

Hvordan bliver vi klogere på bilisters interaktion i trafikken?

Anette Jerup Jørgensen, can.scient.soc./ Ph.d. stipendiat, Institut for Sociologi, Socialt arbejde og Organisation, Aalborg Universitet.

Appetitvækker

Når vi som trafik- eller mobilitetsforskere søger svar på, hvordan bilisters holdninger og adfærd er i trafikken, benytter vi som regel kvantitative og kvalitative interviewundersøgelser som metodisk redskab. Men svarer bilisters selvrapporterede adfærd til deres handlinger i praksis? En måde at finde ud af det på er ved at anvende kameraobservation af bilister som supplement til de traditionelle interviewundersøgelser.

I dette paper diskuterer jeg, om og hvordan kameraobservation kan være et konstruktivt supplement til det traditionelle forskningsinterview, og hvordan kombinationen af metoder kan bringe os nærmere en forståelse af bilisternes praksishandlinger og meningen bag.

For at give diskussionen tyngde vælger jeg at inddrage eksempler fra min egen forskning. Resultaterne af min forskning viser, at kameraobservation er et konstruktivt supplement til traditionelle interviewundersøgelser. I nogle tilfælde fungerer kameraobservationerne refleksionsfremmende. I andre tilfælde kan konfrontationen med kameraoptagelserne af bilisters praksishandlinger ligefrem være øjenåbnende og mere eller mindre chokerende for bilisten, da bilisters praksishandlinger i nogle tilfælde ligger langt fra deres egen handlingsforståelse.

Smørrebrødsseddel

Indledningsvis ser jeg på de samfundsvidenskabelige metoder, der traditionelt set bliver brugt til at studere holdninger og adfærd i trafikken, og diskuterer fordele og ulemper ved denne metodebrug, når man gerne vil opnå viden om, hvordan bilister tænker og handler i trafikal praksis. Udfordringen er, at de trafikale praksisser er mobile og mere eller mere vanskelige at fastholde i undersøgelsesøjemed.

Hoveddiskussionen i papiret her er, om og hvordan kameraobservation kan være en måde at fastholde og gengive den mobile praksis på, og hvordan kameraobservation kombineret med interviewundersøgelser kan bringe os tættere på en forståelse af meningen bag praksishandlingerne. Jeg inddrager forskellige metodiske diskussioner af kameraobservationers brugbarhed og diskuterer det i forhold til mine egne erfaringer. Dels i forhold til hvad man kan med kameraobservation, dels i forhold til kombinationen mellem kameraobservation og interview. Afslutningsvis forholder jeg mig til de etiske problemstillinger, der uundgåeligt rejser sig i kølvandet på brugen af kamera i forskning.

Som vi undersøger, får vi svar

De måder, vi traditionelt i samfundsvidenskabelig forskning undersøger bilisters holdninger og adfærd i trafikken, er ved hjælp af interviewundersøgelser. Når vi stiller spørgsmål om bilisters holdninger og adfærd i trafikken, er det med henblik på at skabe et kvantitativt over-

blik over holdninger og adfærd. Eller med sigtet at finde ud af, hvordan trafikanter kvalitativt giver mening til, forstår og opfatter deres egen og andres adfærd i trafikken.

Af eksempler på kvantitative undersøgelser kan fx nævnes transportvaneundersøgelsen om danskernes kørselsvaner fordelt på forskellige typer transportmidler målt i eksempelvis antal kørte kilometer og tidsforbrug (Christensen 1993, Bach og Christensen 2001). Og Sartre, hvor der spørger til bilisters holdninger og adfærd i forhold til risikofaktorer som fart, spirituskørsel og selebrug, og bilisters holdning til regulering og kontrol af sådan adfærd (Cauzard 2004). Disse undersøgelser force er, at de skaber overblik over bilisters holdninger og selvrappede adfærd i trafikken.

Af eksempler på kvalitative undersøgelser af holdninger og adfærd i trafikken kan fx nævnes Amternes fællesprojekt om unge bilisters motivation for risikoadfærd og holdninger (Mogensen 2002). Eller min egen undersøgelse af relationen mellem ret, moral og faktisk adfærd i bilisters trafikulturelle univers (Jerup Jørgensen 2007). Disse undersøgelser force er, at de giver en mere nuanceret og dybdegående forståelse af bilisters holdninger og selvrappede adfærd i trafikken.

Fællesnævneren ved de to forskellige typer interviewundersøgelser er, at de giver os viden om bilisters *selvrappede* adfærd, hvilket også er deres fælles ulempe. Kan vi være sikre på, at bilisternes selvrappede adfærd er et spejl på bilisternes praksishandlinger og deres forståelse af de reelle praksishandlinger?

I den samfundsvidenskabelige forskning er det et almindeligt kendt fænomen, at menneskers selvrappede adfærd ikke altid stemmer overens med det faktisk forekommende; nogle pynter på sandheden, fremstiller sig selv i et lidt bedre lys end deres praksishandlinger kan bære, andre tager i deres udtalelser udgangspunkt i mere eller mindre kollektivt funderede opfattelser af, hvad man bør gøre, frem for faktisk handling. Ifølge Christiansen er der altid stor forskel på, hvad folk siger, at de gør, hvad de tror, at de gør, og hvad de faktisk gør (Christiansen 1997:10). Hvordan bliver vi så klogere på bilisternes praksishandlinger og forståelse af praksis?

Fastholdelse af mobil praksis

Inden for den samfundsvidenskabelige forskning er der i de senere år kommet mere fokus på mobilitet. Et forskningsobjekt, som giver metodiske udfordringer. Når subjekterne er i bevægelse i tid og rum har vi brug for metoder, der afspejler den form for praksis, vi undersøger. Det fordrer udvikling af ny metoder, der kan gengive og følge trafikens flows. Mobile metoder diskuteres flere steder i den internationale metodelitteratur. Blandt andet hos Jonas Larsen (Larsen 2008, Haldrup og Larsen 2006).

Ideen om udvikling af mobile metoder til studier af mobile praksisser er god. Udfordringen er at føre ideen ud i livet. Især når det gælder bilisters praksishandlinger. Det, der gør det vanskeligt at fastholde bilisters faktiske handlinger, er, at der er tale om handlinger, der foregår i komplekse og flygtige interaktionsforhold ved høj hastighed. For at kunne studere det mobile hverdagsliv har vi brug for en mobil metode, der kan indfange de dynamiske processer i biltrafikken. I det følgende vil jeg diskutere, om og hvordan kameraobservation i bilisters egne biler kan være en konstruktiv mobil metode. Jeg beskriver først forskellige meninger om,

hvad kameraobservationerne kan bidrage med, og hvordan man kan bruge det som supplement til traditionelle interviewundersøgelser. Derefter beskriver jeg, hvordan jeg selv har brugt kameraobservation samt de fordele og ulemper, jeg har oplevet ved at bruge en sådan metode.

Kameraobservation som metode

Ser man generelt på den samfundsvidenskabelige forskning bliver kameraoptagelser i stigende grad anvendt til observation med henblik på at fastholde autentiske situationer, der kan bruges til dokumentationsarbejde og videre analytisk bearbejdning (Alrøe og Dirckinck-Holmfeldt 1997:5). Selvom det er blevet mere og mere almindeligt at anvende kameraoptagelser i forskningsøjemed, er kameraobservation dog stadig en forholdsvis uudforsket metode. Blandt andet fordi det først er inden for de seneste 10-15 år, at teknologien er blevet så brugervenlig, at de fleste forskere kan magte både videooptagelse og efterfølgende billedredigering (Botin et al 2007: 107). Det gør sig især gældende, når det drejer sig om de små håndholdte videokameraer, som også anvendes til hjemmebrug.

De små håndholdte kameraer er imidlertid ikke særligt anvendelige, hvis man gerne vil studere bilisters handlinger i praksis, og hvordan deres handlinger påvirkes af de trafikale interaktionsforhold, de indgår i. Det kræver flere kameraer, der filmer fra forskellige vinkler og dermed også flere kameraførere. Jeg er noget skeptisk overfor, hvor meget af bilistens hverdagslige praksis, man indfanger med tre eller fire filmende kameramænd i bilen! Når det gælder kameraobservation af handlinger, der finder sted i interaktionsforhold i trafikken, har vi brug for andre og mere sofistikerede løsninger. Stationære overvågningskameraer kan være et godt alternativ.

Efter hvad jeg har kendskab til, er der ganske få forskningsmæssige erfaringer med brug af overvågningskameraer til studier af bilisters praksishandlinger såvel nationalt som internationalt. Et trafikpsykologisk forskningsprojekt anvender overvågningskameraer til at se på førerens potentielle distraktioner i trafikken, såsom at spise, drikke og anvende mobiltelefon. Her har man kodet kvantitativt, hver gang bilisten har foretaget sig noget bag rattet, der kan fjerne opmærksomheden fra trafikken (Stutts et al 2005). Et etnografisk studie bruger videoovervågning til at studere, hvilke aktiviteter føreren foretager sig i bilen (Laurier 2004). Ingen af disse studier anvender imidlertid stationære overvågningskameraer til at se på, hvordan bilister handler i praksis i interaktion med andre bilister på vejen. Inden jeg kommer nærmere ind på mine egne erfaringer med stationær kameraobservation, er det væsentligt at tage diskussionen om, hvad det er optagelser fra stationære videokameraer kan - og ikke kan.

Hvad ser det stationære overvågningskamas øje?

Formålet med at anvende overvågningskameraer i biler er for mit vedkommende at komme helt tæt på bilisters praksishandlinger og få et indblik i, hvad der reelt foregår, når bilister kører bil. Imidlertid er der megen diskussion i metodelitteraturen af, hvad det egentligt er kameraobservationer afspejler, og om det overhovedet er muligt for kameraerne at opfange og videreformidle det faktiske. Er det praksis? Forvrænget praksis? Eller noget helt tredje?

Ifølge Christiansen fører realtimeoptagelser med timevis af uredigerede optagelser af hverdagens praksis let til forførelse i retning af objektivitet. Men i virkeligheden er det en illusion at tro, at optagelserne fra overvågningskameraerne afspejler praksis, da forskeren påvirker det forevige ved den måde kameraerne positioneres og valg af tidspunkt for optagelserne (Christiansen 1997:18). Rasmussen giver udtryk for, at opstillingen af kameraer og betjening heraf i sig selv er udtryk for en forhåndstolkning af begivenheder (Rasmussen 1997:64). Søgen efter den faktiske praksis ved hjælp af den videoformidlede praksis opfattes således som en illusion.

Vanskelighederne bliver ikke mindre af, at det levende billede betragtes som fladt, afgrænset og todimensionelt. I modsætningen til den personlige observation, som er tredimensionel og involverer alle sanser, indfanger kameraet ikke væsentlige signaler såsom lugt, smage eller vane (Rasmussen 1997:64). Kofoed vurderer, at anvendelse af stationære kameraopstilling uden fotograf ofte resulterer i et informationsfattigt materiale med yderst begrænset analytisk værdi, fordi man savner tætte billed- og lydoptagelser, og man ikke har mulighed for at følge aktørens fysiske bevægelser i rummet (Kofoed 1997:32). Uden observatørens tilstedeværelse i situationen vil mange vigtige detaljer derfor gå tabt. Det gælder alle de ting, der foregår uden for kameraets synsfelt. Fx stemninger og klimaer, der er afgørende for atmosfæren i rummet, og elementer, der kan gribe forstyrrende ind i situationen (Rasmussen 1997:84).

I Kofoeds optik, er det en smertelig erkendelse, at det medium, der ofte anses for at være optimalt til lagring af både visuelle og auditive informationer, ikke har en tilstrækkelig rummelighed i forhold til forventningen om at kunne fastholde virkeligheden som materialiserede data (Kofoed 1997:34). Optagelser med videokamera bedømmes ud fra ovenstående kriterier som utilstrækkeligt til at fastholde rumlige og tidslige aspekter af virkeligheden, således som vores øje, synscenter og kognitive oversættelse af indtryk formår. Frem for at blive betragtet som en teknologi, der rummer forventninger, erfaringer og bærer af seerens mening og erkendelse, opfattes kameraoptagelse som teknik, der mekanisk forsøger at mime vores øjne (Botin et al 2007:113). En teknik, som kameraet ifølge kritikkerne langt fra mestrer. Kritikkerne afskriver således kameraoptagelser som brugbare til at gengive og opnå erkendelser om, hvad der foregår i praksis.

Det anderledes blik

Andre forskere er mere begejstret for kameraoptagelsernes potentiale og svarer tilbage på kritikernes røst. Ifølge Botin et al, som er positivt indstillede overfor metoden, er der tale om to forskellige synsmåder på det dynamiske og situationelle. Forskeren ser ved hjælp af teknologien, som ser på situationen på en anden måde end den måde, hvorpå et menneske ser. I den forstand giver Botin et al kritikkerne ret i, at kameraoptagelser ikke mekanisk kan mime vores øjne. Men i stedet for at betragte det som problematisk, betragter Botin et al det som et positivt aspekt, at kameraoptagelser kan komplementere og udvider vores viden og erkendelse af det, der undersøges (Botin et al 2007: 111). Kameraoptagelserne opfattes således som et teknologisk supplement til at opnå yderligere og anden viden, end den, den personlige observatør opnår. Men selv blandt de positivt indstillede er der en erkendelse af, at kameraoptagelsen ikke er identisk med de implicerede mennesker af kød og blod. Kameraoptagelsen er kun en

gengivelse af brudstykker af disse menneskers levede liv. Fragmenter, som kan medvirke til at give en forståelse af nogle af de processer, hvori mennesker indgår i, i de viste situationer. Mediet er altså på sin vis afslørende (Alrøe og Dirckinck-Holmfeldt 1997:5). Selvom kameraoptagelserne blot er et uddrag af den faktiske praksis, er der en opfattelse af, at optagelserne kan anvendes i forskningsøjemed.

Videomediet har den umiddelbare fordel, at det kan indfange og gengive situationer i billede og lyd. Den autenticitet, der ofte forbindes med videooptagelser, betyder, at det er et stærkt medium. Både i den forstand, at det kan være med til at synliggøre skjulte eller uklare forhold, der indvirker på interaktioner mellem personer på skærmen, men også i den forstand, at det går tæt på de pågældende mennesker ved at gengive dem i billeder og lyd (Alrøe og Dirckinck-Holmfeldt 1997:5). Det levende billede taget med videokamera kan tilmed belyse flow og brud i interaktion, og hvilken betydning henholdsvis flow og brud har for processer og kontinuitet, ligesom det bringer fokus på forskellige aktørers rolle i processen (Botin et al 2007: 118-119).

De delte vande – og den pragmatiske indstilling

Kameraobservation må siges at være en metode, der deler vandene. Jeg selv forholder mig pragmatisk til diskussionerne. Om kameraobservation er en brugbar metode, afhænger af, hvad det er, man undersøger. Hvordan man i praksis tilrettelægger sin undersøgelse. Hvordan kvaliteten af kameraoptagelserne er. Og i hvilket omfang det er muligt for forsker og informant at ”læse og forstå” situationerne, som bliver illustreret i levende billeder. Når det handler om at forstå trafikale handling i konkrete kontekster, er kameraoptagelser fra overvågningskameraer ideelle at anvende, da det gør det muligt at studere, hvad bilisterne gør i konkrete situationer, og hvordan det, de gør, påvirkes af det, der er og sker omkring dem. Det, som kameraerne viser, vil altid være influeret af forskerens vurderinger i forhold til kameraernes placering, men overvågningsoptagelserne har stadig mulighed for at vise brudstykker af den faktiske praksis, om end den er fragmenteret og vinklingen forskerstyret.

Hvor vidt kameraoptagelserne fra overvågningskameraerne reelt viser brudstykker af praksis, afhænger også af, hvor længe og i hvilket omfang bilister er opmærksomme og lader sig påvirke af overvågningen. I metodelitteraturen drøftes dette også. Nogle skriver, at folk efter kort tid glemmer et stationært kamera (Christiansen 1997:10). Andre er mere konkrete i deres udmeldinger. Blandt andre Rosenstein, der pointerer, at mennesker reagerer på tilstedeværelsen af kameraer ligesom på en personlig observatør. Deres handlinger er selvbevidste i ca. 20 min. Derefter bliver kameraerne en del af rummet, deltagerne befinder sig i. Efter et sådant tidsrum vil man således kunne forvente, at den optagede adfærd er en akkurat repræsentation af praksis (Rosenstein 2002:8). Hvis de 20 min. gør sig gældende, når det drejer sig om overvågning i biler, kan det vise sig at være problematisk. Mange af de ture bilister kører i hverdagen, når de eksempelvis skal til og fra arbejde, købe ind og hente børn, varer for manges vedkommende ikke meget længere end 20 min.

Om metoden er anvendelig, afhænger også af, hvordan man bruger den. Den har sine begrænsninger. Når det drejer sig om at finde ud af, hvordan bilisters handlingsstrategier i praksis påvirkes af henholdsvis deres rammeforståelse og af interaktion med andre, kan kamera-

observationerne ikke stå alene. Kameraobservationer dokumenterer et udsnit af virkeligheden og kommunikerer budskabet på en umiddelbar og forståelig måde til modtageren (Botin et al 2007:131). De levende billeder er bærere af kultur. De er på en måde artefakter, der giver os information om vores eksistens. De visuelle udtryk fanger konteksten såvel som handlingerne i en begivenhed eller situation (Rosenstein 2002: 2). Men mening formidles ikke *af* billeder. Billederne viser kun handlinger. Hvordan vi forstår handlingerne og hvilke kulturelle og sociale betydninger, vi tillægger disse handlinger, fremgår ikke af billederne (Banks 2001:115). For at forstå meningen med praksis må kameraobservationerne nødvendigvis suppleres med andre metoder såsom interviews.

Potentiale for refleksion

Som sociologisk forskningsmetode og dataindsamlingssteknik har kameraobservation et kommunikativt potentiale, der kan udnyttes, fordi mediet i sin form (billede og lyd) er særdeles velegnet til dialog med de informanter, der observeres. Det er således et glimrende supplement til de traditionelle interviewundersøgelser (Botin et al 2007: 107, 118-119). Når man kombinerer interview med data fra kameraoptagelser, bliver måden interviewpersonerne ræsonnerer på omdrejningspunktet for fortolkningerne. Gennem kameraobservation kan detaljer i kommunikationsmønstre beskrives og fortolkes, men de iagttagede regler og rutiner er i sig selv rammesættende for fortolkningen. Det uventede, bruddet på reglerne og rutinerne, sætter mønsteret i perspektiv og kan give nye erkendelser (Rasmussen 1997:54-64). I selve interviewsituationen kan kameraoptagelser af praksis således bruges til at fremme refleksion og bevidsthed om, hvad der finder sted i praksis. Ved at se sin egen performance stimuleres hukommelsen, hvilket producerer refleksioner over handlingen, hvilket i sidste ende kan føre til ny læring (Rosenstein 2002: 17). Når man spørger ind til aktørens egen opfattelse af situationen opnår man derved viden om, hvordan personen opfatter sin egen rolle og position, hvordan personen agerer i praksis (Botin et al 2007:123).

Ved at fastholde en begivenhed eller situation kan teknologien give forskeren mulighed for at reflektere over virkeligheden gentagende gange og med flere seere. Mediet kan medvirke til at fastholde kommunikation som en dynamisk udviklings- og handlingsproces. Ved gentagne afspilninger kan man nærstudere detaljer, som måske ikke umiddelbart var så synlige i den oprindelige situation (Rasmussen 1997:75).

Endvidere giver videooptagelserne forskeren mulighed for at distancere sig selv fra data og lade interviewpersonens rammeforståelser, logik og sprogbrug være styrende i interviewsituationen. Ved at se kameraoptagelsen sammen med interviewpersonen kan forskeren opnå en dybere forståelse gennem refleksiv dialog om, hvordan informanten forstår situationerne. Beskrivelserne kan laves tykkere gennem diskussion med de subjekter, der er blevet observeret (Rosenstein 2002:7).

Der kan således være mange fordele ved at anvende kameraobservationer som supplement til det klassiske forskningsinterview. Men da der er tale om en forholdsvis uudforsket metode kan der være nogle rent praktiske udfordringer i forhold til brugen af kameraobservation. I den sidste del tager jeg udgangspunkt i mine egne erfaringer og beskriver de fordele og ulemper, som jeg har oplevet ved brug af metoden.

Fortolkninger og handlestrategier i praksis

Kameraobservationsmetoden har jeg anvendt i mit igangværende Ph.D. projekt med titlen ”Bilisters trafikale handlinger – mellem retsnorm og praksis”. I forskningsprojektet sætter jeg fokus på bilisters fortolkninger af retsnormer, og hvordan den sociale og kulturelle kontekst påvirker bilisternes fortolkninger af retsnormer såvel som deres handlingsstrategier i praksis. For at finde frem til bilisternes handlingsstrategier i praksis og begrundelser herfor anvender jeg kameraobservationer af bilisters handlinger i trafikken. Optagelserne bruges efterfølgende som udgangspunkt for dialog i kvalitative interview. Under interviewet spørger jeg til, hvordan bilisterne opfatter forskellige situationer, hvordan de beskriver deres egne handlinger, og hvorfor de gør, som de gør.

Interviewundersøgelsen består af 30 bilister i alderen 18-66 år, hvoraf halvdelen er mænd, halvdelen kvinder fordelt på Region Midtjylland og Region Hovedstaden. Ti af bilisterne, fem i hver region har haft kameraer installeret i egen bil. De resterende bilister har ikke haft kameraer i egen bil, men forholder sig til nogle af de kameraoptagelser, der har fundet sted i andres biler. I disse tilfælde bruges kameraoptagelserne som en refleksions-fremmer, hvor bilisterne bliver bedt om at beskrive den filmede bilists handlinger, hvordan de selv gør i lignende situationer, og hvordan de begrundet deres egne handlinger. Her er der tale om en videreførelse af det klassiske forskningsinterview, hvor omdrejningspunktet er bilisters *selvrapporterede* adfærd. I det efterfølgende fokuserer jeg primært på erfaringerne med de forskningsinterview, hvor bilister har forholdt sig til sine egne handlinger. Indledningsvis beskriver jeg, hvordan kameraerne har været installeret, da det har betydning for den efterfølgende diskussion af metodens anvendelighed.

Kameraernes virke

I bilerne er der blevet placeret fire kameraer. Et som peger på fører og speedometer, to der peger ud af forruden, hvoraf det ene filmer ligefrem og til højre side og det andet peger frem og til venstre side. Det sidste kamera filmer, hvad der foregår ud af bilens bagrude. Ideen er, at kameraoptagelserne skal vise de områder omkring bilen, hvor føreren primært orienterer sig samtidigt med, at det er muligt at se førerens egne bevægelser og bilens hastighed.

Bag i bilen ligger en harddiskoptager, som registrerer alle optagelserne undervejs. Installationerne har været lavet på en sådan måde, at kameraoptagelserne starter automatisk, når bilisten drejer nøglen i tændingen og stopper automatisk, når nøglen blev taget ud igen.

Kameraerne har den begrænsning, at de kun viser, hvad der sker. Det er ikke muligt at høre, hvad bilisterne siger, når de kører. Det kunne have været interessant, men er fravalgt for at sikre deltagelse. Det kunne måske afskrække nogle, hvis de skulle acceptere lydoptagelser i bilen. Det ville betyde, at fx fortrolige forretningssamtaler og skænderier med ægtefællen ville blive båndet. Bilen betragtes trods alt af mange som et privat rum, hvor bilister ikke ønsker deres samtaler registreret som offentlig ejendom.

Det har været vigtigt at gøre installationerne så usynlige som muligt for at sikre, at kameraernes tilstedeværelse påvirker bilisternes praksishandlinger mindst muligt. Derfor har jeg bedt montørerne om at skjule kameraerne mest muligt. Det kamera, som filmer ud af forruden, skulle gemmes bag bakspejlet. Selvom jeg skriftligt har informeret montørerne om, hvordan

kameraerne skulle installeres, er det desværre kun i Region Hovedstaden, at de har fuldt vejledning. I Midtjylland har kameraerne været placeret i forruden foran føreren, hvilket alt andet lige må have gjort føreren mere opmærksom på optagelserne.

Dog er kameraerne ganske små. De er faktisk mindre end en lille tordenskjolds tændstikæske.



Det er derfor muligt, at effekten af fejlplaceringen ikke er så alvorlig, som det ellers kunne have været. Også ledningerne er så vidt muligt blevet skjult ved at lægge dem ind under panelerne i bilen. Ledningerne har dog været mere synlige i nogle biler end andre, da der i mange nye biler ligger airbags i panelerne, hvilket har betydet, at ledningerne måtte fastgøres uden på for ikke at ødelægge airbaggene.

Utallige praktiske og tekniske udfordringer

Da der har været tale om installationer i bilisters private biler, har det været vigtigt, at installationerne ikke efterlodte varige spor i form af huller eller andet i bilen. Derfor er kameraerne blevet sat op med selvklæbende tape og fikseret med loctight-lim for at sikre stabilitet. Inden vi installerede det i bilisters biler, har vi lavet en testløsning i min egen bil for at finde ud af, hvordan vi kunne gøre det bedst muligt. Installationerne har været yderst vanskelige at lave. Dels fordi der har været tale om ti forskellige biler, således at hver installation har været unik. Dels fordi der er tale om mobile enheder, hvor bump og bevægelser kan øve indflydelse på optagelserne, dels fordi der er tale om midlertidige installationer, som skal sidde fast, men ikke må sidde for godt fast.

Da vi ikke har kunnet bolte harddiskoptagerne fast, har der i nogle tilfælde været systemnedbrud. Derudover har løsningen med selvklæbende tape været problematisk, da kameraerne blev installeret i slutningen af maj, hvor der var meget varmt. Enkelte biler blev så varme, at kameraet, som filmer føreren, faldt ned. I de få tilfælde, hvor det har gjort sig gældende, har montørerne kørt service på installationerne, og i enkelte tilfælde er observationsperioden blevet forlænget for at sikre de nødvendige optagelser. Normalt når overvågningsfirmaer installerer teknologien i mobile enheder såsom taxier og busser, bolter de kameraer og harddiskoptager fast, hvilket gør optagelserne mere stabile.

Udover problemer med nedfald af kamera, nedbrud på harddiskoptager pga. bump og vinklingen af kameraer, har der også været andre udfordringer med optagelserne. De valgte kameraer fungerede ikke optimalt under skiftende lysforhold. Jeg var opmærksom på ved valg af løsningen, at de ikke kunne filme om natten. Derfor havde jeg valgt deltagere som primært kørte i dagtimerne. Men jeg var ikke klar over, at også skiftende lysforhold i dagtimerne kunne for-

ringe optagelserne. Det mest problematiske viste sig dog at være regnvejrsdage. Når regnen falder på ruden, bliver det meget vanskeligt at orientere sig i kameraerne og se, hvad der foregår rundt om bilen. I testperioden havde vi ingen regn, og solen generede ikke kameraoptagelserne. Derfor opdagede jeg det ikke, førend jeg sad med de endelige kameraobservationer. Der var dog totalt set ganske få dages optagelser med regn. Men det er mere held end forstand, at optagelserne er blevet brugbare. Havde det nu været en 14 dages periode med regn, ville optagelserne have været ubrugelige.

Ellers har det hyppigst forekommende problem været, at montørerne, trods udførlige instruktioner om vinkling på kameraerne, ikke har været omhyggelige nok med vinklingen, hvilket betød, at nogle optagelser ikke lever op til den forventede standard.

Som det fremgår her har kameraoptagelserne været af meget varieret kvalitet, og som nævnt tidligere har kvaliteten af optagelserne stor betydning for brugbarheden af materialet. Heldigvis har omfanget af brugbart data overskygget de tekniske og praktiske problemer, der har været med dataindsamlingen. Jeg har trods vanskelighederne, fået tilstrækkeligt brugbart materiale, som viser handlinger i praksis.

Kameraobservationernes brugbarhed i interviews

Efter observationsperiodens afslutning har jeg set alle optagelserne igennem og udvalgt fire sekvenser til brug i det kvalitative interview. Jeg har valgt, at sekvenserne skulle vise lovlige og ulovlige handlinger i såvel risikobetonede som ikke risikobetonede situationer. Det har typisk været situationer, hvor bilister bremses for rødt, taler i mobil, andre overskrider lovpligtige sikkerhedsafstande og kører for tæt på, og situationer hvor bilisterne selv overskrider lovpligtige afstande eller overhaler hasarderet. Databehandlingssystemet har givet mulighed for at afspille alle fire kameraer på en gang. Man har også kunnet vælge enkelte billeder ud. Jeg har valgt som udgangspunkt at afspille de fire kameraer samtidigt for at give bilisterne indtryk af hele situationen, og i tilfælde af, at de efterspurgte nærbilleder af enkelte kameraer, har de fået mulighed for at se det. Jeg var indledningsvis lidt bekymret for, om bilisterne ville være i stand til at afkode de komplekse situationer, men min bekymring blev gjort til skamme. I de fleste tilfælde har bilisterne kunnet afkode situationen med det samme, selvom det er et ret komplekst billede at forholde sig til. Nogle har efterspurgt en eller to ekstra afspilninger, og har derefter kunnet læse situationen. De fleste af bilisterne har fundet det forholdsvis nemt at afkode de fire kameraer, der spiller samtidigt, enkelte har efterspurgt at få kameraer afspillet enkeltvis.

Der har tilsyneladende været et mønster i den måde bilisterne afkoder den komplekse situation på. Alle har først set ud af forruden, derefter er det lidt forskelligt, om de har set på fører eller bagrude. Når jeg har spurgt indtil deres begrundelser for rækkefølge, svarer de samstemmende, at det er den måde, som de orienterer sig på, når de sidder bag rattet. Dem, der ikke har haft kamera i egen bil, har sat sig i førerens sted og forholdt sig til det, som om de selv sad bag rattet.

Det interessante er her, at selvom vinklerne på kameraet er begrænsede, fylder bilisterne selv de kognitive huller ud. De skaber selv det tredimensionelle rum i bevidstheden, hvilket formentlig skyldes deres praksiserfaringer. Så selvom kameraoptagelserne er todimensionelle og

flade og de ikke gengiver alle stemninger, lyde osv., så kompenserer bilisterne for det ved hjælp af deres erfaringer. Derfor er det flade todimensionelle billede faktisk ikke et problem.

Refleksionsfremmer eller forskrækkelse

Især interviewene med bilister, som forholder sig til deres egen praksis, er særdeles interessante. Langt hen af vejen er det at køre bil en rutineret praksis. Bilister er ikke nødvendigvis særlig bevidste om og reflekterede over deres praksishandlinger i trafikken. Nogle handlinger kan endda foretages ubemærket uden nogen form for refleksion. I disse tilfælde kan det være en chokerende oplevelse for bilisterne, når de konfronteres med deres faktiske handlinger, fordi deres faktiske handlinger kan ligge langt fra deres egen opfattelse af, hvad de tror de gør, og hvad de holdningsmæssigt mener, at man bør gøre. Af de bilister, der har haft kamera i bilen, har nogen været overrasket over, hvad de faktisk gør, fx kører overfor rødt lys. De er chokerede, fordi de ikke kan forestille sig at gøre det, de faktisk gør. Dermed vender jeg tilbage til det spørgsmål, jeg åbnede med. Hvad er det, vi undersøger, når vi spørger til bilisters handlinger i interviewundersøgelser? Hvis de ikke er klar over, hvad det er de faktisk gør, siger deres selvrappede adfærd mere om, hvordan de opfatter sig selv og sine egne handlinger mere end det fortæller os, hvad bilister reelt gør. Kameraoptagelserne åbner mulighed for at komme tættere på praksishandlinger end ved interview alene.

I min undersøgelse har jeg brugt nogle af kameraoptagelserne til interviews både med bilisten, som har haft kameraer i bilen og andre, der ikke har haft kameraer i bilen. På den måde har det været muligt at afsløre vidt forskellige fortolkninger af det faktiske. Den samme situation kan tilskrives helt forskellig mening alt efter, hvem der er fortolkeren. Nogle gange resulterer det i diametralt modsatte opfattelser af konteksten, som fx en situation, hvor en bilist taler i mobil – nogle vurderer, at trafikken er tæt - andre, at der næsten ingen trafik er. Kontekstforståelsen har betydning for, hvordan handlingen opfattes moralsk.

Det efterlader selvfølgelig stadig spørgsmålet om, om det er den virkelige praksis, jeg har undersøgt. Til det må jeg sige både og. Nogle bilister fortæller, at de har kørt mere lovlydigt, end de normalt ville gøre, andre har sagt, at de har gjort, som de plejer. De fleste bilister har givet udtryk for at være opmærksomme på kameraet den første dag eller de første dage, og derefter at have glemt det igen. At det især er i starten, at bilisterne har været opmærksomme, har man også kunnet se på optagelserne, hvor nogle bilister er ude og vise kameraerne frem for deres familie, som vinker til kameraerne. Andre har givet udtryk for at være opmærksomme på kameraerne, lige i det de stiger ind i bilen, men at de så har glemt det, når de er begyndt at køre. Det er dog væsentligt at være opmærksom på, at der her er tale om bilisters *selvrappede* adfærd. Jeg har ingen mulighed for at måle kameraobservationernes faktiske effekt på bilisters praksishandlinger. Bilisters egne udsagn om at være upåvirkede af kameraets tilstedeværelse synes dog at være plausibel, da kameraerne afslører alt fra næsepilleri til overskridelse af lovpligtige sikkerhedsafstande, hastighedsoverskridelser, mobiltelefoni og sms-skriveri bag rattet.

Etiske overvejelser påkrævet

Diskussioner af fordele og ulemper ved videoovervågning af handlinger er aktuel, ikke mindst på grund af de etiske og moralske spørgsmål, som det fremtvinger stillingtagen til (Botin et al 2007:107). Især når det gælder overvågning af trafikale handlinger.

Der er aktiviteter i vores kultur, der opfattes som private i den forstand, at de ligger i en skygge. Ved at optage disse frirum bliver den enkeltes private rum til et stykke flytbar offentlighed (Christiansen 1997:21-22). Trafikken er et af disse frirum. I trafikken kan der være et stort behov for at være på egne betingelser. Det er et af de rum, hvor vi afkobler fra hverdagslivet. For en kort stund træder ved med Goffmans ord backstage for at gøre os klar til den næste optræden i ansigt-til-ansigt relationer. Derfor skal man også være langt mere påpasselig med, hvordan man bruger data fra optagelser fra dette frirum i det offentlige rum.

Når vi som forsker skaber billeder af menneskers frirum eller skyggeliv bryder vi ind i disse menneskers liv (Banks 2001:113). Om end deltagerne har samtykket i at deltage på de levende billeder, har deltagerne ikke fuld kontrol over, hvad der kommer på harddisken. Der kan ske noget uventet, som bilisten reagerer på. Derudover har bilisten ikke nødvendigvis kontrol over egne måder at forstå og reagere på videooptagelserne, når man ser den. Det kan være kilde til forskrækkelse og frustration, da det man faktisk gør, kan ligge langt fra ens selvforståelse. Sidst men ikke mindst har bilisten ikke kontrol over, hvad videoen kan give anledning til. Eksempelvis i form af andre beskueres fortolkninger og reaktioner. Derfor er det yderst vigtigt at være sensitiv i forhold til, hvordan optagelserne anvendes og i hvilke sammenhænge (Christiansen 1997:16-17).

Endvidere må man som forsker forholde sig kritisk til sin brug af de videooptagelser, man er kommet i besiddelse af. Hvilken ret har vi som forskere til at gengive repræsentationer af andre? Når vi bruger billedmateriale kan de deltagende individer blive genkendt af dem, der kender dem, eller blive opsporet af dem, der ønsker at finde dem (Banks 2001: 130). Kameraoptagelser er meget mere åbne for misbrug end andet forskningsdata. Det er langt vanskeligere at opretholde etiske krav om fortrolighed, når personer er afbilledet på film, så de kan genkendes. Derfor er det særdeles vigtigt at få eksplicit tilladelse til at anvende materialet i undervisnings- og forskningssammenhæng (Rosenstein 2002:17). Jeg har eksplicit bedt deltagerne om tilladelse til at anvende deres optagelser i forbindelse med konferencer, foredrag, publikationer o. lign. Alle har givet deres samtykke.

Tak

Kameraobservation i bilisters egne biler er en særdeles tidskrævende og ressourcetung metode (Botin et al 2007:122). Økonomisk finansiering er således nødvendig for at kunne føre det ud i livet. I den forbindelse vil jeg gerne takke GF forsikring for at tildele mig GF Sikkerhedspris 2007 på 200.000 kr. Uden disse midler ville jeg ikke have været i stand til at foretage og behandle kameradataene. Det er en unik type data, der i en interviewsituation giver refleksioner over bilisters faktiske praksishandlinger. En indsigt, der er umulige at opnå på anden vis.

Referenceliste

- Alrøe, H. og L. Dirckinck-Holmfeldt (1997): "Introduktion". I H. Alrøe & L. Dirckinck-Holmfeldt (red.): *Videoobservation*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Bach, H. og Christensen, L. (2001): "Trafik i byerne". I: Bach, H. Christensen, N. og Kristensen, P.: *Natur og Miljø 2001. Påvirkning og tilstand*. Faglig rapport fra DMU nr. 385: s 311-314.
- Banks, M.(2001): *Visual Methods in Social Research*. London: Sage Publications.
- Botin, L. , P. Bertelsen og C. Nøhr (2007): "Video-observation: Et fænomenologisk analyseværktøj". I Antoft, R., M.H. Jacobsen, A. Jørgensen og S. Kristiansen (red.) (2007): *Håndværk og horisonter. Tradition og nytænkning i kvalitativ metode*. Odense: Syddansk Universitetsforlag.
- Cauzard, J. (2004a): *European Driver and Road Risk*. Report on principal results. INRETS.
- Christensen, I. (1993): *Transportvaner og Trafikmiddelvalg. En analyse på grundlag af TU-92/93*. Danmarks Miljøundersøgelser.
- Christiansen, E. (1997): "Hvad sker der egentligt på gangene? – et kritisk kik på arbejdspladsvideo". I H. Alrøe & L. Dirckinck-Holmfeldt (red.): *Videoobservation*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Haldrup, M. og Jonas Larsen (2006): *Following flows. Geographies of Tourism Performances*. Roskilde: Roskilde Universitet.
- Jørgensen, A. J. (2007): *Trafikkultur*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Kofoed, P. (1997): "Ih, hvor det ligner". I H. Alrøe & L. Dirckinck-Holmfeldt (red.): *Videoobservation*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag
- Larsen, J. (2008): Practices and flows of digital photography: an ethnographic framework. I
- Laurier, E. (2004). Doing Office Work on the Motorway. I: *Theory, Culture and Society* 2004:21:261.
- Mobilities*. 2008; vol. 3, nr. 1. s. 117-140.
- Mogensen, K. (2002): *Livet begynder ved 150 km/t. En ungdomssociologisk og -kulturel undersøgelse af unges motivation for at foretage risikohandlinger i trafikken. Unge trafikanter - delrapport 4*. Center for ungdomsforskning, Roskilde Universitets Center.
- Rasmussen, A. T. (1997): "Video mellem samtale og observation". I H. Alrøe & L. Dirckinck-Holmfeldt (red.): *Videoobservation*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Stutts, J. , J. Feaganes, D. Reinfurt, E. Rodgman, C. Hamlett, K. Gish and L. Staplin (2005): "Driver's exposure to distractions in their natural driving environment". I: *Accident and analysis and prevention* 37 (2005) 1093-1101.