



LUNDS
UNIVERSITET

Mobiltelefon i Trafiken

- Om normer, regelefterlevnad och social kontroll

Av: Petter Leonartsson &
Sebastian Sec

LUNDS UNIVERSITET
Rättssociologiska institutionen

Kandidatuppsats (RÅSK02)
Vårterminen 2020



Handledare: Johan Rosquist

Examinator:

Abstract

The aim of this paper is to examine the influence that social control has on one's tendency to obey the traffic regulations, in contrast to the new amendment in Swedish law from 2018 that states that it is no longer allowed to use a mobile phone while driving a vehicle. A combination of Emil  Durkheim's sociology and Talcott Parsons ideas regarding socialization laid the foundation for who and why several individuals in a person's life influences them to act conformlly, while norms and how they are created were studied to investigate how other reasons other than an economic sanction controls our behavior. A survey was sent out to gather information regarding what different individuals, such as someone's mother or father, thought about the importance of the respondents obeying the traffic regulations, such as drunk driving, the usage of seatbelt, speeding and the usage of a mobile phone while driving. The respondents were also asked how their own opinion was regarding following the previously mentioned laws. What the study found was that it was the third most important law to follow, these four between and that there was a correlation between what people around you thought and what you thought were important laws to obey.

Nyckelord: *Mobiltelefon, Regelefterlevnad, Social Kontroll, Sociala normer, Trafik.*

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	3
<i>1.1 Bakgrund</i>	<i>3</i>
<i>1.2 Problemformulering</i>	<i>6</i>
<i>1.3 Syfte & Frågeställning</i>	<i>7</i>
<i>1.4 Rättssociologisk relevans.....</i>	<i>8</i>
<i>1.5 Systematisk kunskapsöversikt.....</i>	<i>12</i>
2. Teori.....	16
<i>2.1 Social kontroll</i>	<i>16</i>
<i>2.2 Samhälleliga normers uppkomst.....</i>	<i>19</i>
<i>2.3 Normbildningsprocess.....</i>	<i>20</i>
3. Metod	23
<i>3.1 Metodval.....</i>	<i>23</i>
<i>3.2 Avgränsningar, urval, validitet och reliabilitet.....</i>	<i>25</i>
4. Resultat	27
5. Analys av Resultat	29
<i>5.1 Reliabilitet och Validitet</i>	<i>29</i>
<i>5.2 Analytiska ansatser på resultatet.....</i>	<i>30</i>
6. Diskussion.....	32
7. Slutsats	37
Källförteckning	39
Bilagor:.....	42

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Den första februari 2018 skärptes 4 kap. 10e § i trafikförordningen genom att förbjuda de som framförde motordrivet fordon att hålla mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning i handen. Tidigare tilläts föraren att använda utrustningen om den inte inverkade menligt på framförandet av fordonet, men genom ett nytt tillägg och således skärpning av lagen får alltså inte mobiltelefonen eller kommunikationsutrustningen hållas i handen under färd (SFS 2017:1284) (Forssblad, 2018). Sverige är det sista landet inom EU och i Europa att stifta en lag gällande förbud mot att använda mobiltelefonen vid framförande av motordrivet fordon. Det näst sista landet att stifta en liknande lag var Albanien vilket de gjorde 2010, detta betyder att Sverige var åtta år efter det näst sista landet i Europa (Kirscher m.fl, 2011) (Majlard, 2018). Eftersom det explicit står att mobiltelefonen eller annan kommunikationsutrustning inte får hållas i handen vid färd på väg så är det till exempel tillåtet att SMSa vid ett röd ljus, då man enligt lag faktiskt inte färdas (Forssblad, 2018). Att lagen ser ut på detta sätt är ganska vanligt bland flera länder som tillhör den europeiska unionen vilket går att avläsa i Kirscher med fleras (2011) sammanställning om hur andra länder i EU:s lagstadga kring mobilanvändning i trafiken ser ut (*se bilaga 1*). Sverige tillsammans med alla andra länder inom EU tillåter handsfreenvändning och således har inga länder ett totalt förbud mot mobilanvändning i trafiken.

En del artiklar skrevs gällande hur det gick att kringgå lagen genom att köpa hållare till mobiltelefonerna som på så sätt inte skulle ge föraren böter trots att hen använder sin mobiltelefon (Dahlin, 2018). I Sverige finns det inga särskilda regler gällande hur mobiltelefonen eller kommunikationsutrustningen behöver vara monterad eller får lov att användas så länge den inte hålls i handen av föraren när fordonet rullar. Detta skapar möjlighet för diverse hjälpmedel för att kunna nyttja de funktioner mobiltelefonen har att erbjuda utan att bryta mot lagen (Dahlin, 2018). I samband med att lagändringen trädde i kraft så intervjuades trafikpolischefen i Stockholm om den nya lagen där det framgick att inga särskilda resurser skulle läggas på bekämpningen för överträdelse av just denna nya lag. Det kommer alltså vara en del av polisens allmänna trafikövervakning, som i övrigt

innehåller hastighet, nykterhet och kontroll av användning av säkerhetsutrustning (framför allt användandet av bilbälte) (Dahlin, 2018) (Polisen, 2019). Sluta rattsurfa är transportstyrelsens kampanj för att försöka få förare att sluta använda sin mobiltelefon när de kör bil. Kampanjen bestod bland annat av ett antal videoklipp där de visar hur farligt det kan vara att använda mobiltelefonen i trafiken samt ett förtydligande av den lag som stiftas, tips på hur man håller sig på rätt sida av lagen genom användandet av handsfree eller liknande hjälpmedel och vad straffet är för att bryta mot lagen (Transportstyrelsen, 2016). 1997 antar Sverige nollvisionen som är ett projekt med syftet att ingen skall dö i trafiken. (Transportstyrelsen, 2020) Alla de lagar och regler som röstas igenom gällande trafiksäkerhet går på ett eller annat sätt att härleda till nollvisionen.

En bilförare behöver information för att köra bil, informationen baseras främst på den visuella information som föraren får från sin omgivning. Det kan finnas en klar risk för både föraren och medtrafikanter om inhämtandet av denna typ av information begränsas av distraktionsmoment såsom mobiltelefonen (van der Horst 2004, Peters & Peters 2001).

Distraktion kan enligt Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (förkortat - NTF) delas in i fyra olika kategorier; Fysisk, visuell, audiell och kognitiv. Det fysiska kan till exempel vara att hålla något i handen, det visuella kan vara att skriva ett sms eller att titta på en skärm, det audiella kan vara att prata i telefon och ett exempel på det kognitiva kan vara att engagera sig i ett samtal (NTF, 2020). Att slå in ett telefonnummer för att sedan sitta och prata i telefon men någon medan man kör bil kan alltså distrahera en förare på alla de fyra sätt som NTF anser att en förares köregenskaper kan försämrats. NTF menar att sannolikheten att en persons framförande av fordon blir mer riskfyllt ifall hen skulle använda sig av sociala media, prata i telefon eller skicka textmeddelanden ökar dramatiskt. NTF har tagit del av olika studier och rapporter för att bilda sig en uppfattning i frågan kring mobilanvändning i trafiken där man om en av dessa studier skriver såhär;

“I studien har man genom sökbegrepp och genomläsning av beskrivningar av olyckor identifierat att knappt en halv procent av den totala mängden rapporterade olyckor var olyckor där kommunikationsutrustningar kan ha bidragit till olyckans inträffande. I 80 procent av dessa olyckor är det mobiltelefon som nämns” (NTF, 2020).

Det vill säga att många olyckor som rapporteras skrivs det om att mobiltelefoner och/eller kommunikationsutrustning varit bidragande till olyckan men det rubriceras sällan. Vi kan även se att det främst är användningen av mobiltelefoner och inte kommunikationsutrustning som bidrar till olyckor i trafiken vilket ger lagändringen mer legitimitet (NTF, 2020).

David L. Strayer, Frank A. Drews, och Dennis J. Crouch publicerade en studie vid Universitet i Utah 2006, studien gör en jämförelse mellan att köra bil och befinna sig i ett berusat tillstånd och att köra bil samtidigt som en använder mobiltelefon. Studien har efter publiceringen använts flitigt som material till nya studier då den i skrivande stund citerats 673 gånger. Studien utfördes genom att låta personer använda en bilkörningssimulator samtidigt som de antingen var påverkade av alkohol (0.08 procent av vikt/volym) eller skulle prata i en mobiltelefon antingen handhållen eller handsfree. Resultatet visade på att personerna som pratade i telefon hade en fördröjd reaktionstid för att bromsa jämfört med en vanlig förare. De som var påverkade av alkohol uppvisade en mer aggressiv körning men hade ett större fokus på bilen framför och lade mer tryck på bromsen när det väl gällde att bromsa. Strayer med flera drar slutsatsen att både alkohelpåverkade förare och mobilanvändande förare presterar sämre än den genomsnittliga föraren även fast de presterar sämre på lite olika sätt. Författarna hävdar därmed att det skulle gå att dra liknelse och säga att användandet av en telefon under bilkörning går att likställa med att vara berusad vid körning. (Strayer m.fl., 2006)

Måns Svensson skrev 2008 sin avhandling med titeln *Sociala Normer och Regelefterlevnad - Trafiksäkerhetsfrågor ur ett rättssociologiskt perspektiv*. I Svenssons avhandling hanteras flera av de frågor som detta arbete även väljer att ta upp. Svensson (2008) diskuterar hur trafikregler och normer efterlevs och vad som kan ligga till grund för varför det är så. Svensson (2008) undersöker hur sociala normer påverkar individens tendens till regelefterlevnad och diskuterar trafikregler på ett internationellt plan.

Samma Svensson skrev 2017 en underlagsrapport inför att lagändringen skulle börja verka. Svensson (2017) trycker i inledningen på hur trafikregler och andra liknande lagstiftningar

inte orsakar till hundra procent den beteendeförändring som ändringen avser. Svensson fortsätter att problematisera kring hur stora "direkta" effekter som lagstiftningen kommer få på beteende i trafiken och menar på att lagstiftningen bör vara ganska avskräckande ifall den ska få önskad effekt. Svensson menar även att det finns olika parametrar som påverkar detta, två av dem är upptäcktsrisken och påföljdens storlek. Svensson försöker även sätta fingret på vilken roll som lagstiftningen har på sikt när det kommer till att skapa en normförändring som i sin tur kan leda till en beteendeförändring. Även här följer en problematisering kring parametrar och det exemplifieras kring varför till exempel hastighetsöverträdelser är mer socialt acceptabla än rattfylla trots att båda omfattas av lagstiftning och övervakning. (Svensson, 2017) Det Svensson (2017) kommer fram till utifrån sina frågeställningar och undersökningar är att den nya mobillagen med stor sannolikhet inte kommer få en så stor inverkan i praktiken om inte stora insatser från myndigheter och/eller sanktioner sätts in. Både Svenssons avhandling och underlagsrapport har delvis fungerat som inspiration men kommer även att användas senare i detta arbete.

1.2 Problemformulering

Om en bil färdas framåt och håller en hastighet på 40 km/h så kan man med lite högstadiematematik räkna ut att bilen färdas ungefär elva meter på en sekund. Med det konstaterat går det att argumentera för att det är farligt att inte vara uppmärksam genom att till exempel titta ner på telefonen i bara en sekund. Enligt Kirscher m.fl. (2011) så ökar mobilsamtal både reaktionstiden och antalet missade händelser i trafiken. Att använda funktionerna textmeddelanden och uppringning kräver att föraren tittar på mobilen och därmed vänder bort blicken från vägen vilket i sin tur resulterar i en reducerad kontroll över fordonet och en ytterligare ökning av antalet missade händelser i trafiken (Kirscher m.fl., 2011). En missad händelse kan vara att framförvarande bil börjar sakta ner då ett trafikljus slagit om från grönt eller en cyklist som vill korsa vägen på en cykelöverfart. Oavsett vilka sorters händelser som föraren missar så går det att argumentera för att det är en klar trafikfara med förare som inte håller fullt fokus på just körningen.

Problematiken ligger i att det inte är solklart om de sociala normer som är rådande täcker att vi som bilförare inte bör använda mobiltelefonen under körning. Det går att konstatera utifrån tidigare nämnda källor att mobiltelefonen är en solklar distraktion och säkerhetsfara under bilkörning (vi kommer även visa på fler exempel senare i denna studie). Det som inte är solklart är varför vi som bilförare och samhällsmedborgare fortsätter att använda mobiltelefon under körning trots att vi känner till riskerna detta beteende medför.

1.3 Syfte & Frågeställning

Studiens syfte är att undersöka attityder till regelefterlevnad kopplat till de regler för bilbälte, nykterhet, hastighet samt mobiltelefoni i trafiken som är aktuella idag. Studien menar även att undersöka om social kontroll från framför allt från familj och vänner spelar någon roll och påverkar individens attityd kring ovan nämnda trafikbestämmelser. Studien ska vidare undersöka normbilden för de olika trafikreglerna och jämföra dem med varandra. Syftet för studien på ett akademiskt plan är att bidra till den rättssociologiska forskningen genom att kombinera tidigare forskning med varandra på ett gemensamt problemområde.

Våra frågeställningar blir därför:

- Vad finns det för skillnader mellan personers inställning till mobillagen gentemot andra liknande trafikregler?
- På vilket sätt påverkar den sociala kontrollen benägenheten att följa mobillagen?

Studiens samhällsnytta kan beskrivas som följande. Genom att visa upp de resultat som vi når genom denna studie kan det bidra till att frågan kring mobilanvändning i trafiken lyfts som ett större problem. Studien kan i sin tur öka medvetenheten kring reglerna och därmed förhoppningsvis minska detta oönskade beteende.

1.4 Rättssociologisk relevans

Enligt Baier och Svensson (2018) så skulle ett samhälle inte kunna existera utan normer. Man skulle rent krasst kunna säga att normer visar på vilka handlingar som är eftersträvansvärda och vilka som inte är det. Men vilka normer finns det? Normer delas upp i rättsliga och sociala normer. De rättsliga är ganska enkla att identifiera då de finns nedskrivna i form av lagar i en lagbok. De sociala normerna är alltså alla de regler vi som individer i ett samhälle följer trots att de inte är nedskrivna. De två typerna av normer skiljer sig även åt i den sanktion som utdelas då en norm inte följs. Återigen är det enkelt att identifiera vilken sanktion som utdelas vid överträdelsen av en rättslig norm även om straffet kan variera från dom till dom så står straffet nedskrivet i brottsbalken. Men straffet för en överträdelse av en social norm, som till exempel att rapa vid middagsbordet, finns inte nedskrivet och är då helt upp till de personerna som följer normen att utdela en sanktion som de anser passar i förhållande med överträdelsen. (Baier & Svensson, 2018) Det tål att nämnas att de rättsliga normerna är tolkningsbara och sanktionerna kan vara väldigt olika för samma brott. Dock är trafikreglerna ganska svart på vitt, till exempel om en individ kör si och så många kilometer i timmen för fort så kommer individen att lagföras och få en viss sanktion.

Normens ursprung kan komma från flera olika håll. De uppstår i olika "system" enligt Baier och Svensson (2018), bland annat ett socio-kulturellt system där man lär sig hur förhållande mellan människor skall se ut och hur det som är säreget för den gruppen man tillhör, det vill säga ett kulturellt perspektiv. Baier och Svensson (2018) använder sig av begreppet "socialisation" och åsyftar den process som pågår när en människa ska lära sig de förväntningar som finns i samhället. Den processen sker enligt Baier och Svensson (2018) i familjen, när man leker, går i skolan, idrottar eller via media. Om någon i sin tur inte lär sig "livets spelregler" (Baier & Svensson, 2018 s.93) så finns det risk att den individen uppfattas som konstig eller annorlunda.

Normalstrare beskrivs i Baier & Svenssons bok *Om Normer* (2018) som personer eller grupper av personer som formulerar normer. Alstringen av en norm kan vara antingen att en ny norm skapas eller reproduceras. Normalstrare kan egentligen var vem som helst och kan variera från sammanhang till sammanhang. Att delta i skapandet och följandet av normer är i hög grad socialt och därav menar Baier & Svensson att det inte finns någon anledning att tro att diverse grupper skulle vara exkluderade från denna process. Det finns dock normalstrare som påverkar oss mer än andra som till exempel under ett barns uppväxt är barnets föräldrar dess främsta normalstrare. Baier & Svensson tar även upp andra grupper som agerar normalstrare som till exempel personer inom professioner, sociala klasser, personer inom samma åldersgrupp eller samma etnicitet samt olika religiösa samfund. Dessa alstrar normer till individer då de på ett eller annat sätt har saker gemensamt med dessa individer. En normalstrare har alltså en attityd mot en viss fråga, till exempel så kan personen vara negativt inställd till att sätta sig bakom ratten berusad. Denna personen påverkar en annan individ med sin åsikt genom att påpeka att det är fel att köra rattfull, inte bara för att det är en rättslig norm utan även en social norm. Förhoppningsvis skapar detta en attityd hos den påverkade, en attityd som har samma ståndpunkt som normalstraren. Ett exempel som Baier & Svensson tar upp är sportens värld som ett fält där normer alstras i form av olika regler kring hur sporten spelas och i till exempel fotboll så alstras reglerna/normerna i varje match där domaren bedömer situationerna olika från match till match (Baier & Svensson, 2018). I denna uppsatsens kontext så kan andra trafikanter appliceras som normalstrare där vi tenderar att följa trafikregler på liknande sätt som de som lärt oss köra bil gör, till exempel de personerna som övningskör med dig eller de personer som du har observerat köra bil mycket.

Måns Svensson skrev sin doktorsavhandling inom Rättssociologi vid Lunds Universitet 2008. Som tidigare nämnt så är mycket inspiration till detta arbete hämtad från doktorsavhandlingen. Avhandlingens syfte är att utforska efterlevnadskontroll för trafikregler och att öka förståelsen för hur beslutfattande i dessa frågor går till. Även att bidra till rättssociologisk teori- och metodutveckling genom att djupgående belysa förhållandet mellan rättsregler och sociala normer framför allt i analysen av problemet. Svenssons studie hanterar även hur trafikövervakning och påföljdssystem påverkar

trafikanternas beteende. Studien avgränsas dock till de tre trafikreglerna kring hastighet, bältesanvändning och nykterhet och de analyseras av framför allt två variabler i form av upptäcktsrisk och sanktion. Doktorsavhandlingen består dels av en enkätstudie för att fånga allmänhetens åsikter, av en systematisk litteraturundersökning samt av en ambassadstudie. Enkäten gjordes för att undersöka de sociala normer som existerar i Sverige angående de tre utvalda trafikreglerna. Enkäten var utformad med att respondenterna fick svara på frågor kring hur de tror personer i deras omgivning skulle reagera om de själva bröt mot olika trafikregler. De trafikreglerna som hanterades var hastighetsbestämmelserna, nykterhetsbestämmelserna samt bestämmelserna kring användning av bilbälte. Respondenterna fick svara på en skala mellan ett till sju vilket senare lade grunden för att kunna räkna ut ett värde på normens styrka för de olika trafikreglerna på samma skala. Litteraturundersökningen gjordes för att utforska tidigare gjord forskning på ämnet. Det fanns väldigt lite svensk forskning på ämnet och därav så gjordes undersökningen på en europeisk nivå. Ambassadstudien gick ut på att höra av sig till svenska ambassader runt om i världen för att ge en bild om hur övervakning och sanktioner används i andra länder kring just hastighet i trafiken. (Svensson, 2008)

En av de saker som Svensson (2008) tar upp är det som han benämner som gapet mellan rättsliga och sociala normer. Detta gap uppstår när lagstiftningen inte stämmer överens med hur de sociala normerna ser ut för tillfället. Enligt Svensson sker detta på grund av att lagstiftningen säger en sak och de sociala normerna något annat samtidigt som auktoriteterna i samhället inte fått klara signaler från varken politiker eller allmänheten om hur ärendet ska hanteras. Svensson (2008) diskuterar vidare kring hur liten risk det är att till exempel åka fast för fortkörning framförallt på landsvägar där poliser inte ofta utför kontroller utan snarare förlitar sig på fartkameror. Det Svensson menar är att om det inte finns någon större risk att åka fast så tenderar folk att fortsätta bryta mot lagen om det gynnar en själv. Om fallet är så att det finns en personlig vinst att till exempel köra för fort (att man kommer fram snabbare) och att åka fast inte är speciellt sannolikt så kommer individer göra det. Även om fartkameror fyller sin funktion där de står (folk tenderar att sakta ned) så finns det inget som hindrar bilister att öka hastigheten ordentligt mellan de utplacerade fartkamerorna och sedan bara vara vaksam på skyltning för fartkameror.

Svensson (2008) avslutar med att slå fast att det utifrån hans arbete går det se hur övervakning och sanktionering är avgörande faktorer när det kommer till att försäkra sig om att trafikregler följs.

Måns Svenssons underlagsrapport (2017) till lagändringen skrevs inom ramen för transportstyrelsens regeringsuppdrag *“Förarens användande av mobiltelefon och kommunikationsutrustning under färd”*. Svensson (2017) konstaterar samt redogör för att en bra temperaturmätare på förutsättningarna att reglera ett specifikt beteende är att undersöka i vilken utsträckning den tänkta regleringen reflekteras i de sociala normerna. För att undersöka detta konstruerade Svensson en enkätstudie som skickades ut till en population bestående av 1311 personer i åldern 18–60 år. Enkätstudien var av samma struktur som strukturen Svensson använd i sin doktorsavhandling 2008 (se ovan) fast med de nya bestämmelserna kring mobilanvändning inkluderade i enkäten. Samma struktur användes för att även kunna jämföra resultatet från 2008 med den mer nyligen insamlade datan. Svensson bedömer utifrån sin nya och gamla enkätstudie de sociala normerna avseende trafikregler som generellt starka. Det som går att avläsa från Svenssons resultat är att bestämmelserna kring mobiltelefoni och hastighet hamnar på en ungefärligt likvärdig normstyrka dock där mobiltelefonin är något starkare. Normstyrkan för bestämmelserna för mobilanvändning var svagare än normstyrkan för både bestämmelserna för bältesanvändning och nykterhet. Svensson presenterar ett genomsnittligt resultat kring hur respondenterna skattar av i vilken utsträckning de själva anser att det är viktigt att följa bestämmelserna för hastighet, bältesanvändning, nykterhet och användande av mobiltelefon under bilkörning. Svensson ställer därefter frågan om respondenterna tycker att Sverige bör införa ett förbud mot all användning av mobiltelefon under bilkörning. Resultatet av båda dessa frågor pekar åt samma håll, att Sverige bör införa ett mobilförbud samt att normstyrkan är relativt hög för mobilanvändning. Däremot visar det sig att respondenternas syn på hur troligt det är att de själva ibland kommer att bryta mot lagen om det inför ett generellt förbud mot att användning av mobiltelefon under bilkörning är mer splittrad. 12,6 procent svarar att det är mycket troligt, 32,9 procent att det är troligt, 28,6 procent att det är osannolikt samt 25,8 procent att de inte kommer att göra det. Då närmare hälften av respondenterna bedömer att det är troligt eller mycket troligt att de

kommer att bryta mot lagen vilket Svensson resonerar kring möjligheten att teknologi och mobilanvändning ligger idag så pass djupt inbäddad i hur vi fungerar som sociala varelser att det för många är svårt att styra över när det är olämpligt att använda den. Därav drar Svensson slutsatserna att bestämmelser kring förbud av mobilanvändning vid bilkörning inte kommer få så stora effekter på befolkningen om inte större insatser sker från myndigheter eller stora sanktioner införs. (Svensson, 2017)

Denna studie visar hur rättssociologin kan tillämpas och vilket brett användningsområde som rättssociologin har. Även hur tillämpningen av olika rättssociologiska studier och teorier går att kombinera med andra samhällsvetenskapliga teorier för att nå en rimlig slutsats om samhället. Denna studie bidrar även med att vidare ge underlag för tidigare utförda rättssociologiska studier, som till exempel Måns Svenssons doktorsavhandling (2008), samt belysa ett antal nya variabler. Studien visar även på att rättssociologin är relevant för de nya lagar som stiftas, det vill säga att rättssociologin är högst användbar när en vill analysera nyare lagstiftning och efterlevnad av lagens bestämmelser.

1.5 Systematisk kunskapsöversikt

Det gjordes en litteraturstudie med titeln *Mobiltelefonens inverkan på bilföraren - en litteraturstudie* vid Karlstads Universitet. Litteraturstudien skrevs av Alexandra Grundel, Finn Nilson och Ragnar Andersson 2012 med syftet att förarbeta en magisteruppsats. Studien hanterar 21 stycken vetenskapliga artiklar som hanterar ämnet trafiksäkerhet med mobiltelefonens påverkan i centrum. (Grundel m.fl. 2012) Av de 21 artiklarna har 15 av dem sitt ursprung från universitet i USA resterande sex artiklar kommer från Turkiet, Italien, Nya Zeeland, Kanada, Israel och Holland. Citeringsmedelvärdet för artiklarna ligger på 201 citeringar där den minst citerade artikeln hade blivit citerad 38 gånger samt den med flest hade blivit citerad 673 gånger. Alla artiklarna är skrivna under ett tio års-intervall mellan 2001 och 2011. (Grundel m.fl. 2012)

Frågeställningen för studien var *“Vad rapporteras i vetenskapligt publicerade forskningslitteraturen gällande mobiltelefonens påverkan på bilföraren?”*. Metodiken som användes för att besvara frågeställningen var att systematiskt söka genom databaser efter

vetenskapliga artiklar som hanterade mobilens påverkan på bilförare. Resultatet av studien redovisades med hjälp av två olika teman; inverkan på föraren och lagarnas genomslagskraft i samhället. Sammanfattningsvis visar artiklarna på att användandet av en mobiltelefon under körning har en klar negativ inverkan på förarens uppmärksamhet, det vill säga att mobiltelefonen tog uppmärksamhet från bilkörningen. När det kommer till lagarnas genomslagskraft i samhället så beskrivs det hur det i flera amerikanska delstater har reglerats på olika sätt. Det görs även en distinktion mellan handhållen (HH) och handsfree (HF) användning av mobiltelefon under körning. I det stora hela är artiklarna överens om att handhållen användning är mer distraherande och att det bör vara förbjudet, dock konstateras även att handsfree är distraherande fast inte till samma grad. Studien visar även på att i de delstater i USA som mobilanvändning förbjudits har användningen enligt enkätundersökningar initialt minskat för att sedan öka igen. (Grundel m.fl. 2012)

Grundel m.fl. (2012) konstaterar att samtliga artiklar i deras studie hänvisar till att användning av mobiltelefon vid bilkörning är en riskfylld kombination som påverkar en persons förmåga att köra bil. Artiklarna var även överens om att handhållen mobiltelefon är det stora problemet och bör vara förbjudet. Handsfree jämfördes med att prata med någon som satt i bilen enligt Grundel m. fl.(2012). Grundel m fl. Fortsätter med att beskriva rollen som SMS spelar i detta då det konstateras att det kräver en högre grad av koncentration än att prata i telefon gör. Avslutningsvis så tas mobilanvändningen upp som ett koncept där den tar mycket uppmärksamhet från bilkörningen och ej är skadlig i sig utan snarare har en negativ inverkan på bilförarens körförmåga. (Grundel m.fl. 2012)

Rapporten som tidigare hänvisats till av NTF är gjord av statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och rapporten skrev av Katja Kirscher, Christopher Patten och Christer Ahlström och den var gjord på begäran av regeringen för att sammanställa den forskning som var gjord på ämnet kring användandet av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning i trafiken. Författarna gjorde en kunskapsöversikt och de använde sig av 132 vetenskapliga artiklar från många olika länder. Överlag så var resultatet ganska entydigt. Användandet av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning vid framförandet av fordon försämrar köregenskaperna, specifikt reaktionsförmågan och

således reaktionstiden (Kirscher m.fl., 2011). En intressant upptäckt som författarna gjorde var att samtal i mobiltelefon, oavsett om handsfree används eller om mobilen hålls i handen, har det en negativ effekt på framförandet av fordonet (Kirscher m.fl., 2011). Detta eftersom det fanns forskning som visade på att förarna medvetet ändrade sin körstil och blev mer passiva i sin körning då de använde sig av en handhållen mobiltelefon. Förarna kompenserar alltså för sin handling och den handhållna mobiltelefonen fungerar enligt författarna som en "påminnelse att man även håller på med något annat än att köra bil" (Kirscher m.fl., 2011, s.20). Ett förbud mot handhållna mobiltelefoner i trafiken har enligt rapporten inte minskat antalet olyckor i de länderna där lagen trätt i kraft. Enligt Kirscher, Patten och Ahlström så beror detta troligtvis på att förbudet inte innefattar handsfree och således ett totalförbud mot mobiltelefonanvändning (Kirscher m.fl, 2011). Författarna menar att förare över lag är medvetna om de risker som finns när de använder sin mobiltelefon under körning. Det fanns studier som visade att 76 procent av tillfrågade EU-medborgare ansåg att det var ett stort säkerhetsproblem att prata i handhållen mobil under körning (Kirscher m.fl, 2011, s.21). Anledningarna till att många ändå väljer att använda sig av sin mobiltelefon var bland annat överskattande av sin egen förmåga till simultankapacitet, sparandet av tid genom att prata medan man kör och samtalsviktighet. Författarna pekar även på en svensk rapport från 2004 som visar på att det för en del förare finns en korrelation mellan användning av mobiltelefon i trafiken och framförande av fordon utan säkerhetsbälte. Vilket enligt VTI pekar på att det finns olika grupper av förare där några tar större risker överlag och inte bara har en misstro gällande en specifik lag. Som tidigare nämnt så anser författarna att ett förbud mot handhållna mobiltelefoner inte skulle minska olyckorna i trafiken, men de menar att det med en sådan lag kommer gå att peka på enstaka olyckor och säga att användning av mobiltelefon var en stor faktor till olyckans uppkomst. På så sätt hoppas författarna att den allmänna uppfattningen om de stora risker som användning av mobiltelefon leder till kommer att påverka förarnas attityd i frågan. Detta ska i sin tur ha en påverkan på det faktiska användandet som i slutändan förhoppningsvis skall ha en effekt gällande olycksstatistik. (Kirscher m.fl, 2011)

Enligt Kirscher, Patten och Ahlström (2011) så styrs användandet av mobiltelefonen inte enbart av uppfattningar om risker utan även av uppfattningar om sociala normer och

upplevelser av kontroll. Det vill säga att det inte bara handlar om rationellt tänkande kring att man inte bör använda telefonen när man kör utan även känslan att man har kontroll vid körning i kombination med mobilanvändning. Även om individen inte skulle använda mobiltelefonen vid körning skulle det kunna leda till andra sociala sanktioner i form av att personer som vill ha kontakt med en blir upprörda då individen inte svarar eller hör av sig då denne kör bil. Dessa vägs mot varandra då telefonen börjar ringa under bilkörning och är antagligen en bidragande faktor till varför mobilanvändning under bilkörning är så vanligt förekommande som det är. (Kirscher m.fl. 2011)

För att koppla dessa tidigare sökningar av forskning till vår studie går det att konstatera att det saknas en svensk kontext till mycket av forskningen. Även den normativa infallsvinkeln som vårt arbete erbjuder är relativt outforskad av framför allt de internationella studierna. Att se kopplingar till teori både inom rättssociologi och andra samhällsvetenskapliga vetenskaper är inte heller tidigare gjort. Det går att argumentera för en slags kunskapslucka som vårt arbete i varje fall ska göra sitt bästa att fylla.

2. Teori

2.1 Social kontroll

Émile Durkheim anses vara grundare till den moderna sociologin. Hans begrepp social reglering och solidaritet har haft stor påverkan på flera av de social-kontrollteorier som vuxit fram genom åren. Durkheim berättar om hur dessa begrepp påverkar, styr och formar en individs handlingar så att dessa överensstämmer med det beteendet som är önskvärt av samhället. I små, oftast rurala områden fanns där en mekanisk solidaritet, menade Durkheim (Engdahl & Larsson, 2011). Vi människor binds samman för att vi liknar varandra. Det kan vara likhet i boendesituation, arbete, kläder, kultur, sedvänjor eller religion. De finns alltså gemensamma nämnare som binder de mer glesbefolkade områdena samman rent socialt. I den typ av kollektivism som uppstår så delar ofta de som tillhör kollektivet gemensamma föreställningar kring rätt och fel och på vilket sätt man skall agera för att följa dessa regler. Eftersom många i dessa rurala bosättningar är bekanta med varandra så sker det en ständig övervakning av varandras handlingar så att de utförs och att det görs korrekt. Det går att ställa frågan hur fungerar detta i större och mer modern urbana sociala miljöer. Enligt Durkheim så var det de moraliska föreställningar och det ömsesidiga beroendet av varandra som skapade ordning i det moderna samhället och funktionen hos de sociala institutionerna som skulle reglera dessa (Durkheim, 1974). Den typ av ömsesidigt beroende av varandra i de moderna samhällena kallade Durkheim för organisk solidaritet. Det var motsatsen till den attraktion som fanns i mer primitiva samhällen, alltså en attraktion på grund av olikhet och således ett ömsesidigt beroende för de mer individualistiska liv som människor i urbana miljöer hade börjat leva. Alla som producerar något blir beroende av alla andra och tillsammans skapas en helhet där alla med sina specialiteter fungerar som organ i en levande organism, därav namnet organisk solidaritet. Men minskandet av det kollektiva och den växande individualismen förde med sig problem. Sammanhållningen människor emellan blev svagare och så också den kontroll som utövas gentemot varandra. Han ansåg att staten var på ett så pass långt avstånd ifrån varje individ att de inte har en stark nog inverkan på regelmässig efterlevnad eller samhällsmässig sammanhållning (Durkheim, 1974). Här behövdes sociala institutioner, såsom en kärnfamilj, gemensamt språk, normer och seder för

att få människor i det individualistiska samhället att hålla samman och känna solidaritet gentemot varandra (Engdahl & Larsson, 2011).

En handling är enligt Durkheim moralisk ifall en individ anser att handlingen är värd att utföra oavsett de konsekvenser som följer. Moraliska handlingar utförs för att upprätthålla den sociala solidariteten i ett samhälle, att handlingen utförs korrekt är alltså i kollektivets intresse. Moralen blir till där samhället upplever att den behövs, då det gäller att visa på det önskvärda beteendet. De sociala krafter som verkar på en individ är något individen väldigt sällan är medveten om förrän hen inte agerar konformt och får reaktioner på sitt agerande. Enligt Durkheim så finns det två anledningar till att människor följer en moralisk norm. Delvis för att de måste, det vill säga att de känner en plikt att göra det, eller för att de vill, alltså leva upp till de ideal som finns i samhället. Alla samhällen har enligt Durkheim den del ideal som under inga omständigheter får lov att kränkas, eftersom de är en del av samhällets syn på sig själv. Reaktionen mot dessa ideal kan därför få stora konsekvenser eftersom kollektivet blir kränkt. Durkheim menade att trots en individualism så är samhället mer än summan av sina medlemmar och deras individuella intressen. Med individualismen så försvinner en del av den moral som är gemensam för många individer. Men då kan samhällen mötas i just den individualismen enligt Jacobsson (2006), till exempel genom värnandet om individens rättigheter. Det moderna samhällen kan även leda till att fler känner sig inkluderade genom öppenhet för variationer individer mellan och eftersom vi enligt Durkheim tillhör ett flertal subgrupper så verkar även ett kollektivt medvetande inom oss. Jacobsson kallar det moderna samhället för en; "*individkult, som framhåller allas människovärde*" (Jacobsson, 2006, s.9) Statens främsta uppgift i ett individualistiskt samhälle är att värna om individen. Detta är något moralen har svårt med på grund av sitt kollektivistiska tänkande eftersom den bestraffningen som utdelas efter ett övertramp av de sociala normerna enligt Jacobsson (2006) är så pass diffus så måste rättsväsendet avlasta moralen. Dock funkar detta endast om samhällsindividerna anser att rätten är legitim, vilket den är ifall den överensstämmer med de moraliska normer som finns i samhället. Durkheim menar att det inte är rädsla för sanktion som skapar den plikt som får någon att känna att de måste följa en viss moralisk norm, utan att alla förpliktelser grundar sig i ideal (Jacobsson, 2006).

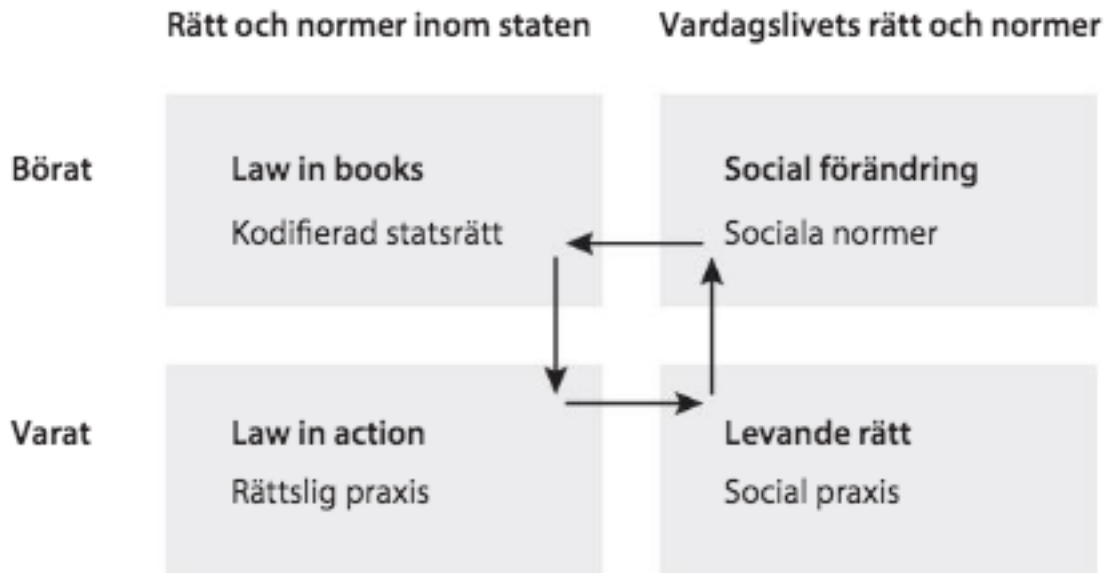
Talcott Parsons intresserade sig av hur demokratiska länder kontrollerade sitt folk genom social kontroll och hur samhället skulle hålla samman trots individualiseringen genom industrisamhällets urbanisering. Det var även tack vare honom som begreppet social kontroll knöts samman med brottslighet och således med kriminologin (Engdahl & Larsson, 2011). Parsons menar att människor i vårt samhälle växer upp och formas av den sociala kontroll som existerar i samhället. Parsons menar att samhällsmedborgarna socialiseras och lär sig samhällets gemensamma värderingar genom familjen, skolan och kyrkan, en process som ständigt pågår (Parsons, 1951). Parsons (1951) menar dock att en individs värdegrund sätts i barndomen och att detta således är den viktigaste delen i en individs socialisationsprocess. Resultatet av detta blir enligt Parsons (1951) följaktligen att människor agerar likadant, eftersom de har samma värdegrund. Genom att folk självmant följer de normer och förväntningar som ställs på individen så minskar således konflikterna i samhället. Detta går att se som en social inre kontroll som skall kontrollera en individs beteende trots att ingen behöver säga till individen vad som är rätt eller fel i samband med att handlingen utförs eller inte utförs, beroende på vad normen säger (Parsons, 1951). Men trots den interna kontrollen så följer inte alla alltid de sociala regler och normer som finns i samhället. Därför behövs en yttre social kontroll där människor inbördes genom olika typer av sanktioner så som verbala tillsägelser, blickar eller utfrysning styr varandras beteende så att det blir mer konformt. Parsons går dock till den avvikande individens försvar, han menar att det kan vara svårt att i alla lägen agera likformigt då det i varje relation två eller flera individer emellan innehar olika förväntningar och normer. Likaså finns det olika sociala normer på olika arbetsplatser och i olika nivåer i den socioekonomiska hierarkin (Parsons, 1951). Engdahl och Larsson (2011, s.31) tar upp ett exempel i sin bok *Social Kontroll*; "Hur skall till exempel förortskillarna agera i det läge där de upplever gruppträck för att uppvisa "framgång" och erhålla "respekt", samtidigt som samhället erbjuder dem mycket små möjligheter att göra detta på legal väg?". Dels så skiljer sig de normerna som gruppen har jämfört med andra personer som har samma socioekonomiska status som de har. Men även möjligheter att agera på ett konformt sätt. Enligt Parsons så måste antingen den som avviker

ändra sitt beteende eller så måste normerna ändras. I båda fall är förändring en stor besvärlighet för vederbörande som skall förändras (Engdahl & Larsson, 2011).

2.2 Samhälleliga normers uppkomst

Normer kan enligt Baier och Svensson (2018) tillkomma på olika sätt. Ett sätt kan vara genom att makthavare bestämmer regler som vi skall följa, och denna regel förmedlas sedan ut på ett eller annat vis. I trafiken kan detta till exempel handla om en påbudsskylt som visar i vilket körbana man skall ligga med fordonet. På ett sätt förmedlas det önskvärda beteendet ut till de som är tänkta att följa den. Normer uppstår även genom aktivitet, det vill säga praktiserandet av regeln för att andra gör så, i en del fall ovetandes om regeln i sig. Om föraren i det förra exemplet inte ser den specifika skylten som visar vilken körbana hen skall ligga i med sitt fordon så kan hen enkelt följa de andra trafikanter som kör framför. Vi gör alltså som andra gör för att det är bekvämt. Skulle alla trafikanter välja att köra i den andra körbanan och trotsa det som står på skylten så finns det en stor sannolikhet att även du börjar göra det, annars riskerar du att kollidera med andra bilar. Vi människor finner oss i den ordning som existerar. Enligt Baier och Svensson (2018) finns det även ett tredje sätt för normer att uppstå, genom samspelet mellan handling och miljö. Med detta menas att vi agerar utefter hur vår miljö tillåter oss att agera. Om vi för en tredje och sista gång återvänder till exemplet med körbanorna så kör vi bil på ett sådant sätt som miljön tillåter oss. I centrala områden i städer håller vi oss tydligt i den körbanan som är ämnad oss på grund av den stora mängd trafik som finns där, medan vi på mindre landsvägar med gott samvete kan "låna" lite av den andra körbanan (då det till exempel inte finns en mittlinje). Baier och Svensson (2018) menar att normer har svårt att uppstå om inte dessa tre typer av sätt för normers uppkomst samarbetar och tillsammans påverkar den enskilda individen att agera på ett önskvärt sätt.

2.3 Normbildningsprocess



Figur 1. Om Rättssociologi (Baier, Svensson & Nafstad 2018, s.16)

När det kommer till rättssociologi så går det att väldigt grundligt och förenklat dela upp den i fyra olika delar som på olika sätt påverkar varandra (Se figuren ovan). Det är dels de rättsregler (de två rutorna till vänster) och de sociala normer (de två rutorna till höger) som finns i samhället. Men också börat (de två översta rutorna) där man ser till hur någonting bör vara, så som att man inte bör stjäla eftersom det står i lagen, eller att man bör säga tack när man får någonting eftersom det är en social regel som finns i det svenska samhället (Baier, Svensson & Nafstad, 2018). De två understa rutorna kallas varat och det är hur lagen eller våra sociala normer uttrycker sig i vardagen så som det vi faktiskt gör eller hur domstolar faktiskt dömer, oavsett vad lagen eller våra sociala normer säger (Baier, Svensson & Nafstad, 2018). När förbudet mot att handhålla mobiltelefoner och annan kommunikationsutrustning trädde i kraft i februari 2018 så ändrades det i den kodifierade statsrätten, det blev alltså inte lagligt att utföra en viss handling på ett visst sätt. Men för att lagen skall följas så kräver det att domstolar runt om i landet också dömer de individer som gjort en lagöverträdelse och delar ut det rättmätiga straffet. Detta skapar rättslig praxis.

Rätten är en levande organism som alla, oavsett myndighet eller enskild individ, står under. Rättens praktik påverkar sedermera den levande rätten och den sociala praxis som finns i samhället. Vi följer de beslut som tas och inrättar oss i systemet. De sanktioner som utlovas vid en viss lagöverträdelse (rättslig praxis) påverkar oss på ett sådant sätt att vi kanske inte utför den handlingen. På så sätt styr den de rättsliga normernas varat de sociala normernas varat. Baier, Svensson och Nafstad skriver;

“Från och med februari 2018 är det förbjudet att tala/hålla i mobiltelefon och samtidigt köra ett fordon. Om vi följer det förbudet eller inte beror sannolikt på eventuella kontroller och straff som polisen genomför, allt annat lika” (Baier, Svensson & Nafstad, 2018, s.17).

Med det menas att sanktion måste delas ut för att initialt ändra den levande rätten. Men för att människor varje dag skall följa en lag, inte bara i risk om sanktion utan för att det rent moraliskt enligt samhället är fel att bryta mot lagen så behöver rättsregeln bli en social norm. Detta dels för att förenkla livet för många då vi inte behöver gå runt och tänka om det är olagligt att utföra en viss handling då det kan vara svårt att memorera hela brottsbalken, utan det finns någon typ av känsla som inom en som säger att; “så gör man inte”. Det kan vara allt från att man tar på sig bilbältet är man sätter sig i en bil till att man inte tränger sig utan står i kö på väg till kassan i sin lokala livsmedelsaffär. Till slut finns det en relation mellan de sociala normerna som finns i samhället och den formella rätten. Men vem är det som ser till att de sociala normerna följs? Jo det är vi som samhällsmedborgare som tillsammans delar ut sanktioner, alltså konsekvenser, gentemot varandra ifall någon skulle avvika. Det kan vara allt från ett verbalt tillrättavisande till en ond blick. Baier, Svensson & Nafstad (2018) menar på att på grund av demokratins struktur så kan även de sociala normer som existerar påverka stiftandet av lagar så att lagarna passar det samhället vi lever i. Men här kan även politiker stifta lagar för att bli av med en tydlig social norm som inte längre är önskvärd. Att gå detta varvet runt kan enligt Baier, Svensson och Nafstad (2018) beskrivas som en normbildningsprocess, både gällande bildandet av rättsliga och sociala normer. Hur ett varv dessa rutor på figuren ovan emellan antingen kan få sociala normer att bli upphöjda till lagar, hur det går att ändra beteende och sociala normer med stiftandet av lagar och kampen dessa två emellan. (Baier, Svensson & Nafstad, 2018)

Durkheims moralsociologi och Parsons socialisation kommer i detta arbete att användas för att försöka belysa vad det är som får människor att följa några av de lagar och regler som finns i trafiken. Dels för att se om och i så fall vem som påverkar en förare att följa regler när inte polis är närvarande för att kunna kontrollera att lagar följs, men också hur den direkta kontrollen eventuellt inte kommer att komma till användning då en intern kontroll genom socialisation ger individer den moraliska kompassen att agera önskvärt och konformt. I många fall så kan samma individ vara vital för de båda typerna av kontroll, vilket är anledningen till att dessa närstående ses som viktiga individer i en människas liv. Mycket av deras arbete fokuserar alltså på vad som håller oss samman som samhälle. Gällande den normvetenskap som tas upp i detta teorikapitel så kretsar intresset mycket kring sociala normers uppkomst. Vad behöver ske för att rättsliga normer skall bli sociala normer och hur kan den sociala kontrollen få människor att påverka varandra till den grad att en social norm uppstår?

3. Metod

3.1 Metodval

När metod ska väljas bör studiens syfte och frågeställning vara centrala kring vilken sorts metod som väljs. (Lindstedt, 2019) Då denna studiens fokus ligger på att mäta attityder hos människor lämpar sig en kvantitativ metod bra då vi är intresserade av att få in en större mängd svar. Valet att använda sig av en enkät gjordes för att nå ut till många personer snabbt och få en överblick om hur en population ser på våra givna frågor (Denscombe, 2013).

Enkäten i sig hämtar mycket av sin struktur från Måns Svenssons studie *Sociala Normer och Regelefterlevnad - Trafiksäkerhetsfrågor ur ett rättssociologiskt perspektiv (2008)*. Då enkäten som Svensson (2008) använde sig av utfördes innan bestämmelserna om mobillagen stiftades så valde vi att låna den struktur och det koncept av frågor men att även applicera detta på vår problematik. Vi valde även att inte ta med Svenssons enkät i sin helhet då det antagligen hade blivit en för stor arbetsbörda. Samtidigt resonerade vi att vår enkät inte fick bli för lång då det riskerar att vara avskräckande för respondenterna (Bryman, 2011). Även delar av Svenssons enkät var inte relevant för vår studie och därav valdes de också bort. För att försöka minska bortfallet konstruerade vi även ett introduktionsbrev för att bjuda in respondenterna till enkäten med att bland annat beskriva vilka vi är och varför de ombeds att svara på vår enkät, men även att den endast består av tio frågor och hur tacksamma vi är för deras medverkan (Bryman, 2011).

Frågorna i enkäten är uppbyggda på följande sätt, först ett par kontrollfrågor för att kunna kategorisera respondenterna och därefter de frågor som vi vill undersöka. Enkäten i sin helhet går att hitta som bilaga 2 i denna studie. Först i enkäten är frågan om de har körkort, detta för vi endast är intresserade av personer som har körkorts svar för att eventuellt kunna se några skillnader mellan körkortsinnehavares svar och personer utan körkorts svar. Därefter kom frågorna om ålder, kön och hur ofta de kör bil. Efter det kom fyra stycken frågor i princip är hämtade från Måns Svenssons avhandling (2008). De är utformade med ett horisontellt format med en skala från ett till sju (1-7) samt ett åttonde alternativ "*Inte relevant i mitt fall*". Frågorna behandlade fyra olika trafikregler på samma sätt för att

underlätta vår analys i ett senare skede (Bryman, 2011). Frågorna lydde: *“I vilken utsträckning tror du följande personer anser att du skall respektera bestämmelserna kring mobilanvändning i trafiken”* och svarsalternativen var olika personer som befinner sig i en människas närhet (*se bilaga 2 för komplett enkät*). Skillnaden mellan vår och Svenssons layout är att vi valt att skriva “respektera” istället för “följa” då vi tror att det är en bättre formulering för att få en inblick kring normerna hos respondenterna. Dessa frågor (fem till åtta) är utformade för att mäta normstyrka hos respondenterna för de olika trafikreglerna, det vill säga hur viktigt de tror att personer deras närhet tycker respondenternas regelefterlevnad är. De sista frågorna i enkäten behandlar dels hur viktigt respondenten själv tycker det är att följa respektive trafikregel som det tidigare frågats om samt till vilken grad respondenten tror att andra följer samma trafikregler. De två sista frågorna är även de på samma skala (ett till sju). De trafikbestämmelser som behandlas utöver mobilbestämmelserna är bestämmelserna kring hastighet, nykterhet och bilbältesanvändning i trafiken.

Eftersom frågorna fyra-åtta var uppbyggda på ett sådant sätt med en grundfråga många underkategorier var det en utmaning för oss att hitta ett enkätprogram som kunde hantera detta önskemål. Det som vi vill undvika var att våra respondenter skulle bli tvungna till att klicka vidare efter varje underkategori då detta antagligen hade kunnat leda till att fler respondenter valt att avbryta enkätifyllningen då den hade blivit för långdragen. Efter flera försök så hittade vi ett program vid namn surveymonkey där våra kriterier uppfylldes och vi kunde konstruera vår enkät och utforma den på det sätt vi ville. Surveymonkey erbjöd oss även en del analytiska verktyg efter insamlade data i form av olika procentsatser och diagram. Sedan vi skickat ut enkäten har vi alltid haft som plan att använda oss av SPSS för att analysera våra enkätsvar men efter vi konverterat svaren in i SPSS kom vi fram till att det som är relevant för vårt arbete inte kräver något av det SPSS har att erbjuda. Vi valde därefter att arbeta med resultaten utan att använda oss av de verktyg som SPSS erbjuder.

Vi ser det som en styrka att använda oss av Svenssons (2008) metod då det är en beprövad metod som givit tillförlitliga resultat tidigare. Dock bidrar vi med nya perspektiv då vi antagligen kommer ha en yngre respondentgrupp då vi delar vår enkät via Facebook till de

som vi har som vänner där. Även att vi har ett större fokus på mobiltelefonen i trafiken samt frågorna om hur respondenterna tror att andra följer trafikreglerna och hur viktigt respondenterna tycker det är att följa trafikreglerna är frågor som Svensson inte behandlar i sin avhandling.

3.2 Avgränsningar, urval, validitet och reliabilitet

Vi har valt att avgränsa vårt arbete till att diskutera den normativa infallsvinkeln av denna problematiken. Vi är alltså inte intresserade av hur många som bryter mot lagen utan snarare människors attityder kring de olika trafikreglerna och hur de följs. Vi har även avgränsat till att endast undersöka och jämföra mobillagen med tre andra trafikregler (nykterhet, bilbälte och hastighet), detta gör vi för att helt enkelt få en hanterbar kvantitet data som matchar vår arbetskapacitet. Även att använda oss av rättssociologiskt relevanta teorier för att ge den inblick vi eftersträvar.

Vi har använt oss av ett bekvämlighetsurval där vi helt enkelt via våra sociala medier har ett lättillgängligt förfogande över en relativt stor population. Detta görs för att friktionsfritt och snabbt kunna få in ett resultat av rimlig storlek. Det är ett rimligt antagande att säga att denna population med stor sannolikhet inte kommer vara generaliserbar på en större population men kan i varje fall ge en inblick åt vilket håll allmänhetens åsikter går (Bryman, 2011). Vår enkät avgränsas till personer inom vår vänskapskrets alternativt vänner vänner då enkäten delats vidare av våra vänner. Enkäten avgränsas även till personer som har Facebook och tillgång till internet. Enkäten är även avgränsad till personer över 18 år, anledningen till det är för att få så relevanta svar på enkäten som möjligt. Vi valde även att inkludera personer som inte hade körkort då det som sagt inte är relevant om de bryter mot lagen eller ej utan snarare hur de upplever attityder hos personer i deras närhet.

För att presentera resultaten på enkätfråga fem till och med åtta (frågorna kring de olika personernas attityder kring din respekt för trafikregler) på ett så bra sätt som möjligt valde vi att räkna ihop ett genomsnitt på hur stor "kraft" som respondenterna uppskattar omgivningen har i varje fråga. Detta görs också för att på ett lättare sätt kunna jämföra de olika frågorna med varandra. Sättet detta utförs på är att vi räknar ihop en total summa för

varje individuell fråga inom en trafikbestämmelse, det vill säga att till exempel frågan om hastighet så räknade vi ihop alla respondenternas svar för alla de olika personerna i deras närhet (mor, far, barn, etc.). Sedan räknade vi bort svarsalternativ åtta ("inte relevant för mig") och sedan delar summan på antalet respondenter som svarat något av svarsalternativen ett till och med sju. I presentationen av resultatet har vi valt att avgränsa till samlad normstyrka för de olika trafikbestämmelserna, detta motiveras med att vår åldersspridning inte reflekterar verkligheten och därför blir missvisande. Det går även att argumentera för att kön inte spelar någon större roll för vår problematisering, det vill säga att även om det eventuellt skulle finnas en skillnad mellan könen så skulle det inte betyda något då det handlar om ett mindre urval samt om frågor som inte rör respondenten i sig utan snarare personerna i deras omgivning.

Reliabilitet syftar i grunden på frågor om mätningar och måtts pålitlighet samt följdriktighet. Det finns tre viktiga faktorer som används när man bedömer reliabiliteten; stabilitet, intern reliabilitet och interbedömarreliabilitet. Stabiliteten innebär att man frågar sig huruvida måttet över tid är så pass stabilt att man kan vara övertygad kring att gruppen man frågats svar inte växlar om de skulle svara på enkäten en gång till. Intern reliabilitet innebär att man frågar sig om de indikatorer som utgör en skala eller ett index är pålitliga och skalenliga med varandra. Interbedömarreliabilitet innebär att det finns ett överensstämmande mellan olika observatörer eller bedömare, det vill säga att det finns konsensus kring hur data översätts till resultat. (Bryman, 2011) Demand characteristics är det fenomen som uppstår när deltagarna vet om vad som studien vill/ska mäta, och därför tenderar till att svara på det sätt som de tror är rätt vilket motverkar reliabiliteten (Svartdal, 2001). Validitet hanterar frågan kring huruvida en eller flera indikatorer som utformats för att mäta en specifik sak faktiskt mäter det som de är ämnade att mäta. Det tål att sägas att validitet förutsätter reliabilitet, det vill säga om en mätning inte är reliabel så kan den inte heller vara valid (Bryman, 2011). Detta kommer diskuteras vidare och appliceras på vår studie i kap 5 *Analys av resultat*.

4. Resultat

Svaren för enkäten uppmättes till 140 respondenter där nästan samtliga frågor besvarades av samtliga personer. Endast tre respondenter missade att fylla i ett svar på någon av personerna i sin närhet, dessa tolkades som svarsalternativ åtta – *inte relevant i mitt fall*. De som inte lyckades svara på frågorna rörande andras attityd mot ens eget agerande tolkade vi det som att den personen inte var relevant för den respondenten. Av de 140 respondenterna var det tio personer (7,14 procent) som uppgav att de inte hade körkort och 130 personer (92,86 procent) som uppgav att de hade körkort. Bland respondenterna fyllde 88 personer (62,86 procent) i att de var mellan 18–30 år gamla, nio personer (6,43 procent) att de var mellan 31–40 år gamla, åtta personer (5,71 procent) fyllde i att de var mellan 41–50 år, 23 personer (16,43 procent) att de var mellan 51–60 år och tolv (8,57 procent) att de var 60 år eller äldre. Det var 71 kvinnor (50,71 procent) och 69 män (49,29 procent) som svarade på enkäten. På frågan kring hur ofta respondenterna kör bil svarade 15 personer (10,71 procent) att de aldrig kör bil, 39 personer (27,86 procent) svarade att de kör bil någon gång i månaden, sju personer (5 procent) svarade att de kör bil minst en gång i månaden, 15 personer (10,71 procent) svarade att de kör bil minst en gång i veckan samt 64 personer (45,71 procent) svarade att de kör bil flera gånger i veckan.

Genomsnittet för respondenterna på frågan om andras attityder kring hur du följer nykterhetsbestämmelser blev 6,49/7. Frågan om andras attityder om hastighetsbestämmelserna fick ett genomsnitt på 5,30/7. Genomsnittet på frågan om andras attityder kring huruvida du använder bilbälte eller ej blev 6,14/7. Sist så blev genomsnittet för frågan om andras attityder kring din mobilanvändning under körning 5,51/7.

Fråga nio hanterar hur viktigt respondenten tycker att det är att följa de olika trafikreglerna. Genomsnittet för nykterhet vid bilkörning blev 6,83/7, genomsnittet för hastighetsbestämmelserna blev 5,33/7, genomsnittet för bilbältesanvändning blev 6,72/7 och genomsnittet för mobilanvändning vid bilkörning blev 5,95/7.

Fråga tio handlade om till vilken grad respondenten tror att andra trafikanter följer samma trafikregler. Genomsnittet för nykterhet blev 5,46/7, genomsnittet för bestämmelserna för

hastighet blev 3,86/7, frågan om bilbältesanvändning fick ett genomsnitt som var 5,83/7 och genomsnittet för mobilanvändning i trafiken blev 3,69/7.

Respondenterna som var mellan 18–30 år gamla (88st) svarade på fråga nio och tio varierade en del. På fråga nio låg deras genomsnitt för nykterhet på 6,76/7, genomsnittet för bestämmelserna för hastighet låg på 4,99/7, genomsnittet för bilbältesanvändning låg på 6,67/7 samt frågan rörande mobilanvändning låg på 5,65/7. På fråga tio låg deras genomsnitt för bestämmelserna om nykterhet på 5,44/7, genomsnittet för hastighet låg på 3,5/7, frågan om bilbältesanvändning hade ett genomsnitt på 5,59/7 samt frågan om bestämmelserna om mobilanvändning låg på 3,39/7.

5. Analys av Resultat

5.1 Reliabilitet och Validitet

Enkätstudiens frågor fem till tio använder sig av samma skala (ett till sju) vilket bidrar till att den interna reliabiliteten i studien förbättras. Det är svårt att spekulera kring hur samma respondenter skulle svara om de fick utföra studien en gång till. I denna studie är interbedömarreliabilitet inte relevant då det endast är vi som är författare till arbetet som kommer bedöma svaren som enkäten genererar, det vill säga att konsensus mellan författarna råder när det handlar om hur resultatet ska tolkas. Vi valde att inte berätta i större detalj vilka särskilda forskningsfrågor studien kommer fokusera på. Detta bidrar till att vårt resultat blir mer tillförlitligt (reliabelt) då det motverkar det som kallas för demand characteristics. Vi nämner att vi undersöker och mäter attityder kring regelefterlevnad i trafiken men inte specifikt att det är bestämmelserna kring mobilanvändning i trafiken som vi är specifikt intresserade av.

Validiteten för den kvantitativa delen i arbetet är delvis sämre men har även en hel del ljusglimtar. Fördelningen mellan kvinnor och män är näst inpå perfekt då respondenterna utgjordes av 69 män och 71 kvinnor. Men sedan åldersspannet bland respondenterna visar på en majoritet där runt 63 procent uppgav sig vara mellan 18–30 år. Anledningen till detta antas vara sättet vi valt att sprida enkäten på då en majoritet av våra vänner på Facebook befinner sig i det åldersspannet.

Att en stor del av personerna som svarat är i relation till medelålder ganska unga bidrar till en misstro av validiteten i studien (Svardal, 2001). Kort och gott drar vi slutsatsen att det inte går att generalisera resultatet av denna enkätstudie på en större population men den ger i varje fall en indikering om vilket håll allmänhetens opinion ligger. Dock tål det att nämnas att då vi lånat enkätstrukturen från Måns Svenssons doktorsavhandling så kan man säga att strukturen redan är testad och etablerad på det sätt att den mäter det som den är avsedd att mäta. Då Svenssons (2008) enkät har en teoretisk grund där han visar på hur han systematiskt och väl genomtänkt har strukturerat upp sin enkät för att den faktiskt ska mäta

det som den avser - sociala normer - ger det även vår undersökning en valid och reliabel grund. Med detta sagt hänvisar vi till de resultat som tagits fram utifrån fråga fem till åtta kan tolkas som normstyrka för de individuella frågorna.

5.2 Analytiska ansatser på resultatet

Av det som går att utläsa av resultatet är utifrån denna studiens syfte och frågeställningar fråga fem till tio de som är mest relevanta. Fråga fem till åtta har samma struktur men behandlar de olika trafikreglerna och därmed är det ytterst intressant att jämföra resultatet mellan dessa frågor. Det som går att utläsa direkt är att nykterhetsbestämmelserna är de regler som de flesta tror att personer i sin närhet bryr sig mest om att man följer, då den frågan fick en normstyrka på 6,49 på en sjugradig skala. Bestämmelserna kring bältesanvändning var den frågan som hade näst högst normstyrka då den hamnade på 6,14 av sju möjliga poäng. Därefter kom mobilanvändning på 5,51 av sju och sist hastighetsbestämmelserna som hamnade på 5,30 av sju. Med detta sagt går det att diskutera kring varför normstyrkan är starkare när det kommer till nykterhet och bältesanvändning kontra varför normstyrkan inte når upp hela vägen dit för mobilanvändning och att respektera hastighetsbegränsningarna. En anledning som tål att nämnas är det kan vara så att ett större socialt stigma ligger kring att till exempel köra påverkad av alkohol än att köra tio kilometer över hastighetsbegränsningarna. Gällande hur mobilanvändningens normstyrka ligger i förhållande till de andra undersökta trafikreglerna så ser vi hur det endast hastighetsfrågan har en något svagare normstyrka (det skiljer 0,21 poäng). Med det sagt så tål fråga nio och tio att diskuteras. Vi kan se ett tema upprepa sig, att frågorna kring nykterhet och bilbälte toppar i poäng samt att mobilanvändning- och hastighetsfrågorna kommer därefter. Fråga nio visar upp resultat som följer tidigare tema med samma interna ranking mellan frågorna fast något högre resultat på samtliga frågor förutom hastigheten som låg på ungefär samma som innan (endast 0,03 i skillnad). Detta betyder att i snitt så skattar personer sig själva att ha något bättre attityd till regelefterlevnad än vad normstyrkan som existerar i deras närhet har. Det som verkligen är noterbart är att på fråga tio är dels att genomsnittet på samtliga frågor gör en stor minskning jämfört med andra frågor samt så hamnar mobilanvändning (3,69/7) under hastighet (3,86/7) vilket betyder

att fler personer tror att färre andra trafikanter respekterar bestämmelserna kring mobilanvändning än bestämmelserna kring hastighetsbegränsningarna. Noteringarna för mobilanvändning och hastighet är avsevärt mycket lägre (närmare två hela enheter) än vad något svar varit på tidigare frågor. Detta visar på att respondenterna skattar att andra trafikanter till en lägre grad respekterar dessa trafikregler. Framför allt visar respondenternas svar på att de tror att andra bilförare ofta tenderar att inte respektera hastighetsbestämmelserna och bestämmelserna kring mobil under körning.

För personerna i åldrarna 18–30 går det att se att på fråga nio - som handlade om hur viktigt respondenterna själva tycker det är att följa dessa bestämmelser - går det att konstatera att gruppgenomsnittet är lägre än det totala genomsnittet på samtliga underkategorier. Det varierar mellan 0,34 (hastighet) och 0,05 (bilbälte) men dock värt att ta med sig är att en normstyrka på 0,3 mindre i genomsnitt uppmätts för bestämmelserna för mobilanvändning. På fråga tio går det att avläsa följande resultat i samma tema som resultatet på fråga nio. En lägre normstyrka som varierade mellan 0,36 (hastighet) och 0,02 (nykterhet) men noterbart är att även på denna fråga svarar respondenterna mellan 18-30 år med ett gruppgenomsnitt som var 0,3 enheter lägre än det totala genomsnittet.

6. Diskussion

Litteraturoversikten som gjordes av Grundel m.fl. (2012) hanterade 21 stycken artiklar som i det stora hela återkom till samma tema. De visade på att användning av mobiltelefon vid körning var distraherande till och med om du pratade i handsfree (dock inte lika). Det konstaterades även att aktiviteter som kräver att du håller telefonen i handen var mer uppmärksamhetskrävande och därmed farligare i ett trafiksäkerhetsperspektiv. Strayer m.fl. (2006) visade med sin studie att det fanns likheter mellan att köra berusad och köra samtidigt som en mobiltelefon användes. Det Strayer m.fl. (2006) konstaterade i sin studie är hur stor inverkan mobiltelefonen kan ha på vår körförmåga samt så likställer att prata i telefon med att köra onykter. Det i kombination med van der Horsts (2004) konstaterande att bilföraren är beroende av den konstanta visuella inhämtningen av information för att kunna framföra fordonet på ett säkert sätt visar på en samlad åsikt. Även Kirscher m.fl. (2011) menade på att det inte spelade någon roll om föraren använde handsfree eller ej då telefonsamtalet ändå påverkade förarens uppmärksamhet och körförmåga. Utifrån dessa källor går det att konstatera att de alla pekar åt samma håll, att använda mobiltelefonen är en säkerhetsrisk under bilkörning.

För att återkoppla till Måns Svenssons doktorsavhandling (2008) samt underlagsrapport (2017). Det kan vara så att de personer som tidigare inte använt sin mobil eller annan kommunikationsutrustning vid bilkörning fortsatt inte gör det. Men kanske framför allt de yngre generationerna bilförare har en så inpräntad vana att använda sin telefon och ständigt vara i kontakt med vänner etc. kommer att fortsätta använda telefonen även under bilkörning. Det kan bero på att de yngre generationernas sociala normbild ser annorlunda ut och rent spekulativt att sociala sanktioner delas ut till de personer som inte är konstant uppkopplade och kontaktbara. Det går även att spekulera utifrån de resultaten vi fick in på vår enkät där det visade sig att yngre personer hade ett lägre normstyrkevärde på mobilanvändningen än vad genomsnittet var. Att resultatet på enkäten visade på att de yngre respondenterna svarade med en generellt lägre normstyrka än genomsnittet stöder även tesen. Framför allt på frågorna kring hastighets- och mobil bestämmelserna där de yngre visade på ungefär 0.35 enheter (hastighet) respektive 0.3 (mobilanvändning) lägre

normstyrka än genomsnittet för hela respondent-populationen. Även det gap mellan rättsliga och sociala normer går att applicera här då de rättsliga normerna inte stämmer överens med vad de sociala normerna beskriver, till exempel så undersökningen som Svensson gjorde 2017 visade på att närmare 50 procent av respondenterna på han enkät angav att det var troligt eller mycket troligt att de skulle bryta mot lagen.

Hur styr den sociala kontrollen om vi följer den nya lagen eller ej? Man kan delvis titta till den interna kontrollen, vilken består av vår värdegrund som sattes i barndomen skall korrelera med lagen som stiftades. Men också den externa kontrollen genom vilket människor i en persons närhet utför ifall hen inte agerar på ett önskvärt sätt. Det intressanta är att det är samma personer, bland annat föräldrar, är ansvariga för att sätta en värdegrund som styr den interna kontrollen, samtidigt kan stå för den externa kontroll som utövas på en individ. Således är föräldrar ett utmärkt exempel på någon som påverkar en individ starkt och på många sätt vilket även kan benämnas som normalstrare. De normalstrare någon har omkring sig är troligtvis någon i din närhet vilka inkluderas i hur enkäten är utformad. Beroende på hur du tror dina närstående bryr sig om hur du följer trafikregler eller ej säger en del om hur de närståendes egna värderingar är. Det går att spekulera kring att hur de närståendes åsikter reflekteras på dig själv. Om vi spekulerar kring att en individs närmsta kontaktnät (familj och vänner) som alla tenderar att ligga fem till tio kilometer/timmen över hastighetsbestämmelserna så är sannolikheten relativt stor att de normerna reproduceras till den individen med. Eller om samma individs närmsta kontaktnät tenderar att ringa samtal eller smsa under bilfärd så är det sannolikt att även de normerna reproduceras till den individen. Det tål att diskuteras kring hur lagen skulle kunna lanseras med hjälp av normalstrare i samhället på ett rimligt sätt och om det hade haft någon större inverkan. Till exempel med hur tydliga förebilder som föräldrar eller liknande visar på hur viktigt det är att inte använda mobiltelefon vid bilkörning. Det klassiska ordspråket "att föregå med gott exempel" är kanske vägen att gå då vi alla är normalstrare för andra. Om du aldrig hade sett andra personer använda sin telefon under bilkörning så hade du kanske inte gjort det själv heller - det är i varje fall ett rimligt resonemang värt att föra. Det måste dock belysas att de normalstrare som påverkar individer kan bytas ut mot nya personer med nya attityder gällande samma frågor. Någons förälder byts ut mot en partner när individen blir äldre och

helt plötsligt så finns det andra krafter som påverkar synen på till exempel frågor gällande trafikförseelser. För att koppla Durkheims begrepp grundideal till en nutida svensk kontext så går det att se människans individualism som ett grundideal, att således hålla varje individs liv som ovärderligt (vilket går att koppla till nollvisionen). Moralen går att se som det incitament till att följa de lagar och bestämmelser som finns, eftersom vi som kollektiv är relativt överens om att så få ska omkomma och dö i trafiken. Att använda sin mobiltelefon vid framförandet av ett fordon är tydligt kopplat till en ökad risk för olyckor. Rent krasst går det att dra kopplingen mellan att prioritera sin mobiltelefon över trafiksäkerheten, vilket i värsta fall kan kosta människoliv.

Det går att koppla Baier och Svenssons (2018) idé kring samhälleliga normers uppkomst och den lag som detta arbete hanterar. Först så går Transportstyrelsen ut med en kampanj för att sprida den nya lagändringen. Genom reklamfilmer så når de ut till den stora massan att det är farligt att rattsurfa som man sedan följer upp med information kring den nya lagändringen, hur den ser ut och hur den kan efterlevas på bästa sätt. Detta hot om sanktion leder troligtvis till att den stora massan av människor som informationen nått ut till agerar konformt. Vilket troligtvis leder till att många även agerar på ett önskvärt sätt på grund av risk för sociala sanktioner. Det tredje punkten, gällande hur miljön tillåter någon att agera så går det att säga att transportstyrelsen gett möjlighet för att agera konformt. Bland annat genom att det fortfarande är lagligt med handsfree och tips på hur man skall agera om någon ringer en. När alla dessa tre sätten samarbetar så finns det stor chans för en norm att skapas. Men eftersom polisen gått ut med att de inte tillsätter ytterligare resurser för att kontrollera just denna lagöverträdelsen (Dahlin, 2018), så finns det risk att rädslan för sanktion minskar till den grad att lagen inte följs. Det går således att argumentera för att en samhällelig norm gällande att det är felaktigt att använda telefon vid framförande av fordon inte kommer att skapas.

Gällande normbildningsprocessen som Baier, Svensson och Nafstad (2018) talar om så kan vi i figur 1 (se kap 2.3) hur se ett varv moturs, med start i den kodifierade straffrätten kommer att landa i en social norm. För att lagen som detta arbete behandlar skall bli en social

norm och inte kräva hård kontroll och mycket arbete för polis så måste den genomgå ovan diskuterade process. Den måste alltså stiftas, tas i bruk, det måste även utdömas sanktioner för de som bryter mot lagen, det skulle tvinga förare att ändra sitt beteende så att de inte får böter eller blir av med körkortet. Slutligen måste det finnas nog med stöd rent socialt att det blir en social norm vilket kommer leda till att vi kommer att sanktionera varandra. Baier, Svensson och Nafstad (2018) säger att det med största sannolikhet är polisens kontroll och det utdelade straffet som kommer att styra ifall förare kommer att följa lagen eller ej. I inledningen presenteras en artikel där polisen uppger att de inte tänker tillsätta några särskilda resurser för att bekämpa just denna lagöverträdelse (Dahlin, 2018). Att gå ut med denna informationen trots att det är sant kan upplevas som signaler att lagen inte är viktig. Hur det dock går att tolka är att rättsväsendet lägger över mycket ansvar på den sociala kontrollen, både den interna och externa vad gäller att få förare att sluta använda mobiltelefonen. Detta är inget fel i sig men det kan bli problematiskt i processen där en norm skall skapas. Den rättsliga praxisen måste under en viss tid vara tillräckligt starkt för att påverka förare till ett konformt beteende så pass länge att den levande rätten påverkar den sociala normen till den grad att folk upplever normen som legitim nog att följa. Ju starkare social kontroll desto fler kan efter ett internaliserande av normen påverka andra. På så sätt går det att se en koppling mellan hur man upplever att de i sin omgivning ser på ens beteende och ens inställning till lagen. Parsons (1951) såg socialisation som en ständigt pågående process. Det spelar således ingen roll ifall din mor är 45 eller 90 år gammal, din uppfattning gällande hennes synsätt på ditt beteende blir med stor sannolikhet en påverkande faktor för din syn på överträdelsen av normen.

Det har presenterats möjligheter för att fortsätta prata i telefon utan att bryta mot lagen som till exempel att man tillåtit handsfree men är det verkligen så bra? Å ena sidan så kanske människor inte hade följt lagen alls om det hade stiftats en lag om totalförbud mot användning av de funktioner en mobiltelefon har att erbjuda. Det går att argumentera för att den långa tid det har tagit att stifta lagen är bra då tekniken utvecklats på pass mycket att handsfreeandvändning blivit mer lättillgängligt och lättanvändligt. Å andra sidan så ser en del studier ingen minskning av trafikolyckor efter stiftandet av denna lag. Är det så att unga har vuxit upp med att se sin telefon som en förlängd del av sig själv och sedan tillåtits

använda den i trafiken fram tills 2018, vilket således resulterar i att det blir svårare att sluta använda den när lagen väl säger så? Kirscher, Patten och Ahlström (2011) har en teori gällande hur ett stiftande av en sådan typ av lag som Sverige har idag skall kunna påverka fast det inte ger statistisk minskning av trafikolyckor. Som tidigare nämnt så tror de att kopplandet mellan olycka och mobiltelefon är vägen att gå. Det presenterar en alternativ lösning på problematiken kring processen för en stiftad lags process att bli social praktik. Dock betyder detta inte att den sociala praktiken skulle leda till att en social norm skapas kring problemet, i alla fall inte om det Baier, Svensson och Nafstad (2018) stämmer gällande att antingen en rättslig praxis eller en social norm styr den sociala praxisen.

7. Slutsats

Utifrån vad som tagits upp i detta arbete så går följande att konstatera utifrån vår första frågeställning (*“Vad finns det för skillnader mellan personers inställning till mobillagen gentemot andra liknande trafikregler?”*). Det finns en skillnad mellan personers inställning till bestämmelserna om mobilanvändning under körning. Vi ser från vårt empiriska resultat att både normstyrkan och uppskattningarna som gjordes av respondenterna visade på att mobillagens normstyrka inte är lika stark som till exempel bestämmelserna kring bilbältes normstyrka är. Bestämmelserna för mobillagens normstyrka gick på ett ungefär utifrån vår empiri att likställa med bestämmelserna för normstyrkan associerad med hastighetsbestämmelserna.

För att besvara vår andra frågeställning (*“På vilket sätt påverkar den sociala kontrollen benägenheten att följa mobillagen?”*) går det att resonera utifrån det vår studie kommit fram till. Korrelationen mellan normstyrkan från de individuella frågorna om bestämmelserna och hur viktigt en själv tycker att det är att följa respektive bestämmelse är klar. I bestämmelsen kring mobilanvändning går det att se hur normstyrkan för vad andra tycker låg på 5.51/7 och hur en själv tycker ligger 5.95/7. Med detta sagt går det att konstatera att den sociala kontrollen har en påverkan på hur individer tycker och tänker kring hur viktigt det är att följa bestämmelserna om mobilanvändning under körning. Likadant var det för de andra bestämmelserna. När personerna i någons omgivning höll en regel som viktig så ökade även respondentens tendens att svara att även hen ansåg att det var en viktig lag att följa, likadant när regeln inte ansågs vara lika viktig.

I frågan kring om studien har uppnått sitt syfte är svaret i mångt om mycket att syftet är uppnått. Studien har kunnat slå fast skillnader mellan personers inställning till mobillagen gentemot andra trafikregler. Även attityderna kring regelefterlevnad har presenterats och diskuterats. Den sociala kontrollen och normvetenskapen har definierats och applicerats på det valda problemområdet trafiksäkerhet. Dock tål det att nämnas att studien inte är speciellt storskalig och att resultatet därmed troligtvis inte är applicerbart på en större

population. Därmed går det även att diskutera hur stor samhällsnytta studien kommer att ha. Kort sagt borde studien ses som en indikation på hur samhällets opinion ser ut, men borde inte ligga till grund för några breda framtida slutsatser.

Källförteckning

Elektroniska källor:

Dahlin, M. (2018) Nya mobilförbudet har kryphål. [Elektronisk] *Vi Bilägare*. Tillgänglig:

<https://www.vibilagare.se/nyheter/nya-mobilforbudet-har-kryphal> [2020-04-06]

Dahlin, P (2019) Ett år med förbudet - så många har bötfällts för rattsurfning. [Elektronisk] *Svt*.

Tillgänglig: <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/ett-ar-med-nya-lagen-sa-manga-har-botfallts-for-rattsurfning> [2020-04-09]

Forsblad, J. (2018) Idag skärps mobillagen. [Elektronisk] *Svt*. Tillgänglig:

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/varmland/i-dag-skarps-mobillagen> [2020-04-06]

Jacobsson, Kerstin (2006). Durkheims moralsociologi och välfärdsstaten. Scores rapportserie 2006:3. Webpreferens: http://www.score.su.se/polopoly_fs/1.26584.1320939799!/20063.pdf. [2020-05-11]

Kirscher, K., Patten, C. & Ahlström, C. (2011) *Mobiltelefoner och andra kommunikationsenheter och deras inverkan på trafiksäkerheten* [Elektronisk] Tillgänglig: <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:670601/FULLTEXT02.pdf> [2020-04-16]

Majlard, J. (2018) Det här behöver du veta nya mobilförbudet. [Elektronisk] *Svenska Dagbladet*.

Tillgänglig: <https://www.svd.se/mobilforbudet-det-har-behover-du-veta#sida-3> [2020-04-07]

NTF. *Distraction som olycksorsak*. [Elektronisk] Tillgänglig:

<https://ntf.se/ntf-anser/distraction/> [2020-04-16]

Trafikverket. (2018) Mobiltelefoni i trafiken. [Elektronisk] *Trafikverket*.

Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Mobiltelefoner-i-trafiken/> [2020-04-09]

Trafikverket (2020) Det här är nollvisionen. [Elektronisk] *Transportstyrelsen*. [2020-05-28]

Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/det-har-ar-nollvisionen/>

Trafikverket. (2018) Sluta Rattsurfa. [Elektronisk] *Trafikverket*. Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sluta-rattsurfa/vad-sager-regeln/> [2020-04-09]

Transportstyrelsen (2016) Sluta rattsurfa - frågor och svar. [Elektronisk] *Transportstyrelsen*. [2020-04-09] <https://transportstyrelsen.se/sv/sluta-rattsurfa/fragor-och-svar-om-mobilanvandning-i-fordon/>

Transportstyrelsen (2016) Förbjudet att rattsurfa - vad säger den nya regeln? [Elektronisk] *Transportstyrelsen*. [2020-04-09] <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sluta-rattsurfa/vad-sager-regeln/>

Tryckta källor:

Baier, M., Svensson, M. & Nafstad, I. (2018) *Om rättssociologi*. Lund: Studentlitteratur

Baier, M. & Svensson, M. (2018) *Om normer*. Lund: Studentlitteratur

Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder (2. uppl.)*(B. Nilsson, övers.). Malmö:Liber

Denscombe, M. (2013) *Forskningshandboken - för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskapen Andra uppl.* Studentlitteratur AB Lund

Durkheim, E. (1974) *Sociology and Philosophy*. New York: The Free Press

Grundel A., Nilson F. & Andersson R. (2012) *Mobiltelefonens inverkan på bilföraren - en litteraturstudie* Karlstad Universitetet Karlstad

Hydén, H. (2002) *Rättssociologi som rättsvetenskap*. Lund: Studentlitteratur

Lindstedt, I. (2019) *Forskningens Hantverk* Studentlitteratur AB Lund

Parsons, T. (1951) *The Social System*. New York: The Free Press

Peters, G.A. & Peters, B.J. (2001) *The distracted driver*. The journal of the Royal

Society for the Promotion of Health, 121 (1), 23-28.

Schoultz, I. & Nafstad, I. (red.). (2020) *Om rättssociologisk tillämpning*. Lund: Studentlitteratur

Strayer, D.L., Drews, F.A. & Crouch, D.J. (2006). *A comparison of the cell phone driver and the drunk driver*. Human factors: The journal of the human factors and ergonomics society, 48 (2), 381.

Svartdal, Frode. (2001) *Psykologins forskningsmetoder - En introduktion*. Liber AB Stockholm

Svensson, M (2008) *Sociala Normer och Regelefterlevnad - Trafiksäkerhetsfrågor ur ett rättssociologiskt perspektiv* Media-Tryck Sociologen Lund

Svensson, M. (2017). *Lagens effekt på normer och beteende i vägtrafiken: Underlagsrapport inom ramen för Transportstyrelsens regeringsuppdrag 'Förarens användande av mobiltelefon och kommunikationsutrustning under färd'*. Sociology of Law, Lund University

van der Horst, R. (2004) *Occlusion as a measure for visual workload: An overview of TNO occlusion research in car driving*. Applied Ergonomics, 35 (3), 189–196.

Bilagor:

Bilaga 1

“Översikt över den specifika lagstiftningen kring mobiltelefoner inom EU. Den specifika lagstiftningen syftar på handsfreeutrustning. Lägga märke till att det inte finns några länder inom EU som har något totalförbud mot mobilanvändning”. (Kirscher m.fl, 2011)

Land	Lagstiftningen kräver	Förbud mot handhållen mobil om	Krav för användning	Handsfree krävs när man använder	Förbjudet att använda	Krav gällande
	fullständigt förbud användning av handsfreeutrustning	motorn är igång fordonet rör sig	headset/Bluetooth ytterligare fast mobil	telefonfunktionen annan funktion	SMS-funktion alla funktioner som kräver kontinuerlig hantering hörlurar	placering av fästpunkter fästmetoder
Österrike	x	x	x	x		
Belgien	x	x	x	x x		
Bulgarien	x	x	x	x x		
Cypern	x	x	x	x	x	
Tjeckien	x	x	x	x x		
Tyskland	x	x	x	x x	x	
Danmark	x	x	x	x x		
Estland	x	x	x	x		
Grekland	x	x	x	x x	x	x
Spanien	x	x		x	x	
Finland	x	x	x	x x	x	
Frankrike	x	x	x	x x	x	
Ungern	x	x	x	x		
Irland	x	x	x	x		
Italien	x	x	x	x x	x	
Litauen	x	x	x	x x	x	
Luxemburg	x	x	x	x	x x	x
Lettland	x	x	x	x	x	
Malta	x	x	x	x		
Nederländerna	x	x	x	x x		
Polen	x	x	x	x x		
Portugal	x	x	x	x x	x x	
Rumänien	x	x	x	x		
Sverige						
Slovenien	x	x	x	x x	x x	
Slovakien	x	x	x	x x		
Storbritannien	x	x	x	x x		
Schweiz	x	x	x	x x	x	
Island	x	x	x	x		

Bilaga 2. Enkät

* 1. Har du körkort?

Ja

Nej

* 2. Ålder?

18-30

51-60

31-40

60+

41-50

* 3. Kön

Kvinna

Man

Annat

* 4. Hur ofta kör du bil?

Aldrig

Minst en gång i veckan

Någon gång i månaden

Flera gånger i veckan

Minst en gång i månaden

* 6. I vilken utsträckning tror du följande personer anser att du skall respektera hastighetsbestämmelserna?

(1=De bryr sig inte, 7=Det är mycket viktigt för dem)

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Mor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Far	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andra nära släktingar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Barn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vänner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medtrafikanter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chef	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbetskamrater	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grannar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ytligt bekanta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 5. I vilken utsträckning tror du följande personer anser att du skall respektera nykterhetsbestämmelserna?

(1=De bryr sig inte, 7=Det är mycket viktigt för dem)

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Mor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Far	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andra nära släktingar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Barn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vänner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medtrafikanter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chef	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbetskamrater	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grannar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ytligt bekanta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 7. I vilken utsträckning tror du följande personer anser att du skall respektera bestämmelserna kring säkerhetsbälte?

(1=De bryr sig inte, 7=Det är mycket viktigt för dem)

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Mor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Far	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andra nära släktingar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Barn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vänner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medtrafikanter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chef	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbetskamrater	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grannar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ytligt bekanta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 8. I vilken utsträckning tror du följande personer anser att du skall respektera bestämmelserna kring mobilanvändning i trafiken?

(1=De bryr sig inte, 7=Det är mycket viktigt för dem)

	1	2	3	4	5	6	7	Inte relevant i mitt fall
Mor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Far	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andra nära släktingar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Partner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Barn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vänner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Medtrafikanter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Chef	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Arbetskamrater	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grannar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ytligt bekanta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 9. I vilken utsträckning tycker du att det är viktigt att följa bestämmelserna kring:

(1=Jag bryr mig inte, 7=Det är mycket viktigt för mig)

	1	2	3	4	5	6	7
Nyktighet i trafiken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hastighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Användning av bilbälte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mobilanvändning i trafiken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 10. I vilken grad tror du att andra respekterar bestämmelserna kring:

(1=Låg grad 7=Hög grad)

	1	2	3	4	5	6	7
Nyktighet i trafiken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hastighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Användning av bilbälte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mobilanvändning i trafiken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>