

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.