

# PROJEKT UNGE TRAFIKANTER

Projektleder: Civilingeniør Palle Jørgensen, Ribe Amt  
Forskningsassistent Kevin Mogensen, Roskilde Universitetscenter  
Projektseniorforsker Susanne Kuehn, Danmarks Miljøundersøgelse

## Amternes projekt om unge trafikanter

### Baggrund og formål

”Kådhed og umodenhed” hos mange unge er faktorer, der ikke kan elimineres helt med mere rutine. Der er derfor næppe tvivl om, at de unges trang til at eksperimentere, afprøve grænser og måle sig med kammeraterne, er faktorer som - sammen med at opnå mere rutine og det at forstå trafikens risici – nødvendigvis må og skal inddrages i de forebyggende indsatser.

Hver fjerde motorfører, som er involveret i uheld med personskaade er under 25 år og risikoen for at skade både sig selv og andre trafikanter alvorligt pr kørt km. – er væsentlig større for unge trafikanter end for andre aldersgrupper. For de 18-24 årige er den 6 gange større end for de 45-54 årige.

Det er Amterne vurdering, at videngrundlaget om de unge trafikanters forhøjede risici er yders mangelfuldt og for svagt til at igangsætte større økonomiske tiltag (kampagner) lokalt og centralt.

På den baggrund har Amterne via Trafikpuljen fået økonomisk støtte til et projekt til ca. 2 mio. kr. der har til formål at få viden og erfaringer i forhold til de unges trafikale adfærd og muligheder for at påvirke den.

Der er nedsat en arbejdsgruppe til at gennemføre projektet bestående af amtsrepræsentanter, politiet, Vejdirektoratet, Rådet for Større Færdselssikkerhed, Danmarks TransportForskning og forskere fra RUC og DTF og DMU.

### Projektet

projektet er delt op i to dele:

- Vidensgrundlaget forbedres via en analyse af den almindelige uheldsudvikling og en analyse af særlige forhold for unge førere der er indblandet i uheld, herunder en dialog med de unge, samt en sociologisk og psykologisk indgang til problemet.

- Udfra det udarbejdede videngrundlag indbydes konsulenter og andre interesserede til at komme med projektidéer (kampagner), der efterfølgende kan viderebearbejdes og anvendes i det lokale og landsdækkende arbejde.

### **Resultat**

Projektet forventes at give helt nye erfaringer i forhold til unge motorføreres trafikale adfærd og muligheder for at påvirke den, herunder et antal nye idéoplæg, der kan ændre de unges holdning til uforsvarlig kørsel. Desuden skal idéoplæggene kunne videreudvikles og anvendes landsdækkende og/eller lokalt.

### **Tidsplan**

Projektets første del afsluttes efter i sommeren 2002, og anden del påbegyndes i efteråret 2002. Projektet forventes afsluttet ved udgangen af året.

### **Økonomi og finansiering**

Alle Amterne i Danmark har alle bakket op om projektet, og økonomisk afsat ca. 1,3 mio. til projektet. Tilsvarende har projektet modtaget 1,1 mio. kr. fra Trafikpuljen.

### **Nuværende stade for projektet**

Første del af projektet(videndelen) er ved at blive afsluttet, og i den forbindelse forelægges denne del, med primær vægt på den ungdomspsykologiske/sociologiske og –kulturelle undersøgelse.

# En undersøgelse af unge trafikanters fart og risikoadfærd

Af Kevin Mogensen

Roskilde Universitetscenter

Dette er en kort præsentation af forskningsprojektet ”Unge trafikanter – ungdomspsykologisk og -kulturel undersøgelse”, der omfatter en undersøgelse af unges motivationer for at køre med høj hastighed og risiko. Undersøgelsen bygger på kvalitative interviews med 24 unge mellem 17 og 25 år, samt samtaler med lokale trafik sikkerhedsfolk, observationer og feltarbejde. Undersøgelsen indgår som en del af Amterne i Danmark/ Ribe Amt og Vejdirektoratets projekt ”Kampagner overfor Unge trafikanter”.

## *Undersøgelsens design og fokus*

Visse unge (fortrinsvis) mænd kører alt for stærkt og alt for risikobetonet i trafikken. Med udgangspunkt i den foreliggende viden om i særdeleshed visse grupper af unge trafikanters risikobetonede adfærd, fokuserer undersøgelsen på de unges motivation for at løbe risici og tage chancer.

Undersøgelsen ser på, hvorfor de fortrinsvis unge mænd opfører sig som de gør, hvilke logikker og forståelser de selv knytter til deres adfærd og hvilke livsmønstre og livsopfattelser den særlige trafikale adfærd indgår i. Er der tale om særlige grupperinger eller drejer det sig om brede grupper af unge? Hvordan indgår adfærden i overgangen til at blive voksen? Hvorfor er det i særlig grad unge mænd, der tager og udsætter andre for disse risici?

Undersøgelsen fokuserer på unge mellem 17-25 år, der har kørekort og køreerfaringer af forskellig karakter. Undersøgelsen omfatter hovedsagelig mænd der har daglig omgang med biler. Det vil sige unge mænd med kørekort, køremulighed og et udbredt transportbehov for at få det særlige tilhørs- og afhængighedsforhold til bilen belyst. Undersøgelsen har fokus på de yngste i aldersgruppen, da statistikkerne viser at ulykkesrisikoen aftager med alderen.

Undersøgelsen har sit fokus på unge fra erhvervs- og handelsskoler, denne gruppe af unge udgør mere end en 1/3 af en ungdomsårgang. I denne gruppe af unge er der flere der opfylder udvælgelseskriteriet om at have bil- og transportoplevelser. Desuden viser flere

undersøgelser, at unge med denne uddannelsesbaggrund er hyppigere repræsenteret i ulykkesstatistikkerne, samt karakteriseret ved en højere grad af risikovillighed.

Et tredje udvælgelseskriterium er geografien. De unge i undersøgelsen er spredt i et bælte over Sjælland, Fyn og Jylland, og grupperet geografisk omkring større og mindre uddannelsesinstitutioner. De unge i undersøgelsen har forskellige forudsætninger og behov for at køre i bil og deres daglige trafikerfaringer er til dels også forskellige fra hinanden.

Undersøgelsen bygger på dybtgående analyser af en række konkrete cases, hvoraf nogle fokuserer på både grupper og enkelte unge med risikobetonet adfærd og andre cases ser på situationer, hvor det er gået galt.

Undersøgelsen analyserer specifikke og generelle karakteristika ved de unges risikoadfærd gennem en kvalitativ metodisk tilgang. Det indebærer at undersøgelsens viden primært er frembragt gennem en række interviews. Interviews der på engang har forsøgt at indkredse de unges forhold til højhastighedskørsel og risikotagning, samt andre relevante livshistoriske forhold.

Denne kvalitativt producerede viden kan supplere og perspektivere den eksisterende statistiske viden, så der kan skabes sammenhæng mellem psykologiske forståelser og sociologiske forklaringer.

For at kunne tilrettelægge forebyggende trafiksikkerhedsindsatser og nå de unge trafikanter, er det vigtigt at forstå hvad de unges eksperimenter med og udforskning af hastighed og risiko betyder. Såvel i de unges specifikke arbejde med at skabe sig en identitet og et liv, samt i en større samfundsmæssig sammenhæng, hvor det at være ung indgår i flere generelle sociale og kulturelle udviklingsperspektiver. Undersøgelsen fokuserer derfor både på det der forener gruppen af unge trafikanter og det der adskiller dem. F.eks. virker det som om at de unge har en fælles opfattelse af bilen som et frirum med helt særlige muligheder, men de unge mænd bruger dog dette frirum forskelligt fra de unge kvinder.

## ***Undersøgelsesperspektiver***

Undersøgelsen belyser de unges oplevelser og erkendelser af hastighed og risiko, ud fra forskellige begreber som: fart, risiko, liv, intensitet, intimitet, kompleksitet, fleksibilitet, kontrol, ulykke, død, liv, bevægelse, forandring og identitet.

Analysen peger i retning af, at unge ser sig selv og deres risikoadfærd i trafikken, som en mere eller mindre integreret del af deres daglige håndtering og vurdering af risici.

Noget tyder på, at de unges forhold til bilen er meget forskelligt motiveret og at bilen fungerer som mere end blot et transportmiddel. Nemlig som et kulturelt symbol for social status og som et middel til at indgå i meningsfulde sociale fællesskaber med andre unge.

*Så var det virkelig bare at overhale hinanden hele tiden, og vi levede virkelig livet [med] stor risiko, vi levede virkelig farlig,, men vi havde det skide sjovt, det skulle lige afprøves (ung mand på 18 år).*

Samtidig virker det også som et centralt omdrejningspunkt hos nogle af undersøgelsens unge, at de drives af en fundamental fascination af bilens teknik og kraft og at disse unge arbejder intensivt på at kunne beherske og manøvrere en bils bevægelse under svære forhold. Det virker som om bemestringen af sådanne færdigheder styrker selvtilliden og anerkendelsen fra de andre kammerater i gruppen.

Undersøgelsen har også set på de unges oplevelse af forholdet mellem risiko, kontrol og frihed i deres udfordring og erfaring af ulykke og død. Her peger det i retning af, at udforskningen af risikoen i nogle sammenhænge virker som en søgen efter intensitet, intimitet og nærvær. Paradoksalt, som et udtryk for de unges behov for tryghed og kontrol. Denne udforskning er selvforstærkende, men understøttes også af en mere generel usårlighedsfølelse blandt de unge.

Undersøgelsen tegner flere mulige billeder af unges risikoadfærd og konturerne af en række interessante spørgsmål vedrørende unge trafikanters trafikhandlinger. Her er der dog kun plads til at præsentere nogle af de spørgsmål, der rejser sig i undersøgelsen.

- Bruger unge bilkørsel som et værktøj i skabelse af identitet og bilen som et værksted for oplevelsen af intensitet, intimitet, sikkerhed, kontrol og frihed?
- Kan unges risikofyldte bilkørsel ses som en del af en generel tendens til at søge spænding og beruselse i øjeblikkets oplevelse af intensitet?
- Kan unges bilkørsel ses som en del af en udbredt individualiseret trafikultur?
- Udlever unge bilister risikoadfærd på trods af viden og information – er det paradoksalt kroppen og følelserne, der bestemmer frem for hovedet og fornuften?
- Hvordan kan unge ændre på deres risikoadfærd, hvis forudsætningen er, at de skal kunne opleve og erfare risiko som en virkelig fare?

Hele undersøgelsen af unge trafikanters risikohandlinger, deres begrundelser og motivationer, samt disses relation til de unges arbejde med at danne meningsfulde identiteter og sociale fællesskaber kan læses i projektets endelige rapport.

# Den sociologiske analyse

Af Susanne Kuehn

Danmarks Miljøundersøgelse

## Formål

Formålet med den sociologiske del af undersøgelsen er for det første at forstå de unges transport i en bredere samfundsmæssig sammenhæng, hvor de unges valg og handlinger i forhold til transport er påvirket af nogle generelle samfundsudviklinger. For det andet er der et ønske om at nuancere billedet af unge trafikanter. I medierne og i til dels i den trafikpolitiske debat er der en tendens til at mene, at alle unge bilister kører vildt. Ungdomsgruppen er imidlertid meget sammensat, og det er vigtigt at have sig forskelle for øje, når man henvender sig til de grupper, som udgør risikogruppen.

Hensigten med undersøgelsen har været at tilvejebringe større viden om de unges forhold til transport. Det har betydet, at der er lavet en kvalitativ undersøgelse. 15 unge har medvirket i interviews af 1½ til 3 timers varighed. Der kan naturligvis ikke være tale om repræsentativitet i en sådan undersøgelse, men de unge er udvalgt, så de kunne afspejle nogle variationer i forhold til tre forhold, som på forhånd var vurderet at have betydning for forskelle i unges transport og holdninger til det. Det var for det første en geografisk forskel, der har betydning for muligheder for at komme omkring. Både hvad angår afstande, men også tilbudet af kollektive transportmidler. Den anden forskel var uddannelse, idet det antages, at forskellige uddannelsesvalg afspejler forskelle i holdninger og værdier. Den sidste forskel var køn.

## Indhold

Med baggrund i ønsket om at nuancere problemstillingen er den sociologiske analyse bygget op omkring fire analytiske hovedtemaer. Det første er mobilitet. Her forsøges indkredset hvad det er for nogle generelle samfundstendenser, som gør, at nogle af de unge kører meget stærkt. Det drejer sig blandt andet om socialt skabte forestillinger om afstande og tid. Den udbredte adgang til bil i det moderne samfund betyder, at de kollektivt skabte forestillinger om hvor lang og på hvilken tid, man kan komme omkring, er forandret i løbet af de seneste årtier. Det betyder også, at de unge har en opfattelse af, at kunne komme langt omkring, og at det skal foregå hurtigt og bekvemt. Det betyder, at bilen ofte er det oplagte transportmiddel, hvor det for unge i tidligere generationer har været mere nærliggende at tage cyklen eller kollektive transportmidler. At bilen bliver så central får naturligvis betydning for, i hvilket omfang det er muligt at få dem væk fra risikobetonet kørsel i bil og over i andre transportmidler.

Det næste analysetema er sociale fællesskaber. Det er en udbredt forestilling, at de unge i dag er præget af en individualiseringstendens. Det skulle betyde, at tidligere sociale bånd, som

familie og andre sociale netværk, er under opløsning, og at de unge i stedet er tvunget til at vælge identitet og gruppetilhør mere frit. Det har været et ønske at undersøge, om de unge i sådanne gruppetilhør etablerer en gruppemoral omkring forskellige aspekter ved bilkørsel, særligt fart og spirituskørsel. Det har vist sig, at de unge i meget høj grad er præget af den moral og de værdier, som de har fået fra forældrene, og analysen har dermed peget på betydningen af forældrenes holdning og handling. Der er tale om en tydelig socialisering til brug af bilen og forældre har markeret deres holdninger til sprit og fart. Det har dog også vist sig, at hvor der er meget klare holdninger til det uacceptable i spirituskørsel, er det mere tvetydigt i hvilket omfang forældre signalere klare holdninger til fart. I det tilfælde er de unge også præget af den generelle fartkultur i samfundet, hvor hastighed er blevet vigtigt for alle. Et emne under hovedtemaet fællesskaber er også de unges gå-i-byen kultur. Den bliver i analysen karakteriseret som en spontan, mobil festkultur. Det viser sig, at de unge ofte først finder ud af, hvor de skal hen, når de er på vejen i byen. Et andet karakteristisk træk er, at de varmer op, inden de går i byen. Det betyder, at de kommer meget sent af sted. Dernæst kommer, at de ofte er flere steder på en aften, afhængigt af, om de hører, at der foregår noget interessant andre steder. De tre forhold, det ikke planlagte, den sene afgang og det ikke særligt stedbundne betyder, at det kan være vanskeligt at finde andre transportmuligheder end bilen, hvis man bor i områder, hvor der er forlang til at man kan cykle, og der ikke er natbusser. Dermed bliver bilen en fristende mulighed for unge i bestemte områder af landet. Et andet forhold, som har vist sig gennem interviewene med de unge er, at der indtages betydelige mængder spiritus. Dertil kommer, at stoffer har vist sig at være et udbredt fænomen, og underretningerne fra de unge tyder på, at nogle spekulerer i at tage stoffer i stedet for at drikke alkohol, for stoffer kan ikke umiddelbart spores af politiet.

Det tredje analysetema omhandler risiko. Risikoen ved bilkørsel er et tveægget sværd. På den ene side er der en stor risiko forbundet med bilkørslen, særligt ved høj fart og ved spirituskørsel. På den anden side er bilkørsel og transport i det hele taget et af de systemer, som det moderne samfund har skabt og hvor vores daglige omgang med det forudsætter, at vi har en grundlæggende tillid til, at systemerne fungerer sikker. Det betyder, at der er en almen opfattelse af det sikre ved at transportere sig i bil. At skulle kommunikere risiko til de unge støder dermed ind i en betydelig barriere. Interviewene viser da også, at de unge i vid udstrækning har tillid til, at biler og vejssystemer er sikre. Nogle af de unge i undersøgelsen mener, det er sikkert at køre med høj fart, mens andre anser det for mere risikabelt. Der forekommer at være en uddannelsesbetinget forskel i graden af anerkendelse af risiko ved bilkørsel. De unge med gymnasiebaggrund har et større kendskab til statistikkerne om uheld for unge, og handler tilsyneladende efter det. At erkende risikoen ved bilkørsel drejer sig også om at kunne tænke døden som konsekvens. Her er de unge i lighed med andre i det moderne samfund kendetegnet ved, at døden er et tabu, som man har vanskeligt ved at forholde sig konkret til og tale om. Det betyder, at de unge et langt stykke hen ad vejen oplever sig selv som udødelige. Det har også vist sig, at nogle af de unge har erfaringer med småuheld, som der ikke er sket noget ved. Det bekræfter dem i en forestilling om, at der ikke sker noget alvorligt ved at køre stærkt eller at køre i påvirket tilstand. Det betyder ligeledes, at det er



vanskeligt at kommunikere risiko til sådanne unge. Under dette tema analyseres også de unges holdning til kampagner. Der er en udbredt skepsis til effekten af kampagner, men materialet viser, at de unge afviser kampagners budskab på forskelligt grundlag. De unge uden bil, og for hvem bilen ikke betyder så meget, mener, at de kører fornuftigt, så budskaberne retter sig ikke mod dem. Og de unge, der kører stærk opfatter fart så relativt, at de også er i stand til at definere sig uden om at skulle være målgruppen. De betragter de fx som stærkt, når man kører 120 på landevej.

Det fjerde og sidste analysetema drejer sig om miljøaspektet ved bilkørsel. Det er et problem, som de unge i meget forskellig grad er opmærksomme på. Igen ses en uddannelsesbetinget forskel, hvor de unge med gymnasiebaggrund har en større indsigt i miljøproblemerne fra bilkørsel. Der er dog kun i meget ringe omfang tale om, at de unge handler efter deres viden. Her ses igen, at de unge er bærere af nogle udbredte samfundstendenser. Der har i Danmark været en lang tradition for information om og tiltag i forhold til energiforbruget til opvarmning og elforbrug. Men energiforbruget og dermed miljøbelastningen ved transport er først i løbet af 90'erne kommet på den samfundsmæssige dagsorden, og der er endnu ikke opnået den store, udbredte forståelse for, at den enkelte har et ansvar på dette område. Der er samtidig også det forhold, at begrænsninger i transporten gør et større indgreb i den enkeltes dagligdag end tiltag i forhold til opvarmning og elforbrug. Her har det i vid udstrækning været muligt at lave tekniske besparelser, som ikke er gået ud over komfort og bekvemmelighed. Hvis man skal nedbringe miljøbelastningen fra transport, er der derimod ikke umiddelbart tekniske løsninger, som gør at de samme tjenester kan løses med mindre energiforbrug. De unges hverdag er endnu ikke bestemt af en lang række praktiske hensyn, som gør, at bilen opleves som en nødvendighed, men i relation til diskussionen, som føres under temaet om mobilitet, er deres forestillinger, om hvordan og hvor bekvemt de skal komme omkring også præget af, at de i stor udstrækning har adgang til en bil. Enten egen, hvilket er et mindretal i materialet, eller at kunne låne.

### **Resultater og perspektivering**

Undersøgelsen viser, at der er stor forskel på de unge. For det første i den betydning bilen har. For nogle unge med egen bil spiller bilen en stor rolle i deres dagligdag, og mange af deres aktiviteter er centreret omkring bilen. Det er vigtigt for dem at have den og det er vigtigt at vise at man mestrer den. Det betyder fx, at de kører med stor fart. Disse unge er også kendetegnet ved, at de kommer fra familier, hvor bilen opfattes som vigtig, samt at de bor i geografiske områder, hvor det er afgørende for mobiliteten at have en bil. De er derfor i stor grad præget af en generel kørekultur og er socialiseret i familien til at bruge bilen, og de er tilsyneladende også socialiseret til en bestemt risikoopfattelse. Der er andre unge, hvor bilen ikke har nogen betydning. Det er et bekvemt transportmiddel, men det er ikke vigtigt for dem at have deres egen. For dem er egen bil noget, der ligger ude i fremtiden, når de får familie og et job. Disse unge er mere præget af nogle immaterielle værdier, hvor uddannelse fx står højt. At bilen ikke betyder så meget betyder også, at de ikke bruger bilen til at demonstrere en status. Dermed lægger de ikke så meget værdi i at køre hurtigt og har nogle andre holdninger

til fart og risiko. Der argumenteres for, at de ikke er relevante i en indsats overfor unge med risikobetonet kørsel. Det er klart, at disse unge også skal oplyses om trafiksikkerhed, men man kan med rimelighed se dem dækket ind af almindelige, brede kampagner, som retter sig mod alle bilister.

Et andet væsentlig resultat er påpegningen af at den geografiske forskel og dermed muligheder for mobilitet er meget afgørende for de unges valg. I områder med dårlige kollektive trafiktilbud er det mere nærliggende at komme ud i situationer, hvor man udsætter sig for risiko, enten som fører, men i lige så høj grad som passager hos en fører, der fx kører for stærkt, køre påvirket eller på anden måde uansvarligt. Man er nødt til at gøre sig disse geografiske vilkår klart, hvis man skal tænke initiativer overfor unge i denne gruppe.

Et tredje resultat, som skal drages frem, er det forhold, at de unge oplever sig som meget forskellige og lægger stor afstand til andre grupper af unge. Det skal ligeledes tænkes med, når man henvender sig til de unge. Det går galt, hvis man opfatter ungdommen som en homogen gruppe, som man kan henvende sig til på en gang.

Endelig er der pointen med at det skal være troværdig kommunikation af risiko. De unge, som måske er mere tilbøjelige til at udsætte sig for risiko, har tilsyneladende også erfaringer med små uheld, hvor der ikke er sket noget alvorligt. Det bestyrker dem i en forestilling om, at det er sikkert at køre bil. Når man præsenterer dem for statistiske sandsynligheder og konkrete cases, hvor det er gået galt, er det derfor let for dem, at afvise det med, at der sker for andre ikke dem selv.

Det overordnede billede som tegner sig efter undersøgelsen er, at de unge i meget høj grad er præget af generelle tendenser i samfundet. Det har desuden været overraskende, hvor vigtige forbilleder deres forældre tilsyneladende har været og er. Det gælder både holdninger, men også konkrete trafikale handlinger. Noget kunne derfor tyde på, at det kræver en lidt mere grundlæggende indsats, hvis man vil løse problemet med unge, der kører for stærkt og kører i påvirket tilstand. Det er vigtigt at rette en samlet indsats mod stigende fart og travlhed i trafikken, og man skal til at tænke forældre meget mere aktivt ind i forhold til forskellig tiltag på trafikområdet.