

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Færdselsforseelser blandt unge knallertkørere - bagvedliggende overbevisninger

Mette Møller, mette@dtu.dk; Nanna Bonde, nbon@dtu.dk; Sandra Andersen, sakka@dtu.dk
DTU Management, Institut for Teknologi, Ledelse og Økonomi, Afdeling for Transport

Abstrakt

En knallert 30 er i mange sammenhænge et praktisk og fleksibelt transportmiddel. At køre på knallert indebærer imidlertid også en relativ stor risiko. Førere af tohjulede motorkøretøjer er blandt de mest udsatte i trafikken, og risikoen for alvorlig tilskadekomst eller død er større for førere af knallert 30 end for førere af andre transportformer. Den eksisterende viden om ulykkesinvolvering og risikoadfærd blandt unge knallertkørere er meget begrænset. Eksisterende viden tyder dog på, at færdselsforseelser har en central betydning. Formålet med den analyse, der præsenteres her, var derfor at afdække overbevisninger bag unge knallertkøreres involvering i færdselsforseelser. Analysen er baseret på fire fokusgruppeinterview med i alt 35 unge knallertkørere. Interviewene blev transskriberet og kodet i Atlas.ti.8. Theory of Planned Behavior (TPB) udgjorde den teoretiske ramme, og analysen havde fokus på identifikation af bagvedliggende overbevisninger mht. aspekterne: holdning, subjektive normer og oplevelse af kontrol. Analysen identificerede en række fordele og ulemper forbundet med færdselsforseelser. Analysen viste endvidere, at forseelserne blev understøttet af subjektive normer primært blandt kammerater men også i nogen udstrækning blandt forældre. Endelig identificerede analysen en række kontroloverbevisninger, der understøttede forseelserne, idet de bidrog til de unge knallertkøreres tro på, at de identificerede ulemper forbundet med færdselsforseelser i stor udstrækning kunne overvindes. Resultaterne er relevante for udarbejdelse af forebyggende tiltag.

Baggrund

En knallert 30 er i mange sammenhænge et praktisk og fleksibelt transportmiddel. I Danmark såvel som i de fleste andre vestlige lande er aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til knallert 30 lavere end for andre motoriserede køretøjer. Samtidig er prisen for et kørekort til knallert 30 relativt lav. Nogle unge mennesker ser derfor en knallert som en attraktiv mulighed for individuel motoriseret transport i en ung alder.

Trods umiddelbare fordele er knallertkørsel forbundet med relativt stor risiko. Førere af tohjulede motorkøretøjer er generelt blandt de mest udsatte i trafikken, og risikoen for alvorlig tilskadekomst eller død er større for førere af knallert 30 end for førere af alle andre transportformer (Christiansen & Warnecke, 2018). Allerede for 20 år siden blev det understreget, at unge knallertkørere er en risikogruppe, som det er vigtigt at fokusere på og skaffe mere viden om (Kopjar, 1999). Budskabet er senere lejlighedsvis

blevet gentaget (se fx Kim et al., 1995; Bjørnskau et al., 2012). 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 er et resultat af en kombination af manglende erfaring, aldersrelateret ungdomskådhed og manglende risikobevisthed (se fx Gregersen & Berg, 1996; Bouaoun et al., 2015; Møller, 2011; OECD, 2015). Om dette også specifikt gælder for unge knallertkørere vides ikke med sikkerhed, da meget få undersøgelser har set specifikt på denne gruppe trafikanter. De få undersøgelser, der er lavet vedrørende ulykker med unge knallertkørere, tyder dog på, at overtrædelser af færdselsloven, og i særlig grad overtrædelse af hastighedsgrænsen, er et centralt element i forbindelse med ulykkerne (Steg & van Brussel, 2004; Møller & Hausteijn, 2016). Yderligere viden om unge knallertkøreres involvering i færdselsforseelser er derfor relevant.

Theory of Planned Behaviour (TPB) (Ajzen, 1991) har gennem utallige undersøgelser vist sig at være en relevant teoretisk ramme til at forudsige forskellige typer adfærd i trafikken (se McEachan et al., 2011 for en oversigt over reviews). Ifølge TPB er en trafikant mere tilbøjelig til at udføre en given handling jo stærkere personens intention om at udføre handlingen er. Videre siger teorien, at trafikantens intention er et resultat af personens holdning til adfærden (hvor positivt adfærden evalueres), subjektive normer (socialt pres i forhold til adfærden) samt oplevelse af kontrol (hvor let det er at udføre adfærden). TPB kan dog kun benyttes til at forudsige adfærd, der er under viljens kontrol, dvs. adfærd som personer kan vælge, om de vil udføre eller ej. Overtrædelse af færdselsloven er et eksempel på en adfærd, der er under viljens kontrol.

Formål

I lyset af ovenstående er formålet med denne undersøgelse at afdække overbevisninger, der ligger bag unge knallertkøreres involvering i færdselsforseelser. TPB anvendes som teoretisk ramme. Resultaterne er relevante for udarbejdelse af målrettede tiltag til forebyggelse af færdselsforseelser blandt unge knallertkørere og derigennem for forbedring af trafiksikkerheden blandt unge knallertkørere.

Metode

Dataindsamling

Undersøgelsen har fokus på knallert 30 og baserer sig på fire kvalitative fokusgruppeinterview med unge knallertkørere fra forskellige 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 knallert 30

35 unge knallertkørere i alderen 15-17 år deltog, heraf 5 kvinder og 30 mænd. 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 ca. 60 min. Antallet af deltagere per interview var: 5, 7, 10, 13. Interviewene blev optaget på videokamera samt diktafon med henblik på transskribering. Interviewene blev udført efter en semistruktureret interviewguide for at muliggøre en eksplorativ tilgang, hvor deltagerne frit kunne bringe egne erfaringer og overbevisninger frem. Alle deltagere modtog et gavekort på 200 kr. som tak for deres deltagelse.

Analyse

De fire fokusgruppeinterview blev transskriberet ordret, dog blev personhenførbare informationer udeladt. Paralingvistiske karakteristika blev ikke inkluderet. Det transskriberede datamateriale blev efterfølgende analyseret ved hjælp af en indholdsanalyse (se Hsieh & Shannon, 2005) og kodet i analyseprogrammet Atlas.ti.8. Analysen omfattede tre trin: 1) Gennemgang af transskriptionerne med henblik på at identificere udtalelser, der vedrørte bagvedliggende overbevisninger inden for hver af de tre kategorier: Holdning,

normer og kontrol. 2) Gennemgang af udtalelser i hver kategori med henblik på at identificere eventuelle underkategorier. 3) Gennemgang af materialet igen med henblik på at afdække, om yderligere kategorier var nødvendige.

Resultater

Resultaterne præsenteres på følgende måde: først præsenteres de færdselsforseelser som blev nævnt af deltagerne i forbindelse med interviewene. Dernæst præsenteres bagvedliggende overbevisninger, som blev identificeret i analysen.

Færdselsforseelser

I løbet af interviewene blev en række forskellige færdselsforseelser nævnt. En oversigt fremgår af Tabel 1.

Tabel 1 - Oversigt over færdselsforseelser fremhævet under interviewene

Kategori	Eksempler
Illegal manøvre	Overtrædelse tilladt kørehastighed, rødkørsel, passagerer på knallerten
Kørsel i påvirket tilstand	Påvirkning af alkohol, euforiserende stoffer, markant træthed
Forkert placering	Kørsel på vej eller fortov trods tilstedeværelse af cykelsti
Mangelfuld vedligeholdelse af knallert	For-/baglygter i stykker, for-/bagbremse i stykker
Undlade at benytte sikkerhedsudyr	Kørsel uden hjelm

Interviewene tydede på, at overtrædelse af færdselsloven var forholdsvis almindeligt dog med store forskelle både mellem interviewdeltagerne og mellem de forskellige forseelser.

Overbevisninger bag færdselsforseelserne

Holdning

De overbevisninger, der præsenteres her, vedrører de fordele og ulemper, som deltagerne fremhævede i forbindelse med de forskellige forseelser. En oversigt fremgår af tabel 2.

Tabel 2 – Eksempler på bagvedliggende overbevisninger angående fordele og ulemper ved færdselsforseelser

Færdselsforseelse	Fordel		Ulempe	
Overtrædelse af tilladt kørehastighed	Direkte	Tidsbesparelse, sjov, hygge	Pågrebet af politiet	Personskade
Køre på vej (trods cykelsti)		Bedre kørsels flow, slippe for cyklister		
Passagerer		Praktisk, hygge, hjælpe venner		
Manglende hjelmbrug		Praktisk, behageligt, bevare frisure		
Dårligt vedligeholdt knallert	Indirekte	Undgå udgifter og besvær		
Kørsel i påvirket tilstand		Undgå at involvere forældre, undgå at gå		
Rødkørsel		Undgå at føle sig dum i ventetid		

Som det fremgår af tabel 2, varierede fordelene mellem forseelserne, hvorimod ulemperne i høj grad var de samme på tværs af forseelserne. Analysen tydeliggjorde endvidere, at de identificerede fordele kunne inddeles i to grupper: direkte fordele og indirekte fordele. De direkte fordele var kendetegnet ved, at det var forseelsen i sig selv, der umiddelbart medførte en fordel. De indirekte fordele var kendetegnet ved, at det ikke var forseelsen i sig selv, der medførte fordelene. Forseelsen var en konsekvens af en fordel opnået i en anden sammenhæng. Det uddybes i det følgende.

Fordele

Overtrædelse af hastighedsgrænsen er et eksempel på en forseelse, der medfører en direkte fordel, da det gør turen mere behagelig, mere underholdende og transporttiden bliver kortere. Det blev fx udtrykt på følgende måde:

"Hvis du kører lovligt, så er det [knallert 30] jo et ekstremt langsomt transportmiddel".

eller:

"Jo hurtigere den kører, jo sjovere er det jo".

Dette gælder også fx for at køre uden hjelm. På spørgsmålet om de benyttede hjelm, svarede mange umiddelbart, at de altid brugte hjelm. Enkelte svarede, at de for det meste brugte hjelm. Dem, der lejlighedsvis ikke benyttede hjelm fremhævede fordele som fx, at det var dejligt at mærke luften, når det var sommer, eller at det i forskellige situationer af forskellige grunde var mere praktisk ikke at benytte hjelm. To eksempler fremgår i det følgende:

"Hvis nu man lige havde lavet et eller andet ved den [knallerten], og så man bare lige skal ud og prøve den ude på vejen - bare lige - frem og tilbage (... ..). Så er det lidt trist, at skulle tage hjelmen af hele tiden, og så lige ned og pille ved et eller andet og så have hjelmen på igen. Det kan blive træls i længden".

og:

"Mig og min ven, vi går til en fritidsaktivitet sammen: Han cykler, og jeg kører på knallert. Der har jeg ikke hjelm på, når jeg kører ved siden af ham. Fordi det er hyggeligt at køre og snakke".

Med hensyn til at køre med passagerer blev fordele som at hjælpe kammerater og at gøre transporten mere hyggelig fremhævet:

"Jeg har en veninde, hun elsker at sidde bagpå. Så snakker man, og det er hyggeligt".

Kørsel på en dårligt vedligeholdt knallert er et eksempel på en forseelse, der ikke i sig selv giver nogen fordele. De fordele, som deltagerne beskrev, var indirekte, fx det at undgå besvær eller udgifter forbundet med vedligeholdelse af knallerten. En af deltagerne udtrykte det således:

"Altså, der var en, der prøvede at stjæle min knallert, og så havde han rodet ved et eller andet, og så havde han smadret lyset, og så kørte jeg sådan i et halvt år (...). Min mekaniker, han skulle have fucking mange penge for det, og det gad jeg ikke. Jeg gad ikke at give 400 kroner for at få lys på".

Det samme er tilfældet med kørsel i påvirket tilstand. Ifølge deltagerne medfører denne forseelse den indirekte fordel, at de slipper for at involvere deres forældre eller slipper for at gå. En af deltagerne forklarede:

"Fordi man ikke gider at gå. Eller cykle for den sags skyld, og man kan få en lige så stor bøde ved at cykle".

At det at køre i påvirket tilstand ikke i sig selv, gav nogen fordele kom fx tydeligt til udtryk i følgende udsagn:

"Jeg tror, jeg har gjort det to gange. Jeg hader det altså (...). Jeg tænkte ikke lige, at jeg skulle drikke (...), men så gik vi i gang med at drikke (...). Og så på et tidspunkt skulle jeg bare hjem. Så måtte jeg jo tage scooteren (...). Hver gang jeg så et lys på en bil, så kørte jeg ud i marken og slukkede den og lagde mig ned".

Ulemper

For alle overtrædelser var de centrale ulemper: 1) At blive pågrebet af politiet, 2) at komme til skade.

At blive pågrebet af politiet blev fremhævet som den helt centrale ulempe. Det ville medføre økonomiske ulemper, idet de fleste af deltagerne efter eget udsagn selv skulle dække alle de omkostninger, der var forbundet med deres knallertkørsel. Dette gjaldt også eventuelle bøder for ulovlig kørsel:

"Jeg skal selv betale bøden. (...) Jeg må selv tage ansvar. Det er jo mig, der vælger at køre for stærkt".

Ud over økonomiske ulemper forbundet med at få en bøde, medførte det at blive pågrebet af politiet også den ulempe, at de risikerede at miste kørekortet til knallert og evt. få udsat muligheden for at tage kørekort til personbil. Man fik indtryk af, at dette var en markant ulempe for dem alle, men umiddelbart havde det den største adfærdsregulerende effekt på dem, der vidste, at det ville være konsekvensen af at blive pågrebet igen. En af deltagerne fortæller:

"Ja, jeg kører lovligt nu, det gør jeg faktisk. Jeg er blevet snuppet, så (...). Det vil sige, at næste gang jeg bliver stoppet, så mister jeg hele pisset (...). [Den betingede frakendelse gælder] i tre år. Ja, og det er faktisk noget lort".

Risikoen for at komme til skade blev også fremhævet som en ulempe ved færdselsforseelser, men det varierede meget mellem de forskellige forseelser og mellem de enkelte deltagere, i hvor høj grad de oplevede dette som en reel ulempe ved færdselsforseelser. Ud fra den måde de talte om det på, fik man indtryk af, at de havde fået at vide, at overholdelse af de gældende regler for knallertkørsel bidrog til at forbedre knallertkøreres sikkerhed, men også at de ikke var helt overbeviste om, at det faktisk også gjaldt deres sikkerhed som knallertkører. Med hensyn til brug af hjelm var der fx en der udtalte:

"Altså jeg har væltet ret mange gange på min knallert, og jeg synes, altså jeg har aldrig... det er aldrig nogensinde hjelmen, der er sket noget med eller mit hoved".

I forhold til kørsel med passagerer var forbeholdet for effekten på deres sikkerhed også tydeligt. En sagde:

"Der er bare ekstra vægt. (...). Det har jeg altid syntes et eller andet sted er lidt åndssvagt [at man ikke må have passagerer med]. Der er jo sådan to sæder på den".

Med hensyn til kørsel i påvirket tilstand var de dog ikke i tvivl om, at det havde betydning for deres sikkerhed. De fremhævede flere eksempler med personer, de kendte, der havde været involveret i alvorlige situationer og ulykker, og i enkelte tilfælde havde de selv været involveret i situationer, hvor de var styrtet i forbindelse med kørsel i påvirket tilstand. En af deltagerne fortalte endvidere:

"Jeg kan huske ude på skolen, der kom der en mand, der sad i kørestol eller sådan et eller andet. Han kom og forklarede, at han var til en fest med nogen af sine kammerater. De var stive, og så skulle de ned på tanken og hente flere bajere. Så ham og hans kammerat på en knallert uden hjelm, de kørte, og så endte det med, at de styrtede, og han mistede følelsen i begge ben eller sådan et eller andet".

Subjektive normer

Subjektive normer vedrører opfattelsen af, i hvor høj grad adfærden billiges eller misbilliges af andre.

Misbilligelse

Analysen viste, at deltagerne havde en overbevisning om, at selve det at køre knallert blev misbilliget af befolkningen. Det kom fx til udtryk på følgende måde:

"Der er mange af os drenge, som bliver betegnet som Brian'er, når vi kører rundt og sådan noget".

og:

"Der er også mange, der synes, at det er kikset [at køre på knallert]".

Med hensyn til færdselsforseelser viste analysen, at deltagerne mente, at politi, myndigheder, forældre osv. principielt ikke billigede nogen form for færdselsforseelser blandt knallertkørere. I forhold til at køre på dårligt vedligeholdte knallerter sagde en af deltagerne fx:

"Det er politiet ikke særligt glade for, at man kører uden [bremser]. Det synes de faktisk direkte er noget svineri. Så bliver de meget tossede".

Nogle af deltagerne oplevede, at deres forældre i høj grad misbilligede det, hvis de overtrådte færdselsreglerne, når de kørte på knallert:

"Så slår min mor mig ihjel".

eller:

"Nej, min mor kan ikke lide det [at man kører hurtigere end tilladt]. Men der er også flere i familien, der døde på en knallert".

I andre tilfælde var det uklart, om de oplevede, at deres forældre billigede eller misbilligede forseelserne:

"Sådan var mine forældre også i starten [sagde, at jeg ikke måtte køre ulovligt]. De vidste heller ikke, hvor hurtigt jeg kørte. (...). Så vænner de sig til det".

Med hensyn til om de unge selv billigede færdselsforseelser, gav interviewene det indtryk, at det ikke var tilfældet. Om kørsel i påvirket tilstand blev der fx sagt:

"Det er bare generet dumt [at køre i påvirket tilstand]".

Og angående rødkørsel:

"Man er stadig fucked up, hvis man kører overfor rødt, og sådan noget. Det er bare sygt i hovedet, altså".

Tilsvarende vedrørende kørsel uden hjelm:

"Det er kun dem, der tror, at de er seje, der kører uden hjelm (...). Det er dem, der tror, uh, jeg er så sej, indtil de bliver kørt ned eller kører over en kantsten eller et eller andet. Så smadrer de ansigtet".

Billigelse

Med hensyn til billigelse af færdselsforseelser tydeliggjorde analysen det paradoks, at til trods for, at deltagerne i høj grad gav udtryk for, at de ikke billigede færdselsforseelser, så foretog en del af dem selv forskellige former for forseelser. En af deltagerne udtrykte paradokset på denne måde:

"Det er jo ikke okay, men vi gør det jo bare fordi.....".

Ovenstående udtalelse vedrørte kørsel i påvirket tilstand, men tilsvarende paradokser gjorde sig gældende for de øvrige forseelser. Analysen tydede på, at en stor del af deltagerne principielt tog afstand fra mange af forseelserne, men de gjorde det alligevel og billigede, at det skete, fordi der var tale om specifikke ekstraordinære situationer. En udtrykte det på følgende måde:

"Det har kun været fordi, at jeg tilfældigt har skulle et sted hen, og så er man endt med at sidde og hygge, og det har endt ud med, at man har drukket".

Der var ingen, der nævnte eksempler på, at de var blevet forhindret i en forseelse, eller havde forhindret andre i det i nogle af de særlige situationer. Det efterlader det indtryk, at der blandt de unge knallertkørere er en vis billigelse af, at de selv og andre knallertkørere foretager forseelser i særlige situationer.

Dette understeges yderligere af, at deltagerens oplevelse af, hvilke forseelser, der blev billiget, i høj grad afhang af vennekredsen:

"Det kommer an på, hvem du går med".

Forseelsen "at køre på en konstruktivt ændret knallert og at overtræde den tilladte kørehastighed" adskilte sig dog fra de øvrige forseelser, idet det af interviewene fremgik, at en del deltagerne oplevede, at denne forseelse var bredt accepteret og både blev billiget af deres kammerater og af knallertkørere i almindelighed:

"Altså, alle tuner nærmest deres knallert".

eller:

"Der vil altid være tunede knallerter. Det er nærmest en tradition, specielt når du er dreng. Når du får en knallert, så skal man lige ud med drengene, og så skal du køre ulovligt".

Der var ligeledes nogle af de unge, der oplevede, at deres forældre billigede, at de kørte hurtigere end den tilladte hastighed. Billigelsen kom til udtryk på forskellige måder. Nogle forældre gav meget direkte udtryk for deres billigelse:

"Min far sagde, at jeg skulle tune den".

eller:

"Hun [min mor] siger bare, at jeg gerne må køre tunet, men at jeg selv betaler bøden".

Andre forældre gav mere indirekte udtryk for deres billigelse. Deltagerne vidste, at forældrene vidste, at adfærden fandt sted, og også, at forældrene undlod at gribe ind:

"Mine forældre - de er fuldstændigt ligeglade".

eller:

"En af mine venners far, han havde et sted (...), så blev der låst op, og så var vi nogen, der kørte derud og lavede noget [tunede knallerterne]".

Kontroloverbevisninger

Kontroloverbevisninger vedrører, hvor let det er at udføre adfærden, herunder hvilke forhold der faciliterer den, og hvilke forhold der udgør en barriere. Deltagernes udsagn tydeliggjorde, at de fleste var overbeviste om, at det var temmelig let for dem at slippe afsted med færdselsforseelser.

Barrierer

Ifølge deltagerne var barriererne for at udføre forseelserne: Tilstedeværelse af politi, forældrenes misbilligelse og deres egen oplevelse af risiko for at blive involveret i en ulykke.

Tilstedeværelse af politi var en markant barriere i forhold til at foretage forseelser. Nogle valgte at lade knallerten stå, hvis de vurderede, at risikoen for at blive tjekket af politiet var stor:

"Altså jeg tager bussen til skole, fordi der er tit politi oppe på skolen".

Andre valgte at køre lovligt:

"Jeg tager det lidt mere stille og roligt nu. Når man er så tæt på at kunne tage bilkørekort og sådan noget. Så behøver man ikke [at få udskudt muligheden for at få bilkørekort]. (...). Det er først anden gang. Nu er jeg taget én gang, så jeg tager det specielt stille og roligt".

Tilsvarende fremgik det, at det for nogle unge fik dem til at undlade at foretage forseelser, hvis de vurderede, at deres forældre ville opdage det. En fortalte:

"Min mor opdager det [derfor kører jeg ikke ulovligt]".

En anden fortalte:

"Hvis ens forældre de er hjemme, så tager man altid hjelm på".

Risikoen for at blive involveret i en ulykke eller komme til skade var også en barriere for forseelser, men det kom til udtryk på en mere indirekte måde. Enten ved at de fortalte om andre knallertkørere, der var kommet til skade i forbindelse med den pågældende forseelse, eller ved at de indirekte nævnte risikoen ved at forklare, at de havde gjort nogle erfaringer, der gjorde, at de nu afholdt sig fra en forseelse som fx at køre med passagerer:

"Så lærer jeg også lidt fra mine egne fejl - det der med folk, der kører bagpå. Jeg er ligesom godt videre, okay, det var nok ikke lige det smarteste at gøre, så nu ved jeg, nu gør jeg det ikke mere".

Facilitatorer

Involvering i forseelserne blev primært faciliteret af en stærk tro på, at det kunne lade sig gøre uden de store konsekvenser. Overbevisningen var begrundet i to andre overbevisninger: 1) At de havde gode kørefærdigheder og 2) at de vidste, hvilke forholdsregler de skulle tage. Tilsammen medførte disse to forhold en tro på at kunne overkomme barriererne og udføre forseelserne.

Det fremgik under interviewene, at deltagerne mente, at det ikke var svært at køre på knallert. Som en siger:

"Det er skide let [at køre på knallert]".

Det fremgik endvidere, at de kørte meget og mente, at de havde stor køreerfaring. En fortalte:

"Jeg kører sådan på scooter mere eller mindre hver dag lige nu nærmest. Det har jeg gjort i over et år (...). Så en del køreerfaring har man jo".

Følgende to udtalelser eksemplificerer deres overbevisning om, at gode kørefærdigheder og dermed kontrol over situationen opvejer den barriere, at forseelser kan medføre øget risiko for ulykke og tilskadekomst:

"Altså ifølge mig selv, så synes jeg jo aldrig nogensinde, at det er ved at gå galt".

og:

"Ikke for noget, men jeg har fuldstændigt kontrol over den [knallerten], når jeg kører to (...) altså hvis min lillebror sidder bagpå, så er det helt normalt, det er fuldstændigt, som at jeg selv kører altså".

En anden udtaler:

"Jeg vil lige have lov at sige, at jeg kører meget bedre stiv (...). Jeg holder meget mere fokus, fordi jeg koncentrerer mig om ikke at ramme noget".

Ikke mange er enige i, at man kører bedre i påvirket tilstand, og ovenstående udsagn skal formentlig også tages med et gran salt. Men flere mener, at de er i stand til at køre, når de har drukket lidt, og at de godt kender grænsen for, hvor meget de kan drikke, og stadig køre sikkert:

"Så drikker man ikke så meget. Du drikker, så du stadig kan køre".

Andre konkretiserer forholdsreglerne lidt mere:

"Hvis nu du har drukket, altså måske taget nogle shots, og måske drukket en øl eller to, så du i det mindste stadig er klar i hovedet".

I det hele taget fremhæver deltagerne en række forholdsregler, de tager, som gør, at de kan foretage forseelserne og stadig bevare kontrollen over knallerten. Med hensyn til at undgå at blive stoppet af politiet fremhæves især to forholdsregler – de kan vælge særlige ruter, eller de kan stikke af:

"Vi tager bare de små veje".

og

"Man ved, at hvis politiet kommer, kan man bare køre fra dem, fordi der er mange, der ikke har nummerplader".

I forhold til forældrene er det, at forseelserne kan holdes skjult for dem en facilitator.

"Min mor ved sgu ikke, at jeg kører til fester".

En del mener, at det godt kan lade sig gøre at skjule det for forældrene. Andre mener, at forældrene alligevel ikke kan stille ret meget op, for at forhindre dem i at køre ulovligt, selv om de skulle finde ud af det:

"De [forældre] kan ikke gøre en skid (...). De kan jo tage din nøgle, og så kan du så bare hekse et eller andet sammen, jo [og starte knallerten alligevel]".

En anden central facilitator er, at de unge ved, at de knallerter, de kører på, fra fabrikken er konstrueret til højere kørehastigheder end dem, der er tilladt i Danmark, og til at køre med passagerer:

"Der er mange af de maskiner vi kører på, de er jo lavet til, at kunne køre meget hurtigere".

og:

"Altså mange af de der [knallerter vi kører på], de er jo også lavet til at køre to."

På den baggrund mente de, at de let kunne foretage mange af forseelserne og alligevel bevare kontrollen over knallerten uden at øge risikoen for ulykker osv. I relation til at køre hurtigere end 30 km/t udtrykker en af deltagerne det på denne måde:

"Jeg tror egentlig, at det der er problemet, jeg tror ikke så meget, at det er farten. Det de har gjort, det er jo, at 30 km/t det er på cykelstien, fordi der er cyklister. Og 45 det er på vejen. For at du ikke overhaler cyklisterne. Jeg tror godt de ved, at vi godt kan styre det i realiteten, jeg tror bare, at det er det der med, at det er sikkerhed for cyklister".

Diskussion

Med TPB som ramme var formålet med denne analyse at afdække overbevisninger, der ligger bag unge knallertkøreres involvering i færdselsforseelser med fokus på holdning, subjektive normer og kontrol.

Analysen identificerede en række fordele og ulemper ved involvering i færdselsforseelser. Fordelene omfattede aspekter som kortere rejsetid og større fornøjelse ved selve kørslen, fx fordi højere fart gjorde turen sjovere, eller fordi kørsel uden hjelm gjorde det muligt at samtale med vennerne under turen. Disse resultater er i overensstemmelse med resultater fra tidligere internationale undersøgelser vedrørende andre transportformer. Således fandt Rowe et al. (2016) fx, at unge bilister fremhæver kortere rejsetid, mindre kedsomhed og større fornøjelse ved køreturen som fordele ved at overtræde hastighedsgrænsen som bilist. Som supplement til den eksisterende viden tydeliggjorde resultatet af denne analyse dog, at det er relevant at skelne mellem direkte og indirekte fordele. Forskellen er vigtig, fordi det har betydning for om knallertkørerne aktivt opsøger forseelsen, eller de udfører den som en konsekvens af et ønske om at undgå noget negativt i en anden sammenhæng. Dette kan være relevant for forebyggende tiltag, da det indikerer, om fokus skal rettes mod selve adfærden, eller om fokus skal rettes mod de omstændigheder, der fører til, at adfærden forekommer. Forskellen kan eksemplificeres via forseelserne *"overtrædelse af hastighedsgrænsen"* (direkte fordel) og *"kørsel i påvirket tilstand"* (indirekte fordel). Deltagerne havde bl.a. den overbevisning, at overtrædelse af hastighedsgrænsen ville spare tid. Fra tidligere undersøgelser ved man, at trafikanter markant overvurderer, hvor meget tid de sparer ved at overtræde hastighedsgrænsen (se fx Svenson, 2008). Et element i et tiltag kunne således være at give de unge en mere realistisk opfattelse af den reelle tidsbesparelse. Det kunne muligvis bidrage til at reducere deres interesse i at udføre adfærden. Dog ville det formentlig ikke være tilstrækkeligt, idet det ikke ville reducere glæden ved høj fart i sig selv. I modsætning til hastighedsovertrædelser havde kørsel i påvirket tilstand ikke en værdi i sig selv. Handlingen medfører den indirekte fordel, at de undgår ubehag som fx at skulle gå hjem eller konfrontere deres forældre med behovet for at blive hentet sent. At køre i påvirket tilstand var dog ikke en fornøjelse de specifikt opsøgte i sig selv. I forhold til forebyggelse indikerer det, at det kunne være relevant at

fokusere på de omstændigheder, der leder op til, at forseelsen indtræffer. Yderligere afklaring er relevant, men eksempler kunne være at sikre bedre transportmuligheder fra fester eller understøtte en festkultur, der ikke indebærer påvirkning af alkohol eller euforiserende stoffer.

Blandt ulemperne ved færdselsforseelser var muligheden for at blive pågrebet af politiet og deraf følgende begrænsning i muligheden for at køre knallert og personbil den mest fremtrædende. I overensstemmelse med en nyere norsk undersøgelse af effekten af det norske klippekortsystem (Sagberg & Sundfør, 2019), tydede resultat af denne analyse på, at den største adfærdsregulerende effekt kunne ses hos de unge, der var tættest på at få inddraget knallertkørekortet. Resultaterne tydede således umiddelbart på, at politikontrol er en effektiv strategi til forebyggelse af færdselsforseelser blandt unge knallertkørere, hvilket yderligere bekræftes af, at netop tilstedeværelse af politi blev opfattet som en væsentlig barriere i forhold til at foretage forseelserne. Ikke desto mindre viste analysen også, at knallertkørerne havde en række overbevisninger, der gjorde, at de mente, at de kunne overkomme denne barriere ved fx at undlade at benytte knallerten på steder og strækninger, hvor de vidste, at politiet patruljerede, men også fordi det var let for dem at slippe væk fra politiet om nødvendigt. For at opnå den fulde effekt af kørekortrelaterede sanktioner og politikontrol generelt, er det derfor relevant med tiltag, der sikrer, at de unge i højere grad oplever, at der generelt er en stor risiko for at blive pågrebet, således at de ikke bare lejlighedsvis undlader at køre knallert på visse lokaliteter men helt undlader at køre ulovligt.

Tidligere undersøgelser har vist, at sikkerhed kun har begrænset betydning for unges valg af transportmiddel (Simons et al., 2013). Resultatet af denne analyse tyder tilsvarende på, at sikkerhed kun havde begrænset betydning for unge knallertkøreres involvering i færdselsforseelser. Analysen tydede på, at dette delvis hænger sammen med de bagvedliggende kontroloverbevisninger, idet de på den ene side anerkendte, at visse forseelser indebærer en øget risiko for ulykke og tilskadekomst, men på den anden side i høj grad mente, at de i kraft af gode kørefærdigheder og visse forholdsregler, var i stand til at bevare kontrollen over knallerten og dermed overvinde den eventuelle øgede ulykkesrisiko, som forseelsen måtte medføre. Dette resultat er i overensstemmelse med tidligere resultater vedrørende unge bilister, der mener, at unge bilisters øgede ulykkesrisiko, primært angår andre unge og ikke dem selv (se fx Finn and Bragg, 1986; Guerin, 1994; Harré et al., 2005), blandt andet fordi deres kørefærdigheder er bedre end gennemsnittets (Horswill et al., 2004; McKenna, 1993; Svenson, 1981). Resultatet af denne analyse bekræfter således, at indsatser, der kan bidrage til at korrigere unge knallertkøreres undervurdering af deres ulykkesrisiko og overvurdering af deres færdigheder, er yderst relevante. Tidligere erfaringer med bilister har dog vist, at det er meget vanskeligt at opnå (se fx White et al., 2011). Specifikt i forhold til knallertkørere, hvor den eksisterende viden endnu er begrænset, kunne et første relevant skridt derfor være, at tilvejebringe et endnu mere detaljeret og systematisk kendskab bagvedliggende kontroloverbevisninger.

Til trods for at færdselsforseelser grundlæggende er forbudt, tydede analysen på, at forseelser forekom forholdsvis hyppigt om end med store variationer både mellem forseelser og knallertkørere. Den anvendte dataindsamlingsmetode muliggjorde ikke kvantificering eller egentlig sammenligning af forekomsten af forskellige forseelser. Ud fra deltagerens udtalelser forekom overtrædelse af den tilladte kørehastighed dog tilsyneladende oftere end de øvrige forseelser. Den høje fart var muliggjort af konstruktive ændringer af knallerterne, og analysen tydede på, at det fandt sted på daglig basis som en del af en fast kørestil uafhængigt af køreturens formål. Således var der både eksempler på, at den tilladte kørehastighed blev overtrådt, når deltagerne kørte alene, når de kørte sammen med andre, i forbindelse med daglig transport til/fra uddannelse eller arbejde og i forbindelse med mere fritidsorienterede ture. Tidligere undersøgelser har vist, at unge knallertkørere er mere tilbøjelige til at overtræde hastighedsgrænsen, hvis de subjektive normer i omgangskredsen støtter denne adfærd (Steg & van Brussel, 2009). Resultaterne af denne analyse tyder på, at dette også gælder unge knallertkørere i Danmark, idet overtrædelse af hastighedsgrænsen forekom at være temmelig bredt accepteret, og således understøttet af de subjektive normer i de unges vennekreds og i nogen grad endda blandt visse forældre. For de øvrige forseelser var de subjektive normer umiddelbart mindre støttende, idet der blev givet udtryk for, at det fx øgede risikoen for tilskadekomst.

Ikke desto mindre tydede analysen også på, at de subjektive normer blandt kammerater reelt understøttede forseelserne, idet mange af forseelserne fandt sted i samvær med kammerater, og ud fra hvad der blev fortalt under interviewene, gjorde kammeraterne ikke noget for at forhindre adfærden. Analysen viste endvidere, at selv om der var forældre, der meget tydeligt gav udtryk for, at de ikke ville acceptere forseelser, så var der også eksempler på forældre, der direkte eller indirekte gav udtryk for at støtte visse forseelser.

I forlængelse af betydningen af subjektive normer er det relevant at være opmærksom på, at deltagernes overbevisning om, at knallertkører og knallertkørsel generelt misbilliges og associeres med risikoadfærd, kan bidrage til at forstærke involveringen i færdselsforseelser. Yderligere undersøgelser med fokus på knallertkøreres selvidentitet i relation til knallertkørsel er nødvendige. Fra tidligere undersøgelser med andre transportformer (se fx Chorlton et al., 2012; Elliot 2010) ved man dog, at personers oplevelse af at tilhøre en gruppe øger sandsynligheden for, at de forsøger at leve op til de forventninger, der er til adfærden i denne gruppe. Således kan opfattelsen af, at knallertkørere per definition forventes at køre for stærkt eller lignende yderligere understøtte deres involvering i denne adfærd. Denne analyse giver ikke mulighed for at afklare dette. Men såfremt det er tilfældet, er det image, der er forbundet med knallertkørsel, et relevant element at adressere i tiltag til forbedring af sikkerheden blandt unge knallertkørere.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at den kvalitative tilgang, der er benyttet i denne analyse, medfører, at det som hovedregel ikke har været muligt (eller relevant) at rangordne de identificerede overbevisninger og forseelser efter hyppighed eller lignende. Endvidere er der tale om et lille sample. Fremadrettet er det derfor relevant at supplere denne analyse med en mere omfattende kortlægning af forekomsten af såvel forseelser som overbevisninger. En sådan undersøgelse vil endvidere give mulighed for at afdække, om de identificerede overbevisninger predikerer involvering i færdselsforseelser. I analysen var der alene fokus på færdselsforseelser og bagvedliggende overbevisninger. Fremadrettet vil det derfor være relevant at gå yderligere i dybden med knallertens betydning for samværet med kammeraterne blandt andet med henblik på en mere dybdegående indsigt i de subjektive normers betydning for færdselsforseelser og risikoadfærd blandt undergrupper af knallertkørere. Det vil endvidere være relevant at supplere denne analyse med yderligere analyser, der kan afdække forældres rolle i forhold til færdselsforseelser blandt unge knallertkørere mere detaljeret. Dette var ikke muligt i denne sammenhæng, da analysen alene var baseret på udtalelser fra unge knallertkørere ud fra et ønske om at afdække de unges bagvedliggende overbevisninger.

Konklusion

Analysen identificerede en række fordele og ulemper forbundet med færdselsforseelser blandt unge knallertkørere. Analysen viste endvidere, at involvering i færdselsforseelser blev understøttet af subjektive normer primært blandt kammerater men også i nogen udstrækning blandt forældre. Endelig identificerede analysen en række kontroloverbevisninger, der bidrog til en tro på, at de identificerede ulemper forbundet med forseelserne i stor udstrækning kunne overvindes.

Acknowledgement

Denne analyse er lavet i relation til projektet: Aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til stor knallert og lille motorcykel. Projektet er finansieret af Transport- Bygnings- og Boligministeriet.

Litteratur

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behaviour and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- 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.
- Chorlton, K., Conner, M., Jamson, S. (2012). Identifying the psychological determinants of risky riding: An application of an extended Theory of Planned Behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 49, 142–153.
- Elliot, M. A. (2010). Predicting motorcyclists' intentions to speed: Effects of selected cognitions from the theory of planned behaviour, self-identity and social identity. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 718–725.
- Finn, P., Bragg, B. W. (1986). Perception of the risk of an accident by young and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 289–298.
- Gregersen, N.P., Berg, H.Y. (1994). Lifestyle and accidents among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 26, 297–303.
- Guerin, B. (1994). What do people think about the risks of driving? Implications for traffic safety interventions. *Journal of Applied Social Psychology*, 24, 994–1021.
- Harré, N., Foster, S., O'Neill, M. (2005). Self-enhancement, crash-risk optimism and the impact of safety advertisements on young drivers. *British Journal of Psychology*, 96, 215–230.
- Horswill, M. S., Waylen, A. E., Tofield, M. I. (2004). Drivers' ratings of different components of their own driving skill: a greater illusion of superiority for skills that relate to accident involvement. *Journal of Applied Social Psychology*, 34, 177–195.
- Hsieh, H. F., Shannon, S. E. (2005). Three approaches to qualitative content analysis. *Qualitative Health Research*, 15, 1277-188.
- 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.
- McKenna, F. P. (1993). It won't happen to me: unrealistic optimism or illusion of control? *British Journal of Psychology*, 84, 39–50.
- McEachan, R.R.C., Conner, M., Taylor, N.J., Lawton, R.J. (2011). Prospective prediction of health-related behaviours with the theory of planned behaviour: a meta-analysis. *Health Psychology Review*, 5, 97-144.
- 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.
- Rowe, R., Andrews, E., Harris, P. R., Armitage, C. J., McKenna, F. P., Norman, P. (2016). Identifying beliefs underlying pre-drivers' intentions to take risks: An application of the theory of planned behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 89, 49-56.
- Sagberg, F., Sundfør, H.B. (2019). Self-reported deterrence effects of the Norwegian driver's licence penalty point system. *Transport Research Part F* 62, s. 294-304
- Steg, L., van Brussel, A. (2009). Accidents, aberrant behaviours and speeding of young moped riders. *Transportation Research Part F*, 12, 503-511.
- Svenson, O. (2008). Decisions among time saving options: When intuition is strong and wrong. *Acta Psychologica*, 127, 501–509.
- Svenson, O. (1981). Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers? *Acta Psychologica*, 47, 143–148.