

Ungdomars samtal kring risker i trafiken

Relationen mellan riskförståelse och platsanknytning

Erika Wall

Institutionen för samhällsvetenskap, Mittuniversitetet

Young People Talking about Risk in Traffic Milieus: The Relationship between Sensemaking of Risk and Place Attachment

This explorative study investigates the relationship between sensemaking of risk and place attachment among young people. Traffic safety behaviours are focused. Eight focus group interviews have been done, with a total number of 36 interviewees in the age of 16–20 years. Half of the groups were made in Greater Stockholm, and half in the county of Jämtland. Four aspects of place attachment were explored. The results show that particularly social belonging is of a great matter within young people's sensemaking of risk in this context. The study implies the importance of further studies of sensemaking of risk in general, and of young people's sensemaking of risk in traffic milieus in particular.

Key words: sensemaking of risk, place attachment, young people, traffic milieus,

Vardagslivet är fullt av risker; allt från att bli överfallen på gatan till att det börjar brinna hemma. Ett riskområde som finns i vardagen är trafiken. Att studera människors uppfattningar och handlande på denna arena är sociologiskt intressant. Människors handlande i trafiken styrs av institutionaliserade regler i form av lagar och föreskrifter, men också av informella normer (Svensson 2008). Exempel på normbundna beteenden i trafiken är hur körriktningssvisare (blinkers) används för att markera byte av körfält samt i vilka situationer och i vilken omfattning signalhorn används. Normer i trafiken blir oftast tydliga först när man befinner sig i en okänd eller ny trafikmiljö – när man kör bil på en annan ort eller när man befinner sig i trafikmiljön i ett annat land. Att känna till lagar och att kunna läsa av de normer som gäller i en specifik kontext är helt och hållet avgörande för den egna säkerheten. Det finns få delar i människors vardagsliv där normer kan avgöra liv och död – men vad gäller beteenden i trafiken är det ett faktum. Det här gör trafiken till en central arena där såväl interpersonell interaktion som individens relation till den fysiska omgivningen kan studeras. Risk- och säkerhetsbeteenden i trafiken är viktiga att studera inte minst bland ungdomar. Ungdomar i åldern 15–24 år är de som löper störst risk att bli dödade i trafikolyckor (SIKA 2007). Därför är det viktigt att närmare undersöka vilka mekanismer som finns i ungdomars förhållningssätt till risk- och säkerhetsbeteenden i trafiken.

Att studera riskförståelse kan ge kunskap om individens syn på risk och säkerhet i vardagen (Wall & Olofsson 2008), som till exempel i trafiken. Riskförståelsestudier kan därmed ge kunskap om bakomliggande faktorer till hur ungdomar förhåller sig

till trafiken som riskmiljö, och till ungdomars risk- och säkerhetsbeteenden i trafiken. Tidigare har platsanknytning visat sig vara centralt för ungdomars riskförståelse (Wall & Olofsson 2008). Vad gäller trafiksäkerhetsbeteenden har det också visat sig att svenska ungdomars trafiksäkerhetsbeteenden varierar i relation till invånarantal på den ort där man bor (Wall 2009c). Mot bakgrund av detta behandlas följande frågeställningar i föreliggande artikel:

- Kan vi bättre förstå relationen mellan platsanknytning och riskförståelse genom att analysera ungdomars samtal kring hur de förhåller sig till risker i trafiken, speciellt vad gäller risk- och säkerhetsbeteenden?
- Kan man hitta skillnader mellan ungdomar som lever i skilda geografiska miljöer, med avseende på vilken roll olika aspekter av platsanknytning har för deras riskförståelse?

Ungdomars förståelse av risker i trafiken kommer här att analyseras i relation till Gabriele Pollinis teori om platsanknytning (1999; 2000; 2005a). Med hjälp av denna teori kan komplexiteten i relationen mellan platsanknytning och riskförståelse återspeglas på ett dynamiskt sätt. *Syftet* med föreliggande studie är att studera hur relationen mellan riskförståelse och olika aspekter av platsanknytning uttrycks när ungdomar samtalat kring trafiken som riskmiljö, och särskilt egna risk- och säkerhetsbeteenden i trafiken.

Teoretisk referensram

Här presenteras begreppen riskförståelse och platsanknytning med utgångspunkt i å ena sidan min och min medarbetares modell för riskförståelse (Wall & Olofsson 2008), och å andra sidan Pollinis modell för platsanknytning (Pollini 2005a). Denna teoretiska referensram kommer därefter att ligga till grund för en analys av hur olika ungdomsgrupper uttrycker relationen mellan riskförståelse och platsanknytning i samtal om risker i trafiken, särskilt vad gäller konkreta exempel på risk- och säkerhetsbeteenden i trafiken. Studien handlar därför teoretiskt och empiriskt om relationen mellan riskförståelse och platsanknytning.

Tidigare forskning om ungdomars risk- och säkerhetsbeteenden har framför allt utgått ifrån psykologiska teorier om individens beteende. Ofta har speciellt riskutsatta, eller risktagande grupper, som unga manliga bilförare fokuserats (se till exempel Engström, 2008). I Sverige förekommer inte mycket trafiksäkerhetsforskning med sociologisk inriktning (se dock Heikkinen 2008). Annan sociologisk forskning om ungdomar och risk har emellertid visat att den fysiska omgivningen, det vill säga individens boendemiljö, kan ha betydelse för hennes handlande (se till exempel Backett-Milburn & Harden 2004; Parkes 2007).

Inom riskforskningen har man framför allt studerat och jämfört människors kognitiva bedömningar av risk och säkerhet (se till exempel Slovic et al. 1977, 1980), så kallade riskperceptionsstudier. Att studera *sociala aspekter* av hur människor förhål-

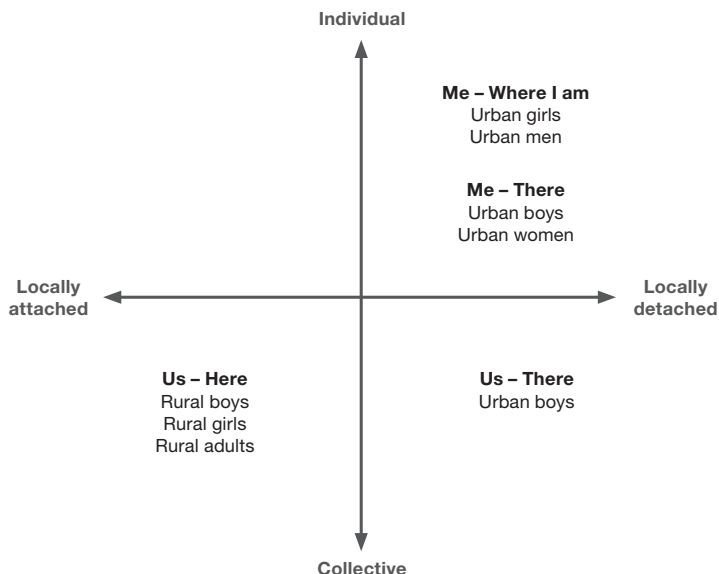
ler sig till risk har dock blivit allt vanligare (se till exempel Lupton & Tulloch 2001; Tulloch & Lupton 2001, 2002; Backett-Milburn & Harden 2004), ofta talar man då om kulturteoretiska perspektiv på risk (Wall 2009b). Forskning med fokus på relationen mellan individen och hennes omgivning bedrivs inom olika discipliner som till exempel sociologi, kulturgeografi, psykologi och naturgeografi. Gemensamt för dessa är en grundläggande idé om att individen interagerar såväl med sin fysiska omgivning som sin sociala omgivning, någonting som också är centralt i fråga om individens riskförståelse.

Riskförståelse

Begreppet riskförståelse beskriver hur människor konkretiserar olika fenomen som har att göra med risk och ger dem mening inom ramen för sociala sammanhang. Riskförståelse (sensemaking of risk) definieras som *"the way people materialise meanings of risk within a social context"* (Wall & Olofsson 2008:2). Genom att studera individens riskförståelse kan man få uppfattning om hur vi gör risker begripliga i interaktion med andra människor (Wall & Olofsson 2008). Detta gör begreppet särskilt intressant att använda inom sociologisk riskforskning. Begreppet riskförståelse implicerar att individens konkretiserande av risk och säkerhet i vardagen kan härledas till den grundläggande förståelse för omgivningen som individen skapar i interaktion med andra människor (Weick 1995).

Området riskförståelsestudier är nytt, men perspektivet på individens begripliggörande av olika fenomen i interaktion med andra människor har tidigare använts såväl inom forskning med fokus på osäkerhet inom organisationer (se till exempel Weick 1993, 2005) som inom kris- och katastrofforskning (se till exempel Kendra 2003). Den modell för riskförståelse (se figur 1) som jag och min medarbetare presenterat (Wall och Olofsson 2008) visar att riskförståelse teoretiskt sett kan relateras till å ena sidan huruvida individens riskförståelse är platsbunden eller inte (locally attached – locally detached), å andra sidan om individens riskförståelse är individuellt eller kollektivt orienterad (individual – collective). Föreliggande undersökning fokuserar dock endast den första av dessa dimensioner, det vill säga den som har att göra med betydelsen av individens platsanknytning.

Den första dimensionen (locally attached – locally detached) beskriver hur individens relation till platsen inverkar på hennes riskförståelse; hur individens platsanknytning bidrar till hennes riskförståelse. Man frågar sig i vilken utsträckning individen i sin förståelse av risk och säkerhet är bunden till en specifik plats eller ort och de normer/värderingar som är knutna till platsen i fråga (Wall & Olofsson 2008, jämför med Furlong & Cartmel 1997; Green et al. 2000; Jamieson 2000; Tolonen 2005). Den andra dimensionen beskriver i vilken utsträckning individens riskförståelse kan förstås som bunden till kollektiva sociala normer (Wall & Olofsson 2008, jämför med Giddens 1991, 1994; Beck 1992; 2001; Green et al. 2000; Beck & Beck-Gernshiem 2001; Beck et al. 2003).



Figur 1: Teoretisk modell för riskförståelse (empiriska resultat inkluderade) (Wall & Olofsson 2008:443)

De empiriska resultaten visade, i den tidigare studien, att ungdomarna baserade sin riskförståelse på en kombination av de två dimensioner som hittats i materialet (Wall & Olofsson 2008). Dessa resultat illustreras i figur 1 med exemplet att ungdomar i glesbygd (rural) talade i termer av "oss" (us) och "här" (here). Dessa resultat tolkades av oss (Wall och Olofsson 2008) som att riskförståelsen hos denna grupp var baserad på en kombination av platsanknytning till det lokala och till kollektivism.

Platsanknytning

Att studera riskförståelse innebär som vi sett att lyfta fram betydelsen av mellanmänskliga relationer. Interaktionen mellan individen och de sociala och fysiska sammanhang hon befinner sig i definieras och etiketteras emellertid på skilda sätt inom olika forskningsinriktningar. Det finns idag inget allmänt vedertaget begrepp på svenska som beskriver denna relation, men inom den engelskspråkiga forskningen som beskriver relationen mellan individen och dennes omgivning med fokus på betydelsen av "plats" finner man till exempel begrepp som "sence of place", "place attachment", "embeddedness" och "meaning of place" (Low & Altman 1992). I föreliggande studie används begreppet *platsanknytning* för att beskriva relationen mellan individen och hennes sociala och fysiska kontext.

Platsanknytning definieras här med utgångspunkt i en teoretisk modell presenterad av Gabrielle Pollini (2005b; 2005a). I Pollinis modell definieras platsanknytning (socio-territorial belonging) som ett övergripande begrepp innehållande fyra olika de-

lar: yttre förhållanden (territorial location), ömsesidigt beroende (ecological participation), social tillhörighet (social belonging) och kulturell gemenskap (cultural communality) (Pollini 2005a), vilka vi ska titta närmare på här:

(1) *Yttre förhållanden* handlar om på vilken plats individen befinner sig, platsens karaktäristika och hur individen interagerar med denna fysiska kontext. Var man befinner sig har inte minst betydelse då de fysiska förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika platser. Det gäller såväl variationer med ursprung i naturen (exempelvis skillnader i klimat mellan olika platser) som sådana som har uppkommit som en konsekvens av människans handlingar (till exempel skillnader mellan olika platser ifråga om infrastruktur och befolkningssammansättning).

Individen samspelar inte bara med den fysiska omgivningen, utan också med andra människor, både direkt och indirekt. Genom denna interaktion med omgivningen blir individen beroende av andra människor. Pollini (2005b) beskriver detta i termer av (2) *ömsesidigt beroende*, eller symbios. Denna andra aspekt av platsanknytning innehåller alltså inte någon värderingsmässig gemenskap mellan individer, utan är avgränsad till hur individen i sitt vardagsliv är utelämnad till att förhålla sig till andra människors agerande eftersom det har inverkan på hennes förutsättningar att själv välja hur hon formar sitt liv genom sina handlingar, det vill säga den sociala konstruktionen av verkligheten (jämför med till exempel Giddens 2001).

Med (3) *social tillhörighet* avses individens inkludering i en social kontext. Pollini talar om vi-känsla inom ramen för ett specifikt sammanhang. Vidare menar hon att graden av inkludering har att göra med huruvida de sociala relationerna på den plats som avses bäst kan beskrivas med Tönnies (1887/1957) välkända begrepp *Gemeinschaft* där de sociala relationerna karaktäriseras som nära och informella, eller *Gesellschaft*, där de sociala relationerna karaktäriseras som rationella och marknadsmässiga (Pollini 2005a, jfr Tönnies 1957). Pollini ser alltså ett samband mellan individens platsanknytning (i termer av social tillhörighet) och de karaktäristika ifråga om sociala relationer som är gällande för den plats där individen befinner sig (Pollini 2005a).

Den sista komponenten av platsanknytning är (4) *värdegemenskap*. Pollini menar att "cultural communality (...) involves the sharing by individuals of value systems and therefore of attitudes of 'consensus'" (Pollini 2005a:498). Denna värderingsmässiga konsensus kan beskrivas på olika nivåer, såsom kulturella likheter mellan människor från olika delar i samma stad eller kulturella likheter mellan länder i samma region, till exempel Västeuropa (Williams & Stewart 1998; Pollini 2005a).

Platsanknytningens olika delar gäller relationer mellan individen och hennes fysiska och sociala omgivning på såväl mikro- som makronivå (jämför med Wiesenfeld 1996).

Sammanfattning

I den teoretiska modellen för riskförståelse (Wall & Olofsson 2008) är en av de två dimensionerna individens platsanknytning. Om vi kombinerar det med Pollinis modell för platsanknytning (Pollini 2005a) torde begreppet riskförståelse kunna nyanteras. Platsanknytningsdimensionen i vår modell tycks nämligen överrensstämma teo-

retiskt sett med en aspekt av platsanknytning i Pollinis modell, nämligen den som handlar om individens inkludering i en social kontext, det vill säga social tillhörighet (Pollini 2005a). Detta implicerar att även de andra aspekterna i Pollinis modell för platsanknytning skulle kunna inverka på individens riskförståelse, något som återverkar på vår modell för riskförståelse (jfr Wall & Olofsson 2008).

Genom att nyansera bilden av platsanknytning i vår teoretiska modell för riskförståelse (Wall & Olofsson 2008) ges möjlighet att fördjupa förståelsen av relationen mellan platsanknytning och riskförståelse. Denna nya teoretiska referensram medger en mer komplex syn på individens relation med sin omgivning, ifråga om såväl fysiska som sociala aspekter av plats, det vill säga platsanknytning. Att individen dessutom kan känna anknytning till flera platser samtidigt (Wiesenfeld 1996; Pollini 2005b; Maya-Jariego & Armitage 2007) skulle ytterligare kunna bidra till kunskap om hur individen relaterar sin riskförståelse till olika aspekter av platsanknytning.

Med hjälp av de fyra aspekter i fråga om platsanknytning som presenteras i Pollinis modell (Pollini 2005a) är avsikten här att analysera hur relationen mellan platsanknytning och riskförståelse uttrycks bland ungdomar, när de samtalar kring risker i trafiken.

Metod

Riskförståelse i fråga om konkreta risk- och säkerhetsbeteenden i trafiken

Empiriskt avgränsas studien till ungdomars riskförståelse vad gäller risker i trafiken och särskilt följande konkreta exempel på risk- och säkerhetsbeteenden: *eget användande av säkerhetsbälte, cykelhjälm och reflex.*

Dessa tre aspekter av säkerhetsbeteenden i trafiken har valts av följande skäl: För det första har tidigare forskning visat att var man bor (med avseende på invånarantal på den ort där man lever) har betydelse för användning av säkerhetsbälte, cykelhjälm och reflex (Wall 2009c). För det andra representerar de valda trafiksäkerhetsbeteendena olika roller som individen kan ha i trafiken: som passagerare i bil, som cyklist och som gångtrafikanter. För det tredje utgör de exempel på beteenden som är institutionaliserade i olika hög grad (jämför med Svensson 2008 och Scott 1995): Säkerhetsbältesanvändning är i hög grad reglerat sedan mitten av sjuttioalet (1 januari 1975) då bältesanvändning lagstadgades. Lagen om cykelhjälm användning gäller endast barn och ungdomar upp till 15 år och kom så sent som 1 januari 2005, vilket gör cykelhjälm användning till något som är i låg grad institutionaliserat beteende. Reflexanvändning, slutligen, är ett beteende som inte är regulativt institutionaliserat alls; inga lagar eller förordningar innehåller påbud om reflexanvändning.

Genom att använda konkreta exempel på trafiksäkerhetsbeteenden blir det möjligt att undersöka hur ungdomarna resonerar kring dessa, vilket därmed belyser ungdomarnas riskförståelse. Genom att fokusera på egna beteenden lyfts det individuella perspektivet fram, vilket är av nytta när man intresserar sig för mekanismer som ligger bakom individens riskförståelse. Studien begränsas emellertid inte till dessa exempel på trafiksäkerhetsbeteenden. Även många andra närliggande fenomen som har att

göra med hur individen förhåller sig till trafiken som riskmiljö inkluderas vilket ger en bredare bild av hur relationen mellan riskförståelse och platsanknytning uttrycks. Vilka fenomen som lyfts fram i studien beror på vad intervjupersonerna väljer att ta upp till diskussion, vilket är en konsekvens av att fokusgruppsintervjuer har valts som metod.

Fokusgruppsintervjuer

Den empiriska delen av artikeln baseras på fokusgruppsintervjuer. Fokusgruppsintervjuer är en lämplig metod då man vill få fördjupade kunskaper om ett specifikt fenomen, i detta fall relationen mellan riskförståelse och olika aspekter av platsanknytning. Fokusgruppsintervjuer passar också bra för att bättre kunna tolka andra slags datamaterial, till exempel kvantitativa data (Tursunovic 2001). Detta är till viss del fallet här då jag tidigare visat i en kvantitativ studie att plats (var man bor) bidrar till att förklara variationer i trafiksäkerhetsbeteende bland ungdomar (Wall 2009c).

Föreliggande artikel baseras på ett empiriskt material bestående av åtta stycken fokusgruppsintervjuer; totalt har 36 stycken gymnasieungdomar i åldern 16–20 år intervjuats.

Hälften av intervjuerna har genomförts med ungdomar i olika områden av Stockholmsregionen (grupp 1—4) och den andra hälften av intervjuerna med ungdomar på olika orter i Jämtland (grupp 5—8) vilket syftade till att säkerställa en viss spridning bland deltagarna och möjliggöra en jämförande analys av dessa båda geografiskt åtskilda grupper.

Urvalsprocessen har gått till så att gymnasieskolor i olika områden av Stockholmsregionen respektive på olika orter i Jämtland kontaktades med förfrågan om möjlighet att vid dessa skolor rekrytera intervjupersoner. Rekryteringen av deltagare skedde därefter internt på skolan, utifrån instruktioner om att 3–5 deltagare önskades i respektive grupp och att dessa grupper skulle vara internt homogena med avseende på kön, samt att varje enskild grupps deltagare skulle komma från samma skolklass. Endast elever från gymnasieprogram med samhällsvetenskaplig och naturvetenskaplig inriktning efterfrågades.

Fokusgruppsintervjuer innebär att en grupp människor samtalar kring ett givet ämne, under en begränsad tid (Morgan 1996, 1997; Wibeck 2002). Här samtalade ungdomarna kring sina egna beteenden i trafiken. Generellt sett ses det som en fördel om grupperna för fokusgruppsintervjuer är små eftersom det gynnar samtalsklimatet på så vis att alla får tillräckligt utrymme att uttrycka sig (Morgan 1996). Gruppernas interna sammansättning (det vill säga att grupperna består av tjejer eller killar i samma klass) bidrar till förtroligt samtalsklimat i grupperna och minskar eventuell intervjuareffekt (Wibeck 2000).

Procedur

Vid varje fokusgruppsintervju fanns två forskare med; en moderator som initierade olika diskussioner (jämför med Frey & Fontana 1991:30) och en observatör som hanterade inspelningsutrustning, förde anteckningar samt till viss del observerade den

sociala interaktionen i grupperna. Vid fokusgruppsintervjuer ska moderatorn och observatören ta så litet utrymme i diskussionerna att deltagarna fritt kan diskutera med varandra, vilket också minskar risken för negativa intervjuareffekter (Morgan 1997; Greenbaum 1998; Wibeck 2002).

Alla intervjuer följde samma struktur och en kortfattad intervjuguide i punktform användes. Varje intervju började med en öppen fråga: "Vad tänker ni på när ni hör orden risk och säkerhet?". En sådan inledning syftar inte bara till att undersöka intervjupersonernas syn på risk och säkerhet i allmänhet, utan också till att skapa utrymme för dem att själva definiera begreppen vilket minskar risken för att efterföljande frågor upplevs av intervjupersonerna som definierade på förhand. På detta sätt minskas risken för att moderatorn ska påverka vad som sägs i diskussionerna. Efter den inledande diskussionen ställdes mer specifika frågor om de tre typer av trafiksäkerhetsbeteenden som valts ut för studien: respondenterna ombads beskriva situationer då de brukar använda säkerhetsbälte/cykelhjälm/reflex, och situationer då de inte brukar använda det.

Gruppernas diskussioner dokumenterades med hjälp av ljudinspelning. Samtalen transkriberades sedan ordagrant på mellanliggande transkriptionsnivå. Detta innebär att den största vikten vid transkriptionen lades vid vad som sagts, inte hur det sades. Intervjuerna transkriberades därmed så nära ursprunget som möjligt, men anpassades något med avseende på läsbarhet (Wibeck 2000).

Vid redovisning av resultat och analys redovisas tjejer och killar tillsammans. Någon jämförelse mellan dessa grupper görs inte eftersom studien syftar till att ge ett helhetsperspektiv på hur relationen mellan platsanknytning och riskförståelse kan uttryckas av kategorin ungdomar på skilda orter.

Vid redovisning av resultat och analys kodas intervjupersoner och citat. "IP 3:8" utläses som grupp 3, intervjuperson 8.

Resultat och analys

Här ska först analyseras hur ungdomarna i fokusgrupperna uttrycker sin riskförståelse gentemot de fyra olika aspekterna av platsanknytning (yttre förhållanden, ömsesidigt beroende, social tillhörighet, värdegemenskap). Därefter jämförs resultaten från fokusgruppsintervjuerna gjorda i Jämtland respektive i Storstockholm och avslutningsvis diskuteras resultaten angående de olika aspekterna av platsanknytning och riskförståelse.

A. Platsanknytning

1. Yttre förhållanden

Risker i trafiken är på ett naturligt sätt sammanlänkade med yttre förhållanden som till exempel förekomsten av trottoarer och cykelvägar. Betydelsen av yttre förhållanden illustreras också av att olycksrisken är högre nattetid (SIKA 2007), det vill säga då det är mörkare utomhus än vad det är under dagtid. Riskförståelse relaterad till yttre förhållanden återkommer på olika sätt i empirin. Några av dessa exempel ser vi här:

“... Men om man bor ute på landet, eller så, där är det ju kolsvalt, där ser man ingenting. Och det måste ju ändå vara rätt så farligt? För om man kommer med en bil, alltså, då lär man ju inte se om det kommer någon och går på vägen, om den inte har en lampa eller någonting sådant” (IP 1:1).

“... Så det beror ju lite grand på var man är någonstans. Jo, det är ju ett villaområde, det finns knappt några trottoarer och där det finns trottoarer, så är det typ häckar över hela trottoaren. Folk går ju på gatan och det kommer bilar väldigt sällan och det är små vägar, så de kan i alla fall inte köra särskilt fort, så alla går i gatan” (IP 1:4).

“(---) Jag tycker att det är läskigt att cykla inne i stan, för de här cykelbanorna... Eller speciellt nu, nu har de cykelbanorna mitt i vägen, det är ju ingen kant eller någonting mellan bilarna och cyklarna” (IP 1:4).

”Jag kan säga att jag brukar använda bälte mest när jag är inne i en stad, se till att verkligen skydda mig mest när jag är inne i stan, eftersom det är så mycket trafik (---)” (IP 7:5).

Citaten exemplifierar sådana yttre förhållanden som vanligtvis diskuterades i fokusgruppsintervjuerna. Framför allt talade ungdomarna om huruvida det är mörkt eller just ute, om man som individ befinner sig på samma ställe som fordonstrafiken eller har möjlighet att gå/cykla på särskilda gång/cykelbanor, samt graden av trafikintensitet. Sammantaget visar analysen dock att betydelsen av yttre förhållanden behandlades ganska lättvindigt i fokusgruppsintervjuerna.

2. Ömsesidigt beroende

Begreppet ömsesidigt beroende innebär här att individen tvingas inkludera andra människors beteenden i sin riskförståelse. Det kan till exempel bero på att hon utsätts för risker som en konsekvens av andra människors beteenden. En av intervjupersonerna berättade om hur hon, beroende just på andra människors handlande, utsätts för ökade risker i trafiken under vintertid. Som en konsekvens av andra individer (de som arbetar med snöröjning) och deras handlande kan hon inte vintertid använda sig av trottoarerna i det område där hon bor:

“(---) De kör upp all snö på trottoaren, så att man måste gå på gatan. (---)” (IP 1:3).

I exemplet ovan är den ökade risken känd för individen och hon kan vara extra försiktig under denna period. Någonting som kom upp i alla fokusgruppsintervjuer var dock det upplevda utelämnandet till andra människors *oberäkneliga* beteenden. Framst diskuterade ungdomarna bristen på uppmärksamhet hos bilförare och cyklister. Som gående i trafiken upplever sig ungdomarna utelämnade till risker förenade med avsaknad av hänsyn hos andra individers. Ett exempel bland många ser vi här:

”Jag tycker nästan att cyklisterna är läskigare än bilar (IP 1:4). (---) För de tänker inte på att de också måste ta hänsyn och titta sig omkring! (IP 1:2). Nej, de bara cyklar på! Bilarna hör man ju i alla fall, men cyklarna: swisch och så är de förbi!” (IP 1:4).

Konsekvenser av ömsesidigt beroende mellan individer i trafiken diskuterades också. Intervjupersonerna resonerade en del kring ansvar och möjligheter att själv ta initiativ för ökad säkerhet. Ett exempel ser vi i följande citat, där en av intervjupersonerna diskuterade hur hon kände sig tryggare då det fanns möjlighet att själv styra över situationen. Det är ett exempel på individualiserat beteende där individen själv ses som ansvarig för sitt eget liv – och sin egen säkerhet:

”(…) Men det beror ju på om man kan styra situationen, alltså personligt. I bilen, alltså om man sitter bredvid som passagerare bara, då kan man ju inte göra någonting om han som kör far ner i diket. Om man går bredvid vägen, då kan man ju göra någonting själv, då kan man ju hoppa undan” (IP 4:2).

När intervjupersonen själv upplever sig ha kontroll över situationen så känns det bättre än när hon är utelämnad till andra människors agerande i trafiken. Det framgår här att det ömsesidiga beroendet mellan individer i trafiken har betydelse för ungdomars riskförståelse.

Relationen mellan å ena sidan ömsesidigt beroende som aspekt på platsanknytning och å andra sidan riskförståelse tar sig olika uttryck i samtalen. Det som de intervjuade ungdomarna i alla grupper gett störst utrymme och lägger störst vikt vid i samtalen är emellertid att det uppstår risker i trafiken som har att göra med hur bilförare och cyklisterna agerar och på vad ungdomarna upplever som bristande hänsyn för gående i trafiken hos bilister och cyklisterna.

3. Social tillhörighet

Den aspekt av platsanknytning som fick störst utrymme i alla fokusgruppsintervjuerna var social tillhörighet. Det innebär till exempel att ungdomarna relaterar risk- och säkerhetsbeteendena i trafiken till vikten av att passa in i gruppen. Detta är med andra ord en viktig aspekt i fråga om riskförståelse.

Många exempel finns där intervjupersoner berättade om hur de skyddar sig genom att använda reflex, cykelhjälm och säkerhetsbälte – men att de väljer bort dessa skydd i sådana situationer då de träffar sina vänner och skolkamrater. Detta visar att det är viktigt för intervjupersonerna att vara en del av det sociala sammanhanget och att inte sticka ut. Ett sådant exempel ser vi i följande citat, där en av tjejerna tydligt uttryckte behovet av att passa in, men att hon ändå har en lösning på problemet, så att hon kan använda sig av reflex på vägen till skolan:

”(---) Och när man kommer till skolan och kanske vill se lite coolare ut, då kan man stoppa in den (reflexen) i fickan. Då är det bara att gömma den” (IP 1:2).

Oftast relaterades diskussionerna om social tillhörighet till cykelhjälsanvändning. Det visade sig att många av ungdomarna som deltog i studien hade slutat använda cykelhjälm för flera år sedan (då de var under 15 år), eftersom de var rädda att uppfattas som "töntiga", en känsla som de fortfarande förknippar med hjälmanvändning:

"(---) så då hade jag cykelhjälmen på mig tills det var tjugo meter kvar till skolan, sedan tog jag av mig den och gömde den under ett träd, för att jag inte ville visa att jag hade hjälm på mig, det var liksom..." (IP 5:2). (---) "Nä, man skiter i hjälm, för det är fortfarande någonting som anses töntigt liksom! (---)" (IP 5:5).

Att det är viktigt för ungdomarna att vara "coola" visade sig på många sätt i de fokusgruppsintervjuer som gjorts. Det var tydligt att jämnåriga kamrater var de som ungdomarna relaterade till i fråga om definitionen av vad som är "coolt" och vad som inte är det. I andra sammanhang, till exempel när man är tillsammans med sin familj och släkt så gjorde det inte så mycket om man uppfattades som töntig vilket illustreras av citatet nedan. Det var också tydligt att intervjupersonerna tycker att det är mer okej att skydda sig, vad gäller att använda reflex i det här fallet, när man motionerar, än när man går från punkt A till punkt B (till exempel hemifrån till en vän). Även det fenomenet ser vi lite grand av i följande citat:

"Ja, ifall jag ska till skolan, så drar jag inte på mig reflexväst! Men när man är ute och går på kvällen, då spelar det inte så stor roll. Men det är väl... Man känner sig ganska töntig med den där reflexvästen! (---) Om man bara ska gå ut och gå, för att gå, på en kväll. Då tar jag ju på mig." (IP 7:3). "Ja, jag med!" (IP 7:1). "Men det beror på vem man ska gå till" (IP 7:4). "Om man ska till mormor så kanske det inte spelar så stor roll..." (IP 7:3).

Som vi sett menade intervjupersonen att det är okej att använda reflex när man är ute och går "för att gå", det vill säga när man är ute och motionerar. Det synsättet förekommer i alla fokusgrupper. Ungdomarnas samtal visade att de tycker att det är okej att använda inte bara reflex utan också cykelhjälm om man cyklar eller åker rullskidor i motionssyfte.

Ett exempel på kopplingen mellan personliga skydd i trafikmiljön och motion ser vi i nästa citat, där också ett annat fenomen dyker upp, nämligen uppfattningen om att "det funkar" med cykelhjälm till kostym. Det sociala sammanhanget förstås alltså av ungdomarna som någonting grupp-specifikt: i vissa grupper accepteras vissa beteenden, medan dessa beteenden är helt fel i andra grupper eller i andra sammanhang. Cykelhjälsanvändning kan alltså vara en social markör som visar på tillhörighet i en grupp, men som leder till exkludering i en annan grupp.

"Jag vet inte, men det känns som jävlar, om det (cykelhjälsanvändandet) ska passa in, så måste man vara, såhär, typ... vara sportklädd! Det känns inte som att det finns några vardagliga hjälmar" (IP 6:5). "Antingen så är man sportklädd, eller så har man kostym. Det funkar till kostym" (IP 6:1).

Vad gäller ungdomarnas diskussioner om risk och social tillhörighet så var det, som vi sett, främst cykelhjälsanvändning och reflexer som diskuterades. Att just dessa personliga skydd lyftes fram tycks bero på att de syns tydligt. Något annat som utmärker dessa är att de är exempel på beteenden som inte är lagmässigt är reglerade (reflexanvändning), eller är reglerade i låg grad (cykelhjälsanvändning).

Till skillnad från de många diskussionerna om reflex- och cykelhjälsanvändning, så visade det sig att ungdomarna talade väldigt lite om säkerhetsbältesanvändning som i hög grad är regulativt institutionaliserat (jämför med Scott 1995). Det finns lagar som styr säkerhetsbältesanvändning och de flesta ser det som självklart att använda säkerhetsbälte eftersom man inser att man har mycket att vinna på att använda bälte, och de socialt negativa konsekvenserna är inte avgörande (Svensson 2008). De relationer mellan riskförståelse och social tillhörighet, som ungdomarna i studien uttrycker, tycks alltså se lite olika ut beroende på om det beteende som avses är regulativt institutionaliserat eller inte.

Det är tydligt att ungdomarna tänkte mycket på hur de uppfattas av sina vänner och andra ungdomar, främst på skolan. Intervjupersonerna uttryckte explicit att de vill "se coola ut" och att de uppfattar det som "töntigt" att använda cykelhjälm och reflex. Ungdomarnas strävan efter att passa in i gänget är en viktig komponent vad gäller relationen mellan riskförståelse och platsanknytning i fråga om trafiksäkerhetsbeteenden, speciellt relaterat till användning av cykelhjälm respektive reflex.

4. Värdegemenskap

Relationen mellan värdegemenskap och riskförståelse uttrycktes tydligt av ungdomarna i studien. Ett tecken på att ungdomarna i studien relaterar beteenden i trafiken till värdegemenskap är att intervjupersonerna spontant uttryckte värderande omdömen om hur trafiksituationen ser ut i andra länder. Vi kan se exempel i citaten nedan. Ungdomarna som deltagit i studien tycker att bilister i andra länder kör "som galningar":

"(---) Men sedan, som i Italien! Folk kör ju som några himla galningar! Verkligen! (---)" (IP 1:1).

"Jag åkte taxi i Frankrike. Där kör de som jävla galningar allihopa!" (IP 6:1).

"Ja, det (i Turkiet) var som att inga lagar fungerade, så de flesta körde nästan hur de ville liksom, ungefär. Folk kunde köra på fel väg alltså. En del körde mot en, då kom de och mötte en, hur som helst!" (IP 8:1).

Dessa uttalanden visar alltså att ungdomarna uttrycker värderande omdömen om trafiksituationer i andra länder. De visar också att intervjupersonerna till viss del har ett etnocentriskt förhållningssätt. Med grund i ungdomarnas samtal om trafik kan man se att de utgår från den egna kulturen inte bara som jämförelsegrund, utan som vär-

deringsgrund. De ser alltså den egna (trafik-)kulturen som överlägsen andra kulturer (Hammond & Axelrod 2006).

Intressant är också att intervjupersonerna spekulerade i hur olika aspekter av värdegemenskap (trafikkultur) kan inverka på hur enskilda individer agerar i trafiken. Deltagarna i studien diskuterade explicit relationen mellan gemensamma värderingar på samhällsnivå och enskilda trafiksituationer eller som en av intervjupersonerna uttryckte det: ”Jag tror att det har att göra mer med inställning och attityd i samhället” (IP 1:2). Vi ser fler exempel på denna koppling i följande citat:

”Jag tänker på när jag är utomlands. (...) Där åker alla ungdomar moppe och vespa och så. Och lagarna är ju annorlunda där. Ingen har bilbälte, ingen har hjälm när de cyklar och ingen har hjälm när de åker moppe och så. Så det är ju lite annorlunda! (...) Inställningen! Hela folkets inställning är annorlunda där!” (IP 1:3).

”(...) Det handlar om din egen säkerhet säger man, men... Det finns många som blir påverkade av själva landet! Hur de vill att man ska... hur man ska bli. De blir påverkade! Här blir man påverkad, men inte där, för där är det ändå ingen som säger... Det är inga lagar! Så de tänker så...” (IP 3:5).

”Det är lätt att ryckas med i omgivningen! I många kulturer så bryr de ju sig inte om att spänna fast sig och jag tror att det är lätt att man påverkas av det också. Att man inte tar så allvarligt på det” (IP 4:1).

Här har vi alltså sett exempel på hur ungdomarna i studien tolkade beteenden i trafiken i relation till värdegemenskap. Det är intressant att se att deltagarna explicit talade om kopplingen mellan normer på samhällsnivå och den enskilda individens agerande i olika trafiksituationer. Relationen mellan värdegemenskap och ungdomarnas riskförståelse tog sig alltså tydliga uttryck i samtalen om risk- och säkerhetsbeteenden i trafiken.

B. Likheter och skillnader beroende på var man bor

Den jämförande analys som gjorts av de intervjuade ungdomarna i Jämtland och Stockholmsregionen visar att det finns stora *likheter* i hur relationen mellan riskförståelse och platsanknytning uttrycks hos ungdomarna i studien. Dessa resultat har därför redovisats gemensamt för alla grupper i relation till de olika aspekterna av platsanknytning (ovan). Några innehållsmässiga skillnader som har att göra med Pollinis fyra aspekter av platsanknytning och som går att härleda till var man bor har inte hittats. Därför återfinns inte några sådana exempel i resultatredovisningen. Därremot finns några fall av avvikelser mellan Jämtlands- och Stockholmsungdomarna som har att göra med *vilka exempel* som används. Jämtlandsungdomarna använde sig oftare av exempel hämtade från trafikmiljöer i landsbygd och trafiksituationer som är relaterade till jakt och friluftsliv och Stockholmsungdomarna använde oftare exempel hämtade från renodlade villaområden och från (Stockholms) innerstadsmiljö. Dessa

variationer är dock små. De fyra aspekterna av platsanknytning ingick alltså i bägge ungdomsgruppernas riskförståelse, oavsett boendemiljö.

Relationen mellan olika aspekter av platsanknytning och riskförståelse

Vad denna artikel visat är att platsanknytning har viss betydelse för ungdomars riskförståelse. De empiriska resultaten implicerar att (några av) de mekanismer som inverkar på individens riskförståelse i trafiken kan beskrivas genom att använda de olika aspekterna av platsanknytning. Att individen interagerar med såväl sociala som fysiska delar av sin miljö när det gäller risk och säkerhet har med andra ord varit märkbart i samtliga fokusgruppsintervjuer.

Platsanknytning har alltså viss betydelse. Hur individen förhåller sig till sin omgivning kan tycks alltså inverka på hennes riskförståelse. Det är dock missvisande att anta att denna relation i teoretisk bemärkelse skiljer sig åt beroende på var man bor. I föreliggande studie har vi sett att det *inte* tycks finnas några regionala skillnader, det vill säga skillnader mellan ungdomar boende i Jämtland respektive i Stockholmsregionen vad gäller de fyra aspekterna av platsanknytning. Hur ungdomarna uttrycker relationen mellan platsanknytning och riskförståelse kan alltså inte generaliseras utifrån dikotomin urban – rural miljö.

Analysen har istället visat på andra nyanser vad gäller relationen mellan platsanknytning och riskförståelse: Det har varit tydligt att de olika aspekterna av platsanknytning getts olika tyngd i ungdomarnas diskussioner.

Den aspekt av platsanknytning som tycks ha *störst* inverkan på ungdomarnas beteenden i trafiken är social tillhörighet. I *lägst* utsträckning relaterades yttre förhållanden och ömsesidigt beroende till riskförståelse i ungdomarnas samtal. Till detta kan läggas att det egna ansvaret återkommit i resonemang relaterade till samtliga fyra aspekter av platsanknytning. Vi ser en intressant dubbeltydighet här: Ungdomars riskförståelse har mycket att göra med vikten av att passa in i gruppen, samtidigt som risk- och säkerhetsbeteenden i trafiken förstås utifrån ett individualistiskt perspektiv: ungdomarna uttrycker att individen själv är ansvarig för sin säkerhet i trafiken.

Att social tillhörighet är den viktigaste aspekten av platsanknytning när ungdomar resonerar om trafiksäkerhet stämmer väl överrens med tidigare resultat inom ungdomsforskningen. Det är väl känt att grupp tillhörighet har stor betydelse för ungdomar. Det kan förklaras utifrån utvecklingspsykologiska teorier om identitetsskapande (Wall 2009a).

Att de sociala relationerna är avgörande för ungdomars riskförståelse i trafiken ger dock upphov till vissa farhågor. Det kan innebära att ungdomar tar risker för att passa in i gruppen. Det illustrerades i fokusgruppsintervjuerna, där ungdomarna berättade att de väljer att inte använda reflexer då de ska träffa sina vänner och att de inte använder cykelhjälm när de riskerar att bli sedda av sina vänner, eftersom cykelhjälm är "töntigt".

Skillnader i riskförståelse som har att göra med platsanknytning tycks alltså åter spegla komplexa mekanismer på mikro- som makronivå (Wiesenfeld 1996) relaterade till den fysiska och sociala omgivningen (Pollini 2005a, b). Om man därtill beaktar

möjligheten till multipla platsanknytningar hos individen (Wiesenfeld 1996; Pollini 2005b; Maya-Jariego & Armitage 2007) ser vi svårigheten i att finna enkla förklaringar till skillnader i riskbeteenden mellan olika ungdomsgrupper.

Slutsatsen är att framför allt sociala relationer, som aspekt av platsanknytning (Pollini 2005a), har betydelse för ungdomars riskförståelse i relation till vissa trafiksäkerhetsbeteenden. Genom att studera hur ungdomar uttrycker relationen mellan riskförståelse och platsanknytning kan man se att det finns anledning att nyansera den dimension som relaterar till platsanknytning i min och min medarbetares tidigare modell för riskförståelse (Wall & Olofsson 2008). Modellen skulle vinna på att dimensionen som visar på individens platsanknytning (locally attached – locally detached) ersattes med den mer nyanserade begreppsapparat som vi använt här och som utifrån Pollinis modell för platsanknytning (Pollini 2005a) inkluderar flera olika aspekter av hur individen interagerar med sin sociala och fysiska omgivning.

Diskussion

I föreliggande artikel har ungdomars samtal kring konkreta risk- och säkerhetsbeteenden i trafiken analyserats för att förstå relationen mellan platsanknytning och riskförståelse.

Teoretiskt sett tycks Pollinis modell för platsanknytning (Pollini 2005a) vara användbar vad gäller att nyansera betydelsen av platsanknytning för individens riskförståelse: I teorin är det enkelt att separera olika komponenter av platsanknytning ifrån varandra. I de empiriska resultaten är de olika delarna av platsanknytning interrelaterade med varandra och de varierar i betydelse beroende på vilket beteende som diskuteras. Vi har bland annat sett att de olika konkreta exempel på trafiksäkerhetsbeteenden som undersökts (användning av säkerhetsbälte/cykelhjälm/reflex) fick olika stort utrymme i diskussionerna om riskförståelse i trafiken. Vad gäller social tillhörighet såg vi att det utrymme som säkerhetsbältes-, cykelhjälms- och reflexanvändning fick till viss del speglade skillnader mellan dessa beteenden ifråga om institutionalisering. Kanske kan en av förklaringarna till att de olika risk- och säkerhetsbeteendena diskuterades på olika sätt och olika mycket härledas till skillnader ifråga om regulativ institutionalisering?

Beteenden kan vara institutionaliserade på olika sätt genom olika legitimeringsgrunder. En vanlig uppdelning baseras på att beteenden kan vara lagmässigt sanktionerade (regulativ institutionalisering), styrda av moral och sociala regler (normativ institutionalisering), eller kulturellt bundna (kognitiv institutionalisering). Det sistnämnda, kognitiv institutionalisering, använder 'kognitiv' för att beskriva det som tas för givet inom ramen för ett helt samhälle och som förstås som "det rätta" att göra (Scott 1995).

I denna studie har de olika trafiksäkerhetsbeteendena valts ut bland annat efter grad av regulativ institutionalisering, alltså i vilken grad dessa beteenden är lagmässigt sanktionerade. Det tycks emellertid vara så att dessa beteenden skiljer sig åt inte bara ifråga om i vilken grad de är reglerade utan också ifråga om normativa respektive kognitiva aspekter av institutionalisering, något som blev tydligt när ungdomarna talade om social tillhörighet.

Analysen visar att social tillhörighet har stor betydelse för ungdomars reflex- och cykelhjälsanvändning. Dessa beteenden tycks alltså vara sådana som är normativt institutionaliserade. Det tycks alltså vara så att ungdomarna upplever olika beteenden som moralmässigt rätt och fel (Scott 1995) i olika sociala sammanhang. Tydligast blir det i ungdomarnas diskussioner kring cykelhjälsanvändning och reflexanvändning (särskilt då reflexväst).

Vad gäller säkerhetsbältesanvändningen tycks det istället vara så att ungdomarna ser det som "självkänt" att använda bälte. Det beteendet är därmed inte bara institutionaliserat ifråga om regulativa aspekter, utan också utifrån den ovannämnda kognitiva aspekten. Kognitivt institutionaliserat beteende blir synligt då olika samhällen eller kulturer jämförs med varandra. Det hände när intervjupersonerna resonerade kring sina erfarenheter av trafiksituationer i andra länder.

Att säkerhetsbältesanvändning ses som självkänt gjorde också att diskussionerna kring ämnet gavs mindre utrymme av deltagarna i studien vilket ytterligare bekräftar att säkerhetsbältesanvändning är kognitivt institutionaliserat, det vill säga att det ses som naturligt och självkänt (Scott 1995). Tidigare studier bekräftar också dessa resultat, då vi vet att en övervägande andel av den svenska befolkningen använder säkerhetsbälte (SIKA 2007).

Vad vi ser här är alltså att skillnader i institutionalisering kan ha betydelse för hur relationerna ser ut mellan riskförståelse och platsanknytning och därmed bidra till kunskap om ungdomars riskförståelse.

Här har vi bara tittat på några exempel på ungdomars risk- och säkerhetsbeteenden. Då social tillhörighet har betydelse för dessa är det rimligt att anta att sociala relationer är avgörande också när det gäller andra risk- och säkerhetsbeteenden. Risker kan finnas i trafiken, lika väl som i andra delar av ungdomars vardagsliv. Resultaten från denna studie kan dock inte generaliseras då de endast beskriver hur just de ungdomar som deltagit i studien uttrycker relationen mellan riskförståelse och platsanknytning. Resultaten visar dock att det är viktigt att ytterligare undersöka relationen mellan individens riskförståelse och hur hon förhåller sig till sin platsanknytning. Det kan till exempel vara tänkbart att de statistiska resultat som i tidigare forskning visat på skillnader vad gäller risk- och säkerhetsbeteenden i trafiken mellan ungdomar som bor på orter med olika stort invånarantal (Wall 2009c) egentligen döljer skillnader i riskförståelse som har att göra med sociala relationer på gruppnivå. Det pekar också på att en ungdomsgrupp i glesbygd och en i stadsmiljö kan dela riskförståelse och samtidigt skilja sig från andra (ungdoms-)grupper på orten, något som tidigare lyfts fram (Wall & Olofsson 2008).

I föreliggande artikel har ungdomars riskförståelse och platsanknytning fokuserats. Att mer sociologisk forskning behövs är uppenbart. Idag är området för trafiksäkerhetsforskning i hög grad ett område för tekniska studier. Som komplement till detta kan sociologiska studier vara ett mycket viktigt bidrag med avseende på att skapa större förståelse för såväl individens riskförståelse som hennes risk- och säkerhetsbeteenden i trafiken, vilket skulle kunna bidra till att skapa förutsättningar för ökad trafiksäkerhet.

Referenser

- Backett-Milburn, K., Harden, J. (2004) "How Children and Their Families Construct and Negotiate Risk, Safety and Danger", *Childhood* 11 (4): 429–447.
- Beck, U. (1992) *Risk Society: Towards a New Modernity*. London: Sage.
- Beck, U., Beck-Gernshiem, E. (2001) *Individualization*. Cambridge: Polity Press.
- Beck, U., Bonss, W., Lau, C. (2003) "The Theory of Reflexive Modernisation. Problematic, Hypotheses and Research Programme", *Theory, Culture & Society* 20 (2): 1–33.
- Engström, I. (2008) *Young Drivers and Their Passengers: Crash Risk and Group Processes*. Linköping: Linköpings universitet (doktorsavhandling).
- Frey, J. H., Fontana, A. (1991) "The Group Interview in Social Research", *Social Science Journal* 28 (2): 175–187.
- Furlong, A., Cartmel, F. (1997) *Young People and Social Change: Individualization and Risk in Late Modernity*. Buckingham: Open University Press.
- Gaskell, G. (2000) "Individual and Group Interviewing", In: Bauer, M. W. & Gaskell, G. (eds.) *Qualitative Research with Text, Image and Sound*. London: Sage.
- Giddens, A. (1991) *Modernity and Self-Identity*. Cambridge: Polity Press.
- Giddens, A. (1994) "Living in a Post-Traditional Society". *Reflexive Modernization: Politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order*. Cambridge: Polity Press.
- Giddens, A. (2001) *Sociology*. Cambridge: Polity Press.
- Gieryn, T. F. (2000) "A Space for Place in Sociology", *Annual Review of Sociology* 26 (1): 463–496.
- Green, E., Mitchell, W., Bunton, R. (2000) "Contextualizing Risk and Danger: an Analysis of Young People's Perceptions of Risk", *Journal of Youth Studies* 3 (2): 109–126.
- Greenbaum, T. L. (1998) *The Handbook for Focus Group Research*. London: Sage.
- Hammond, R. A., Axelrod, R. (2006) "The Evolution of Ethnocentrism", *Journal of Conflict Resolution* 50 (6): 926–936.
- Heikkinen, S. (2008) *Att köra eller inte köra: Hur de äldre, åldrande och bilkörning har diskuterats i svensk transportpolitik*. Uppsala: Sociologiska institutionen (doktorsavhandling)
- Jamieson, L. (2000) "Migration, Place and Class: Youth in a Rural Area", *Sociological Review* 48 (2): 203–223.
- Kendra, J. M., Wachtendorf, T. (2003) "Elements of Resilience after the World Trade Center Disaster: Reconstituting New York City's Emergency Operations Center", *Disasters* 27 (1): 37–53.
- Low, S. M., Altman, I. (1992) *Place Attachment*. New York: Plenum Press.
- Lupton, D., Tulloch, J. (2001) "Border Crossings: Narratives of Movement, 'Home' and Risk", *Sociological Research Online* 5.
- Lupton, D., Tulloch, J. (2002) "Risk is Part of Your Life: Risk Epistemologies among a Group of Australians", *Sociology* 36 (2): 317–334.
- Maya-Jariego, I., Armitage, N. (2007) "Multiple Senses of Community in Migration and Commuting: The Interplay between Time, Space and Relations", *International Sociology* 22 (6): 743–766.

- Morgan, D. L. (1996) "Focus Groups", *Annual Review of Sociology* 22 (1): 129–152.
- Morgan, D. L. (1997) *Focus Groups as Qualitative Research*. London: Sage.
- Parkes, J. (2007) "Tensions and Troubles in Young People's Talk about Safety and Danger in a Violent Neighbourhood", *Journal of Youth Studies* 10 (1): 117–137.
- Pollini, G. (1999) "The Socio-Territorial Belonging." In: R. Guber (ed.) *The Territorial Belonging between Ecology and Culture*. Trento: University of Trento Press.
- Pollini, G. (2000) "Social Belonging", *Encyclopedia of Sociology*. New York: Macmillan.
- Pollini, G. (2005a) "Elements of a Theory of Place Attachment and Socio-Territorial Belonging", *International Review of Sociology* 15(3): 497–515.
- Pollini, G. (2005b) "Socio-Territorial Belonging in a Changing Society", *International Review of Sociology* 15 (3): 493–496.
- Scott, R. W. (1995) *Institutions and Organizations*. London: Sage.
- SIKA (2007) Vägtrafikskador 2006. *SIKA Statistik*. Östersund: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA.
- Slovic, P., Fischhoff, B., Lichtenstein, S. (1977) "Cognitive Processes and Social Risk Taking", in: Jungermann, H. & de Zeeuw, G. *Decision Making and Change in Human Affairs*. Dordrecht: Riedel.
- Slovic, P., Fischhoff, B., Lichtenstein, S. (1980) "Facts and Fears: Understanding Perceived Risk", in: Schwing, R. C. & Albers, W. A. (eds.) *Societal Risk Assessment: How Safe is Safe Enough?* New York: Plenum Press.
- Svensson, M. (2008) *Sociala normer och regelefterlevnad*. Lund: Lund Studies in Sociology of Law (doktorsavhandling).
- Tolonen, T. (2005) "Locality and Gendered Capital of Working-Class Youth." *Young* 13 (4): 343–361.
- Tulloch, J., Lupton, D. (2001) "Risk, the Mass Media and Personal Biography. Revisiting Beck's Knowledge, Media and Information Society", *European Journal of Cultural Studies* 4 (1): 5–27.
- Tursunovic, M. (2001) "Fokusgruppsintervjuer i teori och praktik", *Sociologisk forskning* 9 (1): 62–89.
- Tönnies, F. (1957) *Community and Society*. New York: Harper & Row.
- Wall, E. (2009a) "Annorlunda ungdomar?" i: Olofsson, A & Öhman, S. (red.) *Risker i det moderna samhället: Samhällsvetenskapliga perspektiv*. Lund: Studentlitteratur.
- Wall, E. (2009b) "Kulturteoretiska perspektiv på risk." i: Olofsson, A & Öhman, S. (red.) *Risker i det moderna samhället: Samhällsvetenskapliga perspektiv*. Lund: Studentlitteratur.
- Wall, E. (2009c) "Traffic Safety Behaviour among Young People in Different Settings: the Use of Seat Belts, Bicycle Helmets, and Reflectors by Young People in Sweden", *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*. (Accepted).
- Wall, E., Olofsson, A. (2008) "Young People Making Sense of Risk: How Meanings of Risk are Materialized within the Social Context of Every-Day Life", *Young* 16 (4): 431–448.
- Weick, K. E. (1993) "The Collapse of Sensemaking in Organizations: The Mann Gulch Disaster", *Administrative Science Quarterly* 38 (4): 628–652.

- Weick, K. E. (1995) *Sensemaking in Organizations*. London: Sage.
- Weick, K. E. (2005) "Organizing and the Process of Sensemaking", *Organization Science* 16 (4): 409–421.
- Wibeck, V. (2000) *Fokusgrupper: Om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod*. Lund: Studentlitteratur.
- Wibeck, V. (2002) *Genmat i Fokus*. Linköping: Linköping University.
- Wiesenfeld, E. (1996) "The Concept of "we": A Community Social Psychology Myth?", *Journal of Community Psychology* 24 (4): 337–346.
- Williams, D. R., Stewart, S. I. (1998) "Sense of Place: An Elusive Concept That is Finding a Home in Ecosystem Management", *Journal of Forestry* 96 (5): 18–23.

Författarpresentation

Erika Wall är doktorand i sociologi och medlem av forskargruppen KRIHS vid Mittuniversitetet i Östersund (www.miun.se/krihs). Hon forskar om ungdomar och risk och är speciellt intresserad av hur individen interagerar med såväl sin sociala som sin fysiska omgivning.