

Risikoopfattelse og -adfærd blandt unge knallertkørere

Nanna Bonde, nbon@dtu.dk - DTU Management, Transport

Mette Møller, mette@dtu.dk - DTU Management, Transport

Undersøgelsens baggrund

Førere af tohjulede motorkøretøjer er generelt blandt nogle af de mest udsatte i trafikken, og risikoen for alvorlig tilskadekomst eller død er størst blandt førere af knallert 30 sammenlignet med alle andre transportformer (Christiansen & Warnecke, 2018). Det har længe været velkendt, at unge knallertkørere udgør en risikogruppe (se fx Kim et al., 1995; Kopjar, 1999; Bjørnskau et al., 2012), men ikke desto mindre, er der fortsat påfaldende lidt viden om denne gruppe af trafikanter, ikke kun i Danmark men også internationalt.

Generelt er det veldokumenteret, at unge motorføreres øgede ulykkesrisiko i trafikken er et resultat af en kombination af manglende erfaring, aldersrelateret ungdomskådhed og manglende risikobevidsthed (Gregersen & Berg, 1996; Bouaoun et al., 2015; Møller, 2011; OECD, 2015). Om dette også specifikt gælder for unge knallertkørere vides ikke med sikkerhed pga. manglende undersøgelser. De få undersøgelser der er lavet vedrørende ulykker md unge knallertkørere, tyder dog på, at det er tilfældet, idet en stor del af de ulykker som unge knallertkørere er involveret i tilsyneladende sker i situationer, hvor den unge har en risikobetonet adfærd fx i form af overtrædelse af hastighedsgrænsen og situationer, hvor den unge knallertkørers interaktion med de øvrige trafikanter er uhensigtsmæssig på den ene eller anden måde (Møller & Haustein, 2016). Med henblik på fremadrettet at kunne forebygge ulykker med unge knallertkørere, er det imidlertid vigtigt at vide mere om unge knallertkøreres risikobevidsthed og opfattelse af risiko. Tilsvarende er det vigtigt med større indsigt i de situationer og omstændigheder som de risikobetonede adfærd finder sted indenfor.

Formål

På baggrund af ovenstående har denne undersøgelse til formål at tilvejebringe et dybdegående indblik i unge knallertkøreres opfattelse af risiko og de overvejelser de gør sig i forhold til risikoadfærd. Endvidere er formålet at tilvejebringe viden om de situationer og omstændigheder som risikoadfærden finder sted under

Undersøgelsen er en viderebearbejdning af resultater opnået i forbindelse med et forskningsprojekt om trafiksikkerheds- og mobilitetsmæssige konsekvenser af en sænkelse af aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til stor knallert og lille motorcykel udført for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Metode

Dataindsamling

Undersøgelsen baserer sig på fire semistrukturerede kvalitative fokusgruppeinterview med unge knallertkørere fra forskellige geografiske områder i Danmark. Områderne blev valgt ud fra følgende kriterier:

- 1) Yderområde/ikke de største byer
- 2) Relativt stort omfang knallertkørsel blandt unge
- 3) Relativt højt antal ulykker med knallerter

I alt deltog femogtredive unge knallertkørere i alderen 15 til 17 år i interviewene. Interviewene fandt sted i Slagelse, Randers, Esbjerg og Nykøbing Falster. Deltagerne blev rekrutteret igennem annoncering på sociale medier, telefonisk henvendelse til erhvervsskoler i de udvalgte områder samt snowball sampling. Interviewene blev gennemført i perioden august – september 2018 og varede i gennemsnit 60 min. De blev optaget på videokamera samt diktafon med henblik på transskribering. To videnskabelige assistenter samt en seniorforsker var tilstede under interviewene, der blev udført efter en semistruktureret interviewguide. Alle deltagere modtog efter interviewet et gavekort på 200 kr. som tak for deltagelse.

Dataanalyse

Med henblik på fortolkningsfri transskribering blev de fire fokusgruppeinterview transskriberet af en tredjepart. Det transskriberede datamaterialet blev efterfølgende analyseret ud fra en induktiv tematisk metode (Braun & Clark, 2006) og kodet i analyseprogrammet Atlas.ti.8 med henblik på identificering af temaer. For at sikre koderelabilitet blev de transskriberede interview underkastet individuel dobbeltkodning af to videnskabelige assistenter. Herefter blev det kodede data kombineret og gennemgået. Analysen skete i samråd med en seniorforsker. I forbindelse med analysen blev risikoadfærd som udgangspunkt defineret som større eller mindre overtrædelser af færdselsloven (fx overtrædelse af hastighedsgrænsen, spirituskørsel, defekte lygter osv.).

Resultater

Analysen er ikke helt afsluttet, men de foreløbige resultater viser, at risikoadfærd er normen mere end undtagelsen blandt de interviewede unge. Særlig konstruktiv ændring af knallerten og deraf følgende overtrædelse af hastighedsgrænsen var udbredt. Manglende vedligeholdelse af knallerterne var udbredt.

Med hensyn til bagvedliggende overvejelser og motivation i relation til risikoadfærd blev der identificeret tre bagvedliggende temaer: Optimering af egen transport, økonomi og omgangskredsens indflydelse. Disse uddybes i det følgende.

Optimering af egen transport

Nogle former for risikoadfærd blev begrundet med, at det gjorde det nemmere, hurtigere eller mere behageligt at nå frem. Et eksempel på dette optræder i forbindelse med konstruktiv ændring af knallerten samt overtrædelse af hastighedsbegrænsningerne, da det at overholde hastighedsgrænsen blev betragtet som langsomt og kedeligt. Generelt forekom hastighedsgrænserne at være unødigt lave, hvilket retfærdiggjorde overtrædelserne. Samlet efterlader interviewene det indtryk, at de unge ikke oplever høj fart som en risikofaktor. Med hensyn fx alkoholpåvirket kørsel var opfattelserne og udbredelsen mere blandet. Nogle mente, at det var ok, andre at det ikke var, fordi det var farligt både for en selv og for andre. Dem der mente, at det var ok retfærdiggjorde fx handlingerne med argumenter som, at man ellers ikke kunne komme sent hjem fra en fest og at der ingen mennesker er på vejen.

Økonomi

Økonomi spiller også en rolle i relation til unges risikoadfærd. Således fremhæves det fx, at konstruktiv ændring af knallerterne er økonomisk fordelagtigt, idet knallertens indsatte begrænsninger øger benzinforbruget og slider på maskinen. Samtidig fokuseres der under interviewene på, at knallerterne er bygget til at køre hurtigere, og at begrænsningerne ikke er en del af den originale maskine.

Økonomi inddrages også i relation til manglende vedligeholdelse af knallerten. Det er en omkostning man gerne vil reducere, hvilket medfører, at nogle kører rundt uden forlygte eller med manglende bremses.

Manglende vedligeholdelse forekom ikke at blive forbundet med øget uheldsrisiko. Manglende lys kunne dog opleves som et problem, men primært fordi man ikke selv kunne se, hvor man kørte.

Omgangskredsens indflydelse

Analysen tyder på, at omgangskredsens normer og adfærd spiller en afgørende rolle for de unge knallertkøreres risikoadfærd. Man får indtryk af, at det næsten er flovt ikke at køre for stærkt, og at det med at ændre knallerten konstruktivt er noget man hjælper hinanden med at ordne. Vennernes indflydelse på risikoadfærden opleves ligeledes, når de unge fravælger sikkerheden til fordel for samværet med vennerne, fx ved at køre uden hjelm, så man bedre kan tale sammen under kørslen eller ved at tage vennen eller veninden med bag på knallerten. Analysen tyder dog på, at de unge også kører risikobetonet, når de kører alene til skole eller på arbejde. Fx ved at vælge en rute, hvor det er muligt at køre hurtigt, og hvor man ved, at sandsynligheden for at blive opdaget af politiet er lille.

Konklusion

Analysen viser, at forskellige former for risikoadfærd er meget udbredt blandt unge knallertkørere, Særlig overtrædelse af hastighedsgrænsen er fremtrædende. Analysen efterlader det indtryk, at denne adfærd er så udbredt, at det ikke opfattes som risikoadfærd, til forskel fra fx spirituskørsel hvor synspunkterne er mere varierede. Dette bekræftes af, at de unge også opfører sig risikobetonet, når de færdes alene.

Litteratur

- Bjørnskau, T., Nævestad, T.O., Akhtar, J. (2012). Traffic safety among motorcyclists in Norway: a study of subgroups and risk factors. *Accident Analysis and Prevention*, 49, 50–57.
- Bouaoun, L., Haddak, M. M. & Amoros, E. (2015). Road crash fatality rates in France: A comparison of road user types, taking account of travel practices. *Accident Analysis and Prevention* 75, 217-225.
- Braun, V. & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3, 77-101.
- Christiansen, H. & Warnecke, M. (2018). Risiko I trafikken 2007-2016, DTU Transport, Lyngby.
- Gregersen, N.P., Berg, H.Y., 1994. Lifestyle and accidents among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 26, 297–303.
- Kim, K., Takeyama, D., Nitz, L. (1995). Moped safety in Honolulu, Hawaii. *Journal of Safety Research*, 26, 177–185.
- Kopjar, B. (1999). Moped injuries among adolescents: a significant forgotten problem? *Accident Analysis and Prevention*, 31, 473–478.
- Møller, M. (2011). Hvad er det der sker, når unge forulykker på en knallert 30? *Trafik og Veje*, 3, 21-23.
- Møller, M. & Haustein, S. (2016). Factors contributing to young moped rider accidents in Denmark. *Accident Analysis and Prevention*, 87, 1-7.
- OECD/ITF (2015). *Improving Safety for Motorcycle, Scooter and Moped Riders*, OECD Publishing, Paris.