

NOTAT

Til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Vedr. Forskningsprojekt om aldersgrænsen for erhvervelse af kørekort til stor knallert og lille motorcykel.

Fra Mette Møller, Nanna Bonde og Sandra Krogh Andersen
DTU Management Engineering

December 2018

Kvalitativ undersøgelse af forældres holdning til knallertkørsel med fokus på sikkerhed og mobilitet

Delnotat V

Indholdsfortegnelse:

1. Formål	side 3
2. Metode	side 3
2.1 Deltagere og rekrutteringsproces	side 3
2.2 Dataanalyse	side 4
3. Resultater	side 5
3.1 Knallertens til-/fravalg	side 7
3.1.1 Hvorfor tilvælges knallerten?	side 7
3.1.2 Hvorfor fravælges knallerten?	side 8
3.2 Mobilitet	side 10
3.2.1 Kollektiv transport	side 10
3.2.2 Cyklen	side 11
3.2.3 Forældre transport	side 13
3.3 Sikkerhed	side 17
3.3.1 Knallertkørsels involverede risiko	side 17
3.3.2 Forældrenes engagement i de unges knallertkørsel	side 21
3.3.3 Betragtninger omkring køre-uddannelse og kørselsopdragelse	side 23
3.4 Holdninger til ændrede aldersgrænser	side 27
3.4.1 Betragtninger i forhold til sikkerheden	side 27
3.4.2 Syn på mobilitetsbehovet	side 30
3.4.3 Holdninger i forhold til hastigheden	side 32
4. Sammenfatning	side 35
5. Litteratur	side 35
Bilag 1	side 36

1. Formål

Formålet med denne del-undersøgelse er at afdække forældres opfattelse af deres børns daglige transport herunder deres holdning til en eventuel sænkelse af kørekortalderen for knallert 45 og lille motorcykel. I undersøgelsen er der fokus på sikkerhed og mobilitet.

2. Metode

2.1 Deltagere og rekrutteringsproces

Undersøgelsens datamateriale udgøres af 26 kvalitative telefoninterview med forældre til unge mellem 15 og 17 år. Alle interview blev gennemført i perioden fra den 19. september til den 18. oktober 2018.

Tabel 1: Deltager karakteristik.

Makro område*	Makro område specificeret	Kommune	Køn	Barn kører knallert	Barn kører ikke knallert
2	Større byer	Esbjerg	K	x	
2	Større byer	Randers	M		x
2	Større byer	Kolding	M	x	
2	Større byer	Aalborg	M	x	
2	Større byer	Aalborg	K		x
2	Større byer	Kolding	K		x
2	Større byer	Randers	M		x
2	Større byer	Randers	K	x	
2	Større byer	Aalborg	M		x
2	Større byer	Randers	M	x	
3	Nordsjælland og Bornholm	Nexø	Par	x	
4	Vest- og Sydsjælland	Nykøbing F.	M	x	
4	Vest- og Sydsjælland	Slagelse	M	x	
4	Vest- og Sydsjælland	Næstved	M		x
4	Vest- og Sydsjælland	Sorø	K	x	
4	Vest- og Sydsjælland	Skælskør	K	x	
4	Vest- og Sydsjælland	Guldborgsund	M	x	
4	Vest- og Sydsjælland	Næstved	K		x
4	Vest- og Sydsjælland	Nykøbing F.	M		x
4	Vest- og Sydsjælland	Nykøbing F.	M		x
5	Nord- og Vestjylland	Viborg	K	x	
5	Nord- og Vestjylland	Brønderslev	M		x
5	Nord- og Vestjylland	Brønderslev	K		x
5	Nord- og Vestjylland	Viborg	M		x
6	Fyn samt Syd- og Østjylland	Aabenraa	K		x
6	Fyn samt Syd- og Østjylland	Varde	M	x	

*Makroområderne refererer til en inddeling af Danmark i seks områder. For detaljer henvises til bilag 1.

En oversigt over deltagerkarakteristika fremgår af tabel 1. I alt 15 mænd og 11 kvinder deltog i undersøgelsen. Blandt de interviewedes børn var der 13 der kørte på knallert og 13 der ikke kørte på knallert.

Rekrutteringen foregik gennem en kombination af annoncering på sociale medier og lokale skoler samt gennem delvis snowball sampling og via Epinions deltagerpaneler i de relevante områder. Deltagelse var frivillig. Alle deltagere modtog et gavekort på 200 kr. som tak for deres deltagelse.

2.2 Dataanalyse

De 26 telefoninterview blev transskriberet og analyseret ud fra en datadreven induktiv tematisk metode (Braun & Clarke, 2006) i analyseprogrammet Atlas.ti 8. Indledningsvis blev det transskriberede materiale kodet. Kodeprocessen var åben og uden prædefinerede koder men dog med overemnerne *sikkerhed* og *mobilitet* for øje. Som følge af interviewdeltagernes sammensætning blev det besluttet, at der for emner med citater fra både forældre til børn, der kører knallert, og forældre til børn, der ikke kører knallert, skulle være koder for både kørere og ikke-kørere. Eksempelvis optræder emnet "offentlig transport" derfor både som koden "offentlig transport, kører" og som koden "offentlig transport, ikke-kører". Valget om denne opdeling blev taget for bedre at kunne skelne mellem udsagn fra forældre til knallertkørere og forældre til børn, der ikke kører knallert, samt for at lette sammenligningen mellem disse to.

For at højne koderelabiliteten og validiteten af analysen blev hvert interview underkastet uafhængig dobbeltkodning af to videnskabelige assistenter, hvorefter datamaterialet blev samlet og gennemgået. Under gennemgangen blev overlap mellem forskellige koder identificeret, og koderne blev derefter samlet i en enkelt kode. Dette var eksempelvis tilfældet for koderne "Forældres holdninger til knallert – kører" og "Forældre holdning kører", der blev samlet i koden "Forældre-til-køreres holdninger". I tilfælde hvor der var uenighed omkring en kodes definition, blev kodens indhold vurderet af de videnskabelige assistenter og betragtet i forhold til datamaterialet. En definition blev herefter besluttet. I de tilfælde hvor samme citat var blevet kodet med forskellige koder, forblev citatet under begge koder.

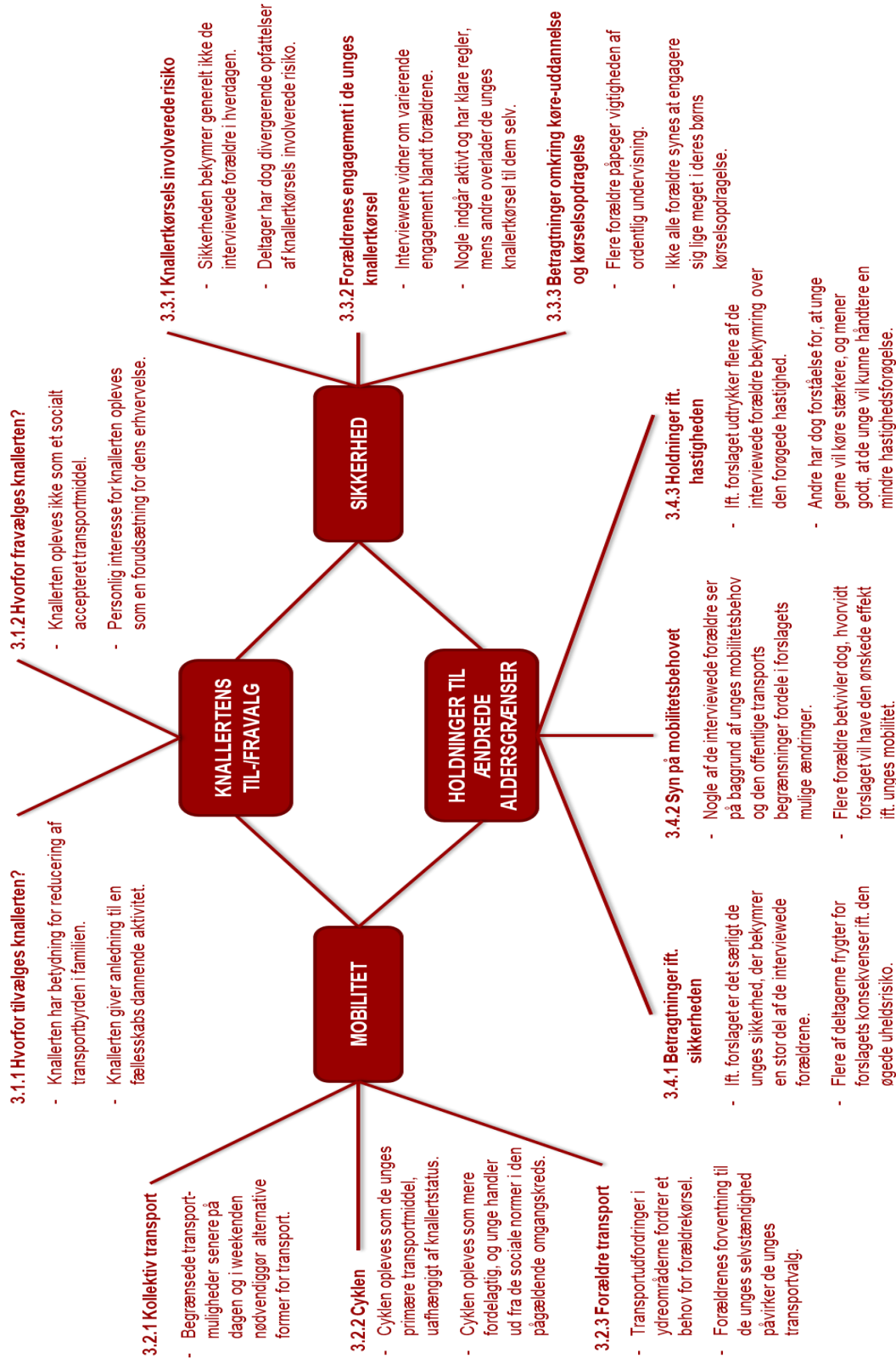
Under gennemgangen blev syv koder slettet; tre blev fusioneret med andre koder, mens de resterende fire blev slettet som følge af få citater, der ligeledes optrådte under andre koder. Efter gennemgangen var 59 koder blevet identificeret, hvilket er et betydeligt antal, der imidlertid skyldes den valgte skelnen mellem citater fra hhv. forældre til børn, der kører og ikke kører knallert. De 59 koder blev gennemgået og kategoriserede af de videnskabelige assistenter, hvorefter undersøgelsens fire overordnede temaer blev identificeret.

3. Resultater

59 koder og fire overordnede temaer blev identificeret:

- 3.1 Knallertens til-/fravalg
- 3.2 Mobilitet
- 3.3 Sikkerhed
- 3.4 Holdninger ændrede aldersgrænser

Med udgangspunkt i disse temaer afdækkes de interviewede forældres betragtninger og holdninger i forhold til unges knallertkørsel. Figur 1 illustrerer undersøgelsens fire temaer og deres forskellige underemner. Hensigten med de enkelte analysedele er at gengive et så nuanceret og dybdegående billede af de interviewede forældres udtalelser som muligt. I det følgende præsenteres analysens resultater i relation til hvert af de identificerede temaer, hvorefter undersøgelsen afsluttes med en sammenfatning.



Figur 1: Overblik over de identificerede temaer og undertemaer.

3.1 Knallertens til-/fravalg

I det følgende præsenteres de faktorer, som ud fra forældrenes udsagn gør sig gældende, når knallerten tilvælges eller fravælges. Faktorer vedrørende tilvalg af knallerten præsenteres først og dernæst præsenteres faktorer der vedrører fravalg af knallert.

3.1.1 Hvorfor tilvælges knallerten?

Meget få af de interviewede forældre har børn, som faktisk benytter knallerten til skole. For de få unge, som gør brug af knallerten tillægges fleksibilitet stor værdi:

"Jo, men også fordi ... du er igen låst af bussens køreplan, eller ... at det skal være kvart over fem eller sådan noget, jamen, hvis du først er klar til at køre ti minutter i seks, jamen så er bussen jo væk for længe siden. Og altså ... der giver det jo også en fleksibilitet ved selv at kunne køre frem og tilbage." (Kvinde)

Knallerten anses for at tilbyde den unge uafhængig transport og endvidere muligheden for at bevæge sig frit, hvornår og hvortil den unge ønsker det. Samtidig er denne uafhængighed ikke udelukkende begrænset til den unge, men har også betydning for forældrenes behov for at reducere transportbyrden i familien:

"Altså der er jo mange ture, man kunne blive fri for frem og tilbage der, hvis man både skulle aflevere og hente, altså... der går jo hurtigt 20 minutter eller en halv time hver gang." (Kvinde)

For forældrene til de unge, som kører knallert, repræsenterer transportmidlet altså en mulighed for at spare tid og dermed en mindre travl hverdag for familien. Således tyder det på, at knallerten, i de tilfælde den benyttes af den unge, opfylder flere af familiemedlemmernes behov for frihed og ikke kun den unges behov for uafhængig transport:

"Det gav en vis frihed for alle." (Kvinde)

For de unge, som kører på knallert, oplever forældrene, at den hovedsagligt benyttes af de unge til fritidsaktiviteter eller fritidsjob. Dermed har knallerten særlig værdi om eftermiddagen, når forældrene ikke har mulighed for at køre fordi de stadig er på arbejde, eller fordi den kollektive trafik ikke opfylder det transportbehov, de unge har brug for:

"Han ville også rigtig gerne have et fritidsarbejde, men du kan jo ikke forvente, at det bare lige er rundt om det næste gadehjørne. Og det offentlige er bare ikke altid særlig godt, så jo mere man ligesom kan klare sig selv, jo bedre er det (...) nu er mine børn bare sådan stillet på den måde, at jeg arbejder kun om aftenen, så jeg kan ikke bare køre." (Kvinde)

Udtalelsen illustrerer endvidere at forældrenes opfattelse af at kollektiv transport ikke kan opfylde den unges transportbehov på en tilfredsstillende måde og efter forældrenes holdning medfører et krav til den unge om at tage ansvar for sin egen transport. I denne forbindelse har knallerten betydning for barnets evne til at leve op til dette ansvar.

Interviewene tyder på, at der er en sammenhæng mellem forældrenes egne erfaringer med tohjulede motorkøretøjer og børnenes knallertkørsel. Således har de fleste af de interviewede forældre til børn der kører knallert selv erfaring med tohjulede motorkøretøjer. Forældrenes udtalelser tyder på, at forældrenes egne holdninger til knallertkørsel kan spille en central rolle for den unges interesse og transportmiddelvalg. I nogle familier er motoriserede køretøjer således en stor del af familiens dagligdag, enten som en del af forældrenes arbejde inden for landbrug eller som en interesse der deles i familien:

"Men det er jo fordi, at de er.... Han er ikke til de der scootere jo, han er til gammel Puch Maxi. Så... det ligger de og roder lidt mere. (...) Ja, men det er det, jo fordi han er i lære som mekaniker også, så det er jo... mekanik og motor og... og arbejder på en bondegård, og har med maskiner og motorer og noget at gøre også, ikke, så er det jo... og faren er mekaniker, så det går jo sådan... æblet falder ikke så langt fra stammen." (Mand)

Der er mange eksempler på, at forældre beskriver en familiemæssig interesse for knallerten. Dette fremgår særligt for de unge knallertkørere der har en præference for vintage og klassiske knallerter, som i de fleste tilfælde fordrer istandsættelse. Knallerten tilvælges, fordi den er af stor interesse og giver anledning til en fællesskabsdannende fritidsaktivitet i familien eller inden for den unges omgangskreds:

"Ja, det går de noget op i [knallerter]. Hvad det skal være, og hvordan den skal, og hvad den kan, og om den kan pudses og shines og nye skærme og... altså... det går de noget op i." (Kvinde)

Knallerten anses således ikke bare som et transportmiddel som er nødvendig for den unges mobilitetsbehov. Knallerten tilvælges også ud fra andre kriterier end blot muligheden for at komme fra A til B og fleksibilitet.

3.1.2 Hvorfor fravælges knallerten?

Af interviewene fremgår det tydeligt, at sociale normer er et vigtigt emne i forbindelse med at knallerten fravælges. Mange forældre giver udtryk for, at de igennem deres børn har en opfattelse af, at knallerten ikke er et socialt accepteret transportmiddel blandt de unge i de pågældende lokale bysamfund, og de mener, at dette bidrager til at deres børn fravælger knallerten:

"Nej, for jeg har snakket med ham om det, fordi så kunne han jo begynde at tage det her knallertkørekort og sådan noget, men det vil han ikke, og så har jeg spurgt hvorfor, ja, men dem der kører på knallert oppe på skolen, det er sådan nogle bøller, siger han så, og dem vil han ikke socialisere sig med. Han vil ikke ses ... Jeg tror, at hvis han får en knallert, så bliver han set på samme måde, som dem der har knallert deroppe på skolen, og det vil han ikke." (Kvinde)

Ud fra dette citat fremgår det, at knallertkørere i visse sammenhænge ikke opfattes positivt. Interviewene efterlader det indtryk, at der eksisterer en dem-og-os mentalitet i relation til knallerter. Det får nogle unge til at fravælge knallerten fordi de vil undgå de negative associationer der kan være

forbundet med knallertkørere. Man får indtryk af, at de unge tager stilling til, hvilken social gruppe de ønsker at være en del af, og at dette påvirker deres transportvalg:

"Jeg tror, at de [min søn og hans venner] er sådan... meget sporty i det, og det er heller ikke moderne at køre knallert lige ... i det kvarter vi bor i. Der er stort set ingen knallerter." (Mand)

Image spiller altså en central rolle for knallertens fravælgelse ifølge forældrene og størstedelen har indtryk af, at de unges omgangskreds er en af de faktorer, som har den største indflydelse på, hvorvidt de unge ender med at udvikle en interesse for knallerten eller ej:

"Det er simpelthen... det er et no-go rent socialt." (Mand)

Forældrenes egen erfaring med tohjulede motorkøretøjer eller positive holdning til knallertkørsel udgør dog ikke nødvendigvis en motivationsfaktor for barnets interesse for knallerten som transportmiddel:

"Men jeg tror, at den gang jeg... vi kørte knallert, der var ... det var alle, der kørte knallert den gang. Jeg tror ikke, at folk gider... (...) det er en anden slags folk, der kører knallert nu." (Mand)

For nogle unge er den sociale omgangskreds dermed vigtigere for den unges transportvalg end familiens egne erfaringer og holdninger til knallertens muligheder for selvstændighed.

For forældrene forekommer det at erhverve sig en knallert, at hænge meget sammen med interesse for og lyst til at køre på knallert og ses mere som en hobby end et vigtigt transportmiddel:

"Altså lappe en cykel og sådan noget, det kan gå, men... når det er sådan noget motorkøretøj, det er ikke nogen af os, der har... noget forstand på. Der er ikke nogen af vores unge mennesker, der har interesseret sig for det." (Kvinde)

Interesse for knallerten opleves altså for nogle forældre som en forudsætning for, at det giver mening for familien, at den unge tilvælger knallerten. For eksempel er nogle forældre af den opfattelse, at knallerten simpelthen er for dyr, idet den medfører for mange potentielle økonomiske omkostninger i forbindelse med vedligeholdelse. Den manglende tekniske viden som følge af manglende interesse for knallerten opleves således som en barriere for dens erhvervelse.

3.2 Mobilitet

Dette tema vedrører forældrenes opfattelse af de unges mobilitetsbehov i det daglige. Forældrenes opfattelse præsenteres med udgangspunkt i følgende undertemaer:

3.2.1 Kollektiv transport

3.2.2 Cyklen

Cyklen som transportmiddel

Sociale normer

3.2.3 Forældretransport

Familiens tilpasningsevne

Forældrerens forventning til den unges selvstændighed

3.2.1 Kollektiv transport

Størstedelen af de interviewede forældre giver udtryk for, at deres børn benytter kollektiv trafik til daglige aktiviteter. Dette transportvalg er uafhængigt af, hvorvidt barnet kører på knallert eller ej. Både knallertkørere og ikke-kørere benytter i stort omfang bus eller tog, når de skal i skole for at nå til deres respektive destination. Overordnet efterlader interviewene det indtryk, at forældrene generelt oplever, at den kollektive transport fungerer fint i dette tidsrum. Tilsvarende beskriver de ikke særlige transportudfordringer i forbindelse med de unges rejser til skole om morgenen. Forældrenes opfattelse af de unges transportmuligheder i forbindelse med fritidsaktiviteter og fritidsjob sent på eftermiddagen og om aftenen er dog helt anderledes:

"Fordi at det ... til og fra skole, det okay med det, men det er uden for de tidspunkter, hvis de nu for eksempel i skolen har et eller andet, de skal lave ... noget gruppearbejde eller et eller andet, så de først færdige efter klokken fem, så er busserne stoppet med at køre. Ikke, så det er sådan nogle situationer og ... og har man nu en aftale med en veninde eller noget inde i byen, så kan man heller ikke tage bussen, fordi ... så er det for sent inden, at man kommer hjem." (Kvinde)

Om eftermiddagen og om aftenen udgør de spontane ture altså en udfordring for de unge, idet omfanget af den kollektive transport er begrænset på denne tid af døgnet. I dette tidsrum opleves det særligt udfordrende at få dagligdagen til at hænge sammen, idet bussens køreplaner ikke passer med de tidspunkter, de unge har behov for, for at nå frem til en given destination. Tidspunktet på dagen synes derfor at have stor betydning for de unges transportmuligheder og transportbehov.

For de unge, som ikke kører på knallert, får især bilen stor betydning senere hen på eftermiddagen, fordi mange forældre oplever den som én af de få transportmuligheder, deres børn har. For de unge, som har tilvalgt knallerten og dagligt benytter den i forbindelse med skole og fritidsaktiviteter, opleves fremkommelighed umiddelbart ikke problematisk ifølge forældrene:

"Og nu som med Erika, hendes alternativ til at køre [på knallert] i skole, det er at tage bussen, ikke, men så skal hun med bussen heroppe fra klokken tre minutter over syv om morgenen, og hvor hun skal møde ti minutter over otte. Og hun er først i [byen] klokken otte på ... hvis hun skal tage bussen. (...) Og når hun tager knallerten, så går der maks. 25 minutter (...) det tager jo en masse spildtid." (Mand)

Forælderen her værdsætter kort transporttid, og mener, at den kollektive transport kan være en tidsrøver. Den sparede tid ved at køre på knallert beskrives som en central motivationsfaktor der har stor betydning for unge og deres mulighed for uafhængig transport.

For de unge, som dagligt benytter knallerten, gælder det især til arbejde og fritidsaktiviteter, som for eksempel at mødes med vennerne eller lystfiskeri. Holdningen blandt forældrene synes at være, at den kollektive transport ikke dækker det mobilitetsbehov, som de unge har i løbet af eftermiddagen og aften. Knallerten er for nogle unge et relevant alternativ, men i de fleste tilfælde benyttes andre transportmuligheder i særlig grad en cykel.

3.2.2 Cyklen

Cyklen som transportmiddel

Fælles for de forældre, som deltog i nærværende undersøgelse, var, at mange gav udtryk for, at deres børn benytter cyklen som transportmiddel til skole. Knallertens fleksibilitet synes umiddelbart ikke at spille en central rolle for de unge, som har adgang til den, idet de fleste knallertkørere fravælger den i denne sammenhæng.

De pågældende byers infrastruktur opleves overordnet set tilfredsstillende blandt forældrene, hvorfor det synes nemt og lettilgængeligt at vælge cyklen til de daglige aktiviteter. Cykelstierne beskrives af nogle forældre som velfungerende, dog med undtagelse af manglende belysning på visse strækninger. Andre forældre beskriver en begrænset cykelinfrastruktur længere ude på landet, men oplever umiddelbart ikke, at de unge er udfordret eller reducerer cyklingen i denne forbindelse.

Derimod opleves cyklen af mange forældre som en attraktiv måde, de unge kan transportere sig selv rundt på. Der gives ikke udtryk for særlige udfordringer i forbindelse med cykeldistancerne, fordi afstandene til de forskellige aktiviteter generelt opleves som inden for rækkevidde:

"Så i princippet så har de det fint med ... altså de afstande vi har ... til altså alle fritidsinteresser og alle sådan nogle ting, de ligger inden for normal cykelafstand, altså der er ikke noget problem i at cykle på en normal cykel." (Mand)

I denne situation har forælderen en opfattelse af, at den unge er tilfreds med at cykle den pågældende distance, og giver samtidig udtryk for, at cyklen kan realisere det mobilitetsbehov, som den unge har. Det er således ikke nødvendigt at overveje andre transportmuligheder.

Mange af de forældre, som blev interviewet, har en positiv holdning til, at deres børn cykler, fordi cyklen som transportmiddel rummer muligheden for at være fysisk aktiv:

"Og så har vi egentlig tænkt, jamen, altså okay ... hvis hun vil have, at hendes liv skal være lettere, og hun skal have en større radius, så har hun denne her knallert til rådighed, hun har mulighed for det, men vi synes da også, at det er sundere for hende at cykle, og hvis hun gerne vil det, jamen, så skal vi da ikke presse hende til at køre knallert, så må hun meget, meget gerne cykle, altså." (Kvinde)

I modsætning til at køre på knallert anskues cykling af mange forældre som fordelagtigt, fordi det giver en helbredsmæssig gevinst. Cyklen foretrækkes af nogle forældre til knallertkørere og forældre til ikke-kørere, fordi den opleves som en mulighed for at være fysisk aktiv, og at de unge kan tilbringe kvalitetstid sammen og hygge sig, mens de transporterer sig selv til deres respektive destination:

"Ja, men prøv at høre her... vi synes bare, at det er godt, at vores børn de får noget motion altså... de sidder på skolebænken hele dagen. [Vi] synes, at det er rigtig godt at de ... at de får lov at trampe i pedalerne. De synes rigtig godt om det for øvrigt også. Og når man er sammen med kammeraterne, så kan man jo snakke og... selvom man cykler, kan man jo godt snakke og grine og have det sjovt." (Mand)

Cykling har dermed en række fordele, som betyder, at transporttid ikke nødvendigvis behøver at være et negativt led i den daglige mobilitet. Tiden på vejen kan udnyttes på en positiv måde, hvorfor den ekstra tid, som det tager den unge at cykle frem for at køre på knallerten ikke opfattes som negativt.

Sociale normer

Cyklens værdi omhandler ikke kun det fysiske aspekt i forbindelse med den daglige transport, men har stor sammenhæng med, hvad der opleves som socialt accepteret inden for den gruppe, de unge befinder sig i:

"Hun har en enkelt veninde, som hun tog knallertkørekort sammen med, men ellers så har der bare ligesom ikke i hendes vennekreds været den store interesse for det der med at have knallert og få knallert." (Kvinde)

For størstedelen af de forældre, som blev interviewet, er det overordnede indtryk, at knallerten ikke er særlig populær blandt de unge i lokalsamfundene. Forældrene oplever, at de unge, som tilvælger knallerten, betegnes som 'taberne' og 'kiksede'. Én forælder formulerer sig således:

"Men det skal så også siges, at altså... det er jo sådan lidt... det er ikke de smarte i [byen], der kører på knallert, sådan kan jeg også sige det. Det er... det er de forkerte, der kører på knallert." (Mand)

Dermed anses den unges sociale relationer for at have stærk indflydelse på transportvalget, fordi forældrene oplever, at de unge handler ud fra, hvad der er socialt accepteret i omgangskredsen. I denne forbindelse tyder det på, at de sociale normer påvirker, hvorvidt de unge knallertkørere fravælger knallerten eller ej:

"Jamen, altså så da den lille så blev ... fik mulighed for at tage knallertkort, jamen så tænkte vi, at selvfølgelig skulle hun da også have knallertkort, og det ville hun faktisk også rigtig gerne have, men der er det bare ligesom om, at hun... hendes veninder og venner der og... hun vil hellere cykle. Og så blev det bare sådan altså... hun har muligheden, men altså... hun benytter sig ikke af det. Hun vil hellere cykle." (Kvinde)

Den tidligere beskrevne effekt af sociale normer om tilvalg/fravalg af knallert gør sig således også gældende i relation til tilvalg af cyklen på bekostning af knallerten. Cyklen opfylder de mobilitetsbehov, de unge har, på tilfredsstillende vis, hvorfor knallerten kan fravælges, hvis den sociale sammenhæng nødvendiggør det.

Fælles for knallertkørere og ikke-kørere er den potentielle sociale eksklusion ved at vælge et transportmiddel, som ikke stemmer overens med gruppens normer. Den unges transportvalg er dermed ikke kun et udtryk for praktiske aspekter og heller ikke for de unge som tilvælger knallerten:

Kvinde: "Jeg tror, at det har noget at gøre med, at det gør kammeraterne, og det... hun vil ikke lades tilbage, og nåh, ja, men så er det også sådan lidt nemmere, og så gør vi lige sådan, og så låner hun lige en... og så... men altså det... for hende er det ligesom, når jeg... når hun spørger, om jeg vil køre hende et eller andet sted hen, så er det... altså... det er det praktiske fra A til B, men dybest set hvis hun kunne gå på den samme tid, så ville hun foretrække det." (Kvinde)

Af dette citat fremgår det, at den unge knallertkører har en anden præference end gruppens valgte transportmiddel, men tilpasser sig med henblik på at bevare den sociale lighed i gruppen. Således har den unges omgangskreds indflydelse på den unges intentioner og efterfølgende valgte transportadfærd.

3.2.3 Forældretransport

Familiens tilpasningsevne

For de fleste af de forældre som deltog i undersøgelsen, bemærkes det, at mobilitet generelt ikke er et problem, idet næsten alle forældre ejer ét eller flere køretøjer. Bilen benyttes hyppigt til at køre de unge rundt til aktiviteter om eftermiddagen og aftenen, når den kollektive transport ikke rækker. Forældrene i denne undersøgelse oplever, at mange af de unge, som kører på knallert, veksler mellem knallertkørsel og alternative transportformer, da det ikke er i alle situationer, at knallerten opleves som funktionel. I denne forbindelse viser forældrenes villighed til at køre de unge sig at være afgørende for de unges mobilitet. Vejret nævnes gentagne gange som en betydelig faktor, der påvirker, hvorvidt forældrene mener, at deres barn bør benytte knallerten eller ej:

"Der kom vi så ind. Der vil jeg sige, der var det nok forældrene, der satte stopklodserne på. (...) Vi mente, at det var for risikabelt. Så hvis der var optræk til, at de lovede, at det skulle blive glat, så skulle han ikke køre nogen steder." (Mand)

Her fremgår det, at nogle af forældrene i denne undersøgelse oplever et behov for at sikre, at barnet transporteres på en fornuftig og tryk måde. Knallerten har dermed ikke konsekvent betydning for de unges muligheder for at komme rundt, idet dårlige vejrforhold er en potentiel barriere. I disse situationer bliver forældrenes mulighed for og villighed til at køre den unge afgørende:

"Selvfølgelig hvis det er møgvej, og det pisser ned eller et eller andet, så er det jo ikke sjovt, vel. Altså så længe det ikke regner, og det ikke er frostvej og noget..., jamen, så piver han ikke, altså så... ja (...)." (Mand)

"Hvis det nu regner eller er meget glat eller sådan noget, er det så jer, der kører, eller er der en bus?" (Interviewer)

"Ja, så kører vi ham bare." (Mand)

Knallerten opleves derfor ikke som funktionel i alle situationer. Dermed vurderer nogle af forældrene til knallertkørere, hvilke begrænsninger der er for, hvad der anses som acceptable knallertkørselsforhold. Når disse kørselsforhold ikke lever op til forældrenes krav om sikkerhed, tilpasser familien sig således, at den unges transportbehov mange gange dækkes af forælderen selv.

For de unge, som har fravalgt knallerten, synes fremkommelighed umiddelbart heller ikke at være et større problem, da de fleste af disse unge også bliver kørt af deres forældre, når behovet gør sig gældende. Mange af de forældre, som deltog i nærværende undersøgelse, udtrykker, at de er villige til at køre deres børn, for at minimere besværligheden ved at komme rundt på egen hånd:

"Ja, altså selvfølgelig kan man godt cykle, men hun har på et tidspunkt gået til noget håndbold [ved kroen] og der cyklede man ikke lige over, og hun har også gået til noget gymnastik i en af nabobyerne, hvor vi har været flere forældre, der har lavet kørehold. Så det har aldrig været nødvendigt egentlig, altså vi havde så været indstillet på at køre dem, fordi vi har valgt at bo derude, hvor vi bor." (Kvinde)

Mange af forældrene i denne undersøgelse udtrykker en bevidsthed om, at de transportudfordringer, der eksisterer i yderområderne, fordrer et behov for at assistere barnet i at komme rundt. Fælles for forældrene er, at størstedelen af dem er indstillet på at påtage sig rollen som "taxachauffør", fordi de mener, at det er et af vilkårene ved at bosætte sig i landområderne:

"Forældrene de skal gå ind og acceptere, at nu har vi valgt at bo, som vi gør, og så må vi sgu køre vores unge mennesker til der, hvor de skal hen, altså ... jeg kan godt se, at hvis der er 10-15 kilometer ind til byen, jamen så har ... altså så har man truffet valget mellem ... man har valgt at bosætte sig, hvor man gør, og så har man også valgt at få børn, og de to ting skal gå op i en højere enhed, og så skal man køre dem." (Mand)

For størstedelen af forældrene påvirker den geografiske placering altså, hvordan familien anskuer og løser trafikudfordringer i dagligdagen. Forældrene oplever ikke, at knallerten udgør en nødvendighed for at få hverdagen til at hænge sammen, men tilpasser sig i stedet for i det omfang, det er muligt, for at tilgodese barnets transportbehov. For eksempel tilpasser nogle forældre til ikke-kørere deres fritid således, at hele familiens behov for at deltage i daglige aktiviteter dækkes:

"Jo, det har han [fritidsjob]. Det har han. Og det plejer at passe med, at vi har noget hundetræning, vi skal til, og der plejer vi at køre lige forbi hans arbejde." (Mand)

I det pågældende citat fremgår det, at fritidsaktiviteter kan tilpasses på tværs af familien. Bilen kører alligevel, og derfor har den unge mulighed for at køre med, når behovet er der.

"Det [fritidsjob] er på mit arbejde. Så der cykler hun nogle gange, og andre gange der bliver hun kørt." (Mand)

For en del forældre er opfattelsen, at der er relativt få muligheder for at anskaffe sig et arbejde i de lokale samfund. Da mange af de unge ikke har fritidsjob, oplever forældrene dermed ikke at deres børn har et mobilitetsbehov for at komme rundt i denne forbindelse. Dog er det mange forældres hensigt at tilbyde kørsel, hvis den unge begynder at arbejde langt uden for den pågældende by:

"Jah... altså hvis hun vil finde et arbejde, og hvis hun virkelig gør en ihærdig indsats og får et arbejde, så ville jeg gøre, hvad jeg kunne for at hjælpe hende. Fordi så meget er der heller ikke i vores by, vi har en købmand, og han kan jo ikke have dem alle sammen."
(Kvinde)

Således er mange forældre villige til at tilbyde kørsel, når behovet er der, fordi opfattelsen er, at man gør, hvad man kan for at hjælpe sine børn.

Forældrens forventning til den unges selvstændighed

Mange af forældrene tilkendegiver, at knallerten bidrager til, at hverdagen er nemmere for de unge, som kører på den, og i visse sammenhænge også for deres forældre. Umiddelbart giver interviewene dog ikke indtryk af, at hverdagen opleves mere udfordrende for de familier, hvor knallerten ikke er tilstede i dagligdagen:

"Altså, jeg vil selvfølgelig sige, at vi er privilegerede, at vi har arbejde, og vi har bil, og derfor kan vi selvfølgelig også tilbyde vores børn at komme rundt, og nogle gange er vi nødt til at sige til dem, at I er nødt til at cykle, hvis I skal noget." (Kvinde)

For nogle af de forældre, der har unge, som ikke kører på knallert, fremgår det, at der forbindes en vis stolthed og social status over at kunne køre sit barn rundt i samfundet. En del forældre reflekterer for eksempel over, hvordan deres transportmuligheder i deres egne barndomsår var betydelig mere udfordrende, og én forælder glæder sig over at kunne gøre livet nemmere for sine børn:

"Ja, jeg er selv opvokset i en storby, og har været vant til at klare mig selv, med cykel, fordi det var tæt på alting, ikke også, og har ikke vokset op med bil, og ... jeg tror bare, at jeg nyder, at kunne give mine børn noget andet." (Kvinde)

Den pågældende forælders eget behov for at kunne forsyne sine børn med bedre transportmuligheder end dem, forælderen selv havde, synes at have en sammenhæng med de krav, der bliver stillet til den unges selvstændighed. Selvom størstedelen af forældrene til unge knallertkørere også tilbyder forældrekørsel i et vist omfang, synes der at være forskel på, i hvor stor en grad forælderen oplever, at der er et behov for at stille forventninger og krav til barnet om at transportere sig selv. For eksempel udtrykker nogle få forældre til unge knallertkørere en generel holdning til, at det forventes, at de unge tager ansvar for sin egen tid og daglige forpligtelser:

"Forældrene de gider heldigvis ikke at køre dem hele tiden. Så du skal ligesom til at tænke, jamen... hvad er det, jeg så kan gøre for at... at hjælpe mig selv." (Kvinde)

Der er imidlertid også en bevidsthed blandt nogle af forældrene om, at de unge oplever en vis magelighed i forbindelse med denne forældrekørselsordning, og for mange af de forældre, der blev

interviewet, er der ingen forventninger til, at de unge har et fremtidigt ønske om at skifte transportmiddel:

"Ja. Det gør der... de er blevet lidt luksusdyr, tror jeg også. Altså... det er også lidt fordi, vi gør noget mere for... altså de får ikke så meget selvansvar i dag, de unge. Det tror jeg ikke, at de gør. Det er lidt mere... vi fejler lidt for dem." (Kvinde)

og

"Ja, ja. Altså der er også kommet en anden margin, altså det synes jeg måske også, er lidt tankevækkende, at... når jeg sådan ser på min egen barndom, altså... jamen, når man skulle spejle altså... det der med at cykle otte-ti kilometer den ene vej, og tilsvarende den anden vej... jamen, det var ikke noget, man spurgte, om man kunne blive afhjulpet fra. Der cyklede man bare. Altså der var ikke nogen forældre, der sådan stod og ventede på, at så... nu kan vi lige køre dig på spejderlejr. Du har også bagage, du skal have med ... det tog man på ryggen, ikke, og så... det byder man ikke nutidens unge, det gør man ikke. Ikke... det kan de ikke overskue, det tror jeg ikke." (Mand)

Blandt nogle forældre er opfattelsen, at de unge ikke har evnerne til at tage ansvar for egen transport. Således er forældrenes forventning til de unges selvstændighed en barriere i forhold til den unges ændring af mobilitetspraksis.

På baggrund af nærværende analyse omhandlende forældrenes oplevelse af de unges transportvaner og mobilitetsbehov, er det nogle forældres opfattelse, at knallerten generelt ikke har stor betydning for de unge i yderområderne. Mange forældres opfattelse er, at de fleste unge fravælger knallerten i sammenhæng med transport til skole og daglige aktiviteter til fordel for den kollektive transport eller cykel. Her spiller image og sociale normer en central rolle, både i forbindelse med cyklens tilvalg og knallertens fravalg. Overordnet oplever forældrene ikke, at knallerten er en nødvendighed for de unges mobilitet, idet mange familier benytter alternative transportmuligheder, som opleves mere fordelagtige. Forældre kørsel udgør én af disse muligheder og betragtes i mange tilfælde som et acceptabelt vilkår grundet familiens geografiske lokalisering.

3.3 Sikkerhed

I dette tema præsenteres de interviewede forældres holdninger til sikkerhed og deres forskellige måder at håndtere den involverede risiko i forbindelse med knallertkørsel. Analysen er baseret på de 13 telefoninterview med forældre til unge, der kører knallert. Hensigten er at gengive et så nuanceret og dybdegående billede af de interviewede forældres betragtninger som muligt, og analysen fokuserer derfor særligt på forældrenes forskellige opfattelser af sikkerhed. Følgende underemner er blevet identificeret, og præsentationen af resultaterne tager udgangspunkt i disse:

- 3.1 Knallertkørsels involverede risiko
- 3.2 Forældrenes engagement i de unges knallertkørsel
- 3.3 Betragtninger omkring køre-uddannelse og kørselsopdragelse

3.3.1 Knallertkørsels involverede risiko

Ud fra telefoninterviewene virker de interviewede forældre generelt ikke bekymrede for deres børns sikkerhed, når de kører på knallert. De fleste forældre giver udtryk for at være trygge ved knallerten som transportmiddel, og enkelte forældre havde endda opfordret deres børn til at køre på knallert af hensyn til mobiliteten. Flere af de interviewede forældre har ikke været i tvivl om, hvorvidt knallerten var en god ide, og blandt nogle af forældrene betragtes knallerten ikke som en større risiko end cyklen.

"Var I så bekymrede for, at han skulle komme galt af sted?" (Interviewer)

"Næh, altså man kan komme lige så galt af sted på en cykel [...] Vi har ikke set knallerten som en større risiko end som, hvis han havde været på cykel." (Kvinde)

Mens knallertkørsel generelt ikke synes at bekymre de interviewede forældre, er risikoen for at blive overset på knallert imidlertid en risiko, som forældrene er opmærksomme på. Forældrene synes at være bevidste omkring problemet med synlighed, og enkelte forældre fremhæver særligt andre trafikanters uopmærksomhed som det farligste ved knallertkørsel. Blandt enkelte af de interviewede forældre udmunder denne risikobevidsthed sig i forsøg på at bevidstgøre de unge om risikoen, mens den hos andre sidestilles med risikoen på cykel:

"Jeg snakker meget med ham om det der med at være lidt ekstra opmærksom, end man egentlig talt forventer, at man skal være. Fordi lige pludselig så er der bare en anden en, som overser dig." (Kvinde)

"Så man kan sige, at man bliver måske lige så let overset i virkeligheden på en cykel som på en knallert..." (Interviewer)

"Ja, det tænker jeg." (Kvinde)

At risikoen for at blive overset er reel træder særligt frem i et af interviewene, hvor begge børn har været i uheld som følge af orienteringsfejl:

"Men det er begge, som er blevet ramt af en bil, der kører ud altså... kører ind i dem [...] Ja, det ene var et T-kryds, ikke, hvor de skal jo holde tilbage, der kører han lige

ind i... og det andet var en rundkørsel, hvor vores søn er på vej rundt i rundkørslen, og så er der en dame, der bare kører ud.” (Kvinde)

Disse uheld gjorde dog ikke forældrene mindre trygge ved knallerten, eftersom at uheldene ifølge forældrene lige så vel kunne være sket på cykel.

At køre uden hjem synes ligeledes at være en risikofaktor, som de interviewede forældre er opmærksomme på. Forældrene er bevidste om risikoen ved kørsel uden hjelm, og flere pointerer vigtigheden af en ordentlig styrthjelm. Ud fra interviewene virker det til, at forældrene generelt mener, at deres børn har hjelm på, når de kører på knallert.

”Altså sådan noget med styrthjelm og det der, det er jo ikke til diskussion, det har man bare på og pr. definition, og den tager de på, inden de går ud ad døren her.” (Kvinde)

”Kommer du med de der 30 kilometer i timen, og du vælter, jamen, du har jo ikke noget hoved tilbage, hvis du ryger hen ad asfalten.” (Kvinde)

Hjelmen synes at være en type sikkerhedsudstyr, som forældrene kan forholde sig til og forstår. De er ikke i tvivl om hjelmens vigtighed, og det er et beskyttelsesudstyr, som nogle af de interviewede forældre holder strengt på. Blandt enkelte af de interviewede forældre virker hjelmen ligeledes til at være en af de eneste sikkerhedsforanstaltninger, der holdes øje med.

I forhold til alkoholpåvirket kørsel giver de fleste interviewede forældre udtryk for at være bevidste omkring den involverede risiko, og størstedelen af forældrene tillader ikke kørsel på knallert til fest, medmindre de unge skal overnatte ved festen. Flere af de interviewede forældre fremhæver, at de unge ikke skal have muligheden for at kunne køre påvirket, og mange af forældrene finder løsninger i fællesskab med de unge og kører dem gerne til fest.

”Ja, man skal ikke kunne fristes til, at man kunne køre, hvis man har drukket en øl for meget. Så den mulighed den er der ikke. Så hvis man kan overnatte, må man gerne køre knallert, men ellers så kører vi dem.” (Kvinde)

”Hvis nu de skal til fest...” (Interviewer)

”Så har de privat taxa, der hedder mor og far.” (Mand)

”Det kan være situationsafhængigt, at hun siger, ved du hvad, nu suser jeg over til den og den, vi skal drikke lidt i aften, og jeg bliver og sove, eller hvad det kan være, jamen, så kan hun jo godt finde på at tage knallerten, og så sove og så køre hjem næste dag. Men det kan også være, at hun siger, nej, kan jeg ikke lige blive kørt, fordi sådan og sådan. Og det er jo så situationsafhængigt, om det er mig, der kører eller.. det kan også være, at vi siger, at du tager scooteren derover, og så kommer jeg og henter dig på et eller andet tidspunkt, og så kan vi hente scooteren, når vi får tid i morgen eller i overmorgen. Eller et eller andet, ikke også. Så det er ikke så firkantet.” (Kvinde)

De interviewede forældre betragter generelt knallertkørsel i påvirket tilstand som risikofyldt, og der er bred enighed om, at dette bør undgås. Dette er imidlertid ikke tilfældet med sikkerheden på konstruktivt ændrede knallerter, hvor forældrene giver udtryk for forskellige holdninger. Nogle forældre tillader helt åbent, at deres barn foretager konstruktive ændringer på knallerten, mens andre er meget imod det, og deltagernes syn på den involverede risiko divergerer betydeligt. Nogle af forældrene er meget bevidste om den øgede risiko som konstruktiv ændring af knallerten kan indebære, og enkelte forældre holder sågar øje med, at deres børn ikke kører ulovligt. Blandt andre forældre er den konstruktive ændring derimod mere forståeligt, og de synes, at det er okay, at de unge gerne vil køre lidt stærkere.

"Når jeg er ude og snakke med dem, og siger hov, hvad... den der... hvad er det for en udstødning, du har fået på der, den er da vist ikke helt lovlig, narh, det er en tuningsudstødning. Okay. Ja, men den går lige lidt mere, nåh... okay. Så de vil jo alle sammen gerne køre lidt stærkere. Det kan jeg godt følge dem i... og de fleste af dem har styr på det, ja." (Mand)

"Det [tuning] er nok en af de ting, hvor jeg vælger ikke at tage kampen op." (Kvinde)

"[...] og der har vi lidt forskellig holdning her i huset, for jeg synes jo ikke, at det måske er nødvendigt, at den skal køre så stærkt, som den gør, og faren tænker, at det gjorde min også, så... sådan... Men jeg synes, at de har kørt fornuftigt. Altså jeg har ikke været bekymret." (Kvinde)

Blandt de interviewede forældre, der har forståelse for, at de unge gerne vil køre hurtigere, fremhæves det i flere af telefoninterviewene, at forældrene selv tidligere har kørt tunet, uden at der skete noget. Dette argument negligerer imidlertid den involverede risiko i forbindelse med kørsel på konstruktivt ændrede knallerter og synes samtidig at blåstemple de unges ulovlige handlinger. Disse forældre synes ikke at betragte kørsel på tunede knallerter som risikofyldt, og de ser ikke et problem i at hæve hastighedsgrænsen for knallert 30:

"I de fleste tilfælde kan de alle sammen godt finde ud af at administrere det, altså også finde ud af det, selvom den kan køre stærkt." (Mand)

"Ja, eller lovliggøre det, fordi det var da ikke det værste at lovliggøre på den måde. Det vil jeg ikke sige, at det er." (Kvinde)

"Nej, at den ville kunne køre lidt hurtigere, som du siger?" (Interviewer)

"Ja, det vil ikke betyde så meget." (Kvinde)

Forholdsvis få af de interviewede forældre mener imidlertid, at deres børn kører ulovligt, og ifølge flere af forældrene er det de unge selv, der fravælger den ulovlige kørsel:

"Han siger, at han gider det ikke, fordi så kan han ligge der og kikke sig over skulderen hele tiden, om de [politiet] er der, og det gider han ikke, og han ved jo konsekvensen, altså.. hvis du bliver taget nogle gange, jamen, så udsætter de dit kørekort." (Mand)

"Altså jeg ved, at hun ikke har gjort det, [...] fordi i morges der sendte hun mig en besked inde fra skolen med [...], at der var politiet lige forbi og lave razzia på de der scootere, og så skrev hun bare, godt det ikke er mig, der holder der i køen, og det var så dem, der stod slukørede og måtte fortælle, at de havde skruet deres knallert, og den kunne løbe for hurtigt, og hvad der ellers var, ikke også." (Kvinde)

Frygten for at blive taget synes dog ikke altid at være nok til, at man kører lovligt:

"Den mellemste han har været ved at dø af skræk over det der... og jeg har bare sagt til ham mange gange, jamen, så lav dog den knallert lovlig for pokker. Men det gik alligevel for langsomt." (Kvinde)

Selvom de interviewede forældre generelt betragter deres knallertkørende børn som fornuftige og ikke er bekymrede for deres sikkerhed, så er der alligevel eksempler på små tiltag, der giver forældrene mere tryghed i forbindelse med de unges knallertkørsel. Eksempelvis har enkelte forældre valgt at støtte barnet økonomisk i forbindelse med købet af knallerten for at sikre, at udstyret er i orden. Andre har indgået aftaler om at skrive sammen, så de ved, at barnet kommer sikkert frem og tilbage.

"Vi har den aftale, at hvis ikke vi er hjemme, når hun kører, så får vi en sms, og så får vi en sms igen, når hun er fremme." (Mand)

"Så skriver han, at nu kører han, og så går man sådan lidt og tripper, inden man kan høre, at han kommer, ikke. Og sådan tror jeg bare, at det er, at man ånder ikke lettet op, før at man ved, at de er sikkert i hus, ikke." (Kvinde)

De fleste interviewede forældre synes at være bevidste om, at knallertkørsel indebærer en vis risiko, men bevidstheden kommer dog til udtryk i varierende grad. Samtidig virker sikkerhed ikke til at være noget, der bekymrer de interviewede forældre i det daglige, og generelt virker deltagerne trygge ved knallerten som transportmiddel. Denne tryghed blandt de interviewede forældre til unge knallertkørere står imidlertid i skarp kontrast til holdningerne blandt nogle af de interviewede forældre til unge, der ikke kører knallert. Flere af disse betragter knallerten som et risikofyldt køretøj, som de ikke er trygge ved. De ønsker ikke at opfordre deres børn til at køre knallert, og enkelte vil endda forsøge at tale deres børn fra det, hvis de selv ytrer ønske om at køre knallert.

"Og nu er vi blevet skilt, altså så jeg bor ikke sammen med deres far, og jeg tænker, at han [faren] jo vil synes, at det var fint, at han [sønnen] fik en knallert, jeg ville hade det [...] jeg bryder mig ikke om det [...] Men nu har jeg oplevet et par gange, at folk er kommet galt af sted, ikke, altså på knallert, så derfor så synes jeg ikke, at det er sjovt." (Kvinde)

"Vi finder det ikke interessant, at de har en knallert." (Mand)

Spørgsmålet er dog, hvorvidt de divergerende opfattelser af knallertkørsels risiko kommer af en negligering af den involverede risiko blandt de interviewede forældre til knallertkørere, eller om forskellen snarere udspringer af et overdrevent fokus på sikkerhed blandt forældrene til unge, der ikke kører knallert.

3.3.2 Forældrenes engagement i de unges knallertkørsel

Telefoninterviewene demonstrerer forskellige grader af engagement blandt forældrene til unge knallertkørere. Mens nogle forældre indgår aktivt i deres børns knallertkørsel og har klare regler for, hvad de unge må og ikke må, overlader andre hovedsageligt de unges kørsel til dem selv.

"Det er jo ikke et emne, der fylder så forfærdeligt meget herhjemme." (Kvinde)

Få af de interviewede forældre synes at have eksplicite regler i forbindelse med de unges knallertkørsel, men enkelte har dog fastlagt nogle grundregler:

"Altså det er nogle af de ting, jeg har sagt til ham fra starten også, det er, at jeg kommer aldrig ud og ser, at du kører uden lys, og jeg kommer ikke ud og ser, at dine bremses og det der ikke dur, fordi så kører du ikke mere, fordi så er den bare låst. Slut. Så kører du ingen steder. Lige så vel som jeg har sagt til ham, at jeg ser dig en gang, at du kører uden styrhjelm, så kører du ikke knallert mere." (Mand)

Nogle få af de interviewede forældre har pointeret over for deres børn, at knallerten ikke må ændres konstruktivt, mens få andre har lagt vægt på, at lyset skal virke. Som nævnt har de interviewede forældre ligeledes i varierende grad regler/holdninger til hjelmbrug, konstruktive ændringer og alkoholpåvirket kørsel, men herudover synes de unges knallertkørsel imidlertid ikke at være præget af regler.

"Men har I nogen regler for, hvornår han må køre på den, eller sådan..." (Interviewer)
"Nej, egentlig ikke. Det har vi ikke. Vi snakker om, hvordan de kører, og hvor de kører henne, og at de kører ordentligt og alt det der, ikke. Men der er tit, hvor han så har... ja, der kan man høre, at der er han så kommet hjem klokken to om natten, eller sådan noget, ikke." (Mand)

Ud fra interviewene synes mængden af regler imidlertid ikke at skulle betragtes som et direkte udtryk for forældrenes engagement i deres børns kørsel, idet flere af de interviewede forældre synes at vælge en mere dialogisk tilgang til kørselsopdragelsen. I enkelte telefoninterview har det dog været påfaldende, hvor lidt knallertkørslen drøftes i hjemmet.

De interviewede forældres engagement i de unges knallertkørsel kommer ligeledes til udtryk i forbindelse med vedligeholdelsen af knallerten. Nogle forældre indgår aktivt i vedligeholdelsesprocessen, mens dette hos andre af de interviewede forældre er noget, den unge selv står for.

"Hun siger, hvis der er noget, der ikke virker, og kan min mand lave det selv, så gør han det, og så en gang om året så sender vi den ned til knallertservice, så han lige kan tjekke, at den er, som den skal være, og det service det betaler vi så for, fordi så ved vi jo, at det bliver gjort, og den bliver holdt ved lige." (Kvinde)

Flere af de interviewede forældre virker dog til at være meget opmærksomme på, om lyset virker, og om kæden er smurt. Samtidig beskriver nogle af de interviewede forældre også, at de unge selv er gode til at fortælle, hvis der er noget, der ikke virker:

"Ja, men de var gode nok til at sige, hvis der var noget galt, og så fik vi det ordnet, ikke, ja. Men de brugte også knallerten, når det var mørkt. Så det skulle jo også virke, lyset. [...]" (Kvinde)

"Ja, man kan sige, at her [hvor vi bor]... der er jo ikke gadelys så mange steder. Det er kun nede i selve byen, og når de kører ude på landet, så er de næsten nødt til at have lys på, for at kunne se noget, jo." (Mand)

I enkelte tilfælde synes vedligeholdelsen ligeledes at være drevet af barnets egen interesse for knallerten og dens vedligeholdelse:

"Ja... interessen [...] den gruppe han er havnet i, interesserer sig for det. Altså også interesserer sig for at holde dem... i det der hedder god stand. Så det er ikke sådan en, der bare bliver kastet op ad en lygtepæl, og så går man fra den igen, aldrig. De skal altid køres i tørvejr [...] De skulle ikke bare stå ude i regnen." (Mand)

Ud fra interviewene får man indtryk af, at forældrene mener, at børnenes knallerter generelt vedligeholdes. Flere af de interviewede forældre fortæller, at børnenes knallert er i god stand, og det virker til, at vedligeholdelsen prioriteres blandt de fleste.

"Lad os sige, at de er nok omkring ti drenge, og ud af de ti er der kun to af dem, der er lidt ligeglade med, om der er lys på. De kører på alle tidspunkter af døgnet, og selvfølgelig prøver de på at have lys på foran, så de kan se, hvor de kører hen, så de ikke kører ned i et hul, men om der baglys på, det er de fuldstændigt kolde overfor. Og det nytter ikke noget at sige noget til dem, kan jeg godt se, fordi det trænger bare ikke ind. Men de otte andre ud af de ti, de går helt vildt op i det." (Mand)

Knallertens vedligeholdelse prioriteres imidlertid ikke lige meget af alle, og flere af de interviewede forældre kan nikke genkendende til, at det ikke er alle unge, der har respekt for at vedligeholde deres knallert:

"Altså de tænker simpelthen ikke det sikkerhedsmæssige aspekt, de tænker kun... det er lidt upraktisk, hvis man ikke kan se..." (Mand)

Nogle af de interviewede forældre mener dog ikke, at ansvaret for den manglende vedligeholdelse af knallerten blot ligger på de unges skuldre, men tilskriver det derimod forældres manglende engagement:

"Men det er som regel de to, som vi talte om tidligere, som har en knallert, hvor de er lidt ligeglade... der hænger det typisk sammen med, at forældrene taler heller ikke så meget med dem omkring det, de ligger og kører rundt på." (Mand)

"Det virker som om, at forældrene ikke rigtigt blander sig ret meget i det med knallerterne..." (Interviewer)

"Det kan jeg garantere dig for, at vi gør her [...] Tag nu bare sådan som... Carsten han kommer hjem til mig, og så siger han, øh, far jeg har sagt, at der er en fra teknologisk institut, tror jeg, at han sagde, at der må ringe til dig, nåh, sagde jeg, det

er også fint nok, men hvad har det med at gøre, ja, men det var med noget knallertkørsel. Og så siger han så... at der var jo ikke andre nede på skolen, som ville have, at de skulle ringe til deres forældre [...] Jamen, allerede der er der jo en alarmklokke, der ringer for mig og tænker, hvad er det, I er bange for? Altså er I ikke åbne sammen med jeres børn?" (Mand)

"De skulle sætte straffen noget mere op, f.eks. hvis du kører uden lys på din knallert, altså så skal det ikke være sådan et eller andet, så får du 500 kroner i bøde, nej, de skal sende en bøde hjem til forældrene på 5.000 kroner, hvis deres unge bliver taget uden lys på deres knallert. Jamen, så hjælper det." (Mand)

"Ja, altså holder forældrene for lidt øje med deres unge, eller..." (Interviewer)

"Ja, det gør de. Det gør de. De holder alt for lidt øje med det. Det gør de, og en pære den koster 5 kroner ovre i THansen, og det er federe at ligge inde på sofaen, end at køre over i THansen og købe den pære der og få sat den i knægtens knallert, så den kan lyse, når han kører." (Mand)

Som det fremgår tydeliggør interviewene et meget varierende engagement i unges knallertkørsel blandt forældrene.

3.3.3 Betragtninger omkring køre-uddannelse og kørselsopdragelse

Under interviewene påpeger flere forældre vigtigheden af ordentlig undervisning i forbindelse med erhvervelsen af knallertkørekort, og generelt virker det til, at de interviewede forældre i vid udstrækning ikke tillader kørsel uden kørekort. Med undtagelse af tre, har alle deltagernes børn taget knallertkørekort og ud af de tre, der ikke har knallertkørekort, har én kørekort til bil og derfor ret til at køre knallert, og en anden er tilmeldt knallertundervisningen, men venter endnu på at starte. Ud af de 13 interviewede forældre til unge, der kører knallert, er det derved blot en enkelt forælder, der åbent accepterer, at barnet kører knallert uden at have taget knallertkørekort. Dette skyldes ifølge forælderen hovedsageligt betragtninger om, at det ikke er synderligt svært at køre på knallert:

"Hvordan kan det så være, tror du, at hun ikke har taget det der knallertkort?"

(Interviewer)

"Århhh... det ved jeg ærlig talt ikke. Jeg tror faktisk ikke, at det er noget, vi har tænkt over, altså... og det er måske også noget at gøre med, at vi kommer fra en generation, hvor der ikke var noget, der hed knallertkørekort, hvor folk de satte sig op på en knallert, der var ikke en gang noget, der hed styrt... eller jo, der var noget, der hed styrthjelm, men det var bare ikke så almindeligt, og altså... ja... måske vi alle sammen sådan her i samfundet synes, at det er måske en anelse at skyde gråspurve med kanoner." (Kvinde)

Flere af de interviewede forældre synes at have gode erfaringer med deres børns knallertundervisning, og enkelte fremhæver særligt kørelærerens evne til at nå de unge samt den gode tid, der oftest følger med undervisning på ungdomsskolerne.

"Og man kan jo sige nok så meget til dem [de unge], at de er de bløde trafikanter. Men jeg er bare sikker på, at jo mere de bliver undervist, og jo mere de får øje på det, og får de der fortællinger... de der kørelærere, mine drenge har haft, de har jo været

simpelthen gode til at fortælle historier om, hvad der har været af... og det er dem, de har refereret, når de kom hjem.” (Kvinde)

”Giver det mening, at de tager sådan et knallertkørekort eller?” (Interviewer)

”Ja, det tror jeg bestemt. Altså han har fortalt meget om den rigtige placering på vejen og... vær opmærksom på, at de er nogle trafikanter på vejene, som man ikke lægger mærke til, og det er han meget obs. på det der med, at man risikerer at blive overset, og at man bliver tit overset [...] Det synes jeg, var rigtig godt.” (Kvinde)

Enkelte af de interviewede forældre mener dog ikke, at knallertundervisningen er fyldestgørende nok. De ser gerne mere fokus på forskellige former for kørsel som eksempelvis landevejskørsel eller kørsel i glatføre, så de unge lærer, hvad de skal gøre i de situationer:

”Det er jo kun inde i byen, de kommer slet ikke ud på de små landeveje, det er i hvert fald ikke det indtryk, jeg har fået med det, han fortæller. Og altså den vej han skal køre, der er jo nok der, hvor jeg tænker, at der er størst risiko, det er på de små veje, som ikke er særligt oplyste. Og det kunne jeg godt savne, at den var med i, at det ikke kun var inde i byen, de kørte [...] men det er jo igen det der med, jamen, hvad er det, du skal være opmærksom på, når du kører ude på de små landeveje, hvor er det, du ligesom skal lægge dig for at være mest sikker. Hvordan kommer du over en af de helt store trafikerede veje, hvor der ikke er nogen fodgængerfelter eller noget lysregulering ikke også, og den savner jeg lidt. Men altså der har jeg så sagt til ham, at der kommer hans mor altså lige med, og giver ham nogle råd.” (Kvinde)

Citatet illustrerer, hvordan forælderen påtager sig ansvaret for sønnens knallertundervisning, idet hun betragter den som mangelfuld. Som demonstreret er det imidlertid ikke alle forældre, der i samme grad engagerer sig i deres børns knallertkørsel, og en enkelt af de interviewede forældre fremhæver særligt, at forældre bør være mere opmærksomme på deres børns kørselsundervisning og – opdragelse:

”Desværre i dag så har forældre så travlt mange gange, at de giver deres børn en knallert, og hvis de har købt den brugt, jamen, så kan du aldrig vide dig sikker på, hvad der er pillet ved den. Men ellers så siger de, nej, men det har du lært, så det behøver vi ikke at spekulere mere i, og så slipper de dem bare løs. [...] men de glemmer bare, at de unger mennesker skal jo først til at lære det rigtigt, når de står på egen hånd lige så vel, som når man får kørekort til bil.” (Kvinde)

En anden anke, der ligeledes knyttes til knallertkørekortet blandt nogle få af de interviewede forældre, er de unges manglende respekt for kørekortet, som undervisningen ikke formår at gøre op med:

”En af årsagerne til at det går galt, det er netop fordi, at det er for nemt at få [...] det er jo bare et stykke pap, og derfor er det heller ikke alvorligt, så kører de jo bare uden pappet, fordi de andre har jo ikke gjort en skid for at få det alligevel. Så på den måde så får det ikke en værdi for dem, og når det ikke har en værdi for dem, er de også

lige glade. Hvis det kræver noget af nogen at få noget, så sætter de altså også større ære i at beholde det. Når de har fået det.” (Mand)

”Du kan jo tage jagtprøven, den er jo simpelthen så svær nu, så næsten ingen kan gennemføre den, men hvorimod der er nogen af de andre ting, hvor man tænker, jamen, det er måske der, det gør forskellen, at de bliver ordentligt informeret og uddannet, før de får det der kørekort. Det synes jeg, er vigtigt [...] At det er ikke bare noget, man lige gør.” (Kvinde)

Som en del af de unges kørselsopdragelse vælger enkelte af de interviewede forældre, som nævnt, at køre sammen med deres børn for bedre at kunne vejlede dem i trafikken:

”Men altså der har jeg så sagt til ham, at der kommer hans mor altså lige med, og giver ham nogle råd [om] hvordan og hvorledes, fordi jeg har selv cyklet meget, og selv vokset op ude på landet, hvor man virkelig skal tænke sig om, inden man bare stopper op og bare begynder at vende over.” (Kvinde)

”Ja, så der i starten, der kørte hun så ind til noget gymnastik om aftenen, og den første tur der tog jeg så og startede motorcyklen og kørte derind og fulgte med hende hjem.” (Mand)

De fleste af de interviewede forældre i denne undersøgelse synes at være opmærksomme på, at de skal opdrage deres børn som trafikanter og lære dem, hvad de skal tænke over, når de færdes i trafikken. Enkelte af de interviewede forældre går som demonstreret meget praktisk til værks, mens andre forsøger at præge de unge gennem dialog:

”Og så hjælper det jo lidt også, at jeg har en kammerater, der er politibetjent, som kommer i huset her [...] Som ligesom også har fortalt ham konsekvensen af, hvad er det, der sker og nogle eksempler på det, ikke, altså sådan så ikke bare at det er bare snak.” (Mand)

”Når man kommer lidt længere væk og lidt længere ind mod byen, på de store veje, så er der ikke nogen cykelsti. Så skal man køre lidt en omvej for at få en vej med en cykelsti [...] Men så beder vi ham om at køre den omvej for at køre på en cykelsti og ikke køre på den vej, hvor der ikke er noget, fordi der er simpelthen så tung trafik. Så må han køre den sikre vej. Og det gør han også [...] altså han tog den usikre vej en dag, fordi vi spurgte, hvad vej kørte du, jamen, sådan og sådan, og så .. jamen, altså det synes vi ikke, og så da vi så fik snakket om det, så kunne han egentlig godt se det, og han synes også, at når der kom lastbiler bragende udenom ham, ikke, så kunne han jo godt mærke, at det var ikke særlig rart, vel.” (Kvinde)

Som demonstreret er det imidlertid ikke alle forældre, der engagerer sig lige meget i deres børns kørselsopdragelse. Et centralt element i den forbindelse er tilsyneladende, om forælderen selv tror, at det, de siger, har indflydelse på de unges adfærd:

"Jeg tænkte på, om I havde nogle regler for, hvornår man kører, og hvor man kører, og hvor mange passagerer man må have på og alt det der." (Interviewer)

"Men det er.. det kan jeg godt sige til ham, men det er jeg igen sikker på, at det kommer til at ske alligevel, selvom jeg siger, at han ikke må." (Mand)

"Har [kammeraterne] større betydning end forældre egentlig, når det kommer til stykket?" (Interviewer)

"Ja, det tror jeg faktisk. Det tror jeg faktisk, selvom man egentlig gerne vil have, at det var omvendt. Selvom man jo gerne vil have, at man selv havde så stor indflydelse på det, at selvfølgelig var det den måde, vi ligesom lagde op til tingene, at det bare fungerede, men jeg tror faktisk på, at når du kommer i den situation, specielt i den alder der..." (Mand)

Omgangskredsens indflydelse må imidlertid ikke begrænse forældrenes opdragelse, og under et af interviewene beskriver en forældre problematikken således:

"Altså man kan som forældre heller aldrig gardere sig imod, om de så ville gøre det, selvom de har lært de rigtige ting hjemmefra, fordi igen som jeg siger jamen, står de i en eller anden situation, hvor de står i en flok og sådan... og lige pludselig står og er alene, hvis man ikke hopper med på bølgen, jamen, så kan man aldrig vide sig sikker på, om de hopper på pga. presset eller ej. Men altså jeg kan kun sige, at man som forældre, hvis man har givet dem de bedste retningslinjer, som man nu en gang kan, at man så må stole på, at de er fornuftige nok til ikke at gøre det, men man kan selvfølgelig aldrig gardere sig imod det." (Kvinde)

Ovenstående analyse demonstrerer de interviewede forældres mange betragtninger omkring sikkerhed og deres forskellige måder at håndtere knallertkørsels medfølgende risiko. Forældrene virker generelt til at være opmærksomme på, at knallertkørsel indebærer visse risici, men sikkerhed synes dog ikke at være noget, der fylder i hverdagen, idet forældrene hovedsageligt giver udtryk for at være trygge ved knallerten som transportmiddel.

3.4. Holdninger til ændrede aldersgrænser

I dette afsnit skildres de interviewede forældres holdning til en eventuel aldersændring for erhvervelse af kørekort til hhv. knallert 45 og lille motorcykel. Følgende underemner blev identificeret som relevante, og resultaterne præsenteres med udgangspunkt i disse:

- 1.1 Betragtninger i forhold til sikkerheden
- 1.2 Syn på mobilitetsbehovet
- 1.3 Holdninger i forhold til hastigheden

3.4.1 Betragtninger i forhold til sikkerheden

Størstedelen af de interviewede forældre giver udtryk for at være imod de potentielle ændringer af aldersgrænserne. Såvel forældre til unge, der kører knallert, som forældre til unge, der ikke kører knallert, frygter for ændringernes konsekvenser, og det er særligt den øgede hastighed og risikoen for alvorlig tilskadekomst, der bekymrer forældrene.

"Det er det, fordi at de er bløde, og de har bare ikke den erfaring der skal til, når de får noget, der kan køre stærkere." (Kvinde)

"Det er fuldstændig hul i hovedet [...] så må du køre lille motorcykel, ja, men den kører 250 kilometer i timen [...] og så kan du lige sætter dig op på den, og så kører du 250 kilometer i timen, det går jo ikke, altså... jeg har kørt motorcykel i 20 år også, så jeg ved det." (Mand)

Selvom de interviewede forældre giver udtryk for at være imod de potentielle aldersændringer, mener nogle dog godt, at unge vil kunne styre lidt højere hastigheder, og en del virker til at være positivt stemte over for ændringen af aldersgrænsen for knallert 45, idet flere ser et formål med denne ændring.

"Men jeg synes, at det er okay. Som 16-årige skal de også have lov til at køre knallert 45, fordi de har sgu styr på det. Det har de altså. Ja, det synes jeg. Og det er det, du spørger efter. Så jeg synes, at det er okay, at man som 16-årig kan købe en knallert 45, og jeg synes, at det er okay, at man som 17-årig kan købe de helt små motorcykler." (Mand)

"Ja, så kan jeg slet ikke se, hvorfor den ikke må køre 45 kilometer i timen, altså..."
(Mand)

Enkelte af de interviewede forældre mener, at de unge som følge af ændringerne bedre vil kunne opbygge erfaring i trafikken og få mulighed for at øve sig først på den lille knallert på cykelstien, sidenhen på vejen og til slut på motorcyklen:

"Men jeg vil ti gange hellere have, at når de har en erfaring, og de er blevet bygget op langsomt, kommer op på et let motorcykel, så har de for det første en erfaring. For det andet så har de sgu et stykke værktøj mellem benene, som er bygget til at køre de hastigheder, ikke en eller anden BMX-cykel der kører 100, vel." (Mand)

Argumentet om øget erfaring anerkendes imidlertid ikke synderligt af de interviewede forældre, der frygter for de unges sikkerhed:

"altså man kan selvfølgelig sige, at når de starter tidligere, så får de selvfølgelig også noget erfaring, men de skal jo også overleve, altså..." (Kvinde)

"Et eller andet sted så synes jeg ikke, at der er nogen grund til at ændre på, at det er, når man er 18, man kan køre sådan en, der kører så stærkt. Det synes jeg ikke, at der er nogen grund til. Fordi på en motorcykel der kan man ligesom ikke sige, jamen, de skal køre sammen med en erfaren... ligesom man gør med kørekort til bil, vel."
(Kvinde)

Flere af de interviewede forældre fremhæver ligeledes de unges umodenhed som argument imod de potentielle aldersændringer. De frygter, at unge som hhv. 16 og 17-årige ikke vil være klar til at håndtere motorkøretøjer i den størrelse, og at deres manglende erfaring og den øgede hastighed vil kunne skabe en unødvendig risiko for dem selv og for andre, idet unge i den alder ikke altid har overblik over konsekvenserne ved deres handlinger.

"Fordi de stadigvæk er i en alder, hvor du næsten på en eller anden måde er udødelig, ikke også... og det ved jeg ikke, om du bliver det mindre af at være fyldt 18, men altså.. der er et eller andet med ikke helt at overskue konsekvenserne. For nogle af dem." (Kvinde)

"Man skal lige lære at håndtere tingene, man skal lige lære at færdes i trafikken, og man skal også lære det der med at sige nej tak, og det kan de unge mennesker ikke i dag. Fordi der er så stort et pres på dem, at hvis alle andre gør det, og du står alene og er den eneste, der ikke gør det, jamen, så er du bare ikke en del af samfundet i den gruppe der. Altså... jeg ville jo være rigtig ked af det, men det er også igen fordi, at jeg kører i trafikken hver dag." (Kvinde)

De interviewede forældres frygt for ungdomskådhedens indvirkning på kørslen synes ligeledes at harmonere med, at forældrene generelt ikke mener, at aldersgrænsen for knallert 30 bør sættes ned til 14 år. Mens flere af de interviewede forældre udtrykker bekymring for ændringernes konsekvenser, mener enkelte andre dog, at det for nogle unge kunne være en fordel at blive udsat for den øgede risiko i en yngre alder:

"De er bekymrede for de unge mænd, der har for meget benzin i blodet. Så har jeg sat dem lidt i bås. Og så kan man så spørge sig selv, hvordan får man bedst opdraget dem? Gør man det, mens de kører på knallert, eller gør man det bedst, når de er kommet ind og sidde i en bil? [...] Jeg synes, at de er mest til fare for sig selv... uanset om de sidder på en knallert, eller om de sidder i en bil. Men de er rigtig meget til fare for andre, når de kommer ind at sidde i en bil." (Mand)

"Så hvis vi skal have ... og det kommer til at lyde sådan lidt hårdt at sige det sådan. Men hvis vi skal have opdraget de drenge med for meget benzin i blodet, så er vi nødt

til at have fat i dem, mens de sidder på en knallert [...] Vi skal have de drenge til at tænke over, hvad pokker det er, de har gang i, og nogle af dem skal have nogle ridser i lakken, før de ligesom begynder at tænke over det, og så vil jeg helst have, at de sidder på en knallert. Fordi det gør ondt på dem [...] men det er slet ikke sjovt at læse om det i avisen, at der er nogen, der har kørt fuldstændigt tosset i en bil, og taget andre kammerater med ind i bilen, og så været årsag til deres død.” (Mand)

Argumentet hviler her på, at unge, efter de har fået knallertkørekort, gennemgår en udvikling, hvorigennem de får erfaring i trafikken og opnår bedre forståelse for konsekvenserne ved deres handlinger:

”Jeg tror også, at de har fået nogle ridser i lakken fra 15 til nu, altså det kan jeg jo se på vores egen, så han er jo blevet mere forsigtig.” (Mand)

”Altså hvor de i starten... det er nyt og spændende, og de skal prøve, hvad den kan, og hvor stærkt de kan køre, men så bliver det jo bare fordi, at de skal transporteres fra A til B, og det er nogle gange den nemmeste måde at blive flyttet på.” (Kvinde)

En enkelt af de interviewede forældre fremsætter ligeledes en bekymring for, hvorvidt ændringerne ville kunne medføre en stigning i mængden af alkoholpåvirket kørsel:

”Men det jeg så ser som en udfordring, hvis det skulle komme på tale med en knallert 45 eller motorcykler, det er netop, at jamen, hvis de begynder at køre, inden de har nået at lave den der helt drikke i hegnet tur, så er de faktisk ikke klar over, hvor meget det påvirker. Jeg snakkede med en amerikansk ven på et tidspunkt, som jo har de der lavere kørekortsaldre, og han sagde, der er en grund til, at nogle af hans venner er blevet slået ihjel, og det er simpelthen fordi, at de nåede ikke at få den erfaring med, hvordan druk det påvirker, inden de havde kørekortet. Så jeg har en mistanke om, at det vil komme til at sætte dødsulykker op i vejret for unge især.” (Mand)

Denne bekymring synes imidlertid ikke at være fremtrædende blandt de øvrige interviewede forældre, idet mange af dem allerede virker til at gøre meget for at undgå, at deres børn kommer i en situation, hvor de har mulighed for at køre i påvirket tilstand.

En gennemførelse af aldersændringerne vil medføre, at unge i en tidligere alder vil kunne køre på vejen. Dette synes dog ikke at vække stor bekymring blandt de interviewede forældre, idet mange af unge, der bor på landet, allerede kører på vejen, da der mange steder ikke er cykelsti.

”Nu når man sidder på Christiansborg, så kan det godt være, at man egentlig tænker, at der er forskel på, om man kører på en, der kører 30, eller en der kører 45. Den her forskel med at køre på cykelsti eller ikke på cykelsti. Men der tror jeg altså, at der skal de da tænke over, at der er jo mange steder, der ikke er cykelsti. Hvor de jo kører ude i trafikken.” (Kvinde)

”Ja, så du tænker, at den der forskel er slet ikke så stor.” (Interviewer)

”Den er faktisk ikke ret stor.” (Kvinde)

"Men så vil jeg så sige, at der hvor vi bor, der er så aldrig cykelsti stort set, så på den måde så tænker jeg egentlig, at det er det samme." (Kvinde)

Mens nogle af de interviewede forældre ikke finder kørsel på vejen bekymrende, frygter enkelte af deltagerne dog, at de unge vil komme i karambolage med de øvrige trafikanter på vejen. Blandt enkelte forældre fremhæves det ligeledes, at det allerede på nuværende tidspunkt kan være problematisk med knallert 45 på vejen, da de ikke kan følge med trafikken.

"Nej, fordi så bliver du jo bare klemt i stedet for, fordi de fihjulede de er bare så egocentrerede, så de skal bare fremad jo. Så pyt med dem der, der er derude i siden, og så bliver de bare trykket i stedet for, så kan de køre i grøften, altså så det synes jeg egentlig ikke, er nogen særlig god ide." (Mand)

"Det giver noget bøvl, når 45 kører på vejen og ikke kan følge med trafikken." (Mand)

I forhold til ændringerne synes det særligt at være de unges sikkerhed, der bekymrer forældrene, og størstedelen af de interviewede forældre virker ikke positive over for ændringen af aldersgrænser. Det er særligt den øgede hastighed og uheldsrisiko, der vækker bekymring.

3.4.2 Syn på mobilitetsbehovet

På baggrund af deres børns mobilitetsbehov og den offentlige transports begrænsninger ser nogle af de interviewede forældre fordele i en mulig ændring af aldersgrænsen for knallert 45 og lille motorcykel:

"Altså vores busruter herude, har jo været i fare flere gange, ikke, og nu hende på 17, jamen, altså hvis de piller ret meget mere ved busruterne herude, jamen, så får vi et problem, når hun skal i gymnasiet, og så tænker jeg, men så kan det være en hjælp, at hun kan køre knallert, ikke også, så jeg tænker egentlig, at det kan være meget godt, at man ændrer aldersgrænsen. Fordi det er et problem at være selvtransporterende for de der unge mennesker, som bor uden for byen, ikke altså." (Kvinde)

"Men det er klart, at min søn som jo er aktiv i nogle ting, hvor man skal uden for byen, der er det helt klart meget nemmere, ikke [...] vi kører jo typisk en time, så det er urealistisk, at han selv tager afsted til stævner og ting og sager. Så det vil han jo kunne, hvis han kunne køre på sådan en knallert 45 [...] Så kan de jo selv tage afsted. Kontra i dag, og man kan bare sige, at når man spiller stævne i weekenden, så offentlig transport... det er no-go." (Mand)

Mange af de interviewede forældre mener dog ikke, at ændringerne vil kunne gavne deres børns mobilitet:

"Altså det vil ikke ændre vores situation overhovedet, at der var nogen, der kunne få lov at køre på sådan nogle ting så... det ville det ikke." (Mand)

"Jeg tror ikke, at det vil gøre den store forskel." (Mand)

Enkelte af de interviewede forældre fremhæver ligeledes, at forskellen mellem de tilbagelagte distancer på hhv. en knallert 30 og en knallert 45 muligvis ikke er så omfattende.

"I dit tilfælde, så ville din søn måske så kunne spare det der kvarter [på en knallert 45]." (Interviewer)

"Ja, men altså... så må jeg jo så sige, at der er min holdning så, at så står man ti minutter før op, og så kører man ti minutter før hjemmefra." (Kvinde)

"Det argument kan jeg også godt se, men altså i de tilfælde [...] det er bare et spørgsmål om planlægning, ikke også. Så de kører fem-ti minutter før." (Mand)

Enkelte andre af de interviewede forældre synes, at en knallert 45 muligvis ville gøre deres børns transport nemmere, men de frygter stadigvæk den øgede risiko:

"Det ville også være rart, hvis hun kunne køre på en 45-knallert til Odder og til job og sådan noget, og komme hurtigere frem. Men når der så er cirka 90 procent, der vil køre med hovedet under armen, så bliver det bare ikke en god ide, fordi de ti procent de kan håndtere det. Så jeg er nok på den der med livrem og seler, at den synes jeg, at de skal parkere." (Kvinde)

"Selvom vores dreng er meget fremme i skoene, så synes jeg ikke, at han behøver at skal drøne af sted [...] det tænker jeg ikke skulle være nødvendigt. Men jeg kan godt se argumentet for, at det er ti gange nemmere, hvis de selv kan komme rundt, når vi bor ude på landet, som vi gør." (Kvinde)

Generelt synes de interviewede forældre dog at være gode til at finde løsninger på deres børns transportudfordringer, og på baggrund af interviewene virker de unge ikke til at være begrænset i dagligdagen pga. manglende transportmuligheder.

Under interviewene giver nogle af de interviewede forældre udtryk for, at de i stedet for ændringer af aldersgrænserne hellere ser, at der investeres i den offentlige transport:

"Fordi, jamen, det er jo politikerne, der laver nedskæringer i offentlig transport [...] Så den, synes jeg ligesom, skal tilbage i deres egen boldgade, altså." (Mand)

"Du så måske egentlig hellere i stedet for at ændre på lovgivningen for knallert og motorcykler, så måske hellere bare bruge nogle penge på offentlige transport?" (Interviewer)

"Ja. Absolut." (Mand)

"Hvordan får vi flere på en cykel... hvordan får vi flere i vores miljørigtige busser. Jamen, det må da være det, det handler om, det handler da ikke om at få flere til at brænde brændstof af." (Mand)

"Fra 2030 af, så skal vi ikke køre dieselmotorer, og i samme ombæring så vil de gerne have folk til at køre motorcykler og knallerter. Jamen, altså det skriger jo til himlen,

altså man tænker jo... gud fri mig vel, hvad... har de aldrig gået i skole de mennesker, der sidder derinde.” (Mand)

Trods frustration blandt enkelte, virker det dog til at argumentet om unges mobilitetsbehov vækker genklang blandt et lille antal af de interviewede forældre. Flere af deltagerne bekræfter under interviewene, at transport kan være udfordrende, men forældrene giver dog ikke udtryk for, at det er et uløseligt problem. Flere af de interviewede forældre frygter imidlertid stadigvæk for ændringernes konsekvenser, og det betvivles, hvorvidt de potentielle ændringer af aldersgrænserne vil have den ønskede effekt ift. unges mobilitet.

3.4.3 Holdninger i forhold til hastigheden

En del af de interviewede forældre mener godt, at unge vil kunne håndtere en mindre hastighedsforøgelse på knallerten. De udtrykker forståelse for, at unge gerne vil køre lidt hurtigere, og ser umiddelbart ingen fare i at hæve hastighedsgrænsen for knallert 30 eller sænke aldersgrænsen for knallert 45.

”Og så synes jeg måske, at sådan en knallert 45... jamen, for mig så er der ikke forskel på det og så en knallert. Altså, hvis de får lov at køre på en knallert, kan de også køre på en knallert 45 [...] for mig er forskellen ikke så stor der. Men jeg synes, at der er et stort hop til en motorcykel.” (Kvinde)

”Jamen, altså hele det der knallert 45-halløj, det kunne man sådan set lige så godt ændre, fordi dem der kører knallert, jamen, de kører alle sammen for stærkt alligevel [...] Men det der med motorcykel, altså det synes jeg, ville være en vanvittig dårlig ide [...] det går jo stærkt.” (Mand)

”Dem der kører rundt i byen i forvejen, deres knallerter de er jo tunet, så de kører stærkere i forvejen. Så for dem der ville det måske bare lovliggøre, at de kører ulovligt [...] Så det vil jeg ikke kunne se noget problem i. Måske lige med de små motorcykler ned til 17 år, den vil jeg nok sige, at den vil jeg stadig nok have på 18. Fordi der er altså lidt flere heste i en motorcykel, end der er i en knallert.” (Kvinde)

En del af de interviewede forældre synes derved at være positivt stemte over for en mulig ændring af aldersgrænsen for knallert 45, men som citaterne demonstrerer, er det imidlertid de færreste, der vil lade deres børn køre på motorcykel som 17-årige.

”Jeg ville ikke have givet dem lov til at køre lille motorcykel. Det kan jeg sige. Det ville jeg simpelthen ikke turde, det synes jeg, at det var... uha... [...] nu arbejder jeg et sted, hvor vi genoptræner nogen, der har fået hjerneskader, og nogle af dem der har kørt galt på motorcykel, så jeg har det sådan lidt stramt med de der motorcykler, dem er jeg ikke så vild med.” (Kvinde)

Det synes særligt at være frygten for, at de unge ikke vil kunne håndtere den høje hastighed og det ansvar, der følger med motorkøretøjer i den størrelse, der bekymrer de interviewede forældre:

"Jamen, når du sidder på sådan en tohjulet og er oppe i de hastigheder der, jamen, så er det igen det der med at orientere sig, som er det vigtige, og det kan du bare ikke altid, hvis du kører ude på vejen, hvor der er den store myldretrafik. Og så hvis der er en bilist, der lige presser en lidt, så bliver man hurtigere nervøs, og så er det, at de dumme ting de sker." (Kvinde)

"Det er farten og den ubetingede vigepligt, den går galt ved [...] Motorcyklisten har alt, alt for meget fart på, og de er uerfarne, og de holder ikke øje med dem der kommer ud fra sidevejene af, og bilisterne der kommer ud fra sidevejene, de tror, at når der kommer sådan en der, nåh, men det er nok bare en knallert 45, så det kan jeg godt lige nå. Men det kan du bare ikke nå, når han kommer med 200." (Mand)

Mange unge kører imidlertid allerede hurtigere end tilladt, og dette betragtes af nogle af de interviewede forældre som en indikator for, at unge godt vil kunne håndtere højere hastigheder. Samtidig synes der blandt nogle forældre at være en forhåbning om, at en ændring af aldersgrænsen for knallert 45 måske ville kunne mindske omfanget af konstruktiv ændring af knallert 30.

"Nu med min dreng der, ikke, altså han er blevet 11, men kører motocross, ikke, og han er da begyndt at trippe for at køre på knallert. Og jeg ved, at sådan en som ham, han kan selv gøre noget, så ham skal der holdes øje med, om han får pillet for meget ved en knallert, den dag han begynder at køre knallert, det er jeg sikker på [...] han må køre på knallert, når han er 15, på en 30'er, og det går jo alt for langsomt. Der var guleroden så, at når han så blev 16, så kunne han køre på en 45, ikke, og måske lille motorcykel, når han bliver 17, så er der ikke så lang tid." (Mand)

Andre af de interviewede forældre betragter imidlertid dette som tvivlsomt:

"De ville stadigvæk tune deres knallerter" (Mand)

"Der vil altid være knallertbøller, og giver man dem kun lov til at købe en knallert 30, så ved de også godt, hvordan de skal skrue på den for at få den til at løbe de 45, så dem får du aldrig sat en stopklods for. Altså dem kan du kun køre og holde øje med, og laver de nogle dumme ting, så er det jo politiet, der må gå ind og sige, hør nu her kære venner, nu får I en advarsel, og næste gang så tager vi altså jeres knallert." (Mand)

"De ville nok stadigvæk tune, men det ville måske blive mindre." (Mand)

Blandt enkelte af de interviewede forældre synes det imidlertid ikke at være de unges modenhed, men snarere knallertens konstruktion, der vækker bekymring ift. den øgede hastighed:

"Hvis den ikke er konstrueret til at køre 50 eller 60, og bremserne de ikke virker, hvis du kører 50 eller 60, jamen, så synes jeg, at det er et no-go, men hvis de er konstrueret til, at de roligt kan køre 40, jamen, så må de godt køre 40 for min skyld, det er ikke det, jeg tænker mere opbygningen på knallerten, hvis den er tiltænkt til 30,

og den ikke bremser en pind, hvis du kører 50. Jamen, så synes jeg ikke, at de skal køre 50 på en 30-knallert.” (Kvinde)

”Så man kan sige, at hvis de skal vælge at køre knallert, så ville det være bedre at vide, at de kører på en, der er lavet til at køre den fart, de så rent faktisk kører med, frem for at de kører rundt på nogen og måske låner nogen, som kan køre stærkere, end de egentlig er beregnet til.” (Mand)

Argumentet synes her at være, at de unge hellere må køre hurtigere lovligt på en knallert, der er lavet til at køre den hastighed, end at de kører samme hastighed ulovligt på en knallert, der ikke er beregnet til det.

Generelt virker de interviewede forældre bekymrede over at tillade unge i en yngre alder at køre med højere hastigheder, særligt i forbindelse med motorcykler. Flere af forældrene har dog forståelse for, at de unge gerne vil køre lidt hurtigere, og de mener umiddelbart godt, at unge vil kunne håndtere en mindre hastighedsforøgelse. Nogle forældre mener dog, at de unge muligvis selv vil foretrække at hastighedsgrænsen for knallert 30 sættes op:

”Altså umiddelbart tror jeg måske hellere, at han vil køre på den, han har, og så køre lidt stærkere. Det tror jeg faktisk hellere, at han vil. Men jeg kan ikke vide det. Jeg har ikke spurgt ham.” (Kvinde)

4. Sammenfatning

På baggrund af de 26 telefoninterview med forældre til unge mellem 15 og 17 år har ovenstående analyse afdækket de interviewede forældres syn på knallerter, deres børns mobilitetsbehov og undersøgt deres holdninger til sikkerhed. Samtidig er forældrenes holdninger til de potentielle aldersændringer blevet analyseret og undersøgt ud fra et mobilitets- samt sikkerhedsperspektiv. Generelt klarlægger undersøgelsen de interviewede forældres forskellige holdninger og syn på såvel mobilitet som sikkerhed og giver et nuanceret og dybdegående indblik i forældrenes reaktioner på de mulige aldersændringer. Mere specifikt viste undersøgelsen følgende:

1. Knallerten tilvælges eller fravælges ud fra interesse samt oplevede transportbehov, men image og sociale normer synes ligeledes at være afgørende for denne transportbeslutning.
2. Knallerten ses generelt ikke som værende af stor betydning for unges mobilitet i yderområderne. For enkelte spiller den dog en central rolle.
3. Generelt fungerer den kollektive trafik kun delvist tilfredsstillende. Efter skoletid begrænses de unges transportmuligheder dog, hvorfor knallert- og forældrekørsel ofte tilvælges.
4. De interviewede forældre giver umiddelbart ikke udtryk for at være bekymrede for deres børns sikkerhed, når de kører på knallert, og knallertkørselns involverede risici synes på den måde ikke at give anledning til bekymring i det daglige.
5. Tilnærmelsesvis alle de interviewede forældre er engagerede i deres børns knallertkørsel. Engagementet varierer imidlertid anseeligt, og nogle forældre er mere involverede i f.vedligeholdelse og kørselsopdragelse end andre.
6. Kun et fåtal af de interviewede forældre ytrer sig positivt i forhold til eventuelle ændringer af aldersgrænsen for knallert 45 og lille motorcykel. De resterende giver udtryk for bekymring, og flere frygter for den øgede hastighed og risiko for alvorlig tilskadekomst. Nogle forældre har dog forståelse for, at unge gerne vil køre lidt hurtigere, og de mener umiddelbart godt, at unge vil kunne håndtere en mindre hastighedsforøgelse.
7. Flere forældre bekræfter, at transport kan være udfordrende, men det betvivles om muligheden for at køre knallert 45 eller lille motorcykel vil have en effekt.

5. Litteratur

Braun, V. & Clarke, V. (2006). "Using thematic analysis in psychology", *Qualitative Research in Psychology*, 3:2, 77-101.

Bilag 1:

De seks makroområder:

1. De tre største byer: København, Odense og Aarhus
2. Større byer: Esbjerg, Kolding, Vejle, Horsens, Randers og Aalborg
3. Nordsjælland og Bornholm
4. Vest- og Sydsjælland
5. Nord- og Vestjylland
6. Fyn samt Syd- og Østjylland

