

# Trafikal adfærd hos unge bilister

## - unge sætter ord på deres bilkørsel

Af cand. psych. ph.d. studerende Mette Møller, Danmarks TransportForskning  
(Gentofteafdeling) Ermelundsvej 101, 2820 Gentofte. Tlf. 39 68 04 44

*Dette paper udspringer af et igangværende ph.d. projekt under Danmarks TransportForskning. Projektet omhandler livsstil og trafikal adfærd hos unge bilister i alderen 18-24 år. Foruden litteraturundersøgelse består projektets første del af fokusgruppeinterview mens anden del består af en spørgeskemaundersøgelse. Dette paper omhandler projektets første del, der desuden indgår i samarbejdet indenfor CEFTA under Transportrådet.*

### Baggrund

Unge bilister i alderen 18 og 24 år, er den gruppe bilister der har størst risiko for at blive involveret i et færdselsuheld (DS, 1998). Overskridelse af hastighedsgrænserne er udbredt blandt unge bilister, og udgør et problem for sikkerheden på vejene. Dels fordi høj kørehastighed øger risikoen for færdselsuheld, og dels fordi høj kørehastighed forværrer konsekvenserne i tilfælde af et uheld (Klit, 1999; Silcock et al., 1999).

Menneskelige "fejl" er næsten altid en medvirkende faktor i forbindelse med færdselsuheld (Larsen, 1997; Larsen, 1998), men det er endnu ikke lykkedes at formulere en sammenhængende teori, der kan forklare, hvorfor nogle bilister opfører sig på en sådan måde, at der opstår færdselsuheld (Ranney 1994; Englund et al, 1998). Tidligere undersøgelser har varieret med hensyn til fokus og metode, men generelt har fokus været på de aspekter af trafikal adfærd, der umiddelbart er identificerbare i en trafikal situation. Det har blandt andet ført til viden om risikoadfærd blandt unge bilister, en viden der på forskellig vis blevet inddraget i forsøg på at nedbringe antallet af færdselsuheld blandt unge bilister, f.eks. i forbindelse med reglerne for erhvervelse af kørekort (Carstensen, 1999; Ulmer et al. 2000).

En vigtig forudsætning for at kunne nedbringe antallet af færdselsuheld blandt unge bilister er imidlertid, at forstå hvorfor de unge bilister kører, som de gør, og for at kunne det, er det nødvendigt foruden den trafikale situation at inddrage dels den samfundsmæssige kontekst der udgør de unge bilisters basale vilkår, og dels den subjektive betydning som bilkørsel har for den enkelte unge bilist.

Livsstilsbegrebet blev introduceret indenfor trafikikkerhedsområdet omkring 1990'erne i et forsøg på at etablere en mere helhedsorienteret forståelse af trafikal adfærd, der også omfattede aspekter udenfor den trafikale situation. Resultatet har blandt andet været identificering af nogle sammenhænge mellem uheldsrisiko, kørestil, livsstil, forbrugsvaner, fritidsinteresser, præferencer indenfor musik, holdninger til færdselsregler, uddannelse etc. Disse sammenhænge har ført til en begyndende skitsering af hhv. højrisikogrupper og lavrisikogrupper blandt unge bilister (Berg, 1994; Gregersen & Berg, 1994, Murray, 1998; Schultze, 1999).

Formålet med denne undersøgelse har været at komme et skridt nærmere en forståelse af hvori ovennævnte sammenhænge består, ved at bidrage til en forståelse af hvorfor de unge bilister kører som de gør. Vejen til denne forståelse går gennem de unge bilister selv, via deres egne beskrivelser af

tanker, følelser, formål, holdninger, overvejelser etc. der for dem knytter sig til det at køre bil. Med andre ord har formålet med denne undersøgelse været at få de unge til at sætte ord på deres bilkørsel.

## **Metode**

### **Fokusgruppe interview**

Fokusgruppeinterview er en kvalitativ forskningsmetode. Dataindsamling foregår via gruppeinterview med fokus på et bestemt tema. Gruppernes størrelse kan variere, men grupper med 5 - 10 deltagere er ofte velfungerende. Fokusgruppeinterview ledes af en moderator og er løst struktureret ud fra en spørgeguide. Til forskel fra individuelle interview hvor kernen er en dialog mellem interviewer og informant, er det hensigten med et fokusgruppeinterview, at få etableret en dialog blandt gruppens deltagere. Moderators opgave er at holde dialogen i gang, bevare fokus samt skabe rammer for nuancerede udsagn, så alle bidrager med deres synspunkter i relation til interviewets tema (Krueger, 1994; Morgan, 1997).

### **Denne undersøgelse**

Denne undersøgelse var planlagt til at omfatte 4 fokusgruppeinterview, med 6-8 deltagere i hver gruppe. På baggrund af en litteraturundersøgelse var det bestemt at fokusgrupperne skulle repræsentere køns- og uddannelsesmæssige split: folkeskole/faglige uddannelser eller studentereksamen/mellemlang/videregående uddannelse som uddannelsesbaggrund. Både unge der var i gang med eller havde afsluttet en uddannelse kunne deltage. Desuden skulle alle deltagere opfylde følgende kriterier:

- Være mellem 18 og 24 år
- Have haft kørekort i minimum 6 måneder.
- Være bosiddende i en stor eller mellem stor by.
- Kunne tilstrækkelig godt dansk til aktivt at kunne deltage i en gruppediskussion.

Ved rekrutteringen blev det endvidere tilstræbt at opnå spredning med hensyn til arbejde og uddannelse samt omfang og hyppighed af bilkørsel.

Deltagerne blev rekrutteret ved personlig henvendelse på uddannelsesinstitutioner samt på gaden dels i København og dels i forskellige forstæder til København. De fik tilsendt et bekræftelses brev, og der blev foretaget en kontrolopringning for at sikre, at de havde til hensigt at møde op på det aftalte tidspunkt. Som tak for hjælpen fik alle deltagere et gavekort. Alle interview blev gennemført på det aftalte tidspunkt, uanset fremmøde. Alle interview blev gennemført i løbet af en uge, fordelt på 3 dage i tidsrummet mellem kl. 17 og kl. 22. Hvert gruppeinterview varede ca. 2 timer. Alle interview blev optaget på videobånd.

Trods bekræftelsesbrev og kontrolopringning var der et betydeligt frafald blandt de unge med en folkeskole eller faglig uddannelse som uddannelsesbaggrund. Med frafald menes personer der uden afbud udeblev fra interviewet. Frafaldet var især markant blandt de unge mænd. Ud af et forventet fremmøde på 8 mødte 3 op, hvilket svarer til et frafald på 37,5%. Blandt de unge kvinder var frafaldet mindre. Ud af et forventet fremmøde på 8 mødte 7 op, hvilket svarer til et frafald på 12,5%. Både blandt de unge mænd og blandt de unge kvinder med studentereksamen/HF eller videregående uddannelse som uddannelsesbaggrund, var der er fremmøde på 100%.

Som følge af det store frafald blandt de unge mænd med en faglig uddannelse eller folkeskole som uddannelsesmæssig baggrund, blev der gennemført et supplerende "minigruppeinterview". Endvidere blev der gennemført et supplerende "minigruppeinterview" med unge kvinder med en faglig uddannelse eller folkeskole som uddannelsesmæssig baggrund, da det i forbindelse med fokusgruppeinterviewet viste sig, at 2 af dem der var rekrutteret i første omgang, mod hensigten havde studentereksamen. De to minigrupper blev gennemført efter samme retningslinier som et fokusgruppeinterview, dog med færre deltagere. Til hvert minigruppeinterview blev der rekrutteret 4 personer. I begge grupper var der et frafald på 50%, idet der i hver gruppe var 2 der mødte op og 2 der udeblev. Samlet kom undersøgelsen til at omfatte 28 unge bilister mellem 18 og 24 år, 17 kvinder og 14 mænd, der fordelte sig på 6 gruppeinterview følgende måde:

Interview nr.	Interview type	Uddannelse	Køn	Antal	Gennemsnits alder	Egen bil
1	Fokusgruppe	Folkeskole/faglig uddannelse	Kvinder	7	20 år	5
2	Fokusgruppe	Student/mellem/vid. uddannelse	Kvinder	8	22, 5 år	0
3	Fokusgruppe	Folkeskole/faglig uddannelse	Mænd	3	22 år	0
4	Fokusgruppe	Student/mellem/vid. uddannelse	Mænd	7	22 år	0
5	Minigruppe	Folkeskole/faglig uddannelse	Mænd	2	23 år	0
6	Minigruppe	Folkeskole/faglig uddannelse	Kvinder	2	21, 5 år	1

Spørgeguiden bestod af nogle åbne spørgsmål, der i store træk skulle sikre at følgende temaer blev berørt: bilkørsel generelt (formål, hyppighed etc.), bilkørselens betydning, færdselsregler, irritationsmomenter i trafikken, reaktion i trafikken, oplevelse og overvejelser vedr. risici i trafikken, bilkørsel sammen med kammerater, det at køre stærkt. De unge bilister blev bedt om at beskrive deres holdninger, følelser, tanker etc. så nuanceret som muligt med konkrete eksempler som udgangspunkt.

## Unge sætter ord på deres bilkørsel

I det følgende vil nogle af undersøgelsens resultater blive skitseret. Undersøgelsen viste, at der både var ligheder og forskelle på tværs af interviewgrupperne. I første omgang bliver nogle ligheder i de unges holdning til det at køre stærkt samt det at køre bil trukket frem. Dernæst bliver nogle forskelle med hensyn til bilkørselens subjektive betydning trukket frem. Undersøgelsen er ikke endelig afsluttet, og nedenstående er derfor et foreløbigt bud på en analyse, hvor det kun har været muligt at inddrage relevante aspekter i et vist omfang.

### Om at køre stærkt

Stort set alle de interviewede unge mente, at det ikke var farligt at køre 120-140 km/t på en motorvej, og at det var mere farligt at køre for stærkt i en gammel/lille bil, end i en ny/stor bil. Endvidere var det almindelig accepteret at overskride hastighedsgrænsen på en motorvej, blandt andet med den begrundelse, at det er noget alle gør:

*"Jeg kører aldrig 110 km/t på motorvejen, så ligger man og sinker alle andre, jeg kører 130 km/t." (An, I nr. 4)*

De fleste mente også, at det var i orden at overskride hastighedsgrænsen uden for byen:

*"Det er ok. Hvis du kører af vejen, kører du ud på en mark. Hvis der er nogen, der kommer til skade, er det dig selv, det går ikke ud over andre." (J, I nr. 5)*

Derudover var der mange der tilkendegav, at det var i orden at overskride hastighedsgrænsen, hvis denne virkede urimelig lav i betragtning af de aktuelle vejforhold på en given vejstrækning, som f.eks. et langt stykke lige vej:

*"Hvis vejen siger: kør hurtigt, kom så, hvorfor så ikke?" (Z, I nr. 6)*

I betragtning af, at der sker mange færdselsuheld udenfor byzone, på lige landevej, i tørt føre, uden nedsat sigtbarhed etc. (DS, 1998), tyder det på, at de unge i denne undersøgelse kun i begrænset omfang erkender risikoen for at blive involveret i et færdselsuheld udenfor byen, samt den risiko der generelt er forbundet med høj kørehastighed.

De interviewede bilister gav udtryk for, at de aldrig kørte stærkt i byen, og at de satte farten ned, hvis der var børn ved vejen, ved skoler, plejehjem etc. De beskrev en god bilist som en der har overblik over den trafikale situation, og deres egen trafikale adfærd som et resultat af overvejelser vedrørende vejforhold, den øvrige trafik etc.:

*"Jeg kører ikke for stærkt hvis jeg ikke har overblikket til det." (E, I nr. 6)*

Dette er interessant af flere grunde. For det første fordi det er i god overensstemmelse med tidligere undersøgelsesresultater, der viser, at unge bilister generelt har en tendens til at overvurdere deres egne færdigheder og undervurderer deres risiko for at blive involveret i et færdselsuheld (Greening & Chandler, 1997). For det andet fordi det billede de i første omgang gav af dem selv som velovervejede og ansvarlige bilister, ofte i deres konkrete beskrivelser af adfærd i trafikken viste sig ikke at være så entydigt, som de i første omgang gav udtryk for:

*"Hvis der har været grønt lys i lang tid.... speederen i bund for jeg ved, at den bliver rød...for at undgå at stoppe. Så kan jeg godt køre 70-80 km/t gennem et kryds." (E, I nr. 6)*

Et andet aspekt der gik igen i alle interviewgrupperne var, at de interviewede gav udtryk for, at deres humør havde stor betydning for, hvordan de kørte bil, ikke mindst hvor hurtigt de kørte:

*"Det kan være en dårlig dag på arbejdet, så skal man bare hjem, så siger min hjerne til mig, nu skal du hjem, tryk speederen i bund.....hvis jeg er i lidt irriteret humør, kan jeg godt finde på at trække ind foran en eller anden og bevidst holde på min ret der." (F, I nr. 3)*

Generelt kom der flest eksempler på sammenhænge mellem "dårligt" humør (vrede, aggression, frustration) og aggressiv kørsel, dvs. køre stærkt, hurtige vognbaneskift ind og ud mellem de andre

biler, køre tæt på, hurtigt rundt i sving etc. Der kom dog også eksempler på, at godt humør kunne føre til en højere kørehastighed:

*"Hvis jeg glæder mig til noget, så kører jeg stærkt." (Z, I nr. 6)*

Foruden at illustrere at de interviewede unge oplevede, at deres humør havde betydning for deres adfærd i trafikken, peger ovenstående to eksempler på, at unge bilisters adfærd i trafikken ikke udelukkende bør forstås med udgangspunkt i den trafikale situation. Både det der går forud og det der følger efter at den unge kører bil har betydning for, hvordan trafikale situationer håndteres. Som en af de interviewede udtrykte det:

*"Hvis du kigger på det daglige bybillede af fortravlede mennesker,..... der kommer også stress ind i bilen. Vi har masser af tid i bilen....Nej, for vi skal nå noget bagefter." (Ja, I nr. 4)*

### **Om overtrædelse af færdselsregler**

I alle interviewgrupper blev der givet udtryk for, at det var vanskeligt rangordne færdselsovertrædelser, fordi det afhang af den enkelte konkrete situation, hvor alvorligt en overtrædelse kunne siges at være. Dog gav alle udtryk for at bilkørsel i alkoholpåvirket tilstand ikke var acceptabelt:

*"Jeg har flere gange taget nøglerne fra nogen, fordi det vil jeg ikke have." (H, I nr. 4)*

Nogle fortalte, at de havde prøvet at køre spirituskørsel, og en enkelt at han blev involveret i sit første færdselsuheld i spirituspåvirket tilstand. Endnu flere fortalte at de havde kørt i en "bagbrandert" som det blev kaldt:

*"Jeg har især prøvet bagbrandterter.... dagen efter en druktur, hvor man lige skulle et eller andet." (F, I nr. 3)*

Tilsyneladende var det helt anderledes acceptabelt blandt de unge at køre i en "bagbrandert", end at køre "almindelig" spirituskørsel (dvs. at køre samme dag/aften som man har drukket alkohol).

På baggrund af disse interview, er det ikke muligt at fastslå, i hvilket omfang de interviewede unge faktisk kører bil i spirituspåvirket tilstand. Blandt de unge mænd med folkeskole eller en faglig uddannelse var der en del beskrivelser af bilkørsel i weekenden, rundt i byen til diverse diskoteker, barer etc., men om bilens fører undlod at drikke vides ikke. Men sikkert var det, at det lå alle de interviewede unge meget på sinde, at gøre opmærksom på, at de tog afstand fra spirituskørsel.

### **Om at køre bil**

Stort set alle de interviewede unge gav udtryk for, at det de kunne lide ved at køre bil var, den individuelle frihed det gav, at kunne køre hvorhen man ville, lige på det tidspunkt, der passede en bedst, at kunne komme langt hurtigt. En udtrykte det således:

*"...den mobile frihed." (L, I nr. 3)*

Tilsvarende gav de fleste udtryk for, at det de følte sig mest generet eller irriteret af i trafikken var, hvis de af den ene eller anden grund blev forhindret i at komme fremad:

*"Det der irriterer mig mest er hvis der ligger en i yderste bane og spærrer...man fristes næsten over evne til at overhale indenom." (An, I nr. 4)*

Af samme grund var der en del der foretrak at køre bil udenfor byen fremfor inde i byen. Disse holdninger havde forskellige udtryk, men tilbage står indtrykket af nogle unge mennesker for hvem det at komme frem, at kunne bevæge sig uden at blive bremsset har stor betydning. At unge mennesker gerne vil frem og ikke vil bremses er ikke overraskende, men det giver anledning til at eksemplificere hvorledes de unge bilisters samfundsmæssige kontekst kan tænkes at have betydning for hvordan de forstår og efterfølgende handler i trafikale situationer.

Tilforskil fra tidligere, overføres der ikke længere automatisk normer fra den ene generation til den næste. Det har medført større udfoldelsesmuligheder for unge men også større sårbarhed. Den enkelte unge har ansvaret for at skabe sit eget liv, finde sin egen plads i samfundet, deltage i udformningen af sine egne muligheder og betingelser (Mørch, 1998). Lykkes det ikke den enkelte at skabe sig et "lykkeligt" liv, i et samfund hvor alle muligheder principielt er åbne, opleves det som en personlig fiasko (Simonsen, 1999). Forandringen i de unges samfundsmæssige kontekst kan sammenlignes med en ændring fra at rejse med tog til at rejse med bil. En rejse med tog foregår efter en på forhånd fastlagt rute, på bestemte tidspunkter etc. Ved en rejse med bil er der mange mulige veje at tage, og det er op til den enkelte, kontinuerligt at reflektere over egne handlinger (Furlong & Cartmel, 1997). De unge skal skabe deres egen livsbane, en bevægelse mod nogle upræcise sigtepunkter, men de må selv finde vejen dertil.

Den trafikale oplevelse af at blive bremsset og forhindret i at komme frem, kunne tænkes at opleves som trussel mod den enkeltes etablering af sig selv som subjekt via kontinuerlig bevægelse mellem kontekster. Endvidere kunne man tænke sig, at den enkelte bilists reaktion på at blive bremsset i trafikken bl.a. afhænger af hvor central en rolle det at køre bil har for etablering af livsbanen, dvs. hvilken subjektiv betydning bilkørsel har for den enkelte bilist.

## **Bilkørsels subjektive betydning**

Som det blev nævnt indledningsvis, har unge bilister ikke lige stor risiko for at blive involveret i et færdselsuheld. Unge mænd har større risiko for at blive involveret i et færdselsuheld end unge kvinder, ligesom unge uden eller med en kort uddannelse har større risiko end unge med en mellemlang eller videregående uddannelse, en forskel der ikke kan forklares ud fra antal kørte kilometer alene (Murray, 1998; Schultze, 1999).

Når de unge bilister får deres kørekort, er de i besiddelse af et basalt færdighedsniveau mht. håndtering af bilen, og de har tilegnet sig de formelle regler for bilisters adfærd i trafikken. Adfærd i trafikken er imidlertid også reguleret af nogle uformelle sociale regler, der ikke altid falder indenfor rammerne for de formelle færdselsregler (Hjorthol, 1999). De uformelle sociale regler etableres i de forskellige kontekster som unge mennesker indgår i f.eks. deres kammeratskabsgruppe:

*"...når man møder en kammerat i et kryds...se hvem der kan køre hurtigst." (F, I nr. 3)*

Eksemplet illustrerer dels de uformelle sociale reglers betydning for de unge bilisters adfærd i trafikken, men også en mulig subjektiv betydning af bilkørsel. For denne unge mand synes bilkørsel at være en af de måder hvorpå han vinder status og finder sin plads indenfor kammeratskabsgruppens hierarki.

I denne undersøgelse var der stor forskel på hvilken subjektiv betydning bilkørsel havde for de unge. Generelt var forskellen dog størst mellem unge med folkeskole eller faglig uddannelse som uddannelsesbaggrund og unge med studentereksamen eller videregående uddannelse som uddannelsesbaggrund. Tilgængæld var der en vis lighed blandt mænd og kvinder med samme uddannelsesbaggrund.

### **Bilens betydning for det daglige liv**

Generelt havde bilkørsel størst betydning i dagligdagen blandt de unge med folkeskole eller en faglig uddannelse som uddannelses baggrund i den konkrete forstand, at der var flest i disse grupper der kørte bil dagligt. 6 ud af 9 kvinder fra denne gruppe havde deres egen bil, og at 3 ud af 5 mænd kørte bil daglig i forbindelse med deres arbejde/uddannelse. Til sammenligning var der ingen af dem med studentereksamen eller videregående uddannelse som uddannelsesbaggrund der havde deres egen bil, men alle havde adgang til bil og de fleste kørte bil en eller flere gange om ugen.

Som nævnt blev bilkørsel i alle interviewgrupper forbundet med frihed og muligheder. Den umiddelbare enighed indeholdt dog samtidig to meget forskellige subjektive betydninger af bilkørsel. Blandt de unge med folkeskole eller en faglig uddannelse som uddannelsesbaggrund, blev bilen generelt anset for at være det eneste realistiske redskab til realisering af aktiviteter og gøremål:

*"Uden bil føler man sig helt afskåret fra omverdenen...fuldstændig." (AC, I nr. 1)*

*"I dag har jeg været ude at køre hele dagen, jeg har været på stranden..... jeg kører alle steder hen, til skole.....(.....) ud og besøge min familie, mine venner, jeg kører simpelthen hele tiden, meget mere end hvis jeg ikke havde haft kørekort, så ville jeg jo heller ikke komme med bussen altså, det gider man jo ikke hele tiden, altså." (M, I nr. 1)*

Blandt de unge med studentereksamen eller videregående uddannelse som uddannelsesbaggrund, blev bilen i højere grad anset for at være et ud af flere mulige redskaber til realisering af aktiviteter og gøremål:

*"Mine forældre havde en bil i overskud et stykke tid, som jeg havde, men det endte med at den bare stod.... at tage til RUC det tager en time både med bil og med tog, og til sidst så glemte jeg faktisk det med den bil, så stod den bare...(...) når man kører i tog kan man slappe af...(...) man bruger alt for meget energi på at sidde og køre bil. Jeg kunne vælge mellem de to og så valgte jeg det offentlige." (A, I nr. 2)*

For denne unge kvinde er bilkørsel en handling der fravælges på baggrund af formålsrationelle overvejelser, dvs. overvejelser angående hvordan hun lettest, hurtigst etc. kan nå et givent mål. At bilkørsel har en helt anden subjektiv betydning og i højere grad er en værdirationel handling for den

unge kvinde med folkeskole eller faglig uddannelse som uddannelsesbaggrund, kan illustreres med følgende citat

*"Man overvejer ikke livet uden en bil, hvis man først har haft en.....(.....) jeg er ligeglad med hvad det koster." (AC, I nr. 1)*

Unge menneskers udformning af deres egen livsbane sker på baggrund af interaktion indenfor forskellige kontekster. Denne undersøgelse kunne tyde på, at hvis bilkørsel anses for at være det eneste reelle redskab til at bevæge sig mellem kontekster, kommer bilkørsel til at få en tilsvarende central betydning i de unges liv.

### **Den subjektive betydning af høj kørehastighed**

Blandt de unge kvinder med studentereksamen eller videregående uddannelse som uddannelsesbaggrund var der nogle enkelte der gav udtryk for, at de ikke kunne lide at køre stærkt. I de øvrige grupper gav de fleste udtryk for, at de godt kunne lide at køre stærkt. Det interessante er, at der var stor forskel på, den subjektive betydning af at køre hurtigt blandt de unge med forskellig uddannelsesbaggrund. En ung mand i gang med en videregående uddannelse beskrev det at køre stærkt således:

*"Der er ikke noget ved at køre 200 km i timen på motorvejen i en eller anden Mercedes, hvor du ikke kan mærke forskellen alligevel (...) fordi det er det der giver hele fartfølelsen. Det er langt federe på kurvede landeveje, hvor der er god plads. Hvis man kører lidt hurtigt der, det er der man får fartfølelsen, det er der man kan mærke kraften i bilen" (An, I nr. 4)*

Af to unge mænd i gang med en faglig uddannelse blev det at køre stærkt beskrevet således:

*"Jeg får bare lyst til at se hvor meget jeg kan presse bilen....(....)Det hurtigste jeg har kørt var 210 km i timen i en BMW 323, jeg prøver at slå min egen rekord." (R, I nr. 3)*

*"Se hvad jeg har, se hvad jeg kan...(....) alle vil jo godt have en god historie at fortælle, overgå de andre også og sådan." (L, I nr. 3).*

For den unge mand der er i gang med en videregående uddannelse, er der tale om en individuel subjektiv oplevelse af fart, hvad der står på speedometeret er ikke det væsentlige. Om episoden bliver fortalt til kammeraterne fremgår ikke, men det er ikke det der driver handlingen. For de unge mænd med folkeskole eller faglig uddannelse som uddannelsesbaggrund er det at køre hurtigt, en handling der udføres af den enkelte, men handlingens subjektive betydning er knyttet til den unges forventning om "anerkendelse" indenfor kammeratskabsgruppen. Denne forventning hænger sammen med de uformelle og sociale regler for adfærd i trafikken der eksisterer indenfor de unge mænds kammeratskabsgruppe. Den subjektive fartfølelse er mindre vigtig, hvad speedometeret viste, er tilgængelig meget vigtigt. Endvidere er det at kunne fortælle om handlingen er mindst lige så vigtigt som at udføre den:

*"den over går ikke min.....(detaljeret beskrivelse af færdselsuheld ved høj kørehastighed, der resulterede i at bilen blev totalt skadet)... ud over det har jeg lavet de sædvanlige parkeringsulykker, en hvor jeg var lidt sprit påvirket og sådan..." (L, I nr. 3)*



Hos kvinderne med en faglig eller folkeskole som uddannelsesbaggrund havde det med at køre en helt tredje subjektiv betydning:

*"Det med at være pige og være hurtigst og være god til at køre bil, det synes jeg er rigtig fedt."  
(E, I nr. 6)*

Der er en lighed til de unge mænd med tilsvarende uddannelsesbaggrund i den forstand, at handlingen udføres med henblik på en positiv bedømmelse blandt betydningsfulde andre. Det er ikke tilstrækkeligt at være hurtigere end andre kvindelige bilister, de vil gerne være lige så gode, og helst endnu bedre end de unge mænd til at køre bil.

### **Afsluttende kommentar**

På baggrund af disse interview tegner der sig et billede af nogle unge mennesker, der generelt godt kunne lide at køre bil, godt kunne lide at køre stærkt, men som gjorde det i forskellige situationer og med forskellige formål og med forskellige begrundelser. Dog var der en del ligheder mellem mænd og kvinder med samme uddannelsesbaggrund.

Tilsyneladende havde bilkørsel den mest centrale betydning blandt unge med folkeskole eller en faglig uddannelse som uddannelsesbaggrund, de kørte mere og bilen syntes at have stor betydning for udformningen af deres livsbane. Disse unge levede et liv, der i høj grad var baseret på bilkørsel. Denne gruppe unge tilbragte hovedparten af sin fritid sammen med kammeraterne og de uformelle sociale regler forekom at have stor betydning for deres adfærd i trafikken. Noget af det der gav "point" indenfor kammeratskabsgruppen var: høj kørehastighed, undgå bøder i forbindelse med overtrædelse af færdselsregler, at holde på og markere sin ret, at have en hurtig bil, at kunne fortælle en "god" trafikal historie etc. Trafikal adfærd forekom at indgå en slags social kapital, der bidrog til at give den enkelte unge status indenfor kammeratskabsgruppen.

Blandt de unge med studentereksamen eller videregående uddannelse som uddannelsesbaggrund, havde bilen ikke den samme centrale betydning, og deres liv var ikke baseret på bilkørsel. De kørte ikke så ofte bil, men for mange var dette et bevidst fravalg. Denne gruppe unge gav udtryk for at indgå i mange forskellige kontekster, i det de foruden skole eller arbejde deltog i forskellige former for fritidsaktiviteter foruden at være sammen med kammerater. Dermed blev de udsat for en mere alsidig påvirkning med hensyn til uformelle sociale regler for trafikal adfærd, og havde derfor tilsvarende større frihed til "selv at vælge", reflektere over og eventuelt ændre trafikal adfærd. Måske var dette grunden til at den eneste rigtig tydelige uformelle sociale regel for bilkørsel der syntes at eksistere blandt disse unge var, at de skulle forhindre spirituskørsel hvis de blev opmærksomme på det.

Formålet med denne undersøgelse var, at komme tættere på en forståelse af hvorfor unge bilister kører som de gør, ved at give nogle unge bilister mulighed for at sætte ord på deres bilkørsel. I dette paper er nogle af undersøgelsens foreløbige resultater blevet trukket frem. Det overordnede indtryk der står tilbage på baggrund af disse interview er, den store forskel med hensyn til hvor meget der står på spil for de unge i forbindelse med deres bilkørsel. Tilsyneladende havde de unge med folkeskole eller en faglig uddannelse som uddannelsesbaggrund tilsyneladende mest at vinde i form af mulighed for etablering af egen livsbane samt status indenfor kammeratskabsgruppen. Deres beskrivelser af adfærd i trafikken antydede, at disse unge generelt udsatte sig for en stor risiko for at blive involveret i et

færdselsuheld. Om trafikale adfærd inklusiv risikovillighed afspejler den mulige subjektive gevinst er det ikke muligt at svare på ud fra disse interview. Men der er ingen tvivl om, at en del af forståelsen af hvorfor unge kører som de gør er at finde i bilkørselens subjektive betydning.

## Litteratur

- Carstensen, G. (1999). *Køreuddannelsen til personbil - de nye bilister og deres uheld*. Rapport 1/99. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.
- Berg, H. Y. (1994). *Livsstil, trafik og unga bilförare. En intervjustudie*. Universitetet i Linköping, pedagogik 4-uppsats.
- Danmarks Statistik (1998). *Færdselsuheld, 1998*. København. Danmarks Statistiks trykkeri.
- Englund, A., Gregersen, N. P., Hydén, C., Lövsund, P., Åberg, L. (1998). *Trafiksäkerhet. En kunskapsöversigt*. Studentlitteratur, Lund, Sverige.
- Furlong, A., Cartmel, F. (1997). *Young people and social change. Individualization and risk in late modernity*. Sociology and social change. Open university press.
- Greening, L. & Chandler, C. C. (1997). Why it can't happen to me: the base rate matters, but overestimating skill leads to underestimating risk. I: *Journal of Applied Social Psychology, Vol. 27, No. 9, pp. 760-780*.
- Gregersen, N. P., Berg, H. Y. (1994). Lifestyle and accidents among young drivers. I: *Accident Analysis and Prevention, Vol. 26, No. 3, pp. 297-303*.
- Hjorthol, R. J. (1999). Kvinnens og menns oppfatning av transportmidlernes egenskaper og symbolværdi. I: *Sociologisk tidsskrift, 2, pp. 113-132*.
- Klit, L. (1999). Speed and traffic safety. I: Beckmann, J. (ed). *Speed - A workshop on space, time and mobility, Note, No. 99.05, pp. 63-65*.
- Krueger, R. A. (1994). *A practical guide for applied research*. Sage Publications, second edition.
- Larsen, L. (1997). *Frontalkollisioner mellem køretøjer - en dybde analyse af 17 mødeuheld*. AVU-rapport nr. 1. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.
- Larsen, L. (1998). *Venstresving - en dybdeanalyse af 17 uheld med venstresvingende motorkøretøjer*. AVU-rapport nr. 2. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.
- Morgan, D. L. (1997). *Focus groups as qualitative research*. Qualitative research methods series 16, Sage university, second edition.
- Murray, Å. (1998). The home and school background of young drivers involved in traffic accidents. I: *Accident Analysis and Prevention, Vol. 30, No. 2, pp. 169-182*.
- Mørch, S., Laursen, S. (1998). *At lære at være ung. Modernitetens pædagogik*. Ungdomsringen.
- Ranney, T. A. (1994). Models of driving behavior: a review of their evolution. I: *Accident Analysis and Prevention, Vol. 26, No. 6, pp. 733-750*.
- Schultze, H. (1999). *Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer*. Bast, Mensch und Sicherheit, Heft M 103.
- Silcock, D., Smith, K., Knox, D. (1999). What limits speed? Factors that affect how fast we drive. *Foundation for Road Safety Research, Interim report, July 1999*.
- Simonsen, B. (1999). 90'ernes krævende unge - og nogle mulige pædagogiske konsekvenser. I: Størner, T. & Hansen, J. A. (ed.): *Ungdom - uddannelse og kultur, pp. 7-18*. Danmarks erhvervspædagogiske læreruddannelse.
- Ulmer, R. G., Preusser, D. F., Eilliams, A. F., Ferguson, S. A., Farmer, C. M. (2000). Effect of Florida's graduated licensing program on the crash rate of teenage drivers. I: *Accident Analysis and Prevention, Vol. 32, No. 4, pp. 527-532*.