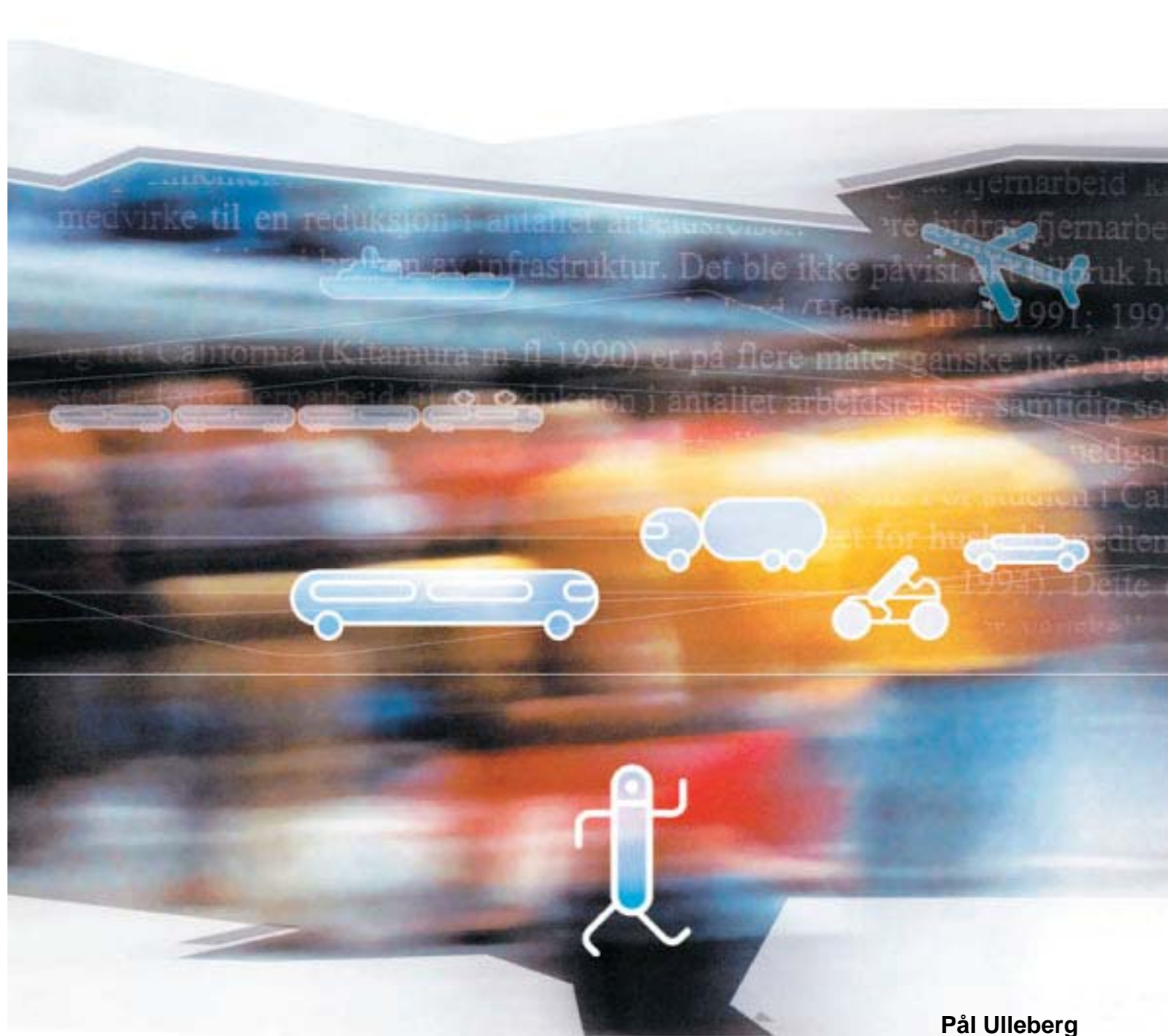


Unga passagerare som skyddsängel

Vad hindrar eller främjer deras roll som påverkare?



Unga passagerare som skyddsänglar

Vad hindrar eller främjar deras roll som påverkare?

Pål Ulleberg och Trine Must

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0802-0175

ISBN 82-480-0512-7 Papirversjon

ISBN 82-480-1513-5 Elektronisk versjon

Oslo, mai 2005

Tittel: Unga passagerare som skyddsenglar. Vad hindrar eller främjar deras roll som påverkare?

Forfatter(e): Pål Ulleberg; Trine Must

TØI rapport 776/2005

Oslo, 2005-05

86 sider

ISBN 82-480-0512-7 Papirversjon

ISBN 82-480-0513-5 Elektronisk versjon

ISSN 0802-0175

Finansieringskilde:

Skyllfonden, Vägverket

Prosjekt: 2864 Skyddsenglar

Prosjektleder: Pål Ulleberg

Kvalitetsansvarlig: Fridulv Sagberg

Emneord:

Trafik; Passagerare; Ungdom; Social kontroll

Sammendrag:

Syftet med undersökningen är att få mer kunskap om vad som hindrar och vad som främjar ungdomars beredhet att utöva social kontroll som passagerare i bil. Undersökningen utgörs av en litteraturstudie och två empiriska undersökningar (fokusgrupper och enkät) genomförda bland svensk ungdom. Litteraturstudien konkluderar med att unga förares olycksrisk ökar när de har unga passagerare i bilen. Den mest sannolika förklaringen är att de kör snabbare och tar mer chanser när dom kör med unga passagerare i bilen, speciellt manliga. Resultat från de empiriska undersökningarna visar att många har känt sig rädda eller osäkra som passagerare i bil, och att rädsla för att skapa konflikt og liten tilltro till egen förmåga att kunna påverka den som kör, er de viktigaste orsakerna till att unga passagerare inte säger ifrån när dom känner sig otrygga i bil. Sådana barriärer mot att säga ifrån är mest utbredda bland unga män.

Title: Young car passengers as guardian angels? Factors influencing adolescent passengers' willingness to influence young drivers

Author(s): Pål Ulleberg; Trine Must

TØI report 776/2005

Oslo: 2005-05

86 pages

ISBN 82-480-0512-7 Paper version

ISBN 82-480-0513-5 Electronic version

ISSN 0802-0175

Financed by:

Swedish Road Administration

Project: 2864 Guardian angels

Project manager: Pål Ulleberg

Quality manager: Fridulv Sagberg

Key words:

Traffic; Passengers; Adolescent; Social control

Summary:

The main aim of this study is to identify factors influencing young car passengers' willingness to confront unsafe drivers. The study consists of a literature review and two empirical studies carried out among Swedish adolescents. On the basis of the literature review it is concluded that young drivers have increased accident risk when they carry passengers of their own age. The main reason is probably that young drivers in general are more prone to risk taking when they carry young passengers, especially when carrying male passengers. The results of the empirical studies suggest that conflict avoidance and low belief in own ability to influence drivers' behaviour are the main reasons why young passengers choose not to speak out against unsafe driving when feeling unsafe as passengers. It is particularly young males who experience such barriers against addressing unsafe driving.

Language of report: Swedish

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90
Pris kr 250

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90
Price € 30

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2005

Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961
Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis

Förord

Unga förare är speciellt olycksdrabbade i trafiken. Generellt visar olika studier att unga förare har ökad olycksrisk när dom kör med unga passagerare i bilen. Det finns skäl att anta att den förhöjda olycksrisken delvis förorsakas av att unga förare kör fortare och tar flera chanser när dom kör med unga passagerare i bilen. På samma tid är det mycket som tyder på att många passagerare känner sig otrygga i bilen, utan att de vågar säga ifrån till föraren om detta. Syftet med denna undersökning är att få mera kunskap om vad som hindrar och vad som främjar ungdomars bereddhhet att utöva en form för social kontroll (be föraren om att köra lugnare) som passagerare i bil.

Uppdragsgivare och finansiär för projektet har varit Skyltfonden. Handläggare på Vägverket/Skyltfonden har varit Anita Ramstedt. En stor tack riktas till Anita för gott samarbete.

Kapitel 1, 3, 4 och 5 i rapporten har skrivits av forskare Pål Ulleberg (TØI), medan Trine Must (Amarillo Research & Consultancy i Stockholm) har genomfört fokusgruppintervjuerna och skrivit kapitel 2. Attityd AB i Karlstad har hjälpt till med svensk översättning av frågeformuläret och skött datainsamlingen i projektet. I tillägg har Attityd AB gett värdefulla kommentarer i samband med utformning av frågeformuläret.

Forskare Susanne Nordbakke har bidragit med viktiga synpunkter och kommentarer i relation till planerande av fokusgruppintervjuerna och enkätundersökningen. Forskningsledare Fridulv Sagberg har kvalitetsäkrat rapporten. Avdelningssekreterare Trude Rømming har ordnat med rapportens layout.

Oslo, maj 2005
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
Institutchef

Fridulv Sagberg
Forskningsledare

Innehållsförteckning

Sammanfattning

Summary

1. Kunskapsöversikt	1
1.1 Olycksrisken ökar när unga förare har unga passagerare i bilen	1
1.2 Möjliga förklaringar på förhöjd olycksrisk med passagerare i bilen	2
1.3 Unga passagerare kan påverka föraren i positiv riktning.....	5
1.4 Sammanfattning av litteraturstudiet.....	6
2. Fokusgruppintervju.....	7
2.1 Tillvägagångssätt	7
2.2 Presentation av fokusgrupperna.....	7
2.3 Generellt om kommunikationsmedel.....	8
2.4 Rollerna som förare och passagerare i bil.....	12
2.5 Faktorer som påverkar samspelet mellan föraren och passagerare	17
2.6 Konsekvenser av upplevda riskfyllda situationer	23
2.7 Sammanfattning	24
3. Enkätundersökning	26
3.1 Urval	26
3.2 Analyser.....	27
3.3 Attityder och uppfattningar om att vara passagerare	36
3.4 Hur ofta man säger ifrån	39
3.6 Skillnader mellan stad och landsbygd	46
3.7 Vad har samband med det att säga ifrån?	47
3.8 Vad har samband med vad man gör i en specifik situation?.....	52
3.9 Subgrupper.....	54
4. Sammanfattning av undersökningarna	57
4.1 Inte så vanligt att vara rädd i bil, men många vill inte säga ifrån	57
4.2 Kön har stor betydelse	58
4.3 Ålder, körkort och körerfarenhet har inte så stor betydelse.....	59
4.4 Hur få ungdom till att säga ifrån oftare?.....	59
4.5 Förare är också en målgrupp.....	61
4.6 Tillgång på alternativa transportmedel är viktigt.....	61
4.7 Ungdom är inte lika	62
5. Slutsatser.....	63
6. Referenser.....	64
Bilaga 1: Frågeformulär och följebrev	67
Bilaga 2: Samband mellan hur ofta man har varit rädd i bil och hur ofta man har upplevt olika risksituationer.....	76
Bilaga 3: Faktorstruktur på uppfattningar	78
Bilaga 4: Bruk av bil efter bostadsort.....	79
Bilaga 5: Förklaring på strukturmodellen	80
Bilaga 6: Beskrivning av subgrupper	83

Sammanfatning:

Unga passagerare som skyddsänglar

Vad hindrar eller främjar deras roll som påverkare?

Syftet med denna undersökning är att få mer kunskap om vad som hindrar och vad som främjar ungdomars vilja att utöva social kontroll som passagerare i bil. Undersökningen försöker vidare ta reda på ungdomars erfarenheter och upplevelser i rollen som passagerare, samt erfarenheter och upplevelser i rollen som förare för de som själv har körkort. Undersökningen utgörs av en litteraturgenomgång av relevant forskning och två empiriska studier (fokusgruppintervju och enkätundersökning) genomförd bland svensk ungdom.

Litteraturstudien

Generellt visar olika studier att unga förarens olycksrisk ökar när de kör med unga passagerare i bilen. Den förhöjda olycksrisken kan bero på att unga förare blir mer distraherade av att ha passagerare i bilen. Ett förhållande som talar emot detta, är att unga förarens olycksrisk tycks ha ett systematiskt samband med passagerarens ålder och kön. Till exempel är olycksrisken speciellt hög när både förare och passagerare är unga män. Då flera studier visar att förekomsten av risktagning är högst när unga manliga förare har unga män som passagerare i bilen, ligger det nära till hands att tro att medveten risktagning är huvudförklaringen på unga förarens förhöjda olycksrisk med unga passagerare i bilen.

Den höga olycksrisken som unga förare tycks ha med unga passagerare i bilen tyder på att åtgärder som kan få passagerarna att påverka föraren att köra mindre riskfyllt kan ha en olycksreducerande effekt. Två utvärderingar tyder på att det är möjligt att få ungdom att undvika att sitta på med osäkra förare. Emellertid är det svårt att få unga passagerare att säga till en förare som kör osäkert, bland annat på grund av rädsla för konflikt och bristande tilltro till egen förmåga när det gäller att kunna påverka föraren.

Fokusgruppintervjuerna

Deltagarna till fokusgruppintervjuerna rekryterades per telefon, där ett tillfälligt urval ungdom i åldern 17-20 år blev tillfrågade om de kunde tänka sig att medverka i en gruppdiskussion om att vara chaufför och/eller passagerare. Undersökningen blev utförd med hjälp av tre fokusgrupper á 90 minuter i Linköping. Resultaten från intervjuerna kan sammanfattas så här:

- Bilkörningens roll för ungdomar har såväl rationella som emotionella sidor; man är mer mobil och oberoende, det är identitetsbyggande, det ger en viss status, ger frihetskänsla, man upplever fartglädje, fara och spänning, förtrolighet med kompisar, och man kopplar av.
- De flesta respondenterna har varit med om riskfyllda situationer som de antingen har ansett varit obehagliga eller farliga på något sätt.

- Rädsla för konflikt är en viktig orsak till att man inte är beredd att säga ifrån. Att säga ifrån uppfattas som att kritisera och ställa krav, vilket man i stort sett uppfattar att man inte får och bör göra som passagerare; man ska vara tacksam för att man får åka med.
- Den vanligaste åtgärden om man tycker situationen känns riskfylld, är idag att låta bli åka med föraren efter det.
- Kön spelar en viktig roll när det gäller ungdomar och bilkörning. Män anses generellt köra mer hetsigt och mer riskfyllt än kvinnor. Att säga ifrån är mer acceptabelt för kvinnor än för män, då det kan uppfattas omanligt att säga ifrån. Kvinnor anses ofta ha en positiv inverkan på föraren och stämningen i bilen. Kvinnor kör lugnare med enbart kvinnor som passagerare medan män lyssnar mer på kvinnor än män som kommenterar körningen.
- Bekantskap med föraren har stor betydelse, dels för om man vill åka med och dels för om man vågar säga ifrån om man tycker att situationen känns otrygg. Bekantskap med de andra passagerarna är också av betydelse; man vill inte ta chansen på att stå utanför gruppen.
- Som förare känner de flesta stort ansvar, medan man ofta som passagerare avsäger sig ansvaret. Man "litar" på föraren och att han/hon har kontroll och vet vad han/hon gör.
- Samspelet mellan de olika typer av förare och passagerare är av stor betydelse för huruvida man är beredd att säga ifrån eller inte när situationen känns riskfylld.
- Alkohol kan spela en roll för hur man uppfattar situationen och hur man försöker påverka föraren. Är man onykt, kan man tycka att det är roligt och spännande att köra fort eller riskfyllt och man kan egga föraren.
- Har man inte själv körkort känner man i större grad en barriär mot att säga ifrån; man "vet" inte hur man ska köra och anses inte ha rätt att lägga sig i. Barriären för att säga ifrån är högre om föraren har mer körerfarenhet och om föraren är äldre än man själv.
- I stort sett beundrar man personer som vågar säga ifrån; de uppfattas vara starka personer och trygga i sig själva.
- Att uppmuntra föraren till att uppmana passagerare att säga ifrån om de känner sig otrygga anses kunna hjälpa de som idag inte vågar säga ifrån. Passagerarna måste känna att det inte är kritik eller att ställa orimliga krav att säga ifrån; som passagerare har man också ett ansvar.

Enkätundersökning

Frågeformuläret blev utarbetat utifrån litteraturgenomgången och resultat från fokusgruppintervjuerna. Formuläret skickades ut till 1500 slumpmässigt utvalda ungdomar i åldern 17-20 år från hela Sverige i september 2004. Efter en påstötning returnerades i allt 774 formulär, något som gav en svarsprocent på 52. Resultaten från enkätundersökningen kan sammanfattas så här:

- Själv om många uppger att de har känt sig rädda som passagerare i bil, finns det ändå skäl att tro att detta inträffar ganska sällan. De flesta uppger att de har känt sig rädda endast 1-2 gånger i löpet av det sista året.
- Ungdomarna uppger att fartöverträdelser förekommer ofta när man är passagerare i bil till en ung förare, mens mer allvarliga regelbrott inte är så vanliga.
- Passagerare som oftast åker med unga män upplever mest chanstagnning från förarnas sida. På samma sätt uppger män som själv har körkort att de oftare företar fartöverträdelser och tar chanser än vad tillfället är för unga kvinnliga förare.
- När det gäller kvinnliga passagerare, visar enkätundersökningen att många av de manliga förarna anpassar sitt körsätt när de har kvinnor i bilen. Hela 40 % av dem säger att de vill ta mindre chanser och köra lugnare när de har kvinnor i bilen.
- Ca en tredjedel av ungdomarna uppger att de aldrig eller sällan säger ifrån när de tycker föraren kör för fort eller riskfyllt. Vidare analyser visar att konflikträdsla och låg tilltro till egen förmåga att påverka den som kör är de viktigaste orsakerna till att man inte säger ifrån. Många uppger att de heller löser problemet på ett inte-konfronterande sätt, t ex genom att undvika att åka med föraren efteråt.
- Unga män är mest bekymrade för att de skal uppfattas som tjatiga, bli opopulära eller skapa konflikt om de säger ifrån till den som kör. Samtidigt har de mindre tilltro till egen förmåga att påverka föraren än andra. Detta återspeglar sig i att de mer sällan säger ifrån när de tycker föraren kör osäkert.
- Det är mycket som tyder på att konflikträdslan är något överdriven. Mycket få ungdomar uppger att föraren har blivit irriterad om man har bett han eller henne om att köra lugnare. Likaledes uppger de flesta förarna att de inte blir irriterade om en passagerare skulle be dem om att köra lugnare. Detta tyder på att förarna är positivt inställda till att passagerarna säger ifrån. Således kan en åtgärd vara att göra förare mer medvetna om att många inte vågar säga ifrån av rädsla för att skapa konflikt.
- Ett annat sätt att få ungdom till att säga ifrån oftare, kan vara att lära dem olika strategier i förhållande till att säga ifrån och praktisera dessa. Rollspel och modellinläring är exempel på sådana åtgärder som kan vara aktuella.
- Många uppger att de skulle vilja använda alternativa transportmedel i situationer där man erbjuds skjuts av en osäker förare. Detta indikerar att bättre tillgång på andra transportmedel, t ex på nattetid och i helger, också

kan vara en effektiv åtgärd för att förhindra att ungdom åker med osäkra förare.

- Enkätundersökningen gav inte något stöd för att det att ha körkort har någon betydelse för hur ofta man säger ifrån, eller att man upplever mindre barriärer mot att säga ifrån. Det var heller inte några effekter av ålder, med undantag av att 17-åringar i större grad än de lite äldre ser ut till att välja konfliktundvikande strategier i tillfällen där man erbjuds skjuts av en som man vet kör osäkert.
- Ungdom med mest benägenhet för spänning och ungdom som har låg respekt för normer och regler, åker oftare än andra med förare som företar överträdelser. Dessa två grupper har inte någon större rädsla för konflikt än andra, men upplever mindre tilltro till att de kan påverka den de åker med. De säger mer sällan ifrån och låter oftare bli att säga ifrån när de tycker föraren kör för fort eller riskfyllt.

Slutsats

Även om det att känna sig rädd som passagerare i bil till en ung förare tycks vara undantaget snarare än regeln, kan åtgärder för att få ungdom att säga ifrån oftare till den man åker med, vara viktigt för att reducera ungdomsolyckor. Det är flera orsaker till detta. Et argument är att internationella studier visar att unga förare har mycket hög olycksrisk när de har unga passagerare i bilen. Rätt nog har inte sådana beräkningar utförts för svenska bilförare, men det finns skäl att tro att man vill finna en liknande ökning i risk bland unga svenska förare. Speciellt gäller det att köra med unga manliga passagerare i bilen.

Et annat moment är att enkätundersökningen visade att fartöverträdelser förekommer relativt ofta när ungdom åker med unga förare. Med tanke på att forskning visar att fartöverträdelser har samband med hög risk för att bli skadad i trafiken, kan man förvänta att om passagerare får föraren till att köra lugnare, så vill detta vara en effektiv åtgärd för ökad trafiksäkerhet.

Eftersom fartöverträdelser ofta förekommer utan att så många tycks känna sig otrygga av den grund, kan en relevant åtgärd vara att göra både förare och passagerare medvetna om att olycksrisken för unga förare ökar när de har unga passagerare i bilen. Detta kan motivera ungdom till att bli mer medvetna om sin roll som passagerare i bil.

Om man önskar att få unga passagerare till att säga ifrån oftare när de känner sig otrygga i bil, är troligen åtgärder som kan reducera konflikträdsla och/eller skapa större tilltro till egen förmåga att påverka den som kör relevant. Rapporten pekar på några sådana åtgärder, men denna typ av åtgärder måste testas ut i praktiken innan man kan uttala sig om deras effekt. En utmaning i detta sammanhang är att de som bäst behöver en attityd- och beteendeändring, kan vara de som är svårast att påverka. Eftersom det att undvika konflikt har stor betydelse för om man säger ifrån till osäkra förare eller inte, kan en annan åtgärd mot ungdomsolyckor vara att göra alternativa transportmedel mer åtkomliga. Speciellt bör en se på tider där olycksrisken för unga förare är högst, till exempel på kvälls- och nattetid i helgerna.

Summary:

Young car passengers as guardian angels

Factors influencing adolescent passengers' willingness to influence young drivers

The aim of the present study was to examine factors that may affect the likelihood of adolescent passengers asking a driver to drive more carefully when they feel unsafe or worried in the car. The study consists of a literature review and two empirical studies (focus group interviews and a survey study) carried out among Swedish adolescents 17 to 20 years of age.

Literature review

Several studies show that young drivers' accident risk increase when they are accompanied by passengers about their own age, but not when they carry children or persons over 25 years of age. One explanation of this increase in accident risk is that young drivers may become distracted when they carry young passengers, and hence, make more driver errors. However, young drivers' accident risk covaries systematically with passengers' age and gender. For instance, the accident risk is found to be especially high when both the driver and the passenger(s) are young males. Several studies demonstrate that young drivers are more prone to speeding and risk-taking when they are accompanied by young male passengers. As a result, it is reasonable to believe that the negative effect of carrying young passengers may, to some extent, be due to intentional risk-taking.

On the other hand, some studies suggest that adolescent passengers can influence the driver to drive more carefully and thereby reduce the risk of accidents. A few safety campaigns have aimed at promoting this kind of positive influence through encouraging young passengers to speak out against unsafe driving when they ride with young drivers. The results of these campaigns do, however, indicate that adolescent passengers find it easier to avoid riding with unsafe drivers than to ask the driver to drive more carefully. Two survey studies have tried to identify what causes adolescents to refrain from addressing unsafe driving. The conclusion in these studies is that many adolescents refrain from addressing unsafe driving due to fear of a potential conflict with the driver and low confidence in own ability to influence the driver's behaviour.

Focus group interviews

Three focus group interviews of 90 minutes' duration were carried out in the city of Linköping in Sweden. The participants consisted of 30 adolescents 17 to 20 years of age. The results of the interviews can be summarised as follows:

- Car driving has rational, as well as emotional aspects. These include increased mobility, independence, sense of freedom, joy, danger, and excitement. Car driving is also a way of obtaining a closer relationship to friends and spending spare time with them.
- Most of the participants reported that they had experienced unpleasant and/or dangerous situations when they had been riding with a young driver.
- The most common way of acting when one feels unsafe or anxious as a passenger, is to say nothing and instead avoid riding with the driver on later occasions.
- The fear of creating a conflict is the most important barrier against addressing unsafe driving. To ask the driver to drive more carefully is believed to be easily perceived as criticism. It is in general believed that it is inappropriate to behave in this way for a passenger - passengers should instead be grateful for being offered a lift.
- To address unsafe driving is regarded as more acceptable for a female passenger than for a male. This is mainly because young men may be perceived as feminine if they behave in such a matter. The presence of female passengers is considered to have a positive influence on both the driving and the atmosphere in the car.
- Being an acquaintance or not of the driver has a bearing on whether the adolescents decide to ride with the driver or dare to speak out against unsafe driving.
- As drivers, adolescents feel that they have a responsibility for the safety of their passengers, while the passengers often pass down their responsibility for safety to the driver. Passengers "trust" that the driver has control over the situation and knows what he or she is doing.
- Being under the influence of alcohol may result in more tolerance towards risk-taking and cause passengers to encourage drivers to speed and to conduct traffic violations.
- Passengers who do not themselves possess a driver licence find it harder to speak out against unsafe driving. This is mainly because they regard themselves as not competent enough to evaluate whether the driver drives in an unsafe manner. The barriers against speaking out are higher the more experienced the driver is and if the driver is older than the passengers.
- In general, adolescents report that they admire persons who dare to speak out against unsafe driving – such persons are regarded as independent persons who are confident in themselves.
- The adolescents believe that drivers should be encouraged to invite passengers to speak out when they feel unsafe or anxious. The passengers

must at the same time sense that they have the right to address unsafe driving when they feel unsafe in the car. Passengers must also learn to know that they have a responsibility for safety.

The survey study

The questionnaire applied in the survey study was constructed on the basis of knowledge obtained in the literature review and the results from the focus group interviews. The questionnaire was sent out to a random sample of 1500 Swedish adolescents of 17 to 20 years of age in September 2004. A total of 774 respondents returned the questionnaire, yielding a response rate of 52 percent. The results of the survey study can be summarised as follows:

- Most of the respondents report that, at least once during the last year, they had felt anxious or afraid when being in a car with a young driver. However, most report that they had felt anxious or afraid only once or twice during the last year, suggesting that being afraid as a car passenger is rather the exception than the rule.
- The respondents reported that speeding frequently occurs when they are riding with young drivers, while more serious violations (like dangerous overtakings and close following) do not happen so often.
- The respondents report most risk-taking and violations when they are riding with young males. Likewise, male respondents who possess a drivers' licence admit conducting more violations and risk-taking than female drivers do.
- The presence of female passengers seems to have a positive influence on the drivers' behaviour. 40 percent of the male drivers report that they drive more slowly and conduct fewer violations when carrying young female passengers.
- About one-third of the adolescents report that they never or seldom ask the driver to drive more carefully when they think the driver is driving too fast or risky. It is more common to "solve" this problem in a non-confronting matter, e.g. to avoid riding with the driver on later occasions. Further analyses suggest that conflict avoidance and low belief in own ability to influence others are the most important reasons why they refrain from addressing unsafe driving.
- Young males are most worried about becoming unpopular or creating conflict if they should speak out against unsafe driving. At the same time, they have lower confidence in their own ability to influence others as compared to females. This is reflected in young males being more reluctant to speak out in situations when they think that the driving is too fast or too risky.
- The results suggest that the adolescents' fear of creating a conflict is exaggerated. Very few report that drivers actually have become annoyed when asked to drive more carefully. Adolescent drivers themselves claim that they would not be annoyed if one of their passengers asks them to drive more carefully.
- Many adolescents state that they would prefer to use public transport or taxis in situations (e.g. at night time in weekends) where they are offered a lift with an unsafe driver. This result suggests that making public transport more

accessible in weekends and at night (when adolescents have a high accident risk) may be an effective safety measure for adolescents.

- Adolescents who prefer excitement and risk-taking, and adolescents who have low respect for social norms and rules, are more prone than others to ride with unsafe drivers. These two groups do not report higher fear of conflict compared to other adolescents, however they report lower confidence in their own ability to influence drivers. Compared to others, they also refrain more often from addressing unsafe driving.
- It is concluded that one way of increasing confidence in own ability to influence others and to lower the fear of conflict, is to teach adolescents strategies to address unsafe driving. Role-playing and model-imitation are two relevant methods for learning and practicing such strategies.

Conclusion

Even though feeling unsafe as a car passenger seems to be the exception rather than the rule, measures aimed at empowering adolescent passengers to speak of against unsafe driving can result in a reduction in the number of car accidents. There are two arguments behind this assertion. One is that international studies find that the accident risk increase when young drivers are accompanied by young passengers, especially males. This is most probably due to increased risk-taking and/or an increase in distraction. Secondly, speeding seems to be quite common in such situations. In view of studies finding a relatively strong relationship between speeding and risk of injury, it is expected that a reduction in injury risk will occur if passenger can promote safer driving practices.

Since speeding seems to occur frequently without passengers feeling unsafe or anxious for that reason, a relevant measure may be to inform adolescents about the increase in risk affecting young drivers when carrying passengers. Such information may possibly motivate both the driver and the passengers to be more safety-conscious when in the car together.

If decision makers aim at promoting positive social influence among adolescent car passengers, it is probably most relevant to implement measures aimed at reducing the fear of conflict and/or increasing adolescents' confidence in their own ability to influence drivers' behaviour. Some examples of this kind of interventions are described in the report, but it is difficult to determine the effectiveness of such interventions since they have not yet been formally evaluated.

Since many adolescents seem to find it hard to ask drivers to drive more carefully, an additional measure to reduce accidents among adolescents may be to make public transport more available at times when the accident risk is at its highest, meaning at night time during weekends.

1. Kunskapsöversikt

1.1 Olycksrisken ökar när unga förare har unga passagerare i bilen

Det är välkänt att unga förare har mycket högre risk för att bli involverad i en trafikolycka jämfört med andra förare (Bjørnskau, 2000; Gregersen och Nyberg, 2002; Laapotti, Keskinen, Hatakka, & Katila, 2001). Den höga olycksrisken för unga förare förklaras gärna med bristande erfarenhet, medveten chanstagning och/eller en kombination av dessa två faktorer (se t ex Sagberg och Bjørnskau, 2003). Ett mindre känt fynd är att olycksrisken ökar när unga förare har unga passagerare i bilen (Drummond & Triggs, 1991; Williams & Wells, 1995). En rad med studier visar att olycksrisken ökar när en ung förare har en passagerare på samma ålder i bilen, och ökar ytterligare när det är flera unga passagerare i bilen. (Doherty, Andrey, & MacGregor, 1998; Preusser, Ferguson & Williams, 1998; Chen, Baker, Braver & Li, 2000; Lam, Norton, Woodward m fl 2003). En sådan negativ effekt av att köra med unga passagerare är inte hittat för förare i andra åldersgrupper (Lam m fl, 2003; Preusser, Ferguson & Williams, 1998). Tvärt om tyder enskilda studier på att förare generellt sett kan ha lägre olycksrisk när de har passagerare i bilen jämfört med när de kör utan (Sagberg, 2001)¹.

Det har dock inte genomförts studier i Norden med syfte på att estimeras olycksrisken för unga förare när de har unga passagerare i bilen, slik att man inte vet om unga nordiske förare har förhöjd olycksrisk i en sådan situation. Emellertid är det grund till att förvänta att en motsvarande negativ effekt av att ha passagerare i bilen också gäller för unga nordiske förare. Detta är först och främst på grund av att studierna som hittar att unga förare har förhöjd olycksrisk med unga passagerare i bilen, är länder (Australia, New Zealand och USA) som inte skiljbar sig väsentligt från nordiska länder när det gäller olycksstatistiken för unga förare. Dock är åldersgränsen för körkort lägre i dessa länder (16 år), och det kan vara att det är åldersgruppen 16-17 år som har speciellt hög olycksrisk med unga passagerare i bilen.

¹I Sagberg's studie är inte äldre förare direkt jämförda med yngre, men det kontrollerades för förarens ålder i analysen. I och med att de flesta i urvalet var i åldersgruppen 30-70 år, kan man därmed sluta att den gunstiga effekten av att ha passagerare i bil gäller mest för förare i denna åldersgrupp (30-70 år).

1.2 Möjliga förklaringar på förhöjd olycksrisk med passagerare i bilen

Distraction

En kan fråga sig varför det endast är unga förare som har en ökning i olycksrisk när de har passagerare i bilen. En hypotes är att yngre förare är så oerfarne att de inte har automatiserat sin körförmåga i tillräckligt grad än, och att de därmed lättare distraheras av att ha passagerare i bilen jämfört med mer erfarna förare. Om detta stämmer, kan detta resultera i att de gör flera fel under körning än de annars gör.

En körsimulatorstudie utförd av Reiß & Krüger (1995) ger ett visst stöd för att det att ha passagerare i bilen är mentalt belastande på föraren, i alla fall om man har samtal under körning. I studien körde försökspersoner i en simulator under olika trafikförhållanden, både med och utan att samtala med passagerare. Reiß och Krüger konkluderade dock med att det att ha passagerare i bilen inte nödvändigtvis förhöjde risken för olycka. Tvärt om kunde det minska risken för olycka, speciellt under körning på motorväg. Detta beror på att föraren kompenserade för förhöjd mental belastning (samtal med passagerare) genom att reducera hastigheten, något som gav en ökning i säkerhetsmarginal. Däremot kunde det att tala med en passagerare under körning där föraren redan hade reducerad hastighet, i detta tillfälle körning i tät dimma, öka olycksrisken. Det ser därmed ut som om en form för beteendeanpassning (i detta tillfälle minskad körhastighet) i stor grad kan uppväga den förhöjda mentala belastningen det att tala med passagerare medför, såframt en anpassning av beteendet är möjlig. Emellertid undersökte inte Reiß & Krüger (1995) eventuella effekter av förarens ålder och kön, och det är utifrån denna studie inte möjligt att säga något om unga förare blir mer distraherad och/eller inte kompenserar i tillräcklig grad för att undgå olyckor jämfört med erfarna förare.

Något som talar emot att unga förarens förhöjda olycksrisk med passagerare i bilen endast beror på distraction, är att unga förarens olycksrisk tyckas ha systematisk samband med passagerarens ålder och kön. I en studie baserad på olycksdata för nord-amerikanske förare, slutade Chen m fal (2000) att unga förare har högre risk för att dödas i en trafikolycka när de hade passagerare i åldern 16-29 år i bilen än när passageraren var 30 år eller mera. Vidare var olycksrisken för en ung förare dubbelt så hög med en ung manlig passagerare i bilen jämfört med en ung kvinnlig passagerare. Denna tendens förstärktes när föraren själv var man. Vidare visade en studie från New Zealand att förare som är yngre än 25 år har 15 gånger högre personskaderisk när de har unga passagerare i bilen och 10 gånger högre personskaderisk när de har passagerare i andra åldersgrupper i bilen (Lam, Norton, Woodward m fl 2003).

Dessa fynd tyder på att det är andra faktorer än ren distraction som kan förklara den förhöjda risken som unga förare har med unga passagerare i bilen. Dock är det viktigt att inte utesluta hypotesen om att unga förare är mer sensitiva för distraction än vad erfarna förare är. Det kan tänkas att unga passagerare talar mer med föraren och därmed är mer störande än vad fallet är när andra åldersgrupper är passagerare i bilen. Vidare kan det att unga manliga förare upplever en

riskökning med passagerare i bilen bero på att kvinnliga förare tacklar distraktioner under körning bättre än män.

En studie baserad på unga, oerfarna norska förare ger ett visst stöd för denna hypotes. Sagberg och Bjørnskau (2003) jämförde oerfarna manliga och kvinnliga förare i förhållande till hur snabbt de uppfattat potentiella faror i trafiken. En videotest användes. Resultaten tyder på att kvinnliga förare reagerar snabbare på potentiellt hotfulla situationer än vad manliga förare gör när de har en tilläggsuppgift (huvudräkning) under videotesten.

En förklaring på att unga män har förhöjd olycksrisk under körning med passagerare kan därmed vara att män har svårare för att tackla distraktioner från passagerare under körning än vad unga kvinnor har. Att olycksrisken är speciellt hög med unga manliga passagerare är emellertid svårt att förklara ut ifrån denna hypotes. En möjlighet är att unga män har en annan kommunikationsform sig i mellan än vad en ung manlig förare och en ung kvinnlig passagerare har.

Högre hastighet och mer chanstagnation med unga passagerare i bilen

En förklaring på varför unga män tycker att ha en särskild hög olycksrisk med passagerare i bilen kan vara att unga mäns uppskattning av ett bra körsätt är mer relaterat till det att handtera bilen under svåra körförhållanden, köra snabbt och vilja till att köra om, än säker körning (Näätänen och Summala, 1976). På det sättet kan det att ha unga manliga passagerare i bilen lätt påverka föraren till att köra snabbt och ta lite chanser för att visa sig för andra.

Flera studier ger stöd för denna hypotes. I en brittisk studie observerade Baxter, Manstead, Stradling m fl (1990) att förare som hade äldre passagerare i bilen, särskilt äldre kvinnor, kör saktare än förare som var ensamma i bilen eller som körde med yngre passagerare. På den andra sidan var det att köra över hastighetsgränsen mest vanligt för unga förare som hade en eller flera unga manliga passagerare i bilen, särskilt unga manliga förare. Liknande fynd baserat på observation av bilförares hastighet är också hittat av McKenna, Waylen och Burkes (1998).

På grundlag av en intervjuundersökning genomförd bland brittiska förare, konkluderade Rolls, Hall, Ingham och McDonald (1991) med att förare i 17-20 års ålder är mer påverkade av att ha passagerarna i bilen än vad erfarna förare är. Detta var särskild gällande för unga manliga passagerare, som påverkade föraren till att ta mer chanser och köra snabbare. Dock konkluderade författarna med att det inte endast är passagerarens ålder och kön som förklarar denna effekt, men att det är karaktären av den sociale relationen mellan förare och passagerare som är viktigt. Till exempel uppgav unga manliga förare att det att ha kompisar i bilen skapade socialt press mot föraren om att begå regelbrott och ta chanser. För övrigt hade det att köra med barn i bilen en positiv effekt på förare i alla åldersgrupper. De flesta uppgav att de i sådana situationer känner sig mer ansvariga och tar mindre chanser än man vanligen gör².

² Emellertid konstaterades inte denne effekten för kvinnliga förare 21-25 år gamla.

Rolls och Ingham (1992) fortsatte studien från 1991 med att intervjua endast manliga förare i åldersgruppen 17-25 år. Hela 90 % av dessa sa de påverkades att köra på ett bestämt sätt när de körde med passagerare i bilen. I särskild grad körde föraren mer riskfyllt med unga män i bilen, mens det la mer vikt på säker körning när andra åldersgrupper var i bilen, till exempel föräldrar, barn eller unga kvinnor.

Det att unga förare påverkas av vilka passagerare man har i bilen bekräftas också i andra studier. På grundlag av en enkätundersökning genomförd bland australiska förare, konkluderade Arnett, Offer och Fine (1997) med att unga förare tenderar till att köra snabbare och ta mer chanser i trafiken när de har kompisar i bilen jämfört med när föräldrarna åkte med. En annan australisk studie baserad på telefonintervjuer och senare fokusgruppintervju, konkluderade med att gruppträck i bil är mest framträdande när unga förare har unga passagerare i bilen (Regan och Mistopoulos, 2002). Inte oväntat var det unga manliga passagerare som oftast uppgav att de bad föraren om att öka hastighet och ta chanser, en tendens som inte fanns bland passagerare i andra åldersgrupper.

Undersökningen visade också att unga manliga och kvinnliga förare kör mer riskfyllt när de hade unga män som passagerare, själv om passagerarna *inte* gav nåt direkt uttryck för att föraren skulle köra riskfylld. Detta tyder på att bara närvaro av unga manliga passagerare i bil kan ha en negativ effekt på den som kör. En närliggande förklaring är att unga förare känner en förväntning om att köra lite ”hetsigt” när de har unga män i bilen. Det var speciellt unga manliga förare som uppgav behov för att visa sig för sina manliga passagerare. Et annat intressant fynd samband med detta är att unga passagerare inte är uppmärksamma på att de kunde ha en sådan negativ effekt på föraren (dvs. att föraren kör mer riskfylld även om de inte uppmanar till det).

Dock visade undersökningen att unga passagerare också kan påverka föraren på et positivt sätt. Många uppgav att de hjälpte föraren med att hålla sig vaken genom att tala med föraren under körning, att betjäna cd/radio, ta mobiltelefon, och göra föraren uppmärksam på faror och liknande. Gruppdiskussioner som genomfördes efter telefonundersökningen, visar att det att spela denna typ av ”co-pilot” roll var ansedd som det mest accepterade om man som passagerare önskade att påverka föraren i positiv riktning. Det att kritisera föraren efter att hotfulla situationer hade inträffat ansågs däremot inte som ett acceptabelt sätt att vara på som passagerare i bil. En kan med andra ord konkludera med att det att undvika konflikt är viktigt för unga förare och passagerare.

Gruppdiskussionerna fann vidare att de flesta ungdomarna inte var uppmärksamma på den höga olycksrisken unga förare har när det är unga passagerare i bilen. Konfronterade med denna kunskap tyckte de flesta att det var nödvändigt med mer offentlig uppmärksamhet runt detta. Man menade också att unga passagerare borde uppmanas till att påverka föraren till mindre risktagning – dock på ett konstruktivt vis. Vidare föreslog flera att man i löpet av förarupplärningen borde fokusera på denna typ av problematik, och att föraren bör vara beredd på att passagerarna säger ifrån när de känner sig otrygga i bil. Regan och Mitsopoulos (2002) konkluderade med att ungdom behöver kunskap om potentiellt negativa effekter av att köra med passagerare, och att unga passagerare behöver någon sorts ”empowerment”, dvs. förhöjt självförtroende relaterat till att säga ifrån till förare som kör osäkert.

Liknande fynd har gjorts i en undersökning genomförd bland ett stort urval norsk ungdom. I denna studie identifierades bristande tilltro till egen förmåga att påverka föraren som ett väsentligt hinder mot att säga ifrån när man känner sig otrygg som passagerare i bil (Ulleberg, 2004). Studien fann att de som hade lägst tilltro till egen förmåga att påverka föraren, var de som inte har sagt ifrån när de kände sig otrygga som passagerare i bil. Vidare var rädsla för sociala sanktioner och konflikt (bli uppfattat som tjugig, bli opopulär) också en viktig faktor som hindrade unga passagerare i att säga ifrån i sådana tillfällen. I likhet med andra studier hittade Ulleberg (2004) stora könsskillnader– unga kvinnor säger mycket oftare ifrån till föraren när de känner sig otrygga i bilen än vad unga manliga passagerare gör. Till trots för att många hade känt sig rädd i bil, tyckte en relativt hög andel av ungdomarna som var med i undersökningen att det var acceptabelt att åka med en ung förare som kör riskfyllt om det var svårt att komma sig hem eller om andra vänner åkte med den samma föraren. En förklaring är att bristen på alternativa transportmedel gör att många tycker att det att åka med en förare som kör osäkert är ett ”nödvändigt ont”.

1.3 Unga passagerare kan påverka föraren i positiv riktning

Som visat i studien till Regan och Mistopoulos (2002) kan det att ha passagerare i bilen ha en mer positiv verkan på trafiksäkerhet genom att passagerarna fungerar som en ”co-pilot”. Andra studier tyder på att passagerare också kan reducera förarens motivation till att ta risker. Både brittiska och svenska studier har visat att förare som tror att deras vänner inte accepterar bilkörning i onyktert tillstånd, kör snällare när de är onyktra jämförd med andra (Brown 1998; Åberg, 1993). Likadant har Parker, Manstead, Stradling, Reason och Baxter (1992) funnet att förare som tror att personer som man har ett närt förhållande till (vänner, flick/pojkvän och liknande) inte accepterar att man bryter trafikreglerna, rapporterar mindre regelbrott i trafiken jämförd med andra. Intressant är att motivationen till att rätta sig efter andras önskan om att ta mindre risker var mest utbredd bland unga förare.

Enskilda trafiksäkerhetskampanjer har tagit utgångspunkt i att uppmana andra (först och främst passagerare) till att påverka föraren i positiv riktning. Exempel på detta är den amerikanska ”The Peer Intervention Program” (McKnight & McPerson, 1985) som riktades mot körning i onyktert tillstånd och kampanjen ”Sei ifrå!” (Säg ifrå!) som genomfördes i Sogn och Fjordane i Norge (Elvik, 2000). Syftet med Säg ifrå! kampanjen var att skapa starkare social kontroll på förarbeteende bland ungdom, dvs. att passagerare i bil skulle säga ifrån när de tycker föraren kör riskfyllt. När inte föraren lugnar ned sin körning, uppmanas de att sitta på med andra eller att välja andra transportmedel. Resultaten av utvärderingen tyder på att ”Sei ifrå” kampanjen var vällyckad – effekten anslogs till 30 % reduktion av dödade och skadade passagerare. Dock fick en *inte* någon reduktion i antal skadade och dödade bilförare. Detta kan tyda på att kampanjen inte verkade efter sitt primära syfte – att ändra riskfyllt förarbeteende. Det är närliggande att tro att reduktionen i antalet skadade och dödade passagerare beror på att passagerarna valde att åka med andra eller att ta alternativa transportmedel.

En nyligen avslutad utvärdering av en tillsvarande kampanj i Hedmark i Norge (Moe 2002) visar också positiva resultat när det gäller möjligheter för att påverka passagerare till att bli mer medvetna på vem de åker med. Före kampanjen startade var det 28 % som hade blivit med en alkoholpåverkad förare, mot 19 % efter kampanjen.

1.4 Sammanfattning av litteraturstudiet

Generellt visar olika studier entydiga resultat när det gäller unga förare med unga passagerare i bilen. Olycksrisken ökar med antalet unga passagerare i bilen, speciellt när både förare och passager är unga män. Detta stämmer gott överens med studier som visar att förekomsten av risktagning är högst när unga manliga förare har unga män som passagerare i bilen.

Den höga olycksrisken som unga förare tycks ha med unga passagerare i bilen tyder på att åtgärder som kan få passagerarna till att påverka föraren till att köra mindre riskfyllt kan ha en olycksreducerande effekt. Två utvärderingar tyder på att det är möjligt att få ungdom till att undgå att sitta på med osäkra förare. Emellertid är det svårt att få unga passagerare till att säga till en förare som kör osäkert, bland annat på grund av rädsla för konflikt och bristande tilltro till egen förmåga att påverka föraren. Det är av den grund intressant att undersöka närmare vad som hindrar unga passagerare i att säga ifrån och vad som måste till för att hjälpa unga till att utföra denna typ av social kontroll över föraren.

Syftet med de två påföljande undersökningarna, fokusgruppintervjuerna och enkätundersökningen, är att få mer kunskap om vad som hindrar och vad som främjar ungdomars vilja till att utöva social kontroll som passagerare. Undersökningarna försöker vidare att ta reda på ungdomars erfarenheter och upplevelser i rollen som passagerare, samt erfarenheter och upplevelser i rollen som förare för de som själv har körkort.

2. Fokusgruppintervju

2.1 Tillvägagångssätt

På förhand var det bestämt att tre fokusgruppintervju skulle genomföras, och att varje grupp skulle bestå av ca 10 personer, tillsammans 30 personer i åldern 17-20 år. Det skulle vara ungefär lika många av båda kön, och ca 75% av deltagarna skulle ha haft körkort i minst 6 månader. Deltagarna rekryterades pr telefon, där ett slumpmässigt urval ungdom i åldern 17-20 år tillfrågades om de kunde tänka sig att medverka i en gruppdiskussion som handlar om det att vara chaufför och/eller passagerare. Deltagarna fick upplyst om att de skulle få 300 kr som tack för sin deltagelse.

Undersökningen utfördes med hjälp av tre fokusgrupper á 90 minuter. Intervjuerna inspelades in extenso på video. Detta material tillsammans med moderators observationer ligger till grund för detta kapitel. Undersökningen utfördes den 24:e september i Linköping.

2.2 Presentation av fokusgrupperna

Grupp 1, kvinnor

Gruppen består av 8 kvinnor i åldern 18-20 år, varav 5 har körkort. Alla studerar, utom en som har sabbatsår och jobbar. Kvinnorna studerar ämnen som maskinteknik, lärare, förskolelärare, omvårdnad, ekonomi och teknisk fysik. På fritiden umgås de med kompisar, går på kafé och bio, tränar och festar. En av respondenterna har egen bil, medan de andra lånar av föräldrar eller åker bil med andra jämnåriga.

Grupp 2, blandat kvinnor och män

Gruppen utgörs av 9 personer; 3 män och 6 kvinnor i åldern 17-20 år. Av dessa har 7 körkort. En av kvinnorna är arbetslös medan resten av gruppen antingen jobbar eller studerar. På fritiden umgås de med kompisar, tränar, festar medan andra jobbar mycket och har lite fritid.

Grupp 3, män

Består av 9 män i åldern 18-20 år varav har 6 körkort. De flesta studerar och deltidsjobbar, ett par jobbar heltid medan två är arbetslösa för närvarande. På fritiden tycker de om att träna, lyssna på/spela musik, spela dataspel och festa.

2.3 Generellt om kommunikationsmedel

Användelse av kommunikationsmedel

Linköping är en relativt liten, kompakt stad som anses vara lätt att ta sig fram i. Respondenterna använder huvudsakligen cykel, buss, tåg eller bil (privat eller taxi) som kommunikationsmedel i och kring Linköping.

Cykel

Cykel är det mest använda kommunikationsmedlet bland respondenterna – några cyklar året runt medan andra bara använder cykel under våren, sommaren och hösten. De främsta anledningarna till att man cyklar är att det är billigt, enkelt och tidsbesparande jämfört med buss om man bor centralt. Man får dessutom motion och frisk luft. Cykeln använder man främst som färdmedel till och från universitet/skola och jobb. Några cyklar också till fester, medan andra föredrar buss eller bil (privat eller taxi) på kvällen.

”jag har inte råd med bil så det blir cykel” (man, 20 år)

Buss

Respondenterna är generellt nöjda med lokaltrafiken som man tycker fungerar hyfat bra. Den anses emellertid fungera bättre centralt i stan än till/från utanför liggande orter, eftersom man då är tvungen att byta buss/tåg vilket är krångligt och tager lång tid. Buss anses dessutom vara dyrt. En orsak till att flera inte åker buss på kvällen, är att bussarna slutar gå relativt tidigt. Detta gäller särskilt vardagar, medan utbudet anses vara något bättre under helgen (några bussar kör till kl. 2 natt till lördag och söndag).

”i skolan fick man busskort och använde det hela tiden. Nu är det lite dyrt och man cyklar i stället” (kvinna 19 år)

”Där jag bor så går två bussar. Den jag måste ta tager en omväg och det tager 45 minuter. de går bara två gånger i timmen också. Jag cyklar för då kommer jag fram på 10 minuter” (kvinna, 18 år)

Bil

Det varierar hur ofta man använder bil. Några respondenter åker sällan bil; de har inte bil själva. Deras föräldrar bor heller inte i närheten så de kan låna bil hemma och ingen av deras kompisar har bil eller möjlighet att låna bil. de flesta har dock möjlighet att antingen låna bil hemma eller åka med kompisar och andra. Det är enbart ett par av respondenterna som anser sig ha råd med egen bil. Bara ett fåtal åker bil till eller från skola/jobb på vardagarna. de mest typiska situationerna när man använder bil är:

- när man ska storhandla (svårt och jobbigt att ha kassarna på cykeln)
- till och från fest när man inte orkar cykla, bussarna har slutat gå och/eller taxi anses vara för dyrt. Det varierar från kompisgäng till kompisgäng om det är någon som brukar vara chaufför när man festar. Inom vissa gäng är det alltid någon som kör och är därmed nykter, medan man i andra gäng sällan brukar ha tillgång till chaufförer för att alla vill dricka alkohol.

Kvinnorna är mer restriktiva än männen med att åka med okända personer från fester. Anledningen är främst rädsla för övergrepp snarare än tanken på trafiksäkerhet. Några, kvinnor såväl som män, ogillar att åka med främmande från fest för att man inte vet om chauffören har druckit och vilken inställning denna har till alkohol och bilkörning. Man har generellt mindre förtroende för främmande chaufförer än för kompisar. Det beror på att man vet om kompisarna håller sig nyktra när de kör, vilket flertalet hävdar är viktigt och självklart. Dock anser man generellt att ju mer alkoholpåverkad man själv är, desto mindre reflekterar man över hur föraren kör. Dessutom är man generellt mindre kritisk när man bedömer föraren om man anser att det inte finns andra alternativ att komma hem.

”det är alltid någon av mina kompisar som är nykter och kör, även om det är någon som i normala fall dricker mycket, men det finns alltid någon nykter” (kvinna, 20 år)

”om jag har varit på fest kan jag inte hoppa in i vilken bil som helst. Jag har varit i den situationen att jag fått skjuts och så, men nej. Men vet inte – de kan ha druckit, det vet man ju inte.....kompisar litar jag på” (kvinna, 20 år)

- när man ska till sin hemstad eller iväg på en längre tur, t.ex. till fjällen eller till Stockholm.
- när man är uttråkad och inte har något annat för sig men vill umgås med sina kompisar; då kan man vara ute och åka med bilen. Detta gäller typiskt söndagskvällar; man åker planlöst omkring för att fika utanför staden, hyra video, hälsa på/övertaska kompisar etc.

”det är alltid kul att åka bil. Man behöver inte göra så mycket mer än att bara åka” (man, 20 år)

”det kan bara vara för att man inte har något annat att göra. Man åker lite bil och lyssnar på musik och så kanske man kommer på att här bor ju han och så kan man ta och svänga in” (kvinna, 18 år)

Bilkörningens roll

Bil och bilkörning spelar en central roll för ungdomarna, såväl på ett rationellt som på ett emotionellt plan.

Rationellt

- Man är mer **mobil** än tidigare. Man kan åka i väg till orter som inte nås med andra kommunikationsmedel och man är inte beroende av tåg- eller busstider.

”det känns som en frihet att man kan slippa passa tider. Det är så enkelt” (man, 20 år)

- Man är mer **oberoende av sina föräldrar** när man inte längre behöver skjuts av dem.

”frihet att man vet att man kan köra själv och inte behöver ringa mamma” (kvinna, 20 år)

”det bästa med bil är att man kan ta sig själv” (kvinna, 18 år)

Emotionellt

- Körkortet spelar en roll i ungdomarnas **identitetsbyggande**; att få körkort är ett sätt att markera och signalera inför omvärlden och sig själv att man är vuxen och självständig – man känner att man tager ett större ansvar. Det är främst den allra första tiden efter att man har fått körkortet som man upplever detta. Man vill gärna att andra ska se och lägga märke till att övningsskylten är borta och att man nu får köra själv. Rollen som passagerare har också detta element i sig; som passagerare med en jämnårig förare identifierar man sig med rollen som chaufför även om man inte själv har körkort. Man känner att man automatiskt får ta del av vuxenvärlden.

”man blir så jäkla vuxen när man själv får sitta och styra. Det är skoj att sitta där med kompisar” (man, 20 år)

”bil har alltid varit en familjgrej tidigare och så blir det plötsligt en vängrej. Det är kul” (kvinna, 19 år)

”det är väldigt mysigt att åka för det får mig att känna mig så vuxen även om det inte är jag som kör” (kvinna, 19 år)

- Att ha körkort ger en viss **status**, man känner sig ”cool” när man fått det efterlängtrade körkortet, och det är ett sätt att imponera på kompisar. Man uppmärksammar de i kompisgänget som har körkort och man kan känna sig populär. Det ger också viss status att vara bra chaufför; man vill vara duktig och visa att man kan inför andra.

”man känner sig väldig cool när man sitter där i framsätet med någon som är nästan lika gammal som man själv är” (kvinna, 17 år)

”man kör bättre när det är många i bilen, jag ska minsann visa de att jag kör bra tänker man, så man skärper till sig. Det är prestige liksom” (kvinna, 19 år)

- Körkortet ger en **frihetskänsla**; man känner frihet i att det inte finns några begränsningar för var man kan åka; ”hela världen” ligger öppen för en. Man åker bil för åkandets skull och känner att man är ute på äventyr.

”frihetskänslan är härligast. Att kunna åka iväg. Man reser på kvällarna och kommer på en massa saker om hur livet ligger till. Det känns som att man rent teknisk kan åka vart som helst, i alla fall kändes det så i början” (kvinna, 19 år)

- Bilkörning är också ett sätt att få uppleva **fartglädje**; såväl kvinnorna som männen tycker att fart kan vara kul och ge en adrenalinkick.

”jag tycker det är väldigt kul att köra fort. Jag tycker inte om karuseller och sånt, men bilar är kul” (kvinna, 19 år)

”att man kör fortare än man brukar ger en kick” (man, 20 år)

”man dras ändå till farten för farten är fascinerande” (man, 20 år)

- Att åka bil kan också innebära ett element av **fara och spänning** som man söker i vardagen när man är uttråkad. Bilkörningen blir ett sätt att testa gränser och man kan tycka om känslan av kontroll över fordonet. Man utmanar sig själva och lagen och kan göra saker som är förbjudet, som t.ex. street race (köra i kapp).

”det är lite spännanda. Vet första gången hon (en kompis) fick körkort, vi åkte och ’börnade’ lite. Det är spänning att man får vara lite rädd att det kan hända någonting, men det är kul”

”när man nyss hade fått körkort så tyckte man ju det var kul att köra ut på någon liten grusväg. Det tyckte man ju var häftigt. Man försökte åka någonstans där man inte var i vägen för folk och så ville man testa lite” (man, 20 år)

- Flera upplever en särskild **förtrolighet och närhet med kompisarna** när man åker bil tillsammans; det gäller i synnerhet på kvällen när man sitter i mörkret. Man har inget annat för sig och flera kan tycka att man upplever en särskild närhet och gemenskap i denna situation – man pratar öppet om saker man kanske annars skulle ha svårt att prata om.

”antingen sitter man i bilen och snackar eller så sitter man i soffan – man kan snacka om vad som helst och lyssna på musik och man känner sig trygg” (man, 20 år)

- Att åka bil är också ett sätt att **koppla av** och flera av respondenterna upplever ett särskilt lugn när de åker bil. Man stressar ner, lyssnar på musik, pratar, sover eller bara tittar ut på landskapet som glider förbi.

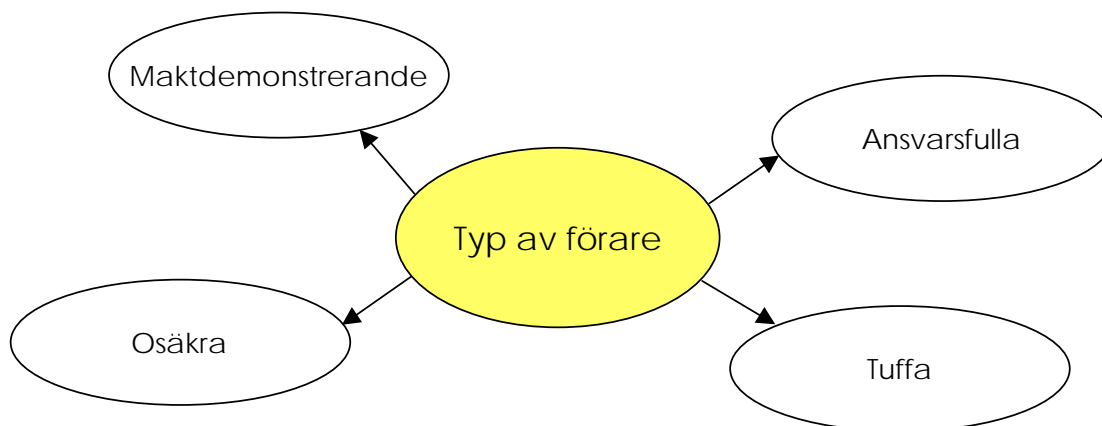
”det är ju det skönaste som finns att sova i en bil” (man, 20 år)

”när jag åker och fiskar en lördags- eller söndagsmorgon en sex, sju mil med kompisar och man bara åker iväg och hamnar i lugnet. Det är lugnt och så åker man bara tills man kommer fram. Skitskönt.” (man, 20 år)

2.4 Rollerna som förare och passagerare i bil

2.4.1 Olika typer av förare

Baserat på gruppdiskussionerna kan man identifiera och karakterisera olika typer av chaufförer som uppträder och hanterar situationer i trafiken olika. Det intryck chauffören ger och hur han/hon förväntas agera är bland annat av betydelse för hur man som passagerare uppträder när man uppfattar en situation som riskfylld eller farlig.



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 2.1: Typ av förare

Ansvarsfulla förare

Den ansvarsfulla föraren kör uppmärksam men inte defensivt; han/hon tager hänsyn till de trafikregler som gäller och är aktsam i trafiken. Personen känner stort ansvar för sina passagerare och kör därför försiktigare när han/hon har passagerare i bilen än när man är ensam. Det är viktigt för föraren att passagerarna känner sig trygga i bilen och att man uppfattas som en bra chaufför. Flera av respondenterna som har körkort hävdar att de känner ansvar som förare; man tänker på vad som kan hända och vilka konsekvenser det kan få.

"jag vill inte ha på mitt ansvar om jag kör för fort och tappar kontrollen och de förlorar sina liv. de får väl klaga om jag kör för lugnt, men det är ju ändå jag som är föraren" (kvinna, 20 år)

"man är mer rädd om andra än sig själv" (man, 20 år)

Osäkra förare

Den osäkra föraren är otrygg i sin roll som chaufför, vilket ger sig till känna i körsättet. Han/hon kan t.ex. verka virrig och velig bakom ratten som ger utslag i häftiga inbromsningar, att man inte har kontroll på trafiken, inte ger tydliga

signaler till andra trafikanter etc. Osäkerheten kan också ge sig till känna i att man kör defensivt och extra sakta för att man är rädd. Den osäkra har i regel brist på erfarenhet när gäller bilkörning och/eller har inte haft körkort en längre tid. Att ha passagerare i bilen gör som regel den osäkra även mer nervös i sin roll.

”det värsta är att parkera med kompisar i bilen som retar en för att det blir snett. Ju mer fel desto nervösare blir man” (kvinna, 19 år)

Tuffa förare

Den tuffa chauffören försöker imponera och vill gärna visa sig häftig och cool inför andra. Att ta risker, köra olagligt och för fort är ett sätt att få uppmärksamhet i gruppen. Den tuffa chauffören tycker om att ha passagerare i bilen och kör extra fort eller riskfylld när andra är med.

”jag hatar när de ska ’show off’ och visa vad de kan. Just det där att man ska vara tuff. Det är det värsta jag vet, jag blir väldigt orolig” (kvinna, 19 år)

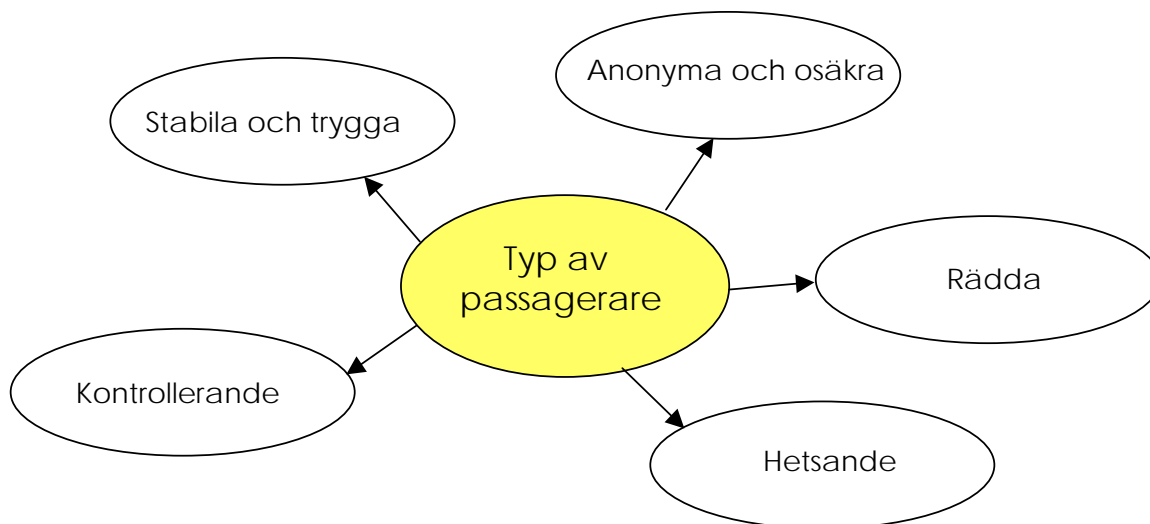
Maktutövande förare

Den maktutövande föraren vill demonstrera makt och ha kontroll på olika plan. Han/hon gillar att utmana sig själv och bevisa att man har kontroll över fordonet, till exempel genom en svår vägkurva. Maktutövandet kan också ses som demonstration inför passagerarna; man vill visa vem som bestämmer och man lyssnar inte till om passagerarna tycker att farten är för hög.

”det känns frustrerande när man har koll på situationen för ofta har man mer koll som chaufför än som passagerare. Jag skulle bara strunta i det och påpeka att jag har koll” (man, 20 år)

2.4.2 Olika typer av passagerare - interaktion med olika förare

Gruppsamtalen identifierar och karakteriserar också olika typer av passagerare, beroende på hur man uppträder och reagerar när man åker med andra i bilen. de olika typerna av passagerare har olika grad av påverkningskraft på föraren och denna s körsätt. Generellt tycks uppfattningen vara att man varierar hur man uppträder som passagerare dels beroende på vilken typ av förare man åker med och dels påverkas samspelet mellan föraren och passageraren av en rad andra faktorer som omtalas senare.



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 2.2: Typ av passagerare

Stabila och trygga passagerare

Den stabila och trygga passagerare vågar säga vad han/hon tycker om man känner obehag när man åker med andra. Personen är inte rädd för förarens eller andra passagerares reaktioner, och har starkt självförtroende som gör att man står för det man säger.

Denna typ av passagerare har störst möjlighet att få inflytande på chauffören och är en person gruppen gärna lyssnar på. Personen har hög integritet och utstrålar en självsäkerhet som generellt uppskattas och beundras. Man tycker att personen är modig som vågar säga vad han/hon tycker.

”Det är enklare för en självsäker person att säga ifrån än en som inte är lika självsäker” (man, 20 år)

”självförtroende, känner man sig säker på sig själv som person så säger man ifrån” (man, 19 år)

”det handlar om hur säker man är och hur man ser på sig själv” (kvinna, 20 år)

Anonyma och osäkra passagerare

Det som främst karakteriserar den anonyma och osäkra passagerare är att han/hon är tyst och inte säger ifrån i situationer som känns riskabla eller farliga. Han/hon känner sig osäker på hur de andra skulle reagera om man sa ifrån. Det är främst i situationer där man inte känner chauffören väl eller inte känner de andra passagerarna som är med i bilen att man är denna typ av passagerare.

Den anonyma och osäkra passageraren anses inte kunna påverka chauffören i särskild stor grad eftersom man är angelägen om att inte öppet visa sin rädsla. Men, genom att man i sitt kroppsspråk och med sin tystnad visar att man ogillar situationen man är i, anser man att denna typ av passagerare kan ha ett visst inflytande. På den ansvarsfulla typen av förare kan dock han/hon ha ett visst inflytande genom att man i sitt kroppsspråk visar att man ogillar situationen. Den anonyma och osäkra passagerare anses däremot ha liten grad av inflytande på de andra typerna av förare; den osäkra föraren kan bli ännu mer osäker när denna märker att passageraren inte trivs i situationen. Inflytande på den makt-demonstrerande och den tuffa föraren anses vara negativt eftersom dessa kan bli även mer angelägen om att demonstrera sin "makt" eller visa sig coola.

"kompisar klagar inte men man ser att de sitter så här (visar rädsla), då blir jag nervös när jag ser att de inte litar på mig. Jag kör nog bäst själv" (kvinna, 19 år)

Kontrollerande passagerare

Den kontrollerande passageraren kommunicerar med chauffören och kommenterar körningen och uppträda som en sorts "co-pilot". Det är ofta personer som har haft körkort längre än chauffören eller föräldrar som har denna passagerarroll. Det kan också vara personer som är mycket säkerhetsmedvetna och som har varit med om en trafikolycka innan eller speciellt farliga situationer i bil.

Den kontrollerande passagerare anses ha ett visst positivt inflytande på chauffören. Föräldrar känner man sig mer tvungen att lyssna på än syskon eller kompisar. Den osäkra föraren kan dock påverkas negativt och bli mer osäker av att någon sitter bredvid och kontrollerar körningen. Den makt-demonstrerande föraren kan däremot bli mer mån om att markera vem som bestämmer över situationen. Den kontrollerande passageraren upplevs generellt som irriterande och tjatig.

"det sämste är när man kör själv och andra lägger sig i hur man kör. Jag blir jätteupprestressad av det" (kvinna, 20 år)

"jag vill inte ha henne (mamma) med i bilen för hon kritiserar varenda liten grej jag gör och jag kan inte köra bil då. Min mamma är så viktigt del av mitt liv att jag totalt tappar koncentrationen på trafiken" (kvinna, 20 år)

Hetsande passagerare

Den hetsande passagerare försöker egga upp chauffören att åka fortare och ta risker. Man tycker framförallt att det är män som tillhör denna grupp. Dessutom spelar situationen och stämningen in: personer som är fulla är ofta mer hetsande än nyktra personer.

Hetsande passagerare uppfattas som mycket irriterande och anses ha en mycket negativ påverkan på chauffören. Det är särskilt den tuffa men också den osäkra typen av chaufför som man anser vara mest lättpåverkad och som lättast låtar sig styras. Föraren blir okoncentrerad av att ha hetsande passagerare med i bilen.

”har man kompisar som sitter och eggas så påverkar det farten”

(man, 20 år)

”det kan påverka negativt om man stöjar och är dumma mot chauffören”

(man, 20 år)

Rädda passagerare

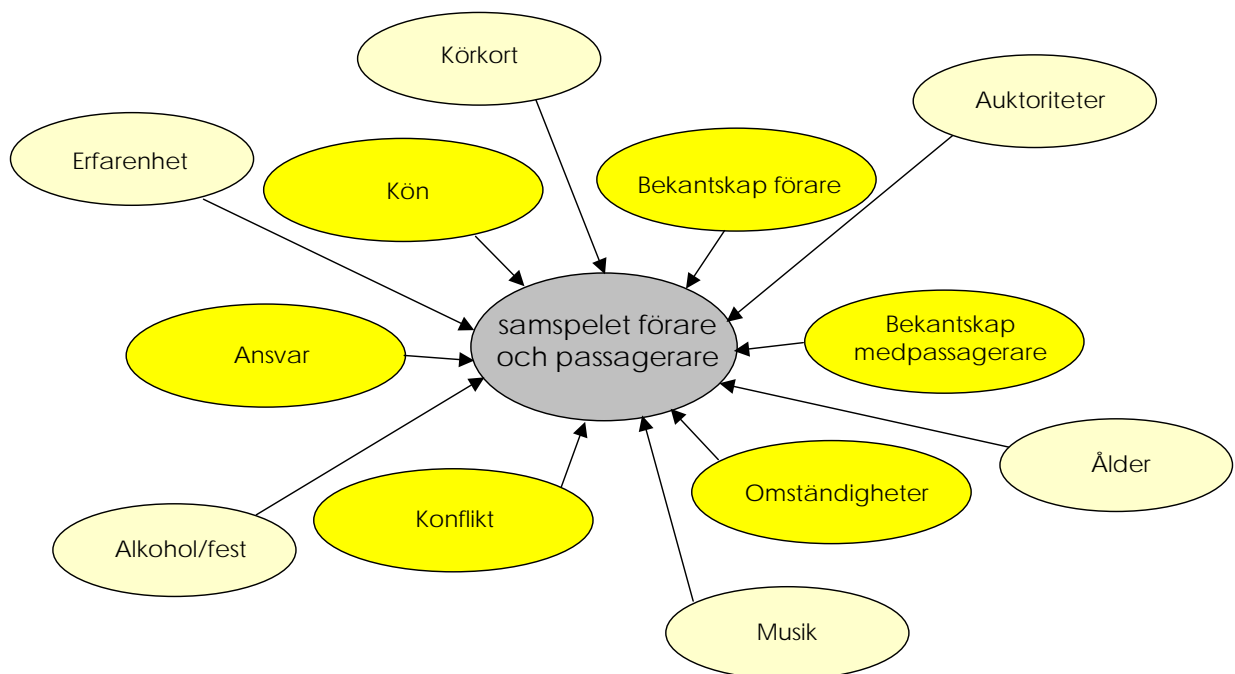
Några passagerare uttrycker öppet och tydligt obehaget de känner vid bilåkning. de säger ifrån, kan skrika till i obehagliga situationer, griper chauffören i armen och uttrycker sin rädsla på annat sätt. Man upplever att det är övervägande är flera tjejer i denna kategori; det anses inte manligt att visa rädsla öppet. Män uttrycker ofta rädslan på ett annat, mer skämtsamt sätt.

Passagerare som uttrycker sin rädsla öppet anses ha en negativ effekt på chauffören. Några, särskilt män, menar att man har mindre respekt för en person som verkar rädd. I några tillfällen kan detta även egga upp chauffören till att köra ännu fortare/mer riskfullt. Den osäkra föraren blir ofta ännu osäkrare av en rädd passagerare.

”vi har en kille som ofta är rädd och ibland kanske han är lite väl rädd så ingen bryr sig” (man, 20 år)

2.5 Faktorer som påverkar samspelet mellan föraren och passagerare

Över lag anser man att det är en rad olika faktorer, emotionella såväl som rationella, som påverkar samspelet mellan föraren och passageraren och som är avgörande för hur man som passagerare upplever och agerar i en specifik situation. De flesta av respondenterna har varit med om situationer som passagerare där man antingen har tyckt varit obehagliga eller farliga. Det uppfattade samspelet mellan föraren och de kringliggande faktorerna har haft betydelse om man har sagt ifrån eller inte. Detta ger sig till uttryck i såväl gruppdiskussionen samt i de individuellt utfyllda formulären där man rangordnar olika barriärer för att säga ifrån. Några av respondenterna har varit med om flera situationer där man har sagt till, medan andra inte har vågat säga till eller inte ansett att situationerna har varit tillräckligt farliga eller riskfyllda för att man har velat säga ifrån.



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 2.3: Faktorer som påverkar samspelet mellan förare och passagerare. Ju närmare mitten desto mer betydelsefull för samspelet.

Hur pass väl man känner föraren

Om man inte känner föraren tillräckligt väl tycker majoriteten är en av de mest betydelsefulla faktorerna för att man håller tyst när man känner att situationen är riskfylld eller farlig. Detta är en av de mest omtalade faktorerna i såväl gruppdiskussionerna som den (i slutet av gruppdiskussionen) individuellt utfylld listan över vilka faktorer som innebär att man inte säger ifrån som passagerare.

En person man känner vet man i stort sett hur den brukar agera och reagera och man vet om personen är en som gillar utmaningar och tager chanser etc. Dessutom känner man sig tryggare med att man kan säga ifrån om situationen känns obehaglig på något sätt. Ju mindre väl man känner föraren, desto svårare tycker man att det är att säga ifrån. Man tycks vara rädd för att inte bli omtyckt av föraren och är osäker på hur denna skulle reagera. Man vill inte bråka med någon man inte känner tillräckligt väl och att tycker det är oartigt att säga till främmande personer; har man fått skjuts så kan man inte "tacka" med att kritisera föraren. Några påpekar dessutom att man fruktar för att föraren kan bli arg eller osäker och rädd och därmed köra även mer riskfullt eller fortare.

"de man åker med känner man oftast. Man vet hur de kör och beter sig. Då blir det tryggare. Skulle jag åka med en helt ny person skulle jag nog bli mer orolig och vaksam. Man vet ju inte riktigt hur han behärskar bilen" (man, 20 år)

"det beror kanske på hur väl man känner folk. Känner man varandra så tror jag att man respekterar vad man säger" (man, 20 år)

"det beror på den som kör, är det en bra kompis skulle jag våga säga till, är det en ytlig bekantskap så skulle jag nog inte våga säga till – man vet inte om personen kan ta kritik" (kvinna, 19 år)

Hur pass väl man känner medpassagerare/status i gruppen

En annan viktig faktor för om man säger ifrån, är hur väl man känner de andra i bilen och vilken status man har i gruppen. Om man inte känner medpassagerarna är man mindre benägen att säga ifrån till föraren. Det är främst för att man inte vill sticka ut, eller utmärka sig att man vill hålla en låg profil. Man fruktar för att bli utestängd från gruppen och bli ansedd som töntig, mesig, feg etc. de som känner sig trygga i gruppen har däremot lättare att säga till. Inför sina kompisar kan man lättare vara den man är utan behöva oroa sig för att man ska bli utestängd av de andra.

"rädslan för att vara annorlunda från de andra" (man, 20 år)

"man håller tyst för att man inte vill vara en mes" (kvinna, 17 år)

"beror på vilken status du har i gruppen, om du känner folk i gruppen" (man, 20 år)

"sedan beror det på gänget. Det gäng som jag umgås i där är jag inte rädd för att säga till någon" (man, 19 år)

Rädsla för konflikt

Många av respondenterna menar att säga ifrån till föraren att man tycker han/hon kör riskfyllt eller för fort kan vara konfliktskapande. Uppfostrad i svensk kultur är man van vid ett ideal om att undvika konflikt; konsensus anses eftersträvanvärt. Man upplever det som att man kritiserar och ställer krav om man påpekar en annans körsätt, vilket anses vara oartigt och ej acceptabelt. Samtidigt kan man beundra andra som säger ifrån för att dessa verkar trygga i sig själva. Säger man ifrån är man mycket angelägen om att inte verka som man kritiserar föraren.

Männen kan t.ex. säga ”nästa gång tager du det lugnt” eller man kan säga det på ett lite skämtsamt sätt.

Kvinnorna påpekar i större grad än männen rädslan för att ställa krav och kritisera. Några av kvinnorna påpekar att man som kvinna är uppfostrad till att inte ställa krav. Bland bilförarna tycks kvinnorna också lättare bli sårade än männen av tillsäringar av passagerare eftersom man uppfattar detta som personkritik. Man kan också känna att man är rädd för att förstöra en annars så bra stämning i bilen för att föraren tager det illa upp om man säger till. Även om man tycker att det är lättare att säga ifrån när man känner chauffören, är rädslan för konflikt en orsak till att man undviker detta även om föraren är en kompis.

”folk är konflikträdda och föraren har ju ändå ställt upp och varit snäll med att skjutsa. Man kanske inte får följa med nästa gång eller det kan bli dålig stämning när man ska hem också” (man, 20 år)

”man vill vara till lags, en snäll och trevlig passagerare som inte klagar” (man, 20 år)

”man säger någon kommentar om någon kör som en dåre. För det mesta skärper de sig då men man vill ju inte göra värsta diskussionen av det” (man, 19 år)

”om någon säger till en och kritiserar vad man gör så är det ju inte kul, det vet man ju” (kvinna, 20 år)

Förarens och passagerarnas kön

Såväl kvinnorna som männen betraktar kön som en mycket avgörande faktor för hur man uppträder i rollen som förare eller passagerare. Kön spelar också en roll när det gäller vilka förväntningar man har på såväl förare som passagerare.

Bil och bilkörning anses generellt vara typiskt manligt; män kör oftare än kvinnor och är mer intresserad av bilar. Man anser dessutom att män i allmänhet är bättre chaufförer än kvinnor. Några av de kvinnliga respondenterna menar att samhället och vår kultur är med på att främja detta intryck.

”killar är bra på att kommentera. Vi är killar och kan köra bil bättre än er” (kvinna, 18 år)

”killar har en förmåga att tycka att tjejer kör töntigt” (kvinna, 20 år)

”oftast syns det om det är en tjej framför. Nitti procent av gångerna är det en tjej om de kör långsamt” (man, 20 år)

De flesta, kvinnor som män, upplever att män kör mer riskfyllt än kvinnor. Man anser att män i allmänhet söker mer spänning än kvinnor. Man tror också det ligger en förväntan på att män kör fort då detta anses typiskt manligt och tufft. (När man har varit med om ”street race” är det män och inte kvinnor som kör. Kvinnorna kan vara med, men har roller som att kontrollera att inga andra bilar eller polisen kommer.) Dock påpekar såväl kvinnor som män att kvinnor ibland kan agera mer extremt än manliga chaufförer; de vill visa att de inte är mesiga eller typiska kvinnliga förare. Detta gäller särskilt om kvinnorna har manliga passagerare med i bilen och är osäkra i sin roll som förare.

”killar är i allmänhet mindre försiktiga och vågar chansa mer” (man, 20 år)

”killar kör hetsigare. de ska väl visa att de är macho på något sätt” (man, 20 år)

”det kanske är killar med och då ska hon ’stajla’ för dem. Hon kör fortare än hon själv egentligen vågar” (kvinna, 18 år)

Generellt tror man det är lättare och mer accepterat för kvinnor än män att säga ifrån om man ogillar situationen som passagerare. Män förväntas ”tåla” mer än kvinnor och tycka att fart är häftigt. Det kan uppfattas omanligt att säga ifrån.

”jag tror det är lättare för en tjej att säga till. de har lättare för att visa att de är otrygga och känner sig rädda” (man, 20 år)

Kvinnor anses generellt ha en positiv påverkan på föraren och stämningen i bilen; kvinnor kör lugnare och det är tryggare och säkrare med kvinnor som passagerare än med män. de flesta män lyssnar mer på om kvinnor (jämnåriga) tycker att man kör för fort och riskfyllt. Män vill gärna bli omtyckta av kvinnor och visa att man tager hänsyn.

”åker jag med tjejkompisar så kör man lugnt och sitter och skrattar och har musik på bilen och bara har roligt” (kvinna, 20 år)

”när man skjutsade killar i början så ville man ju i ärlighetens namn inte vara så jäkla mesig” (kvinna, 20 år)

”det tager nog hårdare om en tjej säger till om det är en kille som kör” (man, 20 år)

”man vill nog hålla sig god vän med tjejerna” (man, 20 år)

Avsäga sig ansvar

Att känna ansvar för situationen man befinner sig i är en faktor som spelar en roll för hur pass mycket man är beredd att säga ifrån som passagerare. Man avsägar sig ansvar vid att intala sig själv att man menar att chauffören vet vad han/hon gör. Verkar chauffören lugn och ger ett intryck av att ha situationen under kontroll, litar man på att han/hon har det. Att avsäga sig ansvar tycks ha samband med rädsla för konflikt och är ett sätt att rättfärdiggöra och motivera inför sig själva att man inte säger ifrån. Medan flera känner stort ansvar när man själv är chaufför och har passagerare i bilen, känner man mindre ansvar (vare för sig själva eller för de andra) som passagerare.

”är han (föraren) lugn blir man lugn själv på ett sätt” (man, 20 år)

Omständigheterna (väder, tid på dygnet, var man är)

En mycket avgörande faktor för hurvida man känner sig otrygg och rädd som passagerare har med hur man uppfattar den specifika situationen. Väder, tid på dygnet och var man är kan vara avgörande för om man känner obehag. Man är räddare när man färdas på en trafikerad väg än om man är på en öde väg. Dåligt väder spelar också en roll, då det lättare kan hända olyckor. Några tycker om att åka fort på kvällen då det ofta är lite trafik. Andra är mer rädda på kvällen för att man inte har lika bra sikt.

”mycket trafik på dagen gör att det känns äckligare, det kan vara barn ute” (kvinna, 18 år)

Alkohol och fest

De flesta menar att alkohol spelar en viss roll för hur man som passagerare uppfattar situationen. Är man onykter är man generellt mindre uppmärksam och bryr sig mindre om hur chauffören kör – man känner sig modig och orädd. När passagerarna har druckit alkohol är som regel stämningen i bilen hög; man är oftast på väg till eller från fest. Man har lättare för att egga föraren till att köra fortare, även om man i princip inte tycker om detta.

”det beror på om man har druckit själv också. Har man förfestat och sitter lite halvonykter i bilen så kanske man inte reagerar” (man, 20 år)
”är man själv onykter så bryr man sig inte så mycket utan kanske till och med tycker det är häftigt själv. Det finns inte att det kan hända saker. Det är kul för stunden” (man, 20 år)

Eget eller inte körkort

Att ha körkort som passagerare är av viss betydelse för om man känner att det är acceptabelt att säga ifrån eller inte. Det anses vara mer legitimt att säga ifrån om man själv har körkort; man ”vet” hur man ska köra bil medan personer utan körkort inte antas ha samma kunskap och därför ingen ”rätt” att säga ifrån. Att man har körkort gör att man generellt är mer uppmärksam när andra kör, man följer med i trafiken, noterar om föraren följer trafikreglerna etc. Flera av de som inte har körkort hävdar att man inte kan avgöra om situationen är riskfylld eller ej för att man inte känner till trafikreglerna. På det sättet avsäger man sig också ansvar.

”de brukar ju ändå säga; du har inget körkort, vad vet du om hur man ska köra” (kvinna, 20 år)
”du får ta kortet så kan du klaga hur mycket du vill” (man, 19 år)
”när jag själv fick körkort fick jag ett annat perspektiv och började märka andras fel mer” (man, 20 år)

Förarens erfarenhet

Generellt tycker man att det är svårare att säga ifrån om man vet att föraren har mer erfarenhet bakom ratten än vad man själv har. Man känner sig ödmjuk och förmodar automatisk att föraren kan hantera situationen bättre. När man precis har fått körkortet känner man särskilt så; det kan vara att föraren har haft körkortet några månader längre än en själva.

”när den som kör har mer erfarenhet så känner man sig ny och precis fått körkort och då känns det konstigt att säga till” (kvinna, 19 år)

Förarens ålder

Förarens ålder kan ha viss betydelse för om man vågar säga till. Är personen ett par år äldre tycker några att det är svårare att säga till. Detta beror i regel på andra omtalade faktorer också, som att personen oftast har haft körkort längre än man själv har och att man därför känner sig underlägsen.

”det är väl kanske lättare att säga till en jämnårig än en äldre” (kvinna, 20 år)

Musik

Musik i bilen spelar en viss roll hur man kör, och man lyssnar ofta på musik när man kör med kompisar. Några tycker musik är störande; de känner sig okoncentrerad när det är musik i bilen. Musiken kan också verka eggande, t.ex. kan hårdrock göra att man kör fortare. En hetsig stämning kan på det sättet förvärras av musik i bilen. Några tycker att musik, speciellt klassisk, kan vara lugnande.

”har man inte musik kan man bara koncentrera sig på att köra” (man, 20 år)

”när musiken blir snabbare så trycker kompisarna mer på gaspedalen, då får man säga till; nu får du lugna ner dig” (man, 20 år)

Auktoriteter

Upplevelsen av att föraren är en auktoritet anses vara en barriär för att säga ifrån; man upplever i synnerhet vänners föräldrar som auktoriteter. Det är få som vågar säga ifrån till vänners föräldrar om man tycker dessa kör riskfyllt. Man har respekt för de och tycker dessutom att man bör visa tacksamhet för att man får åka med. Taxichaufförer uppfattas i viss mån som auktoriteter som man kan tycka det är svårt att säga till; man känner de inte, att köra bil är deras yrke och de ska kunna köra bil. Det är som en oskriven regel att man inte säger ifrån till vuxna personer. Undantaget är ens egna föräldrar.

*”när jag precis hade blivit tillsammans med min pojkvän så hämtade hans pappa oss och körde jättefort. Då kände jag att jag inte kunde klaga. (...)Jag kände att det var pinsamt, att jag inte kunde ställa krav”
(kvinna, 18 år)*

”man ska vara tyst och tacka för att man får skjuts” (kvinna, 18 år)

Förälskad i föraren eller andra i bilen

Att vara förälskad i föraren eller andra i bilen kan påverka om man säger ifrån. Några menar att man inte säger ifrån för att man är osäker på hur personen i fråga kommer att reagera medan andra menar det är bättre att säga ifrån för att man antingen vill markera inför personen eller testa hur denna reagerar.

”en kompis vågade inte säga till för hon var väldigt intresserad av killen som körde. Han bara drog på och hon vågade inte för hon ville inte förlora honom” (kvinna, 18 år)

”jag skulle säga till även om det är någon jag är kär i för kan inte de ta kritik ör det inte så mycket att ha ” (kvinna, 19 år)

2.6 Konsekvenser av upplevda riskfyllda situationer

Gruppdiskussionerna visar att de flesta respondenterna har varit med om situationer som man antingen har tyckt varit obehagliga eller farliga. Den vanligaste åtgärden för respondenterna idag är, när man tycker att någon kör för fort eller riskfylld, att inte åka med denna person en annan gång. Flera vågar inte säga ifrån eller man tycker inte att situationen har varit ”tillräckligt” riskfylld för att man ska säga ifrån; hög fart uppfattas av många som mindre riskfylld om man tror att föraren har kontrollen. Några har sagt ifrån och upplevd att föraren inte ändrar sitt beteende även om han/hon blir tillsagd. Den enda lösningen man då ser är att inte åka med personen igen. Andra har bra erfarenhet av att säga ifrån, de har kompisar som lyssnar, och de bryr sig heller inte om vad andra skulle tänka om en. Generellt åker de flesta med folk som man känner för att man litar på att dessa kör bra.

”man känner att man inte kan tänka sig att åka med nästa gång” (man, 20 år)

”åkte med en kille i somras, han körde väldigt stressigt. När jag sagt till fem gånger så kände jag mig väldigt tjatig. Man kan surna till. Den gången var det ingen som lyssnade så jag fick hålla ut bara” (kvinna, 20 år)

Man pratar gärna med kompisar om hur olika personer är som förare. Vissa är kända för att de kör riskfylld, dåligt eller fort. Man tager inte upp detta med föräldrarna för att man vet att de inte skulle tycka om att man har varit med om farliga situationer.

”jag har en kompis som har en grymt fin bil som går hur fort som helst och han kan inte hantera den, fast han tror det. Alla snackar skit om hur

dåligt han kör. Det är klart man snackar om det. Det påverkar mig, jag åker inte med honom när han har den bilen” (man, 20 år)

Attitydförändringar som positivt kan påverka föraren och passageraren

- Uppmuntra föraren till att känna att det är positivt att passagerare bryr sig och säger ifrån om de upplever situationen som obehaglig.
- Fokusera på att man som passagerare inte kritiserar eller ställer orimliga krav om man säger ifrån, utan att man då uppfattas som en ansvarsfull person.

*”vet man med sig själva att man kör lite fort ibland kan man säga det innan: ’jag vet att jag har en tendens att köra lite fort ibland och tycker du att det är otäckt så får du självklart säga till, det respekterar jag’”
(kvinna, 20 år)*

”man måste vara medveten om vad som kan hända om man åker av vägen. Skulle folk bli mer medvetna om det så tror jag att de skulle reagera mer också” (man, 20 år)

2.7 Sammanfattning

- Man åker särskilt bil med jämnåriga när man ska storhandla, till och från fest, för åkningens skull eller för längre turer.
- Bilkörningens roll för ungdomar har såväl rationella som emotionella sidor; man är mer mobil och oberoende, det är identitetsbyggande, det ger viss status, ger frihetskänsla, man upplever fartglädje, fara och spänning, förtrolighet med kompisar och kopplar av.
- Samspelet mellan de olika typer av förare och passagerare är av stor betydelse för huruvida man är beredd att säga ifrån eller inte när situationen känns riskfylld.
- Den ansvarsfulla föraren lyssnar mest på sina passagerare medan den tuffa, den makt-demonstrerande och den osäkra föraren lyssnar minst på passagerarnas önskar.
- Den stabila och trygga passageraren har den mest positiva inverkan på föraren, medan de anonyma och osäkra, den rädda, den hetsande och den kontrollerande passageraren oftast har en negativ inverkan på föraren och dennas körsätt.
- Förutom samspelet med föraren och passagerare spelar en rad andra faktorer (emotionella som rationella) in som barriärer mot att säga ifrån.
- Bekantskap med föraren är av stor betydelse om man dels vill åka med och om man vågar säga ifrån för att man tycker att situationen känns otrygg. Bekantskap med de andra passagerarna är också av betydelse; man vill inte riskera stå utanför gruppen.

- Rädsla för konflikt är en viktig orsak till att man inte är beredd att säga ifrån. Att säga ifrån uppfattas som att kritisera och ställa krav vilket man i stort sett uppfattar att man inte får och bör göra som passagerare; man ska vara tacksam för att man får åka med.
- Kön spelar en viktig roll när gäller ungdomar och bilkörning. Män anses generellt köra mer hetsigt och mer riskfylld än kvinnor. Att säga ifrån är mer acceptabelt för kvinnor än för män, då det kan uppfattas omanligt att säga ifrån. Kvinnor anses ofta ha en positiv inverkan på föraren och stämningen i bilen; kvinnor kör lugnare med enbart kvinnor som passagerare medan män lyssnar mer på kvinnor än män som kommenterar körningen.
- Som förare känner de flesta stort ansvar, medan man ofta som passagerare avsäker sig ansvaret. Man "litar" på föraren och att denna har kontroll och vet vad han/hon gör.
- Omständigheter som väder, tid på dygnet och var man är spelar roll för huruvida situationen uppfattas riskfylld.
- Alkohol kan spela en roll för hur man uppfattar situationen och hur man försöker påverka föraren. Är man onycter kan man tycka att det är roligt och spännande att köra fort eller riskfylld och man kan egga föraren.
- Har man ej själv körkort känner man i större grad en barriär mot att säga ifrån; man "vet" inte hur man ska köra och anses inte ha rätt att lägga sig i.
- Barriären för att säga ifrån är högre om föraren har mer körerfarenhet och om denna är äldre än en själv.
- Förare man uppfattar som auktoriteter (kompisars föräldrar) är en barriär för att man säger ifrån
- Musik kan vara med att egga föraren och trissa upp stämningen i bilen
- Att vara förälskad i föraren eller medpassagerare kan vara en barriär mot att säga ifrån, men kan också ha motsats effekt då man kan vara angelägen om att visa framfötterna.
- De flesta respondenterna har varit med om riskfyllda situationer som man antingen har ansett varit obehagliga eller farliga på något sätt.
- Den vanligaste åtgärden idag är, om man tycker situationen känns riskfylld, att låta bli åka med föraren efter det.
- I stort sett beundrar man personer som vågar säga ifrån; de uppfattas vara starka personer och trygga i sig själva.
- Att uppmuntra föraren till att uppmana passagerare att säga ifrån om de känner sig otrygga anses skulle kunna hjälpa de som inte vågar säga ifrån idag.
- Fokusera för framtiden att passagerarna må känna att det inte är kritik eller att ställa orimliga krav att säga ifrån; som passagerare har man också ett ansvar.

3. Enkätundersökning

3.1 Urval

Frågeformuläret (bilaga 1) utarbetades på grundlag av litteraturgenomgången och resultaten från fokusgruppintervjuerna. Formuläret översattes till svenska av Attityd AB i Karlstad och pilottestat på ett urval ungdomar och för därefter att bli reviderat.

Förutom demografiska uppgifter, innehöll formuläret frågor som skulle avtäckas hur ofta ungdomarna är passagerare i bil, i vilken grad de som passagerare upplever att unga förare tar chanser och begår regelbrott, attityder och uppfattningar om att vara passagerare i bil och hur ofta de säger ifrån när de tycker föraren kör för fort eller riskfyllt. Vidare var det enskilda frågor hämtade från personlighetstester (Ulleberg, 2001).

Formuläret skickades ut till 1500 slumpmässigt utvalda ungdomar i åldern 17-20 år från hela Sverige i september 2004. Efter en påstötning returnerades i allt 774 formulär, något som ger en svarsprocent på 52. Urvalet utgjordes av 46 % män och 54 % kvinnor. Andelen innan de enskilda åldersgrupperna var ganska lika för 17, 18, 19 och 20 åringar, som utgjorde respektive 28, 25, 25 och 22 procent av det totala urvalet. Urvalet fördelat efter bostad är visat i tabell 3.1:

Tabell 3.1: Andel som bor du i tätort av olik storlek eller på landsbygden

	Procent
Mer än 150 000 invånare	14,5
100 000-150 000 invånare	10,4
50 000 - 99 999 invånare	11,8
25 000 - 49 999 invånare	14,7
Mindre än 25 000 invånare	19,9
Landsbygd	28,6
Total	100,0

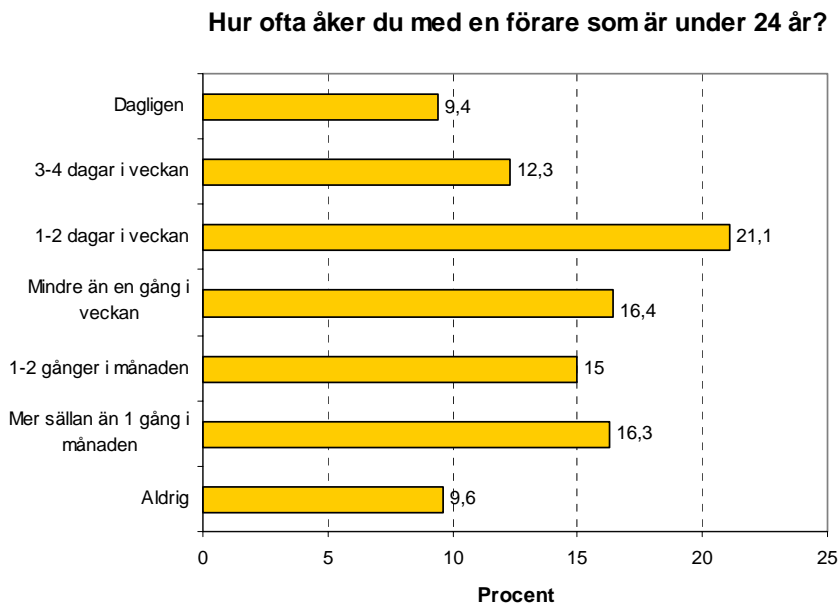
Kilde: TØI rapport 776/2005

Ungefär en tredjedel av urvalet (33 %) hade körkort för personbil. Dessa ombads svara på några flera frågor än de som inte hade körkort.

3.2 Analyser

3.2.1 Hur ofta man är passagerare i bil och vem man åker med

Figur 3.1 visar att de allra flesta har upplevt att vara passagerare i bil till en ung förare (yngre än 24 år). I underkant av hälften är detta varje vecka, medan ca 10 % säger att de aldrig har varit passagerare i bil till en ung förare. Det är först och främst de som är under 18 år som uppger att de aldrig åker med unga förare. Med hänsyn till att de följande analyser avhänger av att ungdomarna är passagerare i bil till en ung förare, är ungdomar som aldrig åker med unga förare utelämnad från vidare analyser.



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.1: Hur ofta man åker med en förare som är under 24 år (N = 771)

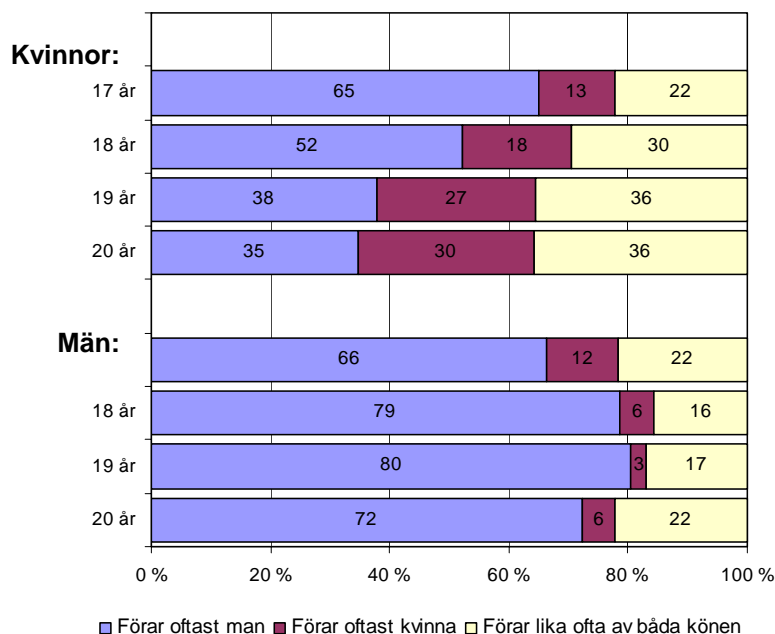
Tabell 3.2 visar att de som sitter på med unga förare, först och främst åker med unga män, speciellt om passageraren själv är man. Relativt få säger att de oftast åker med unga kvinnor.

Tabell 3.2: Åker du oftast med unga manliga eller unga kvinnliga förare? Tal i procent (N = 700).

	Kön på passagerare		
	Män	Kvinnor	Totalt
Åker oftast med unga manliga förare	75	48	60
Åker oftast med unga kvinnliga förare	6	22	15
Åker lika ofta med båda kön	19	31	25
Totalt	100	100	100

Kilde: TØI rapport 776/2005

Om man tar hänsyn till passagerarens ålder, är det bland kvinnor en klar tendens till att det är de yngsta som oftast åker med unga män. Denna tendens sjunker gradvis som kvinnorna blir äldre, mens det bland män är relativt små ålderskillnader (figur 3.2).



Kilde: TØI rapport 776/2005

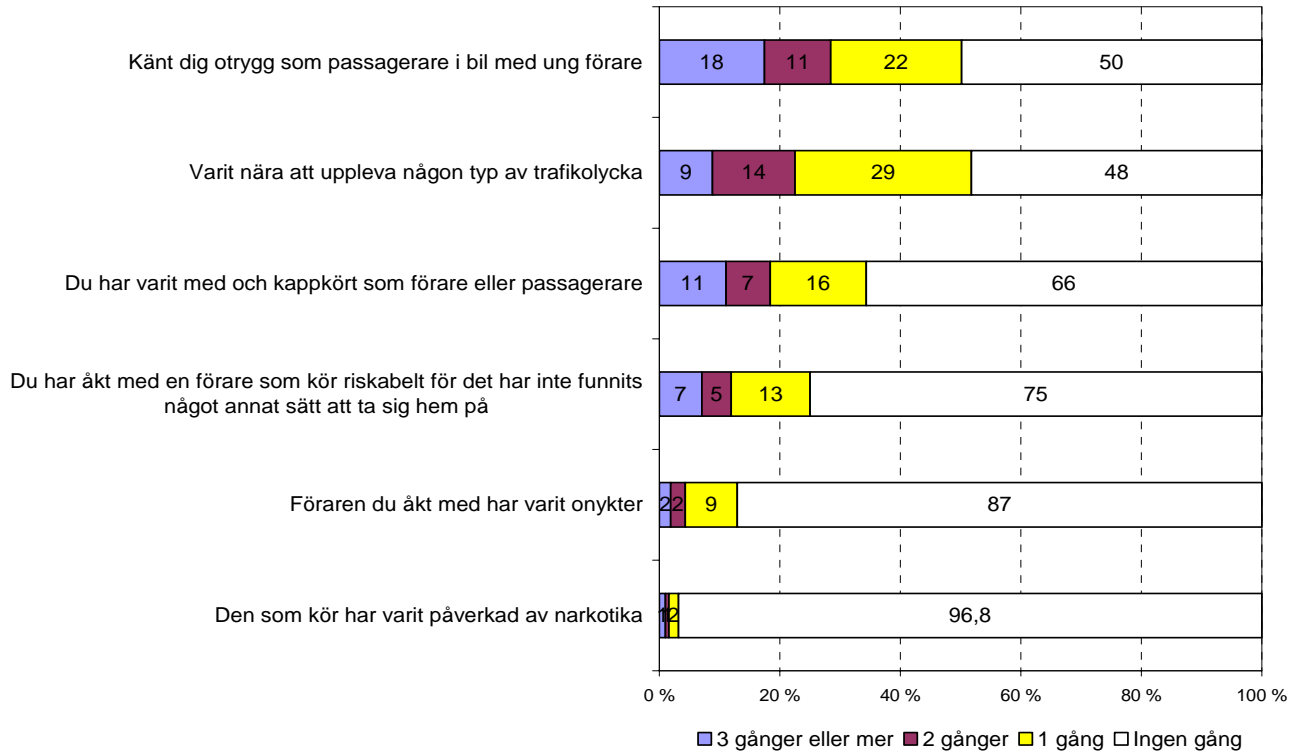
Figur 3.1: Åker du oftast med unga manliga eller unga kvinnliga förare? Svarsfördelning efter passagerarnas kön och ålder. (N = 700).

3.2.2 Tar förarna chanser när man åker med?

En central fråga är om förarna man åker med tar chanser, och om man känner sig rädd som passagerare i bil. Figur 3.3 visar att ungefär hälften av ungdomarna uppger att de har känt sig otrygga i bil med en ung förare i löpet av de sista 12 månaderna. Andelen som har upplevt nästan-olyckor är ungefär den samma. Sett i förhållande till hur ofta man har upplevt de två olika situationerna, är det mer vanligt att känna sig otrygg i bil än att uppleva nästan-olyckor.

Ungefär en tredjedel säger att de har varit med och kört om kapp, medan en fjärdedel uppger att de har valt att sitta på med någon som kör osäkert eftersom det inte är något annat vis att komma sig hem på.

13 % uppger att de har åkt med en förare som har varit onykter, medan 5 % uppger att de har upplevt att föraren har varit påverkad av narkotika.

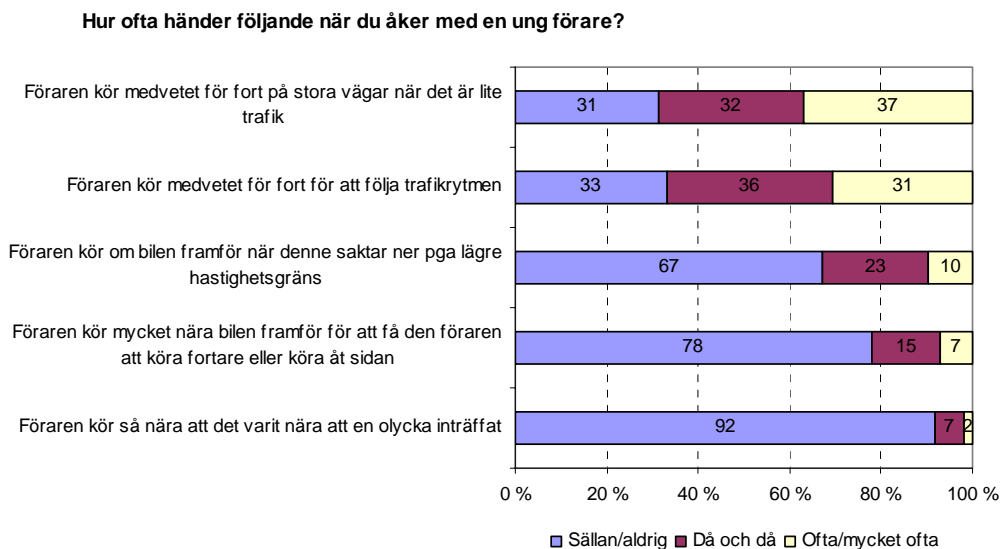


Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.2: Procentandel som har upplevt olika typer risktagning under de senaste 12 månaderna när de har åkt med en ung förare. (N = 700)

Inte överraskande hittar man ett samband mellan hur ofta man har känt sig otrygg i bil och hur ofta man har upplevt andra risksituationer (se bilaga 2). Det undersöktes också om det var skillnader i hur ofta män och kvinnor har upplevt de olika situationerna. På grund av att det var små och inte signifikanta skillnader, är inte dessa tal presenterade här. Ett undantag är emellertid kappkörning, där resultaten visar att en lite högre andel män har upplevt detta jämfört med kvinnor (38 % mot 32 %, $\chi^2 = 12.3$, $df = 3$, $p < .01$).

Frågorna som vi har visat svarsfördelningen på i figur 3.3 gäller emellertid händelser som inte förekommer så ofta i trafiken, och vill därför inte ge en god bild av hur ofta regelbrott och chanstagning förekommer när man åker med en ung förare. Förarbeteende som hög fart, omkörning med hög hastighet och liknande är en annan typ av chanstagning som däremot förekommer ofta. För att få en bild av förekomsten av detta, ombads ungdomarna uppge hur ofta de hade upplevt risktagning av denne typ på en skala från aldrig till mycket ofta. Frågorna som visas i figur 3.4 är hämtade från ett väl utprövat mätninginstrument; the Driver Behaviour Questionnaire (Parker m fl 1995), som är översatt till svenska av Åberg och Rimmö (1998).



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.3: Hur ofta man upplever olika typer fartöverträdelse och chanstagning när man åker med unga förare. (N = 697).

Resultaten i figur 3.4 tyder på att många unga ofta upplever att den de åker med (som är under 24 år) kör över hastighetsgränsen. Faktiskt uppger över en tredjedel att föraren ofta eller mycket ofta kör för fort i vissa situationer. Inte så många uppger att föraren kör förbi andra som kör efter hastighetsgränsen. Det är också få som uppger att föraren kör nära bilen framför för att få denna till att öka hastigheten/köra åt sidan. Ännu färre uppger att föraren kör så nära att det har inträffat olyckor. En kan därmed konkludera med att det att köra över hastighetsgränsen är den mest vanliga form för regelbrott.

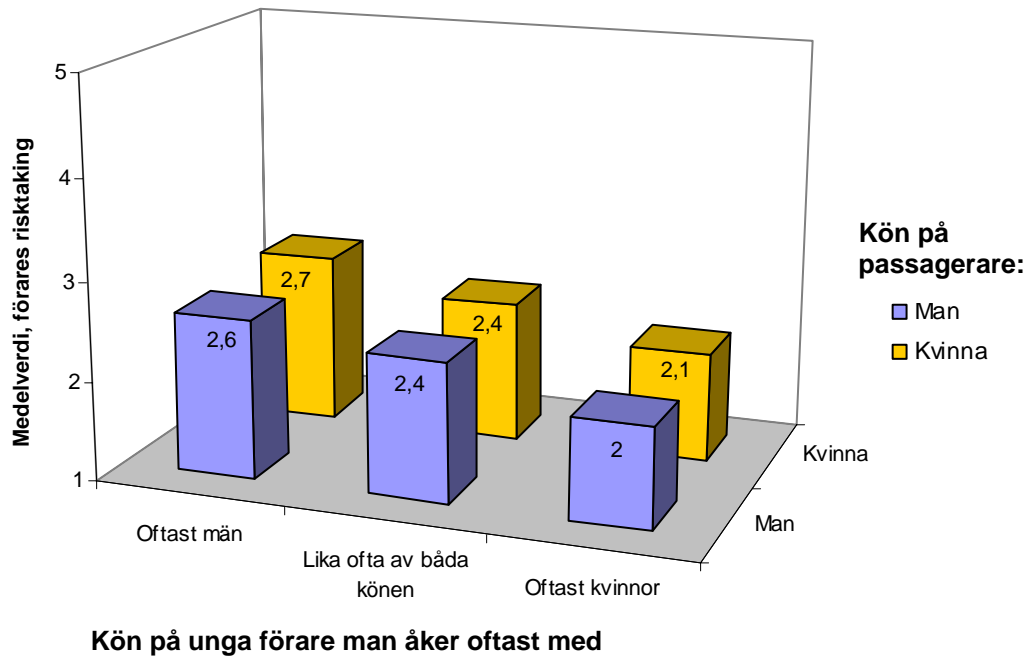
3.2.3 Har kön på passagerare och förare någon betydelse för fart och chanstagning?

Enligt litteraturstudien vi presenterade i kapitel 1, visar tidigare forskning att unga förare, speciellt manliga, tenderar att köra snabbare och tar mer chanser när de har unga män som passagerare i bilen (Baxter m fl 1990; McKenna, Waylen och Burkes 1998; Reagan och Mistopopolus, 2002)³. Dessa studier har emellertid genomförts i England och Australien, och det kan av den grund vara intressant att undersöka om man hittar den samma tendens bland svensk ungdom. Rätt nog kom det fram i gruppdiskussionerna att det var speciellt unga män som körde hetsigt och riskfyllt, men om detta gäller för vad svensk ungdom generellt upplever i trafiken, är inte nödvändigtvis säkert.

För att undersöka detta frågade vi respondenterna om kön på unga förare de oftast åkte med (unga manliga, unga kvinnliga eller like ofta med båda könen). Detta

³ Emellertid var de två nämnda studierna baserade på mätning av körfart och observation av kön till förare och passagerare. Dessa studier kan därmed inte direkt jämföras med resultat från den föreliggande undersökningen.

gör det möjligt att undersöka om förekomst av fartöverträdelser och chanstagning varierar beroende på kön på förare och passagerare⁴.



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.4: Medelvärde på förarens risktagning efter passagerarens kön och kön på förare de oftast åker med (N = 688)

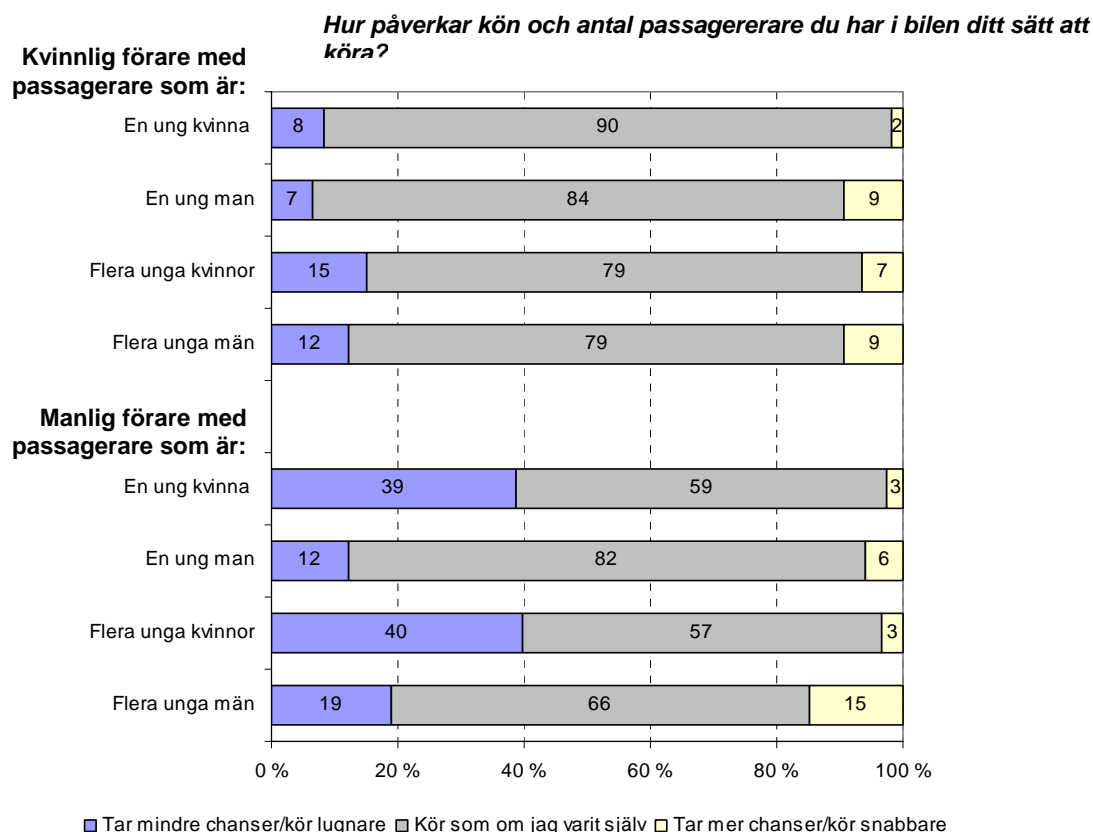
Figur 3.5 visar medelvärde på förarens chanstagning (sådan passagerarna upplever det) efter kön till passagerare och förare. Resultaten av en två-vägs variansanalys visade att det endast är kön till förare som är av betydelse för fartöverträdelser och chanstagning, närmare bestämt att de som åker med unga manliga förare oftare upplever att föraren tager chanser och kör snabbt än de som åker oftast med kvinnliga förare, $F(2, 679) = 15.7, p < .001$.

Analysen visade vidare att passagerarens kön inte har någon effekt på förarens risktagning, och att det heller inte var någon interaktionseffekt mellan passagerarens kön och kön till förare. Det tyder på att passagerarens kön inte har så stor betydelse för förarens beteende som antagits utifrån tidigare forskning.

Strängt taget testas egentligen inte denna hypotes fullgott genom denna analys, då passagerarna tillfrågades om hur ofta olika regelbrott förekom när de åkte med unga förare generellt, och inte specifikt när de åkte med manliga och kvinnliga förare.

⁴ Ett index för förarens fart och chanstagning konstruerades utifrån medelvärden på svaren på de fyra frågorna om hur ofta respondenterna upplevde att unga förare de åkte med kör för fort, kör om i hög hastighet och kör för nära bilen framför ($\alpha = 0.83$). Jo högre värde på detta index, jo mer fartöverträdelser och chanstagning uppges. Minimalt värde är 1 och maximalt är 5.

Ett sätt att undersöka detta bättre på, är att fråga de som själv har körkort. De av respondenterna som själv hade körkort, ombads uppge huruvida det att ha en eller flera unga passagerare i bilen gjorde att en kör lugnare/tar mindre chanser, kör som de varit ensamma i bilen, eller tar mer chanser/kör snabbare. Figur 3.6 visar svarsfördelning på dessa frågor separat för manliga och kvinnliga förare.



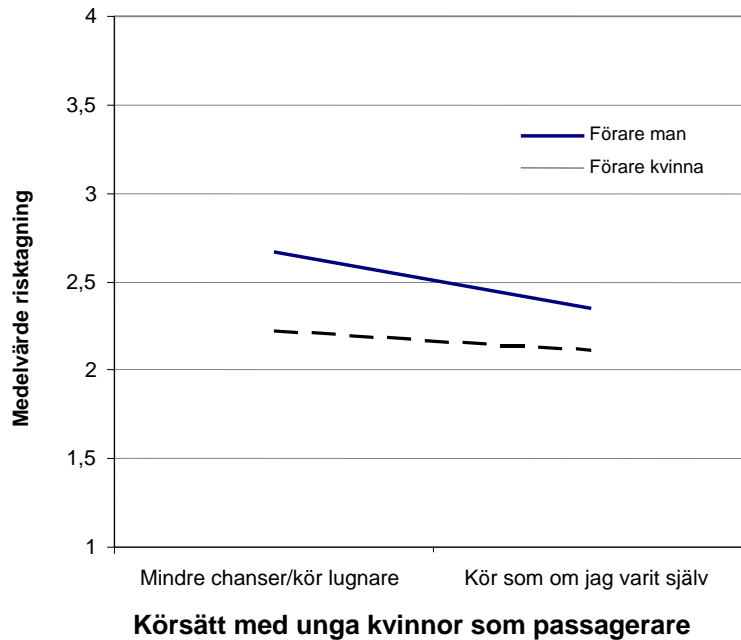
Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.5: Hur antal och kön på passagerare påverkar hur föraren kör. Tal i procent separat för manliga (n=134) och kvinnliga förare (n = 121).

När man frågar föraren själv hur det att ha passagerare i bilen påverkar deras körsätt, får man ett helt annat resultat än vad figur 5 kunde tyda på. Figur 6 visar att manliga förare uppger att de anpassar sin körsätt när de kör med kvinnliga passagerare; omkring 40 % uppger att de kör mer lugnt och tar mindre chanser när de har en eller flera kvinnor i bilen. Motsvarande tal för kvinnliga förare är respektive 8 och 15 %. Skillnaden mellan manliga och kvinnliga förare är här signifikant (för én kvinnlig passagerare, $z = 5,51$, $p < .001$, flera kvinnliga passagerare, $z = 4,15$, $p < .001$). Det är inte någon signifikant skillnad mellan manliga och kvinnliga förare när det gäller att köra med män som passagerare. Bland förare av båda kön är det en tendens till att man tar mer chanser med flera män i bilen, men andelen som uppger detta är relativt låg.

En orsak till att det i huvudsak är manliga förare som anpassar sitt körsätt när de har kvinnliga passagerare i bilen, kan vara att män i utgångspunkt kör snabbare och tar mer chanser än kvinnliga förare. För att undersöka hur valid denna

hypotes är, konstruerade vi ett index för förarens självrapporterade fartöverträdelser och chanstagning⁵. Figur 3.7 visar medelvärdet på självrapporterade farts- och regelbrott för förare indelade efter kön och om de vill anpassa sitt körsätt med flera kvinnor i bilen⁶.



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.6: Medelvärde på förarnas självrapporterade risktagning efter förarens kön och om man vill köra lugnare med flera unga kvinnor som passagerare i bilen. (N = 233).

Ut ifrån figuren kan man se att manliga förare generellt tar mer chanser än kvinnliga förare, särskilt de som rapporterar att de vill köra lugnare med kvinnlig passagerare i bilen. Gruppvisa jämförelser visade att män som uppgav att de ville ta mindre chanser med kvinnor i bilen hade signifikant högre värde jämfört med de andra tre grupperna ($t = 3,30$, $p < .01$). Ut ifrån denna analys kan man sluta att en av orsakarna till att en mycket högre andel män säger att de vill köra lugnare med kvinnor i bilen, är att män i genomsnitt tar mer chanser och kör snabbare än kvinnliga förare.

Den samma analys utfördes också för att jämföra de som uppgav att de anpassade sitt körsätt med én kvinna i bilen. Denna analys gav samma slutsats; män som uppger att de kör lugnare/tar mindre chanser med en kvinna i bilen, rapporterade i genomsnitt mest chanstagning och fartöverträdelser ($t = 4.04$, $p < .001$).

⁵ Frågorna är de samma som presenterats i figur 4 med undantag av att frågan om nästan-olyckor inte är med. Skillnaden är att föraren själv skulle uppges hur ofta de företog olika regelbrott och chanstagning. Skalan, som representerar medelvärdet av svar på fyra frågor, hade en relativt hög inre konsistens, $\alpha = 0.79$.

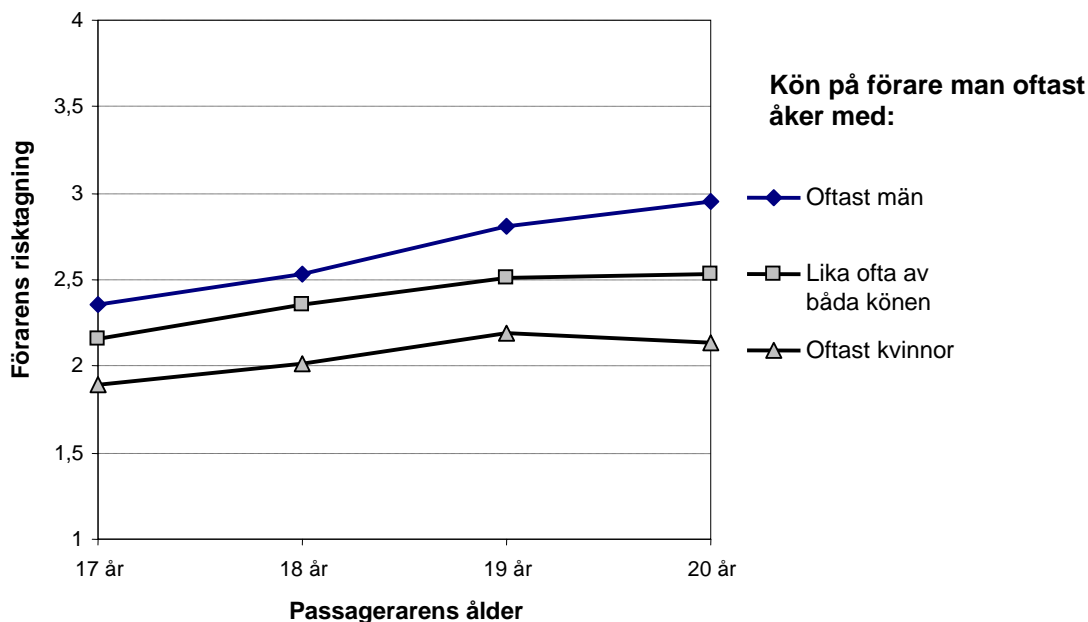
⁶ På grund av att det var få förare som uppgav att de tok mer chanser och kör snabbare med kvinnliga passagerare, inkluderades inte denne grupp i analysen av statistiska orsaker.

Det är inte så många av förarna som uppger att de vill ta mer chanser och/eller köra snabbare med en eller flera män i bilen, bara 6-15 % uppger detta. Det är en tendens till att manliga förare i högre grad än kvinnliga uppger att de vill ta mer chanser med flera män i bilen, respektive 9 mot 15 procent. Könsskillnaden är dock inte statistisk signifikant. Det ser därmed ut till att unga svenska förare inte blir så påverkad av att ha manliga passagerare i bilen som unga förare i andra länder, i alla fall inte när man frågar de som själv kör om detta.

3.2.4 Förarnas risktagning och passagerarnas ålder

I gruppdiskussionerna kom ålder fram som en faktor av betydelse i förhållande till det att vara passagerare i bil. Det är därför av interesse att undersöka om det är något samband mellan passagerarnas ålder och förekomst av fartöverträdelser och chanstagnation.

För att undersöka detta genomfördes en multivariat variansanalys med förarens kön, passagerarnas kön och ålder som förklaringsvariabler. Resultatet av denna analys illustreras i figur 3.8, som visar att förarnas chanstagnation och fartöverträdelser ökar med passagerarnas ålder ($F(3, 662) = 5.59, p < .001$). I tillägg är det, som tidigare visat, en klar effekt av förarens kön, dvs. att passagerare som oftast åker med manliga förare tycker att föraren tar mest chanser och företar flest fartöverträdelser ($F(2, 662) = 21.7, p < .001$). Passagerarens kön hade däremot ingen betydelse för förarens överträdelser, och har därför inte visats i figuren. Det var annars inte några interaktionseffekter mellan de olika variablerna.

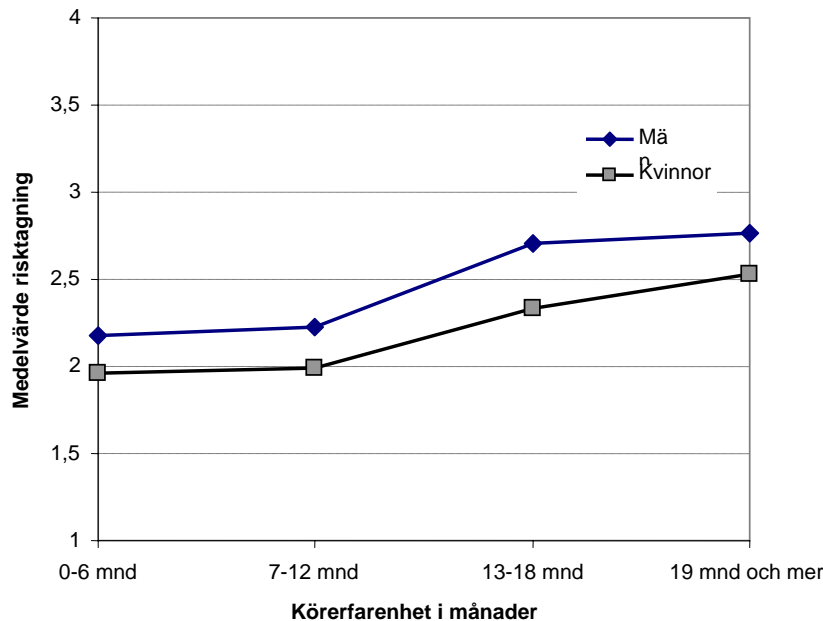


Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.7: Chanstagnation och hastighetsöverträdelser efter kön på förare man oftast åker med och efter passagerarens ålder. (N = 674).

En förklaring på detta resultat kan vara att passagerare som är 19 och 20 år åker med mer erfarna förare än de som är 17 och 18 år. Studier från Finland och Norge tyder på förekomsten av fartöverträdelser och chanstagnation ökar det första året

med körkort för så att ”flata ut” (Lajunen och Summala, 1995; Sagberg och Bjørnskau, 2003). I figur 3.9 visas förekomsten av självrapporterade fartöverträdelser och chanstagning t efter månader med körerfarenhet. Figuren visar att samma tendens är finns bland unga svenska förare; förekomsten av denna typ av regelbrott ökar efter att förare har fått ca ett års körerfarenhet för därefter att hålla sig på samma nivå. Skillnaden mellan grupperna indelade efter erfarenhetsnivå är statistisk signifikant ($F(3, 233) = 8.77, p < .001$).



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.8: Unga förares självrapporterade risktagning efter förarens kön och ålder ($N = 241$).

3.2.5 Sammanfattning med hänsyn till unga förares risktagning

Resultaten tyder på många i löpet av de senaste 12 månader har känt sig rädd och upplevt olika risksituationer när de har varit passagerare i bil till en ung förare. Dock inträffar inte detta så ofta, eftersom de mest vanliga svaren är att detta har hänt 1 eller 2 gånger i löpet av det sista året. Då många åker med unga förare en dag i veckan eller mera, kan man på et vis säga att det att känna sig otrygg i bil är ett undantag snarare än en regel.

Emellertid tyder resultaten på att fartöverträdelser förekommer ofta när man är passagerare i en ung förares bil, mens mer allvarliga typ av regelbrott inte är så vanliga.

Som förväntat ut ifrån tidigare forskning är förekomsten av fartöverträdelser och chanstagning högst bland unga män. En hög andel av unga manliga förare uppger själv att de kör saktare och tar mindre chanser med kvinnliga passagerare i bilen. Detta stämmer inte helt överens med vad passagerarna själv uppger; kvinnliga passagerare som oftast åker med manliga förare rapporterar lika mycket fartöverträdelse och chanstagning från förarens sida som manliga passagerare gör.

En förklaring kan vara att kvinnliga passagerare kan överskattat hur ofta föraren kör över fartgränsen och begår regelbrott, eller att manliga passagerare underskattat detta. Om detta är tillfälle, kan manliga förare faktiskt ha mindre fartöverträdelser och ta mindre chanser med kvinnliga passagerare i bilen, utan att detta syns när man frågar kvinnliga passagerare om förarens risktagning. Det är emellertid svårt att undersöka om denna hypotes stämmer⁷, men det kan vara skäl att lita mest på vad förarna själv uppger, eftersom man frågar dessa direkt om hur det att ha passagerare i bilen påverkar deras körsätt. Dock är det svårt att avgöra om passagerarnas kön har något att säga för förarens val av hastighet och chanstagning.

Resultaten är mer entydiga när det gäller passagerarnas ålder. Passagerare på 19 och 20 år rapporterar hastighetsöverträdelser och chanstagning från förarens sida oftare än vad de yngre passagerarna gör. Mycket tyder på att detta beror på att 19-20 åringar åker med mer erfarna förare, som oftare företar denna typ av överträdelser.

3.3 Attityder och uppfattningar om att vara passagerare

Som nämnt tyder tidigare forskning på att unga passagerare, särskild unga män, upplever många hinder mot att säga ifrån till den de åker med (Ulleberg, 2004). Dessa attityder/hinder har samband med hur ofta man säger ifrån, och det är därmed intressant att undersöka hur slika uppfattningar är bland svensk ungdom.

14 olika påståenden om det att vara passagerare i bil inkluderades i frågeformulären. Dessa var tänkt att mäta fyra generella uppfattningar; rädsla för att skapa konflikt, tilltro till egen förmåga att påverka föraren, tidigare beteende och yttre hinder⁸. I tillägg tog vi med några enskilda frågor som inte var relaterade till dessa generella uppfattningar.

Ungdomarna fick ta ställning till hur påståendena stämde överens med deras egen uppfattning. De fick svara på en skala från *stämmer inte i det hela taget* till *stämmer mycket bra*. Tabell 3.3 visar svarsfördelning för de enskilda påståendena. Resultaten visar att det är stora skillnader mellan ungdomarna i förhållande till vilka uppfattningar de har om det att vara passagerare i bil. Ett generellt intryck är att majoriteten av ungdomarna inte är rädda för att skapa konflikt och att de har en viss tro på att de kan påverka förare som kör osäkert. Vidare är det inte så ofta de åker med förare som kör osäkert om de inte har något annat sätt att komma sig hem på. Inte så många tycker att egen ålder och kön till föraren har någon betydelse för om man säger ifrån eller inte, men många tycker det är svårt att säga ifrån när man själv inte har körkort.

⁷ Et vis att undersöka detta på är att i analyserna kontrollera för passagerarnas generelle nivå av ångest, spänningsökning, regelorientering och oro för att bli skadad i en trafikolycka. Detta gjordes genom att inkludera dessa variabler som covariater i en multifaktor variansanalys. Detta gav samma resultat som analysen utan dessa variablerna som covariater.

⁸ Konfirmerande faktoranalys stöttat upp under att skilja mellan dessa fyra dimensionerna. de fyra dimensionerna var som förväntat moderat/högt korrelerade med varandra, men inte så högt att frågorna tillhörde samma dimension (se bilaga 3).

Tabell 3.3: Olika uppfattningar om att vara passagerare i bil. Fördelning i procent. (N =687)

	Stämmer lite/ inte alls	Varken eller	Stämmer väl/ mycket väl
1. Rädsla för konflikt			
Jag skulle inte bli populär om jag sa till föraren att köra lugnare	71.1	19.8	9.1
Om jag säger till kompisar att de skall köra lugnare, kan det lätt uppfattas som tjatigt	59.9	20.9	19.3
Om man själv har frågat om skjuts känns det inte bra att efteråt kommentera förarens körsätt	41.5	26.4	32.1
2. Tro på förmåga till att påverka föraren			
Det är inte upp till mig att påverka hur andra kör	62.8	24.0	13.2
Det är väldigt lite jag kan göra för att hindra andra unga att busköra	32.9	22.3	44.8
3. Tidigare beteende			
Då och då åker jag med kompisar som jag vet kör riskabelt	58.3	18.3	23.5
Jag åker med en som buskör om mina vänner gör det	73.7	17.3	9.0
Jag åker med en förare som kör riskabelt när det inte finns några andra sätt att ta sig hem på	41.9	20.3	37.8
4. Barriärer –yttre faktorer			
Det är lättare att säga till en ung kvinnlig förare än en ung manlig	51.0	22.3	26.7
Det är enklare att säga något om andras körsätt när man själv har körkort	20.0	23.3	56.7
Det är svårare att säga till en förare som är ett par år äldre än mig själv	50.8	17.9	31.3
Det är svårare att säga till en ung förare som kör riskabelt om det är fler än jag som åker med	53.0	20.8	26.3
Enskilda frågor			
Passagerarna har också ansvar för att man kommer fram tryggt	31.6	17.6	50.8
Att planlöst åka ut och köra bil med kompisar är ett trevligt sätt att umgås på	37.7	14.8	47.5

Kilde: TØI rapport 776/2005

För att göra de olika attityddimensioner presenterade i tabell 3.3 mer användbara i vidare analyser, konstruerades medelvärdet på den enskilda dimension. Tabell 3.4 visar skillnad i medelvärde för de enskilda dimensionerna för män och kvinnor. Resultaten visade att det var systematiska skillnader mellan män och kvinnor på alla dimensionerna. Jämfört med män är kvinnor i genomsnitt mindre rädda för konflikt om de säger ifrån, har större tilltro till egen förmåga att påverka föraren, mindre vilja till att åka med en som kör osäkert och de upplever färre hinder mot att säga ifrån. Vidare känner de mer ansvar för säkerheten som passagerare i bil.

Tabell 3.4: Män och kvinnors medelvärde på uppfattningar knutna till att vara passagerare i bil. T-test och d-värde för skillnad i medelvärde.

	Män (n=319)	Kvinnor (n=372)	t-värde	d-värde
Rädsla för konflikt	2.46 (.92)	2.19 (.87)	4.06**	0.31
Tilltro till förmåga att påverka föraren	2.99 (.82)	3.31 (.82)	-5.14**	-0.39
Tidigare beteende	2.59 (.89)	2.22 (.87)	5.58**	0.43
Barriärer –yttre faktorer	2.85 (.87)	2.65 (.96)	2.73**	0.21
Passagerarna har också ansvar för att man kommer fram tryggt	3.16 (1.21)	3.40 (1.24)	-2.57**	-0.20
Att planlöst åka ut och köra bil med kompisar är ett trevligt sätt att umgås på	3.22 (1.38)	2.87 (1.43)	3.30**	0.25

** p < .01

Kilde: TØI rapport 776/2005

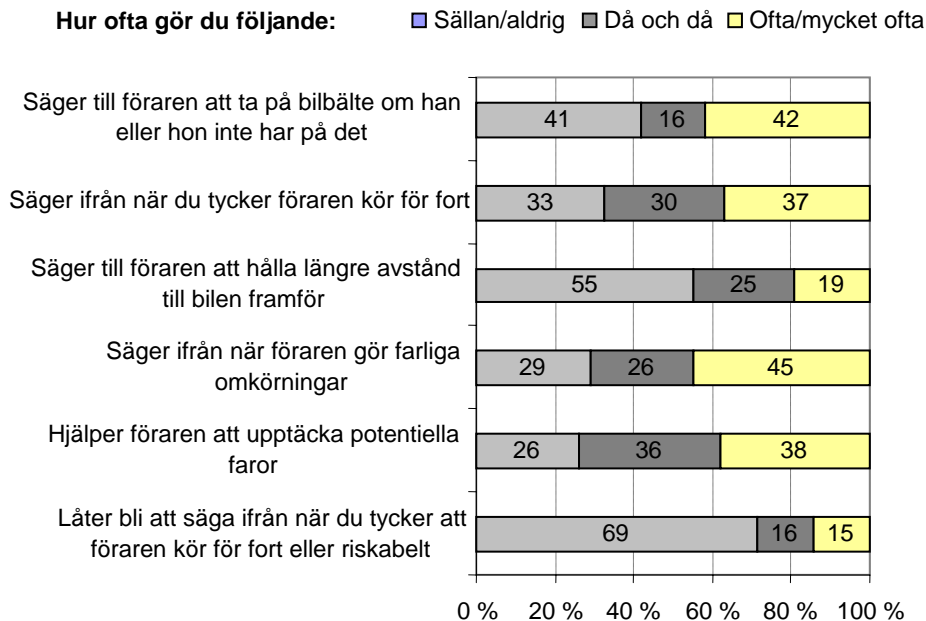
3.3.1 Ålder och attityder

Envägs variansanalys användes för att undersöka om ålder hade någon betydelse för de olika uppfattningarna om att vara passagerare i bil. Resultatet av dessa analyser kan snabbt sammanfattas på detta viset: Vi hittade inte några signifikanta skillnader mellan de olika åldersgrupperna. Heller inte analyser där det kontrollerades för kön gav något utslag. När det gäller enskilda frågor, var det bara en signifikant åldersskillnad på påståenden om att ”det är enklare att säga ifrån om man själv har körkort” ($F(3, 673) = 5.58, p < .001$). Det var faktiskt de äldste (20-åringarna) som sa sig mest eniga i detta påstående. En möjlig förklaring kan vara att andelen som har körkort är högre i denna grupp jämfört med de andra, och därmed att de lägger mer vikt på det att ha körkort i en sådan situation⁹.

⁹ Körkortandelen för urvalet fördelat på ålder är följande: 17 åringar 0 %, 18 åringar 22 %, 19 åringar 54 %, och 20 åringar 65 %.

3.4 Hur ofta man säger ifrån

Dom som var med i undersökningen frågades om de någon gång hade upplevt brott på trafikregler när de åkte med en ung förare. 2/3 av deltagarna svarade ja på denne frågan (det var annars ingen könsskillnad i denna andel). Dessa frågades vidare om hur ofta de sa ifrån till föraren eller låt vara att säga ifrån i sex olika situationer. Figur 3.10 visar att det är stora skillnader i hur ofta ungdomarna säger ifrån.



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.9: Hur ofta man säger till föraren man åker med. Fördelning i procent. (N = 463)

Om man slår i hop svarskategorierna ”av och till” och ”ofta/mycket ofta”, är det att hjälpa föraren i att upptäcka potentiella faror det som förekommer oftast. Tidigare forskning tyder på att detta är en typ av beteende som unga passagerare tycker är accepterad på grund av att detta inte nödvändigtvis är någon direkt kritik av förarens körsätt – man fungerar snarare som en typ av ”co-pilot” som hjälper föraren (Regan och Mistopopolus, 2002).

När det gäller regelbrott och chanstagning, är det ungefär en tredjedel som aldrig eller sällan säger ifrån. Passagerarna säger oftast ifrån när förare företar farliga omkörningar, mens över hälften säger att de aldrig eller sällan ber föraren om att hålla längre avstånd till bilen framför. Dock uppger över 69 % att de aldrig eller sällan låter bli att säga ifrån när de tycker föraren kör för fort eller riskfylld. Detta kan i synas något självmotsägande i förhållande till att det är färre som säger att de ofta/mycket ofta säger ifrån när föraren begår regelbrott. En förklaring kan vara att det att fråga om hur ofta man låter vara att säga ifrån mäter något annat än när man frågar om hur ofta man säger ifrån. Detta omtalas närmare i avsnitt 3.7.

3.4.1 Könsskillnader

Tidigare forskning baserat på norsk ungdom tyder på att kvinnor oftare säger till förare när de är passagerare i bil (Ulleberg, 2004, Ulleberg, Elvik och Christensen, 2004). Tabell 3.5 visar medelvärde för män och kvinnor på de olika frågorna. Resultaten visar att kvinnliga passagerare säger oftare ifrån när de tycker föraren kör för fort och eller bör hålla längre avstånd till bilen framför jämfört med män. Vidare är det mer vanligt att män låter bli att säga ifrån när de känner sig otrygga i bil. När det gäller det att säga ifrån när föraren företar farliga omkörningar, är emellertid skillnaden inte så stor och heller inte signifikant.

Storleken på *d*-värden visar att skillnaderna mellan kön kan sägas vara ”moderata”¹⁰. Detta tyder på att själv om kvinnor i genomsnitt säger ifrån oftare än män, är det ändå en god del män som säger ifrån oftare än kvinnor.

Det är inte någon skillnad mellan män och kvinnor i förhållande till hur ofta de hjälper föraren med att upptäcka faror, något som stöd upp under antagande om att denna typ av beteende är av en annan karaktär än de andra beteendefrågorna.

Tabell 3.5: Män och kvinnors medelvärde på hur ofta man säger till föraren när man är passagerare i bil. *T*-test och *d*-värde för skillnad i medelvärde.

	Män (n=214)	Kvinnor (n=247)	t-verdi	d-verdi
Säger till föraren att ta på bilbälte om han eller hon inte har på det	2.61 (1.46)	3.34 (1.45)	-5.36	-0.50
Säger ifrån när du tycker föraren kör för fort	2.70 (1.15)	3.39 (1.19)	-6.26	-0.59
Säger till föraren att hålla längre avstånd till bilen framför	2.28 (1.10)	2.63 (1.22)	-3.24	-0.30
Säger ifrån när föraren gör farliga omkörningar	3.13 (1.20)	3.33 (1.22)	-1.79	-0.17
Hjälper föraren att upptäcka potentiella faror	3.19 (1.02)	3.18 (1.24)	-0.07	-0.00
Låter bli att säga ifrån när du tycker att föraren kör för fort eller riskabelt	2.34 (1.10)	2.04 (1.10)	2.82	0.26

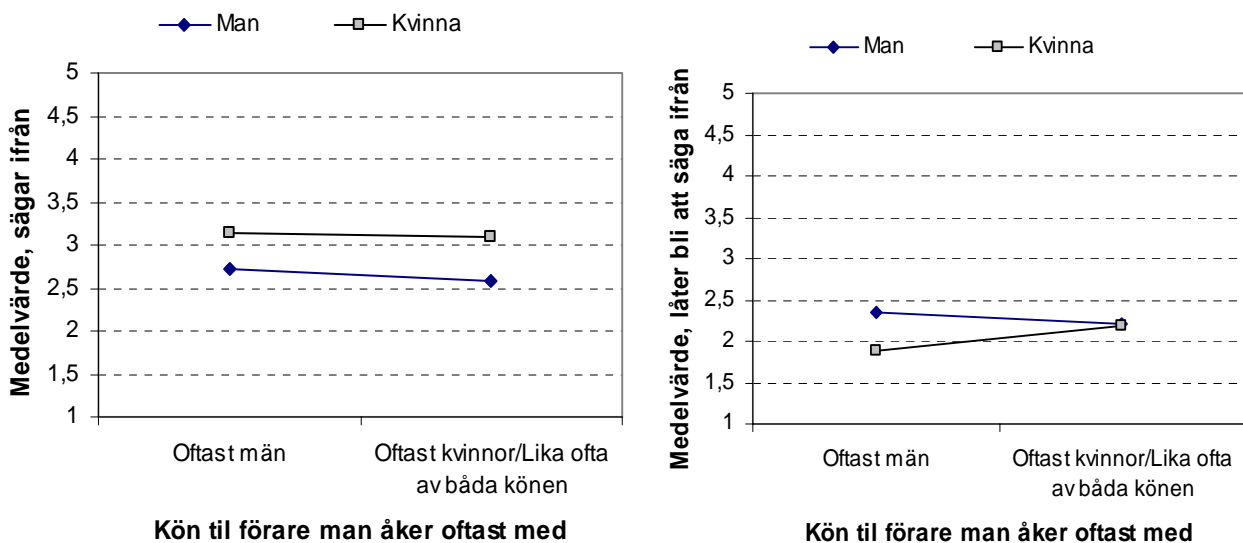
** p <.01

Kilde: TØI rapport 776/2005

¹⁰ *D*-värden är i detta fall en mätning på den relativa skillnaden mellan två grupper. *D*-värden beräknas genom att se på skillnaden mellan grupperna i medelvärde, dividerat på genomsnittlig standardavvik till de två grupperna. Cohen (1988) anger ett *d*-värde på under +/-0.20 som en liten gruppsskillnad, *d*-värde mellan +/- .20-0.80 som en moderat skillnad och *d*-verdier över 0.80 som en stor skillnad mellan grupperna.

Som tidigare visats, är det de som oftast åker med unga manliga förare som upplever mest regelbrott och chanstagning från förarens sida. En relevant problemställning är därför om förarens kön har något att säga för ur ofta man säger ifrån/låter bli vara att säga ifrån som passagerare i bil. För att undersöka detta närmare genomfördes två variansanalyser med passagerares kön och förarens kön som förklaringsvariabler¹¹. Medelvärde efter kön presenteras i figur 3.11¹². På grund av att det inte var så många män som oftast åkte med kvinnor, slogs de som oftast åkte med kvinnor och de som åkte lika ofta med båda könen ihop till en grupp.

Båda analyserna visar en effekt av passagerarnas kön. Kvinnliga passagerare säger i genomsnitt oftare ifrån än män ($F(1, 454) = 20.0, p < .001$), mens manliga passagerare oftare låter bli att säga ifrån ($F(1, 454) = 4.5, P < .05$). Det är inte någon signifikant huvudeffekt när det gäller förarens kön. Dock är det en signifikant interaktionseffekt med avseende på kombination av förarens och passagerarens kön i förhållande till hur ofta man låter bli att säga ifrån ($F(1, 454) = 4.2, p < .05$). Effekten ligger i att män som åker med manliga förare oftare låter bli att säga ifrån när de tycker föraren kör för fort eller riskfyllt jämfört med de andra grupperna. Självt om effekten är signifikant, är den inte så starkt – endast 3 % av skillnaderna i hur ofta man låter bli att säga ifrån kan förklaras ut ifrån uppgifter om förarens och passagerarens kön.



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.10: Medelvärde på hur ofta man säger ifrån/låter bli att säga ifrån føraren efter passagerarens kön och kön på førare man åker oftast med. ($N = 458$).

¹¹ I båda analyserna är det kontrollert for hur ofta man är passagerare i bil till en ung fører.

¹² En index for hur ofta passagerare säger ifrån konstruerades på grundlag av medelvärde på de tre frågorna om hur ofta man sa ifrån når føraren kör for fort, företar farliga omkörningar och når man bad føraren om att hålla längre avstånd till bilen framför ($\alpha = .79$).

För att undersöka om passagerarens ålder hade någon betydelse för hur ofta man sa ifrån eller lät bli att säga ifrån, genomfördes de samma variansanalyserna på nytt, men nu med ålder som förklaringsfaktor i tillägg. Ingen signifikant huvudeffekt eller interaktionseffekter mellan ålder och kön hittades. Heller inte analyser där endast ålder var inkluderat som förklaringsvariabel gav något utslag. Därmed tyder resultaten på att ålder har lite att säga för hur ofta man säger ifrån/låter bli att säga ifrån.

3.4.2 Hur många skulle vilja säga ifrån oftare?

Ungdomarna frågades också om de skulle vilja säga ifrån oftare än det de gör i dag, när de tycker föraren de åker med kör osäkert. Tabell 3.6 visar att ungefär 38 % skulle vilja att de hade sagt ifrån lite eller mycket oftare i sådana situationer, mens de andra tycker de säger ifrån ofta nog som det är. Det är inte några könsskillnader av betydelse på denna fråga.

Tabell 3.6: Skulle du vilja säga ifrån oftare när du tycker att föraren kör riskfyllt? Tal i procent. (N = 671).

	Män	Kvinnor	Totalt
Ja, mycket oftare	8 %	10 %	9 %
Ja, lite oftare	32 %	27 %	29 %
Nej, säger ifrån nog som det är	60 %	63 %	62 %
Totalt	100 %	100 %	100 %

Kilde: TØI rapport 776/2005

Den samma analys gjordes bara för de som uppgav att de hade upplevt brott på trafikregler när de åkte med en ung förare. Intressant nog gav analysen de samma procentandelar som visats i tabell 3.6. Det att som passagerare ha upplevt att en ung förare tar chanser ser alltså inte ut till att motivera till att säga ifrån oftare.

3.4.3 Blir föraren irriterad om man säger ifrån?

Eftersom resultaten från gruppdiskussionerna visar att rädsla för att skapa konflikt var ett viktigt hinder mot att säga ifrån, är det intressant att undersöka om ungdomarna faktiskt har upplevt att föraren blir arg eller irriterad om man säger ifrån.

I enkätundersökningen var två frågor som hade till syfte att mäta detta inkluderade. Det ena frågan var om ungdomarna hade upplevt att föraren uttryckte irritation när man hade sagt ifrån, och svarsfördelning på detta efter kön är presenterat i tabell 3.7. Siffrorna är beräknade för de av ungdomarna som hade upplevt brott på trafikregler när de åkte med en ung förare. Kort uppsummerat tyder resultaten på att det är sällan man upplever att föraren blir irriterad i sådana situationer, och att kvinnliga passagerare har upplevt detta lite oftare än män. Könsskillnaderna är inte store, men statistisk signifikanta ($\chi^2 = 10.95$, $p < .05$).

Tabell 3.7: Hur ofta händer det att föraren blir irriterad om du ber honom eller henne att lugna ner sig? (N = 461.)

	Man	Kvinna	Totalt
Aldrig	63.4	58.5	60.7
Sällan	27.2	22.6	24.7
Då och då	6.6	12.5	9.8
Ofta	2.3	2.8	2.6
Mycket ofta	0.5	3.6	2.2

Kilde: TØI rapport 776/2005

Den andra frågan gavs till de av ungdomarna som själv hade körkort. Dessa frågades om hur irriterade de skulle bli om en av passagerarna i bilen anmodade de om att köra lugnare. Tabell 3.8 visar svarsfördelning efter kön. Resultaten visar att de flesta säger att de inte skulle bli irriterade, och detta stämmer bra överens med resultaten från tabell 3.7. Själv om det är en tendens till att manliga förare rapporterar mer irritation, är inte skillnaderna mellan manliga och kvinnliga för inte signifikant. Kort uppsummerat kan man säga att båda analyserna tyder på att det är relativt sällan av förare bliver irriterade om passagerarna skulle säga ifrån när de är otrygga i bilen.

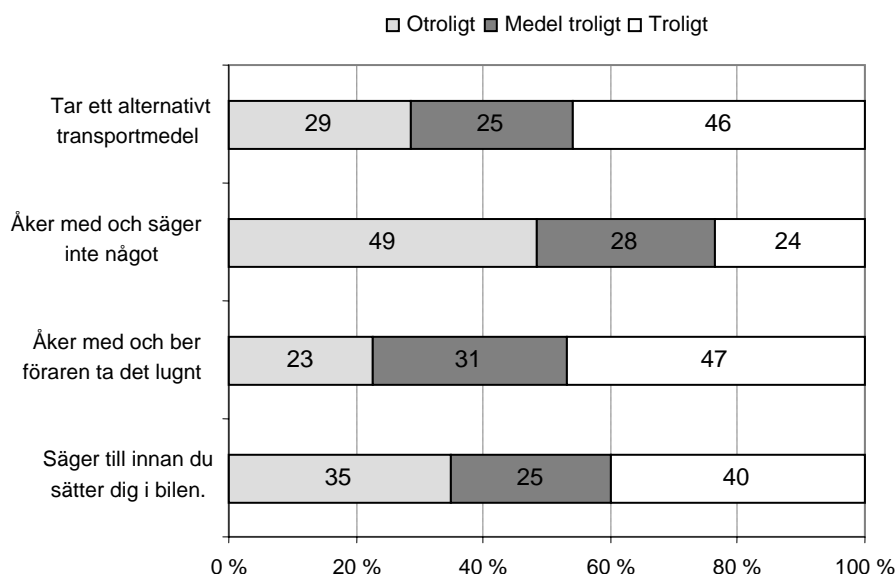
Tabell 3.8: Hur irriterad skulle du själv bli om en av dina passagerare ber dig att köra lugnare? (N = 256)

	Man	Kvinna	Totalt
Mycket irriterad	2.2	0.0	1.2
Ganska irriterad	4.5	1.6	3.1
Varken eller	16.4	15.6	16.0
Lite irriterad	9.7	9.8	9.8
Inte alls irriterad	67.2	73.0	69.9

Kilde: TØI rapport 776/2005

3.5 Hur det är mest sannolikt att man gör i en specifik situation

I frågeformuläret var det också inkluderat frågor som var skulle mäta hur ungdomarna trodde de ville akta i olika situationer. Ungdomarna ombads föreställa sig att de är ett ställe och vill åka vidare. De skall vidare föreställa sig att de erbjuds skjuts av förare som de vet kör riskfylld, och att det inte finns andra där som har bil (se del 16 i frågeformulären i bilaga 1). I förhållande till denna situation skulle ungdomarna ange på en skala från 1 till 10 hur troligt det var att de kom till att göra fyra olika handlingar¹³; välja ett annat transportmedel, åka med föraren och inte säga nåt om körningen, åka med och säga ifrån när man känner sig otrygg, och säga ifrån att man inte tycker om fart och chanstagning innan man sätter sig i bilen. Figur 3.12 visar andelen som tycker det är otroligt, medels troligt och troligt att de vill utföra de olika handlingarna¹⁴.



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.11: Hur troligt det skulle vara att man gör olika handlingar. Fördelning i procent. (N=688)

Totalt sett uppger respondenterna att det är mest osannolikt/otroligt att de ”Åker med föraren och inte säger inte något om körningen”. Hela 49 % uppger att det är otroligt att de skulle vilja göra detta, men det är i alla fall några (24 %) som uppger att det är ”troligt” att de ville göra detta. På samma tid är det hela 46 % uppger att det är mycket troligt att de snarare ville välja kollektivtransport i en sådan situation.

¹³ Värde 1 representerar att man tycker det är mycket otroligt att utföra handlingen, mens 10 är mycket troligt/sannolikt.

¹⁴ Skalan som går från 1 till 10 förenklades något för att ge en mer översiktligt bild av svarsfördelningen på de tre frågorna. Värde 1-3 tillsvavar att det är ”otroligt” att utföra handlingen, 4-6 att det är ”medel troligt” och 7-10 att denna typ av handling är ”troligt”.

Inte överraskande visade närmare analyser att det är ett samband mellan hur ungdomarna svarade på dessa två frågorna ($r = -.41$, $p > .001$). De som uppger att de troligt valde kollektivtransport för att komma sig hem, är stort sett de samma som säger att det är osannolikt att de vilje valt att åka med utan att säga nåt om körningen – och vice versa¹⁵. En förklaring kan vara på att många tycker det är lättare att åka med en som kör osäkert istället för att ta kollektiva transportmedel, eller att de är rädda för att skapa konflikt genom att avslå ett erbjudande om skjuts.

När det gäller det att säga ifrån till föraren antingen medan man är i bil eller innan man sätter sig i bilen, uppger respondenterna att det är mest sannolikt att de säger ifrån när de är i bilen, speciellt bland män. Dessa två frågor har som förväntat ett högt samband med varandra ($r = .57$).

Tabell 3.9 visar att det är signifikante könsskillnader på alla de olika beteendeavsikterna. Kvinnor uppger i större grad än män att de vill använda kollektivtransport, anmoda föraren om att ta det lugn antingen medan de åker med eller innan de sätter sig i bilen, och att det är lite sannolikt att de vill åka med utan att säga nåt om körningen.

Tabell 3.9: Medelvärde för hur troligt det skulle vara att man gör olika handlingar efter kön.

	Män (n=320)	Kvinnor (n=368)	t-värde	d-värde
Tar ett alternativt transportmedel om det är möjligt (till exempel buss, tåg eller taxi)	4,9 (3,1)	6,8 (2,9)	-7,87**	-.62
Åker med föraren och säger inte något om körningen	4,9 (2,8)	3,8 (2,6)	5,09**	.40
Åker med föraren och ber honom eller henne att ta det lugnt eftersom du känner dig otrygg	5,7 (2,9)	6,5 (2,8)	-3,60**	-.29
Säger till föraren att du inte tycker om när man kör fort och tager risker, innan du sätter dig i bilen.	4,5 (3,0)	6,2 (3,0)	-7,32**	-.58

** $p < .001$

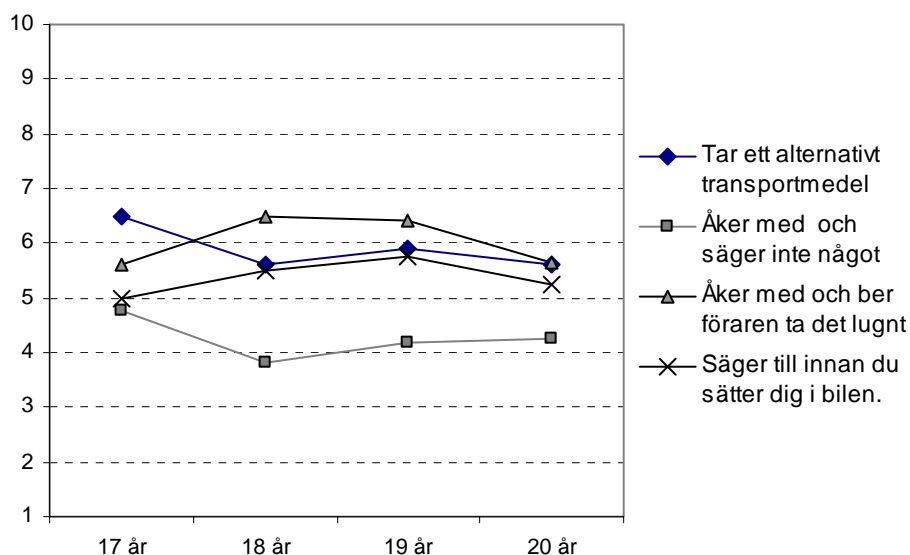
Kilde: TØI rapport 776/2005

För att undersöka om ålder hade någon betydelse för hur man tycker man vilje handla i en sådan situation, genomfördes envägs variansanalys med ålder som förklaringsvariabel. Resultatet av variansanalyserna gav signifikante ålderskillnader på tre av frågorna¹⁶, och post-hoc tester (parvis jämförelse av grupper) visade att detta huvudsaklig skyltes att 17-åringar i genomsnitt uppgav att det var mer sannolikt att de ville resa kollektivt, att de ville sitta på och inte säga något körningen, samtidigt som det var mindre sannolikt att de ville be föraren om att köra lugnare när de kände sig otrygga. Detta illustreras i figur 3.13.

¹⁵ Det vill säga att många av de oppger att de mest troligt ville vald att åka med och inte säga något om körningen, uppger att det är osannolikt/otroligt att de vilje använda alternativa transportmedel för att komma sig hem.

¹⁶ För alternativt transportmedel, $F(3, 673) = 3.04$, $p = .02$, för att åka med och inte säga något, $F(3, 673) = 3.27$, $p = .02$, för be föraren ta det lugnt, $F(3, 4,61)$, $p = .003$. I analyserna kontrollerades det också för kön, utan att detta hade någon betydelse för resultaten.

Emellertid förklarar ålder endast 1-2 % av skillnaderna för dessa beteendeavsikter, så i praxis är det inte så stora skillnader mellan åldersgrupperna. Ändå kan man utifrån detta konkludera med att 17-åringar i större grad än andra föredrar att resa kollektivt i sådana situationer, samtidigt som de upplever större hinder mot att säga ifrån om de väljer att åka med en som kör osäkert.



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.12: Medelvärde på hur trolig det är att man gör olika handlingar efter ålder. (N=677).

3.6 Skillnader mellan stad och landsbygd

Det är rimligt att tro att man är mer beroende av bil som transportmedel utanför tätort pga. att kollektivt erbjudande vanligen är minst i sådana ställen. Analyser av datamaterialet bekräftar att de som bor i tätort med under 25000 invånare eller på landsbygd använder mer bil än andra: de är oftare passagerare i bil, samtidigt som de med körkort själv kör bil oftare. En högre andel äger också bil jämfört med de som bor i tätort med över 25 000 invånare (se bilaga 4).

En hypotes är att det att bo på ställen där man är beroende av bil kan skapa en extra barriär mot det att säga ifrån när man känner sig otrygg i bil, eftersom det inte är så lätt att välja alternativa transportmedel. För att undersöka detta närmare indelades respondenterna i tre grupper efter storlek på bostadsort, under 25 000 invånare, mellan 25- 100 000 invånare och över 100 000 invånare. De tre bostadsortgrupperna jämfördes på flera variabler; hur ofta man säger ifrån, lät bli att säga ifrån, rädsla för konflikt, tro på förmåga till att påverka den som kör och hur sannolikt det var att man utförde fyra olika handlingar om man erbjöds skjuts.

Resultat från dessa variansanalyser¹⁷ kan uppsummeras kort; bostadsort hade *inte någon* effekt av betydelse. Således är det inte grundlag för att säga att det att bo på

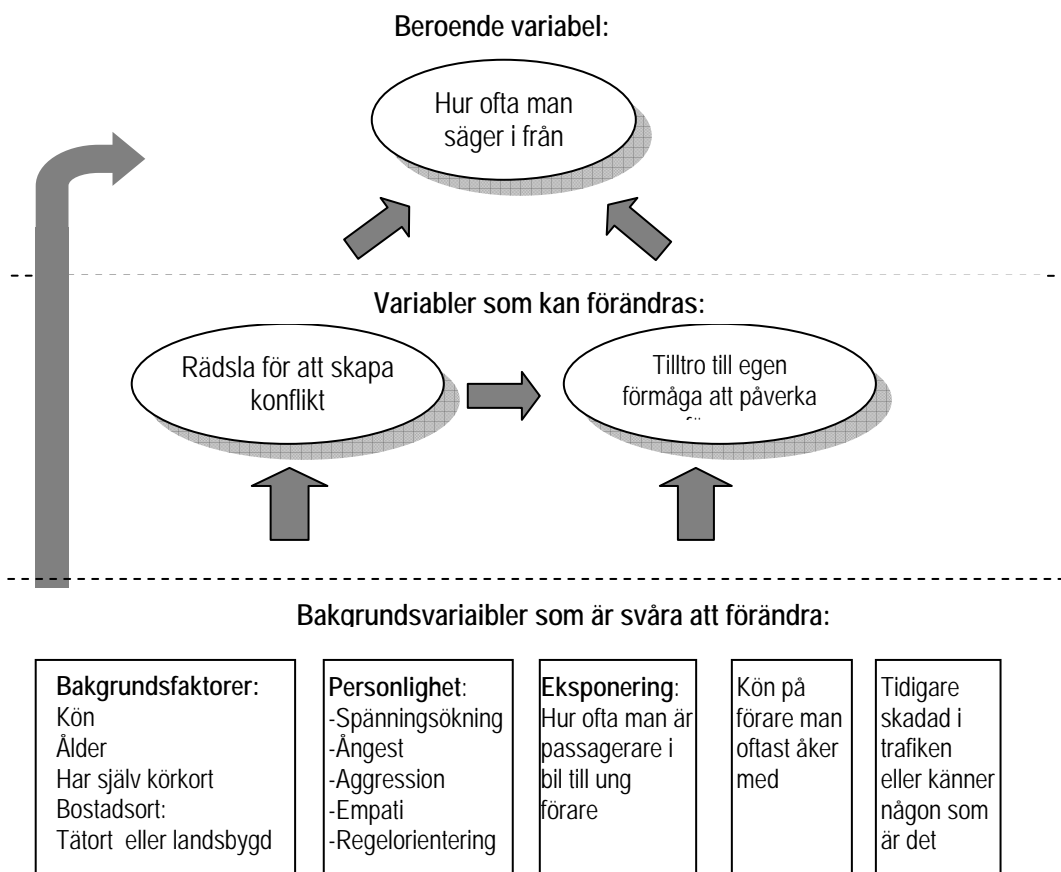
¹⁷ I variansanalyserna kontrollerades det för kön och ålder.

landsbygden skapar större barriärer mot att säga ifrån, eller att det påverkar sättet man antar man vill handla på som passagerare i bil.

3.7 Vad har samband med det att säga ifrån?

3.7.1 Teoretisk modell

Den teoretiska modellen presenterad i figur 3.14 är baserad på litteraturstudien och uppgifter som kom fram i gruppdiskussionerna. I modellen är det skilt mellan förklaringsvariabler som är svåra att förändra (t ex är det inte möjligt att göra något med en persons kön, ålder, personlighet osv.) och de som det är möjliga att förändra (rädsla för konflikt och tilltro till egen förmåga att påverka förare). Bakgrundsvariablerna i modellen kan påverka hur ofta man säger ifrån direkt och/eller indirekt genom att påverka rädsla för konflikt och tro på att man kan påverka föraren man åker med (som i näste omgång kan påverka hur ofta man säger ifrån).

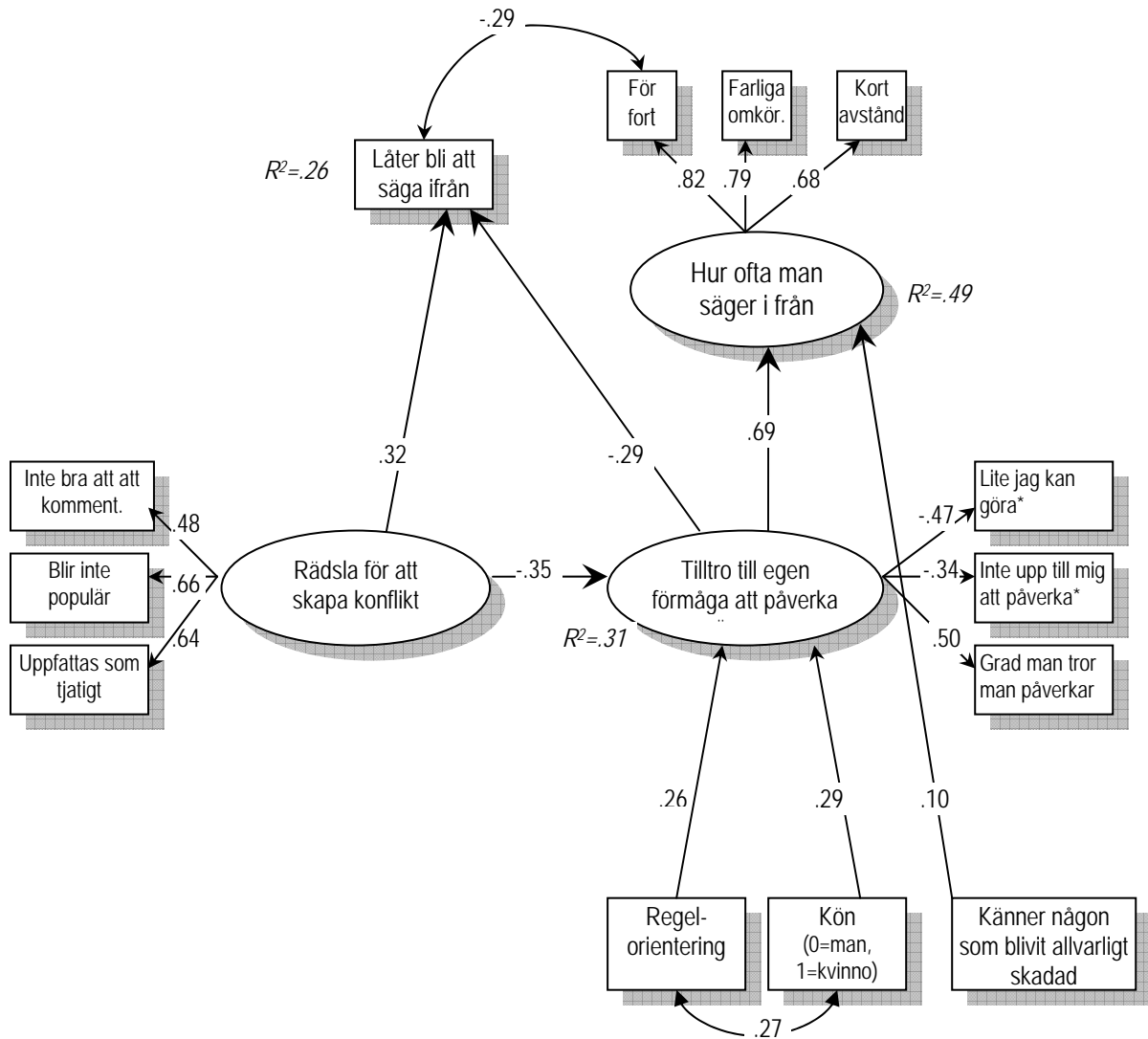


Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.13: Teoretisk modell gällande för hur ofta man säger ifrån

Det är också ett orsakssamband mellan rädsla för att skapa konflikt och tilltro till egen förmåga att påverka föraren. Detta är motiverat ut ifrån en antagning om att

om man tror föraren eller andra i bilen blir irriterad eller liknande om man säger ifrån, så vill detta bidra till att man har liten tro på att det hjälper att säga ifrån, dvs. liten tilltro till egen förmåga att kunna påverka.



$\chi^2 = 95,8$, $df = 59$, $p = .01$. GFI = 0.97, AGFI = 0.95 CFI = 0.96, RMSEA = 0.039, PCLOSE = 0.91. N=431. Alla koefficienter är statistiskt signifikanta på 0.01 nivå.

Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.14: Resultat av estimerad strukturmodell för hur ofta man säger ifrån/låter bli att säga ifrån till unga förare.

Figur 3.15 visar resultatet av en strukturell ekvationsmodell som har till syfte att estimeras den teoretiske modellen. Modellen är estimerat ved hjälp av statistikprogrammet AMOS 5. Modellen omfattar bara variabler som har en statistisk signifikant direkt eller indirekt effekt på hur ofta man säger ifrån eller låter bli att säga ifrån. Detta betyder att förklaringsvariabler som är utelämnade i figur 3.15 (men som är med i teorimodellen i figur 3.14.), inte har något samband med hur ofta ungdom uppger att de säger ifrån eller låter bli att säga ifrån när de tycker den de åker med kör osäkert. Modellen är baserad på svar från de 431 respondenterna som hade upplevt chanstagning och regelbrott när de åkte med en ung förare¹⁸. En mer fördjupande förklaring av modellen presenteras i bilaga 5.

Tabell 3.10: Direkta, indirekta och totala effekter på hur ofta man säger ifrån som passagerare i bil.

Effekter	Förmåga att påverka	Rädsla för konflikt	Känner allv. skadad	Regel orientering	Kön
Direkt	.69	-	.10	-	-
+ Indirekt ¹⁾	-	-.24	-	-.18	.20
= Total	.69	-.24	.10	-.18	.20

¹⁾ Genom tilltro till egen påverkansförmåga

Kilde: TØI rapport 776/2005

Tabell 3.11: Direkta, indirekta och totala effekter på hur ofta man låter bli att säga ifrån som passagerare i bil.

Effekter	Förmåga att påverka	Rädsla för konflikt	Känner allv. skadad	Regel orientering	Kön
Direkt	-.29	.32	-	-	-
+ Indirekt ¹⁾	-	.10	-	.07	-.09
= Total	-.29	.42	-	.07	-.09

¹⁾ Genom tilltro till egen påverkansförmåga.

Kilde: TØI rapport 776/2005

Resultaten kan sammanfattas som följer:

- Dom tre frågorna som mäter *hur ofta* man säger ifrån har ett högt samband. Intressant nog är dessa med ett undantag inte relaterade till hur ofta man låter bli *att säga ifrån* när man tycker den man åker med kör för fort eller riskfylld¹⁹. Detta tyder på att det att (aktivt) säga ifrån och det att (passivt) låta bli att säga ifrån inte är två ytterligheter på samma skala, utan två separata dimensioner. Detta överensstämmer med tidigare undersökningar (Ulleberg, 2004).

¹⁸ Respondenter som inte hade svarat på enskilda frågor inkluderade i modellen är inte med i analysen.

¹⁹ Det är bara indikatoren "hur ofta säger du ifrån när du tycker föraren kör för fort" som är relaterat till hur ofta man låter bli att säga ifrån när man tycker förare kör för fort eller riskfylld

- Jo mer tro man har på man kan påverka en förarens körsätt, jo oftare säger man ifrån när man tycker den man åker med kör för fort, med för kort avstånd till bilen före eller företar farliga omkörningar. Likadant låter man sällan bli att säga ifrån när man tycker föraren kör för fort eller för riskfyllt.
- Det att vara rädd för att skapa konflikt om man säger ifrån bidrar som förväntat till att man mer sällan säger ifrån och oftare låter bli att säga ifrån. Som sammanfattat i tabell 3.10 har rädsla störst inverkan på hur ofta man låter bli att säga ifrån, men har också en indirekt verkan på hur ofta man säger ifrån genom att bidra till mindre tilltro till egen förmåga att påverka den som kör.
- *Kön* och *regelorientering* har endast indirekta effekter på hur ofta man säger ifrån/låter bli att säga ifrån genom att vara relaterat till tilltro till egen förmåga att påverka. Resultaten visar att kvinnor i genomsnitt har större tilltro till egen förmåga att påverka än män. Vidare är det sådan att jo mer regelorienterad man är, jo större tro har man på egen förmåga till att påverka den man åker med²⁰. En förklaring kan vara att ungdom med hög regelorientering känner sig mer förpliktiga till att säga ifrån när föraren företar fartöverträdelser och chanstagning, och det att tidigare ha sagt ifrån ökar tron på egen förmåga till att påverka. Således kan man anta att det att säga ifrån och tron på egen förmåga till att påverka egentligen påverkar varandra ömsesidigt, och att det inte är så att endast tilltro till egen förmåga att påverka föraren influerar på det att säga ifrån.
- Passagerare som uppger att de känner någon som har blivit *allvarligt skadad* i en trafikolycka, säger lite oftare ifrån än andra. Effekten av detta är dock inte så stark.
- I tabell 3.10 och 3.11 är de olika förklaringsvariablernas direkta, indirekta och totala effekter presenterade. Genom att jämföra de totala effekterna, kan man se att det är tilltro till den egna förmågan att påverka som har störst förklaringskraft på hur ofta man säger ifrån. Emellertid finns det skäl att påminna om att något av denna effekt kan tillskrivas kön, regelorientering och konflikträdsla (pga. indirekt effekter). När det gäller det att låta bli att säga ifrån, är det rädslan för att skapa konflikt som är den starkaste prediktor.

Som tidigare nämnts visade resultaten att flera förklaringsvariabler inte hade den förväntade effekten på hur ofta man säger ifrån/låter bli att säga ifrån. Det kan ändå vara att dessa kan ha en betydelse i form av att påverka styrkan i sambandet mellan variablerna (koefficienterna) i figur 3.15, till exempel att koefficienterna är starkare eller svagare beroende av om man bor i tätort eller på landsbygd.

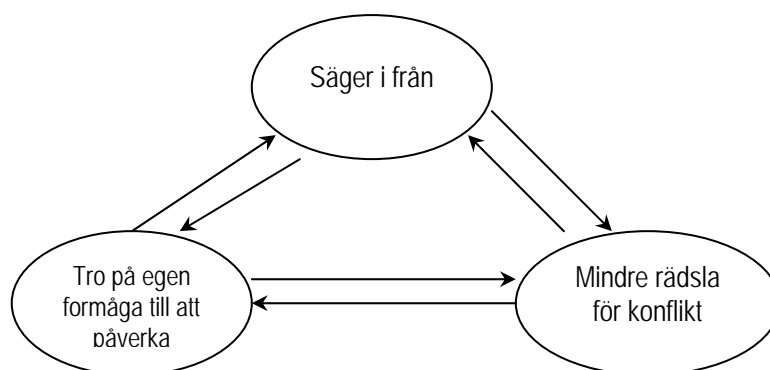
²⁰ Regelorientering mäter hur man tycker man skall förhålla sig till regler och normer vs i vilken grad man kan acceptera regelbrott och beteende som avviker från det normative för att uppnå vissa mål (Kohn och Schooler, 1983). Hög grad av regelorientering tyder på att man har låg accept för regelbrott och beteende som avviker från det normative. Regelorientering mättes med hjälp av frågorna ”Det är OK att kringgå lager och regler så länge du inte direkt bryter dem” och ”Om något fungerar är det mindre viktigt om det är rätt eller fel”. Att vara oenig i dessa påståenden indikerar hög grad av regelorientering.

Detta undersöktes genom att estimeras modellen separat för personer med bostad i stad (tätorrt med mer än 100 000 invånare), småstad (tätorrt med 25 000- 10000 invånare) och landsbygd (mindre än 25 000 invånare), separat för olika åldersgrupper (17, 18, 19 och 20 åringar) och separat för de som hade körkort och de som inte hade det. Detta gav ingen skillnader av betydelse, och modellen bibehölls på grund av detta som den är. *Det är sålunda inte något som tyder på att ålder, bostad, det att själv ha körkort har någon betydelse för hur ofta man säger ifrån eller låter bli att säga ifrån.*

Vidare analyser visade att varken det att inkludera förarens kön i modellen, eller att inkludera olika kombinationer av kön på förare och passagerare hade någon betydelse. Det är passagerarens kön som är av betydelse.

3.7.2 Alternativ modell

Avslutningsvis är det grund att påminna om att orsakssambanden som presenterats i figur 3.14 och 3.15 inte nödvändigtvis reflekterar det reella orsakssambandet mellan de olika variablerna. Data som modellen är baserat på, är insamlade på samma tid och därmed kan orsakssambandets ordningsföljden uppskattas mest ut ifrån teoretiska antaganden. Som nämnts tidigare i avsnitt 3.7.1, kan tilltro till egen förmåga att påverka och det att säga ifrån influera varandra ömsesidigt. På samma sätt kan man tänka sig att det att ha sagt ifrån tidigare, vill minska rädslan för konflikt (detta är rimligt att anta eftersom få uppger att föraren faktisk har blivit irriterad om man säger ifrån, se tabell 3.7). En sådan modell låter sig emellertid inte estimeras ut ifrån de data som är insamlade. Den viktigaste kunskap från den estimerade modellen i figur 3.15 är att de tre variablerna är relaterade till varandra, och att en ändring i en av dessa troligt vill ge en ändring i de andra. En alternativ kausalmodell som illustrerar detta är presenterat i figur 3.16:



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.15: En alternativ modell för orsakssamband mellan det att säga ifrån, rädsla för konflikt och tilltro till egen förmåga att påverka föraren.

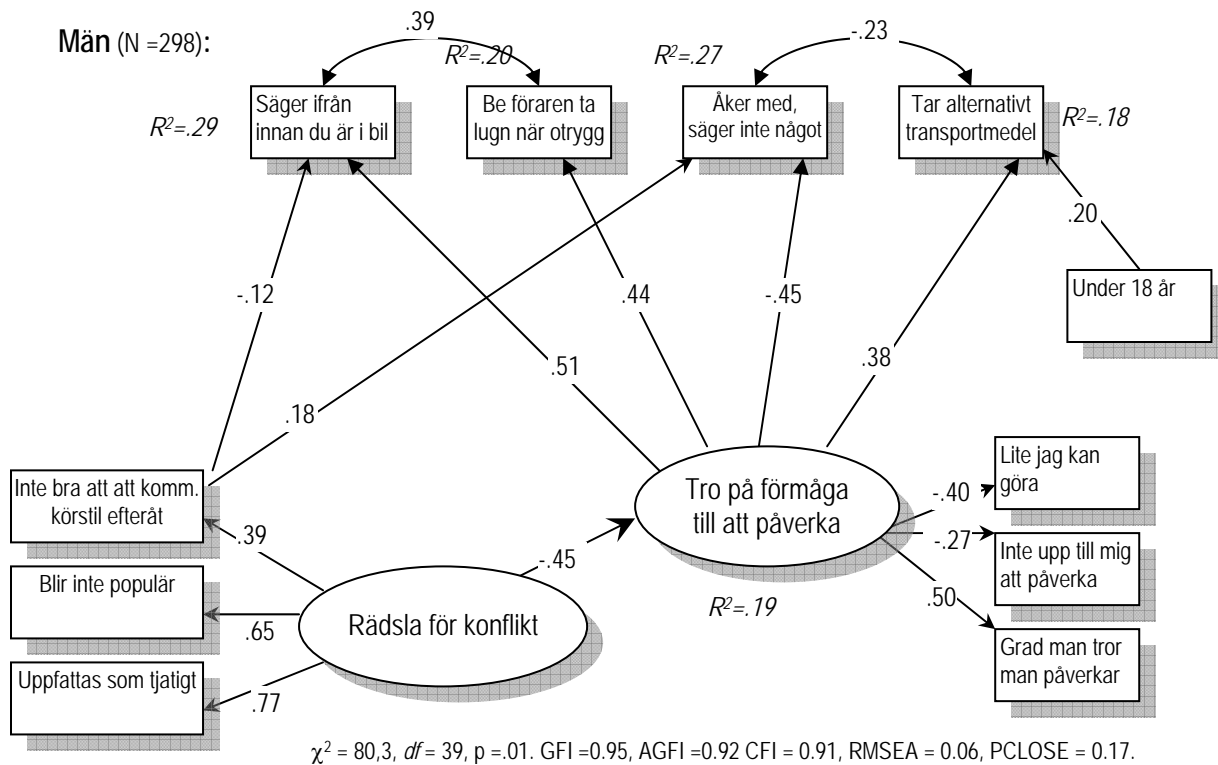
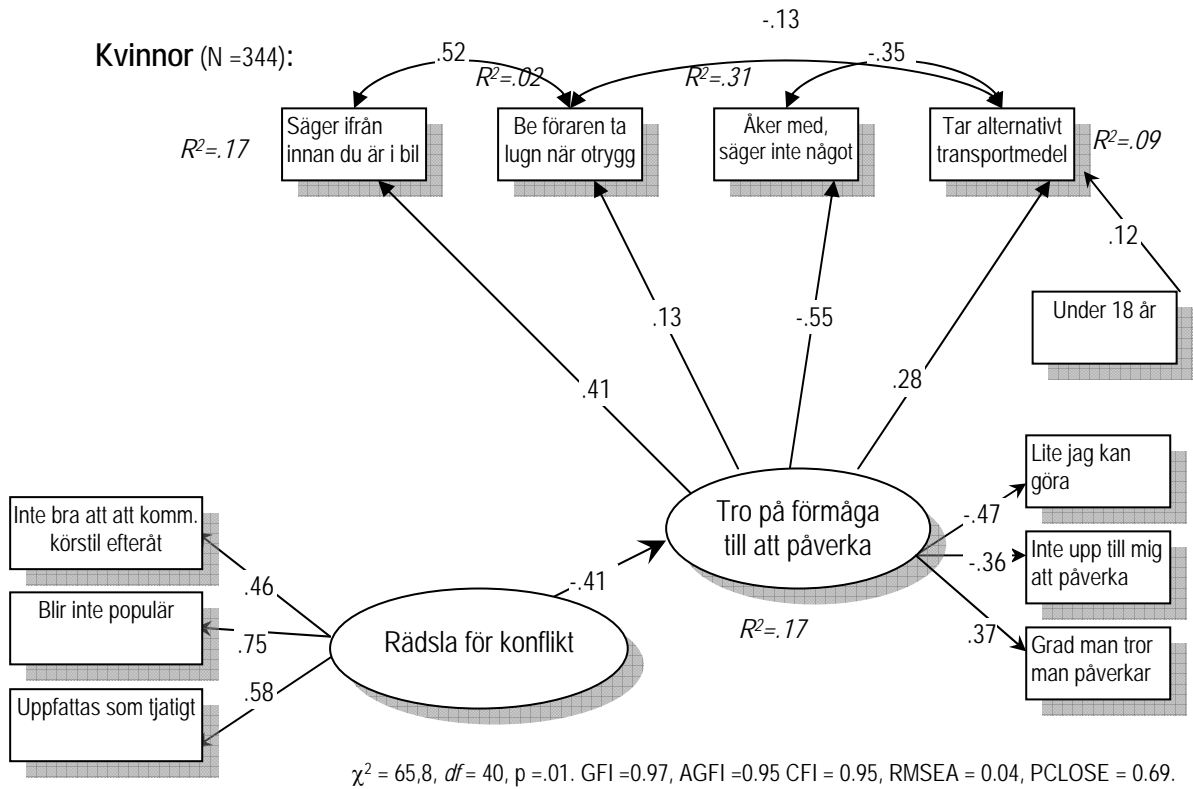
En bättre bild på hur de olika variablerna påverkar varandra kan ges genom att fråga ungdom om hur tror de vill handla i en framtidig situation, något som nästa avsnitt vill ta för sig.

3.8 Vad har samband med vad man gör i en specifik situation?

Den samma kausalmodellen som visats i figur 3.14 användes också för att förklara skillnader i vad ungdomarna uppgav att de mest sannolikt ville göra när de var på fest och erbjöds skjuts. I och med att alla som hade varit passagerare i bil till en ung förare skulle svara på dessa frågor, baserades analyserna på svar från 642 respondenter, alltså flera än i föregående analys. I figur 3.17 där resultat från analyserna presenteras, visas bara variabler som har en signifikant direkt eller indirekt effekt på de fyra beteendeavsikterna²¹. Istället för att inkludera kön i modellen, är modellen estimerad separat för män och kvinnor. Orsaken till detta är att sambandet mellan de olika variablerna i modellen var något olika för män och kvinnor. Resultat av analyserna kan sammanfattas så här:

- I båda modellerna kan man se att det är *tilltro till egen förmåga att påverka föraren* som har mest betydelse på hur sannolik respondenterna uppgav att de vill utföra olika handlingar. Jo mer tilltro till egen förmåga att påverka, jo mer sannolik är det att ungdom säger ifrån innan de sätter sig i bilen, anmoda föraren om att ta det lugnare under körning och att de tager andra transportmedel. Likadan är det mindre sannolik att man åker med och inte säger nåt om körningen.
- *Rädsla för konflikt* har huvudsakligen en indirekt verkan på de olika beteendeavsikterna genom att bidra till mindre tilltro till egen förmåga att påverka.
- Tilltro till egen förmåga att påverka och rädsla för konflikt har större betydelse för de olika beteendeavsikterna för män än för kvinnor. Detta syns i att modellen för män förklarar mycket mer av skillnaderna i de olika beteendeavsikterna än modellen för kvinnor. När det gäller rädsla för konflikt, tyder resultaten på att påståenden om att "*om man själv har frågat om att få skjuts, känns det inte bra att efteråt kommentera förarens körsätt*" är en särskild barriärfaktor för män. Män som är sams i denna påstående uppgav att det är osannolikt att de säger ifrån innan de sätter sig i bilen och mer sannolik att de sitter på utan att säga något om körningen.
- Dom som är under 18 år uppgav att det är mer sannolik att de väljer att använda kollektivtransport i en sådan situation jämförd med andra. Ålder har inte någon betydelse för de andra beteendeavsikterna.

²¹ Ett undantag är dock att regelorientering som har ett signifikant samband med tilltro till egen förmåga att påverka. Denne emellertid inte med i modellen som presenteras i figur 16. Regelorientering hade nästan lika stort samband med tilltro till egen förmåga att påverka för både män och kvinnor (män =.24, kvinnor= .28). Det betyder att jo mer regelorienterat man är, jo större tro har man på egen förmåga till att påverka den man åker med.



Kilde: TØI rapport 776/2005

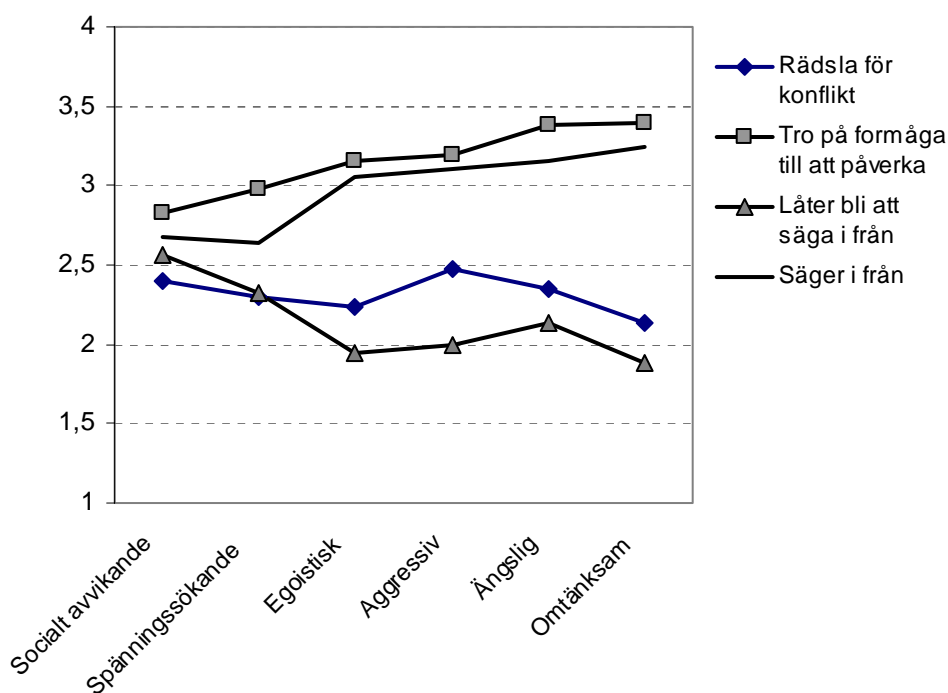
Figur 3.16: Estimerad strukturmodell för hur troligt det är att man vill göra olika handlingar när man blir erbjuden skjuts av en förare som man vet kör osäkert.

3.9 Subgrupper

Personlighetsdrag inkluderades i strukturmodellerna visade i avsnitt 3.8, och hade med undantag av regelorientering ingen betydelse för hur ofta man har sagt ifrån. Emellertid blir bare det enskilda drags isolerade verkan estimerat i en sådan analys, och det kan vara bättre undersöka betydelsen av olika kombinationer av drag istället. Detta kan bäst undersökas genom att dela in ungdom i grupper ut ifrån kombinationer av värden på olika personlighetsdrag.

Ungdomarna med grupperat i sex olika grupper efter en metod som tidigare är använt bland unga norske förare (se bilaga 6 för en närmare beskrivning av den enskilda subgruppa). Då tidigare forskning tyder på att dessa grupper skiljer sig från varandra med avseende på både uppfattningar om trafiksäkerhet och hur de responderar på olika åtgärder med syfte på att påverka deras uppfattningar, är det relevant att undersöka om de samma subgrupperna finns bland svensk ungdom. Intressant nog gav denna klassificering av svensk ungdom ungefär samma resultat som i den norska undersökningen (se bilaga 6).

Figur 3.18 visar medelvärden för den enskilda subgrupp på de fyra variablerna rädsla för konflikt, tro på förmåga till att påverka föraren, hur ofta man säger ifrån och hur ofta man låter bli att säga ifrån²².



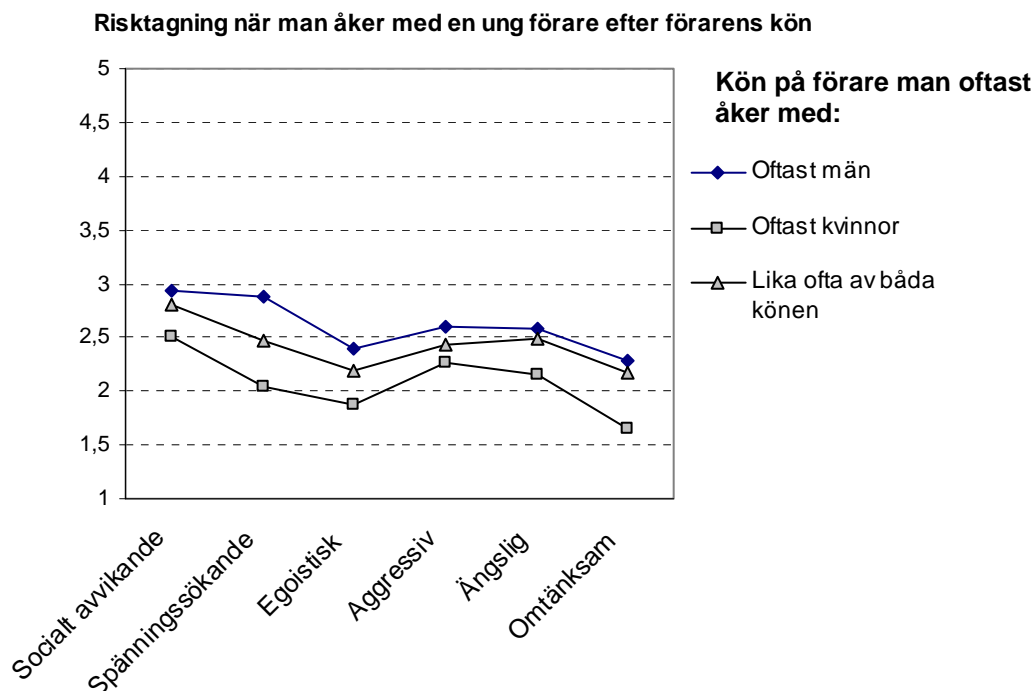
Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.17: Medelvärde på fyra olika typer uppfattningar och beteende efter sub-grupp. (N= 425).

²² Alla de fyra variabler i figur 3.17 har 1 som minimumsvärde och 5 som maximumsvärde.

Envägs variansanalys visade att det var signifikanta skillnader mellan grupperna på alle variablerna med undantag av rädsla för konflikt. Vidare analyser som kontrollerade för kön gav samma resultat²³. Post-hoc testar visade att det var grupperna *socialt avvikande* och *spänningsökande* som skilde sig från de andra i negativ riktning. Dessa två grupper har inte någon större rädsla för konflikt än de andra grupperna, men upplever mindre tro på att de kan påverka den de åker med, säger mer sällan ifrån när föraren begår regelbrott och tar chanser, och låter oftare bli att säga ifrån i när de tycker föraren kör för fort eller riskfylld.

Det undersöktes också om de olika subgrupperna skiljer sig från varandra med avseende på hur mycket risk de upplevde när de åkte med unga förare. Figur 33.19 visar medelvärden för hur ofta man upplever fartöverträdelser och chanstagning när man åker med unga förare.



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur 3.18: Medelvärde på rishtagning man upplever när man åker med unga förare efter sub-grupp. (N = 637).

Skillnaden mellan de sex grupperna är statistisk signifikant, $F(5, 619) = 4,92$, $p < .001$, och post-hoc tester visade att detta beror på att de socialt avvikande och

²³ I detta fallet är det särskilt relevant att kontrollera för kön, då det var stora skillnader i andelen män och kvinnor innan den enskilda gruppen.

spänningsökande upplever mer fartöverträdelser och chanstagnation när de är passagerare i bil, speciellt de som oftast åker med manliga förare²⁴.

Med andra ord är det de två grupperna som säger ifrån sällan till föraren som upplever mest risktagning när de är passagerare i bil. Detta kan bero på att de två subgrupperna accepterar risktagning i större grad än andra och/eller att de är mer benägna till att påverka föraren till att köra snabbare och ta chanser än andra passagerare.

Kort sammanfattat tyder resultaten på att de grupperna som har minst "ideella" uppfattningar och beteende om det att vara passagerare i bil, till en viss grad är de samma som upplever mest riskfyllt körbeteende från föraren när de är passagerare i bil. Tidigare forskning tyder på att en av de två grupperna, de socialt avvikande, är svåra att påverka genom bruk av kampanjer och liknande åtgärder (Ulleberg, 2001). Om detta också gäller för svensk ungdom, kan detta indikera på att de som behöver en attityd- och beteendeändring mest är de som är svårast att nå.

Det kan vidare vara intressant att undersöka hur motiverade de olika grupperna är i förhållande till att säga ifrån oftare när man tycker föraren kör riskfyllt. Tabell 3.12 visar andelen innan den enskilda grupp som skulle vilja säga ifrån oftare eller som tycker de säger ifrån nog som det er.

Tabell 3.12: Skulle du vilja säga ifrån oftare när du tycker att föraren kör för riskabelt? Tal i procent separat för varje sub-grupp. (N = 670).

	Ja, mycket oftare	Ja, lite oftare	Nej
Socialt avvikande	9,3 %	25,3 %	65,3%
Spänningsökande	6,4 %	27,7 %	66,0%
Egoistisk	6,3 %	24,0 %	69,8%
Aggressiv	11,4 %	28,6 %	60,0%
Ängslig	15,7 %	34,3 %	50,0%
Omtänksam	6,7 %	28,6 %	64,8%
Totalt	9,1 %	28,2 %	62,7%

Kilde: TØI rapport 776/2005

Intressant nog är det inga signifikanta skillnader i andelen som skulle vilja säga ifrån oftare mellan de sex grupperna. Andelen som skulle vilja säga ifrån oftare är ungefär like stor bland spänningsökande och socialt avvikande som i de andra grupperna. Det kan därmed finnas skäl för en viss optimism om man vill sätta in åtgärder för att få ungdom att säga ifrån oftare.

²⁴ Analyserna genomfördes också med kontroll för passagerarnas kön och hur ofta man var passagerare i bil, och detta gav samma resultat.

4. Sammanfattning av undersökningarna

4.1 Inte så vanligt att vara rädd i bil, men många vill inte säga ifrån

Varken gruppdiskussionerna och enkätundersökningen vill var för sig kunna ge ett tillfredsställande svar på vad det är som hindrar eller främjar unga passagerares beredhet att säga ifrån till förare som kör osäkert. Dock vill nog det att se de två undersökningarna i samband med varandra ge ett mer utfyllande svar på denna problemställning.

Gruppdiskussionerna tyder på att många förbinder positiva känslor med det att vara i bil tillsammans med vänner. Många upplever bilen som et medel som ger samhörighet med andra, stor frihetskänsla, och som gör att man kan åka till ställen där man kan göra något positivt tillsammans. Att uppleva ett gemensamt kick genom lite fart och spänning kan också vara positivt, så länge det inte blir för extremt. Många uppger att de är medvetande på vem de väljer att åka med, och därmed inte kommer upp i situationer som är otrevliga. Det kan synas som om unga kvinnor är mer medvetna på valet av förare, men det är andra förhållanden än trafiksäkerhet som är av betydelse för detta, som t ex rädsla för att bli antastat.

På många sett visar resultaten från enkätundersökningen det samma. Även om många uppger att de har känt sig rädda som passagerare i bil, är det ändå skäl att tro att det att känna sig rädd i bil bare sker sällan. De flesta uppger att de har känt sig rädda endast 1-2 gånger i löpet av det sista året. En förklaring kan vara att visse typ av regelbrott och chanstagning inte upplevas som farliga för passagerarna. Enkätundersökningen tyder på att t ex fartöverträdelser förekommer ofta, utan att så många känner sig rädd av den grund. Således kan det vara viktigt att informera ungdom om att olycksrisken för unga förare tycks vara speciellt hög när de har unga passagerare i bilen, något som bland annat kan bero på ökad förekomst av fartöverträdelser och chanstagning i sådana situationer. Ett tillrådande från ungdomarna som deltog i gruppdiskussionerna var att göra passagerarna mer medvetande om konsekvenserna av fartöverträdelser och chanstagning, något som kan motivera till att säga ifrån.

Dock rapporterade ungefär en tredjedel av ungdomarna att de aldrig eller sällan säger ifrån när de tycker föraren kör för fort eller otryggt. Vidare analyser tyder på det särskild är rädsla för att skapa konflikt och låg tro på att man kan få föraren till att ändra beteende som har samband med hur ofta man säger ifrån eller låter bli att säga ifrån. Det är stora könsskillnader i dessa uppfattningar och denna typ av beteende.

4.2 Kön har stor betydelse

Om man skulle vilja få ungdom till att säga ifrån oftare när de känner sig otrygga i bil, är det unga män som syns vara den mest aktuella målgruppen – både som förare och som passagerare. Et resultat från gruppdiskussionerna är att många, speciellt män, säger att det att ha körkort är identitetsbyggande och ger en viss status. Det att bli sett på som en bra förare kan vidare vara positivt för ens tro på sig själv. Många vill gärna vise detta för andra genom att demonstrera sin körförmåga. Detta gör emellertid att man inte blir lika motiverat till att rätta sig efter trafikreglerna och lägger mindre vikt på säkerhet. Detta stämmer också bra överens med fynd från enkätundersökningen; inte överraskande uppger passagerare som oftast åker med unga män att de upplever mest chanstagning från förarnas sida. Likadan uppger män som själv har körkort att de oftare företar fartöverträdelser och chanstagning än vad tillfället är för unga kvinnliga förare. Det att informera unga manliga förare om att många passagerare inte tycker om risktagning, men ändå inte vågar att säga ifrån, kan vara en relevant åtgärd för att få unga förare till att reducera sin risktagning.

Et annat förhållande som kom fram gruppdiskussionerna, är att förare ofta vill visa sin körförmåga när de har manliga passagerare i bilen, själv om dessa inte eggjar upp föraren. Det hittades dock inte något särskilt stöd för detta i enkätundersökningen, endast 9 % av de kvinnliga förare och 15 % av de manliga uppger att de tar mer chanser med unga män i bilen. Det kan därmed tyda på att unga förare generellt inte tar mer chanser när de har unga manliga passagerare i bilen. Emellertid kan det inte uteslutas att förarna inte är uppmärksamma på att de tar mer chanser, eller att de svarar att de inte vill ta mer chanser med män i bilen, för att framställa sig själv som mer opåverkad än de egentligen är. Vidare kan det vara så att de som påverkas mest av att ha passagerare i bilen inte svarade på undersökningen, men vi har inte någon möjlighet till att granska om så är tillfälle.

När det gäller det att köra med kvinnliga passagerare, visar enkätundersökningen att manliga förare anpassar sitt körsätt när de har kvinnor i bilen. Hela 40 % av manliga förare säger att de vill ta mindre chanser och köra lugnare när de har kvinnor i bilen.

Både intervjuerna och enkätundersökningen bekräftar tidigare forskningsfynd i förhållande till att det upplevs som svårare att säga ifrån för en man än för en kvinna (Regan och Mistopopuls, 2002; Ulleberg, 2004). Detta har, inte oväntat, mycket att göra med vad som förväntas av män och kvinnor. Män skall ”tåla lite” och vill lätt uppfattas lite mesiga om de säger ifrån, mens det att säga ifrån är mer accepterat för en kvinnlig passagerare. Detta återspeglar sig i fynd från enkätundersökningen, där unga män var mer bekymrade för att de skall bli opopulära och liknande om de säger ifrån till föraren, samtidigt som de har mindre tilltro till egen förmåga att påverka föraren jämfört med kvinnor. Vidare analyser tyder på att det är skillnader i dessa två variablerna som förklarar varför det är könsskillnaderna i hur ofta man säger ifrån.

Emellertid är det grund till att påminna om att även om det var systematiska könsskillnader, så är det inte så att samtliga kvinnor säger ifrån oftare än samtliga män. Det var stora skillnader innanför varje grupp, dvs. att åtgärder som syftar på att få ungdom till att säga ifrån när de känner sig otrygga i bil är relevanta för

båda kön. Dog är det viktigt att fokusera på att män upplever större barriärer mot att säga ifrån än vad kvinnor gör.

4.3 Ålder, körkort och körerfarenhet har inte så stor betydelse

Ut ifrån gruppdiskussionerna uppgav flera att det upplevdes som svårare att säga ifrån till en person som är äldre än de själva. Ett annat moment som kom fram under gruppdiskussionerna, är att det tycks vara mer legitimt att säga ifrån om man själv har körkort, särskild om man har minst lika mycket körerfarenhet som chauffören.

Enkätundersökningen gav dock inte något stöd för att det att ha körkort har någon betydelse för hur ofta man säger ifrån ifrån eller att man upplever mindre barriärer mot att säga ifrån. Det var heller inte någon effekt av ålder, med undantag av att 17 åringar i större grad än andra ser ut till att välja strategier för att undvika konflikter i situationer där man blir erbjuden skjuts av en som man vet kör osäkert.

4.4 Hur få ungdom till att säga ifrån oftare?

I gruppdiskussionerna kom det fram att undvika konflikt är så pass viktigt att många väljer att inte säga ifrån om man är rädd som passagerare i bil. Det att be den som kör om att ta det lugn kan enligt ungdomarna lätt uppfattas som att man inte litar på förarens körförmåga och därmed som personlig kritik.

Som nämnt i kapitel 2, är det att undvika konflikt en central del i kulturer som kan beskrivas som kollektivistiska, något som bland annat kännetecknar skandinaviska kulturer (se t ex Hofstede 1991 för en närmare empiriskt och teoretiskt grund). Att det att undvika konflikt är centralt, stämmer också överens med resultaten från enkätundersökningen, där detta var en central förklaringsfaktor för hur ofta man säger ifrån eller låter bli att säga ifrån. Många uppger att de heller löser problemet på ett inte-konfronterande sätt genom att undgå att åka med föraren.

Att reducera rädslan för konflikt kan därmed vara en effektiv åtgärd för att få ungdom att säga ifrån oftare när de är passagerare i bil. Mycket kan tyda på att detta inte är så lätt, speciellt eftersom att undvika konflikt tycks vara en central del i svensk/skandinavisk kultur. På den andra sidan kan rädslan för att det skall uppstå konflikt vara överdriven, eftersom relativt få uppger att föraren faktiskt har blivit irriterad om man har bett honom eller henne köra lugnare. Likadant uppger de flesta förarna att de inte blir irriterade om en av passagerarna skulle be dem om att köra lugnare. Den bästa ”medicin” kan kanske vara att själv erfara att föraren inte blir irriterad om man säger ifrån, något som högst sannolikt vill reducera rädslan för konflikt och därmed öka chansen för att man säger ifrån senare också. En utmaning vill i så fall vara i att få ungdom till att erfara detta.

Den föreliggande undersökningen hade inte till syfte att pröva ut olika åtgärder för att få ungdom till att säga ifrån oftare. Dock är det relevant att uppge några

generella strategier som kan vara lämpliga. Inte oväntat hade rädsla för konflikt samband med låg tilltro till egen förmåga att påverka. En sannolik förklaring är att det att vara rädd för konflikt gör att man inte säger ifrån, och därmed inte har försökt att påverka andra. Detta vill reducera tron på egen förmåga till att påverka, som igen reducerar sannolikheten för att man säger ifrån och rädslan för konflikt upprätthållas. Det är av den grund närliggande att tro att åtgärder som kan bryta en sådan "negativ cirkel" kan göra att ungdom säger oftare ifrån. En förenklad lösning kan vara att uppmana ungdom till att säga ifrån mer och informera de om att unga förare har förhöjd olycksrisk med unga passagerare i bilen. Emellertid är det grund till att tro att bara information inte vill ge någon ökad tilltro till egen förmåga att påverka och/eller att man säger ifrån. Dock kan detta vara tjänligt i relation till andra åtgärder.

Bandura (1985) föreslår det bästa sättet att öka tron på att man kan utföra vissa typer av beteende, är att man själv upplever att man lyckas i att göra den handlingen eller observerar att andra gör det. Grovt sett kan fyra relaterade strategier användas. En är modellinläring, som går ut på att man observerar en rollmodell som utför den aktuella handlingen med framgång. I detta fall kan det vara att man observerar att en person säger ifrån när han eller hon känner sig otrygg i bil, och att detta eventuellt har den önskade effekten. Till exempel kan detta vara åskådare till rollspel eller se det på film. Chansen för att åskådaren själv skall utföra denna typ av beteende senare är vanligen större om situationen upplevs som realistisk och att åskådaren identifierar sig med rollmodellen. Då det i gruppdiskussionerna kom fram att många beundrar personer som vågar säga ifrån och anser dessa som modiga, är det grund till att tro att slika rollmodeller vill positivt mottagna.

Ett annat sätt är att lära ungdom olika strategier i förhållande till att säga ifrån och praktisera dessa. Sådana strategier kan till exempel vara att säga ifrån på ett vis som i störst möjlig grad undgår att sätta föraren i en psykologisk försvarsposition (t ex är det nog stor skillnad på att säga "jag tycker det går för fort" och "du kör för fort" själv om intentionen bak uttalandet är den samma). En möjlighet är att använda rollspel, där ungdomarna själv skall be en förare om att köra lugnare i situationer där man känner sig otrygg. Sådana tekniker används i bland annat "The peer intervention program" (McKnight & McPerson, 1985) som har till syfte att hindra ungdom från att köra i onyktert tillstånd. Rollspel har också använts i enskilda varianter av den norska "Sei ifrå" kampanjen, som har till syfte att få ungdom att säga ifrån oftare när man känner sig otrygg i bil. Dock har inte effekten av rollspel i "Sei ifrå" kampanjen ännu evaluerats²⁵.

En annan strategi är att få målgruppen att utföra beteende som inte är så krävande som den man till vill främja. Idén bakom detta är att man vill öka självförtroendet generellt, något som igen kan öka chansen för att utföra mer krävande handlingar. Ett exempel på detta kan vara att man säger sin mening i mindre krävande

²⁵ I kapitel 1 har uppgetts att en evaluering av den norska "Sei ifrå!" kampanjen visade en statistisk signifikant reduktion i antalet skadade och dödade passagerare, men inte för förare. Detta kan tyda på att passagerarna inte lyckas i att få föraren till att reducera fart och risktagning, men att passagerarna heller valda att inte sitta på med de som tok mest chanser. Denna kampanj använde inte rollspel, och det kan vara att detta kunde givit en effekt på antalet skadade/dödade förare också. Emellertid är det inte säkert att rollspel har en sådan effekt.

situationer, t ex när man är oenig i diskussioner och liknande, något som kan ha en positiv smittoeffekt på det att vara ansvarsfull passagerare i bil.

En sista strategi, som också kan kombineras med de andra teknikerna, är att försöka att övertala målgruppen till att utföra denna typ av beteende, genom att signalera att man tror att de kan utföra detta.

4.5 Förare är också en målgrupp

Eftersom de flesta som själv har körkort uppger att de inte blir speciellt irriterat om en av passagerarna i bilen ber en om att lugna ner, tyder detta på att föraren är positivt inställda på att passagerarna säger ifrån. Således kan en annan åtgärd vara att göra förare mer medvetande om att många inte vågar säga ifrån av rädsla för att skapa konflikt. Et förslag som ungdomarna som deltog i gruppdiskussionerna kom upp med, är att förare bör bli mer medveten om sitt ansvar och be passagerarna säga ifrån om de känner sig otrygga t ex innan man kör. Detta är nog en strategi som är bäst ägnad för de mest säkerhetsorienterade förarna, men är dock en tillrådande att märka sig.

4.6 Tillgång på alternativa transportmedel är viktigt

Gruppdiskussionerna visade att många tycker det är speciellt svårt att säga ifrån om de inte känner föraren från tidigare. Detta kan skyldas att man vanligtvis åker med okända förare i situationer där man inte har möjlighet till att använda andra transportmedel, t ex hem från fest. Barriären mot att säga ifrån tycks vara speciellt hög i en sådan situation, då man känner en förväntning om att man vara tacksam för att få skjuts. Föraren kan sägas göra passagerarna en tjänst, och då känns det inte bra att kommentera körsättet efteråt. Detta bekräftas i enkätundersökningen, där särskild påståendet om att det är ”det inte känns bra att kommentera förarens körsätt om man själv har frågat om att få skjuts” har samband med att man inte säger nåt om körningen, särskild bland män.

I enkätundersökningen uppgav många att använda alternativa transportmedel i situationer där man erbjuds skjuts av en osäker förare, om det är tillgång på dessa. Detta indikerar att det att få bättre tillgång på andra transportmedel, t ex på nattetid och i helger, också kan vara en effektiv åtgärd för at ungdom inte åker med osäkra förare. Detta är nog inte lika lätt att ge sådana erbjudanden alla ställen, men ett exempel är subsidierad taxi eller nattbuss för ungdom.

4.7 Ungdom är inte lika

På grundlag av uppgifter från gruppdiskussionerna och enkätundersökningen indelades ungdom i olika grupper. Indelningen är inte identisk i de två undersökningarna, men grupperna kan ändå sägas ha klar likhet med varandra.

Et intressant fynd är att olika typer förare- och passagerare reagerar och tänker olikt. I särskilt grad gäller detta för de förare som hade flest överträdelser. Dessa vill enligt respondenterna lättare uppleva det att en passagerare säger ifrån som personlig kritik. Om detta stämmer, står man överför et dilemma – de som kör mest riskfyllt, är de som är mest sensitiva för kritik och svårast att påverka för passageraren. När det gäller olika typer passagerare, finns det tecken på att de med mest benägenhet för spänning och de socialt avvikande åker med förare som företar flest överträdelser. Dessa två grupper har inte någon större rädsla för konflikt än andra, men upplever mindre tro på att de kan påverka den de åker med, säger mer sällan ifrån när föraren begår och tar chanser, och låter oftare bli att säga ifrån när de tycker föraren kör för fort eller riskfyllt.

Kort sammanfattat tyder resultaten på att de grupper som har minst ”ideella” beteenden och uppfattningar om att vara passagerare i bil, är de samma som upplever det mest riskfyllda körbeteendet från föraren när de är passagerare i bil. Tidigare forskning tyder på att en av de två grupperna, de socialt avvikande, är svåra att påverka med åtgärder som kampanjer och liknande (Ulleberg, 2001). Om detta också gäller för svensk ungdom, kan det tyda på att de som bäst behöver en attityd- och beteendeändring är de som är svårast att påverka.

På samma tid är det viktigt att de grupperna som förväntas att vara mer mottagbara för ändring i uppfattningar och beteende, också har en potential för förbättring när det gäller uppfattningar och beteende. Därmed vill åtgärder med syfte på att få passagerare till att påverka föraren vara relevanta för ungdom i alla sub-grupper.

5. Slutsatser

Även om det att känna sig rädd som passagerare i bil till en ung förare tycks vara undantaget snarare än regeln, kan åtgärder för att få ungdom att säga ifrån oftare till den de åker med, vara viktigt för att reducera ungdomsolyckor. Det är flera orsaker till detta. Et argument är att internationella studier visar att unga förare har mycket hög olycksrisk när de har unga passagerare i bilen. Rätt nog har inte slika beräkningar utförts för svenska bilförare, men det finns skäl att tro att man vill finna liknande ökning i risk bland unga svenska förare, speciellt gäller det att köra med unga manliga passagerare i bilen. Et annat moment är att enkätundersökningen visade att fartöverträdelser förekommer relativt ofta när ungdom åker med unga förare. Med tanke på att forskning visar att fartöverträdelser har samband med hög risk för att bli skadad i trafiken (Elvik, Christensen och Amundsen, 2004), kan man förvänta att om passagerare får föraren till att köra lugnare, så vill detta vara en effektiv åtgärd för ökad trafiksäkerhet.

Eftersom fartöverträdelser förekommer ofta utan att så många tycks känna sig otrygga av den grund, kan en relevant åtgärd vara att göra båda förare och passagerare medvetande om att olycksrisken för unga förare ökar när de har unga passagerare i bilen. Detta kan motivera ungdom till att bli mer medvetna om sin roll som passagerare i bil.

Om man önskar att få unga passagerare till att säga ifrån oftare när de känner sig otrygga i bil, bör man satsa på att reducera konflikträdsla och/eller skapa större tilltro till egen förmåga att påverka den som kör. Några förslag till hur sådana åtgärder kan genomföras har presenterats, men det är viktigt att poängtera att denna typ av åtgärder måste testas i praktiken innan man kan fastslå deras effekt. En utmaning i detta sammanhang är att de bäst skulle behöva en attityd- och beteendeändring, kan vara de som är svårast att påverka.

Eftersom att undvika konflikt har stor betydelse för om man säger ifrån till osäkra förare eller inte, kan en annan relevant åtgärd mot ungdomsolyckor vara att göra alternativa transportmedel mer åtkomliga, speciellt på tider där olycksrisken för unga förare är hög, till exempel på kvälls- och nattetid i helgerna.

6. Referenser

- Arnett, J.J., Offer, D. & Fine, M.A. (1997). Reckless driving in adolescence. "State" and "trait" factors. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 57-63.
- Bandura, A. (1986). *Social Foundations of Thought and Action. A Social Cognitive Theory*. Englewood Cliffs; NJ: Prentice Hall.
- Baxter, J.S., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., Campbell, K.A., Reason, J.T. & Parker, D. (1990). Social facilitation and driver behaviour. *British Journal of Psychology*, 81, 351-360.
- Bjørnskau, T. (2000). *Risiko i veitrafikken 1997/98*. TØI rapport 483, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Brown, S. (1998). Associations between peer drink driving, peer attitudes två drink driving, and personal drink driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 28, 423-436.
- Chen, L.H., Baker, S.P., Braver, E.P. & Li, G. (2000). Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal två 16- and 17-year-old-drivers. *Journal of American Medical Association*, 283, 1578-1582.
- Cohen, J. (1988). *Statistical Power Analysis för the Behavioural Sciences* (2nd ed.). Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.
- Doherty, S.T., Andrey, J.C. & MacGregor, C. (1998). The situational risks of young drivers: The influence of passengers, time of day and day of week on accident rates. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 45-52.
- Drummond, A.E. & Triggs, T.J. (1991). *Driving as Skilled Performance: a Perspective för Improving Young Driver Safety*. Monash University, Accident Research Centre.
- Elvik, R. (2000). Evaluating the effectiveness of Norway's "Speak Out!" road safety campaign. The logic of causal inference in road safety evaluation studies. *Transportation Research Record* 1717, 66-75.
- Elvik, R., Christensen, P. & Amundsen, A.H. (2004). *Speed and road accidents. An evaluation of the Power Model*. Oslo Transportøkonomisk institutt.
- Gregersen, N.P & Nyberg, A. (2002) *Privat övningskörning. En undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och- nackdelar för trafiksäkerheten*. VTI rapport 481, Linköping, Väg- och transportforskningsinstitutet.
- Hofstede, G. (1991). *Culture and Organisations*. London: McGraw-Hill.
- Kohn, M., Schooler, C. (1983). *Work and Personality: An Inquiry into the Impact of Social Stratification*. New York: Norwood Ablex.
- Laapotti, S., Keskinen, E., Hatakka, M. & Katila, A. (2001). Novice drivers' accidents and violations – a failure on higher or lower hierarchical levels of driving behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 759-769.
- Lajunen, T. & Summala, H. (1995). Driving experience, personality, skill and safety-motive dimensions in drivers' selv-assessment. *Personality and Individual Differences*, 19, 307-317.
- Lam, L.T, Norton, R., Woodward, M., Connor, J. & Ameratunga, S. (2003). Passenger carriage and car crash injury: a comparison between younger and older drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 35, 861-867

- McKenna, F.P., Waylen, A.E. & Burkes, M.E. (1998). *Male and Female Drivers: How Different are They?* AA Foundation för Road Safety Research. Hampshire, UK: The University of Reading.
- McKnight, A.J. & McPerson, K. (1985). Evaluation of peer intervention training för high school alcohol safety education. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 339-347.
- Moe, D. (2003). *Ungdoms opplevelser av risiko under bilkjöring med jevnaldrende førere*. SINTEF rapport STF22 A03343, Trondheim, SINTEF Bygg og Miljø.
- Näätänen, R. & Summala, H. (1976). *Road User Behaviour and Traffic Accidents*. Amsterdam: North Holland.
- Parker, D., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., Reason, J.T. & Baxter, J.S. (1992). Intention två commit driving violations: An application of the theory of planned behaviour. *Journal of Applied Psychology*, 77, 94-101.
- Parker, D., Reason, J.T., Manstead A.S.R., & Stradling, S. (1995). Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 35, 1036-1048.
- Preusser, D.F., Ferguson, S.A. & Williams, A.F. (1998). The effect of teenage passengers on the fatal crash risk of teenage drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 217-222.
- Reiß, J.A. & Krüger, H.P. (1995). Accident risk modified by passengers. Paper presented at the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (T'95) Adelaide, Australia 13-15 August 1995.
- Regan, M.A. & Mistopoulos, E. (2002). Understanding passenger influences on driver behaviour: Implications för road safety and recommendations för countermeasure development. *Monash University Accident Research Centre, Australia, Report No. 180*
- Rolls, G.W.P., Hall, R.D., Ingham, R. & McDonald, M. (1991). *Accident risk and behavioural patterns of young drivers*. Basingstoke, UK, AA Foundation för Road Safety Research.
- Rolls, G.W.P. & Ingham, R. (1992). *Safe and unsafe. A comparative study of younger male drivers*. Basingstoke, UK, AA Foundation för Road Safety Research.
- Sagberg, F. (2001). Accident risk of car drivers during mobile telephone use. *International Journal of Vehicle Design*, 26, 57-69.
- Sagberg, F. & Bjørnskau, T. (2003) *Uerfaren bak rattet. Hva forklarer nye føreres ulykkesreduktion de første månedene med førerkort?* TØI rapport 656, Oslo Transportøkonomisk institutt.
- Ulleberg, P. (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship två risk-tagning preferences, accident involvement, and response två a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F, Traffic Psychology and Behaviour*, 4, 279-297.
- Ulleberg, P. (2004). Social influence from the back-seat: factors influencing adolescent passengers' willingness två confront unsafe drivers. *Transportation Research Part F, Traffic Psychology and Behaviour*, 7, 17-30.
- Ulleberg, P., Elvik, R. & Christensen, P. (2004). *Evaluering av "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark*. TØI rapport 722, Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Williams, A.F. & Wells, J.K. (1995). Deaths of teenagers as motor-vehicle passengers. *Journal of Safety Research*, 26, 161-167.
- Åberg, L. (1993). Drinking and driving: Intentions, attitudes, and social norms among Swedish male drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 3, 289-296.
- Åberg, I & Rimmö, P.A. (1998). Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics*, 41, 39-56

Bilaga 1: Frågeformulär och följbrev

Karlstad 30 augusti 2004

Ungdomar och trafiksäkerhet

Vägverket arbetar bland annat med trafiksäkerhet och genomför en undersökning om hur ungdomar upplever att åka bil med andra ungdomar. Som en del i detta arbete genomförs nu en enkätundersökning bland ett slumpmässigt urval av ungdomar i åldern 17-20 år i hela Sverige. Vi på Attityd i Karlstad AB har tillsammans med Transportøkonomisk institutt i Oslo fått i uppdrag av Vägverket att genomföra undersökningen. Du är utvald att svara på enkäten och vi vill att du besvarar enkäten utifrån vad du tycker.

Enkäten beräknas ta 15-20 minuter att besvara. Det är givetvis frivilligt att svara, men vi hoppas att du har tid att besvara enkäten eftersom dina svar kommer att ge Vägverket ett viktigt underlag för att skapa en tryggare trafik.

Alla svar kommer att behandlas konfidentiellt och enkäten är endast numrerad för att vi ska kunna påminna de som inte besvarat enkäten. Inga enskilda svar kommer att redovisas till Vägverket. Vi önskar få dina svar senast den **8 september 2004**. Som tack för ditt svar deltar du i en utlottning av ett presentkort på 5 000 kr hos Resia Resebyrå.

Har du frågor angående undersökningen kan du kontakta Carin Gräas på Attityd, telefon 054-21 50 21 eller e-post carin@attitydikarlstad.se. Om du har några frågor om projektet kan du kontakta Pål Ulleberg, telefon +47 22 57 38 20.

Tack på förhand för ditt svar!

Med vänliga hälsningar

.....

Carin Gräas

Attityd i Karlstad AB

Lite om dig

Du besvarar frågorna utifrån dina egna uppfattningar. På de flesta frågorna markerar du bara ett svarsalternativ. Observera att ibland står frågorna i två spalter.

1. Är du man eller kvinna?

Man.....

Kvinna.....

2. Vilket år är du född?

--	--	--	--

3. Bor du i tätort eller på landsbygd?

Tätort som har mer än 150 000 invånare

Tätort som har 100 000 – 150 000 invånare

Tätort som har 50 000 – 99 999 invånare

Tätort som har 25 000 – 49 999 invånare

Tätort som har mindre än 25 000 invånare

Landsbygd

4. Hur ofta reser du vanligtvis med kollektivtrafik (buss, tåg, spårvagn)?

Dagligen (minst fem dagar i veckan)

3-4 dagar i veckan

1-2 dagar i veckan

Mindre än en gång i veckan.....

1-2 gånger i månaden.....

Mer sällan än 1 gång i månaden

5. Hur nöjd eller missnöjd är du med kollektivtrafikens utbud där du bor?

Mycket nöjd.....

Ganska nöjd.....

Varken nöjd eller missnöjd.....

Ganska missnöjd

Mycket missnöjd

6. Vi vill att du tar ställning till hur väl följande påståenden stämmer in på dig. Markera ett kryss (X) för varje fråga.

	Stämmer inte alls	Stämmer lite	Varken eller	Stämmer ganska väl	Stämmer mycket väl
	1	2	3	4	5
Jag söker ofta spänning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag känner mig sällan rädd eller ängslig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag ser mig själv som en omtänksam person	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag tar sällan förhastade beslut.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag är en balanserad person.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är helt OK att kringgå lagar och regler så länge du inte direkt bryter dem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Till och från har jag gjort saker bara för att få en kick eller för spänningens skull	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag oroar mig ofta för att något kan gå fel.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Om något fungerar är det mindre viktigt om det är rätt eller fel.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I regel försöker jag vara hänsynfull och omtänksam	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det ska mycket till innan jag blir arg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag tänker alltid på konsekvenserna innan jag handlar.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Om trafik och bilkörning

7. Under de senaste 12 månaderna, hur många gånger har du upplevt följande? Markera ett kryss (X) för varje fråga.

	Ingen gång	1 gång	2 gånger	3 gånger eller mer
Varit nära att uppleva någon typ av trafikolycka som förare eller som passagerare?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Känt dig otrygg som passagerare då du åkt bil med en ung förare?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Föraren du åker med varit onycter?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Den som kör har varit påverkad av narkotika?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du har varit med och kappkört antingen som förare eller passagerare?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du har inte använt säkerhetsbälte när du sitter i framsätet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du har inte använt säkerhetsbältet när du sitter i baksätet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du har åkt med en förare som kör riskabelt för det har inte funnits något annat sätt att ta sig hem på?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. Hur värderar du din egen risk att bli skadad i en trafikolycka, om du jämför med andra i din ålder och med samma kön som du?

- Jag har mycket mindre risk än genomsnittet.....
- Jag har lite mindre risk än genomsnittet
- Min risk är ungefär lika som genomsnittet.....
- Jag har lite högre risk än genomsnittet
- Jag har mycket högre risk än genomsnittet

9. Hur *oroar* är du när du tänker på risken att du själv kan bli skadad i en trafikolycka?

- Jag oroar mig mycket.....
- Jag oroar mig lite.....
- Jag oroar mig sällan.....
- Jag oroar mig aldrig

10. Har du under de senaste två åren varit involverad i en trafikolycka?

	Nej	Ja, en gång	Ja, flera gånger
Som billförare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Som passagerare i bil.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Som förare eller passagerare av moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Har du någon gång blivit skadad i en trafikolycka?

	Nej	Ja, en gång	Ja, flera gånger
Som billförare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Som passagerare i bil.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Som förare eller passagerare av moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Har någon som du känner väl (till exempel kompisar eller familj) någon gång blivit allvarligt skadad i en trafikolycka?

- Nej.....
- Ja, en
- Ja, flera

Att vara passagerare i bil

13. Hur ofta åker du med en förare som är under 24 år?

- Dagligen (minst fem dagar i veckan)
- 3-4 dagar i veckan
- 1-2 dagar i veckan
- Mindre än en gång i veckan
- 1-2 gånger i månaden
- Mer sällan än 1 gång i månaden
- Aldrig → Fortsätt med fråga 22

14. Åker du oftast med unga manliga eller unga kvinnliga förare?

- Oftast män
- Oftast kvinnor
- Lika ofta av båda könen

15. Hur ofta händer något av följande när du åker med en ung förare? Markera ett kryss (X) för varje fråga.

	Aldrig	Sällan	Då och då	Ofta	Mycket ofta
Föraren kör medvetet för fort för att följa trafikrytmen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Föraren kör om bilen framför när denne saktar ner p g a lägre hastighetsgräns....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Föraren kör mycket nära bilen framför för att få den föraren att köra fortare eller köra åt sidan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Föraren kör medvetet för fort på stora vägar när det är lite trafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Föraren blir irriterad om du ber honom eller henne att lugna ner sig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Föraren kör så att det varit nära att en olycka inträffat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16. Tänk dig att du är på en plats och vill åka vidare. Du blir erbjuden skjuts av en förare som du vet kör riskabelt. Det är ingen annan som har bil där du är. Värdera på en skala från 1-10 hur otroligt eller troligt det skulle vara att du gör följande handlingar i en sådan situation.

Markera ett kryss (X) för det som passar bäst, 1 = mycket otroligt, 10 = mycket troligt

	mycket otroligt 1	2	3	4	5	6	7	8	9	mycket troligt 10
Tar ett alternativt transportmedel om det är möjligt (till exempel buss, tåg eller taxi)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Åker med föraren och säger inte något om körningen ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Åker med föraren och ber honom eller henne att ta det lugnt eftersom du känner dig otrygg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Säger till föraren att du inte tycker om när man kör fort och tar risker, innan du sätter dig i bilen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17. Hur tror du att din närvaro i bilen påverkar föraren (utan att du nödvändigtvis säger något om körningen)?

Tänk dig att föraren är i ungefär din egen ålder. Värdera på en skala från 1-10 i vilken grad du tror att din närvaro i bilen påverkar föraren.

Markera ett kryss (X) för det som passar bäst, 1 = du påverkar inte alls föraren, 10 = du påverkar föraren i mycket hög grad. Markera de siffror som passar bäst utan att tänka för länge.

I vilken grad tror du att du påverkar föraren till att:	Påverkar inte alls									Påverkar i mycket hög grad
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
köra fortare än hastighetsgränsen?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
köra om andra bilar?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
köra för nära bilen framför?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
köra lugnare?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ta risker och köra fort för att imponera?.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18. När du åker med en ung förare, har du någon gång upplevt att han eller hon bryter mot olika trafikregler?

Ja..... → Fortsätt med fråga 19

Nej..... → Fortsätt med fråga 20

19. Om ja, hur ofta gör du följande? Markera ett kryss (X) för varje fråga.

	Aldrig	Sällan	Då och då	Ofta	Mycket ofta
Säger till föraren att ta på bilbälte om han eller hon inte har på det	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Säger till föraren att hålla längre avstånd till bilen framför.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hjälper föraren att upptäcka potentiella faror	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Säger ifrån när du tycker att föraren kör för fort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Låter bli att säga ifrån när du tycker att föraren kör för fort eller riskabelt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Säger ifrån när föraren gör farliga omkörningar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

20. Skulle du vilja säga ifrån oftare när du tycker att föraren kör riskabelt?

Ja, mycket oftare

Ja, lite oftare

Nej, jag säger ifrån tillräckligt ofta redan nu

21. Här följer några påståenden om hur det kan upplevas att vara passagerare i bil. Vi vill att du tar ställning till hur väl följande påståenden stämmer in på dig. Markera ett kryss (X) för varje fråga.

	Stämmer inte alls	Stämmer lite	Varken eller	Stämmer ganska väl	Stämmer mycket väl
	1	2	3	4	5
Att planlöst åka ut och köra bil med kompisar är ett trevligt sätt att umgås på	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Om man själv har frågat om skjuts känns det inte bra att efteråt kommentera förarens körsätt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är enklare att säga något om andras körsätt när man själv har körkort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Passagerarna har också ansvar för att man kommer fram tryggt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är väldigt lite jag kan göra för att hindra andra unga att busköra.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Då och då åker jag med kompisar som jag vet kör riskabelt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är svårare att säga till en ung förare som kör riskabelt om det är fler än jag som åker med.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag skulle inte bli populär om jag sa till föraren att köra lugnare.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är inte upp till mig att påverka hur andra kör.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag åker med en som buskör om mina vänner gör det	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är lättare att säga till en ung kvinnlig förare än en ung manlig förare.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är svårare att säga till en förare som är ett par år äldre än mig själv.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag åker med en förare som kör riskabelt när det inte finns några andra sätt att ta sig hem på.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Om jag säger till kompisar att de ska köra lugnare, kan det lätt uppfattas som tjatigt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

22. Har du körkort för personbil?

Ja..... ➔ Fortsätt med fråga 23

Nej..... ➔ Om du inte har körkort har vi inte några fler frågor. Tack för att du svarade!

För dig som har körkort för personbil

23. Hur många månader har du haft körkort för personbil?

Månader

24. Har du tillgång till bil? Du kan markera flera alternativ.

- Nej, jag har inte tillgång till bil
- Ja, jag lånar bil av föräldrar/syskon
- Ja, jag lånar bil av andra
- Ja, jag äger bil själv

25. Ungefär hur ofta kör du själv bil?

- Dagligen
- 5-6 dagar i veckan
- 3-4 dagar i veckan
- 1-2 dagar i veckan
- Mer sällan än en gång i veckan

26. Hur långt i km uppskattar du att du har kört bil under den senaste veckan, (dvs igår och ytterligare sex dagar tillbaka)?

- 0-50 km
- 51-200 km
- 201-400 km
- 401-600 km
- 601 km eller längre

27. Hur värderar du din egen körförmåga jämfört med andra förare med samma erfarenhet, ålder och kön som du?

- Mycket bättre
- Något bättre
- Ungefär som genomsnittet
- Något sämre
- Mycket sämre

28. Hur värderar du risken att bli inblandad i en trafikolycka *som du orsakat*, jämfört med andra förare med samma erfarenhet, ålder och kön som du?

- Jag har mycket mindre risk än genomsnittet
- Jag har lite mindre risk än genomsnittet
- Min risk är ungefär lika som genomsnittet
- Jag har lite högre risk än genomsnittet
- Jag har mycket högre risk än genomsnittet

29. Hur ofta kör du med unga passagerare i bilen?

- Dagligen
- 5-6 dagar i veckan
- 3-4 dagar i veckan
- 1-2 dagar i veckan
- Mer sällan än en gång i veckan

30. Hur ofta händer något av följande när du själv kör bil? Markera ett kryss (X) för varje fråga.

	Aldrig	Sällan	Då och då	Ofta	Mycket ofta
Kör medvetet för fort för att följa trafikrytmen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kör om bilen framför när denne saktar ner på lägre hastighetsgräns	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kör mycket nära bilen framför för att få den föraren att köra fortare eller köra åt sidan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kör medvetet för fort på stora vägar när det är lite trafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

31. Här följer några situationer som kan orsaka irritation över andras beteende i trafiken. Vi vill att du tar ställning till hur irriterad du själv skulle bli i dessa situationer. Markera ett kryss (X) för varje fråga.

	Mycket irriterad	Ganska irriterad	Varken eller	Lite irriterad	Inte alls irriterad
Du måste sakta ner på grund av att någon cyklar på vägbanan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Någon kör långsammare än nödvändigt så att kö bildas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen framför dig ökar hastigheten när du försöker köra om den	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En av passagerarna i din bil ber dig att köra lugnare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

32. När du kör med passagerare som är i din egen ålder, hur påverkar kön och antal passagerare ditt sätt att köra, (utan att de nödvändigtvis säger något om körningen)?

	Tar mindre chanser/kör lugnare	Kör som om jag varit själv	Tar mer chanser/kör snabbare	Har aldrig kört med denna typ av passagerare
Du kör med en ung kvinna som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du kör med en ung man som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du kör med flera unga kvinnor som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du kör med flera unga män som passagerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Då har vi inte några flera frågor. Tack för att du svarade!

Bilaga 2

Samband mellan hur ofta man har varit rädd i bil och hur ofta man har upplevt olika risksituationer

Tabell B.2.1: Samband mellan hur ofta man har varit rädd som passagerare i bil till en ung förare och olika risksituationer

Risksituation:	χ^2	ϕ	p
Nära att uppleva någon typ av trafikolycka	68.5	.30	.001
Kappkört	68.5	.30	.001
Åkt med förare som kör risikabelt	145.2	.43	.001
Förar varit onykter	35.8	.22	.001
Förar påverkad av narkotika	20.0	.16	.02

Kilde: TØI rapport 776/2005

Tabell B.2.2: Samband mellan hur ofta man har varit rädd som passagerare i bil till en ung förare och varit nära att uppleva någon typ av trafikolycka.

Varit nära att uppleva någon typ av trafikolycka	Känt dig otrygg som passagerare då du åkt bil med en ung förare				
	Ingen gång	1 gång	2 gånger	3 gånger eller mer	Total
Ingen gång	61,9%	19,9%	7,1%	11,0%	100,0%
1 gång	44,3%	18,2%	14,8%	22,7%	100,0%
2 gånger	34,7%	29,5%	16,8%	18,9%	100,0%
3 gånger eller mer	23,0%	31,1%	11,5%	34,4%	100,0%
Totalt	49,6%	21,7%	11,1%	17,6%	100,0%

Kilde: TØI rapport 776/2005

Tabell B.2.3: Samband mellan hur ofta man har varit rädd som passagerare i bil till en ung förare och kappkörning.

Kappkört	Känt dig otrygg som passagerare då du åkt bil med en ung förare				
	Ingen gång	1 gång	2 gånger	3 gånger eller mer	Total
Ingen gång	57,3%	21,8%	8,8%	12,1%	100,0%
1 gång	38,2%	26,4%	14,5%	20,9%	100,0%
2 gånger	21,6%	19,6%	19,6%	39,2%	100,0%
3 gånger eller mer	40,3%	15,6%	13,0%	31,2%	100,0%
Totalt	49,7%	21,7%	11,0%	17,6%	100,0%

Kilde: TØI rapport 776/2005

Tabell B.2.4: Samband mellan hur ofta man har varit rädd som passagerare i bil till en ung förare och åkt med förare som kör riskfyllt när man inte har något annat sätt att komma sig hem på.

Åkt med förare som kör riskfyllt	Känt dig otrygg som passagerare då du åkt bil med en ung förare				
	Ingen gång	1 gång	2 gånger	3 gånger eller mer	Total
Ingen gång	57,0%	21,9%	8,6%	12,5%	100,0%
1 gång	38,5%	26,4%	18,7%	16,5%	100,0%
2 gånger	8,8%	29,4%	32,4%	29,4%	100,0%
3 gånger eller mer	22,4%	8,2%	6,1%	63,3%	100,0%
Totalt	49,8%	21,9%	10,9%	17,4%	100,0%

Kilde: TØI rapport 776/2005

Tabell B.2.5: Samband mellan hur ofta man har varit rädd som passagerare i bil till en ung förare och förare varit onykter.

Förare varit onykter	Känt dig otrygg som passagerare då du åkt bil med en ung förare				
	Ingen gång	1 gång	2 gånger	3 gånger eller mer	Total
Ingen gång	52,8%	21,8%	9,9%	15,5%	100,0%
1 gång	30,0%	20,0%	20,0%	30,0%	100,0%
2 gånger	31,3%	31,3%	12,5%	25,0%	100,0%
3 gånger eller mer	23,1%	15,4%	15,4%	46,2%	100,0%
Totalt	49,8%	21,7%	10,9%	17,6%	100,0%

Kilde: TØI rapport 776/2005

Tabell B.2.6: Samband mellan hur ofta man har varit rädd som passagerare i bil till en ung förare och föraren varit påverkad av narkotika.

Förare påverkad av narkotika	Känt dig otrygg som passagerare då du åkt bil med en ung förare				
	Ingen gång	1 gång	2 gånger	3 gånger eller mer	Total
Ingen gång	50,4%	21,8%	10,4%	17,4%	100,0%
1 gång	40,0%	20,0%	30,0%	10,0%	100,0%
2 gånger	25,0%	0 %	50,0%	25,0%	100,0%
3 gånger eller mer	14,3%	42,9%	0 %	42,9%	100,0%
Totalt	49,7%	21,9%	10,8%	17,6%	100,0%

Kilde: TØI rapport 776/2005

Bilaga 3: Faktorstruktur på oppfattninger

Tabell B.3.1: Resultat av bekreftende faktoranalyse (Maximum likelihood) med fire faktorer

	Faktorladdning
1. Rädsla for konflikt	
Om man själv har frågat om skjuts känns det inte bra att efteråt kommentera förarens körsätt	.517
Om jag säger till kompisar att de skall köra lugnare, kan det lätt uppfattas som tjatigt	.652
Jag skulle inte bli populär om jag sa till föraren att köra lugnare	.672
2. Tro på förmåga till att påverka föraren	
Det är väldigt lite jag kan göra för att hindra andra unga att busköra	.401
Det är inte upp till mig att påverka hur andra kör	.573
3. Tidigare beteende	
Då och då åker jag med kompisar som jag vet kör riskabelt	.743
Jag åker med en som buskör om mina vänner gör det	.329
Jag åker med en förare som kör riskabelt när det inte finns några andra sätt att ta sig hem på	.472
4. Barriärer- ytre faktorer	
Det är enklare att säga något om andras körsätt när man själv har körkort	.379
Det är svårare att säga till en förare som är ett par år äldre än mig själv	.826
Det är lättare att säga till en ung kvinnlig förare än en ung manlig förare	.679
Det är svårare att säga till en ung förare som kör riskfyllt om det är flera än jag som åker med	.412

Kilde: TØI rapport 776/2005

Tabell B.3.2 Korrelationer mellom faktorer

		Korrelation
Rädsla konflikt	<--> Tro på formåga	,583
Tro på formåga	<--> Tidl. beteende	,670
Rädsla konflikt	<--> Tidl. beteende	,570
Rädsla konflikt	<--> Barriere	,653
Tidl. beteende	<--> Barriere	,507
Tro på formåga	<--> Barriere	,477

Kilde: TØI rapport 776/2005

Tabell B.3.3 Model fit

GFI	AGFI	RMSEA	PCLOSE
,977	,962	,038	,954

Kilde: TØI rapport 776/2005

Bilaga 4: Bruk av bil efter bostadsort

Tabell B.4.1: Hur ofta är du passagerare i bil till en ung förare? Tal i Procent. N = 771

Bostadsortens storlek	Dagligen (Minst 5 dagar i veckan)	3-4 dagar i veckan	1-2 dagar i veckan	Mindre än en gång i veckan	1-2 gångar i månaden	Mer sällan än 1 gång i månaden	Aldrig
Mer än 150000 inv.	0.9	8.0	21.4	12.5	17.9	23.2	16.1
100 000-150 000 inv.	9.5	13.5	17.6	16.2	13.5	17.6	12.2
50 000 - 99 999 inv.	10.8	10.8	12.0	24.1	16.9	20.5	4.8
25 000 - 49 999 inv.	6.4	10.1	27.5	17.4	17.4	10.1	11.0
Mindre än 25 000 inv.	11.6	15.8	24.0	16.4	8.9	12.3	11.0
Landsbygd	12.0	13.4	20.4	18.1	19.0	13.0	4.2

Kilde: TØI rapport 776/2005

Tabell B.4.2: Äger du bil själv? Tal i Procent. N = 256

Bostadsortens storlek:	Ja	Nej
Mer än 150000 invånare	33.3	66.7
100 000-150 000 invånare	26.9	73.1
50 000 - 99 999 invånare	32.1	67.9
25 000 - 49 999 invånare	26.5	73.5
Mindre än 25 000 invånare	41.2	58.8
Landsbygd	55.7	44.3

Kilde: TØI rapport 776/2005

Tabell B.4.3: Hur ofta kör du själv bil? Tal i Procent. N = 256

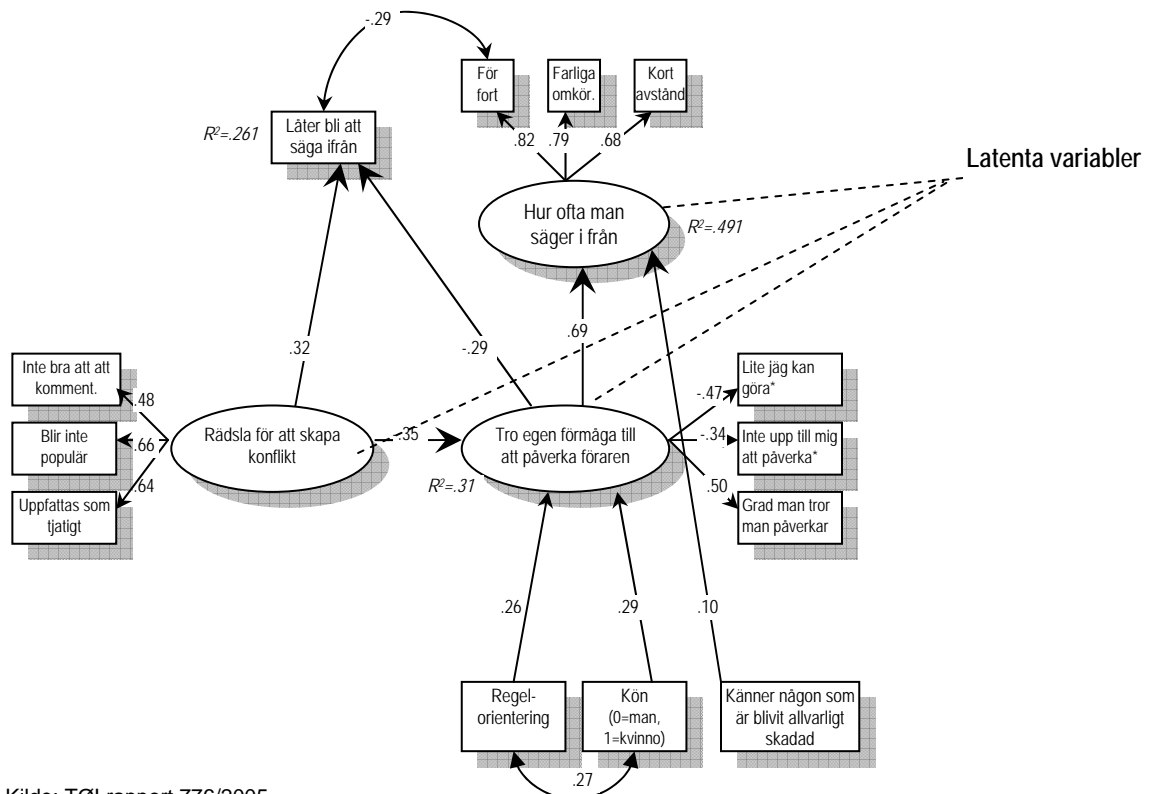
Bostadsortens storlek:	Mer sällan än en gång i veckan	1-2 dagar i veckan	3-4 dagar i veckan	5-6 dagar i veckan	Dagligen
Mer än 150000 invånare	13.3	20.0	20.0	26.7	20.0
100 000-150 000 invånare	19.2	11.5	26.9	3.8	38.5
50 000 - 99 999 invånare	25.0	17.9	14.3	7.1	35.7
25 000 - 49 999 invånare	26.5	11.8	17.6	11.8	32.4
Mindre än 25 000 invånare	9.8	17.6	19.6	11.8	41.2
Landsbygd	2.5	13.9	13.9	10.1	59.5

Kilde: TØI rapport 776/2005

Bilaga 5: Förklaring på strukturmodellen

Den analysmetod vi använt i avsnitt 3.7 kallas strukturekvationsmodellering (SEM). Med SEM kan man testa modeller (antaganden om orsakssamband mellan olika variabler) mot datamaterialet för att se om de statistiskt sett "håller". En modell anses hålla om datas avvikelser från modellen är så små att de kan förklaras av slumpen. SEM är en generell statistisk metod som i sig inkluderar andra statistiska analysmetoder som regressionsanalys, faktoranalys etc.

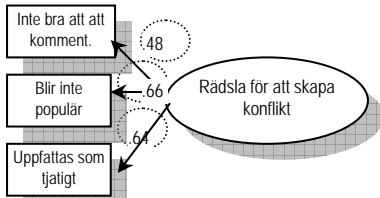
SEM har förmåga att ta hand om de mätfel som finns i alla enkätundersökningar. Till detta används latenta variabler, som är egenskaper som ej är direkt observerbara, men som kan mätas genom flera observerbara variabler. Ofta är det de latenta variablerna som är mest intressanta och ett sätt att fånga dem, är att ställa ett större antal manifesta frågor som har med ämnet att göra och sedan kombinera dem till ett samlat mått med lämplig multivariat metod. I modellen är det tre latenta variabler; Rädsla för konflikt, Hur ofta man säger ifrån och Tilltro till egen förmåga att påverka föraren. Dessa tre är visade som cirklar, och är mått genom tre indikatorer varje. Till exempel är "Hur ofta man säger ifrån" mått genom de tre frågorna hur ofta säger du ifrån när föraren "Kör för fort" "Gör farliga omkörningar" och "Håller kort avstånd till bilen som kör framför".



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur B.5.1: Strukturekvationsmodell

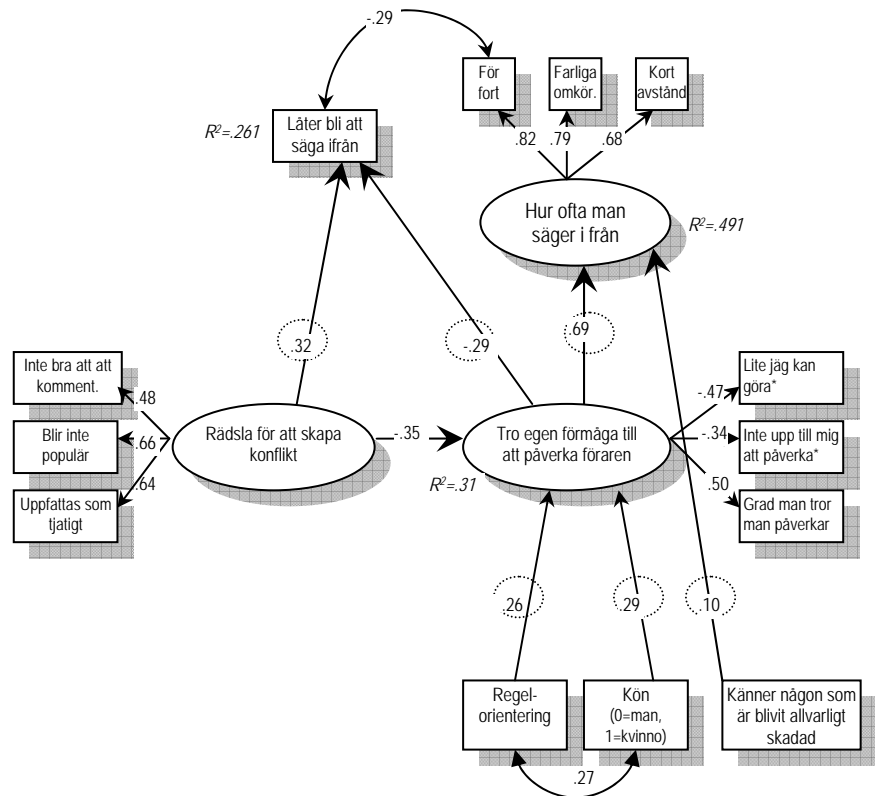
Styrkan i sambandet mellan den latenta variabeln och dens indikatorer uttrycks med decimalvärden mellan 0 och +/-1. Jo närmare er värde är +/-1, jo starkare är sambandet mellan den latente variabeln och variablerna. För den latenta variabeln "Rädsla för konflikt" presenteras mättningsmodellen t här, med streckad cirkel runt decimalvärden som visar styrkan i sambandet:



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur B.5.2: Mättningsmodell för rädsla för konflikt

I tillägg är det i modellen orsakssamband mellan de olika latenta variabelerna och mellan dessa och kön, regelorientering och om man känner någon som är allvarligt skadad. Styrkan i sambandet mellan dessa är också uttryckt med decimalvärden mellan 0 och +/-1. Jo närmare er värde är +/-1, jo starkare är orsakssambandet mellan variablerna. Koefficienterna som visar styrkan i orsakssambandet har en streckad cirkel runt sig i figur 5.3



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur B.5.3: Strukturekvationsmodell med streckad cirkel runt orsakssamband

I tillägg är det inkluderat mätningar på modellanpassning, som är hur bra modellen statistiskt sett "håller" mot datamaterialet. Dessa ser sådan ut i figur 15 i avsnitt 3.7:

$$\chi^2 = 95,8, df=59, p = .01. GFI = 0.97, AGFI = 0.95 CFI = 0.96, RMSEA = 0.039, PCLOSE = 0.91.$$

Vi vill ej gå i detalj för att förklara dessa, men en snabb förklaring kan ges. Värden på GFI, AGFI och CFI bör vara över 0.95 för att modellen kan sägas att ha tillfredsställande modellanpassning. Motsvarande bör värden på RMSEA bör vara under 0.05. PCLOSE är sannolikheten för att RMSEA är under 0.05 i populationen. Alla mätningar på modellanpassning visar i detta tillfället att modellen har tillfredsställande anpassning till datamaterialet.

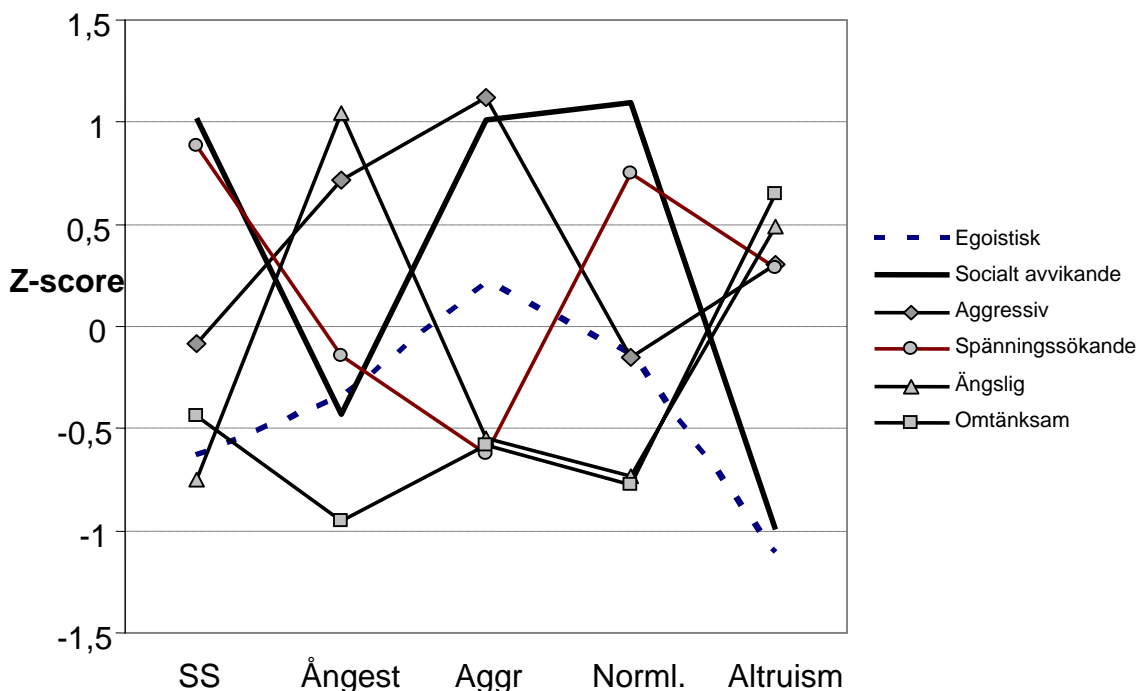
Bilaga 6: Beskrivning av subgrupper

Klassificeringen av respondenterna i sex subgrupper är baserat på tidigare forskning på norske unga förare (Ulleberg, 2001). Klassificeringen tager utgångspunkt i värde på sex personlighetsvariabler som var inkluderat i frågeformuläret; spänningsökning, ångest, aggression, normlöshet (regelorientering) och altruism.

För att undvika problem med olika medelvärden och varians, använde vi standardiserade värde (z-värde). (En z-värde vill alltid ha medelvärde på 0 och ett standardavvik på 1.) Har en respondent en z-värde under noll, har hon/han en värde som är lägre än medelvärdet i urvalet, över noll över medelvärdet och är den på noll är den lik medelvärdet i urvalet.

Analysprogrammet ClustanGraphics5 cluster analysis (Wishart, 2000) användes för att kategorisera respondenterna i sex grupper. K-means cluster analyse med FocalPoint clustering technique användes också. Detta betyder att man får den bästa cluster-lösning baserad på 500 randomiserade försök.

Figur 6.1 visar en grafisk representation av z-värde på de fem personlighetsvariablerna för de sex grupperna.



Kilde: TØI rapport 776/2005

Figur B.6.1: Z-värde på olika personlighetsvariabler för varje sub-grupp

Intressant nog finner man den samma profilen på de sex grupperna som hittades av Ulleberg (2001). Detta tyder på att norsk och svensk ungdom är rätt lika med avseende på vilka kombinationer av personlighetsdrag som har samband med varandra och könsfördelning innan grupperna (tabell 6.1).

Tabell B.6.1: Andelen män och kvinnor i den enskilda subgruppen

	Man	Kvinna	Totalt antall
Omtänksam	34,7 %	65,3 %	121
Ängslig	29,3 %	70,7 %	123
Egoistisk	53,1 %	46,9 %	113
Spänningsökande	65,4 %	34,6 %	162
Aggressiv	26,9 %	73,1 %	119
Socialt avvikande	65,1 %	34,9 %	83

Kilde: TØI rapport 776/2005

Profilen till de sex grupperna kan skildras som följer (kunskap om gruppernas attityder och beteende i trafiken är baserat på Ulleberg, 2001).

Omtänksamma. Denna grupp utgörs av flera kvinnor än män, och karakteriseras genom att vara avbalanserade och lugna, samtidigt som de är upptagne av att visa omsyn och omtanke för andra. De har vidare inte så stort behov för spänning, har generellt stor respekt för normer och regler, har lite ångest, är inte aggressiva.

Ängsliga. Denna grupp utgörs av flest kvinnor och skiljer sig från ”dom omtänksamma” ved att de rapporterar mycket hög grad av ångest. Detta är en varsam grupp som lätt blir ängslig, något som stämmer bra överens med att de kör varsamt samtidigt som de uppger att de ofta känner sig otrygga när de kör bil.

Forskning tyder på att bilförare som kan placeras inom omtänksam- eller ängslig-grupperna har mycket säkerhetsorienterade attityder och att de sällan bryter regler i trafiken. de är också sällan involverat i trafikolyckor jämfört med de andra grupperna.

Spänningsökande. Denna grupp har flera män än kvinnor och karakteriseras genom att de har ett behov för spänning och samtidigt låg respekt för normer och regler. Dock är de upptagne av att visa omsyn till andra. Vidare är de inte aggressiva och är sällan ängstliga. Studier tyder på att denna grupp tycker om att ta chanser i trafiken så länge de tror de inte utsätter andra för fara. Till exempel tycker de om att köra för fort när det inte är andra bilar i närvarande.

Egoistiska. Detta är nog den mest diffusa gruppen av de sex. de skiljer sig från de andra genom att ha låg värde på både spänningsökning och altruism, något som indikerar låg preferens i riktning av riskfylld beteende, men de har samtidigt låg omtanke och interesse för andra och tenderar i riktning av att vara inåtvända. Gruppen kan betecknas som ”Anpassningsduktig, med inslag av egoism”, de har lätt för att anpassa sig nya situationer, tänker mest på sitt eget bästa, försöker att undvika konflikter, de har självkontroll och utmärker sig annars inte på något bestämt sätt.

Socialt avvikande. Gruppen utgörs av flest män, som har ett högt behov för spänning, och tycker det är helt OK att kringgå lagar och regler. de visar också lite omsyn för andra, samtidigt som de lätt irriterar sig över andra i trafiken. Denna kombination av karakteristika tyder på en anti-social orientering, något som speglar sig i att denna grupp rapporterar mest regelbrott och chanstagnung i trafiken jämförd med de andra grupperna. I tillägg är de upptagne av att hävde sig själv ovanför kompisar när de kör bil, till exempel genom att kör fort och bryta andra trafikregler för att tuffe sig. De uppskattar också sig själv som mycket duktiga förare, samtidigt som de tycker det är liten chans för att de själv skall bli skadade i trafiken.

Aggressiva. Denna grupp karakteriseras av kombinationen av hög aggression, hög ångest och låg impuls kontroll. I motsats till de socialt avvikande har inte denna grupp lika hög uppskattning av sin egen körförmåga och uppfattar risken för att bli skadad i trafiken som något högre. De har heller inte så avvikande trafiksäkerhetsorientering som de socialt avvikande.

När det gäller hur de olika grupperna responderar på kampanjer riktat mot att ändra attityder och beteende i trafiken, är det de socialt avvikande och de aggressiva som är svårast att påverka.

Tabell 6.2: Medelvärde på fyra olika uppfattningar och beteende efter sub-grupp.

	N	Rädsla för konflikt	Tro på egen formåge till att påverka	Hur ofta man säger ifrån	Låter bli att säga ifrån
Omtänksam	60	2,14 (,84)	3,40 (,84)	3,24 (1,08)	1,88 (1,03)
Ängslig	71	2,35 (,89)	3,38 (,72)	3,15 (1,08)	2,13 (1,16)
Egoistisk	53	2,23 (,95)	3,16 (,80)	3,06 (1,00)	1,94 (,95)
Spänningsökande	105	2,30 (,88)	2,98 (,86)	2,64 (,94)	2,32 (1,17)
Aggressiv	75	2,47 (,86)	3,19 (,78)	3,10 (,87)	1,99 (,99)
Socialt avvikande	61	2,40 (,84)	2,83 (,82)	2,68 (1,05)	2,56 (1,15)
Totalt	425	2,32 (,88)	3,14 (,83)	2,95 (1,02)	2,16 (1,11)
F-verdi		1,19	5,24**	4,99**	3,68**
% forklart varians		1	6	6	4

** p < .01

Kilde: TØI rapport 776/2005

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse
- samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter
for samferdselsforskning
P.b. 6110 Etterstad
0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00

www.toi.no