

# Risikobetonet interaktion i kryds – dit, mit eller vores ansvar?

Indlægsholder: Anette Jerup Jørgensen,  
Ansættelsessted: Byggeri og Anlæg, AAU.

Kontaktoplysninger: [ajj@civil.aau.dk](mailto:ajj@civil.aau.dk), mobil 31238433

## Baggrund og formål

Når cyklister kommer alvorligt til skade eller bliver dræbt i kryds, sker det oftest i situationer, hvor bilister og cyklister krydser hinanden. Det er situationer, hvor forventninger og forpligtelser skal afstemmes og handlingsstrategier koordineres for at undgå sammenstød. Denne afstemning og koordinering mellem bilister og cyklister er i praksis udfordret. 2 ud af 3 alvorlige ulykker med cyklister sker i kryds. Ulykkesituation 312 og 410, hvor ulykken sker i et møde mellem bilist og cyklist, er hyppigst forekommende. Havarikommissionens dybdeanalyser har tidligere peget på cyklisters og bilisters manglende eller utilstrækkelige opmærksomhed og orientering som væsentlige ulykkesfaktorer.

Sigtet med dette indlæg er - ud fra et trafiksociologisk perspektiv - at bidrage med nuanceret viden om risikobetonede konflikter i kryds, som *kan* føre til cyklistulykker og med dybere indsigt i trafikanternes begrundelser for egne handlingsstrategier. Fokus er særligt på bilisters og cyklisters fortolkninger af ansvar for at undgå kryds-ulykker i interaktionen mellem bilister og cyklister samt de dilemmaer, som trafikanterne oplever i deres valg af mere eller mindre risikobetonede handlingsstrategier i praksis.

## Anvendte metoder, analyse og fremgangsmåde

Den trafiksociologiske analyse tager sit afsæt i en pragmatisk hermeneutisk tilgang til handling. Trafikanter handlinger og fortolkninger af risici og ansvar skal således forstås i den kontekst, hvor handlingen finder sted i, da det er situationen selv, der er med til at give handlingen mening. Metodisk er der anvendt en kombination af kameraobservationer af risikobetonede konflikter mellem bilister og cyklister i kryds og efterfølgende er der lavet kvalitative interviews med bilister og cyklister, som i interviewsituationen italesætter egne mere eller mindre gængse fortolkninger af ansvar og risici samt egne oplevelser og begrundelser for valg af handlingsstrategier i praksis. Der er lavet 22 interviews med bilister og cyklister i alderen 18-81 år. Halvdelen er mænd, halvdelen kvinder.

Kameraobservationerne er foretaget i ét firebenet kryds i Roskilde Kommune. Krydset er udvalgt i samarbejde ml. Rådet for Sikker Trafik, som har finansieret undersøgelsen, og den lokale vejmyndighed. Krydset er valgt, dels fordi der er registreret forekomster af ulykkesituation 312 og 410 og dels på baggrund af vejmyndighedens vurdering af, at krydset rummer mange risikobetonede konflikter mellem bilister og cyklister.

## Resultater

Analyserne er i skrivende stund under udarbejdelse.

Foreløbige analyser indikerer, at:

- Italesættelsen af krydsets mening er med til at give det liv. Krydset fortolkes som et risikofyldt socialt sted pga. megen trafik, tilstedeværelse af børn og fysiske rammer, der kræver løbende forventningsafstemning mellem bilister og cyklister for at undgå sammenstød. Det er et fysisk rum, som social og kulturelt tillægges værdi som et risikabelt sted, hvor man bør være ekstra opmærksom, orientere sig grundigt og vise hensyn for at undgå færdselsulykker.
- Der er forskellige sociokulturelle opfattelser af bilisters og cyklisters ansvar for at undgå sammenstød, men at den mest gængse fortolkning er, at cyklister har ret til at komme først, men pligt til at passe på sig selv. Her er der umiddelbart et tæt samspil mellem de institutionelle rammer for handling og de sociokulturelle forventninger og forpligtelser i praksis.
- Både bilister og cyklister tillægger bilister større ansvar for at undgå sammenstød. Dette understøttes formelt af færdselslovens § 26, stk. 5 såvel som af det kulturelle koordineringsprincip, Goffman (2004) kalder 'Noblesse Oblige': Den, der lader til at være stærkest, mest rask og rørig eller højest placeret i det sociale hierarki, tilbyder den anden at komme foran. Som en beskytter vil handle overfor den beskyttede. Således er det kulturelt og socialt set primært bilistens ansvar at undgå sammenstød og dette ved at lade cyklisten komme først.
- I den forbindelse spiller den symbolik, der knytter sig til henholdsvis bil og cykel også en væsentlig rolle. Ifølge Shove (2012) er materialer aldrig kun materialer. De er sociale, beboet og indlemmet i hverdagens rutiner. De er samtidigt fyldt med symbolsk mening, som skaber forskellige positioner i interaktionsforhold i trafikken. Den måde materialer (såsom cykler og biler) tillægges symbolsk mening har betydning for de rettigheder og pligter, der knytter sig til brugere af dem. Cyklen beskrives som fleksibel, lille, manøvreedygtig, energikrævende og cyklisten som sårbar, blød, fri, potentiel hjulgående fodgænger. Bilen med ord som beskyttende, fart, stor, vejens ejer, en der slår hårdt. Bilisten som en, der har magt og kontrol, en der skal beskytte bløde trafikanter, men også en med begrænset manøvrerum.
- I praksis opstår der imidlertid en lang række dilemmaer i interaktionsforholdet, fordi der eksisterer modsatrettede kulturelle rammefortolkninger - eksempelvis hensynet til bløde trafikanter på den ene side og hensynet til maksimal fremkommelighed og flow i biltrafikken på den anden. Sådanne dilemmaer giver anledning til forskellige – også socialt differentierede - handlingsstrategier ift. køn, alder og anvendte køretøj.
- Når Trafikdage løber af stablen vil der forelægge mere nuancerede analyser af, hvordan forskellige fortolkninger af materielle, sociokulturelle og institutionelle rammer i kryds præger trafikanternes socialt differentierede handlingsstrategier.