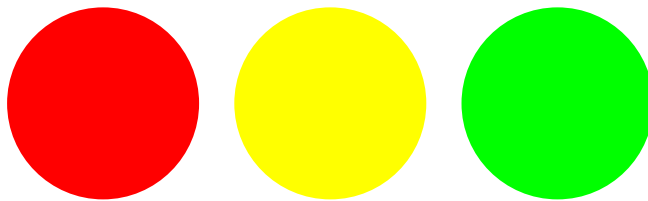


Livet begynder ved 150 km/t

En ungdoms –psykologisk og –kulturel
undersøgelse af unge trafikanters motivation for at
foretage risikohandlinger i trafikken



Kevin Mogensen
Center for Ungdomsforskning
Roskilde Universitetscenter
oktober 2002

Kevin Mogensen

Livet begynder ved 150 km/t

**En ungdoms –psykologisk og –kulturel undersøgelse
af unge trafikanters motivation for at foretage
risikohandlinger i trafikken**

**Center for Ungdomsforskning
Institut for Uddannelsesforskning
Roskilde Universitetscenter**

oktober 2002

Livet begynder ved 150 km/t

En ungdoms –psykologisk og –kulturel undersøgelse af unge trafikanters motivation for at foretage risikohandlinger i trafikken

En kvalitativ undersøgelse udarbejdet for Amterne i Danmark af Center for Ungdomsforskning

oktober 2002

Center for Ungdomsforskning er en forskningsenhed på Roskilde Universitetscenter. Vi påtager os mange slags opgaver og modtager gerne henvendelser fra alle der interesserer sig for ungdomsforskning. Hvis det passer ind i vores profil kan vi igangsætte både smalle målrettede undersøgelser og større undersøgelser af almen interesse. For yderligere oplysninger om Center for Ungdomsforskning se www.cefu.dk

Forord

Mange forskellige institutioner og organisationer oplever i disse år vanskeligheder med at etablere gensidige relationer med og kommunikere klare budskaber til unge. Således også indenfor trafikikkerhedsområdet, hvor unge mellem 17-24 år som den eneste befolkningsgruppe ikke har oplevet en tilbagegang i andelen af trafikulykker. Derfor har Amterne i Danmark sammen med Trafikpuljen finansieret denne undersøgelse med fokus på unges motivation for at foretage risikohandlinger i trafikken.

Undersøgelsen har til formål at afdække de forhold der influerer på unges risikohandlinger i trafikken og i særdeleshed betydningen af unges identitet, livsstil og ungdomskultur i relation til oplevelsen og forståelsen af risiko.

Hvorfor kører unge for stærkt? Hvorfor kører unge spirituspåvirket? Hvorfor er unge ikke bange for at komme til skade i trafikken? Og hvorfor tilsidesætter unge sikkerhedshensyn og fornuft i bilen, når de kender til risiciene derved?

Undersøgelsen fokuserer på unge mænds brug af bilen som meget andet og mere end et fornuftigt transportmiddel. Undersøgelsen viser hvordan de unge mænd forholder sig til og betoner bilens mange ungdomskulturelle funktioner og betydninger, som en integreret del af disse unges liv. Undersøgelsen tegner et billede af unge bilisters risikohandlinger og fremlægger på denne baggrund perspektiver for en fremtidig trafikikkerhedsindsats overfor de udsatte unge.

Center for Ungdomsforskning ved Roskilde Universitetscenter har haft fornøjelsen af at gennemføre undersøgelsen i samarbejde med Amterne i Danmark. Den er gennemført i perioden august 2001 til august 2002 af forskningsmedarbejder, cand.mag. Kevin Mogensen i samarbejde med Birgitte Simonsen. Vi har bestræbt os på at skrive en læsevenlig rapport til nytte for Amternes fremtidige trafikikkerhedsindsats.

God læselyst

Birgitte Simonsen
Professor, centerleder
Center for Ungdomsforskning
www.cefu.dk

Indholdsfortegnelse

Forord	4
1 Baggrund	7
1.1 Indledning	7
2 Konklusion	10
2.1 Det fælles frirum	10
2.2 Risikoidentitet	11
2.3 Kan trafikikkerhedsindsatser abonnere på unges hverdagsoplevelser og identifikation med personlige værdier, normer og adfærd udover kampagnetiden?	13
2.4 Unge trafikanters motivation og begrundelser for trafikale risikohandlinger	16
2.5 ”Bølle Brian” og de andre	18
2.6 Er subkulturel pædagogik en mulighed overfor risikoung?e?	20
3 Unges risikohandlinger	22
3.1 Kenneth – spontant gaderæs og konkurrence	23
3.2 Allan – afprøvning af færdigheder under spirituspåvirkning	25
3.3 Henrik og Jesper – manglende rutine og myndighed	27
3.4 Rikke, Mette og de andre piger – mobilfest og selskabskørsel	29
3.5 Dennis – livet er et bilfællesskab	31
3.6 Line – utryghed og socialt press	33
4 Unges risikoforståelser	35
4.1 Hvad forstår unge ved risikohandling?	35
4.2 Afprøvning af (fart)grænser	36
4.3 Kontrol og råddenskab	39
4.3.1 ”Vi kører efter forholdene”	43
4.4 Trafikfølelser og fartfornemmelser	45

4.5	Spiritus, trafik og unge	48
4.5.1	Konsekvenser og sanktioner	50
4.6	Unge mænds særlige brug af bilen	53
5	Perspektivering	58
5.1	Trafiksikkerhedsprojekter for unge	59
5.2	Fremtidige forskningsprojekter	61
6	Undersøgelsens metode	62
6.1	Undersøgelsens unge - køn, uddannelse og geografi	62
6.2	Undersøgelsens materiale	64
6.3	Undersøgelsens interviews	66
7	Undersøgelsens litteratur	67

Livet begynder ved 150 km/t

1 Baggrund

Foreliggende rapport er resultatet af en etårig undersøgelse iværksat af de danske amter med det formål at få belyst hvad der får unge trafikanter mellem 17-25 år til at handle risikobetonet. Undersøgelsens formål har været at sætte fokus på især unge mænds motivationer og begrundelser for at køre stærkt, vildt og spirituspåvirket. Hvorfor udsætter unge trafikanter sig selv og andre i trafikken for ulykkesrisiko og fare ved at tilsidesætte almindelig viden om sikkerhedshensyn og trafiklovgivning?

Den viden som undersøgelsen har frembragt og som præsenteres her skal gøre det muligt i trafikplanlægning og kampagnevirksomhed at arbejde ud fra et kendskab til disse unges bevidsthedsformer og derigennem påvirke og understøtte indsatsen for at få unge til at køre mindre stærkt og mindre risikobetonet.

1.1 Indledning

I de gode gamle dage kørte unge i tog eller det gjorde de måske ikke, men man kan sammenligne ungdomslivet for 50 år siden med en togrejse, hvor station og destination var mere eller mindre givet på forhånd. I dag tager mange unge bilen og kan derfor i vid udstrækning selv vælge rejserute og destination. Der er ingen begrænsninger, for hvilke veje de kan vælge, men vejnettets mange til- og fra-kørsler, bilkøer, samt muligheder for tekniske problemer eller trafikuheld gør, at det er den enkeltes køreegenskaber, biltype, navigationskompetencer og konkrete valg af rute, der afgør om unge faktisk når deres bestemmelsessted.

Bilrejsen er i modsætning til togrejsen eventyrlig og unges eventyr består i at rejse næsten uden noget sikkerhedsnet – du er selv ansvarlig for dit valg af rejserute, og hvis du smadrer bilen eller kører forkert, så er der kun en at skyde skylden på, nemlig dig selv.

Nok er unges liv langt fra et eventyr, men de unge i denne undersøgelse minder om eventyrenes hovedpersoner ved at være på vej et sted hen, at være på vej hjem. Ofte ved unge ikke hvor hjemme er, blot at det er et andet sted. Det er et slående billede der bliver tegnet af bilungdommen, og det peger på et helt afgørende forhold, nemlig

at der er for mange unge der er udsatte for den risiko ikke at nå deres bestemmelsessted. De når simpelthen ikke hjem. De kommer ud for en trafikulykke.

Unge trafikanter mellem 18-24 år har en langt større ulykkesrisiko i trafikken end nogen anden befolkningsgruppe i Danmark. Ulykkestallene (Uheld med unge motorførere, Vejdirektoratet, 2001) har i de seneste år været faldende for alle andre befolkningsgrupper end lige netop de unge mellem 18-24 år. Samtidig bliver ungdomsårgangene mindre, hvilket yderligere fremhæver de unge trafikanters udsathed.

Unge ulykkesrisiko

I 2000 var 21.2 % (mod 22.8% i 1996) af alle tilskadekomster ved trafikulykker unge førere mellem 18-24 år.

De 18-24 åriges andel stiger til 28.5% (mod 30.5% i 1996) når man ser på alle tilskadekomne.

De 18-24 åriges andel af den samlede befolkning er i perioden fra 1996-2000 faldet fra 9.7% (1996) til 8.6% (2000) og unge førere har dermed en væsentlig højere ulykkesandel end deres befolkningsandel berettiger.

Blandt de 18-24 årige førere udgør mænd totalt set 82.3% af alle trafikulykker i perioden fra 1996-2000.

Kilde: Uheld med unge motorførere, Vejdirektoratet, 2001

Undersøgelsen vil ud fra unges egne forståelser, oplevelser og erfaringer foretage en ungdomskulturel analyse af unges trafikikkerheds- og risikohandlinger. Det er undersøgelsens formål at få nuanceret billederne af unge trafikanter og i særdeleshed billederne af risikoung, så der i fremtiden kan planlægges og iværksættes hensigtsmæssige kampagneindsatser, der bygger på en styrket viden omkring, samt en forståelse af unges hverdagslivs sammenhæng med deres trafikadfærd.

De unge i undersøgelsen er alle valgt ud fra et kriterium om at de skulle have kørekort og gerne adgang til bil. De unge er valgt med et fokus på forskellige former for biltilhørsforhold, da det er undersøgelsens formål at skabe viden om hvorledes trafikikkerhedsindsatsen kan forbedres. Unge i erhvervsuddannelser er valgt fordi de statistisk udsætter sig for en større ulykkesrisiko end f.eks. gymnasieunge.

Undersøgelsens unge er geografisk spredt omkring større provinsbyer på Sjælland og i Jylland.

For en nærmere præsentation af metode henvises til metodeafsnittet bagest i rapporten. Der er ikke brugt litteraturreferencer direkte i rapporten, men den anvendte litteratur er listet bagerst i rapporten.

Rapporten er struktureret således at der efter indledning og baggrund er en konklusion der opidser undersøgelsens væsentligste indsigter og resultater. Dernæst præsenteres en række portrætter af unge trafikanter i risikosituationer. Disse portrætter eller cases bygger på undersøgelsens interviews med unge og er dermed konstruktioner ud fra virkelige unge. Efter dette følger en analyse af unge trafikanters risikoforståelser og sikkerhedsbegrundelser. Analyserne foretages med udgangspunkt i unges selvoplevede og selverfærede risikohandlinger og de udmøntes i en afsluttende analyse af unges motivation for at foretage risikohandlinger i trafikken. Unge udfordrer på mange måder trafiksikkerheds- og oplysningskampagner og afsluttende i rapporten perspektiveres undersøgelsen i forhold til eksisterende trafiksikkerhedsprojekter rettet mod unge.

2 Konklusion

Unge trafikanter har forskellig motivation og baggrund for at opføre sig risikofyldt i trafikken. Men det er ikke tilstrækkeligt at sige risikokørsel, når unge gør så meget andet end blot at køre bil. Risiko må forstås bredere som risikohandlinger og risikoadfærd forbundet til bilen som rum for socialt samvær og personlig identitetsdannelse, og ikke kun som transportmiddel.

2.1 Det fælles frirum

Unge nye måder at orientere og engagere sig på i forhold til samfundslivet hvor det individuelle og fleksible aspekt er i fokus, gør bilen til et både bekvemt, let tilgængeligt og relevant hverdagsredskab. Bilen og bilkørsel med sine mange funktioner og udtryk passer perfekt ind i unges søgeprocesser, hvor det hele tiden handler om at kunne formulere, hvis ikke nye så i hvert fald forandrede personlige livsstrategier og værdier.

De unges sociale fællesskaber kan være konkrete og fysisk afgrænset, men kan også være mere uafhængige af sammenhængen mellem tid og rum. Det er ikke et enten-eller, men unge forholder sig i mange sammenhænge til kulturelle koder og symboler, der tilhører mere globale eller virtuelle fællesskaber. Tøjet og musikken og bilen er karakteristiske livsstilsskabende forbrugsgoder. Disse livsstilssymboler giver de unge mange muligheder for at udtrykke deres personlighed i relation til f.eks. mediernes kulturelle normer og værdier. Med andre ord, så er unges muligheder ofte mange, modstridende og ambivalente, hvilket gør det meget svært at være sikker på sine personlige valg. Den enkelte unge må finde sin egen vej og i dagligdagen er der mange påtrængende valg der påberåber sig opmærksomhed.

Bilen skaber et meget struktureret og velordnet rum, hvis rammer og grænser det er lette og konkrete at forholde sig til. Unge oplever ikke bilen som et udsat sted men snarere som et fristed hvor de har tid og rum til at være sig selv og slappe af.

Usikkerhed, utryghed og ubehag kan selvfølgelig forekomme hos unge i forbindelse med bilkørsel. De kan føle sig usikre på køretekniske færdigheder, føle ubehag ved at

køre stærkt med andre eller føle sig utrygge i tæt myldretidstrafik. Men fundamentalt er bilen et dejligt sted at være. Hvor livet, der udenfor bilen fremstår tvunget og tilfældigt, i bilens isolerede og personlige rum bliver frit og afgørende meningsfuldt.

2.2 Risikoidentitet

Der er to helt grundlæggende træk ved risikokultur:

Det første er at risikokultur bygger på et oplyst og vidensbaseret grundlag: det er muligheden af at kunne erkende livets og samfundets risici uden dog nogensinde at få sikkerhed for om den frembragte videns gyldighed kan sikre det enkelte menneskes valg, som det bedste.

Dette fører direkte over i risikokulturens andet kendetegn, som er nødvendigheden af at kunne træffe en afgørelse eller et valg og at kunne foretage en handling med viden om dens risici og farer uden at kunne foretage en dækkende vurdering af sikkerheden.

Undersøgelsens unge lever på risikokulturens grundvilkår. Risikoidentiteter kendetegnes ved at vælge sikkerheden fra og erstatte den med tryghed. Erkendelsen og fornuftens vurdering af den objektive risiko ved at køre for stærkt forkastes og erstattes af subjektive følelser og viljen til tryghed. Når oplevelsen af risiko ikke afspejler den faktiske risiko, så skyldes det at bilkørsel er en velkendt og selvvalgt aktivitet, som føreren føler kontrol med og indflydelse på og som desuden er til stor nytte og som ikke har nogen negative konsekvenser (her ses bort fra miljøproblematikken).

Samtidigt er det vigtigt at fremhæve de unges egen viden og kendskab til risikoen for at forulykke med døden til følge. De unge handler nemlig på trods af og med en viden om at de udsætter sig for en potentiel fare. Mere præcist, så satser de og tager chancer med livet som lod. De unge handler ikke mod en oplyst fornufts viden om dødens mulighed, men netop med en eksistentiel vilje til livet som de kender det – ikke som eksperter formidler det.

Afprøvningen af grænser er helt grundlæggende for arbejdet med at sætte grænser for og finde sin personlige identitet. I forbindelse med dette identitetsarbejde er der forskellige forhold der kan spille ind og differentiere, forøge eller formindske risikoen

ved den enkeltes identitetsarbejde: social baggrund, uddannelsesliv, arbejdsliv, familieliv og fritidsliv.

Unge med risikoidentitet, risikoungede eller risikotrafikanter er typisk unge der ikke noget andet sted kan udforske og udfordre deres identitet som andet end utilpasset og marginaliseret. Risikoungede kan have det svært med at finde sig hjemme i institutionelle sammenhænge: familier, skoler, uddannelser og arbejdspladser, der stiller krav til den unge om at handle reflekteret og individualiseret. Der er derfor sammenhænge mellem de måder de unge forholder sig til samfundets krav og forventninger og så den måde de lever med risiko og usikkerhed.

Unge møder i livet det virkelige og det farlige på forskellig måde. Nogen finder spændingen ved at hoppe ud fra en bro med en elastik om anklerne, andre unge danser og forhandler identiteten kommunikativt og andre unge opsøger spændingen ved at køre stærkt. Livets muligheder og åbninger tager sig forskelligt ud alt afhængigt af den unges dispositioner og handleperspektiver og forskellige dispositioner giver forskellige motivationer der igen fører til forskellige risikohandlinger.

Under et er det alt sammen at betragte som risikoadfærd, men differentieres analysen, så viser der sig nogle mønstre i unges risikohandlinger, som er tæt forbundet med deres måde at forstå sig selv og deres liv i forhold til samfundet omkring dem.

Livet begynder ved 150 km/t, så drop jeres pis og lad de unge mennesker leve (HTX på Unge mod Farts chatroom).

Dette udsagn illustrerer meget godt de vanskeligheder som trafik sikkerhedsindsatsen står overfor. Det er helt afgørende at forstå hvorfor og hvordan unge kan komme med sådan et udsagn. De voksnes, forældrenes, lærernes og arbejdsgivernes interesse og engagement i unges liv, opleves som en utidig indblanding og forsøg med kontrol og begrænsning af de unges handlinger.

Paradokset i at unge vælger at møde/vinde livet der hvor der er størst/større risiko for at miste/tabe det, bliver lettere at begribe for andre, når man hører og forstår ironien i den udtalelse. Unge ved godt at de udsætter sig selv for risiko og handler med fare for at dø, de er oplyste og myndige og det er heri udsagnets ironi rummes. Unge

mennesker anerkender nemlig ikke en formynderisk person der fremstår med falsk autoritet. Hvis de unge skal respektere en anden persons holdning og værdier, så skal den persons myndighed opleves autentisk og ægte.

Derfor tænker de heller ikke på risikoen og sikkerheden som noget afgørende for deres kørsel. Kun i de tilfælde hvor deres egne følelser stemmer overens med de gældende sikkerhedsforskrifter kan det betale sig at indrette sig efter dem.

Grundlæggende løber unge ikke en risiko ud fra egne opfattelser, men de tager derimod chancer og foretager kontrollerede satsninger. Det er lettere at foretage afgørende valg og satse sig selv, når man føler sig tryk.

Det gør unge overvejende og bilen beskrives malende som et frihedens rum, et andet hjem. Unge har som alle andre brug for et sted at føle sig hjemme. Et sted hvor ens oplevelse af sig selv og sit liv ikke er begrænset, men tværtimod opleves som værende i harmoni med omgivelsernes forventninger.

Der er på den ene side en opfattelse af at ulykker sker ved et uheld, altså ved en tilfældighed, nærmest som ved statistikkens mellemkomst. På den anden side betragtes ulykker udelukkende som et personligt ansvar. Der er begået en fejl og derfor sker der en ulykke. Så kontant kan det udtrykkes og derfor samles kræfterne også om at udøve kontrol og eliminere fejl.

Tilfældigheder kan som statistisk beregnede sandsynligheder ikke omsættes til nødvendig tryghed og derfor fokuseres der blandt unge i undersøgelsen på at skabe trygge forhold og ikke sikkerhed. Sikkerhed føles som et udvendigt anliggende, der ligger uden for den unges kontrol og dermed bliver sikkerhedshensynet til ufri tvang.

2.3 Kan trafiksikkerhedsindsatser abonnere på unges hverdagsoplevelser og identifikation med personlige værdier, normer og adfærd udover kampagnetiden?

Spørgsmålet er uomgængeligt og bør overvejes i forhold til hvilke former for indsatser, der kan tænkes at have den ønskede effekt overfor de unge trafikanter, der kører for stærkt og risikobetonet i trafikken.

Visse kampagner med vægt på sikkerhedsaspektet fokuserer på at kommunikere budskaber om risiko og fare og går hermed galt i byen overfor de unge som objektivt løber en risiko. Personligt opfatter de unge i risikogruppen nemlig ikke at de er i fare for at miste noget. Tværtimod, og netop derfor kan det være svært at få dem til at identificere sig med kampagnebudskaberne.

De unge i målgruppen for trafikikkerhedskampagner kan ikke nås uden at de pågældende unge i en eller anden udstrækning kan identificere sig med budskabet eller dele af budskabet. Når kampagner udtrykker kontrol, tvang og restriktioner overfor handlinger, som de unge selv forbinder med deres frie udforskning af deres identitets muligheder og grænser, så er det svært at få formidlet budskabet om sikkerhed.

Her gives der et par eksempler på vanskeligheden af at kommunikere et trafikikkerhedsbudskab ved hjælp af en kendt person og samtidigt hvor svært det er at kontrollere de unges reception af det pågældende budskab.

Ja, der skulle ske noget med mig, sådan at jeg var helt færdig. Ja det tror jeg (K, 18 år).

Så får du sådan en invalidebil, sådan en gammel ...Transit...Ligesom Jason Watt eller sådan noget, han har stadig en hurtig bil, altså det har jo heller ikke ligesom stoppet ham (K, 20 år).

Her ses et udtryk for, hvor svært det er at kommunikere et klart budskab ud omkring konsekvensen af at køre risikofyldt og samtidigt præciseres det, hvor vigtigt det er at få nuanceret og målgruppedefineret budskabet om trafikikkerhed. I citatet ovenover bliver der henvist til at invaliditet ikke afholder den kendte racerfører Jason Watt fra at køre stærkt og tilmed i en fed bil (faktisk har Jason Watt lige sat hastighedsverdensrekord for familiebler på en bane i Tyskland).

Spørgsmålet er om den præventive virkning af at bruge f.eks. en invalideret racerfører er hensigtsmæssig og opnår den ønskede effekt?

Her er det vigtigt at være opmærksom på forskellen mellem at høre Watts historie fra hans egen mund i en mindre projektsammenhæng. Det vil givetvis have indflydelse

på nogle unge at høre hans historie, lige som at pårørende til forulykkede og trafikinformatorers fortællinger viser sig at indvirke på nogle unge. Det der er faren og det svære ved at kommunikere et enkelt og utvetydigt budskab om trafiksikkerhed og risiko ud ved hjælp af f.eks. Jason Watt er de meget forskellige forforståelser der findes om hans person. I den brede offentligheds bevidsthed er det måske netop historien om den unge mand, der klarer al modgang og på trods af invaliditet kan fortsætte sin karriere, stifte familie og blive gift med en smuk model (prinsesse), der lever.

Jamen, jeg ved det ikke, fordi hvis jeg får taget mit kørekort, jeg tror måske ikke at jeg ville turde køre bil en længere strækning, men jeg kunne måske godt nok, hvis den stod derhjemme, kunne jeg nok godt finde på at tage den op og handle. Fordi det er en kort strækning. Men længere ville jeg nok ikke turde vove, for der er en større risiko for at politiet ville komme, altså, eller holde vagt, eller et eller andet. (I: Hvad så hvis det var bilen, der var blevet taget?)

Så låner jeg da bare en. Der er da så mange der har biler jeg kan låne. Men jeg kender også 2 eller 3 som er død i en bilulykke, og det har da heller ikke påvirket mig. Jeg tror jeg kender 10, som - 10 af vore kammerater derhjemme, jamen de kører da uden kørekort (K, 20 år).

De helt afgørende udsagn er her at den unge kvinde ikke finder at fratagelsen af kørekort eller konfiskering af bilen er noget der kan stoppe hende i at køre. Det må siges at være afgørende at de unge der skal ændre deres adfærd tror på og oplever at der er en virkelig konsekvens af deres handlinger. Hvilket der tydeligvis ikke er her. Kørsel uden kørekort er en forholdsvis almindelig overtrædelse og politiet fanger jævnligt bilister uden gyldigt kørekort. Det er ikke kun i de mere tyndt befolkede landområder at unge vover at køre uden kørekort og her tænkes der ikke kun på markræs. Selv i de større byer er det almindeligt forekommende at unge uden kørekort låner en bil og kører en tur eller endda kører gaderæs midt på dagen i boligkvarteret. Det afgørende er her fraværet af politi i gaderne og det umulige i at afgøre om en ung er 17 eller 18 år alene på vedkommendes udseende.

En anden pointe er at kendskabet til trafikdræbte kammerater ikke afholder den unge kvinde fra at køre stærkt. Det virker ikke som om at andres død og ulykke kan få alle grupper af unge på bedre tanker og handling.

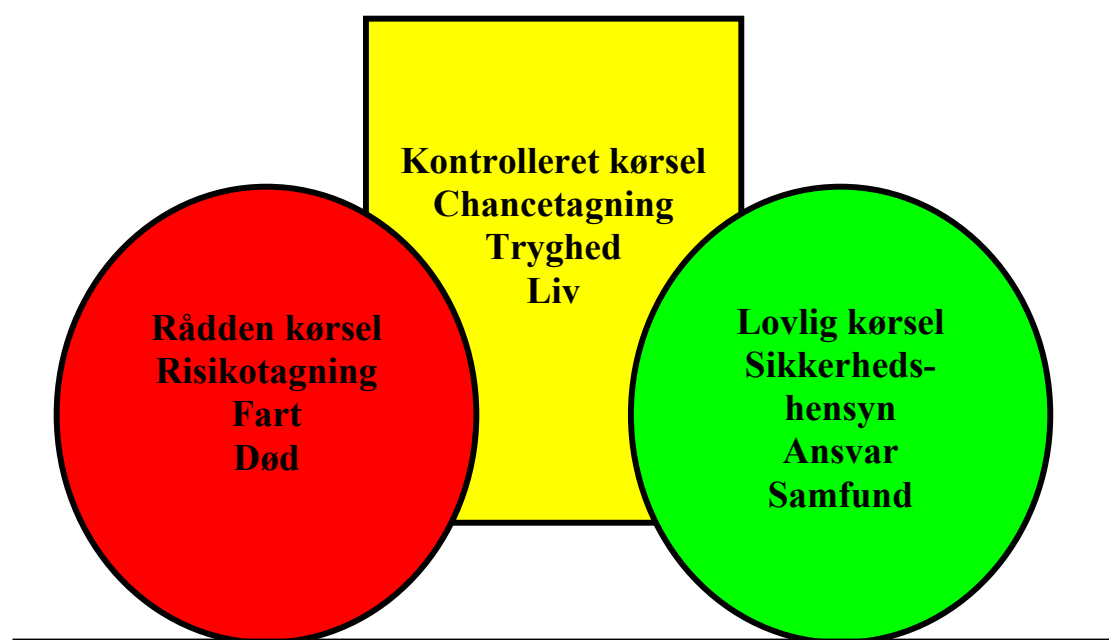
2.4 Unge trafikanters motivation og begrundelser for trafikale risikohandlinger

Unge trafikanters måder at forholde sig til trafiksikkerhed kan på baggrund af analysen deles op i tre kategorier: en grøn, en gul og en rød.

Den grønne gruppe trafikanter kendetegnes ved at man kender, følger og overholder regler og love i langt de fleste tilfælde, og i øvrigt udviser hensyn til sikkerheden.

Den gule gruppe trafikanter kendetegnes ved at man nogen gange tilsidesætter sikkerhedshensyn og bryder lovene udfra en personlig vurdering og forhandling, men med den vigtige begrundelse, at man har kontrol med bilen og derfor kan tage en chance uden at risikere noget.

Den røde gruppe trafikanter kendetegnes ved deres tab af kontrol, som en bevidst eller utilsigtet konsekvens af afprøvningen af egne og bilens grænser. Her løbes der objektivt set en meget stor risiko, men for de få unge trafikanter der opholder sig indenfor den gul-røde gruppe ses det som en indsats for at opleve og opnå personlig mening og intensitet i livet.



I udgangspunkt kan langt størstedelen af de unge trafikanter indplaceres i den grønne gruppe, hvor de i den langt største tid befinder sig. Når nogle af trafikanterne fra den grønne gruppe f.eks. fortolker loven individuelt og kører efter tryghedsfølelsen frem for sikkerheden, så befinder de sig i kortere tid indenfor den gule gruppe. De ved typisk godt at de handler forkert og ulovligt, men eksperimenterer og afprøver grænserne for deres kørefærdigheder.

De fleste unge trafikanter opholder sig kun kort tid indenfor den gule gruppe og det med forholdsvis lang tid imellem. De grønne trafikanter bliver forskrækket over at opleve egne og bilens grænser og mister dermed lysten til at foretage lignende handlinger med risiko. Lysten til at afprøve kontrollen med bilen er udpræget for de unge trafikanter der befinder sig indenfor den gule gruppe og hvor de fleste unge trafikanter i undersøgelsen fortæller at det sker en sjælden gang, så er der alligevel en mindre gruppe der mere konsekvent kører til grænsen og over.

Denne mindre gruppe af unge trafikanter, der gentagne gange opsøger og udfordrer grænserne for deres kørefærdigheder indenfor den gule gruppe kan pludseligt befinde sig i den røde gruppe. Forskellen mellem en gul og rød trafikant er glidende, men jo mere rådden og hensynsløs trafikantens kørsel er og jo oftere den unge trafikant overtræder loven, jo mere rød er vedkommende.

Den røde gruppe trafikanter repræsenterer de trafikanter der konsekvent udfordrer og opsøger faren i det gule felt. De røde trafikanter er til fare for sig selv og for andre, men er ikke optaget af faren og risici ved deres trafikale adfærd og derved bliver de også mere og mere marginaliserede i forhold til andre trafikanter.

I den røde gruppe får vi både opsamlet de trafikanter fra den grønne gruppe der ved en tilfældighed forulykker og de trafikanter fra den gule gruppe der konsekvent overtræder love og regler. Trafikanter der opholder sig meget indenfor den gule og røde gruppe er dem, der i daglig tale kaldes for trafikbøller eller "Brianer".

Det er vigtigt at forstå at den enkelte trafikant kan bevæge sig fra en gruppe til en anden. Der findes unge, der i langt de fleste situationer kører sikkerhedsmæssigt forsvarligt (grøn gruppe) for en sjælden gang at køre chancebetonet (gul gruppe) og måske endda køre råddent (rød gruppe), for igen at køre forsvarligt (grøn gruppe).

Ingen trafikanter er kun at finde indenfor den røde, gule eller grønne gruppe, men den enkelte trafikant kan i større eller mindre udstrækning befinde sig indenfor én af grupperingerne. Som eksempel kan konstruktionerne af de 6 risikouge indplaceres og relateres til de tre farvegrupper.

Line, Rikke, Mette, Henrik og Jesper er alle trafikanter der kan placeres i den grønne gruppe, men som i enkelt tilfælde opfører sig uhensigtsmæssigt og dermed udsætter sig for risiko og bevæger sig over i den gule gruppe.

Dennis og Kenneth er to trafikanter der mere bevidst og konsekvent opsøger og tager chancer i trafiksituationer. De befinder sig i den gule gruppe og bevæger sig hen imod og til tider er de i den røde gruppe.

Allan er alene om at repræsentere den røde gruppe af trafikanter, der gentagne gange kommer ud for farefyldte situationer og som også gentagne gange er forulykket i trafikken. Det er kendetegnende at Allan tilsyneladende ikke ændrer på sin trafikale adfærd selvom at han bliver ramt af både lovmæssige sanktioner og trafikulykker.

Fordelingen af de unge i farvegrupperne er tilfældig, men det er alligevel indikation af forholdet mellem de enkelte farvegrupper, som dog ikke er statistisk underbygget. Det er klart ud fra undersøgelsen at andelen af unge trafikanter der befinder sig i den grønne gruppe i hele taget er langt den største og i hvert fald meget større end andelen i den gule gruppe. Andelen af unge trafikanter i den gule gruppe er igen meget større end andelen af unge trafikanter i den røde gruppe.

2.5 ”Bølle Brian” og de andre

Igen og igen, når talen er faldet på unge og trafiksikkerhed, har det lydt i medierne:

”ja men er det ikke bøller der køre stærkt og laver ulykker”?

”Og er de ikke nærmest kriminelle i forvejen og er de ikke altid fulde, når de kører bil?”?

Den opfattelse er udbredt både i blandt store dele af befolkningen. I folkemunde kaldes trafikbøllen for Brian og han kan identificeres som ham den småkriminelle rod, der stjæler biler, kører spøgelseskørsel i den forkerte side af motorvejen, og som gerne kaster sin bil hvinende rundt i svingene.

I den aktuelle undersøgelse er der unge, som uden tvivl lever op til vores forestillinger om en "Brian", men de unge kan så igen præsentere et andet billede af hvordan en "Brian" opfører sig og ser ud.

Brianfiguren samler vores almindelige opfattelser af de mest uønskede egenskaber hos en ung mand i dag. Derfor har han ingen eller kun en kort uddannelse, han er tatoveret på sin vægttrænede krop og han går levende op i sin interesse for biler og motorer. Yderligere hænger han ud sammen med andre som ham selv dvs. at han er en del af en bandekultur, hvor disse unge udtrykker deres særlige maskuline kultur til tonerne fra rå rapmusik eller tråd. Bilrødder er uciviliserede og de viser dette gennem afvisningen af traditionelle sociale værdier og normer for god opførsel, de kører for stærkt og med alt for stor risiko for dem selv og andre.

De kører over for rødt og vi ser rødt.

Problemet er bare, at unge der kører for stærkt og med risiko ikke kan reduceres til kun at være unge bøller og rødder. Der er brug for en nuanceret viden om de forskellige grupper af unge trafikanter og deres forskellige former for risikohandlinger.

En kampagneindsats alene rettet mod "Brian" vil være forfejlet, da ingen unge kan identificere sig fuldstændig med "Briantypen". "Brian" er et grænsefænomen – en grænseidentitet – som nok har visse egenskaber, men som ikke er en person, men snarere en mental tilstand. Man er ikke en "Brian", men nok lidt "Brianagtig" indimellem. De unge tager afstand fra den sociale kategori "Brian" og konstruerer på den baggrund deres egne særlige egenskaber. "Brian" kører råddent og de unge kører kontrolleret. Rådden kørsel er lig med at køre uden sikkerhed og med risiko.

"Brian" er en risikoidentitet, en personlighed der skabes og bevares af de positive egenskaber, der tilegnes gennem den risikovillige fysiske og kropslige satsning.

"Brian" er også en syndebuk for - og en bortrationalisering af – alle de ting der kan gå

galt i forbindelse med bilkørsel. Således er man en "Brian", hvis man kører galt, da man jo åbenlys ikke har haft kontrol over situationen og bilen.

Derfor er der måske mindre at vinde ved at rette en kampagne imod "Brian" og hans venner end ved at arbejde holdningsmæssigt med betydningen af: at alle har en del af "Brian" i sig, og at "Brian" bruges som forklaring på hvorfor nogen kører for stærkt og med risiko.

2.6 Er subkulturel pædagogik en mulighed overfor risikoungø?

Med udgangspunkt i modellen for de unge trafikanters motivation for at køre stærkt og med risiko fremlægges et forslag til at forstå trafikikkerhedsindsatsen overfor unge trafikanter.

Trafikkerhedsindsatsen rettet mod unge kan med fordel forstås ud fra den pågældende indsats brug af følgende 3 elementer: oplysning, handling og holdning.

Trafikkerhedsindsatsen kan således tænkes i sin helhed at inddrage såvel det oplysnings-, som det handlings- og holdningsmæssige arbejde. Oplysning, uddannelse og undervisning er med til at skabe opmærksomhed omkring grundlæggende færdselsregler og trafiknormer; handling, oplevelse og erfaring er grundlaget for at tilegne sig gode tekniske kørefærdigheder; og endelig skal holdningsarbejdet sikre at opdragelse og re-socialisering af marginaliserede unge også omhandler forholdet mellem trafikoplysning og handling.

Oplysning forholder sig til den grønne gruppe. Handling til den gule gruppe og holdning til den røde gruppe.

Ved oplysning og uddannelse nås langt de fleste unge trafikanter, men det kan med tanke på hvor mange unge der tilkendegiver at de udforsker egne og bilens grænser anbefales at overveje muligheden af en udvidet køreteknisk træning for samtlige unge trafikanter. Denne træning skal bibringe de unge bedre færdigheder og større erfaring i at vurdere trafikikkerhedsforholdene ud fra egne evner og begrænsninger.

Kørefærdighedstræningen kunne også tænkes ind som en alternativ sanktion rettet mod de unge trafikanter, der i særlig grad obstruerer færdselssikkerheden.

Med oplysning og handling integreret i en indsats over for de unge vil langt de fleste unge trafikanter være dækket ind.

De røde trafikanter kører bil og lever med stor risiko. De er udsatte unge, der sandsynligvis på mere end en facon lever på kant med samfundets normer og værdier. Derfor skal der noget særligt til for at hjælpe disse unge mennesker og forhindre dem i at blive ulykkesofre og i at være til fare for andre.

Måden at nå disse unge kunne være at udvikle en form for subkulturel pædagogisk indsatsform, der langsigtet arbejdede med at ændre de unges holdninger og normer i relation til blandt andet trafik.

En subkultur er en kultur der har sine egne fortolkninger af værdier og normer, der i øvrigt er fremherskende i samfundet. Men måden de bliver udtrykt og udlevet på er ganske enkelt mere ekstremt. Derfor kan en indsats på trafiksikkerhedsområdet omvendt være den åbning overfor samfundet disse unge mangler.

Hvis en sådan indsats skal have effekt, så er det afgørende at der er nogle voksne rollemodeller de unge kan anerkende og respektere, men som omvendt har forståelse og respekt for at de unge har udviklet alternative værdisæt og holdninger. Det tager tid, men rollemodellerne er der måske allerede rundt omkring på institutioner og arbejdspladser.

3 Unges risikohandlinger

I det følgende vil en række portrætter af unge gengive forskellige risikohandlinger, der på baggrund af interviewundersøgelsen indeholder træk der er typiske for unge trafikanter.

Risikohandlinger henviser til betydningen af unges risikoadfærd i videste omfang, som de risici unge udsætter sig selv og andre for i trafikken – bevidst som ubevidst, aktivt som passivt.

Portrætterne vil udover at give nogle billeder af unge også omhandle det man kan kalde objektive risikofaktorer, dvs. faktorer der statistisk og erfaringsmæssigt er årsag til alvorlige trafikulykker blandt unge trafikanter.

Risikofaktorerne er blandt andre manglende rutine, uopmærksomhed, kørefejl, afprøvning af egne og bilens grænser, kørsel med for høj hastighed, alkoholpåvirket kørsel og kørsel uden hensyn til forholdene.

3.1 Kenneth – spontant gaderæs og konkurrence

Det første portræt er af Kenneth som elsker at køre bil og at køre stærkt. Kenneth har ikke haft nogen ulykker af betydelig grad og han afprøver gerne sin bils grænser for at se hvor hurtigt han kan køre en bestemt strækning eller hvor tæt han kan skære et skarpt sving med høj hastighed. Der er ikke mange der kører lige så godt som Kenneth og han har en lækker bil, som selv autoværkstedets mester er lidt misundelig på. Det er en stor tilfredsstillelse for Kenneth at sætte sig ind i sin bil efter en lang arbejdsdag.

Kenneth

Det er en varm sommerdag og solen skinner fra en skyfri himmel. Dagen er ved at være slut og Kenneth er på vej hjem fra arbejde.

Kenneth er 21 år og i lære som automekaniker. Det har været en lang dag. Kenneths svend har været efter ham og drillet ham og fået ham til at gøre nogle ting han ikke havde lyst til. Men nu er det glemt.

Kenneth sidder i sin toptunede Opel Vectra med nedrullede vinduer og høj musik. Han er lidt træt, men glemmer det mens han sidder og kigger på de andre bilister og deres biler passere forbi ham. Han kører frisk til. Han har noget han skal af med. På vej ind i byen holder han for rødt lys. Der kører en sort BMW op på siden af ham.

Kenneth ser på BMWens fører og BMWens fører ser tilbage på ham. Kenneth tænker at han kan han godt ta' og gør sig klar. Lyset går fra rødt til grønt og Kenneth trykker speederen i bund. Han vil vinde over ham, så han giver den hele armen. De kører tæt side om side mens de nærmer sig det næste lyskryds med høj fart.

Kenneth kender lyssignalet, det skifter lige om lidt, men han kan godt nå det, hvis blot han presser bilen lidt hurtigere frem. Pludselig er der en bil der kører ud foran Kenneth, alt for hurtigt. Han når ikke at reagere, men kører lige ind i bagenden på den og fortsætter ind i en lygtepæl. Selen hjalp ham ikke.

Kenneth kører stærkt på et sted, hvor han føler sig tryk og kender til vej- og trafikforholdene. Følelsen af at være afslappet og så alligevel spændt kendetegner

Kenneths biloplevelse. I denne situation bliver det fatalt at møde en fremmed i trafikken, som gør krav på den samme form for social status som Kenneth. Det er åbenbart, at en almindeligt udseende bil kan gemme noget under motorhjelmene og det kommer i høj grad an på hvordan man kører sin bil. Det spontane gaderæs bliver en måde at opnå social anerkendelse og status på. En handling der udløser en umiddelbar følelsesmæssig tilfredsstillelse ved at vinde og være ovenpå.

3.2 Allan – afprøvning af færdigheder under spirituspåvirkning

I Allans portræt kan vi se at konkurrenceelementet er det der fremprovokerer en af de farlige situationer og at samværet med venner er den foretrukne fritidsbeskæftigelse. Oplevelsen af at være god til noget finder Allan i bilen og sammen med vennerne og Allan savner måske alternative muligheder for at dyrke personlige færdigheder.

Allan

Allan er 22 år og VVS lærling. Han bor syd for Roskilde hjemme hos sin mor og far. Allan har haft flere trafikulykker bag sig og han kører både på motorcykel og i bil. Forsikringerne betaler hans mor og far, da han ikke har råd til det selv. Allan har fået flere bøder for at køre for stærkt både på motorcykel og i bil og han elsker at køre om kap med andre trafikanter, når chancen byder sig. For nylig mødte han en gammel kammerat, da han var ude at køre, og de holdt for rødt lys sammen. Ved grønt lys racer de af sted og konkurrerer om at komme først og forrest. Uheldigvis overser de at politiet ligger lige bag dem og de får begge en bøde.

Allan har smadret to af sine forrige biler ved at forulykke med dem. I begge tilfælde kørte Allan meget hurtigt og i den ene situation var han endda betydeligt alkoholpåvirket. På vej hjem en tidlig morgen efter en festlig aften og nat, kører Allan ude på landevejen, da en traktor med anhænger kører ud foran ham på vejen. Allan når ikke at bremse særligt meget og køre frontalt ind i siden på anhængerens. Heldigvis således at han rammer anhængerens store hjul og dæk, og ikke selve anhængerens sidekant. Allan kommer ikke noget alvorligt til, men begynder at bruge sele efter ulykken. Allan kørte i alkoholpåvirket tilstand, fordi han ville hjem og ikke ville hænge fast et eller andet sted langt hjemme fra egen seng.

Allan ved ikke rigtigt hvad der kan få ham til at køre mindre stærkt og risikofyldt for det er rigtigt sjovt at prøve at konkurrer med andre i trafikken eller bare at køre stærkt for sig selv. Allan bruger al sin fritid med vennerne, og gider ikke rigtigt at spille fodbold mere, selvom han var god til det, da han var yngre. Konkurrencen om at være med på førsteholdet og opnå den tilhørende status var for hård og derfor har Allan valgt at konkurrere på andre vilkår og i sammenhænge hvor det er lettere at opnå succes.

Det er direkte uhensigtsmæssigt at afprøve sine færdigheder og styrke sin selvtillid i trafikken ved at overtræde de almene bestemmelser, men det er måske et af de få steder, hvis ikke det eneste sted, hvor Allan oplever den mulighed for at realisere sig selv i en oplevelse af et ligeværdigt socialt fællesskab. Et fællesskab hvor de gældende normer er klare og velstruktureret omkring traditionelle maskuline værdier og lette at forholde sig til og udtrykke en identitet i forhold til. Når man ikke kan opnå den anerkendelse som man ønsker i sit arbejdsliv må man nødvendigvis finde den udtrykt andetsteds.

Når de sociale fællesskabers betydning er så stor for unge bliver de sociale værdier og normer i disse fællesskaber også afgørende for de samværsformer disse unge vælger. Unges fællesskaber omkring fester, alkohol og kærester breder sig således også til unges brug af bilen. Både i form af festtransport og mobile fester indgår alkohol og stoffer som et risikomoment i den fælles transport af selskabet i bil fra en fest til en anden eller blot hjem.

3.3 Henrik og Jesper – manglende rutine og myndighed

Henrik og Jesper er de næste to vi skal stifte bekendtskab med. Henrik er ældst og han har lige fået kørekort. Det svære er overstået, køreprøven er bestået og nu begynder det sjove, nemlig at lære at styre og kontrollere bilen. Det er almindeligt kendt at man ikke lærer at køre bil ved at tage kørekort, nej, man lærer nogle regler for at køre i trafikken, men ikke det der virkelig tæller, at mestre og manøvrere med bilen under alle mulige tænkelige og utænkelige forhold. Henrik og Jesper kører afsted ud for at demonstrere deres nyvundne frihed og myndighed. Nu har de selv ansvaret og kan selv vælge den nye vej hjem.

Henrik og Jesper

Henrik er 18 år og han har lige fået kørekort. Henrik bor i Nordsjælland. Henrik har lige fået fri fra HG (Handelsskolens Grunduddannelse) og han er sammen med sin gode ven Jesper på vej rundt til alle sine kammerater. Henrik er den første af vennerne, der har fået kørekort og det skal markeres.

Det er en helt speciel dag og så er det ovenikøbet en rigtig smuk efterårsdag. Næsten alle bladene er faldet af træerne og ligger mørkt spredt ud over vejen og i store dynger i vejkanten. Solen skinner fra en blå himmel.

Det er en dejlig dag og Henrik føler sig fri og godt tilpas, mens han kører bilen rundt mellem kammeraterne. Det er en sej følelse at være den første med bil og han laver lidt opvisning for de andre. Hurtig acceleration og opbremsning. Lidt leg ved parkering af bilen.

Henrik og Jesper har næsten været rundt til alle kammeraterne og de er på vej hjem af. De kører lidt for hurtigt i forhold til det tilladte men vejen er bred og der er ingen trafik. Kun træer på hver side af vejen.

Henrik kender vejen, der svinger ind i skoven, så han sætter ikke farten ned. I et brøkdelt af et sekund forsvinder vejgrebet og bilen begynder at kure rundt. Henrik træder på bremsen og bilen fortsætter med bagenden ind i en jordvold mellem to store vejtræer. Der sker ikke noget med Henrik og Jesper. Ikke i denne her omgang.

Følelsen af kontrol kan hurtigt forsvinde og i særdeleshed de helt yngste og urutinerede førere kan som følge af deres manglende erfaringer forregne sig. Derfor bliver det ekstra farligt, når de urutinerede unge vurderer og kører efter forholdene – ikke de objektive trafikforhold, men de subjektive følelsesmæssige forhold.

3.4 Rikke, Mette og de andre piger – mobilfest og selskabskørsel

Men oplevelsen af hygge og det sociale fællesskab på bagsædet af en bil er mindst lige så vigtig for unges måde at køre bil på. Den gode stemning og tryghed der opstår ved at være sammen med gode venner i bilen forvandler intentionen med at køre efter vej- og trafikforholdene til at køre efter selskabets stemning.

Bilen er på godt og ondt blevet et mobilt klubværelse – både et sted hvor unge møder hinanden og hænger ud sammen og et sted hvor de unge kan være sig selv. Udstyret med bløde sæder og de nyeste musikcd'er bliver bilen et behageligt møbleret rum, hvor de unge kan slappe af det ene øjeblik og i det næste øjeblik holde en lille fest sammen med vennerne. De unge pigers biler er blevet mobile klubværelser – på en gang ungdomsklub og pigeværelse.

Rikke, Mette og de andre piger

Rikke er 19 år og hun går på HF kursus. Rikke sidder bag i bilen sammen med sine kammerater. De er på vej ind til byen. De er 5 i bilen og de sidder tæt sammen.

Det er Mettes kærestes bil. Mette er den ældste, 24 år og hun kører altid gerne et smut sammen med vennerne eller sætter nogle af på vejen. Mette kan godt lide at køre bil. Hun elsker det, specielt når der er selskab i bilen, så bliver det hele lidt sjovere.

Rikke derimod kan ikke lide at køre bil, hun har prøvet at vælte rundt med bilen på landevejen. Det var ikke sjovt. De går på bar og drikker nogle øl - også Mette. De kører hjem ad landevejen og stemningen er løssluppen, mens de taler om aftenens fest og om hvilke drenge der skal med. Rikke synes at Mette kører for stærkt, men hun siger ikke noget. De andre har det så skægt og hun vil ikke ødelægge festen.

Mettes yndlingssang bliver spillet i radioen og hun skynder sig at skrue helt op for musikken, der dunker i hele kroppen. I samme øjeblik vælter hun en øl ud over sig og hun rækker ned efter den og fjerner blikket fra vejen. Bilen fortsætter lige ud i svinget og ud over marken. Det var kun Rikke, der brugte sele.

Unge trafikadfærd indgår i unges almindelige og daglige gøremål. Som udbredt transportform og som en måde at omgås andre unge mennesker på. Bilen bliver for nogle unge et redskab til at skabe og udvikle sociale forhold til andre unge og

portrætterne viser hvorledes forskellige former for sociale fællesskaber danner baggrunden for unges individuelle risikohandlinger. Unge handler gerne risikovilligt og med deres egen person som indsats i deres søgen efter et sted at være hjemme, et sted at høre til. Bilen er langt mere end et transportmiddel, den er også et hjem og en vej til identitet.

3.5 Dennis – livet er et bilfællesskab

Dennis har fundet en relativt ny form for socialt fællesskab, han kører organiseret gaderæs. Sammen med flere hundrede unge mødes han hver weekend i et øde industrikvarter i en forstad til København for at se på biler, musikanlæg og afprøve hvem der kan tilbagelægge en amerikansk ¼ mile på den hurtigste tid. Det er et traditionelt mandefællesskab, hvor kvinderne er i undertal, men selvfølgelig meget eftertragtede. Umiddelbart handler det om, at fremvise den hurtigste og flotteste eller grimteste bil og der ligger en hel del økonomisk, social og seksuel status i at kunne levere varen i form af en toptunet bil. Ligeledes er det klart at alle andre mænd jo er potentielle konkurrenter alene på grund af deres fremtoning og at en afgørelse venter i mødet med de andre mænd.

Dennis

Dennis er 20 år og arbejder på et industrilager ude på Sjællands vestegn. Han gik ud af skolen i 10.kl og har været ansat flere forskellige steder og på et tidspunkt endda i farens bilværksted. Dennis bor hjemme og har altid ligget og rodet med biler og motorer og det første han gjorde da han fyldte 18 år var at købe en flot og velholdt Honda Civic. Bilen er Dennis' stolthed og han bruger al sin tid ved siden af arbejdet på den eller i den. Hans far har hjulpet Dennis med at gøre bilen til byens hurtigste Civic og ugens højdepunkt indtræffer i weekenden, når Hondaen skal vises frem og afprøves på Striben.

Dennis er medlem af Klub Striben, som er en klub for københavnske og sjællandske gaderæsere. Klub Stribens inderkreds Striben Crew, arrangerer i næsten hver weekend ¼ mile gaderæs for specielt interesserede og indviede. Dennis har lige som alle sine venner meldt sig ind i Klub Striben via dens hjemmeside og modtager nu hver weekend oplysninger over SMS om tidspunkt og sted for dagens gaderæs. Hemmeligholdelsen er nødvendig, da det er ulovligt at køre gaderæs på offentlig vej og politiet er næsten altid på vagt efter gaderæserne. Spændingen ved at køreræs bliver forstærket af chancen for at blive opdaget og fanget af politiet, og for Dennis' vedkommende er der ikke noget der slår en god gang ræs, hvor Dennis har vist de andre på Striben baghjul og efterfølgende er undsluppet politiets klapjagt uden at få en bøde.

Striben er et sted hvor mange unge mennesker mødes, nogle for bare at hænge ud og kigge på biler og store musikanlæg, og andre bruger det som lidt underholdning og

opladning til at gå i byen senere. På det helt rigtige tidspunkt i løbet af en aften ligner det forladte industri kvarter en mobil ungdomsfest med høj musik, hvinende og brummende biler, lugten af brændt gummi og benzin der river i næsen og 500 unge mennesker, hvor langt de fleste er mænd og drenge, ses småsnakkende og i bevægelse rundt imellem de parkerede biler. Stedet emmer af spænding op til politiets ankomst der får forsamlingen til at opløses. I de næste få minutter får alle deres biler i bevægelse og det kommunikerer via Mobil og SMS hvor festen fortsætter. Bilerne kører ud i natten i lange slangehaler efter hinanden og unge mærker spændingen skiftevis brede og fortage sig, for sidst at fordampe i natten.

Dennis kan bruge hele ugen på at tale om weekendens hændelser og berette om sine bedrifter på Striben. Dennis og hans venner bruger hele ugen på at gejle hinanden op og kan næsten ikke vente til det bliver weekend igen.

Dette gaderæsfællesskab er på den ene side en formel forening der kræver medlemskab og kontingentbetaling og på den anden side er det et uformelt mødested – et gadehjørne. Det der gør dette til mere end en almindelig foreningsaktivitet, hvor der dyrkes fællesinteresser er at, flere af foreningens aktiviteter er ulovlige. I foreningen er der unge, der som Dennis er medlemmer og arbejder for bedre vilkår for at køre gaderæs og så er der en masse unge medløbere, der kommer for at få en del af spændingen og underholdningen som første del af weekendens festligheder.

Det kunne have været en anden form for fritidsinteresse eller idrætsgren, men det blev biler og bilræs – måske er det lettere at dyrke en interesse, man alligevel hele tiden udfører – bilkørsel.

3.6 Line – utryghed og socialt press

Line er en 18 årig urutineret bilist, som efter sin trafikulykke er blevet mere opmærksom på at køre sikkert. Line kører f.eks. ikke hurtigere på motorvejen end hun gør på landevejen dvs. 100-110 km/t! På landevejen har hun sat farten ned efter sin ulykke og nu kører hun kun rigtigt stærkt når hun er sammen med vennerne.

Line

Line er 18 år og bor i oplandet til en mindre jysk provinsby. Hun er social- og sundhedselev og hun bor sammen med sin kæreste, der arbejder i områdets største by. Sammen har de en bil, som Line godt ville kunne undvære, men som kæresten bruger hverdag til og fra arbejde. Line kan godt lide at gå hjemme og passe huset, og så spiller hun på det lokale fodboldhold.

For et stykke tid siden var Line impliceret i en trafikulykke. Det var en eneulykke og bilen blev totalskadet, da Line tabte sin mobiltelefon ned i bunden af bilen og forsøgte at få fat i den imens hun kørte videre. landevejen svingede svagt til venstre, men Line og bilen fortsatte lige ud på marken, hvor den rullede rundt.

Line kom ikke til skade, men var selvfølgelig lidt rystet og forskrækket over ulykken. Line kører stadig bil, men hun kører ikke nær så hurtigt som hun gjorde før og hun er også blevet mere forsigtig og påpasselig i trafikken.

På landevejen kører Line dog stadig lidt for stærkt, ligesom så mange andre bilister i trafikken. Line kører nogen gange til og fra skole med nogle af kammeraterne, de skiftes til at lægge bil til. Når Line har de andre med i bilen kører hun lidt stærkere end hun ellers ville gøre. De andres stemning og angsten for at blive kaldt for kylling gør, at Line for at leve op til de andre piger kører stærkere end hun faktisk har det godt med. I sådanne situationer føler Line sig utryg og dårligt tilpas, men giver alligevel efter for det pres hun føler fra de andre i bilen.

Line tror at der skal en rigtig alvorlig ulykke til at afholde hende fra at køre moderat for stærkt. En ulykke, hvor hun kommer alvorligt til skade og ikke kan køre bil mere.

Lines portræt viser, hvor svært det kan være som passager at sige fra overfor kørsel man ikke føler sig tryk ved. Selskabet i bilen og bilens fører kører på en opbygget

stemning, en fælles følelse og det er svært at sige den imod for en enkel passager. Som Lines portræt viser, så sætter man sig ikke gerne udenfor selskabet og taler til fornuften. En sådan formynderisk optræden udelukker en fra de unges løsslupne samvær. Bilen er mere end blot et transportmiddel, den er også et livstilsredskab og som sådan bliver den følelsesmæssige tryghed vigtigere end den trafikmæssige sikkerhed.

Med risikoportræterne i frisk erindring skal det nu undersøges hvorledes unges risikohandlinger i trafikken forstås af dem selv ud fra deres egne hverdagsoplevelser.

4 Unges risikoforståelser

For at forstå hvad unge forstår ved risikohandling eller farefuld handling, må det undersøges hvordan unge selv omtaler og begrundes deres trafikadfærd. En del af de unge i undersøgelsen skelner ikke mellem lovlig og ulovlig kørsel, men mellem at køre kontrolleret efter forholdene og uforsvarligt råddent.

De unge i undersøgelsen fortolker de forskellige trafiksituationer og vurderer på baggrund af egne opfattelser hvilke hensyn der skal tages og hvilke regler og love der skal efterleves. For nogle unge er det derfor ikke distinktionen mellem lovlige og ikke lovlige trafikhandlinger der er gældende, heller ikke sikkerhed og risiko, men distinktionen mellem at køre stærkt og køre råddent.

Risiko er de professionelle trafik sikkerhedsfolk begreb for at udsætte sig for fare, de unges begreb er råddenskab. I dette afsnit vil det blive undersøgt hvordan de unge forstår risiko som et forhold mellem fart, sikkerhed, kontrol og råddenskab. Citaterne i det følgende er anonymiseret, men med angivelse af den unges køn og alder eks.: (M, 18 år), der viser at det er en mand på 18 år der udtaler sig.

4.1 Hvad forstår unge ved risikohandling?

Bilkørsel forbindes ikke med risikohandling. Flere af de unge fortæller, at så længe man kører efter forholdene og så længe at man ikke kører uforsvarligt dvs. råddent, så kører de stærkere end det tilladte. Det er ifølge langt de fleste unge i undersøgelsen ikke farligt at køre stærkt. De ved godt at farten dræber, men det er kun hvis man kører uforsvarligt og nogle unge opfatter ikke at de løber en risiko, når de kører kontrolleret og efter forholdene. Nogle af undersøgelsens unge opfatter og forholder sig tværtimod til risiko, som faren for at blive opdaget og taget af politiet – ikke risikoen for at dø i en trafikulykke.

Der synes jeg normalt på landevejen uanset hvor lige vejen er eller sådan noget, så kører jeg aldrig over 138 km i timer, fordi så er der risiko for, at de tager ens kørekort, så det gør jeg af princip ikke, men nogen gange så kører jeg da stærkere (M, 19 år).

For denne unge mand er det muligheden for at miste kørekortet, der er med til at regulere hans hastighed. På landevejen overtrædes hastighedsbestemmelserne konsekvent, men ikke så meget at der er en reel risiko for at miste kørekortet. Nogle unge kører dog af og til stærkere end de 138 km/t, der er grænsen for at miste kørekortet (70% overskridelse af den tilladte hastighed på landevej).

Denne unge mand nøjes altså ikke med at følge trafikken og foretage moderate hastighedsoverskridelser, men kører så hurtigt at kørekortet ville blive inddraget, hvis det blev opdaget. Det er risikoen for at miste kørekortet mere end det er sikkerhedshensynet og ulykkesrisikoen der afholder fra oftere at køre stærkt. Det virker som om det er mere uansvarligt og uforsvarligt at miste sit kørekort end at overtræde hastighedsbestemmelserne.

Ja, altså grunden til at jeg holder mig under de der [138km/t], det er også fordi jeg har en sund respekt for mit kørekort, jeg vil helst ikke miste det. Det er ikke fordi jeg synes det er uforsvarligt at køre stærkere... (M, 19 år).

Der er tilsyneladende kun en ting der sætter en grænse for hvor hurtigt denne unge kører og det er bilens motorkraft.

...Ja, bilen den kan ikke køre mere end 160-70 stykker (M, 19 år).

Bilens grænse er afgørende for hvor hurtigt man kan køre eller hvor hurtigt man vil prøve at køre. For der er for de unge tale om, at en væsentlig del af motivationen for at køre stærkt er at prøve, hvor hurtigt den pågældende bil kan køre. Afprøvningen af bilens tophastighed falder sammen med afprøvningen af egne grænser.

4.2 Afprøvning af (fart)grænser

Afprøvningen eller indsættelsen af grænser er en helt almindelig forekommende social handling. Fastsættelsen af det ønskede på den ene side og det uønskede på den anden side er noget man fra barnsben opdrages til at anerkende. Individet står overfor samfundet som et retssubjekt, der skal respektere de gældende love. De unge står i forskellige situationer overfor familier, institutioner, venner og andre fællesskaber

med forskellige normer og værdier. Værdierne er ikke nødvendigvis forskellige fra samfundets, men de kan være genstand for en forhandling af hvilke hensyn man skal udvise og i hvilke situationer de kan gælde. Denne forhandling foretages for de unges vedkommende i højere grad ud fra dem selv, ud fra en oplevelse af hvilke sociale aktiviteter, der kan bruges i arbejdet med at give de unge en personlig meningsfuld identitet.

Det tror jeg er noget alle folk har prøvet [at køre stærkt] – de skal simpelthen prøve det – leve livet lidt farligt en gang imellem, ellers lever man ikke livet... Der skal simpelthen nogle småting til i hverdagen, som gør at man synes, at man har det godt, og man har det sjovt, og man vil gerne leve, og [det er] ligesom drivkraften i ens hverdag (M, 19 år).

Afprøvningen og udforskningen af grænserne er ifølge den unge i citatet en eksistentiel bestanddel af livet. At livet leves farligt betyder at hverdagen udvides og gøres udholdelig. Udforskningen af grænserne mellem det tilladte og forbudte, mellem mening og tomhed bliver en væsentlig del af de bestræbelser unge gør sig, for at leve det liv de ønsker. Hverdagen er en daglig udfordring og nogle unge søger at skabe sammenhæng mellem hverdagens hændelser og egne oplevelser ved at tage chancer. Disse unge satser sig selv.

Så var det virkelig bare at overhale hinanden hele tiden, ikke også, og vi levede virkelig livet, stor risiko, vi levede virkelig farligt, men vi havde det skide sjovt, det skulle lige afprøves... (M, 18 år)

Denne unge mands udsagn fortæller noget om, at når nogle unge kører bil med stor risiko og livet som indsats, så er det fordi at gevinsten er så meget større. De unge oplever ikke at de sætter livet på spil i disse situationer, tværtimod vinder de deres liv (tilbage). Disse objektivt set farlige trafikhandlinger udføres af de unge med viden om at der kan ske ulykker, men det afholder dem ikke fra at tage chancen når den byder sig.

Ulykkerne sker mest, fordi de nærmest skal prøve det af, for at få lidt erfaring af det, det er det man skal i livet, man skal prøve at få erfaring af det, og det er vel at tage chancen nogen gange, når man selv synes (M, 18 år).

Ulykkerne sker mest for de andre, men det handler grundlæggende om at få erfaringer med og ud af livet og det indbefatter ind imellem at tage en chance for at se hvad der sker. Følelsen af at leve er intens og de unge lærer måske noget essentielt om sig selv ved at afprøve egne og bilens grænser.

Det er også derfor at så i stedet for at man fortsætter en fart, så siger jeg okay og så turde jeg ikke selv mere. ...Altså [det er] ligesom noget grænseoverskridende jeg prøver, og det er det jeg lever for, det kan jeg godt lide at prøve (M, 19 år).

I afprøvningen af bilens hastighed, når nogle af de unge til en erkendelse af egne grænser, idet de bliver overskredet. De opdager, at her er de ved at miste sig selv og tør ikke køre hurtigere. De opsøger den spænding og tilfredsstillelse der er i situationen, men det kan også blive for voldsomt.

Vores bil kan køre utroligt stærkt.men en gang har jeg prøvet at være oppe på tophastigheden, men det gør jeg altså ikke igen, det var for meget. Der var min grænse altså sat. Det var for stærkt ...Det var 225 km/t eller sådan noget. Det gik altså for stærkt synes jeg. 180km/t kan jeg gå med til, men så overhovedet heller ikke mere, så er jeg altså også ved at være deroppe,.. hvor du sidder og ryster. ...jo jeg har også en grænse – tro det eller lade være – det har jeg faktisk (K, 20 år).

Afprøvningen af bilens grænse kan føre til at de unge oplever, at deres egne grænser bliver overskredet og at de ikke er identiske med bilens grænser. Den sikre bil, følelsen af udødelighed kan også være medvirkende til at nogle unge gennem leg og afprøvning tager chancer og løber risici i trafikken.

Den selvsamme legende handling kan give de unge væsentlige erfaringer i forhold til at sikre deres opførsel i trafikken. Det er dog også andre forhold der medvirker til de unges risikotagning.

4.3 Kontrol og råddenskab

Afprøvningen af egne og bilens grænser er afgørende for at foretage den risikable handling. Nogle af de unge opfatter reelt ikke at der er risiko forbundet med deres trafikadfærd. De tager afstand fra rådden kørsel som en hændelse der kun sjældent sker for dem. Således bliver sikkerhed for den enkelte unge et spørgsmål om at reducere de forhold der spiller ind på bilkørslen og jo mere enkelt og isoleret bilkørslen er jo mere sikker og i kontrol føles det af de unge.

Det er imidlertid helt umuligt for den unge selv at eliminere de til enhver tid eksisterende risikoforhold og derfor sker det, at nogle unge til tider kører råddent. Som ved et tilfælde

Jo men, jeg kører også råddent, altså kører hurtigt, men nogen gange også en smule råddent... Men du kan jo køre hurtigt, men også køre nogenlunde sikkert hvis du kender området, ikke. Og så er der dem der bare vrider den rundt om svinget uden at ane hvad der er rundt om hjørnet. Men jeg kører råddent inde i byen, inde hvor der er fodgængere og de når lige over. Altså det kommer jo an på hvordan omgivelser er og hvor du er henne. Flere gange har jeg ligget og herset rundt med 11 personer i min bil og de har ligget omme i bagagerummet (M, 20 år).

Med andre ord er det i orden at køre stærkt, hvis man blot kører efter forholdene. Det er når man kører stærkt uden at forholdene er til det, at man kører råddent og det er rådden kørsel samtliges undersøgelses unge forbinder med risiko. Rådden kørsel medfører tab af kontrol over bilen i situationen og fungerer som en grænsetilstand, hvor unge eksperimenterer med og afprøver bilens grænser. Hvor modig og dygtig man er til at manøvrere sin bil spiller aktivt ind på den unges egen vurdering af sikkerheden i situationen.

I citatet ovenover beskrives en situation, hvor den rådne kørsel både er et udtryk for at føreren af bilen tilsidesætter hensynet til andre trafikanter, men også hensynet til passagerne i bilen. Den unge erkender at han har kørt råddent, da det var lige ved at gå rigtigt galt. Samtidig skete der jo ikke noget i situationen, han klarede det, så på den

måde er der ingen konsekvenser af hans rådne handling. Andre bilister kan godt tilskrives en bevidst rådden kørsel, men de unge i undersøgelsen her fremhæver at de er i kontrol når de kører stærkt. Derfor er det ikke i udgangspunkt rådden kørsel og de ser ikke sig selv som forhærdede kriminelle trafikbøller uden moral. Det er følelsen af kontrol der er vigtig her.

Det er jo den fornemmelse, at endelig så er der et eller andet i dit liv du i hvert fald har – føler du har kontrol over. Du føler at du har 100% kontrol over bilen du kører i, og det er et af de få tidspunkter i dit liv, hvor du i det hele taget føler at du har kontrol over et eller andet, ikke (M, 19 år).

Oplevelsen af at have kontrol over bilen er tæt forbundet med de unges følelse af at have kontrol med deres liv. Dette er helt afgørende når unge vælger at køre stærkt og med risiko, for de kører nemlig i overensstemmelse med deres følelse af sikkerhed, tryghed og kontrol i bilen.

Men jeg er tryk ved at køre bil, men det er ikke hvilken som helst bil, det er vores bil jeg er tryk i. Den kender jeg. Altså at komme over i min moders bil, den kører jeg ikke stærkt i, for den er jeg ikke tryk ved, jeg ved ikke lige, at når jeg lige gør det ved bremserne, eller lige laver en nedgearing, eller et eller andet, så ved jeg ikke hvordan den vil reagere, det ved jeg med vores bil, fordi den kører jeg i hver dag - 5 gange om dagen eller sådan noget – så den føler jeg, at jeg har mere kontrol over. Så den kan jeg godt lide at køre stærkt i. Hvis jeg låner en bil, så kører jeg ikke stærkt, fordi jeg har ikke kontrol over den, jeg ved ikke, hvad der kan ske, og hvad den gør, hvis jeg kommer til at gøre et eller andet (K, 20 år.)

Trygheden og kontrollen med bilen hænger tæt sammen med de unges generelle kørefærdigheder og deres kendskab til den pågældende bil. Det er når de unge føler at de er gode og trænede bilister, der kender trafikforholdene, at de unge fortæller at bilen er et helt unikt rum, at bilkørsel er en enestående situation i modsætning til andre situationer i hverdagen.

Når vi sidder her, så har vi jo ikke kontrol over, hvad du vil spørge os om, og på den måde er det selvfølgelig ikke nogen ubehagelig situation, men vi kan aldrig vide, hvad du vil spørge os om, og når vi ikke ved det, så ved vi ikke, hvad vi skal svare. På den måde så har vi ikke kontrol over det. Det er ikke ubehageligt, men jeg har ikke kontrol over, hvad der sker. Jeg kan ikke styre, hvad der sker lige nu (M, 19 år).

Den unge mand i citatet forholder sig til interviewsituationen. og udtaler at interviewsituationen faktisk er lidt ubehagelig. Oplevelsen af ikke at kunne styre og kontrollere situationen, spørgsmålene og interviewerens fremhæves som et eksempel på unges oplevelse af manglende kontrol med deres liv. Selvom den unge mand kan rejse sig og gå, så føles det ikke som at have frihed på samme måde, som f.eks. oplevelsen af kontrol og frihed i en bil.

Dette er et karakteristisk træk ved de unge i dag. De har en udtalt grad af opmærksomhed og fokus på sig selv og deres liv og de vurderer konstant betydningen af at være et sted overfor mulighederne for få noget mere mening ud af at være et andet sted.

Interviewsituationen og interviewerens repræsenterer det tvungne og ukontrollable, og det skaber en utryghed, som han ikke kender i bilen. I bilen er han hjemme eller på vej hjem. Der findes ikke en mere overskuelig og tryk situation og som ung kan man fuldstændigt selv bestemme hvad man vil gøre med og i bilen.

...altså du kan jo gøre, hvad du vil med en bil, du kan jo bare dreje på rattet, så kører du i grøften, hvis det er det du har lyst til, du kan ligge og køre 170, hvis det er det du har lyst til, du kan gøre hvad du vil, ikke. ...du kan jo godt lave et eller andet ved bilen, den ikke vil være med til, så kører du jo galt (M, 19 år).

Undersøgelsens unge er ikke bange for at køre bil og heller ikke for at køre for stærkt i deres bil. De føler generelt en høj grad af sikkerhed og tryghed, når de selv kører i bil og deres oplevelse af bilkørsel er ikke forbundet med risiko. Tværtimod er bilen et af de steder, hvor unge personligt føler at de løber den mindste risiko. Det kan godt

være at de tager chancer, kører stærkt og alkoholpåvirket, men de satser med mulighed for at vinde livet – ikke tabe det. Paradokset er, at alt andet opleves så risikofyldt, at bilkørsel derved føles trygt

Bilkørslen alene eller sammen med to-tre venner reducerer den sociale kompleksitet, som unge i deres hverdag er udsat for. Unges familie-, uddannelses-, arbejds- og fritids-liv stiller mange krav og forventninger, som af unge opleves som snærende og begrænsende for deres frie udfoldelse som myndige og voksne mennesker.

At blive voksen er en hård, lang og til tider smertefuld proces, og unge føler sig pressede over alle de afgørelser og beslutninger der skal træffes angående deres konkrete livsforhold. I særdeleshed opleves krav og forventninger som uvedkommende indgriben og tvang og som noget der er ukontrollabelt.

De unge oplever en stor usikkerhed ved det de ikke selv kan styre – livet, men følelsen af sikkerhed kan i en mere snæver kontekst erstattes med kontrol – bilen.

Forskellen mellem kun at have kontrol eller kontrol og frihed på en gang er, at kontrol alene opleves som en passiv situation, hvor tingene sker, med eller uden ens samtykke. Når man som ung føler sig fri, så handler man aktivt ind i situationen og træffer en afgørelse. Denne afgørelse er krævende og forudsætter at man føler sig tryk. Den personlige tryk bliver afgørende og trafikikkerheden bliver i det store livsperspektiv fraværende og forkastet som alment gyldigt hensyn. Det er i langt højere grad hensynet til bilens øvrige passagere og stemningen i bilen der bliver styrende. Friheden er krævende og sætter sig dybe spor i de unges måder at forholde sig på. Den store frihed, der tilsyneladende giver den enkelte mulighed for at være lige præcist den man har lyst til er skræmmende. Den erstattes velvilligt i situationer med langt mindre pres og med meget enklere krav. Bilen er på en måde et af de unges sidste frirum. Her er der enkle spilleregler og sociale relationer som man selv vælger at forholde sig til. Samfundets og tidens frihedstvang undslippes og ophæves for en tid i bilen og her kan de være fri fra... friheden.

Der[i luften] har jeg jo 100% kontrol over hvad flyveren gør ...men stadigvæk så er der nogle grænser ikke, altså under træningen til svæveflyvning der gør man meget mere ud af at flyet har nogle grænser, og selv om flyet har nogle grænser der måske ligger meget højt, det[flyet] kan tåle en masse ting, så er det ikke sikkert at du selv fysisk kan gøre det, det er ikke sikkert, du kan klare det selv. Altså du kan godt komme til at bringe en flyver ind i en situation, hvor du ikke kan gøre noget ved det, andet end at vente på at du rammer jorden, og det er noget man er meget mere bevidst over, når man flyver, end når man kører bil (M, 19 år).

Dette er en meget interessant erkendelse af forskellen mellem maskinens og den unges egne grænser og den er uhyre vigtig. Erkendelsen indeholder nemlig forståelsen af at den unges egne kørefærdigheder og egenskaber ikke er nok til at holde den unge ude af risikofyldte situationer. Det peger på at det i lige så høj grad er forhold uden for den enkelte unge, der er vigtige for trafiksikkerheden.

Flyvning bliver fremhævet som en transportform, der er endnu mere fri og modstandsløs end bilen er. Man er nærmest vægtløs og der er ikke al den friktion som i en bil. Gennem ophævelsen af den fysiske fornemmelse af modstand forsøger man at lette presset på kroppen, men måske lige så væsentlig ophæves den konstante tilstand af et psykisk og følelsesmæssigt pres. Alting er afgørende og det føles forbandet hårdt.

4.3.1 "Vi kører efter forholdene"

Når vi taler om unge trafikanters forøgede risiko for trafikulykker, så er en af de væsentligste årsager kørsel med høj hastighed. Undersøgelsens unge forklarer at nok kører de stærkt, men ikke så stærkt. Undersøgelsens unge kører som regel lidt for stærkt. Det ser de sådan set ikke noget galt i, når blot det ikke foregår i byen, eller hvor der er mange mennesker eller meget trafik.

Det unge mener med at de kører stærkt, men ikke for stærkt, er at den køreregel der hedder at man skal køre efter forholdene betyder, at unge selv kan vurdere hvordan de kan køre og hvor hurtigt de kan køre. Den maksimale hastighedsgrænse på landevej

og motorvej kan således overskrides med henvisning til at man kørte efter forholdene. Men hvad er forholdene så for en størrelse?

Hvis sigtbarheden er god og jeg kører alene og man kan se, at der er marker på begge sider hvor man virkelig kan se langt, så giver jeg den lidt spade den der bil. Ligge og tulle med de der 80 – 90 stykker, det synes jeg altså [ikke], hvis man kan se vejen er god og den er ikke våd (M, 19).

Forholdene betyder, at man kan og skal suspendere loven og reglerne i situationer, hvor det ikke er anbefalelsesværdigt at følge forskrifterne. Eksempelvis bør man sætte farten ned i glat føre og ikke køre med den maksimale tilladte hastighed. At køre efter forholdene er som regel således tænkt som en ekstra sikkerhedsforanstaltning, der giver den enkelte trafikant mulighed for at skønne og vurdere trafiksituationen og indrette sin trafikale adfærd derefter.

Det der er karakteristisk ved de unges trafikadfærd er at loven er til forhandling. De unge vurderer og forhandler i situationen, hvilke love og regler der kan gælde for dem. De sætter simpelthen loven ud af kraft ud fra deres egne personlige overvejelser, motiver og følelser.

Vi får yderligere et billede af hvad nogle unge forstår ved at køre efter forholdene og hvorledes de forholder sig til andre trafikanter, der måske ikke tolker vej- og trafikforholdene på samme måde som de selv ved at lytte til de følgende udsagn.

Altså jeg kører for stærkt når jeg kan se på vejen at den nærmest indbyder til det, ja! så kan jeg godt køre de der tyve kilometer i timen for stærkt. Det er svært at holde en fartgrænse synes jeg efterhånden, når man ikke må køre så hurtigt, især i Gladsaxe Kommune. For der må man i hvert fald ikke kører særligt stærkt, så er det altså også sjældent man holder fartgrænsen. Det tror jeg der er meget få der gør, sådan har jeg det i hvert fald. Det er sjældent der er mange der ligger og kører 60 km/t (M, 18 år).

Her er det primært hastighedsgrænserne i byzonen der står får skud. Det er interessant at alle andre også kører for stærkt og at køre efter forholdene også kan forstås som at følge trafikken. Selvom der kan tænkes ekstreme situationer, hvor det vil være at køre efter forholdene, at køre for hurtigt, så hører man hos unge en radikal tolkning af netop dette med at køre efter forholdene. Det man til forskel fra de mere opsigtsvækkende hastighedsoverskridelser kan kalde for den almindelige og daglige overskridelse af hastighedsbegrænsningerne. Vævet ind i de unges fortællinger om bilkørsel høres idealet om den gode bilist, der følger trafikken og kører efter forholdene.

4.4 Trafikfølelser og fartfølelser

Alle de unge mænd i undersøgelsen har uden undtagelse udtalt sig om de dårlige bilister og andre dumme trafikanter. Typisk fremhæves ældre menneskers kørsel som værende til fare for sig selv og andre på grund af deres langsomme reflekser og opfattelsesevne. Ikke at forglemme deres forsigtige og langsomme kørsel. Det samme skudsmål får kvinder over en kam. Kvinder og gamle mennesker personificerer tilsammen den dårlige bilist.

Det er (unge eller erfarne med legebarnet intakt) mænd der på samme vis danner billedet af den perfekte bilist eller skal vi sige racerkører. For der er milevid forskel på forsikringsselskabernes typiske elitebilist (der er en moden kvinde) og motorsportens mestre.

Men hvad sker der når de unge bilister møder mere forsigtige bilister i trafikken.

Jeg kan godt blive irriteret på en der overholder fartgrænsen, det lyder fuldstændig sindssygt, men det er tit at når man kører lige den fartgrænse som man skal, så føles det alt for langsomt og så får jeg stress og så begynder jeg, specielt hvis jeg har lidt travlt og sådan noget så er jeg lige ved at dytte i hornet altså (M, 19 år).

Den unge mand beskriver hvordan trafikken og kørslen opleves som noget der yder modstand, når hastigheden overholdes af andre foranliggende bilister. Det opleves så voldsomt at den unge bliver irriteret, føler stress og får lyst til at bruge hornet. Det er

den lave hastighed, men lige så meget oplevelsen af ikke at styre bilen selv, og være tvunget til at lade sig føre med trafikken og at tilpasse sig de andre trafikanters kørsel, der her er problemet. At følge trafikken føles i denne situation fuldstændigt utilstrækkelig og det provokerer den unge til at tage loven i egen hånd og gøre sig fri af trafikens begrænsninger.

Ja ældre mennesker som kører og stopper og kører og stopper og kører langsomt og gør alle mulige ting og aner ikke hvor de andre biler er i forhold til dem selv og så videre, de kan godt genere mig lidt (M, 18 år).

Således er man til direkte fare i trafikken og ikke mindst til irritation for andre trafikanter, hvis man overholder hastighedsbegrænsningerne. I stedet for kan og skal man praktisere sin individuelle ret til at vurdere og køre efter trafikforholdene.

Men der er andre trafikanter der kan skabe provokationer i trafikken og få de unge til at tilsidesætte sikkerhedshensyn. Det er ikke kun kvinder og ældre mennesker der kan bringe det værste frem i folk. Briantyper har de samme egenskaber.

Mange biler i dag det er jo sådan nogle Peugeot tohundrede og lort, hvor de simpelthen bare kan skraldes op på 240 i løbet af 5 sekunder, sådan nogle Brian biler med 6000 tons fælge og en lydpotte der simpelthen rammer ind i øjet, men altså det har sådan lidt provokation til folk der også lige skal give den lidt gas og kun lige må se en centimeter over instrumentbrættet når man kommer kørende, og man må kun lige have 3 fingre på rattet når man kommer kørende, og ellers er man jo ikke sej. Det tror jeg godt kan ophidse visse folk lige til at give den lidt speeder (M, 19 år).

Provokationen eller udfordringen ophidser de unge bilister til at køre om kap i trafikken. Der er også andre følelser på spil end frustrationen og irritationen, når transporten ikke skrider som efter hensigten. Følelsen af fart.

De unge i undersøgelsen beskriver deres fornemmelser for fart, som et adrenalin rush, og en fysisk tilfredsstillelse.

Det var en sommeraften kan jeg huske, der er en rigtig lang lige strækning her ude på motorvejen, og der var ingen biler og der var ingen ting og solen var sådan lige gået ned sådan du ved, jeg tror at klokken var ved 7 – 8 tiden søndag aften eller sådan noget, der var ingen mennesker på motorvejen på det tidspunkt, og så sagde jeg, okay, så prøver jeg lige at teste den her bil af, og så gav jeg den så fuld skruld, og så gik der ikke ret længe så var den op på 240 og så slap jeg speederen igen, altså det er ikke sådan at jeg blev ved med at køre 240, jeg skulle lige op og se hvor meget den kunne drøne, når man er vant til at – Golfen kører ikke mere end 120, 120 –140 stykker så er den altså udbrændt. Der er ligesom et eller andet man sådan lige nogen gange lige skal have brændt af og så når man har haft den helt op på de 240, så uh – skal man nu ned på normal fart igen, og så slappe lidt af. Bare man lige får det der rush...Det kan jeg godt lide (M, 19 år).

Denne unge mand anspænder sig imens han afprøver bilens hastighed. I det øjeblik opleves suset og efterfølgende er han afslappet og føler sig godt tilpas. Følelsen er afgørende for det at de unge kører stærkt. Det er en kortvarig lykkefølelse, en beruselse.

Det føltes faktisk rimeligt godt. Du får sådan en eller anden speciel fornemmelse i hele kroppen. Før i tiden havde jeg sådan en ulovlig knallert og den fik jeg op og køre 100 på et tidspunkt også,altså sådan en lille en, så du skulle læne dig fremover når du startede den, for ellers stejlede den, men stadigvæk har man et eller andet lille barn inden i sig, som vil give pedal i den her bil (M, 19 år).

Det er den helt bogstaveligt følelsen af fart, der får de unge til at køre stærkt. Den fysiske påvirkning er helt den samme følelse, som når man gynger eller rutscher.

Jeg kan godt lide når man sådan bliver presset tilbage i sædet og man bliver skudt derud af. Det kilder i maven (M, 19 år).

4.5 Spiritus, trafik og unge

Alkoholspørgsmålet er komplekst. Flere af de unge fortæller at de ikke drikker, når de kører bil. Det gør de så alligevel, men de kører i hvert fald ikke spirituskørsel. Det er tydeligt at de unge i undersøgelsen her har en klar holdning til at spirituskørsel er noget lort. Noget man skal afholde sig fra. Den store samfundsmæssige opmærksomhed på problematikken og de mange kampagner har haft deres virkning, der er i hvert fald en bevidsthed og konsekvens i udtalelserne fra de unge. Men der kan let opstå nogle fortolkningsproblemer.

Jeg drikker højst 1 eller 2 øl i løbet af en aften, hvis det er sådan at jeg skal køre bil (M, 18 år).

Altså de unge ved hvor meget de kan drikke i løbet af en aften. De har lært at tælle genstande og timer for omsætningen af alkohol i kroppen og hvis de så alligevel kommer til at drikke for meget, så lader de bilen stå.

Selvfølgelig, hvis man så har drukket mere, så lader man den [bilen] stå (M, 18 år).

At det alligevel ikke er så simpelt at håndtere indtagelsen af spiritus og håndteringen af bilen kan ses af de næste fortællinger.

Jamen jeg har da også kørt spirituskørsel det skal jeg da ikke lægge skjul på. Jeg skulle hjem og de skulle vist til en fest eller et eller andet tror jeg. Og så havde vi siddet efter skolen og drukket inde hos [en kammerat]. Altså jeg vidste godt at jeg havde fået noget at drikke, det var jeg slet ikke i tvivl om. Men de andre fortæller nogle historier om den aften, som jeg ikke kan huske. Altså jeg har dårlig samvittighed efter de første fire bajere, men efter der så kan jeg ikke huske mere. Nej men de siger at jeg har kørt meget stærkt hjem og kørt meget åndsvagt, og det mener jeg ikke selv at jeg gjorde (M, 23 år).

Her er der ingen tvivl om at føreren ikke skulle havde kørt, men han gjorde det alligevel. Overvurdering af egne kørefærdigheder og graden af påvirkning kan havde

fået ham til at køre bilen hjem. De andre i selskabet ville i modsat tilfælde også stå uden transport og lægger måske et pres på chaufføren. I tilfælde hvor chauffør og passagere har drukket bliver de alle ansvarlige for den dårlige beslutning om at køre hjem.

Jeg har en gang, som jeg ikke er stolt over, sat mig ind i en bil hos en der kørte spirituskørsel. Og det gik næsten også galt, det var meget tæt på. Vi troede vi kendte vejen, jeg sad bag i der og skidefuld selv og han kendte sagtens vejen, den her vej kunne vi sagtens køre ud af, den var så blind. Så vi kom til at holde med[et] vejtræ på hver sin side af bilen. ...ved at klodse bremsen, vi kunne sagtens haft undgået at se de vejtræer der hvor vejen ikke var og så var vi kørt lige ind i dem med 80 kilometer i timen. Det er jo ikke så godt. Så det må jeg indrømme det har jeg gjort én gang, kørt med én der var fuld, og det gør jeg aldrig mere. Og jeg kunne aldrig selv finde på at gøre det. Jeg anede det ikke, det ved jeg ikke, det tænkte jeg slet ikke på, jeg var sytten år dengang (M, 18 år).

Umodenhed spiller en stor rolle og erfaringen får i dette tilfælde den unge mand til at afholde sig fra lignende handlinger. Men netop umodenhed og manglende rutine er en uheldig kombination og i særdeleshed i de situationer hvor der er elementer af social status på spil. I sådanne tilfælde ”kører man måske blot med de store” uden at gøre sig overvejelser over det hensigtsmæssige ved det eller uden at stille spørgsmål. Som den yngste eller som den unge uden så meget social status kan man let blive presset til at gøre ting man ikke har lyst til. Det kan selvfølgelig også være fuldstændigt lystbetonet, hvilket ikke gør det til et mindre problem.

Altså det er, vi spiller i meget lav serie, ikke, desto lavere man kommer i serierne desto mere druk er der involveret, ikke, altså der hvor jeg spiller, der er det sådan, vi prøver at holde os oppe i serie 4, ikkesådan mere eller mindre seriøst. Jeg spiller også for en anden klub, jamen altså der er bødekasen, og der skal man betale for alt, og det er af en grund, ikke, at man engang imellem til kampene, der kan man få en kasse øl, ikke. Til afslutningsfesten der kan man få en hel masse øl, ikke. Dernede går det hele ud på at man får nogle bajere, og

alt sådan noget der, og har lidt hyggeligt samvær og får en bajer mere. Som vi plejer at sige, hvis de tager os i første og anden halvleg, , så kan vi [tage dem i] tredje halvleg (M, 18 år).

Dette er bare et eksempel på hvordan indtagelsen af alkohol indgår i sociale fællesskabers almindelige sammenkomster og i dette tilfælde er det i et mere formelt foreningsregi. Det er ikke for meget sagt at dette er et kendt fænomen også indenfor voksenkredse, men udbredelsen af den selskabelige indtagelse af alkohol indgår bredt i ungdomslivets kulturelle udtryk og derfor også i forbindelse med bilkørsel.

4.5.1 Konsekvenser og sanktioner

Der bliver fra de unges side skelnet mellem de konsekvenser en given handling kan få og så mellem de konsekvenser det vil få hvis den givne handling bliver opdaget af politiet eller forældrene.

Jeg ville være fuldstændig fortabt, fordi jeg kunne aldrig nogen sinde få råd til at tage kørekort sådan lige foreløbig, og igen pengene. De bøder og de straffe de har angående spritkørsel, det synes jeg, de er efterhånden ved at være okay hårde, så det – også bare hvad der har været af kampagner, og reklamer, og ved spritkørsler og sådan noget, det sætter alligevel et eller andet sted sig fast, ikke, så man ikke i stedet for at tage imod den der, de der skarpe eller en bajer, eller hvad det nu ellers er, så siger man nej tak, og så tager man det lidt mere afslappet og kører hjem i ædru tilstand. Sådan har jeg det i hvert fald (M, 18 år).

Her er det konsekvensen af at blive opdaget og få frataget sit kørekort, der er på tale og der bliver refereret til de oplysningskampagner der har kørt og som har haft indflydelse på den unges opfattelse af spirituskørsel. Men igen, disse unge har svært ved at forestille sig andre konsekvenser af deres handlinger. F. eks. virker det som om ulykkesrisiko og risiko for efterfølgende mén er helt fraværende i de unges refleksioner over konsekvenserne. Måske hænger det sammen med de unges usårlighedsfølelse. Når det kommer til stykket, så siger nogle af de unge at det ikke er det værste, hvis de selv kommer til skade, men hvis de kommer til at skade andre.

Det synes jeg faktisk er værre, at hvis jeg kom til at køre en ned og personen blev dræbt, altså det vil jeg synes ville være værre end hvis end jeg kørte mig selv ihjel, altså. Så tror jeg også at jeg ville stoppe med at køre bil, eller sådan noget, hvis jeg gjorde (M, 19 år).

Det er meget værre at køre nogen ihjel end selv at blive dræbt fordi man skal leve med bevidstheden om at man har været skyld i et andet menneskes død. De unge tænker ikke på at de selv kan dø i trafikken.

Jeg tror ikke generelt folk de tænker på, når de kører bil, eller gør et eller andet – jeg kan dø nu. Det tror jeg ikke på. Jeg har aldrig haft den følelse eller tanke (K, 20 år).

Det er ikke almindeligt at tænke på faren for at dø i en trafikulykke, som følge af at man selv har kørt for stærkt. Det er noget der ligger den unge fjernt. Men selv om unge fremhæver hensynet til andre eller snarere hensynet til ens egen dårlige samvittighed, så tænker unge faktisk ikke på at deres hastighedsovertrædelser kan gå ud over andre.

Det tænker man jo heller ikke på, når man kører hurtigere i dag, at det kan gå ud over andre (K, 18 år).

Denne unge udtrykker præcist at de ikke er bange for at køre bil og at de ikke tænker på, at deres adfærd kan få dem selv eller andre dræbt. For selvfølgelig kan man dø ved et uheld eller komme ud for en ulykke som et resultat af et øjeblikks uopmærksomhed. Man kan bare ikke leve ud fra, at hver eneste handling eller hvert eneste valg kan betyde forskellen mellem liv og død eller større eller mindre risiko.

Når jeg kører hurtigt, så kører jeg med rødderne, men når jeg kører med kæresten og med ungerne, så bliver der kørt det der skal køres og ikke mere. Det vil jeg ikke risikere, og vi siger jo alle, at vi er skidegode bilister, men det er noget vi tror (M, 23 år).

Her virker det som om at den sociale sammenhæng, familien er med til at regulere den unges risikofyldte kørsel. Han udtrykker en bevidsthed om at de chancer han tager

sammen med rødderne er han ikke villig til at tage sammen med familien. De sociale værdier i familien er med til at dæmpe kørelysten og de sociale værdier i kammeratskabsgruppen er med til at opgejle kørelysten. Den unge mand har således forskellige muligheder for at tage det sociale ansvar der passer ham i den pågældende situation. Det ene sted familiefar og det andet sted en ung mand.

Den unge mand fra før har også som en af de få mænd gjort sig nogle overvejelser af konsekvenserne af en ulykke.

Jeg har det bedre i en bil, hvor jeg sådan er lukket inde... her har jeg for det meste en lille chance for at overleve, hvis jeg nu skulle køre galt med 200 km/t (M, 23 år).

Det er rigtigt at chancen for at overleve er større i en bil end på en motorcykel, det er bare spørgsmålet om det også gælder ved en hastighed af 200 km/t. Forestillingen om den sikre bil, der redder ens liv og førerlyst er med til at stimulere den unge mands risikoadfærd. Denne unge mand taler dog af erfaring.

Jeg havde sådan en gammel Kadet D, en meget gammel satan, og jeg havde kørt ude på Isterødvejen og kørt om kap med en BMW. Jeg ved ikke rigtigt hvad fanden der skete, men jeg kørte i grøften med 200 km/t og rullede rundt et par gange og sad fastklemt i 6 ½ time (M, 23 år).

Spørgsmålet er om en sådan oplevelse har fået ham på bedre tanker og gjort ham trafiksikker eller om det blot understøtter forestillingen om at det er tilfældigheder der afgør om man styrer showet eller forlader scenen.

Jamen, jeg har det ... for mit vedkommende er det nok fordi jeg alligevel har en vis respekt for, hvis politiet skulle holde derude med deres kamera og alt muligt, så selvfølgelig har jeg en vis respekt for dem, men alligevel så kører jeg så meget for stærkt at det er lige ved at være så kriminelt, at de tager kortet hvis det er sådan (M, 19 år).

Denne unge mand har respekt for politiet og det er politiets fartkontroller, der er med til at holde hastigheden nede, selv om det ikke altid hjælper. Denne konsekvens kan

stort set alle de unge forholde sig til og dermed er det også en rigtig god sanktionsmulighed.

4.6 Unge mænds særlige brug af bilen

I den sidste del af analysen fokuseres der på de unge mænds særlige brug af bilen. De foregående analysetemaer har været dækkende for de unge mænds risikoadfærd men, hvor det hidtidigt har været muligt at identificere en fælles form for risikovurdering blandt de unge kvinder og mænd, så er det også tydeligt at de unge mænd udtrykker noget mere gennem deres brug af bilen som transport. De unge mænd udtrykker deres maskulinitet og sociale status ved hjælp af bilen.

Jeg må jo konstatere, at jeg ikke har været op på de 240 endnu, men jeg har været op og runde de 200 i hvert fald og der får man, man får sku virkelig et spark bagi, det gør man godt nok, det føles rigtig godt, det gør det faktisk, det er virkelig, at teste din grænse af, hvor man selv synes, når man skal falde ned på hastighederne, og selvfølgelig er det farligt, at køre for stærkt, men alligevel føler man sig godt tilpas i bilen, og det er en sikker bil du kører i, har alle de nyeste ting, så er der ikke så meget at være urolig for, synes jeg, men alligevel er det ikke noget jeg gør til hverdag. Det er bare noget jeg har prøvet når man kører sammen med vennerne, så er det også sket sådan at man lige skulle vise sin kammerat, hvor hurtigt man fyrer den af, så han får en slags respekt over for en, men alligevel det er ikke noget jeg vil fortsætte med at gøre, fordi så tænker folk bare på at han kører bare som lort. Der skal være plads til det en gang imellem, det skal der godt nok, det skal ikke være en vane for en, det synes jeg ikke det skal være (M, 18 år).

De unge mænd viser sig frem. De opnår status gennem deres handlinger og ikke så meget gennem sociale relationer. Denne unge mand viser f.eks., at afprøvningen af bilens tophastighed giver en høj social status i kammeratskabsgruppen. Ved at vise hvor hurtigt man kan køre vinder man respekt fra vennerne. Forholdet mellem de unge mænd etableres gennem præstationer og resultater, der er centrale for hele

samværs mønstret. Afprøvningen af grænser og tophastigheder giver den unge mand mulighed for at vise hvor meget mand han er.

Der er også en praktisk betydning tilknyttet bilejerskabet, som de unge mænd forestiller sig giver en anden form for symbolsk status. De bliver seksuelt attraktive.

Generelt så interesserer biler mig meget og udstyrsting til og selvfølgelig når jeg selv får en bil, så kunne jeg godt tænke mig at gøre noget ud af den, et eller andet federe sporty, der er en vis stil over at have en flot bil, som pigerne lægger mærke til (M, 18 år).

Bilen og kørekortet opleves som en genvej til succes hos vennerne og pigerne og nogen gangen bliver bilen simpelthen det symbolske udtryk for de unge mænds succes. Så flot og hurtig en bil, så meget succes og status.

Jeg var meget opsat på at få kørekortet i starten, det kunne ikke gå hurtigt nok for at imponere og blære sig overfor venner og pigerne (M, 18 år).

De unge mænd gør i mange tilfælde sig stor umage for at få en bil de synes udtrykker det de har brug for og som tilfredsstiller deres behov.

Jeg solgte min forretning og min gamle bil for at få en nyere og hurtigere bil med bedre plads og selv om jeg kan låne af andre, så vil jeg ikke undvære den (M, 25 år).

Den hurtige bil er vigtig i disse unge mænds fortællinger og det gælder om at kunne leve op til forventningerne om hvordan ”en rigtig mand” præsterer på vejen.

Altså, man kan godt komme med den der ironi der, ikke, f.eks., hvis nu Erik han har en forholdsvis hurtig 1600, ikke, og så kommer der sådan en gammel flad Fiat Ponto, og overhaler, så kan man godt komme med den der, nu kan det godt være at du skal til at træde lidt på pedalen nu. Altså, jeg vil aldrig direkte, altså overtale en til at ligge og køre om kap med, som Erik han prøvede i fredags, en 230 kompressor, en Mercedes, fordi altså der er jo, altså da de lå på 200

km/t, så trådte ham i Mercedesen bare lidt hårdere, og så trak han jo af helvedes til (M, 18 år).

Der er en særlig maskulin forestilling om sammenhængen mellem bil og social status. Sammenhængen er også forholdsvis åbenlys, idet en Mercedes jo koster rigtigt mange penge, så må ejeren jo være rig. Bilen udtrykker den økonomiske formåen, men også markedsbetingelserne og den sociale baggrunds betydning for muligheden af at få andel i de succesrige mænds fællesskab. De færreste unge mænd har råd til at købe den bil, de ønsker sig, men der er også andre måder at markere sig på, andre måder at måle sig med andre mere jævnbyrdige mænd.

Men når jeg er ude på en regnvåd landevej, der kan jeg godt finde på at gøre det[køre afprøvende og lave håndbremsevendinger], der er det sjovt og man kan ikke komme til at køre ind i en eller anden der er på vej ud på parkeringspladsen eller en cyklist eller noget som helst. Det er også meget sjovt at øve sig, ser det dumt ud, jamen så er der ikke nogen der kan se det alligevel. Og det kan kun gå ud over en selv, hvis man får lavet et eller andet uforsvarligt (M, 19 år).

Kontrollen og afprøvningen af bilens grænser, samt opøvelsen af kørefærdigheder udforskes og udvikles gennem leg og sjov. Det er vigtigt at øve sig i at manøvrere bilen, da det giver social status og anerkendelse at kunne mestre og fremvise en god køreteknik.

Man skal kunne finde ud af det før det ser smart ud...(M, 19 år).

Unge mænd optræner og afprøver deres kørefærdigheder i trafikken i erkendelse af at man ikke lærer at køre bil på køreskolen. Erfaringen skal opnås og opøves gennem træning af kørefærdighederne. Denne alternative og alligevel traditionelle maskuline identitet har fået sit eget kulturelle rum. Rundt omkring i landet er der opstået mindre og større forsamlingssteder af unge mennesker fortrinsvis mænd, der har det tilfælles, at de synes biler er fede. Det er et særligt sted, hvor mændene kan udstille og fremvise deres maskuline fortrin og konkurrere med andre mænd under ordnede forhold. Den unge mand fortæller om atmosfæren, at der ikke er nogen ballade.

Øv mand,jeg tabte, jeg synes du er et dumt svin og folk de begynder at slå og det ene og det andet, det er jo slet ikke sådan. Altså, folk de tager det jo med smil, og siger bare: ” næste weekend, der er du færdig”. Altså så tager jeg dig næste weekend, så får han lige lavet det ene og det andet {ved bilen}. Jeg tror det er et af de eneste steder der kan være så mange mennesker uden at der bliver slåskamp. Fordi alle folk de er samlet om en fælles ting, ikke, og det er bilerne og ræs og snakke om, nu har jeg fået det og det i min bil og eller på min bil eller i min motor (M, 20 år).

Indenfor denne maskuline bilkultur kan bilen ses som et symbol på den unges mand præstationsevne. Motorens dyriske brummen og musikkens fysiske dybe bas komplettere et billede af den unge mands seksuelle præstationsevne. Der skal meget til at fange pigernes opmærksomhed og gøre dem interesserede. Derfor kan det samme udtryk aflæses i disse unge mænds vægttrænede kroppe og tætsiddende t-shirts. Mere og mere almindeligt bliver piercinger og tatoveringer på synlige dele af kroppen også som en naturlig del af den unge mands symbolske op- og ud-rustning.

Bilen bliver lige som udsmykningen af kroppen en forlængelse af den unge mands identitet og personlige egenskaber. Egenskaber den unge mand fremviser ved at kunne mestre, kontrollere og manøvrere en bil under alle mulige (og umulige) forhold. Dermed fremviser den unge mand (køre)egenskaber, der traditionelt er anerkendt som udtryk for en stærk og eftertragtet maskulin identitet. En maskulin identitet, som de unge mænd forestiller sig kan sikre dem en succes og anerkendelse blandt deres venner og hos pigerne.

Nu er man jo ung, , nu skal man jo bare ud og vise drengene, at man kan kraftædeme flytte den her bil i løbet af ingen tid, ikke (M, 18 år).

De unge mænds særlige brug af bilen udtrykker en forestilling af hvilke egenskaber og færdigheder en voksen mand bør besidde. Det er en forestilling der trives hos de unge mænd og som nok ville møde modstand i modtagelsen hos de unge kvinder. Flere af undersøgelsens unge kvinder synes at unge mænd på Striben er nogle drengerøve og tabere. Selvom de måske selv har kærester der kører stærkt og nogen gange vildt, så er der en forskel.

Det er nok et udtryk for den forskellige prioritering i mellem de unge kvinder og mænd. Flere af de unge kvinder synes at de unge mænd er tåbelige, hvis de bruger mere tid på biler end på dem, og flere af de unge mænd tror omvendt at fede biler, lækre stereoanlæg og sej kørestil er vejen til en ung kvindes hjerte.

Det er nok ikke bilen eller den dumsmarte kørsel alene der tiltrækker unge kvinder, men det er jo ikke til at vide, hvis man ikke har talt med én.

5 Perspektivering

Forsker Mette Lolk fra Rådet for Større Færdselssikkerhed har i sit forskningsprojekt ”Informativ regulering af unge i trafikken” (2002) arbejdet med hvorledes man kan kommunikere risiko til unge med særligt henblik på de 15-17 årige, der er uden for de formelle uddannelsesinstitutioner.

På midtvejsseminaret ”Unge trafikanter” holdt Mette Lolk et oplæg under overskriften ”Kan kampagner påvirke unge?, hvor der blev opstillet en række erfaringer vedrørende undersøgelsen af unges modtagelse og forståelse af kampagner med trafiksikkerhedsbudskaber.

Unge og kampagner

- Viden er ikke lig med adfærd
- Negativt produkt medfører begrænset adfærd
- Kampagner [skal] gribe dybt ind i hverdagen
- Unge tænker i chancer og liv
- Unges erfaringer er ikke lig med kampagners budskaber
- Den objektive risiko er ikke lig med den subjektive risiko
- Kampagner opleves som om de stiller selvmodsigende krav til unge

Mette Lolks undersøgelse viser at trafiksikkerhedskampagner har svært ved at få formidle budskaberne om sikkerhed og risiko i trafikken, således at de gør en forskel. Det var bestemt ikke Mette Lolks budskab at kampagner ikke virker. Tværtimod er der ingen tvivl om at kampagner virker, men det er i højere grad et spørgsmål om at vi får indsigt i hvordan de virker, således at man kan skærpe trafiksikkerhedsindsatsens informationskampagner. Derfor foreslår Mette Lolk at man i forbindelse med kampagnevirksomhed foretager nogle overvejelser over unges forhold til kampagner.

Nødvendige kampagneovervejelser

- Barrierebevidsthed
- Nedjustere forventninger til effekt
- Kampagner sætterfokus/dagsorden
- Præcisere og fokusere kampagneindsats – kommunalt
- Tættere på målgrupperne
- Forskellige omstændigheder og problematikker

Afsluttende påpegede Mette Lolk en af trafikikkerhedsindsatsens største farer. Der er en reel fare for at kampagner taler forbi unge på grund af forkerte antagelser om deres motivationer for at overtræde love og regler.

5.1 Trafikkerhedsprojekter for unge

Jesper Sjølund fra Rådet for Større Færdselssikkerhed præsenterede nogle resultater fra det landsdækkende Stodder Med Stil (sms) projekt, der er iværksat i samarbejde med Metal og GODA rettet mod elever på de tekniske skoler, da disse unge er i højrisikogruppen. Stodder Med Stil bygger på Roskilde Amts Doctor Driver koncept og har fokuseret på tre risikotemaer: fart, spiritus og selebrug. Kampagnen har forsøgt at ramme unges livsstilmiljø og omfatter følgende temaer:

Unge livsstilstemaer

- Piger
- Biler
- Venner
- Usårlighed

Desuden skal budskaberne opleves både fysisk og emotionelt og derfor er det vigtigt at kampagne ikke bliver lig med information, men måske i bredere forstand skal forstås som indsatser.

Evalueringen af SMS indsatsen har vist at indsatsen generelt er blevet oplevet som positiv, spændende, debat- og bevidsthed-skabende. Desuden er SMS indsatsens humor, identifikation, trafikinformatører, pårørende, ung-til-ung, ligeværd og brug af personlige erfaringer noget der bliver fremhævet af unge som det der virker.

Trafiksikkerhedsprojekter rettet mod unge

Ejby Kommune	– speedbuster
Roskilde, Vestsjælland	– doctor driver
Nordjylland, Sønderjylland	– skytsengle
Vejle	– respekt
Rådet for Større færdselssikkerhed	– sms
Norge	– si ifra

5.2 Fremtidige forskningsprojekter

I forbindelse med forskningsprojekter rejser der sig undervejs og efterfølgende altid nogle problemstillinger eller forhold, som det ville være interessant og nyttigt at vide noget mere om. Således også i dette tilfælde, hvor det er muligt at pege på en række relevante fremtidige forskningsprojekter.

- Det ville være frugtbart at få belyst sammenhængene mellem kønnet, uddannelsen og den bredere sociale baggrund mere systematisk i relation til risikomotivation.
- Det kunne være frugtbart at se på sammenhængene mellem fritidsliv/foreningsdeltagelse og ulykkesrisiko hos unge mænd
- Undersøge om unge med anden etnisk baggrund end dansk (nydanskere) optræder anderledes i trafikken og med andre motiver. Det kan ikke ses af statistikkerne.

6 Undersøgelsens metode

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

Undersøgelsens fokus er valgt ud fra statistisk viden om ulykkesmønstre og risiko. Undersøgelsen fokuserer primært på unge mænd mellem 17-25 år, der har kørekort (nogle få 17-årige har naturligvis ikke kørekort) og køreefaringer af forskellig karakter. Undersøgelsen har desuden koncentreret sig om de yngste i aldersgruppen, da statistikkerne viser at ulykkesrisikoen aftager med alderen.

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

Desuden er der foretaget en række observationer og samtaler samt en mindre regional spørgeskemaundersøgelse, der indgår i undersøgelsens samlede vidensproduktion. Politikere, eksperter og almindelige borgere har sammen med forskellige mediers kampagner leveret undersøgelsesmateriale, hvoraf nogle spor er fulgt og andre taget til efterretning.

6.1 Undersøgelsens unge - køn, uddannelse og geografi

Undersøgelsen omfatter hovedsagelig mænd med daglig omgang med biler og bilkørsel. Undersøgelsen fokuserer på unge mænd med kørekort, køremulighed og et udbredt transportbehov for at få det særlige tilhørs- og afhængighedsforhold af bilen belyst. I 82% af ulykkerne blandt de 18-24 årige er førerne mænd.

Undersøgelsen har sit fokus på unge fra erhvervs- og handelsskoler, denne gruppe af unge udgør over en 1/3 af en ungdomsårgang. I denne gruppe af unge er der flere der opfylder udvælgelseskriteriet om at have bil- og transport-oplevelser. Desuden viser flere undersøgelser, at unge med denne uddannelsesbaggrund er hyppigere

repræsenteret i ulykkesstatistikkerne samt karakteriseret ved en højere grad af risikovillighed.

Et tredje udvælgelseskriterium er geografien. De unge i undersøgelsen er spredt over Sjælland, Fyn og Jylland. Erhvervsuddannelsesskolerne er interessante ved, at de rekrutterer deres unge fra et stort opland. Ofte kommer de unge fra en radius af 40-50 km fra uddannelsesinstitutionen, hvilket betyder at ved et fokus på disse skoler kan by/land/provins-perspektivet dækkes. Tillige er der stor forskel på trafikforholdene i f.eks. Ribe Amt og Københavns Amt.

De unge i undersøgelsen har forskellige forudsætninger og behov for at køre i bil og deres daglige trafikerfaringer er til dels også forskellige fra hinanden.

Der er fokuseret på både det der forener gruppen af unge trafikanter og det der adskiller dem fra hinanden, med alle de differentieringer som denne undersøgelses design giver mulighed for.

6.2 Undersøgelsens materiale

Observationer

Klub Striben	Københavnsområdet
Ung-Bil-Dag	KTI i Roskilde

Plenumdiskussion og spørgeskemaundersøgelse

3.års mekanikerlærlinge	Esbjerg Tekniske Skole
2.HG elever	Esbjerg Handelsskole
2.HF elever	Ribe Statsseminarium
3.års lærerstuderende	Ribe Statsseminarium

Uddannelses- og projekt-kontakter

Studievejleder Ann Schwander	Lyngby Uddannelsescenter
Afdelingsleder Bøje Wichmann	Hillerød Erhvervsskole Hamlet
Projektleder Morten Westergaard	Speedbuster i Ejby/Fyn
Studievejleder Jørn Højlund	Ishøj Produktionsskole Pile Mølle
Afdelingsleder Benny Jensen	Roskilde Tekniske Skole
Uddannelseskoordinator Per Mortensen	Auto EGU Københavns Tekniske Skole

Samt studievejlederne på Ribe Statsseminarium, Esbjerg Handelsskole og Esbjerg Tekniske Skole

Amterne

Jytte Ørum Nørup	Århus Amt
Winnie Lund	Fyns Amt
Hans Christian Sørensen	Roskilde Amt
Ida Bytoft Pedersen	Frederiksborg Amt
Palle Jørgensen	Ribe Amt

Lokale

Socialpædagog Bjarne Kim Pedersen	Otterup ungdomsklub
Præst Lars Højlund	Brenderup

Forskere

Mette Møller	DTF
Thyra Uth Thomsen	RUC
Susanne Kuehn	DMU
Mette Lolk	Rådet For Større Færdselssikkerhed

Medier

19direkte	Gaderæs (tema)
48 timer dokumentar	Klub Striben
P1 morgenmagasin	Gaderæs (tema)
Ekstra Bladet	Unge og fart (kampagne)
Politiken/P1/Kbh. Radio	Trafikliv (kampagne)

Kronik i Politiken 30/11 2001: Farten for fartens skyld af John de Summer-Brason

Hjemmesider

Unge mod fart	Fyn (privat)
Skytsengel	Nord og Sønderjyllands amter
Doctor Drive	Roskilde, Vestsjælland og Storestrøms amter
Klub Striben	København og Næstved (forening)
Benzin i blodet	København (forening)
Stodder med stil/sms	Rådet for større færdselssikkerhed (kampagne)

6.3 Undersøgelsens interviews

Peter 19 år	Autolærling på Vejle TS	Ejby	14.12 2001
Mikkel 19 år	HF2 på Ribe Statsseminarium	Ribe	28.11 2001
Signe 18 år	HF2 på Ribe Statsseminarium	Bramminge	28.11 2001
Mette 20 år	HF2 på Ribe Statsseminarium	Bramminge	28.11 2001
Ben 19 år	HG2 på Esbjerg Handelsskole	Esbjerg	27.11 2001
Jens 18 år	HG2 på Esbjerg Handelsskole	Grindsted	27.11 2001
Lars 19 år	HG2 Lyngby Handelsskole	Bagsværd	25.10 2001
Anders 18 år	HG2 Lyngby Handelsskole	Bagsværd	25.10 2001
Liz 19 år	HG2 Lyngby Handelsskole	Østerbro	25.10 2001
Katja 18 år	HG2 Lyngby Handelsskole	Bagsværd	25.10 2001
Line 19 år	HG2 Lyngby Handelsskole	Østerbro	25.10 2001
Bill 25 år	Automekaniker på Roskilde TS	Valby	01.10 2001
Jesper 20 år	Automekaniker på Roskilde TS	Kastrup	01.10 2001
Ronni 19 år	Automekaniker på Roskilde TS	Skibby	01.10 2001
Henrik 23 år	Automekaniker på Roskilde TS	Greve	01.10 2001
Nasir 19 år	Auto-EGU på København TS	Nørrebro	02.10 2001
Mohammed 25 år	Auto-EGU på København TS	Ishøj	02.10 2001
Kim 20 år	Ishøj Produktionsskole	Ishøj	24.09 2001
Omar 17 år	Ishøj Produktionsskole	Ishøj	24.09 2001
Ali 17 år	Ishøj Produktionsskole	Hundige	24.09 2001
Robin 20 år	Automekaniker på Hillerød Autoskole	Hillerød	28.08 2001
Tommy 23 år	Automekaniker på Hillerød Autoskole	Hillerød	28.08 2001
Christian 18 år	Automekaniker på Hillerød Autoskole	Hillerød	28.08 2001
Danny 18 år	Automekaniker på Hillerød Autoskole	Græsted	28.08 2001

[Alle undersøgelsens unge er garanteret fuld anonymitet og derfor kan citaterne ikke spores til bestemte personer.]

7 Undersøgelsens litteratur

Alsted Research: Kvalitativ undersøgelse af holdninger til trafiksikkerhed blandt unge i Ejby Kommune, juni 2001

Alsted Research: Kvantitativ evaluering af Speedbuster projektdagene for unge bilister i Ejby Kommune, november 2001

Alsted Research: Kvantitativ 0-punktsmåling af holdninger til kørsel og trafiksikkerhed blandt unge bilister i Ejby Kommune, november 2001

Andersen, Johannes: Mellem hoved og krop: om ungdomskulturer - Systime: Århus, 2001

Beck, Ulrich: Risiko og frihet - Fakkbokforlaget: Bergen-Sandviken, 1997

Berg, Hans-Yngve: Unga förare med olycka och unga förare utan olycka. Hvilke likheter och skilnader finns? - Väg- och -transportforskningsinstitutet: VTI rapport 458, 2000

Berg, Hans-Yngve: Livsstil, trafik och unga förare. En interviewstudie - Linköping, 1994

Berg, Hans-Yngve; Gregersen, N.P.: Samband mellan unga förares livsstil och deras olycksrisk i trafiken - Väg- och -transportforskningsinstitutet: VTI rapport 374, 1993

Bjurström, Erling: Högt & lågt: Smak och stil i ungdomskulturen - Borea Bokförlag: Umeå, 1997

Bjurström, Erling & Monica Rudberg: Hungry heart: gender on the road - NYRI: YOUNG, 1996-4

Christens, Peter Falck: Sociale karakteristika hos trafikofre - DTF: 2001

Fast and the furious: dir. Rob Cohen - Universal Pictures, 2001

Giddens, Anthony: Intimitetens forandring: Seksualitet, kærlighed og erotik I det moderne samfund - Hans Reitzels Forlag: København, 1994

Jensen, Mette: Tendenser i tiden: en sociologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker - Samfundslitteratur: Frederiksberg, 2001

Johansson, Thomas: Gendered spaces: The gym culture and the construction of gender - NYRI: YOUNG, 1996-3

Jönsson, Ingrid; Mats Trondman, Göran Arnman och Michael Palme: Skola - fritid - framtid: En studie av ungdomars kulturmönster och livschancer - Studentlitteratur: Lund, 1993

Lolk, Mette: Speedbusterprojektet: et præsentationspapir - Unge Trafikanter midtvejsseminar 20. marts 2002

Luhmann, Niklas: Tillid: en mekanisme til reduktion af social kompleksitet - Hans Reitzels Forlag: København, 1999

Møller, Mette: Livsstil og trafikale handlinger: en fokusgruppeinterviewundersøgelse med unge bilister - DTF: Lyngby, 2002

Møller, Mette: Trafikal adfærd hos unge bilister: unge sætter ord på deres bilkørsel - paper på "Trafikdage på Ålborg Universitet", 2000

Nielsen, Henrik Kaare: Youth culture and the completion of cultural modernization - NYRI: YOUNG, 1993-3

Personskadeuheld med unge 18-24 år som fører af personbil - Vejdirektoratet, januar 2001

Schulze, H.: Lifestyle, Leisure and Traffic Behavior of Young Drivers - Väg- och - transportforskningsinstitutet: VTI rapport 364A, 1990

Skårderud, Finn: Uro: En rejse i det moderne selv - Tiderne Skifter: København, 1999

Speedbusters: et demonstrationsprojekt om unge og hastighed - Ejby Kommune, Vejdirektoratet og Tryg , 2001

Telescope Analyse Bureau: Analyse + bilag vedrørende Projekt ”Skytsengel” - Foretaget for Sønderjyllands Amt, december 2001/januar 2002

Thomsen, Thyra Uth: Persontransportens betydning for individet i et identitetsperspektiv: med fokus på transportmiddelvalg - Institut for markedsøkonomi: Center for samfundsvidenskabelig miljøforening: Århus, 2001

Trondman, Mats: Kultursociologi i praktiken – Studentlitteratur: Lund, 1999

Trondman, Mats: Bilden av en klassresa: sexton arbetarklassbarn på väg till och i högskolan – Carlssons: Stockholm, 1993

Uheld med unge motorførere - Vejdirektoratet og VIS, december 2001

Uheld med unge motorførere: Trends: Stig Hemdorf - Vejdirektoratet og VIS, december 2001

Ungdom, identitet og uddannelse: Knud Illeris; Noemi Katznelson; Birgitte Simonsen; Lars Ulriksen – Roskilde Universitetsforlag: Frederiksberg, 2002

Ungdomssociologi: Flemming Balvig; Mogens Nygaard Chrisoffersen; Yvonne Mørck; Kjeld Mazanti Sørensen – Columbus: København, 2001

Walker, Linley; Dianne Butland; Robert Connell: Boys on the road: Masculinities, Car Culture, and Road Safety - The Journal of Men's Studies: Vol. 8, No. 2, Winter 2000

Willer, Thomas & Søren Østergaard: Generation Search: et studie i danske unges livsstrategier, værdier og livstolkning - Forlaget Youth Resources: København, 2001

Willis, Paul: Common culture - Open University Press: Buckingham, 1990

Willis, Paul: Fostran till lönearbete - Röda Bokförlaget: Göteborg, 1981

Ziehe, Thomas: From living standard to life style - NYRI: YOUNG, 1994-2

Ziehe, Thomas: Kultur analyser: Ungdom, utbildning, modernitet - Brutus Östlings Bokförlag Symposion: Stockholm, 1993

Ziehe, Thomas: Ambivalenser og mangfoldighed - Politisk revy: København, 1989