

**Subjektiv risk i trafiken – skillnad mellan kvinnor
och män**

(HS-IDA-EA-01-510)

Jenny Linderang (a98jenli@student.his.se)

*Institutionen för datavetenskap
Högskolan i Skövde, Box 408
S-54128 Skövde, SWEDEN*

Examensarbete på det kognitionsvetenskapliga programmet under
vårterminen 2001.

Handledare: Martin G. Erikson

Subjektiv risk i trafiken – skillnad mellan kvinnor och män

Examensrapport inlämnad av Jenny Linderang till Högskolan i Skövde, för Kandidatexamen (B.Sc.) vid Institutionen för Datavetenskap.

2001-06-07

Härmed intygas att allt material i denna rapport, vilket inte är mitt eget, har blivit tydligt identifierat och att inget material är inkluderat som tidigare använts för erhållande av annan examen.

Signerat: _____

Subjektiv risk i trafiken – skillnad mellan kvinnor och män

Jenny Linderang (a98jenli@student.his.se)

Sammanfattning

Vi gör dagligen bedömningar av risker i situationer av alla de slag. Trafiken är en av de situationer där riskbedömningar är särskilt viktiga och hur korrekt bedömningen blir beror på hur vi upplever riskerna, vilket i hög grad varierar från person till person. Hypotesen i detta examensarbete är: *Kvinnliga bilister upplever större subjektiv risk i trafiken än manliga bilister*. Undersökningen av hypotesens giltighet utfördes med hjälp av intervjuer av 20 män och kvinnor. Frågorna syftade till att ta reda på deltagarnas subjektiva upplevelser av trafikrisker. Resultaten pekade på att det finns en tendens till skillnad i hur de båda könen upplever risker i trafiken. Kunskap om hur kvinnor och män upplever risker i trafiken är användbara för att göra olika trafiksituationer säkrare och därmed minska antalet olyckor. Ännu ett steg i denna strävan är att undersöka hur stressfaktorer påverkar riskuppfattningen i en trafiksituation.

Nyckelord: Riskbedömning, könsskillnader, trafik, risk homeostasis theory, social learning theory

Innehållsförteckning

1	Introduktion	1
2	Bakgrund	2
2.1	Riskbedömning	2
2.1.1	Subjektiv respektive objektiv riskbedömning	2
2.1.2	Teorier om risk	3
2.1.3	Studie av självrapporterat riskbeteende i trafiken	6
2.2	Könsskillnader	6
2.2.1	Biologiska kognitiva skillnader	7
2.2.2	Psykosociala faktorer vid kognitiva skillnader	8
3	Problemprecisering	11
3.1	Teoribildning	11
3.2	Grund för hypotestagande	11
3.3	Hypotes	14
4	Metod och genomförande	15
4.1	Möjlig metod	15
4.2	Vald metod	16
4.2.1	Försöksdeltagare	16
4.2.2	Upplägning och material	17
4.3	Genomförande	19
5	Resultat	21
6	Diskussion	25
6.1	Resultat med avseende på närstående personer	27
6.2	Metod	27
6.2.1	Metodproblem	27
6.2.2	Bortfall	28
6.3	Framtida arbete	28
	Referenser	30

Bilagor

Bilaga 1: Intervjufrågor och kategorier

Bilaga 2: Intervjuinstruktioner

1 Introduktion

Föreliggande studie handlar om skillnader mellan män och kvinnor vad gäller subjektiv riskbedömning i trafiken.

Om man studerar vår omvärld ur ett riskperspektiv upptäcker man att stora delar av den är uppbyggd runt just risker (Adams, 1995). Miljontals människor världen över har som yrke att mildra effekter av inträffade risker. Ambulansförare, personer som tillverkar branddörrar, personer som inspekterar lekplatser, alla har de som uppgift att se till att den enskilda individen utsätts för så liten skaderisk som möjligt.

Överallt i vår vardag stöter vi på risker av många olika slag. I princip kan man säga att alla situationer och allt vårt beteende innebär någon form av risk. Det kan röra sig om fysiska risker (skära sig med kökskniven), sociala risker (göra sig ovän med någon), ekonomiska risker (förlora pengar på fondköp) eller materiella risker (tappa ett glas i golvet). Inte så sällan föreligger flera av dessa risktyper i en och samma situation eller vid ett och samma beteende.

Ofta är de risker vi ställs inför så små att vi inte direkt uppfattar eller tänker på dem som risker. Till exempel när vi går in i ett rum så tänker vi inte på att det finns en risk att slå stortån i tröskeln, trots att vi säkert har gjort detta många gånger tidigare. Denna händelse är helt enkelt för liten och obetydlig för att vi ska uppfatta den som en risk. Men det finns även situationer där betydligt allvarigare risker föreligger och där vi på ett helt annat sätt är medvetna om riskernas existens. En sådan situation är trafiken. Som förare i trafiken gör vi kontinuerligt bedömningar av de risker som vi upplever. De riskbedömningar vi gör är starkt sammankopplade med hur vi agerar, till exempel om vi upplever att det föreligger stor risk för halka anpassar vi förhoppningsvis vår hastighet efter detta genom att köra saktare.

Bedömning av risker är i högsta grad individuell. Hur vi bedömer risker varierar från person till person och beror på hur vi uppfattar vår omgivning och händelser i denna.

2 Bakgrund

2.1 Riskbedömning

2.1.1 Subjektiv respektive objektiv riskbedömning

I detta arbete används en allmän definition av begreppet risk. Risk beskrivs här som en slags kombination av sannolikheten att något oönskat ska inträffa och en värdering av konsekvensen av denna händelse (Heino, 1996). Vid beräkning av en risk tas båda dessa faktorer under beaktande, men det går inte alltid att sätta siffror på dem. Till exempel använder vi oss sällan av siffror och formler när vi gör egna beräkningar av risk i vårt vardagliga liv, utan vi använder vår upplevelse av den aktuella situationen och gör en riskbedömning utifrån den. Detta kallas *subjektiv riskbedömning*. Den subjektiva uppfattningen av föreliggande risk varierar från person till person och beror på hur vi värderar händelser och saker. Betyder till exempel en viss person mycket för oss så värderar vi en händelse där hon/han är inblandad högre än vad som är fallet om denna person inte är inblandad (Enander & Jakobsen, 1996). Det är alltså den subjektiva uppfattningen av risk som avgör hur vi reagerar på eller beter oss i en viss situation. Till exempel om vi behöver ta oss från en plats till en annan mitt under rusningstrafik så kanske vi väljer att promenera istället för att ta bilen eller, om vi beslutar oss för att trots den täta trafiken ta bilen, kör vi troligen relativt sakta och försiktigt.

Människan har svårt att göra korrekta, subjektiva bedömningar av sannolikheten för att en viss händelse ska inträffa (Tversky & Kahneman, 1982). Till vår hjälp använder vi oss av så kallade *heuristiker*, som kan beskrivas som en slags tumregler som hjälper oss att förenkla den annars komplexa processen sannolikhetsbedömning. Till exempel om en tågolycka helt nyligen inträffat och fått stor uppmärksamhet i media, tenderar vi att uppleva risken att åka tåg som större än om denna olycka ägt rum för ett år sedan. Det vill säga minnet av en nyligen inträffad händelse är mer tillgängligt och upplevs därför som "levande" och påverkar på så vis vår upplevelse av den situation vi befinner oss i (Slovic, Fischhoff, & Tversky, 1982).

Människor tenderar generellt att missbedöma risken för att en oönskad händelse ska inträffa på så vis att vi överskattar sannolikheten för att stora, sällsynt förekommande olyckor som flygkrascher inträffar (Slovic, et al., 1982; Östberg, 1993). I själva verket är mindre allvarliga olyckor, som olyckor i hemmet mer vanligt förekommande. Anledningen till denna felbedömning kan vara att en allvarlig olycka är mer dramatisk och konsekvenserna är större (fler döda och skadade) än vad som är fallet vid en mindre olycka.

Det objektiva måttet på en risk är sällan eller aldrig det samma som det subjektiva. Den *objektiva risken* för en viss händelse tar ingen hänsyn till människors värderingar av olika händelser utan "behandlar allt och alla lika". Den objektiva risken är det faktiska måttet på en risk och kan ofta beräknas mer eller mindre exakt.

2.1.2 Teorier om risk

Bilförare bedömer risker i trafiken allt eftersom trafiksituationen ändras och det finns några olika teorier om hur människan hanterar risker med avseende på dessa trafiksituationer. I detta arbete presenteras två av dessa teorier, *zero risk model* och *risk homeostasis theory*.

2.1.2.1 Zero risk model

Zero risk model är en modell över bilisters förarbeteende och beslutsfattande (Näätänen & Summala, 1976; även Näätänen & Summala, 1974 i Heino 1996). I denna modell antas det hos föraren finnas en slags "subjektiv riskmonitor" som aktiveras och genererar olika höga trösklar av subjektivt upplevd risk, beroende på den aktuella eller förväntade trafiksituationen.

Så länge som denna risktröskel inte överskrids upplever inte föraren förekomsten av någon risk och fortsätter därför att köra som vanligt. Det är först när förarens risktröskel överskrids som hon/han vidtar åtgärder för att sänka den upplevda risken. Så länge inget speciellt inträffar i förarens omgivning uppfattas alltså den aktuella risknivån som noll.

För att avgöra huruvida det föreligger en risk i en viss situation måste själva risken framstå som verklig och/eller tänkbar för föraren (Teigen & Brun, 1997). Vid bedömning av hur pass verklig eller tänkbar en händelse i en viss situation är, använder man sig ofta av heuristiker (se kapitel 2.1.2.4). I avseende på zero risk model inverkar dessa heuristiker på den nivå av upplevd risk som ska uppnås för att föraren ska vidta några åtgärder. Exempelvis så kan ett färskt minne av en nyligen inträffad olycka på den väg på vilken man kör göra att man drar slutsatsen att det är riskfyllt att köra där och därför blir tröskeln för den subjektiva risknivån lägre än vad som annars skulle varit fallet. Anledningen till att föraren drar denna slutsats, kan vara att olyckan upplevs som verklig eller tänkbar eftersom minnet av den är mycket levande och påverkar en på så vis att man upplever risken i den aktuella situationen som större än vad man skulle gjort om olyckan inträffat för länge sedan.

2.1.2.2 Risk Homeostasis Theory

Risk homeostasis theory är en teori om människans beteende i risksituationer (Wilde, 1994). Termen "homeostasis" härstammar från grekiskan och kan översättas med "jämvikt". Risk homeostasis theory bör ses som en dynamisk och reglerande process som balanserar risken kring en ideallnivå. Teorin går ut på att människor i en aktivitet accepterar en viss nivå av subjektivt uppfattad risk för något som är viktigt för dem, exempelvis ens hälsa eller en närstående person. Denna nivå av subjektiv risk får dock inte överstiga fördelen eller vinsten man hoppas uppnå genom att utsätta sig för aktiviteten i fråga. Det vill säga det måste råda en balans mellan de vinster och de negativa följder som ett risktagande kan medföra. Vi kan ta ett exempel. En person är sen till jobbet och för att hinna i tid behöver han överskrida rådande hastighetsgräns. Fördelen som kan uppnås med att köra för fort är i detta fall att komma i tid till jobbet, medan nackdelen till exempel kan vara att råka ut för en olycka. Om han upplever att fördelarna med att köra för fort, det vill säga att komma i tid till

jobbet, är större än den subjektiva risken för att råka ut för en olycka så kommer han troligen att överskrida hastighetsgränsen. Personen jämför sedan kontinuerligt den upplevda risken med den risk han är beredd att utsätta sig för (idealrisken). Om den upplevda risken är högre än vad som accepteras så blir personen mer försiktig i sitt agerande (kör saktare) medan han uppvisar ett mer riskfyllt beteende (kör fortare) om den upplevda risken istället är lägre än accepterat.

Jämförelsen mellan idealrisk och subjektiv risk sker ibland på en medveten nivå hos individen, men oftast är det dock en automatisk process. Detsamma gäller för ledtrådar i en viss situation i form av minnen (se kapitel 2.1.2.4). Att en aktivitet utförs som en automatisk process innebär att personen i fråga är relativt omedveten om den och att den utförs snabbt och parallellt utan att göra anspråk på särskilt mycket mental kapacitet (Martens, 2000; Styles, 1997). En sådan process appliceras oftast på aktiviteter som personen är välbekant med och har utfört många gånger. Jämförelsen kan även utföras som en medveten process som går långsammare och tar mer mental kapacitet i anspråk (Martens, 2000; Styles, 1997). En sådan process startas dock oftast när personen utför aktiviteter som hon/han är ovan vid eller när aktiviteterna medför viktiga val. En aktivitet som till en början utförs som en medveten process på grund av ovana kan med hjälp av övning övergå till att utföras automatiskt. Ett exempel på en sådan aktivitet är att växla när man kör bil.

En källa till missförstånd vad gäller tolkning av risk homeostasis theory är att begreppet "homeostasis" misstolkas. Det är lätt att tro att idealrisken ligger på en fixerad nivå eller består av ett fixerat värde (Evans, 1985 och 1986a i Heino, 1996). Dock är det, som tidigare nämnts, så att risk homeostasis är en reglerande process och inte ett fastställt tillstånd i sig (Wilde, 1994) vilket leder till att nivån för idealrisken hela tiden varierar.

2.1.2.3 Kritik mot risk homeostasis theory

Det finns flera argument mot risk homeostasis theory. Ett av dessa argument är att föraren skulle vara kapabel att upptäcka skillnader som uppstår i den förekommande risken (McKenna, 1985). Till exempel så kan temperaturen på vägen sjunka och orsaka halka, något som inte alltid är lätt för föraren att uppmärksamma då detta oftast inte innebär att det blir kyligare i bilen. Om föraren inte upptäcker dessa förändringar har hon/han inte möjlighet att påverka situationen genom att till exempel sänka hastigheten för att på så vis återigen sänka risken till ideallivån. Det vill säga föraren är inte medveten om att det över huvud taget skett en förändring i den risk hon/han utsätter sig för, vilket innebär att det inte heller är möjligt att reglera sitt beteende efter denna förändring. Då risk homeostasis theory endast behandlar subjektiv riskuppfattning, det vill säga den risk som föraren personligen upplever, anser jag dock inte att denna kritik är giltig. Anledningen till detta är att kritiken avser den risk som faktiskt föreligger, det vill säga den objektiva risken.

Ett annat argument som riktats som kritik mot risk homeostasis theory är att de trade-offs som görs mellan för- och nackdelar när man utsätts för en risk, förutsätter att människor kan kontrollera de sannolikheter som föreligger för relativt ovanliga händelser som exempelvis olyckor (McKenna, 1985). Wilde (1982b i Heino, 1996) bemöter denna kritik med att påpeka att risk homeostasis

theory inte syftar till att folk alltid har full kunskap om sannolikheter för olika utfall. Han menar att nivån för idealrisken konstrueras intuitivt hos personen och inte med hjälp av explicita kalkyler av sannolikheter för olika utfall.

2.1.2.4 Heuristiker och minne

Heuristiker (se kapitel 2.1.1 och 2.1.2.1) pratar man oftast om i samband med aktiv problemlösning; alltså när man genom resonerande försöker lösa ett problem och där det även förekommer kognitiv ansträngning. I detta sammanhang används begreppet heuristiker vid bedömningar av risker i trafiken, och syftet med dem är att underlätta för föraren att göra en bedömning av hur pass verklig/trolig en risk är i en viss situation. Hon/han använder inte exakta siffror och beräkningar för att kalkylera över hur stor en risk är i en viss situation, utan gör en subjektiv beräkning baserad på sina egna erfarenheter, känslor och uppfattningar och förväntningar av den aktuella situationen. Då denna subjektiva beräkning sällan eller aldrig blir helt korrekt anses denna upplevda nivå av risk som hon/han kommer fram till, vara ett resultat av att en heuristik använts. Eftersom heuristiker alltså används som en slags tumregel vid aktiv problemlösning kan de vara en förklaring till att en del riskbedömningar görs medvetet och därmed innebär kognitiv ansträngning.

En annan tänkbar anledning till att man kommer att uppfatta en risk i en situation som verklig och/eller tänkbar är att det kan finnas något i omgivningen som fungerar som en ledtråd för ett minne av något obehagligt eller otrevligt som har hänt, exempelvis en olycka. Sådana ledtrådar uppfattas sällan på ett medvetet plan utan uppfattas oftast automatiskt av personen, det vill säga utan att kräva någon kognitiv kraft. Till exempel så kan regn fungera som en ledtråd för minnet av en otäck vattenplaning som man fick för två månader sedan. Då påminner den aktuella situationen om den situation som man befann sig i när detta obehagliga hände, och därför upplever man automatiskt att det föreligger en stor risk för samma händelse. Denna typ av minne kallas *episodiskt minne* och det gemensamma för sådana är att de har en personlig referens. De är sammankopplade med vissa händelser man har varit med om och som är associerade med en viss tid och plats (Baddeley, 1999). En annan typ av minne som kan fungera som ledtråd till att uppfatta en risk är *semantiskt minne*. Detta minne är, i motsats till episodiskt minne, av mer opersonlig typ och refererar till vår kunskap om världen, till exempel vad Norges huvudstad heter eller vad ett visst ord betyder. För att återknyta till samma exempel som ovan så kan regn fungera som ledtråd för ens kunskap om vad vattenplaning är och hur det uppstår. Denna kunskap gör i sin tur att man blir medveten om att den aktuella situationen är riskfylld.

En rimlig reflektion vad gäller skillnader i riskbeteende mellan episodiska och semantiska minnen av farliga händelser, kan vara att episodiska minnen är starkare sammanknutna med känslor än vad semantiska minnen är. Man själv eller någon närstående person har varit med om dem, man minns den rädsla man upplevde i risksituationen och är därför mer motiverad att undvika att hamna i samma situation igen. Semantiska minnen däremot är inte självupplevda utan fakta man lärt sig och det kan därför vara svårt att agera på det sätt som dessa kunskaper om situationen förespråkar. Det är kanske lätt att tänka "det händer inte mig".

2.1.3 Studie av självrapporterat riskbeteende i trafiken

Det har gjorts vissa studier om upplevda (subjektiva) risker i trafiken. Shinar, Schechtman och Compton (2000) undersökte bland annat om det fanns något samband mellan till exempel kön och riskhantering i form av (självrapporterat) säkert förarbeteende, som användande av bilbälte, anpassning till rådande hastighet och att inte köra efter man har druckit alkohol. Studien gick till så att en stor mängd försökspersoner fick svara på en mängd demografiska respektive säkerhetsrelaterade frågor och dessutom fick de svara på tre frågor angående sitt beteende vid körning. Dessa tre frågor löd:

1. Hur ofta använder du säkerhetsbälte när du sitter i framsätet i en bil – alltid, ibland, aldrig?
2. Hur ofta håller du hastigheten eller ligger under den – alltid, ibland, aldrig?
3. Om du någonsin dricker alkohol, hur ofta kör du bil efter det att du har druckit – alltid, ibland, aldrig? (De förare som uppgav att de aldrig dricker över huvud taget, räknades till de som aldrig kör efter de har druckit).

Studien visade att det fanns vissa samband mellan kön och riskfyllt beteende i trafiken. Vad gäller användande av säkerhetsbälte visade sig kvinnor vara mer "ordentliga" än männen. Det var även fler kvinnor än män som höll hastigheten och avhöll sig från att köra bil när de druckit alkohol

Hela studien grundas i förarnas självrapporterade beteende och författarna tror därför att det finns viss risk att det ovan presenterade resultatet inte stämmer helt överens med det verkliga beteendet hos bilister. Då försökspersonerna vet att det till exempel är lag på att hålla hastigheten, finns det en risk att de svarar att de kör laglydigt även om de inte gör det. Det är inte socialt accepterat att inte följa lagen och därför svarar de som de tror att det förväntas av dem.

2.2 Könsskillnader

På 1800-talet fokuserade forskning kring skillnader mellan könen på skillnader i kraniets storlek, och man ansåg att eftersom män hade större kranier än kvinnor var de även mer intelligenta (Caplan et al., 1997). Så småningom upptäckte man dock att kvinnor hade samma antal hjärnceller som män och att de hade samma kapacitet som män vid mätningar av en stor mängd olika förmågor. Idag har forskningen kommit så långt att man vet att det inte finns någon generell skillnad i intelligens mellan män och kvinnor. Att det däremot över huvud taget existerar olikheter mellan kvinnor och män råder det ingen tvekan om. Särskilt påtagliga är de fysiska skillnaderna, men vi skiljer oss även åt på mer sociala plan så som till exempel i sätt att kommunicera (Gray, 1992). En annan skillnad som diskuteras är hur män och kvinnor skiljer sig åt vad gäller de individuella kognitiva förmågorna och forskning pekar mot att det finns vissa skillnader. Det finns forskning som påvisar att män är bättre på att bilda sig mentala kartor över en omgivning, speciellt nya sådana (Gould, 1996 i

Geary, 1998; Poucet, 1993 i Geary, 1998) och även på att upptäcka små rörelser i det visuella fältet (Halpern, 2000). Kvinnor har istället bättre verbal förmåga (Geary, 1998) och bättre finmotorik (Halpern, 2000).

Forskning kring kognitiva skillnader mellan könen mottages inte väl av alla. En del menar att sådan forskning är sexistisk och leder till en negativ, schablonmässig syn på kvinnor (Hare-Mustin & Marecek, 1994) och därför borde det istället fokuseras mer på de kognitiva likheter som finns. Halpern (2000) replikerar detta med att likheterna endast kan uppenbaras genom noggranna studier av skillnaderna.

Vid presentation av möjliga teorier om huruvida och varför det existerar kognitiva könsskillnader inriktas denna rapport främst på spatial förmåga. Spatial förmåga innebär till exempel att kunna avgöra horisontella och vertikala förhållanden, att kunna föreställa sig ett objekt sedd ur en annan vinkel och att bedöma hastighet hos och reagera på rörliga objekt (Halpern, 2000). En anledning till fokusering på denna kognitiva förmåga är för att underlätta hänvisning till de studier som tidigare gjorts och de flesta av dessa har i huvudsak fokuserat på spatials och verbala förmågor. Dessutom är spatials förmågor relevanta i sammanhang av riskbedömning i trafiken på så vis att en bilförare bedömer hastigheter, vad som är rörelse och vad som inte är rörelse och därigenom även avgör vad som är risk och vad som inte är risk. Anledningen till att däremot inte verbala förmågor behandlas som relaterade till riskbedömning är att det enligt mig inte finns någon relevant koppling mellan dessa. I varje fall inte i en trafiksituation.

Då examensarbetet ämnar behandla skillnader mellan kvinnor och män gällande riskbedömning i trafiken är två olika förklaringsmodeller för könsskillnader gällande kognitiva förmågor aktuella: medfödda (biologiska) skillnader och inlärd (psykosociala) skillnader.

2.2.1 Biologiska kognitiva skillnader

Halpern (2000) redogör för tre olika biologiska system som kan vara orsak till skillnader i kognitiva förmågor mellan kvinnor och män. Dessa är: (1) kromosomer eller gener som bestämmande faktorer, (2) skillnader i könshormoner och (3) neuroanatomiska skillnader i struktur, organisation och funktion hos hjärnan.

Biologiska förklaringar av kognitiva könsskillnader kan vara av relevans då spatial förmåga kan vara betydelsefull för bedömning av risker i trafiken. Dock innebär denna förklaringsmodell att man utgår ifrån att denna förmåga är medfödd. Då jag inte funnit några studier med entydiga resultat som tyder på att så är fallet, presenterar jag här de biologiska förklaringarna av könsskillnader i spatial förmåga endast för fullständighets skull.

2.2.1.1 Sex-linked recessive gene theory

Carter (1972) har framarbetat en teori om orsaken till vissa kognitiva skillnader mellan män och kvinnor. Denna teori går bland annat ut på att den spatials förmågan är knuten till en recessiv gen i X-kromosomen hos människan. Det

har gjorts flera undersökningar i syfte att finna stöd för denna teori, men hittills har inga sådana resultat erhållits (Halpern, 2000).

2.2.1.2 Geschwind's theory of prenatal hormonal effects

Geschwind (1984) har drivit fram en teori om relationen mellan hormonnivå och kognition. Han menar att spatiala förmågor i de flesta fall borde vara mer utvecklade hos män än hos kvinnor eftersom den högra hjärnhalvan, som associeras med spatiala förmågor, är mer utvecklad än den vänstra hos män. Hos kvinnor är däremot båda hjärnhalvorna utvecklade i ungefär samma utsträckning. Anledningen till att mäns högra hjärnhalva är mer utvecklad än den vänstra menar Geschwind (1984) är att höga doser av det manliga könshormonet testosteron på fosterstadiet fördröjer tillväxten av neuroner i den vänstra hjärnhalvan hos fostret. Detta leder till att den högra hjärnhalvan hos foster med höga doser av testosteron (vanligen pojkfoster) blir mer utvecklad och får större kontroll än den vänstra.

Det förefaller inte finnas några resultat som bevisar denna teori, men däremot finns närliggande resultat. Studier har gjorts för att undersöka påståendet att utvecklingen av vänster hjärnhalva hos pojkfoster blir lidande till fördel för den högra och det har uppkommit flera bevis för att så är fallet (Geschwind, 1984).

2.2.1.3 Cognitive crowding hypothesis

Det finns inga stora anatomiska skillnader i mäns och kvinnors hjärnor (Halpern, 2000), men trots detta står det klart att det existerar vissa hjärnskillnader som är könsrelaterade.

Levy (1974) presenterar sin hypotes *cognitive crowding hypothesis*, som går ut på att när två eller fler kognitiva förmågor i huvudsak styrs av samma hjärnhalva, finns det inte tillräckligt med utrymme för dem båda att utvecklas maximalt.

Biologiska skillnader i utvecklingens hastighet och mönster mellan män och kvinnor gör att kvinnors verbala förmåga tenderar att vara distribuerad över båda hjärnhalvorna. Följden av detta blir att den spatiala förmågan "trängs ut" (crowded out) till fördel för den verbala förmågan. Enligt Levy (1976 i Halpern, 2000) kan detta innebära att kvinnor kan visa tendenser till nedsatt spatial förmåga.

Det har gjorts undersökningar om huruvida det finns någon skillnad mellan könen vad gäller hur olika kognitiva förmågor är strukturerade i hjärnan. Dessa har dock visat på olika resultat och anledningen till detta kan vara olikheter i uppgifterna som använts för att göra mätningarna (Jaeger et al., 1998 i Halpern, 2000).

2.2.2 Psykosociala faktorer vid kognitiva skillnader

Halpern (2000) redogör för ett flertal olika teorier och hypoteser kring hur psykosociala faktorer kan vara orsak till skillnader i kognitiva förmågor mellan kvinnor och män. Här kommer två av dessa att presenteras: *social learning*

theory och *bent twig hypothesis*. Upplägget av dessa följer det som Halpern (2000) gör i sin presentation.

Psykosociala förklaringar till könsskillnader är relevanta för bedömning av risker i trafiken med avseende på att människan, beroende på om det är en kvinna eller en man, "uppfostras" av samhället till att reagera och bete sig på ett visst sätt i olika risksituationer.

2.2.2.1 Social learning theory

Enligt social learning theory sker inläring av könsroller bland annat med hjälp av observation och imitering av andra personer av det egna könet i vår omgivning (Bandura & Walters, 1963). De imitationer som anses lämpliga av omgivningen uppmuntras och belönas, medan opassande imitationer bestraffas. Belöning kan innebära ett gillande leende, en nickning eller en klapp på axeln medan exempel på bestraffning kan vara en rynkning av ögonbrynen eller en missbelåten grymtning. Till exempel kan flickor bära kläder i nästan vilken färg som helst, medan pojkar inte uppmuntras att bära rosa. Barndomen är dock inte den enda perioden i livet i vilken sådan "uppfostran" av könstillhörighet sker, utan det är något som fortgår genom hela livet. Det är till exempel socialt accepterat att kvinnor bär högklackade skor, kjol och smink, men en sådan utstyrsel hos män väcker ofta negativ uppmärksamhet och anses av omgivningen vara en opassande imitation.

Social learning theory förespråkar alltså att belöning och bestraffning till viss del formar "rätt" könsbeteende. Dock behöver man inte personligen utsättas för belöning eller bestraffning för att lära sig vad som anses som lämpligt beteende, utan det räcker att observera denna belöning/bestrafning hos andra för att förstå vad det är som gäller (Bandura & Walters, 1963). Vad som är intressant här är att detta borde innebära att mycket av sådan inläring även kommer från influenser utanför hemmet, exempelvis från TV och från skolan. Även om föräldrarna inte behandlar barnen olika på grund av kön så har barnen alltså flera andra möjligheter att lära sig vad som anses vara lämpligt beteende för en pojke respektive flicka.

Studier av bland andra Stage och Karplus (1981 i Halpern, 2000) har visat att skillnader i bestraffning respektive belöning av beteende kan förklara de könsskillnader som finns vad gäller exempelvis spatial förmåga. Pojkar uppmuntras i större utsträckning än flickor att köra med leksaksbilar och bygga med klossar, vilket leder till att pojkar gärna ägnar sig åt sådana aktiviteter. Detta, tillsammans med att de observerar liknande beteende hos jämnåriga av samma kön, leder till att denna förmåga utvecklas i större omfattning hos pojkar än vad som är fallet hos flickor.

2.2.2.2 Bent twig hypothesis

Denna teori presenteras av Sherman (1967) och hon ville med den visa på de skillnader i vissa kognitiva förmågor (främst matematiska och verbala) som enligt henne förekommer mellan kvinnor och män (eller flickor och pojkar). Bent twig hypothesis refererar till ett gammalt talesätt: "As the twig is bent, so the tree shall grow" (Halpern, 2000) och utgår från att det redan från början

finns små skillnader mellan könen vad gäller kognitiva förmågor. Dessa små skillnader blir sedan större allteftersom omgivningen på olika sätt uppmuntrar och erbjuder olika möjligheter till utveckling. Ett annat sätt att förklara teorin är att säga att små biologiskt baserade skillnader i kognitiva förmågor förstoras genom könsrelaterade och särskiljande erfarenheter.

Sherman (1967) menar att pojkar generellt är mer fysiskt aktiva än flickor, vilket innebär att de i större utsträckning tenderar att rent fysiskt samspela med människor och föremål. Det vill säga de är mer rörliga när de bekantar sig med sin omvärld. Detta påstår Sherman kan ligga till grund för pojkars bättre utvecklade spatiala förmåga. Flickor däremot är mer verbala och sociala i sin interaktion med omvärlden, då de generellt talar tidigare än pojkar. Detta menar Sherman (1967) kan vara orsaken till att flickor istället utvecklar bättre verbal förmåga.

Det har gjorts ett antal studier för att visa att bent twig hypothesis är relevant som förklaringsmodell för könsrelaterade skillnader i kognitiva förmågor (Casey, Nuttall & Pezaris, 1997 i Halpern, 2000; Casey & Brabeck, 1990 i Halpern, 2000). Dock fokuserar dessa studier främst på matematiska förmågor. Vid ett flertal tillfällen fann de teorin vara relevant.

Social learning theory och Bent twig hypothesis har det gemensamt att miljön och omgivningen har stor inverkan på de kognitiva skillnader som ofta uppstår mellan könen.

3 Problemprecisering

3.1 Teoribildning

Då risk homeostasis theory är den mest utvecklade och etablerade av de ovan nämnda teorierna om hur människan hanterar risker, och då den enligt mig även stämmer väl in på hur vi människor beter oss i en situation har jag i denna studie valt att använda mig av denna teori som länk i hypotestagandet.

I detta arbete kommer det att fokusera på psykosociala teorier till varför det finns könsskillnader i samband med kognitiva förmågor, i detta fall främst spatiala förmågor. Anledningen till detta val är att dessa teorier, i större utsträckning än de biologiska, tar upp miljö/omgivningen som en central faktor i utvecklingen av våra kognitiva förmågor. Omgivningen är i detta sammanhang av stor relevans då den ständigt gör sig påmind genom att påverka individen med olika förväntningar på hur hon/han ska uppträda och bete sig. Dessutom behandlar de psykosociala teorierna fler perspektiv på könsskillnader än vad de biologiska gör. Till exempel så täcker de in aspekter som uppmuntran från omgivningen och inställning till teknik medan de biologiska teorierna kring könsskillnader nästan enbart behandlar de medfödda förutsättningarna för exempelvis spatial förmåga. Vidare kommer fokusering främst att ligga på social learning theory som förklaringsmodell kring kognitiva könsskillnader. Anledningen till detta är att det i samband med denna gjorts undersökningar som behandlar spatial förmåga, till skillnad från studier gjorda i samband med bent twig hypothesis som främst behandlat matematiska förmågor.

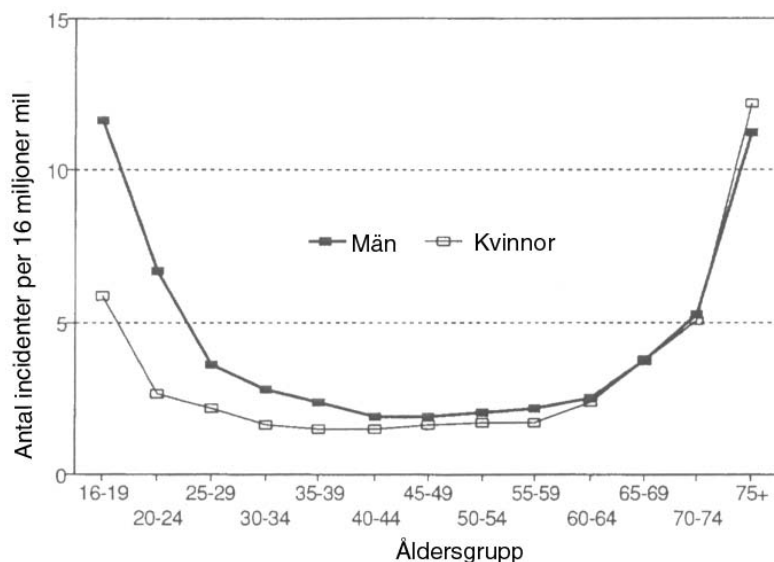
Efterföljande kapitel kommer att behandla kopplingar mellan risk homeostasis theory och social learning theory.

3.2 Grund för hypotestagande

Det har utförts en mängd studier kring könsskillnader i fråga om kognitiva förmågor, men de flesta av dessa inriktar sig mot perception av vår omvärld och olika typer av intelligens (Geary, 1998; Caplan, et al. 1997). Lika många studier har inte behandlat skillnader mellan kvinnor och män gällande risker. Det område där det har gjorts flest undersökningar kring detta är i trafiken. Man har där främst inriktat sig på att fastställa statistik över mäns och kvinnors faktiska beteende i trafiken, det vill säga den objektiva risken (Finn & Bragg, 1986; Matthews & Moran, 1986; Massie, Campbell, & Williams, 1995; Veevers, 1982; Polus, Hocherman & Efrat, 1988; Spolander, 1983). Detta har till exempel gjorts genom att undersöka hur många olyckor som skedde ett visst år och hur många av dessa olyckor som ledde till lätta respektive svåra personskador och dödsfall. Utifrån de data som erhålls kan sedan ungefärliga beräkningar göras av vilka risker män respektive kvinnor utsätter sig för. Resultat från en sådan undersökning tar dock inte hänsyn till de subjektiva riskbedömningarna hos personerna, utan innehåller endast de risktagningar som faktiskt gjorts, det vill säga de objektiva riskerna.

Resultaten från några sådana undersökningar (Finn & Bragg, 1986; Polus, Hocherman & Efrat, 1988; Veevers, 1982; Massie, Campbell, & Williams,

1995) visade bland annat att män är föremål för större objektiv risk vad gäller inblandning i allvarliga olyckor än kvinnor (se figur 1). Denna skillnad visade sig vara särskilt stor bland yngre förare. Även studien av Shinar m.fl. (2001) (se kapitel 2.1.3) angående självrapporterat säkerhetsbeteende i trafiken tyder på att män utsätter sig för större risk än vad kvinnor gör.



Figur 1: Antal olyckor med dödlig utgång per 16 miljoner mil för män respektive kvinnor (efter Massie, Campbell, & Williams, 1995, s. 77).

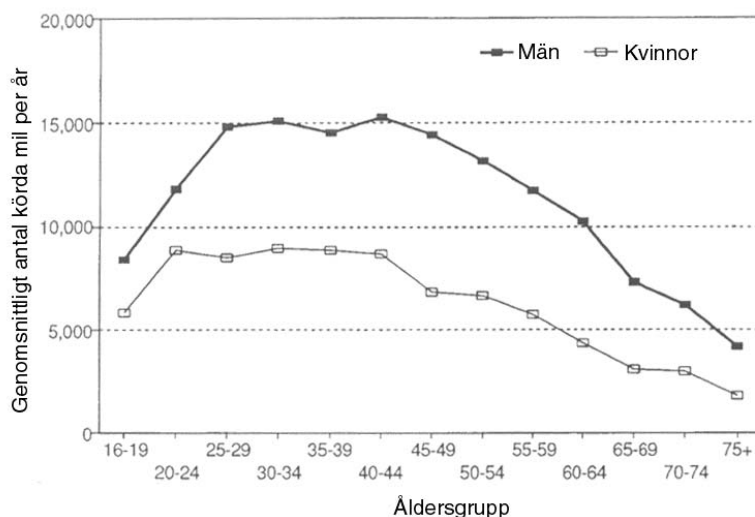
En tolkning enligt Wildes (1994) risk homeostasis theory gällande att män, främst yngre män, i större utsträckning än kvinnor är inblandade i mer allvarliga olyckor och uppger att de utsätter sig för större risk, kan vara att män upplever fördelarna/vinsten med ett mer riskfyllt beteende som större än nackdelarna/förlusten med ett sådant beteende. Vinst kan till exempel vara att nå sin destination på kort tid, medan förlust kan vara att bilbältet är obekvämt eller att man får längre bromssträcka vid högre hastighet. Det kan finnas flera möjliga orsaker till denna tolkning enligt risk homeostasis theory.

Det kan vara så att män har högre tröskel vad gäller subjektiv risk än vad kvinnor har, vilket leder till att mäns nivå för idealrisken är högre än kvinnors. Detta kan bero på att de underskattar den objektiva risken som föreligger i en viss situation. Kanske är anledningen till detta att män förlitar sig på sin förmåga att reagera snabbt rent fysiskt, och därför inte upplever risker i trafiken på samma sätt som kvinnor (Matthews & Moran, 1986; Finn & Bragg, 1986). En möjlig förklaring, enligt Bandura och Walters (1963) social learning theory, till att män eventuellt har högre tröskel för subjektiv risk skulle kunna vara att de i allmänhet förväntas vara orädda och "modiga". Detta anses av

omgivningen vara typiskt manliga egenskaper och de uppmuntras därför till att ta större risker i trafiken.

En annan möjlig förklaring till att män i större utsträckning än kvinnor är beredda att utsätta sig för större risk och är inblandade i mer allvarliga olyckor, kan vara att män generellt har högre mål i trafiken och för att uppnå dessa behöver de utsätta sig för större risker. Ett annat sätt att se på det är att män och kvinnor kan acceptera lika hög nivå av subjektiv risk, men kvinnor har inte lika höga vinstkrav som män och behöver därför inte utsätta sig för samma risker. Denna tolkning förutsätter dock att vid ökade vinstbegär ökar även de risker man behöver utsätta sig för. En förklaring till denna tolkning skulle enligt social learning theory kunna vara att män har "fått lära sig" att det inte är passande för en man att köra sakta och försiktigt utan han bör vara angelägen om att komma fort fram och därmed ta stora risker.

Shinars m.fl. (2001) studie av självrapporterat säkert beteende i trafiken visade att kvinnor håller hastigheten bättre än män (se kapitel 2.1.3). Ett tänkbart skäl till detta kan vara att kvinnor upplever högre hastighet som farligare än vad män gör. Resultaten av studierna kring objektiv risk (faktiskt beteende) i trafiken visade även att det är mer vanligt förekommande att kvinnor över 25 är inblandade i mindre allvarliga olyckor än män i samma ålder (Massie, Campbell, & Williams, 1995). En anledning till dessa båda resultat kan vara att kvinnor inte kör lika mycket som män (se figur 2) och att de därför inte utsätts för samma "träning" i olika trafiksituationer som män gör (Massie, Campbell, & Williams, 1995; Polus, Hocherman & Efrat, 1988; Spolander, 1983). Mindre vana av bilkörning kan alltså vara en orsak till att kvinnor uppfattar hastigheter som farligare än vad män gör.



Figur 2: Genomsnittligt antal körda mil per år för män respektive kvinnor (efter Massie, Campbell, & Williams, 1995, s. 79).

Enligt tolkning utifrån social learning theory skulle en anledning till att kvinnor inte kör lika mycket som män kunna vara att bilkörning (som nämnts ovan), generellt ses som en manlig aktivitet. Om omgivningen då i större utsträckning uppmuntrar män än kvinnor till att befatta sig med denna aktivitet kan resultatet bli att kvinnor avstår från att köra bil till fördel för männen.

3.3 Hypotes

Som visats ovan har flera undersökningar gjorts kring objektiv risk i trafiken. Dessa visade att män, av olika anledningar, är föremål för större risker i trafiken än vad kvinnor är. Men hur är det med den subjektiva risken? Inte många undersökningar har ägnats åt att ta reda på hur människor upplever risker i trafiken, det vill säga deras subjektiva riskbedömning. Därför kommer det i detta examensarbete att undersökas huruvida subjektiv riskbedömning i trafiken skiljer sig mellan könen. Arbetet begränsas till att endast undersöka bilister.

Om resonemanget kring risk och social learning theory ovan stämmer, innebär det att män belönas och uppmuntras i större utsträckning än kvinnor när de befattar sig med bilkörning. De observerar även i sin omgivning att också andra män uppmuntras till sådana aktiviteter och dessutom observeras att det oftast är mannen och inte kvinnan som kör bilen. Dessa faktorer kan bidra till att det blir mer "naturligt" för män att köra bil och att de blir mer säkra på sig själva vad gäller bilkörning. Detta kan i sin tur leda till att män inte upplever den subjektiva risken som lika stor som en kvinna hade gjort i motsvarande situation. Anledningen till detta kan vara att män i så fall är mer säkra på att de klarar av situationen. I termer av risk homeostasis theory kan detta innebära att nivån för accepterad subjektiv risk ligger högre för män än för kvinnor. Denna tolkning av varför män i större utsträckning än kvinnor är föremål för objektiv risk i trafiken kommer jag att utgå från vid angivning av hypotesen.

Detta examensarbete om könsskillnader gällande subjektiv riskuppfattning i trafiken utgår från följande hypotes:

Kvinnliga bilister upplever större subjektiv risk i trafiken än manliga bilister.

En annan aspekt på riskbedömning som kommer att behandlas är huruvida risker uppfattas annorlunda om en person som betyder mycket för oss på något vis är inblandad, till exempel våra barn.

4. Metod och genomförande

Föreliggande undersökning bygger på kvalitativ metod. Anledningen till att undersökningen var kvalitativ var att innebörden av hypotesen var att förstå, tolka och jämföra mäns och kvinnors upplevelse av risk. I detta sammanhang åsyftas risker för olycka i ett generellt sammanhang, det vill säga inte bara risker för olycka vid till exempel korsningar. Upplevelser av alla de slag är i mycket hög grad individuella och därför användes en kvalitativ undersökning då denna undersöker sammanhang och syftar till att ge ökad förståelse för olika företeelser och händelser. Kvalitativa metoder omfattar oftast analys av verbal data (Patel & Davidson, 1994), vilket även har tillämpats här.

4.1 Möjlig metod

För att pröva aktuell hypotes, det vill säga om det är någon skillnad mellan kvinnliga och manliga bilister vad gäller subjektiv riskuppfattning i trafiken, ansågs det bäst lämpade tillvägagångssättet vara att fråga ett antal kvinnor respektive män om deras personliga upplevelser av risk i trafiken. För detta ändamål ansågs metoderna *enkät* och *intervju* vara mest passande.

Enkät ansågs vara en applicerbar metod på aktuell hypotes eftersom den gav möjlighet att ställa specifika frågor om deras subjektiva riskbedömning till försöksdeltagarna. De skulle på så vis få möjlighet att svara på dessa utifrån sina egna känslor och uppfattningar kring hur de själva uppfattade risker, vilket var vad hypotesen syftade till att granska.

Hypotesen var alltså tänkt att utröna om det fanns några skillnader i riskuppfattning mellan könen och det ansågs därför vara av stor vikt att försöksdeltagarna fick möjlighet att svara så nyanserat och detaljerat som möjligt på frågorna. På så vis skulle eventuella skillnader lättare kunna urskiljas ur de erhållna svaren och därför var även hög grad av flexibilitet hos metoden önskvärd. På grund av att enkät inte erbjöd någon sådan flexibilitet när det gällde de frågor som ställdes, valdes den bort. Det skulle inte vara möjligt att ställa andra frågor till försöksdeltagarna utöver de som fanns på enkäten, vilket skulle kunna medföra att viktig information om försöksdeltagarnas personliga upplevelser inte kom fram.

Inte heller *enkät under ledning*, en typ av enkät där försöksledaren hjälper försöksdeltagarna att fylla i enkäten, var aktuell som metod för inhämtande av information (Patel & Davidson, 1994). Denna typ av enkät skulle ge större flexibilitet än den föregående genom att det var möjligt för försöksledaren att omformulera frågorna för att bättre belysa hur de var tänkta att uppfattas. Denna typ av enkät gav även möjlighet att ställa följdfrågor men valdes ändå bort på grund av att den inte erbjöd så mycket flexibilitet gällande frågeställningarna som var önskvärd i denna undersökning. Risken fanns att försökspersonen skulle fokusera för mycket på de frågor som stod på pappret och att hans eller hennes egna reflektioner över upplevd risk, vilket var vad hypotesen ämnade undersöka, skulle komma i andra hand.

Ytterligare en anledning till att inte enkät användes som metod för att samla in information var att det skulle vara alltför tidskrävande att vänta på att

försökspersonerna skickade tillbaka formulären. Dessutom skulle bortfall, till exempel i form av icke återsända formulär, troligen bli stort.

4.2 Vald metod

Som tidigare nämnts syftar detta examensarbete till att erhålla information om mäns respektive kvinnors subjektiva upplevelse av risk i trafiken, det vill säga om och i så fall när de själva uppfattar trafiken som riskfylld.

En av de metoder som ansågs vara lämpliga för att ta reda på deras upplevelser i detta avseende var som tidigare nämnts intervju. Vid intervju fanns det möjlighet för försöksledaren att dels ställa specifika frågor om försöksdeltagarnas personliga uppfattning av risker i trafiken, vilket var vad hypotesen syftade till att undersöka. Dels kunde försöksledaren omformulera frågor som personerna inte förstod och kunde även ställa följdfrågor för att få fram så nyanserade och detaljerade svar som möjligt. Sådan flexibilitet i metoden var önskvärd för få fram försöksdeltagarnas personliga upplevelser av risk i trafiken, vilket skulle underlätta upptäckt av eventuella skillnader i hur de båda könen såg på sin uppfattning av trafikrisker.

Valet stod mellan personlig intervju, där försöksledaren träffar försöksdeltagaren för att genomföra intervjun, och telefonintervju, där personen istället blir uppringd och intervjun görs via telefon (Patel & Davidson, 1994). Försöksdeltagarna var alla bosatta på olika orter runt om i norra Götaland och södra Svealand, vilket gjorde att det inte låg innanför arbetets tidsramar att hinna med att besöka dem alla personligen för att genomföra en intervju. Dessutom förelåg misstanke om att det skulle kunna uppstå vissa svårigheter med att avtala en passande tidpunkt och plats för intervjun med var och en av försöksdeltagarna. Dessa anledningar ledde till att personlig intervju valdes bort som metod för inhämtandet av information.

En fördel med att istället genomföra intervjuerna per telefon var att frågorna kunde ställas i samband med att personen tillfrågades om hon/han önskade delta i undersökningen, det vill säga ingen specifik tid och plats behövde avtalas för att genomförandet skulle vara möjligt. Försöksdeltagarna kunde även meddela direkt om de inte önskade delta i intervjun. Dessutom erhöles svaren på frågorna direkt och det var inte nödvändigt för försöksdeltagarna att sända dem med post. På detta vis väntades bortfallet bli mindre än vad som skulle kunna bli fallet om enkät användes som metod. En nackdel som ansågs föreligga med telefonintervju var att information som försöksdeltagarna möjligen skulle kunna delge via gester och kroppsspråk gick förlorad. På grund av yttre faktorer såsom geografiskt avstånd mellan försöksledarna och försöksdeltagarna fanns det dock ingen möjlighet att ta hänsyn till detta. I enlighet med ovan nämnda anledningar valdes efter noggrant övervägande slutligen telefonintervju som metod för informationsinhämtandet.

4.2.1 Försöksdeltagare

För att erhålla försöksdeltagare gjordes en "avprickning" av några av de bilar som under en dag körde på riksväg 44 mellan Trollhättan och Grästorp. Dessa bilar registreringsnummer antecknades och även förarens kön noterades. Varje bilförare fick i samband med registreringen ett nummer från 1 till 157.

De försökspersoner som användes i undersökningen utgjordes av tio män och tio kvinnor som alla var i åldrarna 23 till 67 år. Vid val av vilka personer som skulle kontaktas för intervju gjordes en indelning av de tidigare registrerade bilförarna i två olika grupper. Dessa grupper var kvinnor och män och medelåldrarna för grupperna var 41,7 år respektive 43,0 år.

Ur varje grupp drogs slumpvis tio stycken nummer som därefter med hjälp av bilregistret och telia nummerupplysning identifierades och slutligen kontaktades för intervju.

Anledningen till detta tillvägagångssätt för att erhålla försöksdeltagare var att det var nödvändigt att personerna hade körkort och för att vara säkra på att de hade det valdes de slumpvis ut genom att bilnumret antecknades när de färdades på riksväg 44. Denna väg ansågs vara ett lämpligt val eftersom den är relativt hårt trafikerad av bland annat bilister som färdas längre sträckor. Detta bedömdes vara positivt eftersom det på så vis fanns större chans att de personer som kontaktades för intervju inte alla bodde på samma geografiska plats.

Anledningen till att det fanns en begränsning på 20 försökspersoner var att det textmaterial som erhöles ur varje intervju tog lång tid att bearbeta, vilket medförde att tidsramarna för intervjuarbetet endast tillät ett begränsat antal intervjuer. Dessutom eftersträvades ett relativt litet antal intervjuer för att undvika att översikten gick förlorad på grund av alltför stora mängder insamlad information (Repstad, 1999).

4.2.1.1 Etiska aspekter

I föreliggande undersökning har hänsyn tagits till etiska aspekter som bör beaktas vid användande av försöksdeltagare i en undersökning. De har tillfrågats om de vill delta i intervjun och de har till viss del informerats om syftet med undersökningen och även om att deras identitet och alla uppgifter är konfidentiella.

Dock utelämnades information om att det som skulle undersökas var huruvida det fanns någon skillnad mellan hur män och kvinnor uppfattar risker i trafiken. Försökspersonerna fick endast veta att undersökningen handlade om riskbedömning i trafiken. Detta ansågs dock inte bryta mot den etiska aspekten att försöksdeltagarna har rätt att få information om syftet med undersökningen.

4.2.2 Uppläggnings och material

Patel & Davidson (1994) behandlar två olika begrepp som utgör aspekter på intervjuer: strukturering och standardisering. Graden av *strukturering* i en intervju handlar om vilken möjlighet försökspersonerna har att uttrycka sig fritt, det vill säga hur stort utrymme de har att svara utan att vara bundna till särskilda svarsalternativ. Graden av *standardisering* i en intervju handlar om i vilken utsträckning intervjuaren från fall till fall kan bestämma ordningen på frågorna och hur stor möjligheten är att komma på frågor efter hand.

Intervjun i denna undersökning var helt ostrukturerad, det vill säga försökspersonerna formade svaren med sina egna ord. Fördelen med detta var att det fanns utrymme för dem att framföra åsikter och ståndpunkter som inte var direkt efterfrågade. Detta gjorde att svaren blev mer nyanserade än vad de

troligen skulle blivit om det funnits svarsalternativ. Då hypotesen syftade till att undersöka kvinnors och mäns subjektiva upplevelser av risker i trafiken, var detta upplägg lämpligt eftersom det gav deltagarna möjlighet att framföra sina egna idéer och åsikter med sina egna ord. Detta var tänkt att underlätta för dem att komma på situationer och/eller upplevelser som enligt dem var viktiga i sammanhanget och beskriva dessa så uttömmande som möjligt.

Graden av standardisering i intervjun var relativt låg. Det fanns ett antal frågor som var förutbestämda och gemensamma för alla försökspersoner, men ordningen dem sinsemellan var olika från intervju till intervju. Det fanns även möjlighet för intervjuaren att ställa kompletterande frågor under intervjuens gång. En fördel med ett sådant upplägg på intervjun var att försöksdeltagarna kunde prata fritt och vara så obundna till frågorna som möjligt, vilket skulle underlätta för dem att berätta utförligt om sina egna riskupplevelser. Om de till exempel vid besvarandet av en fråga berörde innehållet i en annan fråga som ingick i intervjun, skulle det vara möjligt för försöksledaren att ställa denna fråga i samband med den fråga som försöksdeltagaren höll på att besvara, även om den andra frågan egentligen inte var direkt efterföljande. Detta gjorde intervjun mer flexibel på så vis att framtagning av försöksdeltagarnas personliga upplevelser av risk i trafiken underlättades genom att de inte behövde avbryta sin tankebanan för att svara på en helt annan fråga. Detta ansågs vara en fördel då syftet med hypotesen var att undersöka eventuella skillnader i hur de båda könen såg på sin uppfattning av trafikrisker.

De frågor som ställdes till försöksdeltagarna var tio till antalet (se bilaga 1). Vid framtagning av frågorna strävades det efter att hålla dem öppna och generella för att på så sätt "inbjuda" försöksdeltagarna till att svara med egna ord och så ledigt som möjligt. Frågorna strävade efter att få personerna att berätta om sina upplevelser så utförligt som möjligt och var givetvis inriktade på att behandla försöksdeltagarnas upplevelse av risk i olika situationer i trafiken. För att uppnå detta delades frågorna in i fyra olika kategorier som benämndes enligt följande: generella aspekter på sin bilkörning, riskbedömning i samband med andra personer, upplevd risk/rädsla samt kritiskt tänkande kring sin riskuppfattning (se bilaga 1). Dessa kategorier var tänkta att omfatta de aspekter av riskupplevelse i trafiken som hypotesen var menad att täcka, det vill säga riskuppfattning i relativt generell bemärkelse. Den första kategorin, generella aspekter på sin bilkörning, tog upp frågor kring hur deltagarna själva upplevde sin förmåga att köra bil och vilken hastighet de normalt höll. Denna kategori syftade till att fastställa deltagarnas självförtroende i samband med bilkörning. Den andra kategorin frågor, riskbedömning i samband med andra personer, syftade till att kartlägga om det fanns några skillnader mellan könen riskbedömning när det fanns andra personer att ta hänsyn till såsom passagerare och/eller egna barn. Tredje kategorin, upplevd risk/rädsla, var tänkt att få försöksdeltagarna att berätta om sina egna upplevelser av risk i olika situationer för att det skulle vara möjligt att fastställa eventuella skillnader mellan könen. Fjärde och sista kategorin, kritiskt tänkande kring sin riskuppfattning, var tänkt att få personerna att tänka mer generellt på hur deras riskuppfattning påverkades av omgivningen och händelser i den. Syftet med detta var att få dem att tänka på ett annat sätt och på så vis kanske komma på fler situationer där de upplevde risk.

Den sista av frågorna var en så kallad öppen eller fri fråga. Där undrade intervjuaren om försöksdeltagarna hade något övrigt att tillägga.

Telefonintervjun föregicks av en pilotstudie. Syftet med denna var att "testa" frågorna på ett antal personer för att få en uppfattning om hur frågorna skulle kunna uppfattas. En pilotstudie är enligt Repstad (1999) lämplig eftersom den gör det möjligt för försöksledaren att uppmärksamma hur frågorna emottages av försöksdeltagarna och på så vis kan misstag under de riktiga intervjuerna undvikas.

4.3 Genomförande

Redan under den inledande pilotstudien avslöjades vissa mindre brister i intervjufrågorna. Dessa rättades till inför de "riktiga" intervjuerna och ändringarna medförde avsevärt förbättrade resultat vad gällde försöksdeltagarnas förståelse av frågorna.

Intervjuerna genomfördes av två olika personer. Innan intervjuerna påbörjades gjordes en noggrann genomgång av vad som skulle presenteras för försökspersonen och hur detta skulle framföras (se bilaga 2). Syftet med denna genomgång var att i så stor utsträckning som möjligt göra genomförandet av alla intervjuerna så likartade som möjligt. För att undvika försöksledareffekt där försöksledarens (som i detta fall var intervjuaren) uppträdande påverkar hur försöksdeltagaren agerar eller svarar i undersökningssituationen (Patel & Davidson, 1994; Repstad, 1999) ringde de båda intervjuerna fem kvinnor respektive fem män vardera.

När en försöksdeltagare blivit uppringd gjordes först en presentation av vem som ringde och att det var i samband med ett examensarbete vid högskolan i Skövde. Därefter framlades ämnet för examensarbetet samt en förfrågan om personen var intresserad av att delta i en intervju kring detta ämne. Då förarens kön noterats vid "registreringen" på riksväg 44, och det var detta som legat till grund för att försöksdeltagaren blivit uppringd, var det önskvärt att få tala med just denna person. Var det inte denna som svarade, sökte intervjuaren henne/honom. Om personen undrade hur det kom sig att just hon/han hade kontaktats talade intervjuaren om detta för henne/honom.

Försöksdeltagarna fick information om att intervjun givetvis var frivillig och handlade om bilisters upplevelse av risk i trafiken. Ingenting nämndes om att det som skulle undersökas var huruvida det fanns en skillnad mellan kvinnor och män i detta avseende. Anledningen till att detta inte nämndes var att det förelåg en risk att försöksdeltagarna då skulle fokusera mer på det faktum att deras svar skulle analyseras som kvinnliga respektive manliga istället för att bara fundera på hur de själva ställde sig till frågorna. De fick inte heller någon information om att de frågor de ombads svara på var indelade i olika kategorier. Anledningen till att detta inte nämndes var att det var önskvärt att deltagarna svarade på frågorna helt och hållet utefter sin egen förmåga och med sina egna ord. Det var därför inte önskvärt att styra deras tankegångar genom att berätta vilka kategorier frågorna var tänkta att beröra. Denna lösning ansågs lämplig eftersom syftet med intervjun var att ta reda på deras subjektiva åsikter och upplevelser. Ingen ersättning utgick till de personer som medverkade i intervjun.

Innan själva intervjun påbörjades frågade intervjuaren om det var i sin ordning att intervjun spelades in på band. Försöksdeltagaren försäkrades samtidigt om

att all information som framkom under intervjun var konfidentiell. Det påpekades slutligen att intervjun var ostrukturerad och att det därför inte bara var tillåtet utan även önskvärt att försöksdeltagarna svarade med egna ord och gav uttömmande svar. Personerna ombads därför att svara så ledigt och fritt som möjligt och inte vara låsta vid frågorna. Det påpekades att det inte var ett förhör, utan att det var deras upplevelse som var av intresse. Syftet med denna information var att få försöksdeltagarna avslappnade och tillmötesgående.

För att dokumentera intervjuerna användes en bandspelare och mikrofon. Inspelning av intervjuerna ansågs vara en bra metod för att dokumentera den information som försöksdeltagarna delgav, eftersom på så vis gick ingenting av det som sades till spillo. Detta är enligt Ekholm & Fransson (1994) en fördel då det medför en betydligt minskad risk för att informationen omtolkas i efterhand. Intervjuerna transkriberades sedan var för sig.

En av de försöksdeltagare som tackade ja till att delta i intervjun ville inte att samtalen spelades in på band. I detta fall fördes istället noggranna anteckningar över vad som sades och dessa renskrevs omedelbart efter det att intervjun slutförts. På så vis minskade risken att den information som framkommit skulle förvanskas eller glömmas bort.

Fem stycken av de uppringda försöksdeltagarna tackade nej till att medverka i intervjun. Fyra av dem angav att de inte var intresserade av att delta och den sista personen ville inte delta på grund av att hon ansåg att vi ringde på en för henne olämplig tidpunkt på dygnet. Vid händelse av ett sådant bortfall drogs slumpvis ett annat nummer ur samma grupp som bortfallet tillhört, exempelvis ur gruppen män. Denna person identifierades och ringdes sedan upp för intervju. Även i de fall där den sökta personen efter ett flertal försök inte gick att nå tillämpades denna lösning.

På en av intervjuerna blev inspelningskvaliteten dålig, men det gick slutligen att höra vad som sades och intervjun kunde transkriberas. För att undvika att samma missöde inträffade igen, dokumenterades efterföljande intervjuer med hjälp av både inspelning och kortfattade anteckningar.

När varje intervju var genomförd transkriberades den. Detta gjordes så fort som möjligt för att i största möjliga mån undvika att något av det som framkommit under intervjun glömdes bort eller att informationen omedvetet skulle omtolkas av intervjuaren.

5. Resultat

För att undersöka om det fanns någon skillnad mellan kvinnor och män vad gäller subjektiv riskbedömning i trafiken användes som sagt telefonintervju. De resultat som erhöles ur intervjuerna presenteras nedan kategorivis efter vilken kategori den aktuella frågan tillhörde. För presentation av de intervjufrågor som ställdes till försöksdeltagarna och de kategorier som frågorna var indelade i, se bilaga 1.

Generella aspekter på sin bilkörning

I den första kategorin ställdes två frågor om hur deltagarna själva uppfattade sin bilkörning.

De flesta kvinnor angav som svar på frågan hur de själva uppfattade sin förmåga som bilister att de kör rätt/relativt bra med förklaring till vad de menade.

Kvinna: "Rätt bra. Kör mycket."

Kvinna: "Hyfsat bra, jag har inte kört på någon eller något. Är ingen perfekt förare."

Flera av dessa angav att de kör mycket som anledning till att de kör rätt/relativt bra. Några av kvinnorna var ännu mer försiktiga när de värderade sin egen förmåga som bilister och de angav att det inte var några problem att köra än så länge.

Männen däremot svarade mer självsäkert på denna frågan. Alla utom en uppgav att de körde bra eller till och med bra med eftertryck. Precis som kvinnorna, förklarade de flesta männen att anledningen till att de körde bra var att de körde mycket.

Man: "Synnerligen bra, eftersom jag som kör så mycket. Kör även på dåliga vägar, skogsvägar."

Man: "Bra. Kör mycket bil, varje dag, är överlag en bra chaufför."

Man. "Jävligt bra. Har bra översikt, läser trafiken bra."

På frågan om hur fort de normalt kör på en väg med hastighetsbegränsning 90 km/h då väder- och trafikförhållandena är goda, svarade sju av försöksdeltagarna (fyra kvinnor) att de håller just denna hastighet. De kvinnor som normalt körde för fort uppgav att de körde mellan 95 och 110 km/h medan

motsvarande grupp män körde mellan 100 och 120 km/h. De flesta av dessa kvinnor menade att anledningen till att de inte körde fortare än så var att de var rädda att få betala böter eller bli av med körkortet. De flesta män ansåg däremot att det var viktigare att följa trafikrytmen än att hålla rådande hastighet.

Riskbedömning i samband med andra personer

Kategori två tog upp två frågor om försöksdeltagarnas riskbedömning när det fanns andra personer att ta hänsyn till såsom passagerare och/eller egna barn.

Hälften av kvinnorna och hälften av männen uppgav att de uppfattade risker på ett annorlunda sätt när de hade passagerare i bilen jämfört med om de var själva. Oftast syftade de då till när de hade yngre passagerare såsom barn och barnbarn med sig, men det gällde även med andra passagerare. Av de fjorton försöksdeltagare som hade barn var det endast fem (tre män) som uppgav att de upplevde risker annorlunda sedan de blev föräldrar. Några av dessa menade att de kände större ansvar att komma hem oskadda och reflekterade därför mer över hur de körde.

Kvinna: "Ja, man tänker nog mer på trafiken. Man har blivit försiktigare. Även om man är själv i bilen, de väntar ju hemma i alla fall."

Man: "Om dottern är med, då tänker jag lite annorlunda, det blir en liten annan aha-upplevelse. Jag är mer medveten. Kör likadant, men man tänker på ett annat sätt. Det blev lite annorlunda när hon föddes, tänker lite mer när man kör i alla situationer, istället för att bara följa med strömmen."

Upplevd risk/rädsla

De frågor som hörde till kategori tre berörde huruvida deltagarna upplevde risk och/eller rädsla i trafiken och i så fall i vilken/vilka situation(er).

I stort sett alla försökspersonerna, kvinnor som män, upplevde som bilister någon gång rädsla och/eller oro i trafiken. De flesta angav att de var rädda för hur andra trafikanter betedde sig, till exempel vid vansinnesomkörningar eller vid vänstersväng på en hårt trafikerad väg. Det var i huvudsak män som uttryckte denna oro medan kvinnorna i huvudsak var oroliga för mörker, dåliga väglag, att köra på okända orter och förekomst av vilt. Det fanns förvisso kvinnor som uppgav andra bilister som orsak till oro och män som uppgav dåliga väglag och vilt som upphov till sina farhågor, men detta var inte lika vanligt förekommande. Några fler än hälften av försöksdeltagarna svarade även att de varit med om någon situation där de känt att de inte haft full kontroll. Både kvinnor och män sa att detta inträffat vid halka och några angav även cyklister, stadskörning på okända orter och dålig sikt på grund av väder som orsaker till förlorad kontroll.

Kvinna: "Om man kör inne i stan eller där det är mycket trafik då har man inte full koll på vad som händer runt omkring, gångtrafikanter, cyklister etc. (kommer ofta snabbt). Vägarbeten blir jag också osäker och måste sakta ner och kolla vart man får köra och så. "

Man: "Vid halka, jag gled in i ett träd. Det är vänstersväng till min framfartsväg, tycker att det är obehagligt när andra bilister inte har kontroll och inte ser vad som händer."

Kritiskt tänkande kring sin riskuppfattning

I kategori fyra ställdes tre frågor till deltagarna som syftade till att få dem att tänka mer generellt på hur deras riskuppfattning påverkades av omgivningen och händelser i den.

Alla försöksdeltagarna ansåg att väder och väglag påverkade deras riskuppfattning i stor utsträckning och alla svarade ungefär på samma sätt. De uppgav att de körde försiktigare, sänkte hastigheten och blev mer vaksamma vid halka, nederbörd eller mörker.

Kvinna: "Jag anpassar hastigheten efter väglag och om det regnar och är blött. Man har inte samma kontroll över bilen vid dåligt väglag. Även viktigt att hålla avståndet, om den framför bromsar."

Man: "Har respekt för snö och is. Allt som försämrar väggreppet."

Man: "Absolut värsta är på kvälls- eller nattetid och vid snöstorm..."

Vid upplevd risk angav alla försöksdeltagarna att de vidtog någon form av åtgärd. Nästan alla sänkte hastigheten när de upplevde en risk och ofta nämndes halka i samband med detta. Flera kvinnor och män menade även att de ansträngde sig för att inte göra plötsliga inbromsningar och häftiga ratt rörelser utan istället försökte de planera sin körning för att på så vis undvika den föreliggande risken så mycket det var möjligt.

Kvinna: "Sänker hastigheten, planerar min körning lite mer om det är mer riskfyllda förhållanden, som vägar med vattensamlingar, då försöker man lägga sig emellan dessa."

Man: "Minskar farten om jag upplever att det är halka. Håller blicken långt fram, kör med framförhållning, är mer vaksam. Särskilt om det är halka då skärper jag uppmärksamheten."

Åtta (sex män) av försöksdeltagarna har varit med om eller bevittnat någon olycka som har förändrat hur de uppfattar risker idag. Exempel på situationer där de numer är extra försiktiga är vid övergångsställen, halka, höga hastigheter, förekomst av vilt, grus på körbanan och vänstersvägar. Flera av de övriga har varit med om eller bevittnat någon mindre allvarlig olycka men de menar att de inte har ändrat sin riskuppfattning på grund av detta.

Man: "När jag var ung, körde in i en bil som stod stilla bakifrån... Jag är noggrann med att titta bakåt när jag skall göra vänstersväg, kan själv råka ut för samma sak."

Kvinna: "Jo, för många år sedan, fick sladd på en grusväg, och körde av vägen Det var inte jag som körde. Nej det har inte påverkat mitt sätt att köra."

På den tionde och sista frågan om de hade något övrigt att tillägga, påpekade en kvinna att fotgängare ofta är en fara i trafiken.

Kvinna: "Många fotgängare, mest äldre, kliver rakt ut i gatan, tror de är av pansar. En bil hinner inte stanna för dem."

En man menade att det inte alltid är höga hastigheter som är farligast.

Man: "Inte många människor som håller hastighetsgränserna. Jag anser att de förare som konstant ligger i 70 km/h oavsett hastighet är minst lika farliga. Långsamtgående traktorer är en fara, svårt att se om det är en traktor, kan lika gärna vara en långtradare. Man kommer blixtnabbt på dessa fordon."

6. Diskussion

Resultaten av intervjuerna visar att det finns en tendens till skillnad mellan kvinnor och män vad gäller deras subjektiva riskbedömning i trafiken. Det förefaller därmed finnas visst stöd för hypotesen, att *kvinnliga bilister upplever större subjektiv risk i trafiken än manliga bilister*.

Med avseende på de resultat som framkommit vid intervjuerna, skiljer sig inte män och kvinnor särskilt mycket åt vad gäller sina upplevelser av risker, dock framkom några skillnader. Två av dessa skillnader är att kvinnor överlag inte är lika självsäkra när det gäller hur de upplever den egna förmågan att köra bil som männen är, och att kvinnor är bättre på att hålla hastigheten än vad män är. Kvinnorna är mer försiktiga när det gäller att framhäva sin egen förmåga och sammantaget ger svaren en bild av att de har sämre självkänsla än vad män har när det gäller att vara bilist i trafiken. De håller även hastigheten i större utsträckning och även om de kör för fort så kör de överlag saktare än männen. Detta kan ses som att kvinnor är mer osäkra på sin förmåga som bilister och därför sänker de hastigheten. Eftersom kvinnor generellt inte kör lika fort som männen, kan detta resonemang tydas till att kvinnor upplever något större risker i trafiken. Till exempel så tenderar kvinnor att attribuera orsaker till sina farhågor till sina egna förmågor som bilister. Detta kan utläsas ur att kvinnor i stor utsträckning upplever halka och väder som främsta orsaken till att de uppfattar risker, det vill säga sådana faktorer som de själva mer eller mindre kan påverka följden av.

Kvinna: "Om man kör i Göteborg där det är många filer, eller andra större städer som man inte är van vid och man inte vet hur gatorna är, högerregel eller inte."

Kvinna: "Det kan ju vara väglaget, om det är isgata och halka och så, då är jag lite skärrad, och då saktar man ner."

Intervjuresultaten visar på att män däremot tenderar att attribuera orsaker till sin oro/rädsla till yttre faktorer såsom andra bilister och deras körbeteende.

Man: "Tvingande omkörningar är ett problem, bilister som bryter sig ur långa köer och kör över i motsatt körriktning. Långtradare är ett annat problem, de kör fort och ligger väldigt nära när man kör."

Man: "Vid vänstersvängar, bilar kommer hastigt bakifrån."

Nyss nämnda intervjuresultat kan enligt risk homeostasis theory tolkas på två sätt. Dels som att kvinnor har lägre acceptansnivå av risk i jämförelse med män och dels som att kvinnor har samma acceptansnivå av risk som män, men upplever fler risker och uppnår därför denna nivå fortare. Båda dessa

tolkningar kan enligt mig vara giltiga och vilken som är aktuell som förklaring i det enskilda fallet beror på individen. Det finns givetvis individskillnader, vilket gör att andra aspekter än just kön, till exempel erfarenhet av bilkörning, kan vara avgörande för vilken tolkning som är relevant i en viss situation.

Skillnader i hur män och kvinnor själva värderar sin förmåga att köra bil kan enligt social learning theory förklaras med att bilkörning generellt anses vara en manlig domän, även om det idag är i stort sett lika vanligt med kvinnliga bilförare, och därför får män mer uppmuntran av omgivningen när det gäller bilkörning. Detta kanske leder till att män känner sig mer "hemma" bakom ratten, kör mer bil och därigenom får träning och ökat självförtroende vad gäller bilkörning. Denna tolkning har beröringspunkter med resultat från tidigare, liknande undersökningar (Massie, Campbell, & Williams, 1995; Veevers, 1982; Finn & Bragg, 1986; Matthews & Moran, 1986), som visade att män kör mer än kvinnor och råkar inte ut för lika många olyckor som kvinnor. Det faktum att kvinnorna, i större utsträckning än männen, vid intervjuerna uppgav att de höll hastigheten är i enlighet med det resultat som Shinars m.fl. (2001) studie av självrapporterat säkert beteende i trafiken visade (se kapitel 2.1.3). Det framkom även att de kvinnor som kör för fort ändå kör saktare än de män som kör för fort. Flera av dessa kvinnor uppger även att anledningen till att de håller just den hastighet de håller är att de är rädda för att få böter eller bli av med körkortet.

Kvinna: "Ligger på 98 km/h. Jag fick böta en gång, men under 98 klarar man sig från böter."

Kvinna: "Jag kör för fort, men aldrig så fort att jag riskerar att förlora mitt körkort."

Männen som uppger att de kör för fort menar istället att anledningen till att de kör för fort är att de anser det vara viktigare att anpassa körningen till trafikrytmen än att hålla hastigheten.

Man: "90-110 km/h, jag följer trafiken. Anpassar mig efter trafikrytmen."

Man: "Mellan 100-110 km/h. Jag körde fortare förr. Nu är rytmen viktigare för mig."

Det faktum att kvinnor uppger att de är bättre på att hålla hastigheten eller i alla fall kör saktare än män, kan alltså tolkas som att de upplever större risker än män och därför anpassar sitt körbeteende genom att sänka farten. Enligt social learning theory kan det vara så att kvinnor blivit fostrade och uppmuntrade till att uppfatta trafiken som ett område som är männens territorium, som är tekniskt och farligt på så vis att det är fullt med risksituationer. Detta kan göra att kvinnor ser fler risker än män, även om den acceptabla nivån av risk enligt

risk homeostasis theory är samma som för män, och därför känner sig "otillräckliga" när de vistas som bilister i trafiken. Ett tecken på detta kan vara de sätt som kvinnor och män attribuerar orsaker till sin uppfattning av risker (se ovan). Det vill säga att kvinnor oftare än män tillskriver sig själva och sin egen förmåga som bilist orsaken till sina farhågor, medan män ofta attribuerar orsaker till att de upplever risker till andra bilister och deras trafikbeteende. (Givetvis gäller inte detta alla kvinnor och alla män i alla situationer, utan i vissa av intervju svaren råder omvända förhållanden.)

Kvinna: "Jag är riktigt rädd för att köra på älg. Ser så dåligt i mörker så jag undviker att köra i mörker."

Man: "Folk som inte använder blinkers, fast det är mest irriterande. Att folk svänger ut på större vägar mycket snävt och sedan accelererar de inte."

En annan skillnad som erhöles ur intervjuerna var att män uppgav att de har ändrat sin riskuppfattning idag på grund av olycka, självupplevd eller bevittnad, i större utsträckning än vad kvinnor uppgav. I stort sett alla män har någon gång råkat ut för någon incident och de flesta av dessa uppgav att de på grund av denna ändrat sin riskuppfattning. Av kvinnorna var det däremot bara två som ansåg att deras riskuppfattning förändrats på grund av olycka. De övriga hade inte själva varit med om något utan bara hört talas om incidenter och ansåg därför inte att detta påverkat deras uppfattning av risker idag. Detta kan knytas an till det som tidigare nämnts om att episodiska minnen är starkare knutna till känslor än vad semantiska minnen är. Om en obehaglig eller skrämmande situation är självupplevd ökar ens förståelse för hur det känns att befinna sig i denna och därmed ökar motivationen att undvika att hamna i samma situation igen. Denna motivation resulterar i förändrad riskuppfattning. Är olyckan däremot inte självupplevd, är det svårare att tänka sig in i hur det känns att vara med om den och därför är man inte heller tillräckligt motiverad att förändra sitt beteende för att förebygga en liknande situation.

6.1 Resultat med avseende på närstående personer

Intervjuresultaten visade inte på någon skillnad mellan kvinnor och män vad gäller ändrad riskuppfattning i samband med att man har passagerare i bilen. Inte heller någon skillnad fanns mellan könen gällande ändrad riskuppfattning sedan man blev förälder.

6.2 Metod

6.2.1 Metodproblem

Det hade i denna undersökning varit önskvärt att använda personlig intervju istället för telefonintervju. Detta hade kunnat bidra till att försökspersonen gav mer information med hjälp av exempelvis kroppsspråk och gester.

Försökspersonen hade även haft möjlighet att tänka igenom och bearbeta ämnet för intervjun, vilket kunde vara både en fördel och en nackdel. Hon/han hade haft tid på sig att komma på episoder eller liknande som hon/han ansåg vara viktiga för riskbedömning, vilket kan ha missats vid telefonintervju då denna genomfördes direkt. Däremot hade inte intervjusvaren blivit lika spontana som de blev vid telefonintervju. En annan fördel med att göra en personlig intervju är att eftersom det kräver engagemang från försökspersonen att ta sig till platsen för intervjun är hon/han troligen motiverad att svara så gott det går på frågorna. Av samma anledning kan det uppstå svårigheter att finna försökspersoner som är tillräckligt intresserade av att vara med i undersökningen för att göra sig besväret att ta sig till platsen för intervjun. Tyvärr var det, av både tidsmässiga och ekonomiska skäl, heller inte möjligt att besöka var och en av försökspersonerna.

I detta examensarbete var urvalet relativt litet, och troligen skulle resultaten kunna blivit annorlunda om det hade funnits tid till att ha med fler försöksdeltagare i undersökningen.

6.2.2 Bortfall

Det är svårt att veta vad bortfallet i denna undersökning har för inverkan på resultatet. Var det en viss kategori av personer som valde att inte delta framför en annan kategori? De som tackade nej till att delta i intervjun kanske upplevde mycket stor risk som bilister i trafiken. De kände sig kanske rädda och osäkra i många situationer och skämdes kanske över detta och ville därför inte att någon skulle få veta hur de kände. Om bortfallet tillhör denna kategori kan resultatet ha påverkats på så vis att intervjusvaren tyder på att människor generellt inte upplever risker i den utsträckning som egentligen är fallet.

Det kan även vara så att de som inte upplever någon risk alls, men vet med sig att de egentligen borde göra det, kanske valde att inte medverka i intervjun eftersom de inte ville att någon skulle få veta hur de känner. Om bortfallet istället tillhör denna kategori kan resultatet ha påverkats på så vis att intervjusvaren tyder på att människor generellt upplever risker i större utsträckning än vad som egentligen är fallet.

6.3 Framtida arbete

Bedömning av risker är något vi, medvetet och omedvetet, utsätts för varje dag på flera olika sätt och det finns en mängd olika faktorer som spelar in på hur vi gör dessa bedömningar. Stress är en av dessa. Ju mer stressade vi är i en situation desto större risk finns det att vi gör felaktiga riskbedömningar. Något som kunde vara intressant att undersöka är eventuella skillnader i riskuppfattning mellan kvinnor och män i en stressituation i trafiken. Påverkas kvinnors respektive mäns riskuppfattning i trafiken olika beroende på hur pass stressade de är i den aktuella situationen? Upplever de båda könen samma stressmängd i samma situation, eller varierar den beroende på kön?

Beroende på hur man upplever en viss situation fattar man olika beslut gällande hur man bör agera. Till sin hjälp använder man sig, som tidigare nämnts, ofta av heuristiker för att lättare kunna göra en bedömning av situationen. Finns det

någon skillnad i hur kvinnor och män använder sig av sådana heuristiker? Är till exempel män mer benägna att bedöma en situation som riskfylld om det nyligen inträffat en olycka på den aktuella vägen?

Även minnen används för att bilda sig en uppfattning av den situation som föreligger. En reflektion som gjorts tidigare i detta examensarbete är att det borde vara lättare att komma ihåg händelser som är självupplevda, det vill säga episodiska minnen, än sådana som är inlärd, det vill säga semantiska minnen. Vidare undersökningar skulle kunna behandla huruvida detta gäller båda könen i samma utsträckning eller om det finns någon skillnad mellan kvinnor och män i hur de använder sig av minnen för att bilda sig en uppfattning om en situation.

Resultaten i denna undersökning pekar på att kvinnor och män generellt attribuerar orsaker till sina farhågor i trafiken på olika sätt. Som nämnts så är kvinnorna ofta mer benägna att attribuera sin oro till sin egen förmåga som bilist, medan männen tenderar att attribuera sin oro till yttre faktorer, såsom andra bilister. Fortsatta studier kan möjligen belysa detta ytterligare genom användande av attributionsteori (Augoustinos & Walker, 1995) för att undersöka om det finns någon allmän skillnad mellan hur kvinnor och män ser på orsaker till upplevd risk.

Studier av trafikolyckor har även visat att förare mellan 30 och 64 år generellt är de förare som råkar ut för minst antal olyckor per antal körda mil (Massie, Campbell, & Williams, 1995). En orsak till detta kan vara att de flesta bilförare då haft körkort i ett antal år och kört en hel del och därmed fått "träning" och blivit vana vid att köra i trafiken, vilket kan göra att de generellt sett kör säkrare. En relevant aspekt att undersöka i vidare studier är hur länge bilförarna haft körkort och hur många mil de kör per år. Detta kan sedan användas för att studera om det finns någon skillnad i hur de båda könen upplever trafikrisker utifrån deras erfarenhet av bilkörning.

Intervjuresultaten i denna undersökning gav vissa indikationer på att det kan finnas en skillnad i hur äldre kvinnor och äldre män anger sin egen förmåga att köra bil. I stort sett alla de äldre kvinnorna talar om sin körförmåga i termer av problem eller omständigheter som generellt påverkar körförmågan negativt. De äldre männen däremot talar om sin körförmåga som bra och i de flesta fall som bra med eftertryck. Dessa indikationer skulle kunna tolkas som att äldre kvinnor eventuellt upplever något större subjektiv risk i trafiken jämfört med vad både yngre kvinnor och män i allmänhet gör. De har kanske inte lika stor tilltro till sin förmåga att köra bil och känner sig därför ängsliga som bilister och upplever möjligen därmed större risker än andra. En framtida studie kring riskbedömning i trafiken skulle kunna behandla huruvida de båda faktorerna kön och ålder tillsammans spelar roll i detta sammanhang.

En bidragande orsak till att resultaten i denna studie pekade på att det finns vissa skillnader i hur kvinnor och män upplever risker i trafiken kan vara skillnader i det sätt på vilket de båda könen uttryckte sig när de svarade på intervjufrågorna. Resultaten ger vissa, om än svaga, indikationer på att kvinnor använde mer känsloladdade ord när de formulerade sina svar än vad männen gjorde. En framtida studie skulle kunna behandla frågan om kvinnor använder sig av ett mer känsloladdat språk än vad män gör, och om detta leder till att kvinnor och män uppfattas annorlunda trots att de säger har ungefär samma innebörd.

Referenser

- Adams, J. (1995) *Risk*. London: UCL Press.
- Augoustinos, M. & Walker, I. (1995) *Social cognition - an integrated introduction*. London: SAGE Publications.
- Baddeley, A. D. (1999) *Essentials of human memory*. Hove: Psychology Press Ltd.
- Bandura, A. & Walters, R. H. (1963) *Social learning and personality development*. London: Holt, Rinehart and Winston.
- Caplan, P. J., Crawford, M., Hyde, J. S., Richardson, J. T. E. (1997) *Gender differences in human cognition*. New York: Oxford University Press, Inc.
- Carter, C. O. (1972) Sex-linkage and sex-limitation. I: C. Ounsted & D. C. Taylor (red:er), *Gender differences: Their ontogeny and significance* (s. 1-12). Edinburgh: Churchill Livingstone.
- Ekhholm, M. & Fransson, A. (1994) *Praktisk intervjuteknik*. Göteborg: Norstedts.
- Enander, A. & Jakobsen, L. (1996) *Risk och hot i den svenska vardagen: allt från Tjernobyl till skuren sås*. Stockholm: Överstyrelsen för civil beredskap.
- Finn, P. & Bragg, B. W. E. (1986) Perception of the risk of a crash by young and older drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 18, 289-298.
- Geary, D. C. (1998) *Male, female. The evolution of human sex differences*. Washington: American Psychological Association.
- Geschwind, N. (1984) Cerebral dominance in biological perspective. *Neuropsychologia*, 22, 675-683.
- Gray, J. (1994) *Män är från mars kvinnor är från venus*. Juva: Brombergs bokförlag AB.
- Halpern, D. F. (2000) *Sex differences in cognitive abilities*. Mahwah: Lawrence Erlbaum Associates, Inc.
- Hare-Mustin, R. T. & Marecek, J. (1994) Asking the right questions: Feminist psychology and sex differences. *Feminism & Psychology*, 4, 531-537.
- Heino, A. (1996) *Risk taking in car driving: perceptions, individual differences and effects of safety incentives*. Zutphen: Walburg Druk B. V.
- Levy, J. (1974) Psychobiological implications of bilateral asymmetry. I: S. J. Dimond & J. G. Beaumont (red:er), *Hemisphere function in the human brain* (s. 121-183). London: Elek Science.
- Martens, H. M. (2000) *Automatic visual information processing and expectations in traffic*. KFB & VTI forskning/research 35A. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Massie, D. L., Campbell, K. L. & Williams, A. F. (1995) Traffic accident involvement rates by driver age and gender. *Accident Analysis & Prevention*, 27, 73-87.

- Matthews, M. L. & Moran, A. R. (1986) Age differences in male drivers' perception of crash risk: The role of perceived driving ability. *Accident Analysis & Prevention*, 18, 299-313.
- McKenna, F. P. (1985) Do safety measures really work?: An examination of risk homeostasis theory. *Ergonomics*, 28, 489-498.
- Näätänen, R. och Summala, H. (1976) *Road-user behavior and traffic accidents*. Amsterdam: North-Holland publishing company.
- Patel, R. & Davidson, B. (1994) *Forskningsmetodikens grunder – att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.
- Polus, A., Hocherman, I & Efrat, E. (1988) Evaluation of the crash rates of male and female drivers. *Transportation Research Record*, 1172, 42-46.
- Repstad, P. (1999) *Närhet och distans – kvalitativa metoder i samhällsvetenskap*. Oslo: Universitetsförlaget.
- Sherman, J. (1967) Problems of sex differences in space perception and aspects of intellectual functioning. *Psychological Review*, 74, 290-299.
- Shinar, D., Schechtman, E. & Compton, R. (2001) Self-reports of safe driving behaviors in relationship to sex, age, education and income in the US adult driving population. *Accident Analysis & Prevention*, 33, 111-116.
- Slovic, P., Fischhoff, B. & Tversky, A. (1982) Facts versus fears: Understanding perceived risk. I: D. Kahneman, P. Slovic & A. Tversky (red:er), *Judgement under uncertainty: Heuristics and biases*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Spolander, K. (1983) *Bilförarens olycksrisker – en modell testad på män och kvinnor*. VTI rapport, nr. 268. Linköping: Statens väg- och trafikforskningsinstitut.
- Styles, A. E. (1997) *The psychology of attention*. East Sussex: Psychology Press Ltd.
- Teigen, K. H. & Brun, W. (1997) Anticipating the future - appraising risk and uncertainty. I: R. Ranyard, W. R. Crozier & O. Svensson (red:er), *Decision making - cognitive models and explanations*. London: Routledge.
- Tversky, A. & Kahneman, D. (1982) Judgement under uncertainty: Heuristics and biases. I: D. Kahneman, P. Slovic & A. Tversky (red:er), *Judgement under uncertainty: Heuristics and biases*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Veevers, J. (1982) Women in the driver's seat: Trends in sex differences in driving and death. *Population Research and Policy Review*, 1, 171-182.
- Wilde, G. J. S. (1994) *Target risk*. Toronto: PDE Publications.
- Östberg, G. (1993) *Att veta vad man gör. Studier i riskhantering*. Stockholm: Carlsson Bokförlag.

Intervjufrågor och kategorier

Siffrorna framför frågorna visar i vilken ordning de ställdes till försöksdeltagaren.

Generella aspekter på sin bilkörning

1. Hur upplever du din förmåga att köra bil?
5. Hur fort kör du normalt på en 90-väg om väder- och trafikförhållandena är goda? Varför håller du just den hastigheten?

Riskbedömning i samband med andra personer

6. Om du har passagerare bilen uppfattar du då risker på ett annat sätt jämfört med om du är ensam i bilen?
7. Har du små barn? Har du ändrat ditt körbeteende sedan du blev förälder? Upplever du risker annorlunda sedan du blev förälder?

Upplevd risk/rädsla

2. Känner du dig som bilist någon gång rädd i trafiken? När? I någon speciell situation eller under några speciella förutsättningar?
3. Har du varit med om någon situation där du upplevt att du inte haft full kontroll över bilen och/eller situationen? Beskriv!

Kritiskt tänkande kring sin riskuppfattning

4. Hur påverkar vädret och väglaget din riskuppfattning i en specifik situation?
8. Vilka åtgärder vidtar du om du upplever en ökad risk?
9. Har du varit med om eller bevittnat någon olycka som har förändrat din riskuppfattning idag?
10. Övrigt?

Intervjuinstruktioner

Hej, jag heter NN och jag går på Högskolan i Skövde. Jag håller just nu på med mitt examensarbete som handlar om riskbedömning i trafiken och jag undrar om du vill vara med i en intervjuundersökning angående detta? Det är givetvis frivilligt och intervjun tar ungefär 15 minuter och görs per telefon.

(Om försöksdeltagaren undrade) Anledningen till att just du kontaktats är att du körde på riksväg 44 mellan Grästorp och Trollhättan under en dag då jag stod där och samlade in bilnummer på bilar som körde förbi. För att identifiera föraren ringde jag sedan upp Bilregistret och sedan kontaktade jag Telia nummerupplysning för att få ditt telefonnummer.

Jag skulle gärna vilja spela in intervjun på band om det går bra för dig. Allt du säger är konfidentiellt och jag kommer att förstöra bandet när jag slutfört arbetet. Det är alltså ingen mer än jag som kommer i kontakt med materialet.

Innan vi börjar vill jag bara säga att du gärna får berätta fritt och du behöver inte alls vara bunden vid frågorna.

Har du några frågor innan vi börjar med intervjun?