

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 unge knallertkøreres holdning til knallertkørsel med fokus på mobilitet og sikkerhed

Delnotat VI

Indholdsfortegnelse:

1. Formål	side 3
2. Metode	side 3
2.1 Deltagere og rekrutteringsproces	side 3
2.2 Dataanalyse	side 3
3. Resultater	side 4
3.1 Mobilitet	side 6
3.1.1 Knallertens betydning for mobilitet og transportvalg	side 6
3.1.2 Knallerten som betingelse for at indgå i sociale relationer	side 9
3.2 Sikkerhed	side 12
3.2.1 Risikoadfærd	side 12
3.2.2 Risikoforståelse	side 18
3.3 Holdninger til ændrede aldersgrænser	side 23
3.3.1 Argumenter for og imod forslaget	side 23
3.3.2 Holdninger til hastighedsgrænsen	side 27
3.3.3 Knallertkørsel på vejen versus på cykelstien	side 28
4. Sammenfatning	side 30
5. Litteratur	side 30
Bilag 1	side 31

1. Formål

Formålet med denne del-undersøgelse er at opnå en mere dybdegående indsigt i unge knallertkøreres holdninger, vaner, mobilitetsbehov og risikoforståelse. Undersøgelsen tager udgangspunkt i unges mobilitetsbehov og –vaner, og baserer sig på fire kvalitative fokusgruppeinterview fordelt på fire forskellige byer. Gennem fokusgruppeinterviewene afdækkes de unges transportvaner, holdninger og risikoadfærd med henblik på at vurdere de mulige mobilitets- og sikkerhedsrelaterede konsekvenser en evt. aldersændring for kørekort til stor knallert og lille motorcykel ville kunne medføre.

2. Metode

2.1 Deltagere og rekrutteringsproces

Deltagere blev rekrutteret fra fire geografiske områder i Danmark. En oversigt over karakteristika for deltagerne fremgår af tabel 1. I alt deltog femogtredive ($N=35$) unge knallertkører i alderen 15 til 17 år, fordelt over fire fokusgrupper. Interviewene blev gennemført i perioden august – september 2018.

Tabel 1: Antal deltagere til de fire fokusgruppeinterviews

By for afholdelse	Makro område*	Mænd	Kvinder	Samlede antal informanter
Slagelse	4	11	2	13
Randers	2	2	3	5
Esbjerg	2	10	0	10
Nykøbing Falster	4	7	0	7
Total		30	5	35

*Makroområde henviser til en inddeling af Danmark i seks geografiske områder, se bilag 1.

Deltagerene blev udvalgt på baggrund af følgende inklusionskriterier:

- Unge i alderen 15-17 år
- Kører på knallert

Samtlige deltagere var knallertkørere med undtagelse af én enkelt deltager, som dog var i gang med at tage knallertkørekort. Deltagerne blev rekrutteret igennem en kombination af annoncering på sociale medier, telefonisk henvendelse til erhvervsskoler rundt omkring i Danmark samt delvis snowball sampling. Snowball sampling refererer til rekrutteringen af en gruppe personer, som derefter rekrutterer fra deres egen omgangskreds. Alle deltagere modtog et gavekort på 200 kr. som tak for deltagelse. Inden interviewene gik i gang fik alle deltagere udleveret en samtykkeerklæring samt skriftligt informationsmateriale omhandlende DTUs behandling af data. Umiddelbart før interviewene gik i gang udfyldte alle deltagere en mini-survey med henblik på yderligere indsamling af data.

2.2 Dataanalyse

De 4 fokusgruppeinterview blev transskriberet og analyseret ud fra en induktiv tematisk (Braun & Clark, 2006) i analyseprogrammet Atlas.ti.8. Datamaterialet blev derefter gennemlæst gentagne gange af to videnskabelige assistenter, og kodningsprocessen, der foregik løbende, var åben og uden

prædefinerede koder, men dog med projektbeskrivelsens indhold og overemnerne *sikkerhed* og *mobilitet* for øje.

For at højne koderelabiliteten og validiteten af analysen blev hvert interview underkastet uafhængig dobbeltkodning af to videnskabelige assistenter, hvorefter datamaterialet blev samlet og gennemgået. Indledningsvist udviklede begge videnskabelige assistenter kategorier ud fra datamaterialet hver for sig, hvorefter de definerede kategorier blev fusioneret i analyseprogrammet Atlas.ti 8. med henblik på at identificere eventuelle overlap. Dette blev vurderet og diskuteret ved en kontinuerlig revidering og redefinering af de udvalgte koder. I visse tilfælde viste det sig at kategorier, som blev kodet på forskellig måde, omhandlede det samme emne. Dette fremgik for eksempel ved en fælles gennemgang af koderne for henholdsvis "spirituskørsel" og "kørsel i påvirket tilstand", hvorefter der kunne opnås enighed om kodens endelige definition. 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.

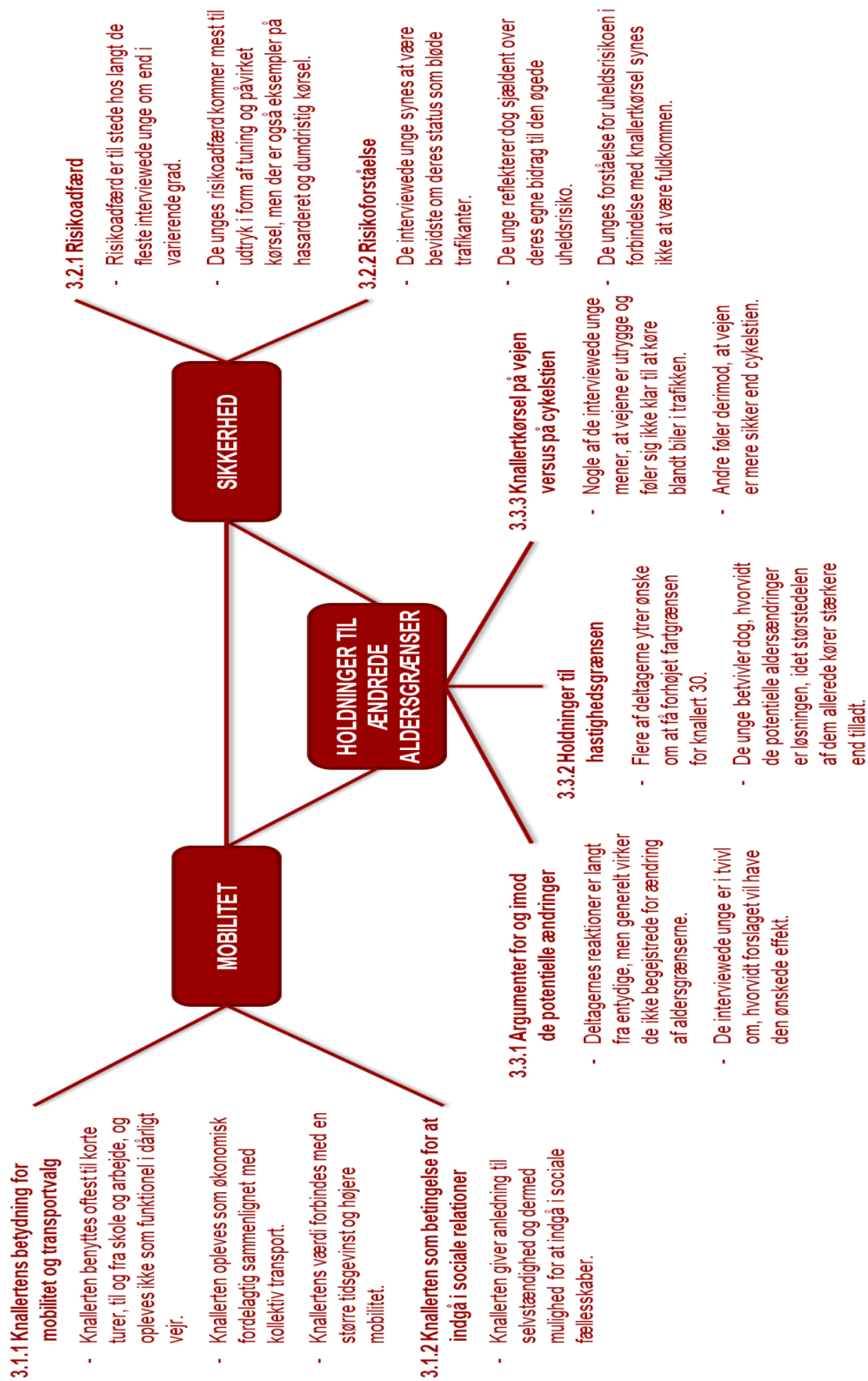
Under gennemgangen blev 9 koder slettet og 10 blev fusioneret med andre koder. Efter gennemgangen var 36 koder blevet identificeret. De 36 antal koder blev gennemgået og kategoriserede af de videnskabelige assistenter, hvorefter undersøgelsens tre overordnede temaer blev identificeret.

3. Resultater

På baggrund af de fire fokusgruppeinterview blev 36 koder og tre temaer identificeret:

- 3.1 Mobilitet
- 3.2 Sikkerhed
- 3.3 De unges holdninger til ændrede aldersgrænser

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



Figur 1 Oversigt over de identificerede temaer og underemner

3.1 Mobilitet

Med udgangspunkt i det indsamlede datamateriale for nærværende undersøgelse, som omhandler unges knallertkørsel, præsenteres nu resultaterne i forbindelse med de unges mobilitetsbehov. I denne forbindelse relaterer mobilitet til: hvorfor de unge kører på knallert og hvilke motivationer og barrierer, som ligger til grund for dette. Den følgende sammenfatning har dermed henblik på at afdække, hvad de unges transportmuligheder er, og hvordan knallerten indgår i denne sammenhæng. Resultaterne præsenteres med udgangspunkt i følgende underemner:

3.1.1 Knallertens betydning for mobilitet og transportvalg

Distancer

Økonomi

Praktisk

Vejret

3.1.2 Knallerten som betingelse for at indgå i sociale relationer

Frihed/uafhængighed

Knallertens sociale aspekt

3.1.1 Knallertens betydning for mobilitet og transportvalg

Den geografiske lokalisering kan have betydning for unges transportvalg, idet forskellige bopæle fordrer forskellige mobilitetsbehov. I forlængelse af dette, fokusere følgende afsnit på, hvilken værdi de interviewede unge tillægger knallerten, og hvorledes den har betydning for deres transportadfærd og -vaner. Følgende behandler de identificerede underemner; *distancer*, *økonomi*, *praktisk*, og *vejret* i forbindelse med de motivationsfaktorer og begrænsninger de interviewede unge oplever i forhold til knallerten som transportmiddel.

Distancer

Ifølge de interviewede unge tilbagelægger de i gennemsnit 5-10 kilometer dagligt på knallerten. Af interviewene fremgik det, at størstedelen af de unge benytter knallerten til relativt korte ture til og fra skole og arbejde. For andre unge kan denne tur være længere, hvorfor de benytter både knallert og kollektiv transport for at nå til deres respektive destination:

"Jeg kører til stationen, hvor jeg bor... så kører jeg til stationen, og så tager jeg toget."

(Mand)

Dermed indgår knallerten for nogle unge som en del af løsningen på et mobilitetsbehov i forhold til skole og arbejde. For andre er knallerten dog i højere grad forbundet med bekvemmelighed. Dette afspejles endvidere igennem de unges godkendelse af, at cyklen ligeledes kan bruges som transport i forbindelse med de pågældende daglige aktiviteter. Som én af deltagerne udtrykker sig i forbindelse med baggrunden for erhvervelse af knallert:

"Det er fordi, at det er meget hårdt at... det er jo ti gange hurtigere at tage en knallert end en cykel, altså så slipper man for at lave noget." (Mand)

Dermed fremhæves knallerten som et transportmiddel, der er mindre krævende end cyklen. Knallerten som transportmiddel repræsenterer således en positiv og tidsbesparende oplevelse, som gør

hverdagen nemmere for de unge. Dog synes de unges transportvalg ikke udelukkende at være styret af et mobilitetsbehov, men knallerten indgår snarere som et led i, hvad der opleves som en mere fordelagtig hverdag.

Der ses en tendens til enighed om, at visse distancer er for lange til at køre på knallerten. Dette vedrører især transporten til skole og arbejde for nogle af de unge, som er bosat længere væk fra byen. Her er der enighed om, at det ikke giver mening i forhold til transporttid at benytte knallerten i stedet for offentlig transport. Deltagerne, som har længere transporttid end andre unge fra yderområderne, har dermed en opfattelse af, at der er en tydelig tidsgevinst ved at tage toget eller bussen for komme i skole eller på arbejde. Derudover er det interessant, at knallerten generelt ikke opleves tidsbesparende sammenlignet med offentlig transport, medmindre knallerten er konstruktivt ændret. Således udtrykker én af de unge deltagere det:

"Der er blevet rigtig god offentlig transport, altså det tager selvfølgelig... på nogle punkter længere tid... offentlig transport er hurtigere, hvis du kører lovligt." (Mand)

Således kan det opsummeres, at afstanden til destinationen har betydning for, om knallerten fravælges eller ej. Hvis distancen er for stor opleves knallerten ikke som den mest funktionelle måde at komme frem på.

Økonomi

Generelt opleves knallerten af de unge som økonomisk fordelagtig ift. andre transportmuligheder. Der er stor enighed om, at knallerten er et forholdsvist billigt transportmiddel. Dette relaterer sig til både køb af knallert og prisen for erhvervelse af knallertkørekort. Den potentielle økonomiske gevinst ved at benytte knallerten frem for offentlig transport har betydning for, at nogle af de unge vælger denne måde at komme rundt på. Det er dog ikke alle situationer i hverdagen, hvor knallerten tilvælges trods evt. besparelse i transportomkostninger:

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

Det fremgår af interviewene, at størstedelen af de unges knallerter har fået foretaget konstruktive ændringer, og at udsigten til økonomiske konsekvenser såsom bøder eller beslaglæggelse af knallerten, hvis den benyttes til skole danner grundlag for et fravalg.

Dog beskriver størstedelen af deltagerne i denne undersøgelse en økonomisk fordel ved at køre på knallert sammenlignet med den offentlige transport. Mange unge oplever nemlig, at priserne for busbilletter overstiger grænsen for, hvad de mener, er økonomisk acceptabelt.

"Det er også bare så fucking dyrt, altså... 24 kroner for en bustur, bare den ene vej... og så 24 kroner." (Mand)

Økonomien spiller en central rolle for de unge, fordi de selv helt eller delvist betaler deres transport, herunder omkostningerne til knallerten. Den kollektive transport fravælges til fordel for knallerten, fordi det er de unges oplevelse, at det er billigere at benytte transportmidlet. Her falder det økonomiske

argument ud til knallertens fordel på trods af, at flere af de unge oplever benzin som et negativt økonomisk element ved at køre på knallert.

Praktisk

Et gennemgående træk for de unges oplevelse af at køre på knallert er, at det er en praktisk måde at transportere sig selv rundt på. I løbet af de fire interview nævner de unge fortrinsvis ord som: "nemmere", "hurtigere", "lettere" og "federe". Knallertens værdi forbindes dermed med en større tidsgevinst og højere mobilitet. I denne forbindelse fremhæver mange af deltagerne, at en af de største fordele for dem er, at de ikke skal være afhængige af den offentlige transport eller deres forældre længere. De unge har dermed en oplevelse af, at de er nemmere i stand til at tilrettelægge deres eget liv og denne følelse af autonomi tillægges stor værdi. For eksempel siger en af deltagerne:

"Jeg vil nok sige, at det gode ved det, det er selvfølgelig det der med at fragte sig frem og tilbage, men altså hvis du får tidligere fri fra skole, så passer busserne f.eks. ikke med det, og så kan du komme hurtigere hjem, eller hvis du lige har fået et par fritimer, eller sådan noget... kan man også lige køre hjem og... det er nemmere at strukturere sin dag, synes jeg, når du ligesom ved, at du selv kan fragte dig frem og tilbage." (Kvinde)

De unge påpeger, at de med knallerten har flere muligheder for at komme rundt til forskellige sociale aktiviteter, og de oplever transportvalget som federe og sjovere, frem for at skulle benytte alternative transportmuligheder. Med knallertens erhvervelse fravælger de unge i højere grad cykel og kollektiv transport. Begrundelsen for denne fravælgelse forbindes i højere omfang med fysisk besværlighed. En af deltagerne udtrykker det således:

"Jeg kører på knallert fordi jeg er doven. Så skal jeg ikke cykle." (Mand)

Dermed fremhæves det at køre på knallert som en overordnet positiv oplevelse, der er forbundet med mindre besvær i dagligdagen.

Vejret

For størstedelen af deltagerne i undersøgelsen har vejret stor betydning for deres transportvalg. Her fremgår det, at de især fravælger knallerten, når det regner eller er koldt. Så vælges andre transportmuligheder, såsom bus eller at blive kørt af deres forældre. En af de unge deltagere udtrykker det således:

"Altså hvis jeg skal på arbejde, så kører jeg ikke, så tager jeg bussen, fordi man er bare gennemblødt over det hele." (Mand)

Dermed opleves knallerten ikke udelukkende som funktionel og synes ikke altid at være de unges præference. Brug af knallerten som køretøj varierer i stedet for i forhold til den givne situation. Knallerten kan altså for nogle unge erstattes med kollektiv transport, som på bedre vis lever op til det aktuelle behov, de unge oplever at have i forbindelse med dårligt vejr. For eksempel fremhæver en del af deltagerne, hvilken betydning årstiden har for, hvorvidt de vælger at køre på deres knallert eller ej. En af deltagerne udtrykker det således:

"Altså jeg kører [...] generelt, når det er tørvejr... på nær lige om vinteren, for der er det ikke særligt rart, når det er, at man har kørt 20 meter, og så er ens hænder ved at falde af." (Mand)

Således tilpasser de unge i undersøgelsen deres transportvalg på baggrund af de givne vilkår og omstændigheder. Dog nævnte få deltagere, at vejret ikke repræsenterer en særlig barriere for dem i forhold til at benytte knallerten, når det regner, idet de oplever, at de ikke har andre transportmuligheder. Dermed kan det udledes på baggrund af overstående, at de unge har et handlerum, hvor de kan tilrettelægge hverdagen uafhængigt af knallerten, såfremt der er behov for det.

3.1.2. Knallerten som betingelse for at indgå i sociale relationer

Af interviewene fremgik det at livstilsfaktorer også var af stor betydning for brug af knallert.

Frihed/uafhængighed

Det er ikke kun den offentlige transport, som de unge er glade for at kunne fravælge til fordel for knallerten. De unge fremhæver ligeledes en særlig tilfredshed med at kunne opnå uafhængighed, især fra deres forældre. Således udtrykker en deltager sig:

"Også fordi du er ikke afhængig af, at du tager der ud efter skole, og ens forældre først har fri på et bestemt tidspunkt, eller når de har tid til at... det er sådan, du kører der ud, og er der det, du vil, og så kører du hjem igen." (Kvinde)

De unge deltagere i undersøgelsen oplever altså en følelse af frihed og uafhængighed, hvor forældre og den offentlige transport ikke længere har monopol på deres tid. De kan nu selv tilrettelægge deres liv i forhold til daglige - og sociale aktiviteter og har dermed mulighed for at opnå en følelse af større selvstændighed. Den nyfundne frihed og uafhængighed afspejles især i de unges store køreglæde. En del af deltagerne reflekterer for eksempel over, hvordan de i starten kørte mange og lange ture sammen med venner uden en egentlig destination:

"Så mødtes vi alle sammen ude ved noget der hedder Flagkroen i [by], og så kørte vi 32 knallerter, så kørte vi bare en hel gruppe [...] det var meget sjovt. Så lå man og kørte sådan en hel gruppe, jo. [...] kørte rundt og hyggede os og snakkede lidt... holdt en pause og sådan noget." (Mand)

Knallerten synes altså at spille en central rolle for de unges muligheder for social inklusion og synes dermed at have betydning for de unges trivsel, fordi knallerten giver anledning til og mulighed for, at indgå i sociale relationer til andre unge.

Endvidere synes knallerten at tilbyde et mentalt frirum, hvor de unge kan være dem selv. For eksempel påpeger nogle af de unge, at ulemperne ved at benytte offentlig transport er det at være sammen med andre mennesker. I denne forbindelse spiller behovet for bekvemmelighed en central rolle. For eksempel udtrykker én deltager det således om hans holdning til offentlig transport:

"Nej, det er bare skrigende unger, jeg ikke kan holde ud, tror jeg." (Mand)

En anden deltager fremhæver ligeledes, hvordan man står "mast" i bussen, hvorfor knallerten synes at tilbyde de unge en mulighed for at agere i det offentlige rum, men på egen hånd. De unge er med knallerten i stand til at bevæge sig frit omkring uden de begrænsninger, de normalt oplever i forhold til offentlig transport eller forældre. I denne forbindelse synes knallerten særligt at opfylde et ønske om frihed og uafhængighed snarere end et mobilitetsbehov. Det er først senere hen, når den indledende spænding har lagt sig, at knallerten opleves som et mere funktionelt transportmiddel. De unge i undersøgelsen giver således udtryk for, at der sker en tilvænningsproces, hvor knallerten med tiden mister den sociale betydning, den engang havde.

Knallertens sociale aspekt

Størstedelen af de unge i undersøgelsen beskriver, hvordan enten forældre, søskende eller én i deres omgangskreds selv har kørt på knallert. Denne sociale familiaritet beskrives som én af de overordnede grunde til, at de unge vælger at køre på knallert i første omgang. Således er det interessant, at nogle af de unge ikke umiddelbart vælger knallerten som transportmiddel, fordi den løser et mobilitetsbehov, men i højere grad fordi behovet for samhørighed fordrer knallertkørsel. Denne samhørighed synes også at spille en væsentlig rolle i forbindelse med de distancer, de unge er villige til at køre.

Når længere distancer tilbagelægges på knallerten, er dette ofte i forbindelse med at *cruise* sammen med vennerne. Knallerten benyttes derfor også som et element, der fordrer social funktion blandt de unge, idet knallerten tillader dem et fællesskab på baggrund af deres transportvalg. Deltagerne oplever altså knallerten som en positiv del af deres sociale liv og beskriver den som en 'fritidsaktivitet', som giver mulighed for at møde andre unge, som også interesserer sig for at køre på knallert. Det fremhæves for eksempel, hvorledes nogle unge mødes for at:

"kikke hinandens knallerter ud." (Mand)

Knallerten fremhæves derfor i visse sammenhænge som et objekt, der giver anledning til social status inden for gruppen af knallertkørere. Her kan nogle af de unge mødes og opnå en form for social anerkendelse og opmærksomhed fra andre unge, som selv kører på knallert. Dette afspejles for eksempel igennem det indledende behov for, hvordan knallerten skal se ud:

"altså i folkeskolen der tror jeg, at vi alle sammen var sådan, årh, man skal have en sej knallert, man skal have en dyr knallert og... man skal køre hurtigt og alt det der." (Mand)

For mange af de unge deltagere fremhæves knallerten som et legetøj, og for nogle få unge bidrager den endda til en udvikling af teknisk viden og dygtighed. I denne forbindelse anskues knallerten som en meningsskabende aktivitet. For eksempel udtrykker en deltager det således:

"Altså det er jo sjovt nok at skrue på knallert [...] Det der med du ved... sådan kan skille en motor ad og så samle den og så få den til at køre, det er jo... altså det synes jeg jo, er en fed oplevelse." (Mand)

For nogle af de unge i undersøgelsen reflekteres der også over, hvordan samfundet betragter knallertkørere, og denne bevidsthed er med til at påvirke i hvilke sammenhænge, de unge rent faktisk

bruger knallerten. Det fremgår af interviewene, at de unge har en oplevelse af, at der findes en tendens til, at samfundet placerer knallertkørere langt nede i hierarkiet, når det gælder den sociale stratifikation. Knallertens sociale status i samfundet og de unges forståelse af denne, har for nogle af deltagerne indflydelse på, om de vælger at benytte knallerten eller ej. I denne forbindelse, oplever nogle af de interviewede unge, at de bliver stereotypiseret i forhold til deres valg om at køre på knallert. Dermed træffer nogle af de unge klare beslutninger om, hvorvidt det er hensigtsmæssigt for dem at benytte knallerten, eller om de bør benytte alternative transportmuligheder. For eksempel vælger nogle unge at lade knallerten stå, hvis de skal indgå i en social sammenhæng, hvor de unge oplever, at knallertkørsel ikke er særligt velanset. For eksempel siger et par af deltagerne:

"Eller hvis man skal hjem til en dame, så tager man heller ikke knallerten [...] Det kan være, at forældrene synes, at man er lidt bumset i det." (Mand)

"Min storebror har en knallert, men han bruger den ikke rigtigt [...] han tager cyklen i skole, fordi han er på gymnasiet, og det er ikke sådan rigtigt fedt at komme på knallert." (Mand)

Hvor man skal hen, spiller altså en rolle for, om de unge vælger at benytte knallerten eller ej, og selvom forholdsvist mange af de unge benytter knallerten til skole, er der alligevel en del af de unge fra undersøgelsen, som fremhæver, at de specifikt fravælger knallerten i denne sammenhæng.

På baggrund af analysen omhandlende de unges transportadfærd og mobilitetsbehov er et af de mest fremstående underemner: *frihed/uafhængighed* og *knallertens sociale aspekt*. Deltagerne giver udtryk for, at mobilitetsgevinsten ved knallertbrug har betydning for deres sociale liv, idet den tillader de unge at tilrettelægge deres liv nemmere og deltage i sociale sammenhænge. Dette fører til en oplevelse af mere selvstændighed og uafhængighed blandt de interviewede unge, som også synes at være en motiverende faktor for at køre på knallert. Knallerten opfylder et behov for øget frihed og mulighed for at bevæge sig frit omkring i samfundet uden de begrænsninger, der er ved offentlig transport eller ved forældre kørsel. Selvom knallerten umiddelbart opleves af deltagerne som værende af funktionel betydning for deres daglige mobilitet til og fra skole og arbejde, ser det ud til, at knallerten i langt større grad indgår som et led i de unges behov for selvstændighed og mental frihed. Knallerten som transportmiddel kan derved antages at være central for de unge knallertkøreres muligheder for at indgå i sociale relationer. For unge, som bor i landområderne og ikke nødvendigvis har samme transportmuligheder for at deltage i sociale aktiviteter, repræsenterer knallerten et alternativ, som tillader dem at indgå i sociale sammenhænge, hvilket har betydning for de unges behov for at være en del af fællesskabet. Således peger analysen på, at knallerten giver de interviewede unge anledning til at realisere deres behov for autonomi og social engagement.

3.2 Sikkerhed

Dette tema tager udgangspunkt i sikkerhed, og undersøger de interviewede unges risikoadfærd og deres risikoforståelse på baggrund af de handlinger og den sikkerhedsforståelse, som deltagerne giver udtryk for under interviewene. Analysen skildrer de situationer, hvor de unge bevidst eller ubevidst udsætter sig selv for fare, og undersøger deltagerens opfattelse af den involverede risiko i forbindelse med knallertkørsel. Følgende underemner er blevet identificeret, og præsentationen af resultaterne tager udgangspunkt i disse:

3.2.1 Risikoadfærd

Konstruktivt ændrede knallerter og overtrædelse af hastighedsgrænsen

Alkoholpåvirket kørsel

Andre former for risikoadfærd

3.2.2 Risikoforståelse

3.2.1 Risikoadfærd

Risikoadfærd betegner en type adfærd, der medfører en anseelig risiko for at skade sig selv og andre. I trafikken indebærer risikoadfærd den bevidste overtrædelse af færdselsloven ved for eksempel at overtræde hastighedsbegrænsningerne, køre hasarderet, i påvirket tilstand eller uden hjelm.

"Jeg kan huske, at jeg var også ved at køre frontalt ind i en bus, fordi jeg nærmest lå og sov over min knallert." (Mand)

Under interviewene kommer de unges risikoadfærd mest til udtryk i form af overtrædelse af hastighedsgrænsen og kørsel i påvirket tilstand, men som eksemplet viser, findes der også andre former for risikoadfærd.

Konstruktivt ændrede knallerter og overtrædelse af hastighedsgrænsen

Blandt de interviewede knallertkørere virker overtrædelse af hastighedsbegrænsningerne til at være en af de mest hyppigt forekommende former for risikoadfærd, og dette sker hovedsageligt fordi knallerten er konstruktivt ændret. En knallert fremstilles til at kunne køre væsentligt hurtigere end den tilladte hastighed og efterfølgende begrænses motoren kunstigt, således at knallerten lever op til kravene om maksimal hastighed i det pågældende land. Konstruktive ændringer er, når motorens begrænsninger fjernes, så ydeevnen forbedres, og knallertens tophastighed forøges. Størstedelen af de interviewede unge kører på konstruktivt ændrede knallerter.

"De fleste i mig og Nicklas' vennekreds gør faktisk [kører ulovligt]. Altså jeg tror, at mig og Nicklas og vores venner ude på landet, vi er de eneste, der kører lovligt." (Mand)

"Ja, jeg tror, at det er sådan et fænomen, som aldrig stopper [...]. Der vil altid være tunede knallerter, fordi det er nærmest en tradition, specielt når du er dreng, når du får en knallert, og så skal man lige ud med drengene, og så skal du køre ulovligt, det stopper aldrig." (Mand)

At ændre sin knallert konstruktivt er enormt udbredt blandt knallertkørere i Danmark, og under interviewene er de unge meget artikulerede omkring ændringernes mange fordele og legitimitet.

Deltagernes valg om at konstruktivt ændre deres knallert virker imidlertid til at være præget mere af omgangskredsen og fartglæden end af rationelle argumenter:

"Alle folk synes, at det er fedt at køre for stærkt." (Kvinde)

"Det er også fordi, at jo hurtigere den kører, jo sjovere er det jo." (Mand)

At køre lovligt (dvs. at køre på en knallert, der ikke er konstruktivt ændret) betragtes som langsomt og kedeligt, og begrænsningerne forekommer de interviewede unge arbitrære og uøkonomiske som følge af øget benzinforbrug og slid på maskinen. Samtidig fokuseres der under interviewene særligt på, at knallerterne er bygget til at køre hurtigere, og at begrænsningerne ikke er en del af den originale maskine. Argumenter som disse retfærdiggør konstruktive ændringer i de unges øjne, og valget om at køre ulovligt efterrationaliseres således:

"Det er jo dumt fordi 30-knallerterne, du skal tænke på, de er ikke en gang lavet til at køre 30. De er faktisk lavet til at køre 60." (Mand)

"Det er jo slid på maskineriet." (Mand)

"Hvis du køber en sprit ny scooter, så kan du gøre en lille ting, og så bruger den mindre benzin, og den kører, jeg ved ikke, 15-20 kilometer i timen hurtigere." (Mand)

Blandt de interviewede unge virker fartglæden imidlertid til at være den primære begrundelse for at ændre sin knallert:

"Det handler vel egentlig mest om, at man kan køre hurtigt på den, det med økonomien er bare et plus." (Mand)

Udover fartglæde virker konstruktive ændringer ligeledes til at give status blandt de interviewede unge. Under interviewene fremstår ulovlig kørsel som normen, og der ses nærmest ned på lovlig kørsel. Deltagerne betragter det som flovt at køre lovligt, og gennem de venskabelige drillerier fornemmes gruppepresset for at konstruktivt ændre sin knallert:

"Bliver overhalet af cykler og sådan noget, det er jo pinligt." (Mand)

"Er der nogle andre ting, man kan gøre, som knallertkører, så er man taber?" (Interviewer)

"Køre 30." (Mand A)

"Hvad er der galt i, at jeg gerne vil beholde mit liv?" (Mand B)

"Det er der ikke noget galt i. Det var en joke." (Mand A)

Ovenstående citater illustrerer, hvor stor indflydelse omgangskredsen kan have på de unges risikoadfærd, og mens denne unge mand siger fra, er der i interviewene flere eksempler på vennernes indflydelse på sikkerheden.

De interviewede unge synes i høj grad at bifalde konstruktive ændringer, men det virker dog ikke til, at de reflekterer synderligt over de mulige konsekvenser, som denne form for risikofyldt kørsel

indebærer. End ikke forældrene synes at forholde sig til den forhøjede uheldsrisiko, som en overtrædelse af hastighedsbegrænsningerne medfører:

"Min mor hun ved ikke, at jeg kører sådan ulovligt, men det ved min far godt, og han har bare sagt til min mor, at jeg kører lovligt, ikke. Fordi jeg har fået ham overtalt. Min far han er ligeglade med, at jeg kører for hurtigt, han gider bare ikke at sådan... at jeg dør [...] Jeg tror godt, at han selv kunne fornemme, at det var lidt kedeligt at køre 30 kilometer i timen. Og har selv gjort det, da han var ung jo, så det..." (Mand)

Ifølge de interviewede unge engagerer forældrene sig som oftest ikke i deres knallertkørsel. De unge styrer det hovedsageligt selv, og mener egentlig heller ikke, at forældrene kan gøre noget for at ændre på deres kørsel. Under interviewene fremgår det, at politiet gennem bøder kan påvirke de unges ulovlige kørsel, men nogle af de interviewede unge kunne imidlertid også berette om episoder, hvor politiet har virket ligeglade med, om de unge kørte for hurtigt. Dette tilskynder langt fra lovlig kørsel og bidrager i høj grad til, at de unge fortsætter med at konstruktivt ændre deres knallerter. I de unges øjne er der nærmest kun fordele ved at køre ulovligt, og hvis man ser bort fra den forhøjede uheldsrisiko, synes der ikke at være nogle konsekvenser ved ulovlig kørsel. Det eneste, der virker til at kunne ændre på de unges indstilling til konstruktive ændringer, er, når de risikerer at miste muligheden for at tage kørekort til bil:

"Ja, jeg kører lovligt nu. Jeg er blevet snuppet, så får du en [...], jeg tror, at det hedder en betinget fratagelse af kørekortet. Det får du. Det vil sige, at næste gang jeg bliver stoppet, så mister jeg hele pisset [...] Jeg kan godt mærke, hold kæft, det er godt nok kedeligt, det går rigtig, rigtig, rigtig langsomt, men det er jeg nødt til." (Mand)

"Nej, jeg tager det lidt mere stille og roligt nu, når man er så tæt på at kunne tage bil og sådan noget." (Mand)

Risikoen for ikke at kunne køre bil har således større indvirkning på de unges risikoadfærd, end den forhøjede uheldsrisiko har.

Alkoholpåvirket kørsel

Alkoholpåvirket kørsel er en anden markant risikofaktor for knallertkørere, men blandt de interviewede unge er det dog langt fra alle, der betragter alkoholpåvirket kørsel som risikofyldt. Holdningerne divergerer betydeligt, og mens denne risikoadfærd blandt nogle af de interviewede unge er ganske udbredt og normaliseret, er det hos andre slet ikke acceptabelt.

"Man kører meget bedre, når man er stiv." (Mand)

"Det [alkoholpåvirket kørsel] er fandme dumt. Så håber jeg faktisk, at man styrter, hvis man gør det." (Mand)

Blandt de deltagere, der ofte selv kører påvirket, betragtes alkoholpåvirket kørsel ikke som risikofyldt adfærd. De føler ikke, at der sker noget ved at køre påvirket, og for nogle er det normalt at tage knallerten til fest og efterfølgende køre påvirket hjem igen. Argumenterne for at tage knallerten hjem

fra fest er mange, men de synes alle at være præget af manglende forståelse for den risiko, som alkoholpåvirket kørsel udgør:

"Fordi man ikke gider at gå." (Mand)

"Så skal man ikke bekymre sig om at komme hjem." (Mand)

"Hvis man er pisse fuld, så mærker man jo heller ikke det der om vinteren med, at du fryser." (Mand)

Citaterne synes umiddelbart ikke at være præget af nuanceret refleksion eller fuld forståelse for den forhøjede uheldsrisiko. Mens dette gør sig gældende for nogle af deltagerne, synes andre derimod at være mere bevidste omkring alkohols indvirkning på knallertkørslen og virker til at have en bedre forståelse for den øgede uheldsrisiko, som alkoholpåvirket kørsel medfører:

"Altså ens bedømmelse er sløret, man er totalt væk oven i hovedet, og man ser ikke en skid i forvejen, man fokuserer kun på at holde sin balance og køre lige ud."
(Kvinde)

"Hvis I gik over en fodgængerovergang og så bliver pløjet ned af en eller anden, der har drukket. Prøv at tænke over det, drenge, hvor nederen det ville være [...] I skal bare tænke over det, altså fordi det er jo det, I gør, altså når I kører fulde på knallert, altså så sætter I andres liv på spil, og også jeres eget." (Mand)

Udsagn som disse illustrerer alkoholpåvirknings indflydelse på køreevnerne og tydeliggør den forhøjede uheldsrisiko, men da de unge knallertkørere, der i højere grad synes at billige alkoholpåvirket kørsel, præsenteres for rationaler som disse, kommer de med bortforklaringer og undskyldninger:

"Jeg vil lige have lov at sige, at jeg kører meget bedre stiv." (Mand)

"Der er ikke nogle mennesker på vejen alligevel." (Mand)

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

De interviewede unge fralægger sig ansvaret for deres risikofyldte handlinger og overbeviser sig selv om, at der ikke sker noget. Flere af de unge beskriver, at de godt kan styre det, og at de ved, hvor grænsen går, men ingen af disse unge tager dog stilling til den risiko, som alkoholpåvirkning medfører.

"De gange, hvor jeg har kørt beruset, så tror jeg ikke, at jeg har drukket mere end en eller to øl eller sådan [...] jeg har aldrig været sådan, du ved, fuld-fuld." (Mand)

"Kommer det ikke også bare lidt an på, altså hvor meget du har drukket? Altså hvis du overhovedet ikke kan orientere dig, så det er jo klart, at det er dumt at gøre det, men altså, hvis nu du har taget nogle shots, og måske drukket en øl eller to, og du i det

mindste stadig er klar i hovedet [...] så tænker jeg, at så gør det vel ikke noget.”
(Mand)

Ovenstående citater demonstrerer, hvorledes alkoholpåvirket kørsel kan undskyldes. Denne form for undskyldninger opleves ligeledes blandt andre af de interviewede unge, som beskriver, hvordan de nogle gange er endt i situationer, hvor de har følt sig nødsaget til at tage knallerten hjem efter fest.

”Det er da sket et par gange [...] Hvor far ikke lige ville køre, og så bliver man nødt til lige at tage sagen i egen hånd [...] Men så drikker man ikke så meget. Du drikker, så du stadig kan køre.” (Mand)

”Nej, det har kun været fordi, at jeg har tilfældigt skullet et sted hen, og så er man endt med at sidde og hygge, og det har endt ud med, at man har drukket, altså jeg kunne aldrig finde på at køre og så vide, at jeg skal til fest.” (Kvinde)

Flere af de interviewede unge beskriver dog, at der findes alternativer til knallerten, når man har drukket. De fortæller, at forældre ofte henter, og at man ellers sover hos venner i nærheden eller simpelthen går hjem, hvis distancen ikke er for lang. Blandt disse deltagere synes der derved ikke at findes undskyldninger for alkoholpåvirket kørsel, men risikoadfærden forekommer dog stadigvæk:

”Nej, for det er jo ikke okay, men vi gør det jo bare fordi, at vi ikke gider at gå, det er jo bare ren dovenskab.” (Mand)

For en enkelt af de interviewede unge har det særligt været et uheld blandt en af vennerne, der har påvirket hans indstilling til alkoholpåvirket kørsel:

”En af mine venner han kørte en gang stiv hjem fra en fest af. Og så sendte han en video inde på sådan en gruppe, vi havde, hvor han kørte uden hænder, mens han var stiv og så [...] for enden af cykelstien, så var der de der bomme, så smadrede han lige ind i en af dem, og så fløj han hen over den der og landede på vejen. [...] så har det sku bare ikke været så fristende lige siden.” (Mand)

Interviewene demonstrerer store afvigelser i de unges holdninger til alkoholpåvirket kørsel. For nogle af deltagerne er alkoholpåvirket kørsel tilnærmelsesvis en normalitet, mens det hos andre hører til sjældenhederne, og kun blandt enkelte af de interviewede unge tages der helt afstand fra denne form for risikoadfærd. Kørsel i alkoholpåvirket tilstand er derved ikke entydigt acceptabelt eller ej, men synes derimod at befinde sig i en gråzone. De unge virker til at være bevidste om, at alkoholpåvirket kørsel er risikofyldt, og nogle beskriver endda, at de nærmest finder det ubehageligt og egentlig helst vil undgå det. De ved, at der er en risiko for, at deres kørsel kan gå ud over andre, men det afholder dem dog stadigvæk ikke altid fra at køre alkoholpåvirket.

Andre former for risikoadfærd

Overtrædelse af hastighedsbegrænsningerne og alkoholpåvirket kørsel fremstår under interviewene som de mest markante former for risikoadfærd, men som nævnt er der ligeledes eksempler på andre former for risikofyldt kørsel. Et eksempel på dette er kørsel med personer bag på knallerten. Denne

type risikoadfærd optræder med svingende hyppighed blandt de interviewede unge og understreger særligt vennernes indflydelse på sikkerheden, idet de unge her vælger samværet med vennerne frem for sikkerheden. Flere af deltagerne ser ingen fare i at køre to på knallerten på trods af, at det er ulovligt og klassificeret som risikofyldt kørsel.

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

"Et eller andet sted, så synes jeg faktisk, at det er lidt åndssvagt, at man ikke må køre to på sådan en [...] Altså mange af de der... de er jo også lavet til at køre to." (Mand)

Flere af deltagerne beskriver, at de føler sig sikre, når de kører med personer bag på knallerten, og mange af de interviewede unge mener, at den ulovlige kørsel kan berettiges med, at knallerten er bygget til to personer. Ved kørsel med personer bag på knallerten opleves der derved en negligerig af sikkerheden blandt de interviewede unge til fordel for det sociale samvær med vennerne.

Mens deltagernes holdninger til de forskellige former for risikoadfærd ofte er divergerende, synes der imidlertid at være konsensus om, at rødt lys respekteres:

"Man er stadig fucked up, hvis man kører overfor rødt og sådan noget. Det er bare sygt i hovedet, altså der sætter du så meget på spil." (Mand)

"Det [at køre over for rødt] er da også for dumt." (Mand)

Enkelte af de interviewede unge er kørt over for rødt, men det virker generelt ikke til at være noget, deltagerne gør. I de tilfælde hvor risikoadfærden er hændt, undskyldes handlingen hurtigt, og alvoren bortforklares:

"Jeg har kørt overfor rødt en gang, [...] men der havde jeg meget oversyn fra alle vinkler, at der kom ikke nogen bilister, så altså der gjorde det ikke noget. [...] men ellers nej, jeg synes, at man sådan... man skal ikke køre over for rødt [...] igen det kan være, at der lige pludselig, så er der bare en bilist, der kommer med sygt meget fart, og rammer han dig, så tror jeg ikke ... så rejser du dig ikke igen." (Mand)

Denne unge mand virker til at være bevidst omkring den involverede risiko i forbindelse med at køre over for rødt, men efterrationaliseringen er interessant. Ansvarer fralægges, og i dette citat kommer det nærmest til at fremstå som om, at det ville være billistens fejl, hvis man kører over for rødt og bliver ramt, fordi bilisten sikkert kører for stærkt. Udsagnet giver et indblik i den unges risikoforståelse og eksemplificerer, hvordan man kan være bevidst omkring en risiko og alligevel ikke altid efterleve den. Trods dette vidner interviewene imidlertid om, at det at køre over for rødt generelt ikke accepteres:

"Hvis det er, at du kommer over for rødt, du kan aldrig nogensinde vide, om der kommer [nogen]. Altså både hvis det er dag, men ja også hvis det er nat, ikke, du kan aldrig nogensinde vide, om det er, at der kommer en bil, især om natten." (Mand)

Ud fra interviewene virker det til, at nutidens knallertkultur i høj grad tilskynder risikofyldt adfærd, men spørgsmålet er, om de unge allerede ved knallertundervisningen stifter bekendtskab med risikoadfærd. Under interviewene er flere af de unge meget kritiske over for knallertundervisningen, og der synes at være generel konsensus om, at det er for nemt at få knallertkørekort. Flere har oplevet, at elever, der har begået grove risikoprægede fejl, stadigvæk er bestået køreprøven:

"Vi havde en, der kørte op på fortovet og alt muligt, han bestod også." (Mand)

"Mike bestod da også, han kørte jo overfor rødt." (Mand)

"Nej, altså til køreprøven der kan du sgu have så mange fejl, du gider, de er lidt ligeglade [...] de vil bare have dig igennem, altså vi har set mange, der var totalt helt væk og bare kørte ud over fortovet og over for rødt og vi havde en, der kørte skråt over et lyskryds, da der var rødt. Ud foran nogle biler, og han bestod også." (Mand)

Den udprægede risikoadfærd blandt deltagerne kan således ikke virke overraskende, hvis unge allerede til knallertundervisningen skoles i, at risikopræget kørsel er acceptabel. Samtidig virker det til, at der til knallertundervisningen fokuseres mere på teoridelen og mindre på selve kørslen. Teoriprøven forekommer de unge formålsløs, og en enkelt havde endda oplevet at få fejl for et korrekt svar:

"Der stod, du skal overhale denne traktor. Hvad gør du? Og der var det rigtige svar, sænk farten og overhal. Ikke sænk farten, orienter dig og overhal. Sænk farten og overhal. Det giver ikke rigtigt nogen mening, synes jeg." (Mand)

Den ovenstående analysedel vidner om, at risikoadfærd er til stede hos langt de fleste interviewede unge, om end i varierende grad. Størstedelen af deltagerne synes at indgå i risikofyldt kørsel som oftest i form af overtrædelse af hastighedsbegrænsningerne. Dette synes at være en adfærd, der i høj grad påvirkes af omgangskredsen, idet vennerne ofte foreskriver normerne for knallertkørslen. Når risikofyldt kørsel fremstår som normalen, tænker de unge ikke altid over den involverede risiko, hvilket ligeledes kommer til udtryk i interviewene, hvor det blandt enkelte af deltagerne synes at være første gang, at de konfronteres med deres risikoadfærd og tvinges til at reflektere over egne handlinger. Afvigelserne mellem de interviewede unges viden og deres handlinger vidner om denne manglende refleksion, og de unges rationaler og argumenter for risikofyldt kørsel fremstår ikke altid velovervejede. Den udprægede risikoadfærd blandt de interviewede unge sår tvivl om, hvorvidt de har forståelse for den risiko, som de udsætter sig selv for, og det følgende afsnit undersøger derfor de unges risikoforståelse nærmere.

3.2.2 Risikoforståelse

Det følgende afsnit søger at klarlægge de interviewede unges opfattelse af den involverede risiko i forbindelse med knallertkørsel. Afsnittet behandler deltagerens erfaringer og holdninger ift. trafiksikkerhed og uheld, men inddrager også emner som eksempelvis konstruktive ændringer og hjelmbrug til at illustrerer de unges risikoforståelse.

Generelt set føler de interviewede unge sig ikke utrygge, når de kører på knallert. Størstedelen af tiden føler deltagerne, at de bliver set af de øvrige trafikanter, og den øgede uheldsrisiko er på den

måde ikke noget, de unge tænker over i hverdagen. Alligevel kan langt de fleste dog berette om episoder, hvor de har følt sig overset eller været tæt på uheld som følge af andre trafikanters orienteringsfejl.

"I går der kom jeg kørende i [by], og så ned ad cykelstien der, og så er der en, der skal ud for, hvad fanden, det er jo så Cirkel K, så ser han mig ikke, så kører han bare lige ud sådan foran mig." (Mand)

"Ja, nu har jeg været tæt på at blive kørt ned af et par biler rimeligt mange gange, fordi de ikke ser sig for." (Mand)

"Altså hver tur det er med livet som indsats faktisk. Og det er ikke en gang løgn. Det er det." (Mand)

Som bløde trafikanter ved de unge, at et uheld i sidste ende altid vil gå mest ud over dem, og særligt problemet med synlighed optager de unge knallertkørere. De ovenstående citater vidner om denne synlighedsproblematik, og deltagernes bekymring for at blive overset skinner igennem, når de eksempelvis giver udtryk for utryghed i forbindelse med højresving og rundkørsler. Problemet med synlighed har endda fået en enkelt af de interviewede til at tage trafikikkerhedsmæssige forholdsregler.

"Hvis det er, at jeg skal til et eller andet, så er der et kryds, jeg helst lige vil undgå, fordi at jeg har været tæt på at blive kørt ned dernede rigtig mange gange, så det undgår jeg helt nu, fordi bilerne kan ikke se mig." (Kvinde)

Andre unge har valgt konsekvent at køre på vejen af hensyn til synlighed, og flere af deltagerne medgiver, at det er nemmere at køre på vejen, og at de her føler sig mere synlige. Trods dette virker valget om konsekvent at køre på vejen imidlertid til at være influeret lige meget af sikkerhedshensyn som af den øgede fart, som kørsel på vejen muliggør. Samtidig synes bekymringen for at blive overset ikke at være stor nok til, at de unge vil give køb på image eller udseende. Når reflekser eller refleksveste nævnes, mødes man af grin, og med undtagelse af en enkelt synes ingen af de interviewede unge at gøre brug af ekstra sikkerhedsudstyr for at højne deres egen synlighed.

"Okay. Man kører ikke sådan med reflekser?" (Interviewer)

"Nej. [...] Og hvis jeg nogensinde skal ses i trafikken, så køber jeg et julelys." (Kvinde)

De unge er derved meget opmærksomme på deres uheldsrisiko ift. andre trafikanters orienteringsfejl, men langt mindre fokuserede på deres egen indflydelse. Samtidig vidner interviewene ligeledes om en til tider manglende villighed blandt de unge til selv at gøre noget for at reducere risikoen. Dette billede forstærkes yderligere, når man kigger på deltagernes italesættelser af synlighedsproblematikken. Her opleves en tendens til, at de unge fokuserer mere på bilisternes fejl og mangler end på deres egne:

"Kender du vej? [...] Nej, det er sådan, den er forfærdelig. Der er så mange af de der sideveje. Når du kommer kørende nede fra eller oppe fra, altså folk de kommer jo bare... drøner bare ud foran en, altså de ser ikke en skid. Altså det gør de ikke,

overhovedet ikke. Der skal du bremse ned, ellers bliver du kørt ned, det gør du.”
(Mand)

Kun i enkelte tilfælde reflekterer de interviewede unge over, hvordan de selv bidrager til at den forhøjede uheldsrisiko.

”Altså hvis du tænker over det sådan som bilist, der er mange af de der, lad os sige en ældre kvinde, der sidder i en bil, hun tænker, nåh, der kommer en knallert, nå men den kører 30, der er lang tid endnu, men så kan det være, at den kører 60, så lige pludselig så drejer den bare ind foran en. Og det sker tit.” (Mand)

Citatet viser, hvordan hastigheden på en knallert kan være en afgørende uheldsfaktor i forbindelse med sammenstød, og undersøgelser har ligeledes demonstreret, at uheldsrisikoen stiger eksponentielt med køretøjets hastighed. Trods dette er konstruktive ændringer fortsat et udbredt fænomen blandt knallertkørere, og blandt de interviewede unge var det, som nævnt, mere undtagelsen end reglen, at knallerten var lovlig. Under interviewene forbinder deltagerne dog på intet tidspunkt forøget hastighed med forøget uheldsrisiko. I det enkelte tilfælde hvor øget hastighed italesættes i forbindelse med uheld, omhandler det snarere skadesgraden end uheldsrisikoen:

”Du skal også tænke på, at der hvor vi tog kørekort, i hvert fald for mit vedkommende, der fik vi også at vide, sådan når du kører 30 ind i en væg, ikke også, så kan du blive lemlæstet, men du kan ikke dø. Du kan bare brække rigtig mange knogler, og du kan være tæt på at dø og alt muligt, men så hvis du er ulovlig, så vil du dø, altså hvis du bare kører direkte ind i en væg.” (Mand)

Interviewene demonstrerer, at de unge ikke betragter overtrædelse af hastighedsgrænsen som risikoadfærd. Dette sår tvivl om deltagerens risikoforståelse og gør det vanskeligt at afgøre, hvorvidt de unge egentlig forstår den involverede risiko i forbindelse med kørsel ved for høj hastighed.

Vedligeholdelsen af knallerten er et andet aspekt, der ligeledes vidner om de unges risikoforståelse. Ud fra interviewene synes vedligeholdelse ikke at stå højest på de unges liste over gøremål, men de fleste virker dog til at have styr på den mest basale vedligeholdelse som eksempelvis olieskift eller udskiftning af lygte. Knallertens stand veksler meget fra person til person, og mens nogle knallerter fungerer fint og er uden mangler, kører andre rundt uden forlygte eller med manglende bremses. Manglende lys eller bremses synes ikke at blive forbundet med øget uheldsrisiko blandt de unge, og de tænker umiddelbart ikke over, at de øger deres uheldsrisiko betydeligt ved at køre rundt uden de rette sikkerhedsforanstaltninger. Den manglende reparation af disse anordninger stiller ligeledes spørgsmålstegn ved de unges risikoforståelse.

”Altså der var en, der prøvede at stjæle min knallert en gang, og så havde han rodet ved et eller andet, og så havde han smadret lyset, og så kørte jeg sådan i et halvt år, fordi at [...] min mekaniker, han skulle have fucking mange penge for det, og det gad jeg ikke, jeg gad ikke at give 400 kroner for at få skiftet lys på [...] Ja, det var desværre i vinterhalvåret, så det var sådan lidt ulækkert, men så min far fik så endelig nosset sig sammen til at hjælpe mig med at fikse det.” (Mand)

Det ovenstående udsagn illustrerer, hvorledes manglende sikkerhedsforanstaltninger blandt de unge retfærdiggøres med undskyldninger om stram økonomi eller manglende hjælp. Udsagnet vidner om en klar fralæggelse af ansvaret for deres egen uheldsrisiko, og vedligeholdelse af knallerten eksemplificerer således de unges manglende refleksion over, hvordan deres egne handlinger påvirker uheldsrisikoen.

Mens høje hastigheder og vedligeholdelse ikke synes at bekymre de unge synderligt, virker det derimod til, at styrthjelmene er blevet et beskyttelsesudstyr, som de unge har taget til sig. Tilnærmelsesvis alle de interviewede unge gør i vid udstrækning brug af hjelm, og der er bred enighed om, at hjelmen skal på og spændes.

"Det er kun dem, der tror, at de er seje, der kører uden hjelm." (Mand A)

"Ja, det er ikke en gang løgn." (Mand B)

"Det er dem, der tror, uhh, jeg er så sej, indtil de bliver kørt ned eller kører over en kantsten eller et eller andet... så smadrer ansigtet" (Mand A)

"Jeg gider ikke at risikere at falde og slå hul i hovedet eller få en bøde for, at du ikke har taget den på eller sådan noget." (Mand)

De interviewede unge er bevidste omkring hjelmen og dens beskyttelse, men en uddybning af de unges hjelmbrug viser dog, at der findes undtagelser fra det ellers konsekvente hjelmbrug:

"Sådan som mig og min ven, vi går til bilteori nu, hvor han cykler, og jeg kører på knallert så... der har jeg heller ikke rigtigt hjelm på, når jeg kører ved siden af ham. Fordi det er hyggeligt at køre og snakke." (Mand)

"Det kommer også an på, hvis nu man lige havde lavet et eller andet ved den [knallerten], og så man bare lige skal ud og prøve den ude på vejen, bare lige frem og tilbage." (Mand A)

"Så er det lidt trist, at skal tage hjelmen af hele tiden, og så lige ned og pille ved et eller andet, og så have hjelmen på igen hele tiden, det kan blive træls i længden." (Mand B)

"Hvis jeg lige kommer ovrefra min købmand og skal over til ham, der er sådan 200 meter eller sådan. Så kører jeg lige uden hjelm, det gør jeg sgu." (Mand)

"Det kan jeg også godt finde på." (Kvinde)

De unges hjelmbrug synes derved af være afhængig af andre situationsbestemte faktorer som eksempelvis distance eller venner, og risikoen for alvorlig tilskadekomst er ikke afgørende for valget. Man kan derfor betvivle, hvorvidt de interviewede unge fuldt ud forstår risikoen ved knallertkørsel uden hjelm. Et eksempel på denne manglende forståelse fremkommer ligeledes, da en af de unge under et af interviewene fortæller, at han ikke mener, at hjelmen bør være lovpligtig. Den efterfølgende snak med vennerne illustrerer, hvor stor betydning omgangskredsen har for de unges hjelmbrug. De følgende citater skildrer de vigtigste pointer fra snakken mellem venner:

"Det [lovpligtigt hjelmbrug] synes jeg, er åndssvagt." (Mand A)
 "Det forstår jeg ikke, hvorfor du synes." (Mand B)
 "Næh. [...]" (Kvinde)
 "Det er bare sikkerhed." (Mand B)
 "Ja, men jeg synes bare et eller andet sted... altså jeg tænker, at det er åndssvagt, at det er et krav, jeg synes et eller andet sted, at det er selv ens eget valg." (Mand A)
 "Altså ligesom cykelhjelme?" (Kvinde)
 "Ja. [...]" (Mand A)
 "Men du skal tænke på, at det er et motorkøretøj, det er noget vildere end en cykel. [...]" (Mand B)
 "Altså når jeg sådan lige tænker sådan igennem, så er det jo egentlig smart nok med et lovkrav." (Mand A)

Ud over omgangskredsen synes uheld ligeledes at kunne påvirke de unges hjelmbrug:

"Hvorfor tager man så hjelm på, om jeg så må sige?" (Interviewer)
 "For ellers ender man som vores ven [...] Det at man rammer en kantsten og flyver syv meter og slår hovedet ned i jorden." (Mand A)
 "I en rundkørsel." (Mand B)
 "Ja." (Mand A)
 "På en tunet knallert." (Mand B)
 "Uden hjelm [...] Det er sgu noget lort." (Mand A)
 "Han røg direkte på skadestuen, han kan ikke huske så meget lige der... han glemmer i hvert fald meget hurtigt." (Mand B)

Denne episode virker til at have styrket de unges forståelse af hjelmens vigtighed i forbindelse med styrt. Uheldet ændrer dog ikke på de unges kørsel ift. hastighed og konstruktive ændringer, hvilket harmonerer med de andre interview, hvor uheld umiddelbart heller ikke synes at påvirke de unge knallertkørere:

"Nej, der tænker jeg sgu ikke så meget over det, hvis der er nogen, der vælter." (Mand)

Flere af de interviewede unge fastholder en "det sker ikke for mig"-mentalitet, som må menes at være et udtryk for deres modenhed. Denne modenhed virker dog til at udvikle sig med alderen og med erfaringen, og blandt de mere erfarne kørere er der bred enighed om, at deres kørsel har ændret sig:

"Sådan helt ærligt, når du lige fylder 15, og du får dit knallertkørekort, så er det sådan ligesom en motorcykel nærmest. Altså nu ser jeg det faktisk bare som et transportmiddel." (Mand)

"Altså jeg kører pænt nu. Den gang jeg fik den [knallerten], der kørte jeg ikke så pænt. Der havde jeg folk bagpå og ikke nogen hjelm og ja..." (Kvinde)

"Altså da jeg startede, der tunedede jeg alt, hvad den kunne. Men lige nu der skal jeg bare fra A til B, der er jeg sådan set ligeglad, om det er 30. Det siger mig ikke så meget mere." (Mand)

Ovenstående analyse demonstrerer, at størstedelen af de interviewede unge kører risikobetonet og til tider har en risikoadfærd, som de egentlig godt ved kan være farlig. Dette må menes at indikere en, om end til tider lille, risikobevidsthed blandt de interviewede unge. Enkelte af deltagerne er yderst bevidste omkring forskellige typer risikoadfærd medfølgende risici, men denne bevidsthed forekommer imidlertid mere tvivlsom hos andre. Samtidig synes der at være en afvigelse mellem de unges viden og deres adfærd, idet de unges risikoforståelse ikke altid harmonerer med deres handlinger. Interviewene indikerer en delvis risikoforståelse eksempelvis i forbindelse med hjelmbrug, hvor deltagerne synes at være bevidste omkring risikoen. Forståelsen betvivles imidlertid, når de unge alligevel af og til kører uden hjelm. Eksempler som dette komplicerer vurderingen af de interviewede unges risikoforståelse, for spørgsmålet er, om de unge har forståelse for risikoen men blot ikke efterlever den, eller om de reelt ikke betragter adfærden som risikofyldt?

Interviewene skildrer en række unge, der er bevidste omkring deres status som bløde trafikanter, og som er opmærksomme på deres risiko for at blive overset. Denne bevidsthed synes dog at være en smule endimensionel, idet de unge, som nævnt, hovedsageligt fokuserer på de andre trafikanters orienteringsfejl og kun sjældent reflekterer over deres egne bidrag til den øgede uheldsrisiko. Trods synlighedsproblematikken føler de unge sig dog trygge i trafikken, og den høje uheldsrisiko er på den måde ikke noget, de tænker over. Dette kombineret med de unges risikobetonede kørestil indikerer, at de unges forståelse af den involverede uheldsrisiko i forbindelse med knallertkørsel endnu ikke er fuldkommen.

3.3 Holdninger til ændrede aldersgrænser

I det følgende skildres de interviewede unges holdninger til en potentiel ændring af aldersgrænserne for erhvervelse af kørekort til hhv. knallert 45 og lille motorcykel. Følgende underemner blev identificeret som relevante, og resultaterne præsenteres med udgangspunkt i disse:

- 3.3.1 Argumenter for og imod de potentielle ændringer
- 3.3.2 Holdninger til hastighedsgrænsen
- 3.3.3 Knallertkørsel på vejen versus på cykelstien

3.3.1 Argumenter for og imod de potentielle ændringer

Kun enkelte af de interviewede unge synes at være klart for eller imod den potentielle ændring af aldersgrænserne. Nogle reagerer først positivt, men som samtalen skrider frem, bliver de mere betænkelige og tøvende. Andre virker generelt mere tvivlende, idet de godt kan se fordele i ændringen af aldersgrænserne, men samtidig ikke virker overbevidste om, at dette er den rette løsning. Blandt de unge, der opponerer imod ændringen af aldersgrænserne, er det særligt unges modenhed, der stilles spørgsmålstegn ved:

"Jeg synes ikke, at vi som 17 eller 16-årige skal have lov til at køre motorcykel. Altså vi ender med at slå os selv ihjel på det [...] Jeg tror ikke, at der er nogen 17-årige, der kan holde den der skide fartgrænse alligevel. De slår sig selv ihjel." (Mand)

"Der er nogen, der ikke kan håndtere at få ansvar for et større køretøj, eller hvad?"
(Interviewer)

"Ja. Altså jeg ved, at jeg ikke kan, så derfor skal jeg ikke have det. Så nemt er det."
(Kvinde)

I modsætning hertil mener de unge, der reagerer positivt, at det er en god ide og ser et muligt potentiale i ændringerne:

"Det ville nok gøre, at folk ikke tunedede deres knallerter så meget. [...]" (Mand A)

"Jeg ville bare have tunet den alligevel." (Mand B)

"Jeg synes, at det lyder fornuftigt." (Mand)

"Ja. Ville det være en hjælp i dagligdagen, hvis nu I kunne køre på en lidt større knallert?" (Interviewer)

"Det ville ikke gøre nogen forskel." (Mand)

"Det er ikke nogen forskel, nej. Og det er så fordi, at den knallert I har, den kører hurtigt i forvejen?" (Interviewer)

"Ja." (Mand)

Som citaterne illustrerer, er der dog uenighed blandt de interviewede unge omkring ændringernes effekt. Nogle ser fordele, mens andre mener, at det vil være betydningsløst. Hensigten med ændringerne er blandt andet at fremme unges mobilitet, men de interviewede unge mener umiddelbart ikke, at deres hverdag vil blive nemmere som følge af ændringerne, idet mange af dem allerede kører hurtigere end en knallert 45. Størstedelen af de interviewede unge kører på ulovlige knallerter, og de

unge mener ikke, at en ændring af aldersgrænserne vil kunne mindske omfanget af konstruktivt ændrede knallerter:

"Jeg tror faktisk ikke, at det vil ændre så meget, jeg tror sgu stadigvæk, at der er lige så mange, der vil tune deres knallerter." (Mand)

"Jeg tænker, at hvis du får dem hjem som produktionen har lavet dem, så tror jeg, at der er mange, der ikke ville gøre noget ved den." (Kvinde)

Ændringerne vil potentielt set kunne spare de unge tid, men denne tidsbesparelse betvivles ligeledes af en enkelt af de unge:

"Altså jeg bor sådan nogenlunde lige langt væk som en fra min klasse [der kører i bil], og jeg kommer nogle gange hurtigere i skole, fordi hun holder i kø om morgenen [...] der er biler over det hele om morgenen, så jeg kommer først." (Kvinde)

Samtidig kan der være tvivl om, hvorvidt ændringerne vil have den ønskede effekt, idet de unge umiddelbart ikke virker interesserede i at udskifte deres knallert 30 med en knallert 45 eller en lille motorcykel. Ingen af de interviewede har umiddelbart lyst til at køre rundt på en knallert 45:

"Hvad er der galt med knallert 45?" (Interviewer)

"Den må køre ude på vejen." (Mand A)

"Den er fesen." (Mand B)

"Den er irrelevant." (Mand C)

Generelt betragter de unge en knallert 45 som en knallert 30 blot med færre begrænsninger, og de begrænsninger har de unge allerede fjernet på deres nuværende knallert. De unge ser derved ikke et formål med at skifte til knallert 45. Muligheden for at kunne køre på lille motorcykel vækker derimod flere af de unges interesse:

"Men jeg ville til gengæld hellere have kørt på en lille motorcykel, end jeg ville have kørt på en knallert. Det er helt sikkert." (Mand A)

"Ingen tvivl om det." (Mand B)

"Men altså... motorcykel det er fint nok." (Mand)

"Ja, altså du må jo godt køre bil, når du f.eks. er 17, så synes jeg også, at det er fint nok, at du godt må gøre det." (Kvinde)

Det er dog ikke alle deltagerne, der mener, at unge vil være klar til at køre lille motorcykel som 17-årige:

"Men alligevel ikke, fordi at... det med de 17 [år] når man kører bil, det er jo for, at du er ansvarlig, når du kommer ud som 18-årig, at altså... dine forældre er din støtte, og det er jo ikke fordi, at du får bilkørekort for, at du skal ud og køre som en 18-årig, det er jo for at få hjælp til at blive en god bilist, så synes jeg måske, at det er lidt voldsomt, at man f.eks. får motorcykel." (Kvinde)

"Det er forskelligt fra person til person, jo." (Mand A)

"Du skal nok have lidt mere en to ugers teori så, jo. Som til knallert." (Mand B)

Nogle af de interviewede unge mener, at 17-årige med et bedre kørekort og lidt mere erfaring godt ville kunne håndtere en lille motorcykel. Spørgsmålet er dog, om unge i en alder af 17 år har råd til at investere i en lille motorcykel. De unges økonomi vendes flere gange under interviewene, og de unge fremhæver selv, at knallerten tilvælges, fordi det er et billigt transportmiddel. Derved kan der være tvivl om, hvorvidt de unge vil udskifte deres knallert 30 med en knallert 45 eller en lille motorcykel, hvis omkostningerne bliver for store. Hvis de potentielle ændringer eksempelvis opbygges på samme måde som det nuværende system for motorcykelkørekort, kan man forestille sig, at de unge af økonomiske hensyn vil vente med udskiftningerne:

"Men det er også fordi, at hvis du tager [...] kørekort til 125 kubik, så hver gang du skal have en større model [...] der skal du så hvert år betale nogle penge for at tage en ny køreprøve for at køre højere kubik, så der er mange, der venter først, til de er 24, så de bare kan tage et kørekort." (Mand)

Deltagerne er i tvivl om, hvorvidt ændringerne vil have den ønskede effekt, og når de mulige konsekvenser udforskes nærmere, bliver de unge usikre på deres holdninger. Til tider synes ændringerne endda at vække frustration blandt de unge:

"Jeg forstår bare ikke, hvorfor man som 17-årig kan få lov til at køre bil, som du kan få lov til at køre op til 120 eller 130 kilometer i timen, men du må ikke køre på en 45-knallert, før du er 18. Det synes jeg, er mærkeligt." (Kvinde)

"Det er totalt åndssvagt, at de sætter maksimum [på knallert 30] [...] de har lige lavet den der elcykel, der kører 45, hvis du rammer ind i en med 45 kilometer i timen, så kan jeg godt fortælle dig, at I slår jer, så det er jo fuldstændigt... det giver ikke nogen mening." (Mand)

Da de interviewede unge præsenteres for de potentielle ændringer af aldersgrænserne er det bemærkelsesværdigt, at det kun er nogle enkelte af de unge, der reflekterer over, hvorvidt de føler sig klar til at håndtere et større motorkøretøj på vejen. De betvivler umiddelbart ikke deres egen modenhed, hvilket imidlertid er interessant, når man sammenholder det med deres reaktioner på en mulig ændring af aldersgrænsen for knallert 30. Under interviewene spørges der ind til, hvorvidt de unge mener, at aldersgrænsen for knallert 30 burde ændres fra 15 til 14 år, og her fokuseres der noget mere på modenhed og ansvar end tidligere:

"Nej, jeg tænker, at 15 det er en fin grænse til en lille knallert." (Mand)

"Jeg tror, at når man er så ung, så kan man godt bare tænke, "nej, jeg kører bare lige over her", og sådan... jeg tror ikke, at fornuften taler så meget der." (Mand)

"Jeg synes, at det er fint [nu], altså jeg kender mange under 15, som slet ikke ville være klar til, at kunne håndtere sådan noget, så jeg synes, at det er en fin alder." (Kvinde)

"Ja, der er mange, der er uansvarlige, og det vil sige, at der er sikkert også mange, der kører meget uansvarligt." (Mand A)

"Vi er også uansvarlige nu, jo." (Mand B)

"Jeg tror faktisk, hvis jeg skal være helt ærligt, så tror jeg faktisk, at man ville tænke over mere, når man er mindre." (Mand A)

"Det tror jeg sgu ikke, at man ville." (Mand B)

"Det tror jeg sgu heller ikke." (Mand C)

"Jeg har haft knallert, siden jeg var 11, og jeg har sgu aldrig tænkt mig om." (Mand B)

Disse udsagn indikerer, at de unge muligvis stiller større krav om modenhed og eftertænkksomhed til de 14-årige, end de gør til dem selv. Aldersperspektivet bidrager på den måde med en interessant vinkling på de unges risikoforståelse, idet størstedelen af de interviewede ikke ser et problem i selv at skulle håndtere et større motorkøretøj på vejen, men samtidig i høj grad betvivler 14-åriges evne til at håndtere en knallert 30 på cykelstien.

3.3.2 Holdninger til hastighedsgrænsen

Blandt de interviewede unge er det som nævnt mere undtagelsen end reglen, at knallerten er lovlig, og flere af de unge ytrer under interviewene ønske om at få forhøjet fartgrænsen for knallert 30.

"Altså jeg synes, at man kunne ændre reglerne for, hvor hurtigt en knallert den må køre. Ja, så synes jeg, at man burde sætte det op i stedet for bare at sætte aldersgrænsen ned for knallert 45 og lille motorcykel og sådan nogle ting der. Fordi det giver jo det samme i sidste ende alligevel." (Mand)

"Så er der også det der med de der hastighedsgrænser, ikke, at nogle steder kunne det være smart at få lov at køre hurtigere?" (Interviewer)

"Det ville være smart." (Mand A)

"Jeg synes stadig godt, at man kunne køre 45." (Mand B)

"Altså jeg synes bare... bare pille skiven ud." (Mand A)

"Altså køre med det samme fra fabrikken... altså sådan at der ikke sidder begrænsning i dem." (Mand B)

Størstedelen af de unge betragter lovlig kørsel som langsom og spild af tid, men det er dog ikke alle de interviewede unge, der mener, at det vil være forsvarligt at hæve hastighedsgrænsen for en knallert 30:

"Skulle de simpelthen have lov til at køre hurtigere, eller..." (Interviewer)

"Nej." (Kvinde A)

"Det synes jeg. Jeg synes godt, at de måtte køre 45." (Mand A)

"Altså nu skal du tænke på, at du ligger på cykelstien, ikke, [...] det er jo voldsomt at køre 60 på en cykelsti [...]" (Mand B)

"Jeg tror godt de [den lovgivende magt] ved, at vi godt kan styre det i realiteten, jeg tror bare, at det er det der med, at det er sikkerhed for cyklister også." (Kvinde A)

"Selvom nu må elcykler godt køre hurtigere end os." (Kvinde B)

Citatet demonstrerer, at der blandt nogle af de unge er en forståelse for, at knallertkørslen bør tilpasses efter de trafikale forhold, i dette tilfælde cykelstien. Samtidig er citatet et godt eksempel på omgangskredsens indflydelse på unges risikoforståelse, idet Mand A, efter han præsenteres for Mand B og Kvinde As holdninger, genovervejer situationen og i stedet fremsætter dette forslag:

"Jeg har tænkt på det her, at det var fedt nok, hvis du ligesom på veje [satte] vejskilte op, så kunne sige, at på denne her cykelsti, der må du køre 30. På denne her vej der må du køre 60, ikke. Det ville være smart." (Mand A)

Mand A er imidlertid ikke den eneste med dette forslag, da det ligeledes fremlægges i et af de andre fokusgruppeinterview:

"Jeg synes, at [...] ligesom man har fartgrænser til bil, inde i byen der må du køre 50, jo, så kunne det være, at noget af det samme... måske lidt lavere ... hvis man f.eks. må køre 50 et sted, i bil, så må man køre 30 på knallert, hvor må man køre 80, der kunne det være, at man må køre mellem 50-60 stykker, jeg ved det ikke." (Mand)

Dette forslag vidner om en eftertænksomhed og en risikobevidsthed blandt de unge, hvor der er forståelse for de trafikale forhold, og hvor kørslen tilpasses efter omgivelserne. Denne risikobevidsthed er ikke lige udtalt blandt alle de interviewede unge, men som citaterne bevidner, har de unge stor indflydelse på hinandens risikoforståelse. Interviewene efterlader ingen tvivl om, at de fleste unge ønsker at få forhøjet hastighedsbegrænsningen på knallert 30, men spørgsmålet er dog, hvor de unge vil kunne køre med højere hastighed. Det følgende afsnit behandler derfor de unges holdninger til kørsel på vejen.

3.3.3 Knallertkørsel på vejen versus på cykelstien

Hvis de unge udskifter deres nuværende knallert 30 med en større model, vil dette ligeledes indebære et skift fra kørsel på cykelstien til kørsel på vejen, og særligt dette bliver mødt med delte meninger af de unge under interviewene. Deltagerne har mange forskellige holdninger til kørsel på vejen, og mens nogle føler sig trygge ved at køre på vejen og nærmest allerede gør det, føler andre sig endnu ikke klar til det, og en enkelt af de unge vil decideret ikke bryde sig om at køre på vejen.

"At komme ud på vejen, jeg synes godt nok, at det er lidt voldsomt til en 16-årig. Og på en måde sådan blive tvunget ud på vejen, for det er ulovligt for dem at køre inde på cykelstien." (Kvinde)

"Knallert 45 som 16, det synes jeg ikke... det er ikke så godt." (Mand A)

"Nej, fordi du skal ud på vejen." (Kvinde)

"Der kører du ikke på cykelstien." (Mand B)

"Jeg kan ikke rigtigt se, hvad det skal hjælpe en knallert også fordi, at når jeg er ved at blive kørt ned på cykelstien nok i forvejen, så tror jeg ikke, at det hjælper, at du kommer ud på vejen." (Kvinde)

"Jeg tror faktisk, at det er farligere på cykelstien, end det er på vejen. Hvis jeg skal være helt ærlig." (Mand)

"Ville det gøre jer noget, hvis I kørte ude på vejen i stedet for?" (Interviewer)

"Overhovedet ikke. Vi kører altid på vejen." (Mand)

Som citaterne illustrerer, mener nogle af de interviewede unge, at vejene er utrygge, mens andre gerne kører der og nærmest betragter vejen som mere sikker end cykelstien. Samtidig påpeger nogle af de unge, at det vil være nemmere at køre på vejen ift. cyklisterne og overhaling, idet særligt de store cykler kan være problematiske at overhale:

"Jeg synes, at det ville være okay, at man kunne sådan få lov til at køre på vejen, bare nogle gange hvis du skal overhale, men jeg synes, at det primært skulle være på cykelstien." (Mand)

"Ja, jeg ville sige, at det ville være nemmere [...] Så undgår du mennesker der... cyklisterne... og så har de heller ikke noget at klage over, du kører på cykelstien." (Mand)

"Og tit så glemmer folk, at knallerter det faktisk også er cykler, det går ind under cykler, og så bliver folk sure, hvis man kører på en eller anden cykelsti, så kan de gå fuldstændigt amok og... ja... tage fat i en og alt muligt." (Mand)

Ved at køre på vejen undgår knallertkørerne cyklisterne, som flere af de unge under interviewene beskriver som værende en smule fjendtlige overfor knallerter. I den forbindelse pointerer andre af de unge dog, at bilisterne heller ikke er glade for knallerter på vejen.

Den ovenstående analyse har behandlet de interviewede unges holdninger til den potentielle ændring af aldersgrænserne for hhv. knallert 45 og lille motorcykel. Som analysen demonstrerer, er de unges reaktioner langt fra entydige. Generelt virker de unge ikke begejstrede for ændringerne, idet de ikke mener, at det vil gøre den store forskel i hverdagen. Nogle af de unge føler sig endnu ikke klar til at køre blandt biler i trafikken, og de unges ytringer om økonomi sår samtidig tvivl om, hvorvidt de unge vil have råd til at benytte sig af de muligheder, der følger med aldersændringer. Langt de fleste interviewede unge vil gerne køre stærkere, men de synes umiddelbart ikke, at dette er løsningen, da størstedelen af dem allerede kører stærkere end det tilladte.

4. Sammenfatning

På baggrund af de fokusgruppeinterview med unge knallertkørere mellem 15 og 17 har ovenstående analyse afdækket deltagernes mobilitetsbehov, deres risikoadfærd og risikoforståelse samt deres holdninger til de potentielle aldersgrænser for erhvervelse af kørekort til hhv. knallert 45 og lille motorcykel. Generelt klarlægger undersøgelsen deltagernes forskelligheder både ift. deres holdninger og i forbindelse med deres brug af knallerten, og undersøgelsen demonstrerer således kompleksiteten ift. unges mobilitetsbehov og deres risikoadfærd. Mere specifikt viste undersøgelsen følgende:

1. De interviewedes mobilitetsbehov er varierende, men blandt de unge synes knallerten dog at have større betydning for deres sociale liv end for deres mobilitet.
2. Knallerten er et vigtigt transportmiddel for unge i landområderne, idet den giver anledning til at de unge kan realisere deres behov for autonomi og social engagement.
3. De unge er bevidste omkring deres status som bløde trafikanter og er opmærksomme på risikoen for at blive overset. De unge reflekterer dog kun sjældent over deres egne bidrag til den øgede uheldsrisiko.
4. Langt de fleste interviewede unge indgår i risikofyldt kørsel om end i varierende grad. Som oftest er dette overtrædelse af hastighedsbegrænsningerne, men under interviewene var der ligeledes eksempler på andre typer af hasarderet kørsel, f.eks. påvirket kørsel.
5. De unges risikoforståelse synes ikke altid at harmonere med deres handlinger. Interviewene vidner om en delvis risikoforståelse eksempelvis i forbindelse med hjelmbrug, men forståelsen betvivles imidlertid, når de unge alligevel af og til kører uden hjelm.
6. De unge virker ikke altid til at tænke over den involverede risiko i forbindelse med risikofyldt kørsel, hvilket indikerer, at de unges forståelse af den involverede uheldsrisiko i forbindelse med knallertkørsel endnu ikke er fuldkommen.
7. De unges holdninger til de potentielle aldersændringer for erhvervelse af kørekort til hhv. knallert 45 og lille motorcykel er langt fra entydige, men generelt synes de unge ikke at være begejstrede for ændringer, idet de mener, at det ikke vil gøre en forskel i hverdagen.
8. De interviewede knallertkørere vil gerne køre hurtigere, men de mener umiddelbart ikke, at dette er den rette løsning, da størstedelen af de unge allerede kører hurtigere end tilladt.

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

