

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

”Jeg har bare ikke lyst til, at det skal ske igen”: Adfærdsændringer efter involvering i trafikulykker

*Emma Heiberg (emmhe@dtu.dk), Mette Møller, Sonja Haustein
DTU, Institut for Teknologi, Ledelse og Økonomi, Kgs. Lyngby*

Abstrakt

Dette studie undersøger, hvordan mindre alvorlige trafikulykker påvirker hverdagstransport. Med afsæt i 20 semistrukturerede interviews analyseres adfærdsændringer med udgangspunkt i Norm Activation Model (NAM). Resultaterne viser, at ændringerne varierer med deltagernes subjektive tilskrivelse af ansvar: Deltagere med selvtilskrevet ansvar foretager bredt gældende ændringer af deres transportadfærd, der er motiveret af et ønske om at undgå at påføre andre skade, mens deltagere, der ikke tilskriver sig selv ansvar, primært ændrer adfærd i specifikke situationer med fokus på kontrol og risikoreduktion. Studiet bidrager med ny viden om de processer, der former hverdagens transportadfærd efter trafikulykker, og peger på potentialet i at fremme hensynsfuld adfærd med positive indvirkninger på trafiksikkerheden.

Introduktion

Involvering i en trafikulykke opleves chokerende for de fleste. Særligt trafikulykker med alvorlig grad af personskade kan have store mentale og fysiske konsekvenser for de involverede, hvilket kan føre til ændringer i transportadfærd, fx ved permanente skift af hverdagstransportmiddel (Mäirean, 2020). Følgerne af trafikulykker behøver ikke at være alvorlige, for at føre til ændringer i transportadfærd, idet ulykken i sig selv ofte repræsenterer et brud på den kontekst, man normalvis udfører sine transportvaner inden for. Det kan være, at ens cykel eller bil skal på værksted efter ulykken, og man derfor er tvunget til at benytte sig af andre transportformer i den efterfølgende periode. Sådanne pludselige skift i omstændigheder kan, uanset ulykkens alvorlighedsgrad, ændre folks vaner for en stund, og kan potentielt også lede til permanente adfærdsændringer over tid (Verplanken et al., 2008). I dette studie undersøger vi, hvordan involvering i mindre alvorlige trafikulykker påvirker folks transportadfærd i hverdagen. Det gør vi via en dybdegående, kvalitativ interviewundersøgelse med personer, der selv har været involveret i trafikulykker og hvis erfaringer derfor kan bidrage til at skabe indblik i, hvordan ulykkesinvolvering påvirker transportadfærd.

Metode

Studiet er baseret på 20 interviews om deltagernes subjektive erfaringer med trafikulykker. Via det kvalitative undersøgelsesdesign giver analysen en nuanceret forståelse af, i hvilke tilfælde og hvordan disse erfaringer kan lede til adfærdsændringer. Studiet bidrager til at belyse de trafikale situationer og psykologiske processer, der er med til at skabe en øget bevidsthed om hensynsfuldhed i trafikken.

Rekruttering og deltagerbeskrivelse

Interviewdeltagerne er rekrutteret blandt deltagere i en længerevarende survey, der foretages som led i forskningsprojektet URGENT (Haustein et al., 2026). Deltagerne i denne undersøgelse udfyldte surveyen i maj 2025. Vi rekrutterede blandt de deltagere, der havde været involverede i et trafikuheld inden for seks måneder fra dataindsamlingsstidspunktet (n = 85). I surveyen angiver deltagerne ulykkesinvolvering og de mentale og fysiske følger heraf. Kun deltagere, der rapporterer ingen eller lav til moderat påvirkning blev inviteret til interview. Udvælgelsen fokuserede på deltagernes rolle og køretøj i ulykken, samt ulykkestidspunktet. Inklusionskriterierne omfattede førere af biler og cyklister. Vi prioriterede desuden variation i tidspunkter for ulykken og sociodemografiske forhold som køn, bopæl og alder. Inklusionskriterierne afspejlede vores ønske om at indsamle varierede subjektive erfaringer af ulykkesinvolvering.

Tabel 1 – Oversigt over deltagere i interviewundersøgelsen (n = 20)

Køn		Alder				Involveret som		Tid siden ulykke (måneder)					
Kvinde	Mand	18-34	35-59	60-69	70-80	Bil-fører	Cyklist	1	2	3	4	5	6
10	10	8	10	1	1	13	7	4	4	4	2	3	3

Dataindsamling

Data blev indsamlet ved hjælp af semistrukturerede interviews. Interviewene blev afholdt online på Zoom i perioden juni til september 2025 og varede 45-60 minutter. Interviewguiden fokuserede på deltagernes tidligere og nuværende transportvaner, ulykkesinvolvering, eventuelle efterfølgende adfærdsændringer og motivationerne bag.

Analyse

Vi lavede en tematisk analyse af det indsamlede data i en iterativ proces (Braun & Clarke, 2006). Analysen blev foretaget i programmet Atlas.ti. I den første fase blev data kodet induktivt i deskriptive koder på tværs af interviews. I anden fase blev koderne organiseret i bredere temaer. Her relaterede vi også vores fund til eksisterende teorier om ændringer i transportadfærd. Analysen resulterede i syv overordnede temaer med tilhørende undertemaer: 1) Beskrivelser af ulykkesituationen, 2) Temporalitet i adfærdsændringer, 3) Adfærd efter ulykken, 4) Følelsesmæssige reaktioner og processer, 5) Trafikkens socialitet, 6) Holdninger til transportformer, 7) Brug af transportformer i hverdagen.

Deltagernes refleksioner over deres egen rolle i ulykken og placering af ansvar herfor var fremtrædende gennem alle faser af analysen. For mange stod det tydeligt frem, hvor de placerede ansvaret for ulykken, mens det for andre var mere kompliceret. Den tematiske analyse viste, at hvorvidt deltagerne tilskrev sig ansvar for ulykken var styrende for både karakteren af og engagementet i efterfølgende adfærdsændringer, og temaet informerede derfor også studiets teoretiske udgangspunkt.

Teoretisk udgangspunkt

Undersøgelsens teoretiske udgangspunkt er Norm Activation Model (NAM). Valget af denne psykologiske model er induktivt begrundet i data, hvor deltagerne gennemgående relaterer deres adfærdsændringer til, hvorvidt de tilskriver sig selv ansvar for ulykken. I NAM, der er en model, der beskriver de mentale processer, der fører til hensynsfuld adfærd, spiller ansvarstilskrivelse (Ascription of Responsibility, AR) en afgørende rolle for, om ens oplevelse af moralsk forpligtelse til at handle hensynsfuldt (Personal Norm, PN) bliver aktiveret. Det gør modellen velegnet til at analysere de processer, der leder til adfærdsændringer blandt deltagere (De Groot & Steg, 2009; Schwartz, 1977). En anden faktor, der er relevant for aktivering af PN, er bevidstheden om konsekvenserne ved *ikke* at handle hensynsfuldt (Awareness of Consequences, AC). Begge processer blev identificeret som centrale for deltagernes adfærdsændringer efter ulykken.

Det er vigtigt at præcisere, at undersøgelsens teoretiske udgangspunkt og analyse ikke giver grundlag for at vurdere deltagerens faktiske adfærd forud for eller under ulykken. Datagrundlaget består af deltagerens retrospektive refleksioner, og analysen vedrører derfor deltagerens egne forståelser og ihukommelse af konsekvenser, ansvar og adfærd. Fraværet af selvtilskrevet ansvar kan dermed ikke fortolkes som fravær af hensynsfuld adfærd, ligesom tilstedeværelsen af selvtilskrevet ansvar ikke nødvendigvis indikerer, at hensynsfuld adfærd *ikke* var til stede før eller under ulykken. Anvendelsen af NAM sætter os i stand til at belyse, hvordan deltagerne via selvtilskrivelse af ansvar gennemgår en proces, hvor de i tiltagende grad bliver *bevidste* om deres egen hensynsfulde adfærd i trafikken, og hvilke implikationer det kan have for viden om trafikikkerhed. Ulykken kan i denne sammenhæng forstås som et brud på hverdagens transportadfærd, der åbner for refleksion over – og potentielle ændringer af – selvsamme adfærd (Verplanken et al., 2008). Da hensynsfuld adfærd i trafikken er kontekstafhængigt og derfor ikke noget, folk engagerer sig i uanset situation, er det vigtigt at forstå, hvad der påvirker folks engagement i at handle hensynsfuldt i trafikken (Kaye et al., 2022).

Resultater

Deltagerens ansvarstilskrivelse hænger tydeligt sammen med de adfærdsændringer, de foretager i trafikken efterfølgende. Blandt deltagerne (n = 20) er der elleve, der placerer ansvaret for ulykken hos sig selv, otte, der placerer ansvaret andetsteds og en, der forstår ansvaret for ulykken som delt mellem sig selv og modparten. I det følgende viser vi, hvordan deltagerens tilskrivelse af ansvar for ulykken står i relation til de ændringer i transportadfærd, de engagerer sig i efterfølgende.

”Hvad kan jeg selv gøre for, at det her ikke sker igen”: Selvtilskrevet ansvar for trafikulykken

Justeringer af kørestil

Deltagere, der tilskriver sig selv ansvaret for ulykken, justerer deres kørestil på en række parametre efter ulykken. De fokuserer i langt højere grad end gruppen af ikke-selvtilskrivende på at øge afstanden til forankørende og sætte hastigheden ned. Deltageren Billie, der påkørte en bil, da han ikke kunne bremse tids nok på en glat motorvejsafkørsel fortæller:

”Før den ulykke, så kunne jeg rigtig godt lide at køre lidt hurtigere. Lidt FOR hurtigt måske. Og så tror jeg, at jeg var mindre opmærksom, end jeg er nu. Det er fordi efter ulykken, så kører jeg også mere... Altså, meget langsommere, end jeg plejede. [...]. Jeg holder meget afstand fra biler, som kører foran mig. Og så bremses jeg meget tidligere, end jeg plejede, hvis jeg skal op til et lyskryds eller en afkørsel.”

Ændringer i kørevaner er unikke for gruppen

For de selvtilskrivende ser vi et mønster, der er unikt for gruppen, om end det ikke har stor udbredelse; de kører generelt (meget) mindre efter ulykken. Det er kun deltagerne, der var førere af biler under ulykken, der foretager denne ændring. For norges vedkommende erstattes nogle af de ture, de ellers ville have kørt i bilen, af cykel og elcykel. For andres vedkommende får de andre i husholdningen til at køre for dem – især omkring selve ulykkesstedet.

Ændringer med fokus på hensynsfuld kørsel motiveret af ønsker om forebyggelse

Begge grupper engagerer sig i ændringer i risikostyring og rutevalg. Justeringerne i kørestil og kørevaner relaterer sig ofte til andre trafikanter. Christina, der påkørte en fodgænger på cykel, har justeret sin hastighed efter ulykken:

”Jeg tror da, at efterfølgende har jeg tænkt, at jeg skal huske, at når jeg kommer ind til byen, så skal jeg køre langsommere [...]. Fordi når man kører ude på supercykelstien, så er der jo bare cykler, altså, der kommer jo ikke nogen ind fra højre. Så der kan man lidt bedre tillade sig bare at tonse igennem. Og spørgsmålet er, om jeg havde tænkt det inden, men det er i hvert fald blevet slået fast efter den oplevelse, at jeg skal lige huske, at når jeg kommer ind til byen, selvom det er fedt, og der er medvind og sådan noget, så skal jeg bare blive på den lille klinge, fordi ellers har jeg ikke mulighed for at nå at reagere på samme måde.”

Det er et generelt mønster blandt de selvtilskrivende, at ændringerne er motiveret af hensynet til andre.

Alle deltagere er bevidste om de negative konsekvenser (AC) ved trafikulykker og ønsker at undgå gentagelser, men det er særligt for de selvtilskrivende, at de tilskriver sig selv ansvaret for konsekvenserne af den adfærd, der ledte til ulykken (AR). Hvis vi bliver hos Christina, kan det ses her:

”Som cyklist, så har jeg jo ligesom kunnet tage nogle ting med mig, som jeg kunne ændre i min adfærd. Altså, selvom lovmæssigt har der været en lov, som jeg har handlet på i god tro, hvis man kan sige det sådan, ikke? Og at han, fodgængerens, skulle have holdt tilbage, men det betyder jo ikke, at folk gør det, og det er jo faktisk også en del af det at være i trafikken. Og hvis jeg havde kørt det langsommere, så kunne jeg måske... Så der kører jeg jo mere sådan noget hvis og hvis og hvis.”

Selvom fodgængerens lovmæssigt skulle have holdt tilbage, tilskriver Christina sig selv ansvaret, fordi hun vurderer, at hendes hastighed gjorde det umuligt at nå at reagere. Denne selvtilskrivelse aktiverer hendes personlige normer (PN), hvilket fører til adfærdsændringer.

Vores data viser, at de ændringer, deltagerne engagerer sig i, ikke er tilfældige. De selvtilskrivende implementerer typisk den adfærd, de vurderer ville have forebygget ulykken. I Christinas tilfælde betyder det fx lavere hastighed på cyklen. Samtidig er ændringerne også motiveret af et ønske om at forebygge lignende situationer. Det gør sig gældende for alle adfærdsændringer, de engagerer sig i. Når en selvtilskrivende deltager ændrer rute, handler det fx ikke om at undgå selve ulykkesstedet, men om at undgå at komme til at befinde sig i en lignende trafikal situation. Endelig ser vi, at de selvtilskrivendes ændringer er generelle og anvendes på tværs af situationer. Selvtilskrivelsen af ansvar fører således til adfærdsændringer præget af hensynsfuldhed, der ikke bare er begrænset til ulykkeskonteksten, men har potentiale til at gavne trafiksikkerheden bredt.

”Man havde jo slet ikke set det komme”: Ikke selvtilskrevet ansvar for trafikulykken

Justeringer af kørestil

For de ikke-selvtilskrivende fører ulykken til øget opmærksomhed på trafikale omgivelser, særligt andre trafikanters adfærd og mulige handlinger. Robert, der blev påkørt bagfra af en lastbil, mens han holdt i kø, fortæller:

”Ja, jeg vil sige, det der chok der, det har sgu nok også været medvirkende til sådan lige at sætte tempoet lidt ned, og egentlig også være sådan meget årvågen over for medtrafikanter, sådan, fordi det behøves jo ikke nødvendigvis at være din egen fejl, at du kommer i noget uføre.”

Denne opmærksomhed omsættes til mere forsigtig kørsel, der fx ses ved, at deltagerne orienterer sig en ekstra gang eller venter længere i vigepligtssituationer. Ændringerne er ofte knyttet til bestemte steder eller situationer, der minder om ulykken.

Risikostyring

De fleste deltagere oplever øget risikobevidsthed efter ulykken, særligt de ikke-tilskrivende. Det kommer fx til udtryk gennem øget brug af sikkerhedsforanstaltninger. Michael, der styrtede på sin landevejscykel, er begyndt at køre med cykelhjelme hver gang han cykler:

”Førhen kunne jeg godt finde på, hvis det var kortere stræk, hvor jeg alligevel kørte langsomt, at køre uden cykelhjelme. Og det har det ændret på, i bund og grund fordi... [...] altså, den får jo en lille revne, den anden hjelm der [...]. Og så får jeg jo ligesom tænkt, jamen, så skal der altså heller ikke mere til. Og det bliver jo også tydeligt, fordi det er jo en ulykke, jeg ikke kunne have undgået på nogen måde, andet end ved i bund og grund ikke at være i trafikken. Så på den måde, jamen jeg kan jo heller ikke, hvis jeg bevæger mig rundt på en hverdagscykel styre, om der tilsvarende er en hund eller en kat eller en hare, der løber ud foran, eller en bil, der bare går ud foran.”

Kontekstuelle adfærdsændringer motiveret af kontrol og risikominimering

I modsætning til de selvtilskrivende, engagerer de ikke-selvtilskrivende sig ikke i unikke typer af

adfærdsændringer, men i ændringer, der deles med den anden gruppe. Forskellen ligger i motivationen bag. For gruppen af ikke-selvtilskrivende relaterer ændringerne sig i høj grad til oplevelser af frygt, manglende kontrol og en oplevelse af ikke at kunne have handlet anderledes i ulykkesituationen. Ulykkerne beskrives ofte som uforudsigelige og uden mulighed for at handle anderledes. Mona, der blev påkørt af en anden bil, sætter ord på dette:

"[...] jeg kunne bare mærke det der med, at jeg kunne ikke rykke mig, altså jeg kunne ikke dreje over i en anden vejbane eller svinge bilen, så jeg kunne undgå. Altså, jeg var ligesom fastlåst til, at jeg bare kunne blive der, og sådan ligesom mærke, at hun kørte ind i os."

Selvom deltagerne ikke tilskriver sig selv ansvaret for ulykken (AR), ændrer de stadig adfærd. Ændringerne relaterer sig til et ønske om at beskytte sig selv og reducere risiko. Nana, der blev påkørt af en bil, der kom fra en sidevej, da hun kørte på landevejen, forklarer:

"Så den der helt generelle, hvad skal man sige, beskyttelse i trafikken er jeg blevet mere opmærksom på, og tager flere forholdsregler selv, fordi jeg ikke stoler på, at folk de kan gøre det selv." I lighed med de selvtilskrivende er der en sammenhæng mellem ulykkesoplevelsen og de efterfølgende ændringer. For de ikke-selvtilskrivende handler disse dog ikke om at tage ansvar for tidligere handlinger, men om at genvinde kontrol over egen adfærd og tilstedeværelse i trafikken. De engagerer sig primært i ændringer relateret til opmærksomhed og risikostyring, som ofte er steds- eller situationsspecifikke. Adfærdsændringerne er dermed kontekstafhængige snarere end generelle og knytter sig typisk til ulykkesstedet eller lignende situationer, som deltagerne søger at undgå.

Konklusion

På tværs af deltagergrupperne har vi set, at ulykkesinvolvering fører til adfærdsændringer, som varierer i karakter og motivation. De selvtilskrivende bliver i højere grad bevidste om at handle hensynsfuldt i trafikken, hvilket blandt andet ses i deres kørsel. Desuden anvendes disse justeringer generelt i trafikken. De ikke-selvtilskrivende foretager derimod primært kontekstafhængige ændringer, der er motiveret af ønsker om at genvinde kontrol og reducere risici forbundet med deres egen bevægelse i trafikken. Dette peger på, at selvtilskrivelse og oplevelse af ansvar for sig selv og det trafikale kollektiv kan være en central mekanisme i udvikling af adfærd, der både beskytter individet i trafikken og fremmer trafiksikkerheden via en øget bevidsthed om hensynsfuld kørsel. Dette peger i retning af et potentiale for interventioner, der understøtter folks refleksioner over egne roller og ansvar, som kan fremme hensynsfuld adfærd i trafikken.

Litteratur

- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101.
- De Groot, J. I. M., & Steg, L. (2009). Morality and Prosocial Behavior: The Role of Awareness, Responsibility, and Norms in the Norm Activation Model. *The Journal of Social Psychology*, 149(4), 425–449.
- Haustein, S., Heiberg, E., Hestbech, E.-S., Holst, F. N., Ojeda-Diaz, A. J., & Stolze, D. (2026). URGENT: A longitudinal mixed-method study to examine behaviour change in transport. Udvidet resumé indsendt til Trafikdage 2026.
- Kaye, S.-A., Rodwell, D., Watson-Brown, N., Rose, C., & Buckley, L. (2022). Road users' engagement in prosocial and altruistic behaviors: A systematic review. *Journal of Safety Research*, 82, 342–351.
- Mäirean, C. (2020). Posttraumatic stress symptoms, fear and avoidance of driving, and aberrant driving behaviors. The moderating role of gender. *Journal of Transport & Health*, 16, 100830.
- Schwartz, S. H. (1977). Normative Influences on Altruism. I *Advances in Experimental Social Psychology* (Bd. 10, s. 221–279). Elsevier.
- Verplanken, B., Walker, I., Davis, A., & Jurasek, M. (2008). Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses. *Journal of Environmental Psychology*, 28(2), 121–127.