

Interview med spiritusbilister

Af Cand. psych. Tanja Legind Rendsvig

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker

Resumé

I forbindelse med undersøgelsen "Karakteristik af spiritusbilisten" fra Danmark TransportForskning blev der foretaget interview med 72 personer sigtet for spirituskørsel. Med baggrund i denne undersøgelse diskuteres interviewmetodens anvendelighed som forskningsmetode i denne sammenhæng. Ved hjælp af eksempler fra undersøgelsen vises det, at interview kan tilvejebringe viden, man ikke har adgang til fra andre datakilder. Validiteten af de interviewedes udsagn diskuteres og endelig påpeges vigtigheden af selve interviewspørgsmålenes formulering for kvaliteten af undersøgelsens konklusioner.

1 Introduktion

I februar 2006 bad Justitsministeriet Danmarks TransportForskning om at undersøge, hvilke karakteristika der er ved spiritusbilister i dag. Dette arbejde mundede ud i rapporten ”Karakteristik af spiritusbilisten”, der blev offentliggjort i marts 2007 (Bernhoft et al., 2007). Rapporten indeholdt analyser af data om personskadeuheld med spirituspåvirkede motorførere, analyser af data om afgørelser for spirituskørsel (fra kriminalregistret) samt en interviewundersøgelse af bilister og knallertførere, der blev sigtet for spirituskørsel i forsommeren 2006 i spirituskontroller, der blev gennemført af Rigspolitiets Færdselsafdeling. Emnet for dette paper er interviewundersøgelsen.

Metode

Interviewundersøgelsen blev udført ved, at en interviewer fra Danmarks TransportForskning deltog i tre af færdselspolitiets spiritusrazziaer i forsommeren 2006. To af disse razziaer fandt sted i Nordjylland, mens den tredje fandt sted i Sydvestjylland. Udover politiet deltog en læge ved disse razziaer. Når politiet havde standset en trafikant, der ved alkometermålingen havde en promille over 0,5 og dermed var sigtet for spirituskørsel, udtog lægen en blodprøve til brug for den efterfølgende lovmæssige afgørelse. Efter udtagningen af blodprøven blev de sigtede spurgt af intervieweren, om de ville besvare nogle spørgsmål til forskningsbrug. Som det fremgår, var deltagelse i undersøgelsen baseret på en sigtelse for spirituskørsel. Da deltagelsen var anonym, foreligger der ikke information om, hvorvidt sigtelsen baseret på den udtagne blodprøve endte i en afgørelse for spirituskørsel.

Hvis den sigtede accepterede at deltage, blev der udført et struktureret interview baseret på en interviewguide bestående af ca. 30 spørgsmål. Hvert interview tog fem til ti minutter.

Undersøgelsens deltagere

88 personer blev spurgt, om de ville deltage i undersøgelsen. Af disse afslog 13, mens 75 personer accepterede. Ét interview blev afbrudt pga. interviewpersonens dårlige danskundskaber, og to interview udgik af analysen pga. den atypiske type køretøj, de pågældende havde kørt, da de blev standset. Der indgik således 72 interview i analysen.

Af de 72 interviewede var 68 mænd og fire kvinder. 15 personer kørte lille knallert, da de blev standset, mens 57 kørte bil. Alle fire kvinder var i bil.

De interviewedes aldersfordeling og alder set i forhold til type af køretøj ses i tabel 1.

Tabel 1. Aldersgrupper set i forhold til type af køretøj.

	Alder (år)							
	16	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	I alt
Bil	0	5	10	11	22	6	2	56
Knallert	1	1	3	1	4	5	0	15
I alt	1	6	13	12	26	11	2	71

Alderen er uoplyst for én person.

26 af de interviewede var mellem 45 og 54 år, hvilket gør denne aldersgruppe til den hyppigst forekommende. Der ses desuden en tendens til, at knallertførerne hyppigere end bilisterne var over 45 år.

I tabel 2 ses de interviewedes alkometerpromille og promillen set i forhold til typen af køretøj. Den største gruppe – 29 personer – havde en promille mellem 0,8 og 1,2, mens syv personer havde en promille over 2,0.

Tabel 2. Promille set i forhold til type af køretøj.

	Promille					
	0,5-0,8	0,8-1,2	1,2-2,0	2,0+	Uoplyst	I alt
Bil	18	23	9	5	2	57
Knallert	0	6	7	2	0	15
I alt	18	29	16	7	2	72

Ser man på promillen i forhold til typen af køretøj, viser det sig, at knallertførerne typisk havde en højere promille end bilisterne – f.eks. havde ingen af de 15 knallertførere en promille under 0,8.

2 Viden om personer sigtet for spirituskørsel

Da interviewundersøgelsen kun omfatter 72 personer og udelukkende er udført i Nord- og Sydvestjylland, kan resultaterne ikke siges at være repræsentative for personer sigtet for spirituskørsel i Danmark. Men når resultaterne ikke kan siges at være dækkende for alle sigtede for spirituskørsel, der optræder i statistikken – hvorfor så anvende interview i forskningsøjemed?

Det primære sigte med det forskningsmæssige interview er ikke at tilvejebringe repræsentativ viden i konkurrence med de kvantitative forskningsmetoder. Derimod er interviewmetoden et stærkt værktøj, når den eksempelvis bruges som supplement til disse metoder – til at forklare holdninger, motiver og mulige årsagssammenhænge. Interviewets forskningsmæssige sigte bliver en yderligere kvalificering af allerede kendte fænomener – men også indhentning af ny viden om fænomener, hvis repræsentativitet efterfølgende kan undersøges kvantitativt.

I forbindelse med Danmarks TransportForsknings undersøgelse om spiritusbilister gav interviewundersøgelsen adgang til viden, der ikke er tilgængelig fra de andre anvendte kilder, såsom uheldsdata og kriminalregistret.

Indgriben fra andre

Som et eksempel på viden, man i undersøgelsen kun har fra interviewene, kan nævnes emnet: forsøg på indgriben fra andre overfor spirituskørslen. I interviewet blev der spurgt, om andre havde forsøgt at forhindre den interviewede i at køre. Dette var forekommet i to tilfælde. De interviewede blev ligeledes spurgt, om de havde indtaget alkohol alene eller sammen med andre. Her svarede ni af de interviewede, at de før kørslen havde indtaget alkohol alene. 57 personer havde indtaget alkohol i selskab med andre, mens seks personer både havde indtaget alkohol alene og sammen med andre. Man kan således konkludere, at 57 personer kunne være forsøgt standset, idet de som nævnt udelukkende havde indtaget alkohol i selskab med andre, men at kun to personer rent faktisk var forsøgt standset. Ser man på alkometerpromillen for de personer, der oplyste at have indtaget alkohol sammen med andre, havde 42 en promille over 0,8 og 17 af disse en promille over 1,2.

Dette resultat tyder på, at man vil kunne nedsætte omfanget af spirituskørsel, hvis man kan få omgivelserne til at være mere opmærksomme på problemet og gribe ind før kørslen. Det skal dog nævnes, at eftersom der kun er foretaget interview med personer sigtet for spirituskørsel – dvs. de tilfælde hvor der enten ikke har været forsøg på intervention fra omgivelsernes side eller hvor dette forsøg er mislykket – kan undersøgelsen selvfølgelig ikke sige noget om, hvor mange tilfælde af spirituskørsel, der er blevet forhindret ved andres indgriben inden kørslen.

Alkohol på arbejdspladsen

Desuden viste interviewundersøgelsen, at 19 af de 72 interviewede havde indtaget alkohol på deres arbejdsplads. Denne information – der ikke kunne tilvejebringes fra undersøgelsens andre datakilder – bruges efterfølgende af politiet til at målrette deres kontrolindsats på spiritusområdet (Rendsvig, 2007b). I det hele taget blev meget få – kun otte ud af de 72 interviewede – standset i forbindelse med en aktivitet, der hyppigt involverer indtagelse af alkohol. Dette drejede sig om to bilister, der var på vej i byen og én, der var på vej hjem fra værtshus. Herudover var fire bilister og én knallertfører på vej hjem fra besøg hos venner eller familie. De resterende 64 interviewede var således blev standset i forbindelse med aktiviteter, man ikke typisk ville forbinde med alkoholindtag – såsom fritidsbeskæftigelse eller ærinder. Desuden var en del altså på vej hjem fra arbejde, mens enkelte blev standset på vej til arbejde eller på et ærinde, mens de var på arbejde.

Fordelingen af de nævnte aktiviteter kan dog meget vel afspejle tidspunktet for interviewet og dermed tidspunktet for politiets razzia. Disse razziaer lå primært i eftermiddags- og

aftentimerne, hvorfor man må forvente, at resultatet ville have set anderledes ud, hvis razziaerne i stedet havde ligget i nattetimerne.

Begrundelser for at have kørt

De interviewede blev også spurgt om deres begrundelse for at have valgt at køre. Ser man på bilisternes svar på dette spørgsmål, svarede 11, at de ikke havde ment, der ville være noget problem med at køre, mens to vidste, de havde fået for meget, men mente de kunne køre alligevel. Endelig indrømmede én, at han havde taget chancen. Man kan således sige, at en del af bilisterne på forhånd havde overvejet problemstillingen omkring alkohol.

Inden for den gruppe, der havde overvejet alkoholproblematikken, kan man se to undergrupper: fire personer, der har baseret deres vurdering på den mængde alkohol, de har indtaget eller den forbrænding, de mener, har fundet sted, og seks personer, der har baseret deres vurdering på deres oplevede alkoholpåvirkning eller deres oplevede evne til at køre. Den første gruppe kan siges at have benyttet sig af en mere objektivt baseret vurdering, der måske kan siges at have en mere indlysende sammenhæng med den lovmæssigt fastsatte promillegrænse end den subjektivt baserede vurdering, den anden undergruppe benyttede sig af. Her kunne det se ud til, at bedre oplysning om alkoholpåvirkning og –nedbrydning kunne have hjulpet disse personer til at undgå spirituskørsel.

En stor del af begrundelserne for at have valgt at køre behandlede dog ikke alkoholproblematikken. Eksempelvis forklarede otte personer kørslen med, at det var nemt og hurtigt eller med, at de skulle langt. Den hyppigst forekommende forklaring var dog selve formålet med kørslen: man havde valgt at køre, fordi man skulle hjem, besøge nogen eller havde et ærinde – 14 bilister kom med en sådan begrundelse.

Ser man på besvarelsene fra knallertførerne går dette billede igen. Tre knallertførere forklarede kørslen med, at de skulle hjem og tre med, at de skulle have knallerten med. Kun to berørte alkoholproblemstillingen: én mente ikke, at han havde fået så meget at drikke, og én mente, at man altid var i stand til at køre knallert.

Alternativer til kørsel

De interviewede blev ligeledes spurgt, om de havde haft nogen alternativer til at køre. Ti personer (alle bilister) vidste ikke, hvad de ellers skulle have gjort, mens de resterende 58 personer, der havde besvaret spørgsmål alle kunne komme med alternativer til kørslen – selvom enkelte af disse bud ikke forekom seriøst ment, men mere som et skjult argument for valget af at køre. Disse måske mindre seriøse alternativer var fire timer i bus, en meget dyr taxa, en otte kilometers gåtur samt at være blevet på arbejdet i 12 timer for at kunne blive kørt af en kollega.

Af knallertførerne svarede syv, at de kunne være gået eller cyklet. Fire nævnte muligheden for at have taget en taxa, to nævnte offentlig transport, og én kunne have trukket knallerten.

Af bilisterne nævnte 12, at de kunne have fået en anden til at køre for sig, 11 nævnte taxa og seks offentlig transport. Syv svarede, at de kunne være blevet, hvor de var (hvilket primært var hjemme), og fire kunne have undladt eller udskudt deres ærinde. Endelig kunne 12 være gået og én cyklet.

Som det fremgår, havde de fleste et alternativ til kørslen. Man skal dog i denne forbindelse være opmærksom på, at der er forskel på at kunne finde et alternativ, når man direkte bliver spurgt om dette og på bevidst at have overvejet denne mulighed inden kørslen.

3 Interviewenes validitet

Spirituskørsel er et følsomt emne at foretage interview om. Dette skyldes, at der er tale om en adfærd, samfundet generelt tager afstand fra, hvilket i forbindelse med interview i forskningsøjemed kan give anledning til tvivl om interviewudsagnenes sandhedsværdi. På grund af samfundets holdninger til spirituskørsel kan personer sigtet for spirituskørsel ønske at tegne et pænere billede af sig selv, end de faktiske forhold egentlig tillader – for at fremstå som værende mindre i konflikt med de samfundsmæssige normer.

Denne problemstilling er forsøgt håndteret ved ikke at spørge til, hvor mange genstande vedkommende havde indtaget før kørslen den dag, de blev standset (Rendsvig, 2007a). Et sådant spørgsmål blev vurderet at være for direkte i forhold til alkoholproblematikken, og der var derfor tvivl om, hvorvidt der overhovedet ville kunne opnås ærlige svar på dette.

Af samme årsag blev det valgt ikke at spørge til, hvor meget alkohol de interviewede normalt indtager. I stedet blev der spurgt om, hvor hyppigt de normalt indtager alkohol. Formålet med dette spørgsmål var således at få en idé om forbruget uden at spørge direkte til dette.

Resultaterne fra spørgsmålet om, hvor hyppigt der indtages alkohol til daglig, tyder dog på, at svarene her har været rimeligt sandfærdige.

Tabel 3. Hyppighed af alkoholindtag

Drikker alkohol	Type af køretøj		
	Bil	Knallert	I alt
Hver dag	20	7	27
Flere gange ugentligt	18	4	22
Ugentligt	12	0	12
Månedligt	5	3	8
Sjældnere	1	0	1
Uoplyst	1	1	2
I alt	57	15	72

Som det ses af tabel 3, oplyste 22 af de interviewede, at de indtog alkohol flere gange ugentligt, mens 27 indtog alkohol hver dag. Set i forhold til type af køretøj vil det sige, at ca. hver tredje bilist og hver anden knallertfører indtog alkohol dagligt.

I sig selv siger disse tal ikke meget, men sammenholdt med tal for hyppigheden af alkoholindtag i almenbefolkningen i Danmark tegner der sig et billede af en gruppe, hvor flere end i den generelle befolkning har et hyppigt forbrug af alkohol. Således viser tal fra Sartre 3-undersøgelsen i 2004, at hver tiende dansker indtager alkohol ”de fleste dage” eller 5-6 dage om ugen (SARTRE 3 Consortium, 2004). Sundheds- og sygelighedsundersøgelsen 2005 viste, at 16,7 % (dvs. knap to ud af ti) af danskerne indtog alkohol 5-7 dage om ugen (Statens Institut for Folkesundhed, 2006). Disse tal skal som nævnt ses i forhold til, at ca. hver tredje bilist og hver anden knallertfører indtog alkohol hver dag.

De interviewede blev også spurgt om deres historie i forbindelse med spirituskørsel. Dette blev der spurgt til på to forskellige måder: der blev for det første spurgt til, om de troede, at de havde kørt spirituskørsel før og for det andet, om de tidligere var blevet straffet for spirituskørsel.

På spørgsmålet om, hvorvidt de tidligere var blevet straffet for spirituskørsel, svarede 30 personer, at de tidligere var straffet for spirituskørsel. Af disse 30 var ni knallertførere og 21 bilister.

På spørgsmålet om, hvorvidt de troede, at de tidligere havde kørt spirituskørsel (altså også uden at være blevet straffet for det), svarede 50 personer, at det mente de, de havde. Set i forhold til type af køretøj vurderede 37 bilister og 13 knallertførere, at de tidligere havde kørt spirituskørsel.

Både på grund af interviewpersonernes anonymitet og på grund af, at de fleste af svarene i sagens natur ikke vil optræde i nogen form for registerdata, er det ikke muligt at verificere interviewpersonernes svar på spørgsmålene. Men baseret på svarene på de ovennævnte spørgsmål – der i synlig grad adskiller sig fra, hvad man kan kalde den samfundsmæssige norm – synes det rimeligt at antage, at der har været en høj grad af ærlighed hos interviewpersonerne, når de besvarede forskerens spørgsmål.

Selvom man ikke kan vide – og det forekommer noget usandsynligt – om alle interviewede har været 100 % sandfærdige i deres svar, må man ud fra antagelsen om, at der kunne være et motiv til at ville sætte sig selv i et mere samfundsmæssigt acceptabelt lys, kunne gå ud fra, at realiteten ikke ser bedre ud end det billede, de interviewede giver. Det vil sige, at man i hvert fald kan se resultaterne af denne undersøgelse som et mindstemål for problemernes omfang.

4 Formulering af forskningsspørgsmål

Det er dog vigtigt at huske, at interviewmetoden har sin begrænsning. Dens sigte er ikke at konkurrere med den kvantitative forskningsmetode, men at supplere denne ved at give indblik i motivation, holdninger mv. hos de mennesker, der indgår i statistikkerne. Denne viden om menneskene bag statistikken er eksempelvis nødvendig, hvis man ikke bare vil vide, hvor man skal sættes ind, men også få en idé om hvordan.

Ved anvendelse af interview gælder det dog ligesom ved spørgeskemaundersøgelser, at resultaterne ikke bliver bedre end de spørgsmål, man stiller. Som eksempel på dette kan nævnes et spørgsmål fra interviewundersøgelsen med personer sigtet for spirituskørsel.

I undersøgelsen blev de interviewede spurgt:

”Tror du, du vil køre igen, når du har drukket?”

Intentionen med dette spørgsmål var at klarlægge om, det at være blevet sigtet for spirituskørsel ville forhindre spirituskørsel i fremtiden – baseret på personens vurdering lige efter sigtelsen.

Problemet med formuleringen af spørgsmålet er, at det ikke præciseres, hvad der menes med ”når du har drukket”. Denne problemstilling blev åbenbar, da de interviewede svarede på spørgsmålet. 46 personer svarede, at de ikke ville køre, når de havde drukket. 12 personer svarede ja på spørgsmålet – og seks personer svarede ja, efter et par genstande. Vil disse svar så sige, at de 12, der svarede ja, vil køre ligegyldigt, hvor meget de har drukket? Og mente de sidste seks personer, der svarede nej, at de ikke ville køre, hvis de mente, at deres promise var over den lovlige grænse – eller mente de, at de slet ikke ville køre, hvis de havde indtaget alkohol?

Da ovennævnte spørgsmål kræver, at den interviewede selv tillægger formuleringen ”når du har drukket” en betydning, bliver det således umuligt at afgøre, hvad de enkelte egentlig har svaret på – og således kan der ikke konkluderes meget om eventuel fremtidig adfærd på baggrund af svarene på dette spørgsmål.

Også et andet spørgsmål viste sig at give problemer, nemlig spørgsmålet der lød:

”Tænkte du på, om du ville kunne køre sikkert?”

Dette svarede 40 af de interviewede ja til – men flere af dem med den umiddelbare tilføjelse, at ”det kunne jeg helt sikkert”. De mange tilfælde af denne type tilføjelse rejser tvivl om, hvorvidt der egentlig blev svaret på spørgsmålet i sin fulde udstrækning, eller om der i virkeligheden blev svaret på et nærliggende spørgsmål med afsæt i den sidste del af det stillede spørgsmål: ”Kunne du køre sikkert?”

Således kan et ja til dette spørgsmål – afhængigt af hvilket spørgsmål den interviewede i realiteten besvarede – enten betyde, at personen mente at have været i stand til at køre sikkert

(hvad enten dette var baseret på forudgående overvejelse eller set i bakspejlet), eller at personen havde overvejet dette spørgsmål inden kørslen.

Det foregående spørgsmål i interviewet havde været:

”Tænkte du på, om du havde drukket for meget i forhold til promillegrænsen?”

Det vil sige et spørgsmål, der var bygget op på samme måde som spørgsmålet om at kunne køre sikkert. Der var dog ingen problemer ved besvarelsen af spørgsmålet om promillegrænsen. Årsagen til denne forskel mellem de to spørgsmål kan tænkes at være knyttet til det mere moralske indhold, der fornemmes i spørgsmålet om at kunne køre sikkert. Det kunne se ud til, at mange ved dette spørgsmål har haft behov for at understrege, at selvom de kørte med en for høj promille, kunne de godt køre sikkert – underforstået: de har ikke bragt andre i fare ved deres adfærd. Det virker således som om, at dette mellem menneskelige aspekt rammer dybt hos de interviewede – og understreger således én af udfordringerne ved at udføre interview omkring følsomme emner, såsom spirituskørsel.

Opdagelsen af denne problematik medførte, at svarene på spørgsmålet godt nok blev fremlagt i rapporten om undersøgelsen, men fremlagt i sammenhæng med en beskrivelse af problemet med besvarelsen af spørgsmålet.

Som eksemplerne illustrerer, er det særdeles vigtigt både ved formuleringen af interviewspørgsmålene, ved gennemførelsen af interviewene og ved analysen af disse at være opmærksom på sådanne mislyde i besvarelsene, så man ikke drager konklusioner, der ikke er dækning for i datamaterialet.

Afrunding

Interview som forskningsmæssig metode er et værdifuldt værktøj, når man ønsker indsigt i personlige vurderinger samt beskrivelser af individuelle forhold, der ikke findes oplysninger om i eksempelvis kriminalregistret. Interviewundersøgelsen med personer sigtet for spirituskørsel har dermed tilvejebragt information om blandt andet de interviewedes begrundelser for at have valgt at køre og hvilke alternativer til kørslen, de havde – oplysninger der kan være værdifulde, når man vil planlægge præventive tiltag overfor spirituskørsel.

Det er selvfølgelig altid vigtigt nøje at overveje, hvad man vil undersøge og hvilken type resultater, man ønsker, før man lægger sig fast på en metode. Således kan interview ikke umiddelbart bruges til at klarlægge udbredelsen af et bestemt fænomen inden for en større befolkningsgruppe. Interviewmetodens styrke er muligheden for at kvalificere eksisterende kvantitativ forskning ved at få bud på subjektive sammenhænge fra involverede personer. Desuden kan man gennem interviewmetoden opdage nye temaer, hvis udbredelse senere vil kunne undersøges gennem spørgeskemaundersøgelser.

Referencer

Bernhoft, Inger Marie, Tove Hels, Tanja Legind Rendsvig & Ivanka Orozova-Bekkevold: "Karakteristik af spiritusbilisten", Rapport 1, 2007. Danmarks TransportForskning.

Rendsvig, Tanja Legind: "Alkohol på arbejdspladsen – og i trafikken" i Nyhedsbrevet Trafiksikkerhedsforskning, nr. 1, juni 2007. Danmarks TransportForskning/ Rådet for Større Færdselssikkerhed. <http://nyhedsbrev.dtf.dk/> [Rendsvig 2007a].

Rendsvig, Tanja Legind: "Rigspolitiet bruger resultaterne fra trafiksikkerhedsforskningen" i Nyhedsbrevet Trafiksikkerhedsforskning, nr. 1, juni 2007. Danmarks TransportForskning/ Rådet for Større Færdselssikkerhed. <http://nyhedsbrev.dtf.dk/> [Rendsvig 2007b].

SARTRE 3 Consortium: "Making our drivers and roads safer – Selected results from a European survey". EC, SARTRE 3 project. INRETS, 2004.

Statens Institut for Folkesundhed: "Sundheds- og sygelighedsundersøgelsen 2005. Interviewskema med svarfordeling". Statens Institut for Folkesundhed, 2006.