter någon annan i direkt fara om man bryter mot cykelreglerna, utan det är bara sig själv som råkar illa ut om det skulle inträffa en olycka. Attityden är alltså betydligt mer egoistisk när de befinner sig på cykeln än i bilen. När de kör bil var respondenterna betydligt mer rädda för att skada någon annan om de skulle bryta mot reglerna vid en eventuell olycka, något som givetvis påverkar deras attityd i trafiken. Den fara som de utsätter sig själva för när de bryter mot cykelreglerna har de även betydligt mer kontroll över. En del av respondenterna menade att det är betydligt lättare att parera en farlig situation med en cykel vilket gör att man även utsätter sig för större faror. De faror de utsätter sig själva för när de cyklar vet de, av erfarenhet och kunskap, hur man ska hantera. Något som respondenterna tycker är svårare och har mindre erfarenhet av när de kör bil. Här redovisas endast ett fåtal citat som belyser denna aspekt:

”Jag tror omedvetet så handlar det mest om sig själv... du sätter inte någon annan i extrem fara som när du kör ut med en bil.”

”Vet inte men det känns som att man, med bil sätter så många andra i mycket större fara än med en cykel...”

”Det blir mest skada på dig själv med en cykel det får man ta ansvar för själv..”

”... att man inte gör någon annan illa när man cyklar, man kan cykla ju... cykla på någon men ju... de att de är för en själv som det är farligt, jag tror de är de.. med bil så sätter man så många andra i fara.”

”Ja för det är lite där också men en bil kör mot rött så har fotgängarna gröt, alltså bilen kan ju köra på och skada någon allvarligt men en cykel som kommer där... okej jag kan välta omkull någon men jag tror inte jag dödar dom...”

”Om man kör mot rött och de kommer någon så är det mycket större risk att man skadar någon och skadan blir då mycket värre än om man cyklar mot rött och kör på någon då...”

”...vet inte men det som att det är rätt egoistiska tankar... jag vet inte men man har lättare att parera och svårare att skada någon annan... det man inte tänker på är att man kanske blir påkörd att man drabbas själv men man drabbar någon som också kör på en.. psykiskt.. jag vet inte man är nog lite egoistisk”

”Jag tror de är mer lugnt när man utsätter sig själv för fara det är därför som man inte tar stopskylten på lika stort allvar...”

Här kommer även system- och kontrollaspekten in. En respondent menade att man både ser och hör att det inte kommer någon annan bil. Detta kan tolkas som att man har större kontroll över farliga situationer på cykeln då fler sinnen används. I bilen får man många gånger enbart förlita sig på sin syn då det kan vara svårt att höra all trafik som befinner sig på utsidan av bilen.

R: ”sen tycker jag att jag hör så bra... ja men man hör ju liksom att det är ju ingen bil och så tittar och så hör man ingen så...”

I: ”när man sitter i bilen så hör man inte lika bra..?”

R: ”i bilen vet man inte riktigt man är lite osäker då.. så känner ja...”

De allra flesta respondenterna hade mer eller mindre kunskaper angående trafikreglerna. De var överens om att det är samma regler som gäller för cyklister som för bilister, det vill säga att man ska stanna vid rött och vid stopplikt. En respondent svarade att hon inte kände till att man även skulle stanna vid stopplikt med cykeln och enligt henne förklarade det också varför hon inte följde lagen, hon kände helt enkelt inte till regeln. Det är en enkel förklaring till ett beteende. Svårare blir det att förklara ett beteende där individen trots allt vet att man bryter mot lagen. Något anmärkningsvärt och som diskuterades i varje fokusgrupp var att man inte har lärt sig reglerna som gäller för cyklister utan bara regler som gäller för bilister. Och vidare att det inte finns något cykelkörkort som man kan bli av med, vid regelbrott, och *”att man inte har fått någon direkt träning så att säga...”* av att följa cykelreglerna. En individ sa följande:

”alltså, har man gått i körskolan har man ju fått ganska hård... så här ska du göra och så här ska du inte göra, men med cykel har man inte fått det. Utan här är det mer eller mindre man cyklar hur man vill, man behöver inte ens cykla på vägen, kan ju cykla bredvid upp på trottoaren allt möjligt, det är klart man förstår att så ska man inte göra men det finns inte samma regler men du skulle aldrig köra med bil på trottoaren, det skulle vara konstigt.”

Det kan tolkas som att redan som ett litet barn cyklade man hur ville och att man aldrig lärde sig vilka regler som gällde. En respondent träffar detta ganska bra:

”man blir inte upplärd på samma vis att de är lika stränga regler som när man kör bil... som vi sa innan man lär sig först när man går på trafikskolan... att, oj får jag inte göra så här med min cykel... ja de är först då”

Denna attityd till hur man ska och bör cykla är djup rotat hos en hel del av de respondenter som deltog i intervjuerna, *”som ett litet barn lär man sig inga regler när man cyklar”*. Det gör att ett beteende som detta blir oerhört svårt att förändra vilket antagligen bidrar till att de fortsätter att cykla som de alltid har gjort, trots att de nu vet att det är fel. Attityder är mycket svåra att förändra då de sitter djupt förankrade och just attityden till cykelregler (eller avsaknaden av den) sitter kvar sedan barndomen. På bilskolan lärs det in att det är förbjudet att kör mot rött och stopplikt något som respondenterna upplever som en stor bidragande orsak till att man följer dessa regler i större utsträckning. Innan trafikskolan känner man inte till trafikreglerna och av den anledningen vet man inte heller hur man ska cykla. Biltrafiken hänger även ihop med ett betydligt mer robust handlingsystem. Bilar kan inte köra var som helst i lika stor utsträckning som cyklar kan, utan får anpassas efter vägnätet i större grad. I trafikskolan lär man sig hur detta trafiksystem fungerar och hur man bör och ska agera som bilist i systemet, något som man inte har fått lära sig som cyklist.

”det kanske har så att... när man kör bil så stannar man vid rött och stopplikt för att det är så inlärt liksom... det skulle kännas så jätte konstigt att inte göra de... men när man cyklar så har man... man har ju cyklat ganska länge helt anarkistiskt innan man lärde sig de...”

”nä men det har ju mycket med att göra att just en bil, är väl att man har ju gått på en trafikskola och dom har lärt en alla regler och man har lärt sig allting, och

när de gäller cykeln så har man aldrig... de har inte tryckts in att det är lika olagligt fast att de är de..."

"det var ju inte förrän man tog körkortet förrän man förstod vad som gäller när man cyklar..."

"ja precis de va då man förstod att det va samma regler för cykel och allting... innan dess visste man inte de."

Frånvaron av inläring och attityden till cykelregler har med stor sannolikhet en bidragande orsak till att det inte har byggts upp någon stark social norm som påtalar hur man ska cykla, då cyklister har kunnat hur som helst i större delen av livet. Och inte nog med detta, en respondent försvarade sitt agerande som cyklist med att han inte har något ansvar att följa reglerna då han inte har testats för sina kunskaper om cykelreglerna:

"...man har inte skrivit på något bevis, man har inget körkort, man har inte testat sig för att se om man klara sig, nu måste du klara och kunna dessa reglerna..."

En annan viktig aspekt som nämns och som kan påverka attityden, men även den sociala normen, är polisens och cyklisternas ömsesidiga påverkan på varandra. En del av respondenterna menar att polisen inte bryr sig om cyklister som bryter mot reglerna. Och så länge inte polisen agerar mot dessa brott kommer varken attityden eller den sociala normen att förändras. För det första så anser en hel del av respondenterna att det inte är lika allvarligt att bryta mot reglerna när man cyklar som det är när man kör bil. Och för det andra så tror de att polisen inte heller bryr sig om cyklister i lika stor utsträckning utan ger enbart böter när de har *"sina speciella dagar"*. Den enda gången som respondenterna skulle bryr sig om reglerna var om de skulle se polisen i samband med en korsning där det är trafikljus eller stopplikt. Men inte heller då tycks polisen bry sig speciellt mycket:

"är de en sån fyrvägs korsning och jag ska och jag cyklar på cykelbanan och de är rött för mig och jag ser att det inte kommer några bilar men där ser jag en polis... i vanliga fall hade jag cyklat mot de röda men ser jag polisen där så cyklar jag inte, då stannar jag... för då tänker jag böter direkt men jag tänker inte på de annars om jag inte ser dem..."

”i somras cyklade jag full och skjutsade min polare som va full på min sadel som höll ett glas, inte någon burk, utan ett glas, i handen över en gata och det va rött och polisen stod på andra sidan och titta oss och de de gjorde va att de skrek åt oss att kliva av cykeln och så gjorde vi de och började gå istället och så körde dom iväg...”

”de är åter igen de är inte lika, de är inte lika olagligt tycker man själv för man har inte gått en cykelskola liksom”

”nä jag tror inte polisen bryr sig om det om heller när det gäller cykel”

”själva regeln har ingen betydelse om inte polisen agerar... om det aldrig blir något... man hör ju aldrig någon som får böter för att inte har stoppat vid stopplikt med cykeln”

”polisen är ju så ”soft” ju... hade alla poliser varit mer noggranna så hade man nog följt reglerna mer”

”jo men lite så är det nog... man är ju så van... de händer ju aldrig något... det är ju ingen som kollar en.. det gör ju inget om jag cyklar här...”

”jag har varit med så många gånger som polisen har sett mig cykla mot rött eller stopplikt eller såhär.. och dom har ju skitit i de liksom, och de har fått mig att bry mig ännu mindre för jag får ju inget straff för de liksom...”

”nä jag tror dom inte bryr sig... om inte en cyklist inte gör något väldigt väldigt liksom bara kör rakt ut för rött och bilarna får liksom tvärnita liksom så tror jag inte dom bryr sig speciellt mycket”.

Alla dessa citat bygger på idén om att attityden mot cykelreglerna är att man inte bryr sig. Denna attityd förstärks ytterligare då det inte händer något när man bryter mot reglerna då polisen inte heller bryr sig om dessa regelbrott. Om det ska bli någon förändring bör polisen prioritera dessa regelbrott betydligt högre. Eller som en person sa:

”jag tror... hade jag fått böter någon gång hade jag följt lagen mer men så länge jag inte drabbas av det, peppa peppar ta i trä, så...”

Här träffar han själva idén med sanktionssystemet, skulle jag få straff så gör jag inte om det, men, *”själva regeln har ingen betydelse om inte polisen agerar... om det aldrig blir något... man hör ju aldrig någon som får böter för att inte har stoppat vid stopplikt med cykeln”*

Kopplar man tillbaka detta till den tidigare forskningen och vad Zaal (1994) påpekade i sin litteraturgenomgång menade han att en generell faktor för att förändra attityden är att öka den upplevda risken att bli upptäckt, det vill säga, för att öka regelefterlevnaden bör tillsynsarbetet öka och sanktionerna kopplade till regelbrotten måste fungera avskräckande. Sanktionssystemet ska verka avskräckande, dels för att förändra trafikattityden hos den stora allmänheten, och dels för att förändra beteendet hos den personen som har straffas genom sanktionssystemet. En förare måste känna att risken att åka fast är relativt stor för att attityden ska förändras och om böter i huvudtaget ska ha någon avskräckande effekt menar Zaal. För det första kan det tolkas utifrån empirin att den upplevda risken att få böter vid brott mot cykelreglerna är i det närmaste noll. Detta leder i sin tur till att sanktionssystemet inte ens har en chans att fungera avskräckande då böterna sällan används. Zaal (1994 s. 28ff), menar vidare att just den upplevda risken för böter har visat sig vara den faktor som påverkar trafikattityden mest, i alla fall för bilisterna. Det bör kunna överföras även till cyklister. Polisens slappa hantering (respondenternas uppfattning) av dessa brott har med stor sannolikhet påverkat den upplevda risken för böter negativt vilket även har påverkat attityden till dessa brott. Zaal menar också att ett intensivt tillsynsarbete med mer trafikkontroller har en mer ihållande effekt på attityden och därmed beteendet i trafiken (Zaal 1994 s. 28ff). Att då enbart ge böter på speciella dagar, som respondenterna ger uttryck för, förändrar med stor sannolikhet inte cyklisternas beteende.

När det gäller bilister och polisens agerande låter det annorlunda. Men här spelar inte bara polisen en roll, utan här har även sanktionssystemet som är kopplat till bilisters regelbrott en större påverkar på beteendet.

R: ”jag kör aldrig mot rött ljus med bil, för att ifall en polis skulle se mig så skulle jag få böter, dom släpper inte de,”

I: ”kan bli av med körkortet också”

R: ja precis... de känns segt för en sån pissgrej liksom... ”

Inte nog med att man tror att polisen är betydligt hårdare mot bilister vad det gäller dessa regler, utan de känner dessutom att man har betydligt mer att förlora vid regelbrott med bilen, då man kan bli av med sitt körkort. Något som givetvis påverkar attityden till reglerna. Det finns inget körkort som går förlorat vid regelbrott med cykeln.

”jag tror också just de här att när man kör bil så är man rädd om sitt körkort... det är väldig stor last att förlora de... och du kan inte bli av med ditt körkort på en cykel..

”ja man behöver inte ta om sitt cykelkörkort... det kostar att ta ett körkort...”

6.2 Handlingssystem och den sociala normen

”alltså, har man gått i körskolan har man ju fått ganska hård... så här ska du göra och så här ska du inte göra, men med cykel har man inte fått det. Utan här är det mer eller mindre man cyklar hur man vill, man behöver inte ens cykla på vägen, kan ju cykla bredvid upp på trottoaren allt möjligt, det är klart man förstår att så ska man inte göra men det finns inte samma regler men du skulle aldrig köra med bil på trottoaren, det skulle vara konstigt.”

I citatet återspeglas betydelsen av trafiksystemet. Det kan tolkas som att cykeltrafiken inte är lika hårt bunden till ett handlingssystem då man kan cykla hur man vill, ”man behöver inte ens cykla på vägen, kan ju cykla bredvid upp på trottoaren allt möjligt, vilket gör att cykelreglerna blir lite mer otydliga. Bilisterna är mer knutna till trafiksystemet då ”du aldrig skulle köra bil på trottoaren, det skulle vara konstigt”. Handlingssystemet som bilisterna befinner sig i kan tolkas som ett betydligt mer robust system, med mycket tydligare regler och när man byter fordon byter man även ut handlingssystemet, något som även påverkar hur man beter sig och vidare efterlevnaden av reglerna. Dock verkar det ha betydelse om cyklisten kommer in i bilistens trafiksystem, det vill säga, cyklar på bilvägen där cyklisten måste ta ställning till om han ska följa bilens trafikregler:

”men är det samma (trafikljus) som för bilarna så har man en tendens att stanna”

Cyklister som befinner sig på vägen tillsammans med andra bilister tenderar alltså att följer reglerna i större utsträckning. En annan person som refererar både till stopplikt och trafikljus, menar att man cyklar:

”inte om det är en fyrväggskorsning... alltså inte där det är en korsning där man cyklar på vägen... (bilvägen)”

Det vill säga, cyklar man på vägen och kommer fram till en fyrväggskorsning, bryter man inte mot lagen utan då följer reglerna som gäller för bilarna. Och när man kommer fram till ett rödljus som gäller enbart för cyklister (det mindre trafikljuset) händer följande:

”de röda ljuset, den röda lampan som vi cyklar ska cykla efter den är ju rätt genomsynlig, den cyklar man ju förbi...”

Det är en ganska intressant aspekt. När vi cyklar på cykelvägar tenderar vi att strunta i lagar och regler då vi inte har ”lärt” oss hur detta trafiksystem fungerar eller vi visar i vart fall upp en helt annan attityd till cykelregler som innebär att vi inte bryr oss om att följa reglerna. Även den sociala normen verkar vara svag då alla gör som de vill på cykelvägen och ingen bryr sig heller hur andra cyklar. Men skulle man cykla på bilvägen och av den anledningen blir ”tvungen” att följa trafiksystemet som gäller för bilarna tenderar vi även att respektera reglerna i större utsträckning.

Detta verkar dock bara gälla om man ska rak fram i en bilväggskorsning. Ska cyklisten t.ex. svänga höger i korsningen, ja då tar man bara å lyfter upp cykeln på trottoaren och så har man så att säga kommit förbi trafikljuset. En bil är ”tvungen” att vänta på att det blir grött. Även detta handlar om handlingssystemet och den kontroll cyklisterna har i en sådan situation. De kan och de vet att det är bara att hoppa av cykeln lyfta den ”över problemet” och sen är situationen över, något som bilister inte kan göra:

”en klassiker är ju att... jag cyklar mycket i lund och där går oftast cykelbanan på vägen och när man ska någonstans så tvingas man att cykla på vägen, så kanske man ska höger, och även om det är rött så brukar man hoppa upp på cykelvägen eller på trottoaren och smita lite åt höger.”

En annan anmärkningsvärd aspekt, varför man cyklar mot stopplikt och rött ljus, är att det är jobbigt att stanna med cykeln, och med bilen så är det inte det. Vidare att det inte är speciellt kul att stå och vänta med sin cykel när det är dåligt väder. Väderaspekten slipper bilisterna att uppleva då de i regel sitter inne. Att dåligt väder och att det är jobbigt att stanna med cykeln, ska påverka efterlevanden av trafikregler, säger en hel del om attityden till dessa regler.

”nä jag tror att jag tänker att det inte ens jobbigt att stanna med bilen (R: nä precis) eller när de blir rött... om du cyklar måste man tvärnita och sen börja cykla igen... det är skit jobbigt... så det är snarare där som jag känner att problemet ligger för mig, jag stannar alltid med bilen för att det inte jobbigt... så det är bara att göra det... så får man grönt sen igen... men med cykeln så...”

”jag stannar aldrig för stopplikt med cykeln, jag har en enväxlad cykel så det är så segt att starta igen, så man försöker rulla lite för att liksom kolla men man stannar inte helt och hållet”

R: ”men de är de som vi sa tidigare... inte lika jobbigt att stanna med bil... det är inte lika energikrävande som att bromsa med cykeln och sen trampa upp den där farten igen...”

R: ”sen är det inte kul att stå med sin cykel vänta, man ser att det inte kommer några bilar... och så är det rött då kan man ju lika gärna cykla... kallt och jävligt”

En person sa att han brukar stanna med cykeln vid stopplikt då det är lite svårt att se om det kommer andra cyklister eller bilar. Det är svårt att tolka hans generella attityd till regeln men att han stannar för att det är säkrats och för att han inte ser andra trafikanter vilket kan tolkas som att han följer lagen för att inte själv råka ut för någon olycka.

R: ” jag brukar stanna ”

R: ”med cykeln?”

R: ”Ja. Alltså för att, särskilt när man är här inne i stan där finns där vid gågatan finns det ett ställe där jag brukar stanna för där kan man liksom inte ha kontroll eller ha koll på alla bilar och cyklar som kommer så de liksom... så det känns säkrats att följa reglerna.”

När det gäller bilister är situationer när det skulle bryta mot lagen betydligt färre. Den enda gången som respondenterna menar att de inte skulle stanna för stopplikt med bilen var om de körde ute på landet och det inte kom någon annan bil. Kör man däremot inne i staden så stannar man alltid.

”är man ute på landet och det är en stopplikt som är totalt onödig, så brukar man ju... man ser ju att det är öppet är det lika bra att sakta in och svänga så bäst jag vill... men när man kör i stan så är det alltid stanna”

”Alltså jag jobbade innan som lantbrevbärare med bil då... så finns det extremt många tillfällen som... alltså du ser flera kilometer åt båda hållen och så kommer det en stopplikt... så ser jag ingen bil i huvudtaget liksom.. där kan det lika bra vara en väjningsplikt istället...”

6.3 Den sociala normen

”alla gör det ungefär. De är ingen som bryr sig om en cyklar mot rött, men om en bil gör de så vänder sig alla om säger vilken jävla idiot och...”

Det tycks inte finns några som helst förväntningar ifrån andra på det egna beteendet när man cyklar. Man bryr sig inte om alla andra cyklister bryter mot reglerna och det finns heller ingen större förväntan på att de ska följa dem. Det kan hänga samman med det som nämndes ovan, angående att det är enbart sin själv som skadas vid en eventuell olycka som cyklist. En respondent menade att den enda gången han förväntade sig att andra personer skulle stanna vid stopplikt eller rödljus var om det kom bilar. Något som får bedömas som relativt självklart. Han påpekar vidare att han heller inte tror att andra förväntar sig att han ska stanna om det inte kommer några bilar. Då det inte förväntas att han ska stanna utsätts han heller inte för någon större socialt tryck, vilket kan tolkas som att det inte finns någon social norm som säger att han ska stanna.

”jag tror bara att man kolla om det finns bilar i närheten, var de inte de så hade jag bara fortsatt och förväntat mig av dom skulle anta att jag skulle få göra så. Jag tror inte dom andra antar att jag skulle stanna helt och hållet, om det va helt fritt ifrån bilar. Är det massa bilar å så då måste man ju stanna.”

Annat låter det när det diskuteras angående förväntade beteenden hos andra bilister. När man kör bil tänker man i större utsträckning på sina medtrafikanter och är betydligt mer rädd för att utsätta dem för fara vid ett regelbrott, något som nämndes under attitydrubriken. Någon nämner även att det skulle kännas konstigt att inte följa trafikreglerna som bilist. Vad som egentligen menas med det är svårt att säga men att det kan tolkas som att det finns en social norm som hon känner ett tryck ifrån vilket gör att det skulle kännas konstigt att inte följa lagarna. Men det finns även en större respekt för andra trafikanter och respondenterna känner även på sig att andra förväntar sig att de ska följa trafikreglerna när de kör bil. I vart fall i betydligt större utsträckning än när de cyklar.

”jag tänker lite mer så att alla andra förväntar sig att jag skulle stanna... det är det som är de viktiga liksom att det är samspel i trafiken så att ingen...”

”bil är det ju så att man ska ha respekt för sina medtrafikanter... man ska visa hänsyn och lämna företräde... beroende på vilken situation också men även på att”

”det kanske har så att... när man kör bil så stannar man vi rött och stopplikt för att det är så inlärt liksom... det skulle kännas så jätte konstigt att inte göra de... men när man cyklar så har man... man har ju cyklat ganska länge helt anarkistiskt innan man lärde sig de...”

”I: jag tänkte mer på om ni väger in det i ert beslut att, ”polisen skiter väl i om jag cyklar mot stopplikt”? Kan det bero på en sådan sak t.ex. när man kör bil?”

R: ja dom prioriterar de lite grövre.”

Under attitydavsnittet nämndes det att respondenterna många gånger inte bryr sig om cykelreglerna för att det aldrig har hänt något när man har brutit mot dessa regler. De har helt enkelt inte fått några tydliga negativa konsekvenser av att bryta mot reglerna i form av böter, eller en olycka för den delen, när de har cyklat. Vidare antyder de att, om man skulle få böter någon gång skulle reglerna följas i betydligt högre grad. Det tyder på att den sociala normen innebär att cyklisterna många gånger struntar i reglerna just för att ”det händer ju inget i alla fall om jag bryter mot reglerna”.

En parallell kan dras till attityder och sociala normer angående hastighetsöverträdelse hos bilister. Zaal menar att tillsynsmyndigheter många gånger accepterar fortkörning som är mellan 0-10 % över tillåtna gränsen. Detta underminerar trovärdigheten av den fastslagna hastighetsgränsen vilket gör att bilförarna kör för fort för att de vet att de inte kommer att få böter i alla fall (Zaal 1994 s. 118ff). Liknade tendenser tycks det finns här angående respondenternas upplevda risk att åka fast eller få böter vid cykelbrott. Bryter man mot reglerna och ingenting händer underminerar det trovärdigheten av cykelreglerna, vilket givetvis inte är bra. Annorlunda är det när det diskuteras om polisens inställning till bilister. Där förväntar de sig att polisen är betydligt hårdare mot dem som bryter mot trafikreglerna. ”*jag kör aldrig mot rött ljus med bil, för att ifall en polis skulle se mig så skulle jag få böter, dom släpper inte de*”. Att polisen tenderar att släppa cyklister nämns också under attitydavsnittet. Olyckligt nog så försvagas (eller förstärks, beroende på hur man ser de) denna sociala norm och inställningen till cykelregler, av att individerna inte heller verkar förvänta sig att polisen kommer att agera när de ser cyklister som bryter mot reglerna. Undantaget är om man skulle se en polis vid en korsning men som en respondent nämnde så spelar tydligen inte de heller någon roll för polisens agerande, utan de stoppar enbart cyklister på sina speciella dagar. Om det verkligen är så att polisen har sina dagar då de kontrollerar cyklister lite hårdare eller om de gör de lite då och då, syftar inte denna studie till att undersöka. Men bedömningen blir att det egentligen inte spelar någon större roll hur polisen gör. Uppfattningen och där med den sociala normen säger att polisen inte bryr sig om cyklisterna och deras beteende i lika stor omfattning som bilisternas. Och om det finns en uppfattning om att polisen inte bryr sig, ja vem ska då bry sig?

Som exempel nämner Zaal (1994 s. 146) att efterlevanden av bilbälteslagen är svagt förankrad i de länder som hans litteraturgenomgång belyser, vilket många gånger beror på att polisen, eller rättsväsendet generellt inte prioriterar detta brott. Liknade fenomen tycks gälla för regelefterlevnaden hos cyklister och polisens inställning till dessa brott. Bryr sig inte polisen om cyklisternas regelbrott kan det leda till att den sociala normen försvagas och reglerna efterföljs i ännu lägre grad. Zaal menar också, att i de länder där bilbälteslagen prioriteras högre av polisen och rättsväsendet, är också attityden till dessa regler betydligt mer positiv. Det kan tolkas som att rättssystemets syn på detta brott även smittar av sig på allmänheten.

I sin tur kan det förbättra attityden och den sociala normen och därmed öka regelefterlevnaden (Zaal 1994 s. 146). Den negativa attityden till cykelregler och den svaga sociala normen hos cyklister kan med andra ord bero på polisens låga inställning till dessa brott. En ökad prioritet ifrån polisens sida skulle antagligen få betydligt fler cyklister att följa reglerna i trafiken.

Attityden till cykelregler bedöms härmed vara relativt negativ, vilket förstärks av polisens negativa inställning till dessa brott. Även den sociala normen är svag då det inte finns någon större förväntan på att reglerna ska efterlevas och det är ingen, inklusive polisen, som utsätter cyklisterna för påtryckningar att följa reglerna. Starkare är då den sociala normen angående bilisternas beteenden i trafiken samt att man som bilist upplever att man har betydligt mer att förlora vid ett trafikbrott, i form av körkort och risk att skada någon, vilket kan påverka individens attityd. Måns Svensson sammanfattar betydelsen av en stark social norm för regelefterlevnad. Här följer ett stycke ifrån hans avhandling som återfinns på sidan 34 som även får avsluta detta avsnitt (Svensson 2008)

”Utan den samhälleliga acceptansen och därtill knutna kontrollsystem blir garden av regelefterlevnad beroende av omfattande polisiär övervakning och tillräckligt kännbara sanktioner. Politiskt och ekonomiskt är det emellertid problematiskt att driva fram förändrade beteenden enbart med hjälp av övervakning och sanktioner. Politiker som driver igenom regleringar som, vilka brister avseende samhällelig acceptans, får i längden svårt att attrahera väljare. Kostnaden för att bedriva tillräcklig övervakning blir i allmänhet orimligt stora. Statens möjlighet att via rättssystemet driva fram förändrade beteende på bred front är således i praktiken beroende av att man förmår att skapa acceptans. Användandet av repressiv intervention (reglering, övervakning och sanktion) för att förändra utbredda beteende i samhället måste med andra ord ske parallellt med sociala normbildningsprocesser. I vissa fall kan den repressiva interventionen i sig själv vara tillräcklig för att skapa sådana processer. Interventionen fungerar då som en slags katalysator för sociala processer. Normalfallet är dock att repressiva interventioner måste kombineras med andra aktiviteter för att få genomslag”

7 Slutsats

Vad är då de största skillnaderna mellan cyklisters och bilisters beteenden i trafiken? En enkel förklaring är att cyklister tenderar att ha en mer negativ attityd mot trafikregler än bilister, och att den sociala normen runt cyklisters beteende, som kan påverka efterlevanden, verkar vara relativt svag hos cyklisterna. Något svårare blir det att förklara vad detta kan beror på, då det tycks vara ett flertal aspekter som påverkar attityden och den sociala normen. För det första tenderar cyklister att vara lite mer egoistiska i trafiken jämfört med hur de beter sig som bilist. Bryter man mot cykelregler är det i stort sätt enbart sig själv man utsätter för fara eller risken för att få böter. När man däremot kör bil uppvisar man större respekt för andra trafikanter och är betydligt mer rädd att skada någon annan person i samband med regelbrott. En annan aspekt som nämns är att man redan som litet barn cyklade hur som helst och att man lärde sig aldrig trafikreglerna utan gjorde det först i trafikskolan. Detta anarkistiska cykelbeteende, som antagligen föddes samtidigt som man trampade för första gången, har satt sina spår på individens attityd till cykelregler. De regler som man sedan lär sig i trafikskolan lyckas inte tvätta bort denna negativa attityd utan här lär man sig enbart hur bilister ska uppträda i biltrafiken och hur detta trafiksystem fungerar. Att det i stort sätt är samma system för bilister och cyklister tycks inte påverka, utan människan är en aning fyrkantig och beteendet och attityden förändras beroende på vilket fordon man för tillfället brukar. Bilisters handlingssystem verkar även vara betydligt mer robust vilket kan innebära att reglerna efterlevs i större utsträckning vilket i sin tur kan bero på att det skapas en starkare social norm kring detta trafiksystem. Cyklister kan i stort sätt cykla hur som helst utan att det är någon som egentligen bryr sig.

En stark bidragande orsak till den negativa attityden och den svaga sociala normen kan bero på polisens och rättssystemets bristande inställning till dessa brott. Om det verkligen har det syftar inte denna studie att ta reda på. Men i detta fall har det antagligen en mycket liten betydelse. Så länge cyklister inte upplever en uppenbar risk att åka fast eller att få böter, vilket styrs av polisens tillsynsarbete, kommer inte någon större förändring ske. Cyklister tror inte att de kommer att få böter, och de tror inte heller att polisen bryr sig om dessa brott då det aldrig händer något om man bryter mot reglerna. Det gör att det inte skapas

någon stark social norm som kan upprätthålla dessa regler, en norm som är så oerhört viktigt när det gäller efterlevanden av trafikregler, vilket den tidigare forskning som har presenterats i denna studie pekar på. När det däremot gäller bilister är de betydligt mer rädda för polisens agerande, då det finns en större förväntning på att polisen inte struntar i dessa brott. ”*dom släpper inte de*” för att referera till en respondent. Och inte nog med det, bilister känner att de har betydligt mer att förlora om de bryter mot reglerna då sanktionssystemet kopplat till dessa brott är hårdare än cyklisters sanktionssystem (vilket inte ens fungerar avskräckande då det inte används i den omfattningen som krävs för att kunna påverka beteendet). Det är inte värt att förlora sitt körkort får en sådan ”*pissgrej*” när det inte ens är jobbigt att stanna med bilen. Något körkort går ju inte att förlora vid cykelbrott. När det sedan anses jobbigt att stanna med cykeln, och därmed följa reglerna, och att det dessutom kan regna på en, ja då är det svårt att påstå att attityden till dessa regler är speciellt positiv.

Svensson (2008 s. 34) nämner att ”*i vissa fall kan den repressiva interventionen i sig själv vara tillräcklig för att skapa sådana processer*” (normbildningsprocesser). Men då vill det till att även de som har hand om övervakningen och sanktionen, det vill säga polisen, är med att skapa denna normbildning genom att böta de som inte följer reglerna och på så sätt skapa en större acceptans för dessa regler. Det skulle antagligen både stärka den sociala normen och, förhoppningsvis, till sist även förändra den negativa attityden till cykelregler.

Någon som kan tilläggas är att cyklisters bristande attityd till trafikregler, i jämförelse med bilisters, stämmer någorlunda överens med lagstiftarens. De anses inte lika förkastligt att bryta mot trafikregler när man cyklar som när man kör bil då böter och övriga sanktioner är strängare för bilister än för cyklister, något som respondenterna i denna studie även verka tycka.

7.1 Avslutande reflektioner

Då detta är en kvalitativ studie finns det risk för att empirin emellanåt har tolkas fel eller att respondenterna egentligen menade något annat. Dock har detta givetvis försökt att undvikas i möjligaste mån genom att genomläsningen och den

inledande upp – struktureringen av empirin gjordes två gånger. Dock hade det varit fördelaktigt om någon annan ”forskare” även strukturerade upp och analyserade materialet. Men detta ansågs inte passa in i tidsplanen.

Struktureringen och analysen av attityder och sociala normer var emellanåt besvärlig i den bemärkelsen att det ibland var svårt att uppfatta om det handlade om attityd till en viss företeelse eller om det var en upplevd social norm respondenterna refererade till. Att en individ struntar i att följa regler kan ju bero på hennes attityd. Men denna attityd kan ju, och antagligen i många fall även gör de, bygga på en svag social norm. Men att strukturera upp intervjuerna med mer enskilda specifika frågor kring attityder och sociala normer var heller ingen idé då de skulle ta bort fokusgruppens positiva egenskaper. Att hitta sociala normer uttrycka enligt definitionen (a) *imperativ som är (b) socialt reproducerade och (c) utgör individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på egna beteendet*, har alltså varit relativt svårt. Här skulle det vara lämpligt med en kvantitativ undersökning (läs även nedan) då man tydligare skulle kunna operationalisera begreppen attityd och sociala normer innan själva undersökningen.

Angående mer strukturerade intervjuer, hade det varit mer lämpligt att dela upp intervju i olika faser där respondenterna först diskuterade beteende som bilist och sedan som cyklist (eller tvärtom). Detta hade om inte annat underlättat analysen något. Nu genomfördes intervjuerna i stort sett ostrukturerade vilket gjorde att respondenterna många gånger bytte fordonstyp utan att specificera vilket fordon de pratade om. Dock blev detta problem mindre än befarat när man sedan lyssnade på intervjuerna men vara svårare när man läste transkriptionen.

7.2 Förslag till fortsatt forskning

Givetvis hade det varit intressant att göra en liknande studie som är kvantitativ (förslagsvis tvärsnittsstudie) för att se om resultatet blir likartat. Den nu genomförda studien kan ha hjälpt till med att skapa kategorier av frågor vilket kan göra det lättare att veta vad som det ska frågas efter i en framtida enkät. Denna studie påstå enbart att den sociala normen kring cykelregler är svag och att

attityden är negativ. En kvantitativ studie skulle kunna belysa hur stora skillnaderna egentligen är.

Denna studie tittar enbart på varför det ser ut som det gör och var det är som skiljer bilister och cyklister åt angående regelefterlevnad i trafiken. Det hade varit intressant att studera mer specifikt (förutom att förändra sociala normer och attityd) vad som kan göras för att öka efterlevanden i cykeltrafiken. Krävs det till exempel även ett körkort för cyklister och hur skulle de fungera och påverka regelefterlevande? Kanske bör man tydligare poängtera för barnen redan i skolan vikten av trafikregler när man cyklar så att de tidigt lär sig trafikreglerna bättre. Eller, ska man avkriminalisera allt kring cyklister, vilket man gjorde med gående mot ”röd gubbe” då man ansåg att efterlevnaden av regeln var mycket dålig och att en effektiv kontroll av regeln inte ansågs möjlig samt att lagföringen var i stort sätt slumpartad och att de som fick böter kändes orättvis behandlade då majoriteten av överträdarna slapp straff. Vidare manade man även att bristande respekt av bestämmelsen skulle kunna påverka efterlevanden på andra lagar inom trafiken (prop1986/87:34. s. 11-14). Just det sista motivet tåls att suga lite på, med resultatet ifrån denna studie i färskt minne.

8 Referenslista

- Ajzen, I. & Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behaviour*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall
- Ajzen, I. (1985). *From intentions to actions: A theory of planned behaviour*. I J. Kuhl & J. Beckmann (Eds.), *Action-control: From cognition to behaviour* (pp. 11-39). Heidelberg: Springer
- Ajzen, Icek (1988). *Attitudes, personality and behaviour*. Chicago, Ill.: Dorsey Press
- Ajzen, I. (1991) *The theory of Planned Behaviour. Organizational behaviour and human decision processes*, 50, 179-211. University of Massachusetts at Amherst
- Baier, M., Svensson, M. (2009). *Om normer*. (1. uppl.) Malmö: Liber.
- Bryman, A (2001). *Samhällsvetenskapliga metoder*. 1. uppl. Malmö: Liber ekonomi
- Fishbein, M & Ajzen, I (1975). *Belief, attitude, intention and behaviour: an introduction to theory and research*. Reading, Mass.: Addison-Wesley
- Englund, A. et al (1998) *Trafiksäkerhet – En kunskapsöversikt*. Lund. Studentlitteratur.
- Ericsson, M. (2006). *Trafikkommentarer*. Stockholm: Norstedts juridik
- Escape 2000. *Traffic Law Enforcement by Non-Police Bodies*
- Gilovich, T, Keltner, D, & Nisbett, R E. (2006). *Social psychology*. 1. ed. New York: W.W. Norton
- Hewstone, M, Stroebe, W & Jonas, K. (red.) (2008). *Introduction to social psychology: a European perspective*. 4. ed. Malden, Mass.: Blackwell
- House of Commons Transport Committee (2004). *Traffic Law and its Enforcement. Sixteenth Report of Session 2003–04 Volume I Report, together with formal minutes Ordered by The House of Commons to be printed 13 October 2004*
- Hydén, H(2002). *Normvetenskap*. Lund: Sociologiska institutionen, Universitet.
- Hylander, I (1998). *Fokusgrupper som kvalitativ datainsamlingsmetod*. Linköping: Univ., Institutionen för pedagogik och psykologi
- Jonah, B.A., Dawson, N.E., (1982). *Predicting reported seat belt use from attitudinal and normative factors*. Accident Analysis and Prevention 14, 305±309
- Svensson, M. (2008) *Sociala normer och regelefterlevnad. Trafiksäkerhetsfrågor ur ett rättssociologiskt perspektiv*. Lund. Rättssociologiska enheten.

Torkel Björnskau & Rune Elvik (1991). *Can road traffic law enforcement permanently reduce the number of accidents?* Institute of Transport Economics. Received 2 April 1991; in revised form II July 1991. Oslo

Vägverket (1996) *Nollvision – En idé om ett vägtransportsystem utan hälsoförluster*. Borlänge.

Zaal, D (1994). *TRAFFIC LAW ENFORCEMENT: A REVIEW OF THE LITERATURE*. MONASH UNIVERSITY ACCIDENT RESEARCH CENTRE REPORT DOCUMENTATION PAGE. Report No. 53. Pages: 212. Sponsoring Organisation. Institute for Road Safety Research (SWOV)

Åberg, L. (1993). *Drinking and driving: intentions, attitudes, and social norms of swedish male drivers*. Accident Analysis and Prevention, 25, 289–296. Department of Psychology, Uppsala University, Uppsala, Sweden.

Åberg, L. (1998) *Traffic rules and traffic safety*. Safety Science 29 (1998) 205-215 Department of Psychology, Uppsala University, Uppsala, Sweden.

8.1 Propositioner

Proposition 1996/97:137 *Nollvisionen och det trafiksäkra samhället*. Hämtat från 2011 -04-10:

<http://www.riksdagen.se/webbnav/?nid=37&doktyp=prop&rm=1996/97&bet=137>

Proposition 1986/87:34 *om vissa delegeringsfrågor och regelförenklingar på vägtrafikens område*.

8.2 Elektroniska referenser

www.svt.se (1) hämtades den 2011-05-17 på

http://svtplay.se/v/2414795/sydnytt_undersoker_cyklister_nas_trafikvett

www.svt.se (2) hämtades den 2011-05-17 på

http://svtplay.se/v/2414792/vad_sager_polisen_om_cyklister_nas_beteende

www.polisen.se hämtades 2011-04-12 på

http://www.polisen.se/Vastra_Gotaland/sv/Lagar-och-regler/Trafik-och-fordon/Trafik/Trafikboter/Trafikforordningen/

8.3 Tidningar

Sydsvenskan 2011-05-11

Bilaga 1

Här följer frågor som återkom under intervjuerna och som behandlade fyra delområden. Dock förekom det en hel del följdfrågor som inte presenteras här av den anledningen att de var olika i varje intervju och anpassades till respondenternas svar.

Mer generella frågor angående kunskap om de i studien aktuella trafikreglerna:

Vad gäller för cyklister och bilister vid stopplikt och trafikljus?

Finns de några skillnader i hur man ska agera vid dessa situationer beroende på om man cyklar eller kör bil?

Frågor angående respondenternas attityd till reglerna:

Vad får ni för känslor när ni kommer fram till en stopplikt respektive trafikljus när ni cyklar? Samma fråga som bilist.

Vad är det för skillnad i era känslor när ni bryter mot reglerna när ni cyklar? Samma fråga som bilist.

Anser ni att den upplevda risken att få böter ser olika ut beroende på färdmedel? Har polisen agerande någon betydelse?

Hur känns det att bryta mot reglerna beroende på om man cyklar eller kör bil?

Frågor angående den sociala normen:

Vad tror ni andra skulle tycka om er om ni bröt mot reglerna?

Skulle ni i så fall bry er om dem om de ansåg att ert beteende inte var okej?

Förändras ert beteende beroende på om ni färdas tillsammans med andra eller själva?

Frågor angående handlingssystemet:

Finns det någon trafiksituation som det är mer tillåtet att bryta mot reglerna? Både vad det gäller som cyklist och som bilist?

Varför skulle det i så fall vara mer tillåtet?

Finns det trafiksituationer som man verkligen inte får bryta mot reglerna? Både vad det gäller som cyklist och som bilist?

Bilaga 2

	Sociala Normer	Handlingssystem	Attityd
Cyklister och stopplikt			
Cyklister och trafikljus			
Bilister och stopplikt			
Bilister och trafikljus			