



Mopedungdomars trafiksäkerhet

Föräldrars ansvar och engagemang

Sonja Forward
Nils Petter Gregersen
Jonna Nyberg
Christina Stave
Per Henriksson

Mopedungdomars trafiksäkerhet

Föräldrars ansvar och engagemang

Sonja Forward

Nils Petter Gregersen

Jonna Nyberg

Christina Stave

Per Henriksson

Omslagsbilder: Thinkstock
Tryck: LiU-Tryck, Linköping 2015

Referat

Det övergripande syftet med denna undersökning är att öka kunskapen om föräldrars betydelse för unga mopedisters beteende i trafiken, och hur man utifrån den kunskapen kan nyttja föräldrar som en resurs för ökad säkerhet för sina barn. I studien ingick tre delstudier; en litteraturgenomgång, en enkätstudie, en intervjustudie. I enkätstudien deltog 440 vårdnadshavare till tonåringar som godkänts på kunskapsprovet (AM) för att få framföra moped klass I och i intervjustudien intervjuades tio föräldrar som tidigare deltagit i enkätstudien. Resultaten från litteraturöversikten visar att föräldrar spelar en viktig roll för ungas uppfattningar, attityder, normer och beteenden i samband med mopedkörning. Föräldrar kan också på olika sätt hjälpa till att förbättra ungdomarnas kunskap och beteende i trafiken. Rent allmänt visar översikten att föräldrar behöver stöd för att kunna ta kontroll samt stöd från andra föräldrar. De huvudsakliga resultaten från enkätstudien visar att föräldrarna har en stor tilltro till tonåringen då det handlade om deras kunskaper och uppträdande i trafiken. Rent allmänt visar också resultaten att man inte samtalar speciellt mycket om mopedkörning. Vissa har infört restriktioner och då handlar det oftast om alkohol och hjälmanvändning. I denna studie var det mindre än tio procent som efterfrågade ett ökat stöd. De som behöver stöd anser inte i lika hög grad som de andra att deras tonåring uppträder på ett korrekt sätt i trafiken och de tror också att de påverkas mera av sociala medier. Även om de samtalar mer med sin tonåring om risker i trafiken så är de oftare oense. Studien visar också att synen på pojkar och flickor skiljer sig åt. Flickorna anses vara säkrare i trafiken men trots detta har flickorna fler restriktioner jämfört med pojkarna. Resultaten visar också att det finns en skillnad i synen på tonåringen som beror på vårdnadshavarens eget kön. Trots att kvinnorna värderar tonåringens kunskaper och beteende i trafiken högre än männen så har de i högre grad än männen infört restriktioner. I familjen är det kvinnorna som samtalar om risker i trafiken. Resultaten från intervjustudien visar att väldigt få föräldrar har ett behov av speciellt stöd när det gäller deras barns mopedåkning. Intervjumaterialet visar emellertid att man som förälder ändå skulle vara positiv till olika former av stöd, så som skriftlig information, utbildning och/eller informations-träffar samt internetbaserade föräldraforum. Rapporten avslutas med en rad rekommendationer, med fokus på hur man kan öka föräldrars ansvar och engagemang i trafiksäkerhetsarbetet.

Titel:	Mopedungdomars trafiksäkerhet – Föräldrars ansvar och engagemang
Författare:	Sonja Forward (VTI), Nils Petter Gregersen (VTI), Jonna Nyberg (VTI), Christina Stave (VTI), Per Henriksson (VTI)
Utgivare:	VTI, Statens väg och transportforskningsinstitut www.vti.se
Serie och nr:	VTI rapport 857
Utgivningsår:	2015
VTI:s diarienummer:	2012/0022-22
ISSN:	0347-6030
Projektnamn:	Föräldrars roll när det gäller ungdomars mopedsäkerhet
Uppdragsgivare:	Länsförsäkringars Forskningsfond
Nyckelord:	Moped, ungdomar, trafik säkerhet, föräldrar, ansvar, engagemang, stöd
Språk:	Svenska
Antal sidor:	98

Abstract

The overall aim of this study is to contribute to a better understanding of the importance of parents in young moped riders' behaviour in traffic. The study consists of three parts; a literature review, a survey and an interview study. In the survey, 440 parents of teenagers (who had passed their test for mopeds) participated. In the interview study, 10 of the parents who took part in the survey were interviewed. The results from the literature review show that parents play an important role in young people's perceptions, attitudes, norms, and behaviours associated with moped driving. Parents can also get involved in different ways to help in improving their teenagers' knowledge and behaviour in traffic. In general, the review shows that parents need support in order to be able to take control, and they also need support from other parents. The main results of the survey show that parents have great faith in the teenager when it comes to their knowledge and behaviour in traffic. In general, the results show that moped driving is not a topic being discussed very much. Some parents have implemented restrictions and the most common ones are related to alcohol and the usage of a helmet. In this study, less than ten percent wanted some form of support from others. Those who need help do not to the same extent as the others, believe that their teenager behave properly in traffic and they also believe that they are more influenced by social media. The study also found that the perception of boys and girls differ. Girls are considered to be safer on the roads but despite this, they have more restrictions placed on them than boys. Even if women value the teen's knowledge and behaviour in traffic higher than men, they also have imposed more restrictions. In the family, women are talking more about risks in traffic than men are. The results from the interview study show that very few parents are in need of support when it comes to their children's moped use. More detailed analyses of the interviews, however, reveals that parents would appreciate various forms of assistance, such as written information, training and/or information sessions as well as Internet-based parental forums. Implications of the current finding for the development of methods to increase parental commitment and engagement are presented.

Title:	Young moped riders and traffic safety – Parental responsibility and commitment
Author:	Sonja Forward (VTI), Nils Petter Gregersen (VTI), Jonna Nyberg (VTI), Christina Stave (VTI), Per Henriksson (VTI)
Publisher:	Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI) www.vti.se
Publication No.:	VTI rapport 857
Published:	2015
Reg. No., VTI:	2012/0022-22
ISSN:	0347-6030
Project:	Parents' role in young people's moped safety
Commissioned by:	Länsförsäkrings Research fund
Keywords:	Moped, young, teenager, traffic safety, parents, responsibility, commitment, support
Language:	Swedish
No. of pages:	98

Förord

Denna studie har genomförts med ekonomiskt stöd från Länsförsäkringars Forskningsfond. Den är en studie av två som syftar till att djupare förstå problematiken kring unga mopedisters olycksinblandning. Den här studien har fokus på hur föräldrar till unga mopedister förhåller sig till ungdomarnas säkerhet och hur de kan bidra till att minska deras risktagande och olycksrisk. Den andra rapporten (VTI rapport 856), som publiceras samtidigt, har fokus på olycksinblandning, grupptillhörighet och normer bland unga mopedister.

Studien har inletts och avslutats med ett referensgruppsmöte där referensgruppen omfattade följande deltagare:

- Maria Wedin, Länsförsäkringar/Trafikförsäkringsföreningen
- Berit Johansson, STR
- Johan Strandroth, Trafikverket
- Jörgen Persson, Trafikverket
- Katarina Bokström, NTF
- Marie Hasselberg, Karolinska Institutet

Studien är genomförd av rapportens författare.

Linköping, mars 2015

Nils Petter Gregersen
Projektledare

Kvalitetsgranskning

Extern peer review har genomförts 12 januari 2015 av projektets referensgrupp (se under "Förord"). Förste författaren Sonja Forward har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Projektledarens närmaste chef Jonas Bjelfvenstam har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering 24 mars 2015. De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarens/författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning.

Quality review

External peer review was performed on 12 January 2015 by the reference group of the project (see list of persons in the foreword). First author; Sonja Forward has made alterations to the final manuscript of the report. The research director of the project manager Jonas Bjelfvenstam examined and approved the report for publication 24 March 2015. The conclusions and recommendations expressed are the author's/authors' and do not necessarily reflect VTI's opinion as an authority.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	9
Summary	13
1. Inledning	17
1.1. Syfte och metod	17
2. Litteraturgenomgång.....	19
2.1. Metod.....	19
2.1.1. Litteratursökningar.....	19
2.1.2. Urval och avgränsningar	19
2.2. Resultat rörande föräldrars roll och påverkan	19
2.2.1. Föräldern som tidig förebild	20
2.2.2. Överföring av beteenden.....	20
2.2.3. Samband mellan föräldrar och barn utifrån kön	21
2.2.4. Genetiska faktorer	22
2.2.5. Socioekonomiska faktorer	22
2.2.6. Föräldrakommunikation och restriktioner	22
2.2.7. Föräldrars kontra vänners normer	23
2.2.8. Föräldrars syn på fordonet	23
2.2.9. Summering.....	24
2.3. Resultat rörande föräldrar som resurs i säkerhetsarbetet	24
2.3.1. Föräldrars engagemang och behov av stöd	24
2.3.2. Engagera föräldrar i körkortsutbildning.....	25
2.3.3. Program och kampanjer	26
2.3.4. Föräldrastöd och folkhälsoinsatser	28
2.3.5. Övervakning – teknisk utrustning.....	30
2.3.6. Summering.....	32
3. Enkätstudie riktad till vårdnadshavaren	33
3.1. Metod.....	33
3.1.1. Urval	33
3.1.2. Genomförande	33
3.2. Resultat av enkätstudien.....	35
3.2.1. Ungdomarnas moped och mopedkörning	35
3.2.2. Sociala medier.....	37
3.2.3. Restriktioner och samtal	37
3.2.4. Information och stöd.....	40
3.2.5. Fritiden.....	42
3.2.6. Föräldrars inflytande.....	42
3.2.7. Tonåringens olycksinblandning.....	43
3.2.8. Vårdnadshavarnas olycksinblandning och eget beteende i trafiken	43
3.2.9. Eventuellt samband mellan vårdnadshavarens värdering av tonåringens vanor och beteende och tonåringens olycksinblandning.....	45
3.2.10. Behov av stöd – skillnaden mellan de som behöver stöd och de som inte behöver stöd	46
3.2.11. Vårdnadshavarnas uppfattning om pojkar och flickor	47
3.3. Sammanfattning av resultaten	52
3.3.1. Ungdomarnas moped och mopedkörning	52
3.3.2. Sociala medier.....	52
3.3.3. Restriktioner och samtal	52

3.3.4. Information och stöd.....	53
3.3.5. Fritiden.....	53
3.3.6. Vårdnadshavarnas inflytande.....	53
3.3.7. Olycksinblandning.....	53
3.3.8. Vårdnadshavarnas eget beteende i trafiken.....	53
3.3.9. Behov av stöd – skillnaden mellan de som behöver stöd och de som inte behöver stöd.....	53
3.3.10. Vårdnadshavarnas uppfattning om pojkar och flickor.....	54
4. Intervjustudie	55
4.1. Metod.....	55
4.1.1. Intervjuer – kvalitativ metod.....	55
4.2. Resultat av intervjustudien.....	56
4.2.1. Bakgrundsbeskrivning – barnen och deras mopeder	56
4.2.2. Föräldrarnas syn på beslutet om moped.....	58
4.2.3. Föräldrarnas syn på barnens kunskaper och säkerhet	61
4.2.4. Påverkansfaktorer	68
4.2.5. Barnens förvärvande av kunskaper och färdigheter.....	72
4.2.6. Föräldrarnas engagemang i barnens mopedåkning.....	74
4.3. Sammanfattning av intervjustudiens resultat	83
4.3.1. Skälen till moped	83
4.3.2. Omfattning och trafikmiljöer	83
4.3.3. Olyckor och incidenter.....	83
4.3.4. Föräldrarnas syn på barnens vilja till moped	83
4.3.5. AM-utbildningen	84
4.3.6. Föräldrarnas syn på barnens kunskaper och säkerhet	84
4.3.7. Föräldrars behov av stöd.....	85
4.3.8. Möjligheter till stöd för föräldrar.....	85
4.3.9. Metoddiskussion	86
5. Förslag på åtgärder för föräldrastöd.....	87
5.1. Informationsmaterial till föräldrar om moped och mopedåkning, risker och teknik	87
5.2. Fysiska och virtuella mötesplatser för föräldrar.....	87
5.3. Öka föräldrarnas medvetenhet om att deras eget beteende påverkar barnens beteende.....	87
5.4. Stöd för hur man kommunicerar med sina ungdomar.....	88
5.5. Föräldramedverkan i mopedutbildningen	88
5.6. Föräldrars restriktioner för sina barn, kontrakt/överenskommelser mellan föräldrar och ungdomar	88
5.7. Övervakning med hjälp av teknisk utrustning.....	88
5.8. Övergripande åtgärdsdiskussion	88
Referenser	91
Bilaga 1 Intervjuguide, föräldrar till mopedister	97

Sammanfattning

Mopedungdomars trafiksäkerhet – Föräldrars ansvar och engagemang

av Sonja Forward (VTI), Nils Petter Gregersen (VTI), Jonna Nyberg (VTI), Christina Stave (VTI) och Per Henriksson (VTI)

Flera olika studier har visat att mopedisters olyckor i hög grad är förknippade med trimning, höga hastigheter, alkohol och bristande hjälmanvändning. En hypotes som bygger på att ungdomar kan fortsätta begå den här typen av lagbrott är att föräldrar inte förstår eller bryr sig om konsekvenserna och därmed inte vidtar några åtgärder.

Oavsett om det handlar om att föräldrar inte är medvetna om de stora risker det innebär att deras barn bryter mot trafikreglerna, eller att de faktiskt är ovetande om att deras barn till exempel har en trimmad moped, kan föräldrar bli en viktig resurs i arbetet för att förbättra ungdomarnas säkerhet. Genom att klarlägga föräldrarnas roll vad gäller unga mopedisters säkerhet kan föräldrar erbjudas verktyg för att hantera problematiken, och ungdomarnas felbeteenden skulle därmed kunna begränsas.

Studiens övergripande syfte är att bidra till en ökad kunskap om föräldrars betydelse för unga mopedisters beteende i trafiken, och hur man utifrån den kunskapen kan nyttja föräldrar som en resurs för ökad säkerhet för sina barn.

Två övergripande frågeställningar har formulerats för att uppnå detta syfte:

- Vad vet föräldrar om sina mopedåkande ungdomars beteende, och på vilka grunder accepterar respektive tar de avstånd från dessa beteenden?
- Vilka möjligheter finns det att utveckla metoder för att nyttja föräldrar som en resurs för ökad säkerhet för sina barn.?

Studien består av fyra steg; tre studier och en rapport med förslag på metoder.

Det första delprojektet är en *litteraturgenomgång* över föräldrars roll när det gäller ungdomars beteende och säkerhet i trafiken samt metoder där föräldrar medverkar i förbättring av ungdomars trafiksäkerhet. Det andra delprojektet består av en *enkätstudie* riktad till föräldrar med mopedåkande barn, med syfte att fördjupa kunskaperna om hur mycket föräldrar känner till om sina barns beteende med sin moped och hur föräldrarna förhåller sig till denna kännedom. Det tredje delprojektet är en *intervjustudie* där föräldrar till mopedåkande barn intervjuas. Intervjustudien har till syfte att erhålla en fördjupad kunskap kring det som framkommit i den tidigare enkätstudien. Det fjärde delprojektet avser *förslag på metoder för föräldrasamverkan*, med utgångspunkt i resultaten från de tre tidigare delprojekten.

Man kan från *litteraturgenomgången* konstatera att föräldrar spelar en viktig roll för ungas uppfattningar, attityder, normer och beteenden i samband med bil- och mopedkörning. Föräldrar kan också på olika sätt hjälpa till att förbättra ungdomarnas kunskap och beteende i trafiken. Övergripande kan sägas att litteraturgenomgången visat på att föräldrar behöver stöd som tar hänsyn till deras levnads-situation, stöd för att kunna ta kontroll samt stöd från andra föräldrar. De metoder/åtgärder och rekommendationer, med fokus på föräldrar som en resurs i säkerhetsarbetet, som påträffats i litteraturgenomgången kan sammanfattas:

- Föräldrarnas värdering och eget beteende i trafiken påverkar deras barns körstil.
- Föräldrars normer tävlar med andras normer, såsom syskon och vänner.
- Föräldrar som är engagerade i barnens utbildning och bilkörning påverkar dem mer än de som inte är det.

- Ungdomar som får tydliga restriktioner är mindre benägna att ha ett riskfyllt körbeteende och bli inblandade i olyckor jämfört med de som inte har sådana restriktioner.
- Oenighet om vilka restriktioner som gäller kan bero på dåliga relationer och/eller otydlighet.
- Föräldrars bristande engagemang kan bero på omedvetenhet och/eller ovilja att lägga sig i.
- Socioekonomiska faktorer påverkar ungdomars exponering för trafikrisker.
- Det finns en koppling mellan ungdomars mopedtrimning och deras föräldrars toleranta inställning till detta.
- Rökning, droger och alkohol vid 15 års ålder är viktiga faktorer som kan påverka deras framtida trafiköverträdelser och trafikolyckor.
- Tidsaspekten är viktig – engagemanget ska fungera smidigt och inte ta för mycket tid i anspråk.
- Vikten av att hitta rätt forum. Skolan som mötesplats tas upp, till exempel i samband med föräldramöten. Men behov finns även för mer informella mötesplatser (t.ex. internet, radio och tv).
- Involvera föräldrarna i körkortsutbildning.
- Redskap för ökad kommunikation mellan föräldrar och deras ungdomar behöver tas fram. Ett exempel är olika former av kontrakt/överenskommelser mellan barn och föräldrar där bland annat gränssättning tas upp och där feedback kan ges.
- Övervakning med hjälp av teknisk utrustning kan visserligen ge underlag till kommunikation men även rubba förtroendet mellan barn och förälder.
- Utföra formativa utvärderingar av olika metoder och program där även deltagarna är involverade i programutvecklingen.

De huvudsakliga resultaten från *enkätstudien* visar att vårdnadshavarna har en stor tilltro till tonåringen då det handlar om deras kunskaper och uppträdande i trafiken. Internet är något som ungdomar använder regelbundet men det är endast ett fåtal av vårdnadshavarna som känner till att det finns många platser på internet där olika frågor som har att göra med mopeder diskuteras. Trots denna dåliga kunskap är det endast en liten andel som tror att detta påverkar deras tonåring.

Resultaten visar att restriktioner om alkohol och hjälmanvändning är relativt vanligt. Några av dem som inte infört några restriktioner anser att det inte behövs eftersom deras tonåring redan kör på ett trafiksäkert och moget sätt. Om tonåringen bryter mot restriktionerna så är den vanligaste åtgärden att man samtalar om det som hänt. Rent allmänt visar resultaten att man inte samtalar speciellt mycket om mopedkörning. Resultaten visar även att det finns en samsyn mellan vårdnadshavaren och tonåringen då det handlar om vilka restriktioner som skulle gälla. Däremot händer det att föräldrarna är oense om vilka som skall gälla och om det skall finnas några överhuvudtaget.

Tidigare studier har visat att vårdnadshavarna behöver mera stöd men detta stöds inte av denna studie eftersom endast 7 procent efterfrågar ett ökat stöd. Ytterligare analyser visar att det finns en skillnad mellan de som behöver stöd och de som inte vill ha detta. De som behöver stöd anser inte i lika hög grad som de andra att deras tonåring uppträder på ett korrekt sätt i trafiken och de tror också att de påverkas mera av sociala medier. Även om de samtalar mer med sin tonåring om risker i trafiken så är de oftare oense. På frågorna om deras eget beteende kan man se att de som behöver stöd, jämfört med de andra, inte känner sig lika säkra i trafiken.

Ungefär en femtedel av alla ungdomar har varit med om en olycka och vårdnadshavarna till dem anser i högre grad än de andra att deras tonåring påverkas av sociala medier. De har också infört flera restriktioner och de pratar oftare om risker i trafiken.

I denna studie analyserades om det fanns någon skillnad i synen på pojkar och flickor. Resultaten visar att flickorna anses vara säkrare i trafiken men trots detta har flickorna fler restriktioner jämfört med pojkarna. Resultaten visar också att det finns en skillnad som beror på vårdnadshavarens eget kön. Kvinnorna har i högre grad än männen infört restriktioner. Kvinnorna värderar också tonåringens kunskaper och beteende i trafiken högre än männen. Då det handlar om pojkarna är denna skillnad speciellt märkbar eftersom männen utgår ifrån att pojkarna inte alltid är så säkra. I familjen är det kvinnorna som samtalar om risker i trafiken.

Resultaten från *intervjustudien* visar att föräldrarna inte uttryckte något särskilt behov av stöd när det gäller deras barns mopedåkning. Intervjumaterialet visar emellertid att man som förälder ändå skulle vara positiv till olika former av stöd, så som skriftlig information, utbildning och/eller informations-träffar samt internetbaserade föräldraforum. Detta hänger samman med föräldrarnas oro över barnets säkerhet, och av intervjumaterialet i sin helhet kan ett antal barriärer ses för huruvida man kan skydda och hjälpa sitt barn till en säker mopedkörning. Dessa barriärer kan sammanställas i följande punkter:

- föräldrarnas okunskap om teknik, vilket gör det svårt veta om mopeden till exempel är trimmad eller inte – en misstanke om att man blir manipulerad av barnet
- barnets mopedåkning konkurrerar med andra tonårsaspekter – man kan inte engagera sig på alla plan och ha total kontroll över allt som barnet företar sig
- föräldern vill inte ge restriktioner eller förbud, och inte heller tjata och förmana eftersom detta inte tros fungera
- föräldern vill gärna samtala med barnet om risker och mopedkörningen, men det är inte alltid det ges naturliga tillfällen till det
- barnets ålder är ett gränsland – ett barn på väg att få vara självständig, samtidigt som det som förälder är svårt att hantera till exempel riskfyllda situationer som ung mopedist
- att kontakta andra föräldrar för att prata mopedssäkerhet och kanske skapa samsyn kring barnets mopedkörning upplevs ”onaturligt” och ”konstigt”, speciellt om man inte känner föräldrarna.

Utifrån föräldrarnas egna erfarenheter, resonemang och tankar kan följande former av föräldrastöd ses, både i form vad som redan utövas av flera av de intervjuade föräldrarna, och i form av nya förslag:

- informationsbroschyr om hur det är att vara ”mopedförälder” och vad man ska tänka på
- informationsträffar om unga mopedisters säkerhet i samband med föräldramöte
- tillfälle att bilda föräldranät på det lokala planet i samband med föräldramöte
- föräldranät på internet: forum med tips och erfarenheter från andra föräldrar
- föräldrautbildning via AM-utbildningen, till exempel att man som förälder följer med vid några tillfällen
- ”berättande körning” där föräldern under bilfärd med barnet berättar och ställer frågor till barnet i samband med olika trafiksituationer.

Summary

Young moped riders and traffic safety – Parental responsibility and commitment

by Sonja Forward (VTI), Nils Petter Gregersen (VTI), Jonna Nyberg (VTI), Christina Stave (VTI) and Per Henriksson (VTI)

Several studies have shown that moped riders' accidents are largely associated with tuning, high speed, alcohol and lack of helmet use. A hypothesis is based on the fact that young people can continue to violate rules if their parents do not understand or care about the consequences and, therefore, do not take any action.

Whether it is that parents are not aware of the major risks it poses to their children if they violate traffic rules or that they actually are unaware that their children, for example, have a tuned moped. Parents can be an important resource in the work to improve the safety of young people. By elucidating the parents' role in young moped riders' safety, parents can help provide the tools to deal with the problem, and young people's wrong behaviours could be limited.

The overall aim of the study is to contribute to a better understanding of the importance of parents of young moped riders' behaviour in traffic, and how that knowledge and understanding can utilize parents as a resource for greater security for their children.

Two overarching research questions have been formulated in order to achieve this objective:

- What do parents know about their moped riding children's behaviour, and what are the grounds on which they accept or reject these behaviours?
- What are the possibilities for the development of measures to utilize parents as a resource for greater security for their children?

The study consists of four stages; three studies and one report including recommendations: The first sub-project is a *literature review* of the parental role in young people's behaviour and safety in traffic and where parents are involved in the improvement of road safety for young people. The second project consists of a *survey* addressed to parents with moped riding children, with the aim of deepening the understanding of how much parents know about their child's behaviour in traffic and how they relate to this knowledge. The third sub-project is an *interview study* in which parents of moped riding children are interviewed. The interview study aims to obtain a deeper knowledge of what transpired in the previous questionnaire study. Finally, in the fourth project, *proposals on methods for parental engagement* are suggested, based on results from the previous three subprojects.

In the *literature review*, it was found that parents play an important role in young people's perceptions, attitudes, norms, and behaviours associated with car and moped driving. Parents can also get involved in different ways to help in improving their teenagers' knowledge and behaviour in traffic. Overall, the literature review revealed that parents need support that takes account of their living situation, support to be able to take control, and support from other parents. The methods/measures and recommendations, with a focus on parents as a resource in the safety process, as found in the literature review may be summarized as follows:

- Timing is important – the engagement must work smoothly and not take too much time.
- Parents own values and traffic behaviour influences their children's driving style.
- Parents' standards are competing with other standards, such as siblings and friends.
- Parents who are engaged in their children's education and driving affect them more than those who are not.

- Young people who have clear restrictions are less likely to have a risky driving behaviour and become involved in accidents compared to those who do not have such restrictions.
- Disagreement about the restrictions may be due to poor relationships and/or ambiguity.
- Parents' lack of involvement may be due to unawareness and/or unwillingness to interfere
- Socio-economic factors influence young people's exposure to traffic risks.
- There is a link between young peoples' willingness to tune their moped and their parents' tolerant attitude towards this.
- Smoking, drugs and alcohol at the age of 15 are important factors that could affect their future traffic violations and accidents.
- Timing is important – the engagement must work smoothly and not take too much time.
- The importance of finding the right forum. The school as a meeting place is suggested, in conjunction with parental meetings. But there is also a need for more informal venues, such as the Internet, radio and television. This issue can also be discussed in connection with sporting events.
- Involvement of parents in driver training.
- Tools for increased communication between parents and their teenagers need to be developed. An example is the various forms of contracts/agreements which both formulate clear rules and provide feedback.
- Monitoring with the help of technical equipment can provide the basis for communication, but it could also have a negative impact on the trust between child and parent.
- It is desirable to carry out formative evaluations of various methods and programs.

The main results of the *survey* show that parents have great faith in the teenager when it comes to their knowledge and behaviour in traffic. The Internet is something that young people use regularly but it's only a few of the parents who are aware of the different websites which discuss mopeds and moped riding. Despite this, it is only a small percentage who believe that this would affect their teenager.

The results show that restrictions on alcohol and helmet use is relatively common. Some of those who have not imposed any restrictions believes that it is not needed because their teenager already drives in a safe and mature manner. If the teenager's violate any of the restrictions then the most common measure taken is to talk about what happened. In general, the results show that moped riding is not a topic being discussed very much. The results also show that there is a consensus between the parent and the teenager when it comes to what restrictions to apply. However, the same cannot always be said when it comes to the other parent.

Previous studies have shown that parents need more support but this is not supported by this study since only seven percent want some form of support. Those who need help do not to the same extent as the others believe that their teenager behaves properly in traffic and they also believe that they are more influenced by social media. Although this group talk more to the teenager about risks in traffic, they are less likely to agree. With regard to their own behaviour, those who need support, compared to the others, do not feel as safe in traffic.

About one fifth of all young people in this study have been involved in an accident. Parents to these teenagers, like those who need support, believe to a greater extent than others that their child is more likely to be influenced by social media. They have also introduced more restrictions and they talk more often about risks in traffic.

In this study the perception of boys and girls was analysed. The results show that girls are considered to be safer on the roads but despite this, the girls have more restrictions placed on them than boys. The results also show that there is a difference in perception which could be linked to the parents own sex. Women have imposed more restrictions than men have. The women also value the teen's knowledge and behaviour in traffic higher than men do. When it comes to boys, this difference is especially

noticeable because men assume that the boys are not always as secure. In the family, women are talking more about risks in traffic than men are.

In the *interview study*, there were initially no parents that expressed any need for special assistance or support when it comes to their children's moped use. More detailed analyses of the interviews, however, reveals that parents would appreciate various forms of assistance, such as written information, training and/or information sessions as well as Internet-based parental forums. This is related to parents' concerns about the child's safety, and from the interviews, a number of barriers were identified as to whether to protect and help their child to a safe moped driving. These barriers can be summarized as follows:

- Parent's unawareness of the technology, which makes it difficult to know if the moped, for example, is tuned or not – a suspicion to be manipulated by the child.
- Child's moped use competes with other teenage issues – you may not get involved at all levels and have total control over everything that the children undertake themselves.
- Parents do not want to provide restrictions or prohibitions, or pester and exhort, as this is not believed to work.
- Parents would like to talk to their child about risks and moped riding, but it is not always given natural opportunities for this.
- The age of the child is a borderland – a child about to become independent, and the parent may have large difficulties to deal with, for example, hazardous situations in their child's moped riding.
- To contact other parents to talk about moped safety and perhaps create a consensus on children's moped riding is experienced as "unnatural" and "strange", especially if they do not know the other parents.

Based on the parents' own experience and reasoning the following forms of parental support – both in terms of what is already practiced by several of the interviewed parents, and in the form of new suggestions:

- Information brochure on what it means to be a "mopedist parents" and what they need to consider.
- Information meetings about young mopedists and traffic safety in connection with the parent meetings at school.
- The opportunity to form parental networks at the local level in the context of the parent meeting.
- Parental networks on the Internet: forum with tips and lessons learned from other parents. A link to the Forum could be obtained through the AM-education.
- Parent education through the AM-education, for example, that parents participate on a few lectures.
- "Commentary driving" where parents during their driving with the child as passenger tells and poses questions to the child about various traffic situations. The child may thus get a better understanding of traffic and safety, instead of sitting and talking about it at the kitchen table – a way to utilize parents as a resource, in a living context.

1. Inledning

Flera olika studier har visat att mopedisters olyckor och skador i hög grad är förknippade med trimning, höga hastigheter, alkohol och bristande hjälmanvändning. När det gäller trimning har t.ex. en nordisk studie bland 15-åringar visat att ca 50 procent av pojkarna och 20 procent av flickorna hade trimmad moped där topphastigheten i 25 procent av fallen bland pojkarna låg över 80 km/tim (NTR, 2010). I samma studie rapporterade de svenska ungdomarna att föräldrar hjälpt till med trimningen hos drygt 10 procent av pojkarna och ca 35 procent bland flickorna och att 80 procent av ungdomarnas föräldrar visste om att de kör trimmat. En hypotes som bygger på att ungdomar kan fortsätta begå den här typen av lagbrott är att föräldrar inte förstår eller bryr sig om konsekvenserna och därmed inte vidtar några åtgärder.

Det faktum att många föräldrar hjälper ungdomarna att bryta mot lagen eller känner till att deras barn begår olagligheter öppnar upp för en rad nya frågor som det ännu inte finns säkra svar på. Vad innebär det om föräldrarna "vet om" att barnen har trimmad moped? Innebär det också att de accepterar? Har de kanske t.o.m. uppmuntrat barnen till vissa av dessa beteenden? I Norge har en diskussion förts i media om man ska tillåta trimmade mopeder med hänvisning till att hastighetsskillnaderna mellan bilar och mopeder är för stor, vilket man menar kan innebära såväl ökad olycksrisk som skaderisk. En sådan uppfattning kan leda till att många föräldrar bedömer det som legitimt att acceptera trimning.

Oavsett om det handlar om att föräldrar inte är medvetna om de stora risker det innebär att deras barn bryter mot trafikreglerna, eller att de faktiskt är ovetande om att deras barn t.ex. har en trimmad moped, kan föräldrar bli en viktig resurs i arbetet för att förbättra ungdomarnas säkerhet. Genom att klarlägga föräldrarnas roll vad gäller unga mopedisters säkerhet kan föräldrar erbjudas verktyg för att hantera problematiken, och ungdomarnas felbeteenden skulle därmed kunna begränsas.

1.1. Syfte och metod

Studiens övergripande syfte är att bidra till en ökad kunskap om föräldrars betydelse för unga mopedisters beteende i trafiken, och hur man utifrån den kunskapen kan nyttja föräldrar som en resurs för ökad säkerhet för sina barn.

Två övergripande frågeställningar har formulerats för att uppnå detta syfte:

- Vad vet föräldrar om sina mopedåkande ungdomars beteende, och på vilka grunder accepterar respektive tar de avstånd från dessa beteenden?
- Vilka möjligheter finns det att utveckla metoder för att nyttja föräldrar som en resurs för ökad säkerhet för sina barn?

Studien består av fyra delstudier.

Det första delprojektet är en *litteraturgenomgång* över föräldrars roll när det gäller ungdomars beteende och säkerhet i trafiken samt metoder där föräldrar medverkar i förbättring av ungdomars trafiksäkerhet. Avsikten är att fånga in tidigare kunskaper om dels föräldrars förhållningssätt till sina ungdomars beteende och risker i trafiken, dels hur föräldrar kan bli en resurs i säkerhetsarbetet. En viktig delaspekt är att ta del av goda exempel på föräldraaktiviteter och föräldrastöd. Litteraturgenomgången utgör även grund för de fortsatta delstudierna.

Det andra delprojektet består av en *enkätstudie* riktad till föräldrar med mopedåkande barn, med syfte att fördjupa kunskaperna om hur mycket föräldrar känner till om sina barns beteende med sin moped och hur de förhåller sig till denna kännedom.

Det tredje delprojektet är en *intervjustudie* där föräldrar till mopedåkande barn intervjuas. Intervjustudien har till syfte att erhålla en fördjupad kunskap kring det som framkommit i enkätstudien.

Det fjärde delprojektet avser *förslag på metoder för föräldrasamverkan*, med utgångspunkt i resultaten från de tre tidigare delprojekten.

Utförlig redogörelse för metod presenteras i samband med respektive delprojekt.

2. Litteraturgenomgång

2.1. Metod

Litteraturgenomgången grundar sig på sökningar av vetenskapliga tidskrifter och andra publikationer av relevans. Sökningen har främst utförts av VTI:s biblioteks- och informationscenter, BIC.

2.1.1. Litteratursökningar

För att identifiera relevant forskning har databaserna TRAX, ITRD Transport, TRID, Scopus, Web of Science, Transport och PsycInfo använts. Databaserna kräver olika sökmeter och redovisas inte här, men de ord som har använts i samtliga databaser är: *vuxen, vuxna, voksne, adult, grown-ups, parent, förälder, föräldrar, forelder, foreldrer, foraelder, foraeldrer, familj, moped, knallert, scooter*. I Scopus och PsycInfo har tillägg gjorts att sökningen ska handla om trafik och transporter. Alla orden har sökts med trunkering så att olika ändelser kommer med. För att få täckning har sökningarna varit vida, varefter genomläsning skett av abstrakten och irrelevanta referenser tagits bort. Denna form av sökning har kompletterats med mycket mer specifika sökningar med t.ex. speciella uttryck. Sökningarna genomfördes främst på engelska och skandinaviska.

2.1.2. Urval och avgränsningar

Redan i projektets inledande fas stod det klart att det inte finns mycket forskning kring föräldrars roll avseende just ungdomars trafiksäkerhet när det gäller mopeder. Däremot har det under framförallt 2000-talet genomförts flera studier rörande föräldraaspekter relaterat till unga bilförarens trafiksäkerhet. Med anledning av detta omfattar litteraturstudien inte enbart unga mopedisters trafiksäkerhet, utan beskriver också forskning om unga bilförarens trafiksäkerhet. Detta med utgångspunkt i att kunskap om och goda exempel från forskning rörande föräldrars roll avseende unga bilförare även kan vara relevant för den föreliggande studiens syfte.

Den forskning som påträffats i litteratursökningen består framförallt av amerikanska studier. I flera av dessa berörs den amerikanska gradvisa utbildningen för personbil, GDL¹. Med anledning av olikheterna mellan den amerikanska och den svenska körkortsutbildningen tas inte detta upp närmare i den föreliggande studien. Studiens syfte är inte heller att i första hand redogöra för utbildningen för att få köra moped. För att få köra moped i Sverige är gränsen 15 år medan den i flera EU-länder är 16 år och åldersgränsen för körkort är i USA 16 år medan den i Sverige är 18 år.

Det åldersspann som litteraturstudien berör är i första hand ungdomar mellan 15 och 17 år. I andra hand äldre tonåringar om resultaten från studierna även är relevanta för de yngre grupperna. Vidare är litteratursökningen koncentrerad till år 1990 och framåt.

De ovan beskrivna sökstrategierna innebar sammanlagt ett stort antal träffar. Av dessa bedömdes 78 referenser som relevanta för studien. I det följande redogörs för resultaten av litteraturgenomgången.

2.2. Resultat rörande föräldrars roll och påverkan

Flera olika studier visar att mopedisters olyckor i hög grad är förknippade med trimning, höga hastigheter, alkohol och bristande hjälmanvändning. Vad innebär det t.ex. om föräldrarna ”vet om” att barnen har trimmad moped, kör med höga hastigheter, är påverkade av alkohol eller struntar i att knäppa sin hjälm? Har de kanske accepterat beteendet? Skulle detta i sådana fall bero på att föräldrar inte är medvetna om de stora risker det innebär att deras barn bryter mot trafikreglerna? Eller handlar det istället om att föräldrarna är omedvetna om barnens beteenden? Oavsett vilket visar forskning att

¹ GDL (Graduated Driver Licensing)

föräldrarnas förhållningssätt och egna beteende har stor betydelse för barnens trafiksäkerhet. Om detta handlar följande avsnitt.

2.2.1. Föräldern som tidig förebild

Föräldrar formar barnen genom att vara modeller/förebilder för sina barn, vilket påverkar kognitiva och motivationsbetingade faktorer när det gäller körstil (Summala, 1996). Inom forskningen finns en riktning som fokuserar på så kallad modellinläring (model learning), med vilket menas att föräldrars påverkan påbörjas i mycket tidig ålder genom att barnen ser på när deras föräldrar kör bil (se t.ex. Scott-Parker, Watson & King, 2009). Enligt Bianchi och Summala (2004) fortsätter denna påverkan även senare i samband med barnens körkortstagande, då de börjar övningsköra tillsammans med föräldrar eller andra vuxna.

2.2.2. Överföring av beteenden

Ferguson m.fl. (2001) hävdar att tidigare forskning sällan fokuserat på föräldrars påverkan av barnens/tonåringarnas dokumenterade olycksinblandning och överträdelser. I deras studie jämfördes därför data från föräldrars och barns olycksinblandning och överträdelser (t.ex. fortkörning, vårdslös körning, rattonykterhet och körning utan körkort). Sammantaget visar studien att föräldrar med olyckor och överträdelser också har barn som varit olycksinblandade och begått olika trafikbrott. Ett viktigt påpekande i studien är att mycket av den påverkan föräldrarna har på sina barns olyckor förmodligen har skett redan före starten av deras körkortsutbildning. Enligt Ferguson m.fl. (2001) visar studien på att vissa föräldrar är mindre lämpade att vara lärare/handledare till sina barn.

Wilson m.fl. (2006) studerade också sambandet mellan föräldrars och deras barns olycksinblandning och trafikförseelser. I studien ingick 58 950 ungdomar i åldern 16 till 21 år som precis fått sitt körkort för personbil. Deras olycksinblandning jämfördes med föräldrarnas olycksinblandning fyra år innan barnet tagit sitt körkort. Resultaten visar att om föräldrar varit inblandad i tre kollisioner under de senaste fem åren har tonåringen i familjen 26 procent högre sannolikhet att råka ut för en kollision. Där föräldern har tre trafiköverträdelser under de senaste fem åren ökar sannolikheten med 20 procent att tonåringen har en registrerad trafikförseelse.

Att föräldrarna påverkar barnens körstil stöds även av en rad andra studier (Brookland & Begg, 2011; Brookland, Begg, Langley, & Ameratunga, 2010; Lahatte & Le Pape, 2008; Taubman-Ben-Ari, Mikulincer & Gillath, 2005). Brookland m.fl. (2010) studerade sambandet mellan riskuppfattning och riskfylld körning hos båda unga förare och deras föräldrar. De använde sig av telefonintervjuer med dels 1 200 ungdomar i åldern 15–17 år, som precis fått sitt körkort och med deras föräldrar. Resultaten visar bl.a. att det fanns signifikanta samband mellan föräldrars och ungdomars syn på hastighetsöverträdelser och att köra fort. Taubman-Ben-Ari, Mikulincer och Gillath (2005) presenterade liknande resultat där man utifrån självrapporterade data från både barn och föräldrar (samtantaget 174 familjer) fann både direkta och indirekta samband som visar att körstil kan formas inom familjen, och att föräldrars felaktiga körstil överförs till barnen.

I en annan israelisk studie av Miller och Taubman-Ben-Ari (2010) ställer sig författarna frågan om man kan förutspå ungdomars körstil ett år framåt utifrån deras personlighetsdrag och/eller föräldrarnas körstil. Studien tar utgångspunkt i Bowens ”family system theory”², kombinerat med variabler som är

² I Bowens family system theory, som är en teori om mänskligt beteende, ses familjen som en känslomässig enhet vars komplexa interaktioner och samband anses kunna beskrivas. Utgångspunkten är att familjemedlemmar är starkt bundna till varandra känslomässigt, och att de påverkar varandras tankar, känslor och handlingar på ett djupt plan, t.ex. vad gäller uppmärksamhet och förväntningar. Detta innebär ett ömsesidigt beroende, om än i olika grad. Om t.ex. en familjemedlems sätt att fungera förändras så innebär detta att även personens sätt att fungera gentemot andra förändras. Sammantaget anses teorin kunna förklara hur emotionella

typiska för just bilkörning, för att förklara sambanden mellan föräldrars och barns körstil. I studien ingick 130 körkortselever (17–24 år) för bil, vilka fick svara på en enkät som innehöll frågor om olika personlighetsdrag. Föräldrarna å sin sida besvarade en enkät om den egna körstilen. Ett år senare, då ungdomarna fått sitt körkort, fick de samma enkät som deras föräldrar hade svarat på tidigare. Resultaten visar signifikanta likheter mellan föräldrarnas körstil och deras barn, vilket tyder på en överföring mellan generationer och körstilar. Just överföringen av orolig och aggressiv körstil är enligt författarna oroväckande, då det innebär högre risk att de unga gör misstag men också mera medvetna överträdelser. Speciellt gäller detta för unga manliga förare som också är sensationssökare. Sammantaget visar resultaten från Miller och Taubman-Ben-Aris (2010) studie att det finns ett stort behov av åtgärder som fokuserar på känslor redan innan de tar körkortet. Studien visar också att föräldrarnas påverkan är bestående, vilket skiljer sig från Lahatte och Le Pape (2008) som visar att föräldrars inflytande inte är oföränderligt utan istället minskar allteftersom ungdomarna skapar sin egen uppfattning kring risk.

Föräldrars inverkan på barnens trafikbeteende, med fokus på alkohol, har studerats i en longitudinell enkätstudie från Nya Zeeland (Gulliver & Begg, 2004). Mer specifikt undersöktes hur aggression, föräldrapåverkan, kompispåverkan och tidigare trafikerfarenheter under åldersintervallet 15–18 år inverkar på dels olikheter mellan uppfattad säkerhet och uppskattad tillåten alkoholhalt vid körning, dels onyktert körbeteende vid 21 års ålder. Resultaten visar att aggressivt beteende vid 15 och 18 års ålder, liksom att ha åkt med alkoholpåverkade föräldrar eller andra förare, påverkar både pojkar och flickors uppfattning om säkerhet och alkoholgräns. För pojkarna fanns det även ett samband med att köra onykter.

Föräldrars alkoholkonsumtion i relation till rattonykter bilkörning hos deras barn har även studerats i en amerikansk studie av Maldonado-Molina m.fl. (2011). Studien utgick från ett nationellt och longitudinellt urval där 9 559 unga personer (11–26 år) ingick. Både föräldrar och ungdomar fick frågor om sina alkoholvanor, och ungdomarna fick även frågor om sina föräldrars alkoholvanor. I analysen fann man att ungdomar med föräldrar som konsumerade alkohol har en ökad risk för onykter körning, oavsett kön. Ett skäl kan vara att det finns tillgång till alkohol i hemmet, menar författarna. Studien visar också att föräldrars alkohol konsumtion påverkar tonåringen mer än kamraternas alkoholkonsumtion.

2.2.3. Samband mellan föräldrar och barn utifrån kön

Forskning visar, som ovan beskrivits, att det finns samband mellan föräldrars och barns körstil. Det finns också studier som har gått längre och där man har undersökt sambanden utifrån kön (mamma/pappa/dotter/son). I en israelisk enkätstudie rörande frågor som vårdslös körning, orolig/rädd körning, aggressiv körning samt lugn och ansvarstagande körning kunde signifikanta samband ses utifrån kön (Taubman-Ben-Ari, m. fl., 2005). Söners körstil visar sig till stor del vara en reflektion av deras faders körstil och döttrars av deras mödrars. Men resultaten visar också att döttrar även påverkas av sina fäder. Liknande resultat framkom i tidigare nämnda franska studie av Lahatte och Le Pape (2008).

Wilson m.fl. (2006) studerade sambandet mellan mödrar och faders egna olyckor med deras barn. De fann att både mödrars och faders registrerade olyckor kunde relateras till både döttrars och söners registrerade olyckor (ungdomarna i studien var mellan 16 och 21 år). Ett exempel var att en mor som har varit med om två eller tre olyckor medförde en relativ ökad risk för olycksinblandning för söner med 20 procent och med 34 procent för döttrar. Då det handlar om deras fäder ökar olycksinblandningen för söner med 25 procent och för döttrar med 28 procent. När det gäller överträdelser var mönstret dock mer differentierat. När det gäller t.ex. hastighetsöverträdelser fanns visserligen ett

system fungerar inom familjen, liksom även inom andra sociala sammanhang, vilket blir kunskap för att finna effektiva lösningar för olika former av problem (Bowen Center for the Study of the Family, 2012).

samband, men endast mellan fäder och söner. Ett enligt författarna tankeväckande resultat är att mödrars hastighetsöverträdelser i högre grad är relaterat till ökad risk bland både pojkar och flickor, jämfört med fäders hastighetsöverträdelser. Trots resultaten från ovanstående studie som pekar på en samstämmighet rörande effekten av kön så finns det andra som inte erhållit samma resultat. En sådan är studien av McKay, Coben och Larkin (2003) som fann att kön har en liten effekt avseende körstil och ingen effekt på olyckstal, varken för ungdomar eller för föräldrar.

2.2.4. Genetiska faktorer

Enligt Summala (1996) kan genetiska faktorer påverka ungdomars körbeteende och han nämner då olika temperament såsom; sensationssökande, aggressivitet, kognitiv stil och uppmärksamhet. Enligt Miller och Taubman-Ben-Ari (2010) har personer som är våldsamma, dricker mycket alkohol och röker oftare föräldrar som har samma beteenden, vilket även gäller just körstil och körbeteende. Harris (2000) poängterar dock att resultat av detta slag är tvetydiga då det inte går att kontrollera genetiska influenser och helt utesluta social påverkan; de kan bara ges som möjliga förklaringar för samband mellan t.ex. aggressiva föräldrar och aggressiva barn.

2.2.5. Socioekonomiska faktorer

Studier har visat på att det finns ett samband mellan riskfyllt beteende i trafiken och socioekonomiska faktorer. Faktorer som påverkar riskutsatthet kan t.ex. vara bostadsområde och inkomst, vilka i sin tur kan kopplas till fritidsaktiviteter och livsstil. Med anledning av detta bör yttre exponeringsfaktorer för risk kontrolleras då föräldrars och barns bilkörning studeras, liksom dess konsekvenser (Summala, 1996). Hasselberg m.fl. (2001) har forskat på socioekonomiska skillnader i skaderisker, och där det framkommit att dessa skillnader ökar när unga – både pojkar och flickor – kommer i kontakt med motorfordon. Olika sårbarheter i termer av finansiella resurser, makt och inflytande har stor betydelse i detta sammanhang. Socioekonomiska faktorer tas även upp i en studie av Stave (2012), där lärare på mopedutbildning uppger att det har skett en förändring vid införandet av det nya AM körkortet³, med anledning av den ökade kostnaden. Idag är grupperna mer homogena med avseende på socioekonomi. Men olika områden i Göteborg, där studien genomfördes, skiljer sig också åt då det handlar om vad man lägger pengarna på; köpa moped eller mobiltelefon.

2.2.6. Föräldrakommunikation och restriktioner

Strikta regler och kontroll är kopplat till att barnet tar färre risker i trafiken (Beck, Shattuck & Raleigh, 2001; Senserrick, 2008) och är involverad i färre olyckor (Ginsburg m.fl. 2009; Hartos m.fl., 2000; Simons-Morton & Ouimet, 2006). Studier har också visat att föräldrars kontroll inte bara fungerar genom direkt kontroll av ungas beteende, utan även mer indirekt genom att unga tar del av värderingar och normer som finns i deras omgivning (Desrichard, Roché, & Bègue, 2007).

Andra studier pekar på att införandet av restriktioner inte alltid räcker om det finns en otydlighet i kommunikationen. Otydligheter kring gränssättning kan bero på att föräldrar och deras barn har olika uppfattningar om vilka regler som gäller: föräldrar tenderar generellt att uppfatta att de har satt mer strikta regler än vad deras barn uppfattar (Beck, Hartos & Simons-Morton, 2005; Hartos m.fl., 2004). En sådan oenighet kan enligt Beck, Hartos och Simons-Morton (2005) även förklaras av dåliga relationer mellan förälder och tonåring.

I andra fall kanske restriktioner saknas helt vilket kan beror på att föräldrarna är omedvetenhet om barnens körbeteende eller att det finns en ovilja att lägga sig i (Beck & Lockhart, 1992). Oviljan att lägga sig i kan bero på att föräldern tror att detta kan förstöra relationen med barnet, eller att det skulle kunna signalera till andra att familjen har problem med sina barn.

³ År 2009 infördes ett nytt körkort AM för moped klass I, s.k. EU-moped.

Andra studier har pekat på att avsägandet av restriktioner kan bero på en eftergivenhet och/eller att man inte är engagerad vilket i sin tur kan kopplas till barnets olycksinblandning och rattonykterhet (Hartos m.fl., 2000). Med utgångspunkt i olycksdata för ungdomar i åldrarna 14–17 år presenterade Ginsburg m.fl. (2009) liknade resultat. Vid en jämförelse mellan de ungdomar som har föräldrar som inte är engagerade och de som har föräldrar som beskrevs som auktoritära, så rapporterar de som har auktoritära föräldrar hälften så stor olycksinblandning. I denna grupp var också 71 procent av ungdomarna mindre benägna att köra alkoholpåverkade.

Resultat från tre andra studier har även visat att föräldrars tidiga restriktioner och överenskommelser kan ha effekt på ungdomarnas riskfyllda körning över en längre period (Beck, Hartos & Simons-Morton, 2005; 2006; Hartos, Beck & Simons Morton, 2004). I Hartos m.fl. (2004). I Becks studie ingick 956 föräldrar och deras 16-åriga barn som fått villkorligt körkort. Föräldrarna fick svara på en enkät med frågor kring dels deras relation till barnen, dels den kommande tid då barnet får köra bil på egen hand. Resultaten visar att föräldrarna i hög grad har för avsikt att kontrollera sina barn, och ungefär en tredjedel av föräldrarna rapporterar att de fullföljde de köröverenskommelser som uppsatts.

2.2.7. Föräldrars kontra vänners normer

Som vi sett påverkar föräldrar sina barns värderingar och beteenden relaterat till körning, riskuppfattning och säkerhetstänkande. Men föräldrarnas värderingar överförs inte per automatik till barnen och de "tävlar" också med andra värderingar, dels inom familjen såsom syskon, dels utanför familjen i form av t.ex. vänner och körkortsutbildningens instruktörer. Föräldrarnas roll avtar också ju mer barnet kommer i kontakt med andra utanför den egna familjen (Lahatte & Le Pape, 2008).

Föräldrars och kompisars påverkan på ungdomars riskfyllda körbeteenden har studerats i en australiensisk enkätstudie rörande faktorer relaterade till de normer som ungdomarna uppfattar att deras föräldrar och kompisar har (Scott-Parker, Watson & King, 2009). I studien, där 165 bilförare i åldern 17–24 år deltog, ingick självrapporterat körbeteende. Resultaten visar att kompisars och föräldrars normer påverkar de unga förarnas riskbeteende. Den starkaste faktorn handlar om förväntade belöningar från föräldrarna, följt av kompisars normer samt förväntade straff av föräldrarna. Kompisars roll har även studerats i en enkätstudie från Nya Zeeland (Gulliver & Begg, 2004). I denna studie undersöktes huruvida aggression, föräldrars och kompisars inflytande samt tidigare trafikrelaterade erfarenheter vid 15–18 års ålder påverkade uppfattad säkerhet, och rattonykterhet vid 21 års ålder. Sammantaget visar resultaten att det framförallt är andra unga som inverkar på ungdomars syn på onykter körning.

2.2.8. Föräldrars syn på fordonet

Det finns inte mycket forskning om mopedtrimning, men en nordisk studie visar att bland 15-åringar hade 50 procent av pojkarna och 20 procent av flickorna en trimmad moped, där topphastigheten i 25 procent av fallen bland pojkarna låg över 80 km/tim (Gustafsson & Gregersen, 2011). I studien rapporterade de svenska ungdomarna att föräldrar har hjälpt till med trimningen hos drygt 10 procent av pojkarna och ca 35 procent bland flickorna och att 80 procent av ungdomarnas föräldrar visste om att de kör trimmat. Studier har även visat att det finns en koppling mellan ungdomars mopedtrimning och deras föräldrars toleranta inställning (Berg m.fl., 2008; Henriksson m.fl., 2012). I studien av Berg m.fl. (2008) fann man att de ungdomar som trimmade sina mopeder hade mindre stränga föräldrar och dessutom en lösare relation till föräldrarna. Bland dessa ungdomar var det också 80 procent som uppgav att någon av eller båda föräldrarna visste om att mopeden är trimmad. Vidare upplever de som trimmar sin moped i högre grad än de som inte trimmar att deras föräldrar, liksom även andra trafikanter, accepterar trimning och de höjda hastigheter som detta innebär. I studien av Berg m.fl. (2008) intervjuades även poliser som besöker skolor för att kontrollera mopeder, något som inte alltid välkomnas av föräldrarna. Polisens uppfattning var att en del föräldrar blir upprörda över att polisen provkör mopederna och menar att polisen borde prioritera andra saker än trimmade mopeder. En

förklaring till detta är enligt en av de intervjuade poliserna att mopeden är viktig inte enbart för ungdomarna själva utan för föräldrarna eftersom de då inte behöver skjutsa barnet. Föräldrarnas ogillande av polisens ingripande kanske också diskuteras öppet i hemmet, varpå deras ogillande kan föras över till deras barn. Detta i sin tur kan, enligt författarna, tolkas av barnen som att det är accepterat att trimma och därmed överträda hastighetsgränserna.

I en studie från Nya Zeeland studerades bl.a. vilka aspekter som föräldrar såg som viktiga när det gällde det fordon som deras barn använder sig av under körkortsutbildningen (Brookland & Begg, 2011). Intervjuer genomfördes med 1200 föräldrar, med barn i åldrarna 15–17 år. Resultaten visar att hälften av ungdomarna körde en lätt eller en liten bilmodell och att det för de flesta handlade om en bil som var minst tio år gammal. Av föräldrarna anser endast 19 procent att bilens säkerhet är viktig. Författarna konstaterar också att flertalet av ungdomarna körde bilar med dålig krocksäkerhet och att unga bilägare körde de minst säkra bilarna. Författarna menar att om föräldrar försäkras sig om att ungdomarna har säkra fordon, och om barnen får begränsad tillgång till fordonet, kan olycksrisken reduceras. För att nå detta mål, menar författarna, bör föräldrar ges mer information rörande vilka faktorer som är viktiga då de ska besluta om barnens fordon, speciellt om det också är föräldrarna som köper fordonet.

2.2.9. Summering

Den litteratur som har ingått i föreliggande studie har som gemensamt tema att föräldrar har en stor betydelse för barnens framtida körbeteende. Av studierna rörande föräldrarnas roll och påverkan för ungdomars trafikbeteende kan följande slutsatser sammanfattas:

- Föräldrarnas värdering och beteende i trafiken påverkar deras barns körstil.
- Föräldrars normer tävlar med andras normer, såsom syskon, vänner.
- Föräldrar som är aktiva och engagerade i barnens utbildning och bilkörning påverkar mer än de som inte är det.
- Ungdomar som får tydliga restriktioner är mindre benägna att ha ett riskfyllt körbeteende och bli inblandade i olyckor jämfört med de som inte har sådana restriktioner.
- Oenighet om vilka restriktioner som gäller kan bero på dåliga relationer och/eller otydlighet.
- Föräldrars bristande engagemang kan bero på omedvetenhet och/eller ovilja att lägga sig i.
- Socioekonomiska faktorer påverkar ungdomars exponering för trafikrisker.
- Det finns en koppling mellan ungdomars mopedtrimning och deras föräldrars toleranta inställning till detta.
- Rökning, droger och alkohol vid 15 års ålder är viktiga faktorer som kan påverka deras framtida trafiköverträdelser och trafikolyckor.

2.3. Resultat rörande föräldrar som resurs i säkerhetsarbetet

Nedan beskrivs olika metoder, program och kampanjer som finns redovisade i litteraturen, och som syftar till att stärka föräldrarnas påverkan för att nå en bättre trafiksäkerhet för ungdomar. Flera av de beskrivna studierna gäller bil och inte moped, medan andra är mer generella. Inledningsvis beskrivs utifrån litteraturen föräldrars engagemang generellt avseende barnens trafiksäkerhet, där även föräldrars roll i barnens körutbildning belyses.

2.3.1. Föräldrars engagemang och behov av stöd

I en sammanställning av forskning rörande föräldrars roll när det gäller att förändra ungdomars körbeteende framgår att många ungdomar har vetskap om de ökade riskerna för unga förare (Senserrick, 2008). Men betydelsen av att vara en oerfaren förare, betydelsen av olika

utvecklingsfaktorer liksom även de få sekunder som kan vara avgörande för om det sker en olycka eller är nära att ske en olycka har både ungdomar och deras föräldrar mindre kunskaper om. Fokus har tidigare, enligt författaren, riktats mot unga och då framförallt unga som man vet kör på ett riskfyllt sätt. Istället borde en bättre förståelse spridas om varför *alla* unga nya förare är utsatta. Detta skulle kunna leda till större engagemang och samtycke hos föräldrar för att få till kommunikation som kan skapa beteendeförändringar. Detta stöds även av Maldonado-Molina m.fl. (2011) som menar att arbetet mot onykter körning behöver påbörjas redan i 15-årsåldern och rikta sig till de grupper som kan påverka ungdomar, dvs. föräldrar och vänner.

I tidigare nämnda studie av Berg m.fl. (2008) där polisen intervjuades lyfter polisen fram betydelsen av en god relation mellan ungdomarna och deras föräldrar för att förhindra riskfylld mopedkörning. Arbetet med att informera om t.ex. riskerna med trimning och hur man kan motarbeta detta är påtagligt lättare i de fall då föräldrarna engagerar sig i vad deras barn gör. Poliserna hävdar att det är viktigt att få med just föräldrarna i det förebyggande arbetet – ett ökat föräldraansvar skulle t.ex. kunna minska just trimning.

I en australiensisk studie av Papakosmas och Noble (2011) genomfördes fokusgrupper med lärare, ungdomar och föräldrar med syfte att få kunskap om på vilket sätt som föräldrar lär sina barn att köra bil. Resultaten visar att de negativa beteenden som föräldrarna själva har står i konflikt med vad de skulle lära ut. Men ungas inläring är också en ständigt pågående process, vare sig det är arrangerat av andra eller sker informellt genom föräldrarna. Detta menar Mesken (2012), som i enkätstudie till 585 föräldrar i Nederländerna, med minst ett barn i åldern 4–12 år, bl.a. undersökte huruvida föräldern aktivt hjälpte barnet att lära sig hantera trafiken. Resultaten visar att föräldrarna var medvetna om att de var viktiga förebilder och att de därför anpassade sitt beteende i trafiken efter detta. Däremot ägnade de liten tid till ett mer proaktivt lärande, t.ex. genom att uppmana utan förfrågan, visa hur man måste göra eller genom att ge belöning för rätt beteende.

I en studie av Beck, Summons och Matthews (1991) fann man att även om föräldrarna vill engagera sig, i detta fall handlade det om onykter körning, så är det inte alltid så lätt. I deras studie beskrev föräldrarna känslor av isolering och avskildhet från andra föräldrar med liknande bekymmer. Samtidigt uppgav de svårigheter när det gäller program som skulle ta mycket av deras tid i anspråk. I detta sammanhang föreslogs kontakter i samband med sportaktiviteter, istället för att mötas vid specifikt tillfälle och plats. Ett annat exempel var vikten av mediala informationskanaler. Författarna lyfter dock fram att det finns för lite kunskap rörande effektiviteten av sådana informationskanaler, och att det behövs en kombination med andra metoder såsom mellanmänsklig direktkontakt. Vidare påpekar författarna att resultaten tenderar att sammanfalla med tidigare forskningsresultat, och att de därför kan användas för att utveckla program för att uppmuntra föräldrars engagemang och vilja i dessa frågor.

Även i en australiensisk studie (Ward et al, 2006) fann man att föräldrarna behöver mer stöd. I fokusgrupper med föräldrar boende i Melbourne framkom att föräldrarna önskar mer stöd och information för att skapa trygga miljöer för sina ungdomar. Detta innebär, enligt författarna, att det finns en möjlighet för folkhälsoarbetare att speciellt rikta sig till föräldrar, med syfte att stärka deras roll för att förhindra trafikolyckor som kan relateras till alkohol.

2.3.2. Engagera föräldrar i körkortsutbildning

Vad gäller föräldrars engagemang i barnens körkortsutbildning så är det framförallt utbildningen för personbil som lyfts fram i forskningen. Vikten av att informera föräldrarna om deras roll i utbildningen och att ge dem material och verktyg att jobba med lyfts t.ex. i en studie av Ferguson m.fl. (2001), där det också poängteras att det är av stor betydelse att klargöra för föräldrarna att de är förebilder för sina barn. Ett annat exempel är en amerikansk studie av Simons-Morton och Hartos (2003) där fokus är hur man ska öka unga föräres körerfarenheter utan att samtidigt öka deras

olycksinblandningsrisk. Författarna hänvisar till den gradvisa utbildningen (GDL⁴), och menar att liknande borde finnas för föräldrarna till dessa ungdomar. Detta med anledning av att föräldrar inte verkar förstå hur riskfyllda unga förare är i trafiken och därför inte kontrollerar dem så ofta som de skulle behöva. Författarna menar att ny forskning visar att man med enkla motiverande strategier kan förmå föräldrar att anta köröverenskommelser och införa fler restriktioner för tidig körning bland ungdomar. I studien påpekas det också att föräldrar kan vara ambivalenta vad gäller ungdomars körning: man är medveten om riskerna, men samtidigt vill man minska tiden för att transportera sina barn. När föräldrarna själva tog körkort fanns inte samma kunskap om risker bland unga förare jämfört med idag, och dessutom vill man låta sina barn få köra bil då det ses som en del av ungas "rättighet".

Motsvarande studier rörande mopedutbildning finns inte. Föräldrars syn på och uppfattningar av barnens körkortsutbildning, oavsett om det handlar om utbildning för B-körkort eller moped, torde vara avgörande för deras vilja till engagemang i dessa utbildningar. Synen på utbildningens kostnad kan möjligen påverka och/eller spegla föräldrarnas syn på utbildningen. Goldenbeld m.fl. (2004) menar t.ex. att mopedförare – eller deras föräldrar – förmodligen inte är intresserade att investera i en lång och dyr utbildning, särskilt om det blir en ny dyr investering om bara några år då barnet skall ta B-körkort. Det finns också exempel där utbildare har involverat föräldrar i barnens mopedutbildning. I Staves (2012) utvärdering av EU-mopedutbildningar i Sverige framkom att en av utbildarna engagerat föräldrarna genom att bjuda in dem till det första undervisningstillfället. Utbildaren genomförde en kort riskutbildning där elever och föräldrar pratade om egna erfarenheter och hur de tänkte kring säkerhet.

2.3.3. Program och kampanjer

Som ovan beskrivits visar studier att föräldrarnas roll är viktig när det gäller beslut om hur, när och var ungdomarna kör bil. Restriktioner av detta slag kan också kopplas till föräldrarnas värderingar av det egna beteendet, vilken överförs till barnen. Studier visar att ungdomar som har föräldrar som känner till vilka de umgås med och som sätter gränser i samband med barnens bilkörning mer sällan tar risker. Detta bekräftas även i en studie av Bianchi och Summala (2004), som hänvisar till tidigare forskning där det framkommit att bl.a. överenskommelse eller kontrakt har visat sig vara lyckat i flera olika sammanhang och för en rad olika beteenden. En anledning till detta är att ett kontrakt både tydliggör vad man förväntar sig av barnet men också vad konsekvenserna blir om de bryter. Vidare har betydelsen av psykosociala faktorer avseende riskfylld körning bland unga förare visat på ett behov av trafiksäkerhetsprogram som tar hänsyn till påverkan från både föräldrar och vänner (Scott-Parker, Watson & King, 2009). Jaccard och Turrise (1999) visar också, utifrån en litteraturstudie, att föräldrabaserade strategier är ett lovande och kompletterande verktyg bland de strategier som finns för att reducera onykter körning. Utgångspunkten är att föräldrar skall påverka ungdomarnas beteenden och får därför hjälp med att kommunicera med sina barn om alkohol. Den påverkan som föräldrarna har kan också, menar Jaccard och Turrise, förstärkas med ytterligare utbildning riktad till föräldrar. En sådan strategi passar "normala" familjer, där det också sker flest incidenter med onykter körning bland ungdomar. Däremot skulle det troligtvis inte fungera lika bra i dysfunktionella familjer. Forum för strategier av detta slag bör enligt författarna fortsätta att föras av skolor, kliniker och kommuner, med syfte att hjälpa föräldrarna att utveckla effektiva och öppna kommunikationskanaler med sina barn. Sammantaget påpekas det i studien att strategier bör fokusera på faktorer som är möjliga att förändra och att de formuleras så att de passar det som efterfrågas i föräldrarnas liv.

Det finns dock inte mycket utarbetat utbildningsmaterial för att kunna sporra föräldrarna, liksom det inte finns så många utvärderingar av existerande material (Summala, 2004). Detta framkommer även i

⁴ GDL= Graduated Driver Licensing

föreliggande studie. De program och kampanjer som påträffats i den genomgångna litteraturen - och där det i vissa fall har gjorts utvärderingar - beskrivs i det följande.

The Checkpoint Program

The Checkpoint Program är ett exempel på program som syftar till att ge föräldrar vägledning i olika etapper för att skapa ett trafiksäkert körbeteende hos barnen. I programmet ingår ett kommunikations- och utbildningsmaterial, innefattande en video och nyhetsbrev om risker för unga förare. Materialet fungerar som verktyg för att hjälpa föräldrar att föra en tydlig kommunikation med sina ungdomar om trafiksäkerhet, liksom för att sätta restriktioner för körningen (Simons Morton, Hartos & Leaf, 2002). Avsikten är att föräldrarna ska kunna släppa på restriktionerna i takt med att förändrade attityder och uppfattningar hos ungdomarna motiverar ett säkrare körbeteende (Simons-Morton, Hartos & Beck, 2004).

Checkpoint Program har utvärderats i ett flertal studier (se t.ex. Simons Morton, Hartos & Leaf, 2002; Simons-Morton & Hartos, 2003; Simons-Morton, Hartos & Beck, 2004). I en större amerikansk utvärdering av Simons-Morton m.fl. (2006) undersöktes programmets effekter avseende ökad kommunikation mellan föräldrar och ungdomar, ökning av restriktioner från föräldrarna samt reducering av riskfylld körning, överträdelser och olycksinblandning. I studien jämfördes en grupp med föräldrar som ingått i programmet med en kontrollgrupp som inte ingått. Utvärderingen visar på positiva effekter i det att föräldrar som deltog i Checkpoint-programmet rapporterar större gränssättningar än kontrollgruppen. Vidare framkom det att kommunikation via mejl från Department of Motor Vehicles är ett effektivt sätt för att motivera föräldrarna till samtal med sina barn under de första månaderna med körkort för personbil. Då jämförelser gjordes mellan rapporterade riskbeteenden, överträdelser eller olycksinblandning i samband med körning framkom dock inga skillnader mellan den grupp som ingick i programmet och kontrollgruppen (Simons-Morton m.fl., 2006).

Checkpoint Program är relativt lätta att genomföra, menar Simons-Morton, Hartos och Beck (2004). Författarna påpekar även att utvärderingsresultaten visar att det är en fördel att börja tidigt med denna form av kommunikation, t.ex. i samband med att tonåringen fått körtillstånd, eftersom det ökar möjligheten att förändra beteenden över tid både vad gäller föräldrars och ungdomars förväntningar.

Kontrakt mellan föräldrar och barn

En metod för att öka säkerheten hos unga förare innebär att föräldrar och barn skriver ett kontrakt sinsemellan. Denna möjlighet har utvärderats i en amerikansk studie av White och Van Tassel (2006), och som även ger vägledning för hur ett sådant kontrakt kan användas för att få både föräldrar och ungdomar att köra ansvarsfullt. Kontraktet innebär en överenskommelse mellan föräldrar och barn, där regler kring körningen formulerats, liksom även de konsekvenser som blir följden om de inte följs. Metoden som beskrivs berör bilkörning, med fokus på t.ex. bältesanvändning och trafikregellöshet.

Även Haggerty m.fl. (2006) har utvärderat en metod med kontrakt kallat "The Raising Healthy Children". Ungdomar och deras föräldrar deltog i ett möte med personal utbildad inom området före och efter barnen fått sina bilkörkort. Den första skedde i hemmet där man hjälpte föräldrar och unga att förbättra sitt beslutsfattande, upprätta regler samt förväntningar beträffande körbeteende. Det andra mötet efter körkortstagandet innebar att upprätta ett skrivet kontrakt baserat på tidigare överenskommelser. Resultaten visade att de som ingick i programmet rapporterade mindre riskfull körning inklusive alkoholpåverkad körning än kontrollgruppen.

IPP (I Promise Program) är ett åtgärdsprogram riktat till nya unga bilförare och deras föräldrar för att minska olyckor och dödsfall. Programmet bygger på ett ömsesidigt kontrakt, där både föräldrar och barn åtar sig att köra på ett säkert sätt. Dessutom får familjen en dekal att sätta på bilens bakruta som har till syfte att uppmuntra feedback från allmänheten genom att förarens körbeteende kan rapporteras till ett professionellt call-center. Programmet har utvärderats i en studie av Votta och MacKay (2002).

där man använde sig av en formativ utvärdering⁵ för att vidareutveckla IPP. I utvärderingen ingick grupper av nya unga körkortstagare, deras föräldrar samt allmänheten. Resultat från fokusgrupper visar att programmet måste ses över avseende kontraktets språknivå, innehåll och omfattning. I studien diskuteras även frågor som anonymitet i samband med rapportering, liksom även programmets genomförbarhet rent allmänt. Ungdomar var oroliga för att föräldrarna skulle hålla fast vid kontraktet, medan föräldrar var oroliga för att ungdomarna skulle ta bort dekalen. Unga kände sig också utpekade som grupp då inte heller vuxna alltid kör trafiksäkert/korrekt. Både föräldrar och barn menar att programmet endast skulle fungera för ansvarsfulla ungdomar. Kostnad, motivation samt annonsering/reklam är de faktorer som lyftes fram som påverkande faktorer till att vilja delta i programmet. Vidare gavs förslag om försäkringsrabatt om man kört utan incidenter. Av utvärderingen framkom att programmet i sin helhet uppfattas av föräldrar och barn som ett effektivt redskap för kommunikation, t.ex. i det att förväntningar diskuteras, och att det anses viktigt att båda parter deltar och ungdomarna får visa att de vill ta ansvar. Sammanfattningsvis visar resultaten hur viktigt det är med just formativa utvärderingar; föräldrar och barn i fokusgrupperna var missnöjda med flera aspekter i det ursprungliga programmet, men kunde i och med den formativa utvärderingen komma med förslag på modifieringar. Detta visar också, menar författarna, att deltagarna i programmet måste vara involverade i programutvecklandet för att de ska vara gångbara.

Keys Please

I ett australiensiskt program kallat *Keys Please* deltar föräldrar och deras ungdomar som står i begrepp att ta körkort. I en studie av Adams (2001) beskrivs programmet som ett informationstillfälle där det framhålls att processen att lära sig köra bil är ett samarbete mellan den som ska ta körkort och den som redan har tagit det. Föräldrar och barn kommer överens om att genomföra frekventa och mer omfattande övningar i olika körsituationer. Både elever och föräldrar får information och stöd vid informationstillfället. Utvärdering visar att de som deltar tar sitt körkort snabbare än de som inte deltar, samtidigt som de får mer träning inför körkortstagandet.

2.3.4. Föräldrastöd och folkhälsoinsatser

Föräldramodeller - generellt

Med utgångspunkt i att föräldrar är en viktig resurs för att minska unga föräres olycksrisk har flera olika s.k. föräldramodeller utformats. Modellerna som beskrivs i det följande berör inte moped eller bilkörning, men konceptet kan vara av intresse i samband med fortsatt diskussion kring åtgärder för att förbättra just trafiksäkerheten för t.ex. unga mopedister.

I Sverige har regeringen tagit fram en nationell strategi för ett utvecklat föräldrastöd. Avsikten med strategin är att stimulera många olika aktörer på flera arenor att hitta hållbara modeller för samverkan kring stöd och hjälp till föräldrar i deras föräldraskap. När det gäller tonårsperioden är dessa modeller i stor utsträckning inriktade på att underlätta kommunikationen mellan barnen och föräldrarna. I flera av modellerna handlar det om att man ska enas om normer och regler för ungdomarnas livsföring. Med en sådan strategi är det viktigt att föräldrar och ungdomar kan prata med varandra om väsentliga saker, vilket understryker vikten av en god relation.

Ett exempel på föräldramodell är ÖPP (Örebro's Preventionsprogram) utvecklat av Örebro's universitet, vilket är en kunskapsbaserad föräldramötesmetod mot bl.a. tidig alkoholdebut. Programmet består av korta föräldraträffar (15–20 minuter) en gång per termin i anslutning till ordinarie föräldramöten under årskurserna 7–9. Forskningsbaserade argument presenteras som visar att barn som blir bjudna på alkohol av sina föräldrar dricker mer alkohol under ungdomsåren. Vidare har det stor betydelse för

⁵ Formativ utvärdering syftar på utvärdering som ger information till lärare och elever, vilken används till att försöka förbättra undervisning och lärande.

ungdomarnas alkoholvanor att föräldrarna markerar för sina barn att det inte är okej att dricka när man är tonåring. Föräldrarna uppmanas att diskutera detta med varandra och att göra överenskommelser inom föräldragruppen när det gäller regler och normer kring alkoholdrickande, liksom kring andra frågor som föräldrar tycker är angelägna, till exempel vilka tider som ska gälla för barnen eller hur man hanterar föräldrafria fester (ÖPP). Programmet har testats och utvärderats med goda resultat i fyra högstadieskolor i Örebro och Kumla under en treårsperiod, 1999–2001. I en utvärdering av programmet visar dock resultaten på att ÖPP inte minskar eller skjuter upp ungdomarnas berusningsdrickande eller alkoholkonsumtion (Sandberg & Bodin, 2011).

Föräldrastöd rörande ungas körning

I en svensk studie med fokus på behovsinventering av föräldrastöd (Engman & Fängström, 2009) framkommer det att föräldrars oro bl.a. handlar om pojkars olyckor vid mopedåkning. En viktig slutsats i studien är att lättillgänglighet och socialt utbyte utgör nyckelord för att stöd till föräldrar med tonåringar ska få genomslagskraft. Föräldrar vill ha utbyggda sociala nätverk samt möjligheter att diskutera och få hjälp med de frågor man ställs inför både från erfarna tonårsföräldrar och från professionella. För de enklare problemen ville föräldrar ha möjlighet att ringa en jourhavande förälder. Ju svårare problemen är desto mer professionell hjälp efterfrågas. Skolan ses här som ett etablerat forum som kan användas för att: a) skapa dessa nätverk; b) förmedla utbildning och information om föräldraskap och tonåringens utveckling; c) i samband med föräldramöten hålla diskussioner om till exempel gemensamma gränser och för att ge varandra stöd och råd och d) via kurator/psykolog ge stöd till tonåringen då den är i behov av det. Författarna poängterar dock att eftersom skolan inte tilltalar alla så bör även mer otvungna mötesplatser skapas. Utbildning och information kan t.ex. på ett lättillgängligt sätt förmedlas via tv, internet eller radio.

I en annan svensk studie rörande unga mopedister (Berg, m.fl., 2008) framkom det i intervjuer med polisen att kunskap till föräldrar om vad de själva kan göra för att påverka sina barn kan ske genom informationsmöten på skolor. Detta har enligt poliserna visat på goda resultat, i det att flertalet föräldrar har känt sig stöttade efter mötena. Enligt poliserna har även kampanjer i media på lokal nivå en viss effekt och där fokus kan ligga på olycksstatistik, trafikregler och polisens arbete.

I en studie av Tendulkar, Chiauzzi och Rosenthal (2002) redogörs för preliminära resultat av en undersökning av en riktad hälsoinsats rörande onykter körning bland skolungdom. Förutom en session i klassrummet får ungdomarna material att ta med sig hem till sina föräldrar, med syfte att inspirera till dialog mellan föräldrar och ungdomar kring frågor om alkohol- och drogintag i samband med bilkörning. Varje enskild del i studiepaketet har enligt författarna tagits fram av ledande expertis på områden.

Information och stöd till föräldrar via internet

Via internet riktar sig Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) med råd till föräldrar. De har också informationsmaterial såsom foldern; *Farlig leksak eller smart fordon?* eller filmen om moped och trimning. NTF (2012) skriver på sin hemsida att de anser att:

”Föräldrar har en viktig roll för barnens utveckling och ansvarstagande även i ungdomsåren. Detta gäller självklart också frågor som rör trafik och trafiksäkerhet. Det är därför avgörande för framgången i trafiksäkerhetsarbetet med dessa ungdomar att föräldrar får stöd för sina insatser. Här finns flera olika arenor, t.ex. skolan, fritidsföreningen och hemmet. Nödvändigheten att engagera föräldrar mera diskuteras ofta, men det finns inte så många etablerade och effektiva metoder som provats i trafiksäkerhetsarbetet”.

Göteborgs Stad driver en informationskampanj kallad Young Rider⁶ (www.mopeden.nu.) där man via internet vill engagera föräldrar. Genom att få föräldrar att besvara ett antal frågor på internet om regler och risker vid mopedkörning önskar man få upp föräldrarnas ögon för riskerna vid mopedkörning och tala om detta med sina barn. Nedan finns några exempel på länkar till information på internet:

- Föräldrastöd och alkohol: <http://www.tänkom.nu/> Statens folkhälsoinstitut är initiativtagare till TÄNK OM och samarbetar med Systembolaget, Polisen, IOGT-NTO och länsstyrelsernas ANDT-samordnare. Syftet är att sprida kunskap till föräldrar om tonåringar och alkohol.
- BRIS för vuxna: <http://www.barnperspektivet.se/teman/tonar/identitet-sjalvstandighet>.
- Din tonåring är en internetsajt som riktar sig till alla som lever och/eller arbetar med tonåringar (<http://www.dintonaring.se/>). Den ägs och drivs av företaget ATegebro Consulting och Anna-Lena Tegebro.
- Polisen i Stockholm har en ungdomssida: <http://www.polisen.se/Om-polisen/lan/St/op/Polisen-i-Stockholms-lan/Brottsforebyggande/Du-som-ar-ung-i-Stockholms-lan/Fragor-och-svar/>.
- Internetsajten Familjeliv ger tips, stöd och hjälp om allt som rör barn (<http://www.familjeliv.se>). FamiljeLiv ägs av FamiljeLiv Media AB.

2.3.5. Övervakning – teknisk utrustning

I litteraturen finns flera exempel på metoder där man använder sig av olika former av tekniska lösningar i bil, för att med hjälp av dessa övervaka unga bilförarens körbeteende. Med hjälp av kameraövervakning kan föräldrarna tillsammans med sina barn diskutera beteenden och misstag som kan vara till hjälp i den fortsatta körningen. Liknande studier rörande unga mopedister har inte påträffats. Likväl beskrivs i det följande några studier som har genomförts avseende kamera i bil, med syfte att bidra till diskussion om eventuell anpassning av sådana tekniska åtgärder för mopeder. Resultaten kan även ge en bild av föräldrars och ungdomars uppfattningar kring denna form av åtgärd, vilket kan vara till hjälp i eventuella utformnings- och implementeringssammanhang avseende moped.

Guttman och Gesser-Edelsburg (2011) har i en israelisk studie undersökt de för- och nackdelar som föräldrar och deras barn upplever med tekniska övervakningssystem i bil, vars syfte är att öka unga bilförarens säkerhet. Med hjälp av systemet kan ungdomarna själva utvärdera sin körning i efterhand, tillsammans med sina föräldrar. Utifrån intervjuer med föräldrar och ungdomar konstateras att användbarheten av ett sådant system till stor del beror på hur pass mycket föräldrarna faktiskt engagerar sig. Resultaten visar att det fanns föräldrar som inte nyttjade denna form av feedback, utan enbart litade på att deras barn själva skulle göra detta. Sammantaget visar studien att en åtgärd som denna måste implementeras så att kommunikation mellan föräldrar och barn verkligen etableras, och att systemet inte ska användas av föräldrarna som ett rent kontrollmedel.

Betydelsen av föräldrarnas engagemang och intresse avseende övervakning framkommer även i en annan israelisk studie, och där författarna även lyfter etiska frågor (Guttman & Lotan, 2011). Utifrån enkätsvar från föräldrar framkom det att flera föräldrar känner ett moraliskt tryck att de bör installera övervakningssystemet. Vidare upplevdes kostnaden som en barriär av ungefär hälften av deltagarna. De föräldrar som stödde systemet menar att det kan vara till hjälp i kommunikationen mellan föräldrarna och barnen. De som är negativa menar att systemet underminerar barnens tilltro till sina föräldrar. Slutligen anser flertalet att föräldrarna bör ha tillgång till de data som erhålls.

I en amerikansk studie av McGehee m.fl. (2007) beskrivs övervakning av unga förare efter de att körkort utfärdats. Syftet är att ungdomarna ska lära sig av sina misstag och där goda exempel lyfts i en "förlåtande" miljö. Med hjälp av teknisk utrustning filmas ungdomarnas körning, med syfte att

⁶ Broschyr om Young Rider <http://www.trafikforlivet.se/dbfiles/259.pdf>

identifiera riskfyllda händelser. En gång i veckan sammanställs körresultaten i form av dels en video, dels en grafisk rapport. Tillsammans med sina föräldrar kan ungdomarna sedan studera den egna körningen, och diskutera riskfyllda moment. Det finns, menar författarna, många tekniska lösningar på marknaden för att minska ungdomars riskfyllda körning, men ingen av dessa ger denna möjlighet till kontextuell feedback, som skapar förutsättningar för att *förstå* riskerna, vilket i sig är en förutsättning för lärande. Detta möjliggör att föräldrarna och deras barn med hjälp av kontextuell feedback får en större förståelse för riskerna, jämfört med att bara få information om att föraren t.ex. har kört för fort. Tillsammans lär de sig att identifiera riskfyllda beteendemönster, vilket kan få en långsiktig effekt på körningen. I studien ingick sammantaget 26 pojkar och flickor i åldern 16–17 år. Resultaten visar också att denna kombination, dvs. teknisk utrustning och föräldrar feedback till barnen i form av de veckobaserade rapporterna och videosammanställningarna, gav signifikanta reduceringar av riskfyllda körbeteenden avseende ungdomar som är riskbenägna. Författarna menar dock att om denna metod ska fungera som ett verktyg för föräldrarna och få effekt på barnens körbeteenden så beror detta på föräldrarnas engagemang. I detta sammanhang påpekar också författarna att deltagandet i deras studie var på frivillig basis, varför urvalet sannolikt inte var representativt.

I ytterligare en amerikansk studie undersöktes effekterna av en s.k. black box som monterades in i bilen och som anpassats för att användas i bilar körda av tonåringar (Insurance Institute for Highway Safety, 2009). I studien ingick 84 tonåringar vilka fick en sådan box inmonterad i bilen och som också var utrustad med GPS-möjligheter. Apparaten registrerade körspecifika data, t.ex. om föraren bromsade för kraftigt eller körde fortare än tillåtet. Data från black box registrerades i en central. Deltagarna delades in i fyra grupper. I grupp 1 och 2 fick förarna varningar i form av ljud i samband med riskfylld körning. I grupp 1 rapporterades utlösande händelser direkt till webbsidan som föräldrarna kunde gå in på. I grupp 2 kunde ungdomarna korrigera sitt körbeteende inom 20 sekunder till dess att informationen skickades vidare till webbsidan. I grupp 3 fanns inga varningar till föraren, enbart rapportering till webbsidan. Grupp 4 var en kontrollgrupp med utrustning, men utan ”larm” och registrering på webbsida. Efter studien intervjuades föräldrar och ungdomar separat om metoden. En stor andel (98 %) av föräldrarna sa att de hade rekommenderat tekniken till andra föräldrar och en nästan lika stor andel (81 %) ville ha rapporter om hastighet. Svaren visar också att man som förälder i och med denna teknik fick en möjlighet att ha en kommunikation med sina barn om de olika situationerna som registrerats. Tonåringarna menade också att tekniken fått dem att bli säkrare förare. Samtidigt menade hälften i grupperna där ljud förekommit att detta var irriterande. Enligt föräldrarna skulle det mest effektiva vara att kombinera varning i bilen med en direkt rapport till föräldrar, liksom att mejl var bättre än webbsida. Författarna lyfter också att hur bra teknik det än finns för detta syfte så är det ändå avhängigt om föräldrarna är engagerade eller inte. Men om tonåringarna tror att de kan rätta till sitt beteende innan föräldrarna får vetskap (jfr ovan) så har det effekt i det att dessa tonåringar kör mindre riskfyllt.

Lotan m.fl. (2012) studerade effekten av övervakning av unga pojkars körning med hjälp av teknik som registrerade G-krafter. Föraren får tre olika profiler, grön, gul och röd utifrån sin körning vilket föräldrarna kan se, och tillsammans med barnet kan feedback ges på körningen. Det finns dock, menar författarna, en risk att föräldrarna invaggades i en falsk säkerhet.

Ford har introducerat ”MyKey” teknologi i vissa av sina bilmodeller. Vilket innebär att bilens nycklar kan programmeras av föräldrarna. När den sätts i låset läser bilen av förvalda program såsom bältespåminnelse, parkeringshjälp och döda vinkelvarnare. Även stödsystem som begränsar hastighet, däckspinn och ljudvolym kan förinställas. Robinson et al. (2011) föreslår en sådan ’Youth Key’ där barnens bilkörning kan underlättas och begränsas av föräldrarna. Författarna påpekar dock att detta system inte innefattar någon feedback mellan föräldrar och barn.

Ytterligare en aspekt vad gäller teknisk utrustning är alkolås. I SOU 2006:72 skriver man (sid.29) att ”När det gäller mopeder men även motorcyklar finns ett behov av alkolås. Innan krav på alkolås ställs för dessa fordon, behöver dock alkolåsen – utöver en allmän teknisk utveckling – särskilt anpassas till

dessa fordon”. Med ett alkolås skulle föräldrar få möjlighet att kontrollera ungdomarnas körning. Men detta är till stor del beroende av just föräldrarnas inställning till att installera ett sådant system.

I en amerikansk studie av Turrisi m.fl. (1994) intervjuades 260 ungdomar mellan 16 och 18 år och 324 föräldrars inställning till alkolås. Ungdomarna fick dessutom frågor om alkoholvanor. Generellt visade sig föräldrarna ha ambivalenta uppfattningar om denna teknik. Av ungdomarna uppgav 20 procent av de svarande att de var mycket positiva till att ha alkolås installerat på sin bil, medan 15 procent var mycket negativa. Hos ungdomarna fanns ett samband så att då onykter körning ökade, ökade också oviljan till alkolås. Men av de som körde onyktra fanns 2,5 procent som var positiva till alkolås. Både ungdomar och föräldrar hade dock funderingar på hur tekniken skulle kunna påverka deras förhållande med varandra. Kontrollerande föräldrar var mindre grad tveksam till tekniken, i jämförelse med de tillåtande föräldrarna. Sammantaget visar studien att alkolås har potential att reducera onykter körning. Men resultaten indikerar också att denna teknologi kommer att bli outnyttjad om inte motstånd till tekniken hanteras. Framförallt handlar det om den eventuella negativa inverkan på relationen mellan barn och föräldrar som det kan få, liksom även tveksamhet kring metodens effektivitet.

2.3.6. Summering

Den litteratur som rör föräldrar som resurs i säkerhetsarbetet kan sammanfattas på följande sätt:

- Tidsaspekten är viktig – engagemanget ska fungera smidigt och inte ta för mycket tid i anspråk.
- Vikten av att hitta rätt forum. Skolan som mötesplats tas upp, t.ex. i samband med föräldramöten men behov finns även för mer informella mötesplatser. internet, radio och tv är några alternativ som tas upp. Träffar kan även ske i samband med t.ex. idrottsevenemang.
- Vikten av att få fram budskapet till föräldrarna att deras eget sätt att köra har mycket stor betydelse för hur deras egna barn sedan kör, dvs. att de är förebilder.
- Involvera föräldrar i körkortsutbildning.
- Redskap för ökad kommunikation mellan föräldrar och deras ungdomar behöver tas fram. Ett exempel är olika former av kontrakt/överenskommelser mellan barn och föräldrar där bl.a. gränssättning tas upp och där feedback kan ges.
- Övervakning med hjälp av teknisk utrustning kan ge underlag till kommunikation men även rubba förtroendet mellan barn och förälder.
- Det är eftersträvarsvårt att utföra formativa utvärderingar av olika metoder och program, vilket innebär att deltagarna är involverade i programutvecklingen.

3. Enkätstudie riktad till vårdnadshavaren

3.1. Metod

3.1.1. Urval

Från Trafikverkets förarprovsregister erhöles ett urval av de som under perioden 1/1–22/5 2014 godkännts på kunskapsprovet för att få framföra moped klass I (behörighet AM). Detta urval omfattade 6 947 personer. Av dessa var 6 503 personer 15 år vid provtillfället varav 9 hade skyddad identitet och exkluderades. Innan det slutliga urvalet gjordes, delades materialet in i fyra delgrupper; pojkar/flickor, storstad/övriga landet. Till gruppen storstad fördes de som blev godkända vid något av kontoren Stockholm city, Göteborg-Hisingen och Malmö. Från var och en av de fyra delgrupperna drogs sedan ett urval om 1 200 personer proportionellt mot samtligas fördelning på grupperna. Eftersom enkäterna skulle ligga till grund för intervjuerna som skulle genomföras i Linköpingstrakten inkluderades alla 339 personer som vid 15 års ålder hade genomfört provet vid Linköpingskontoret. Det totala urvalet uppgick därmed till 1 539 personer.

I Trafikverkets urval fanns ungdomens personnummer, postnummer och boendeort. För att få fullständiga adresser, kontaktades Statens personadressregister (SPAR) som genom en s.k. nulägesavisering påförde adresser. Utskicket adresserades till vårdnadshavaren för ungdomen.

Av de 1 539 inbjudningarna som skickades ut kom 3 stycken i retur beroende på okänd adressat/avflyttade. I två fall kontaktades VTI av vårdnadshavaren som uppgav att ungdomen endast körde mopedbil eller A-traktor och enkäten behövde då inte besvaras. Ur enkätsvaren framgick att ytterligare några ungdomar (8 stycken) endast körde A-traktor eller mopedbil men också att 7 personer endast svarat på den första frågan. Detta innebar att antalet enkäter som ingick i analyserna blev 440 stycken.

Svarsfrekvensen uppgick till 29 procent om man bortser från de som kom i retur och de som körde mopedbil eller A-traktor. De som svarade på enkäten var födda mellan 1934 – 1979 (medelålder 47 år). Benägenheten att besvara enkäten var större bland kvinnor jämfört med män; 57 procent respektive 43 procent, se tabell 1.

Tabell 1. Könsfördelning i urvalet (vårdnadshavaren).

Kön	Antal	%
Kvinnor	239	57,5
Män	177	42,5
Totalt	416	100,0

Obs. 24 personer svarade inte på denna fråga.

Tabell 1 visar att de flesta bodde i glesbygd med mindre än 45 minuters resa till närmaste tätort/stad (45,4 %), följt av tätort/stad med mindre än 50 000 invånare (24,3 %). Ungefär hälften hade som sin högsta avslutade utbildning läst på gymnasiet, följt av högskola/universitet (45,2 %).

3.1.2. Genomförande

Svaren från studien samlades in genom en webbenkät. Det verktyg som användes för att utforma enkäten och samla in svaren via internet är en SPSS-produkt kallad mrInterview. VTI har egna servrar för webbenkätverktyget vilket innebär att insamlade data helt kontrolleras av VTI.

Eftersom målsättningen var att genomföra undersökningen i form av en webbaserad enkät och då e-postadresser saknades i underlaget från SPAR, valdes följande tillvägagångssätt: Ett ”vykort”

skickades till de utvalda 15-åringarnas vårdnadshavare med en inbjudan om att delta i undersökningen. På kortet hänvisades till en tillfälligt upplagd hemsida under VTI:s webbplats, www.vti.se/moppe, där instruktioner gavs om hur personen skulle få tillgång till enkäten. Mottagaren fick logga in med en särskild kod som fanns angiven på kortets adressida.

Den 17/6 2014 gjordes det första utskicket. Påminnelserna utgjordes också av ett vykort. Den första påminnelsen skickades den 26/6 och den andra den 14/7 2014. Bland alla som besvarade enkäten lottades en Ipad ut.

Utformningen av enkäten

Undersökningen genomfördes i form av en enkätstudie som skickades till vårdnadshavaren. Enkäten behandlade först och främst olika påståenden och frågor kopplade till tonåringens mopedkörning men också vårdnadshavarens eget beteende i trafiken. Det sistnämnda för att undersöka om det fanns något samband mellan tonåringens beteende och deras eget. Frågorna skulle enbart besvaras av vårdnadshavaren och inte tillsammans med 15 åringen.

Enkäten inleddes med några frågor om deras tonåring som bl.a. handlade om hur ofta de använde mopeden (7 svarsalternativ från "aldrig" till "alltid"), hur de agerade i trafiken och hur väl de kände till de regler som gäller (7 svarsalternativ från "håller inte alls med" till "håller helt med").

I enkäten fanns även frågor om hur ofta de kontrollerade sin tonårings moped (5 svarsalternativ från varje dag till aldrig), om mopeden var trimmad och i sådana fall vem som hade trimmat den. Därefter följde frågor om sociala medier på internet; hur ofta deras tonåring tog del av olika diskussionsforum på internet om mopeder och mopedkörning, hur ofta de tittade på filmer om mopedkörning via internet, hur väl de själva kände till det som fanns på internet om mopeder och mopedåkning och rent allmänt om de trodde att deras tonåring påverkades av sociala medier (7 svarsalternativ från "aldrig" till "våldigt ofta").

Ett annat avsnitt i enkäten handlade om eventuella restriktioner, exempelvis om tonåringen måste begränsa sin körning till ett specifikt område, en speciell tidpunkt på dygnet, väderleken, endast dagtid och om de måste berätta vart de ska (2 svarsalternativ – "ja" eller "nej"). Därefter följde en fråga om de var överens om dessa restriktioner, om tonåringen någon gång bröt mot dem och i sådana fall vilka följder det fick (7 svarsalternativ från "håller inte alls med" till "håller helt med").

Samtal om mopedkörning behandlades och då handlade det om hur ofta de pratade med sin tonåring om exempelvis risken med att köra moped över tillåten hastighet och risken att köra moped utan hjälm (7 svarsalternativ från "aldrig" till "våldigt ofta").

Ett avsnitt handlade sedan om vårdnadshavarens eventuella behov av stöd och information och om de tidigare tagit del av något utbildningsmaterial. Om de behövde stöd fick de ange vilket eller vilka av några angivna förslag som de tyckte var bra; förälder och tonåring "skriver kontrakt" avseende hur både förälder och tonåring skall bete sig i trafiken, föräldramöten på skolan om risker för unga mopedister i trafiken, informationsträffar för mopedföräldrar om unga mopedisters risker i trafiken osv. Olika former av insatser från exempelvis polisen och deras egen insats värderades utifrån hur stor chansen var att detta kunde påverka tonåringen (7 svarsalternativ från "mycket liten" till "mycket stor").

Därefter följde ett avsnitt som behandlade frågor som hade att göra med tonåringens livsstil och sysslor på fritiden; använder internet, utövar något sport i organiserad verksamhet, är ute med kompisar mest för att umgås och kör moped för nöjes skulle (7 olika alternativ från "varje dag" till "aldrig"). Även en fråga om tonåringen varit inblandad i någon olycka då han/hon kört moped fanns med. Om så var fallet fick vårdnadshavaren ange typ av skada, om det var en singelolycka, om han/hon körde på en annan trafikant och om han/hon blivit påkörd av annan trafikant. Avsnittet som behandlade tonåringen avslutades med hur stor inflytande vårdnadshavaren ansåg att han/hon hade

över tonåringen. Dessa påståenden kunde handla om deras inflytande över hur mycket de använder internet, när de skall gå/åka ut och när de skall vara hemma (7 svarsalternativ från ”håller inte alls med” till ”håller helt med”).

I enkäten ingick även frågor om vårdnadshavaren; om de hade körkort för bil, hur ofta de då körde bil, om de varit inblandad i en trafikolycka de senaste tre åren, om de blivit bötfällda under samma period och om de hade någon egen erfarenhet av att köra moped. Om de tidigare kört moped fick de ange om den var trimmad eller inte. Därefter fick deltagarna ta ställning till 9 olika påståenden som handlade om dem själva som förare och hur vanligt eller ovanligt det var att de bröt mot vissa regler i trafiken såsom; hastighetsbegränsning på 50-väg, rödljuskörning, stopplikten men också några allmänna påståenden som handlade om hur säkra de var i trafiken och om de kunde behålla sitt lugn (7 svarsalternativ från ”mycket ovanligt” till ”mycket vanligt”).

Förutom de ovannämnda skalorna kunde vårdnadshavarna, där så var lämpligt, ange ”vet ej”. Enkäten avslutades med några bakgrundsfrågor; ålder, kön, boendeform, vilken sorts moped tonåringen oftast körde, om tonåringen genomgått en formell mopedutbildning eller inte, om de hade något AM körkort eller förarbevis och vårdnadshavarens högsta avslutade utbildning var. I enkäten fanns även utrymme för att lämna egna kommentarer.

Dataanalys

Analyser har genomförts med hjälp av statistikprogrammet Statistical Package for the Social Sciences (SPSS). Med hjälp av SPSS genomfördes en rad olika statistiska analyser: frekvensanalyser, korrelationsanalyser och tester för att undersöka skillnader mellan grupper (t-test och Chi²). Signifikansnivån har satts till 5 procent.

3.2. Resultat av enkätstudien

3.2.1. Ungdomarnas moped och mopedkörning

Tonåringen som enkäten till största del handlade om, var oftast en pojke (60,6 %). Nästan alla hade genomgått en utbildning för AM körkort (98,3 %) och de flesta körde en EU-moped (96,7 %).

Första frågan i enkäten handlade om tonåringens syfte med sina resor. I detta fall gällde det enbart då de körde moped under mopedsäsongen (dvs. sommarhalvåret). Resultatet som presenteras i Tabell 2 visar att de oftast använde moped då de skulle besöka sina kompisar. Det var också relativt vanligt att de använde mopeden till skolan. Däremot var det mycket ovanligt att de körde mopeden hem efter en fest.

Tabell 2. Syftet med att köra moped.

Fråga	M (std)	% Aldrig (1+2)	% Alltid (6+7)
Till och från skolan?	4,3 (2,2)	27,0	40,2
Till och från sina kompisar?	5,2 (1,5)	5,5	49,1
Till och från olika fritidsaktiviteter?	4,8 (1,8)	13,2	42,3
Ut kvällstid?	4,4 (1,8)	19,5	34,7
Hem efter en fest?	2,4 (2,2)	70,7	12,8
Köra enbart för nöjets skull?	4,0 (1,9)	28,0	26,8

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1= aldrig; 7= alltid.

Vårdnadshavaren fick svara på hur ofta de kontrollerade tonåringens moped (dvs. att lyse och bromsar fungerar, hur fort den går, att den har all utrustning som måste finnas). Svaren presenteras i Tabell 3 där det framgår att en stor andel av föräldrarna kontrollerade mopederna varje vecka.

Tabell 3. Kontroll av moped (%).

Varje dag	Varje vecka	Varje månad	Varje säsong	Aldrig	Vet ej
2,7	30,6	26,4	20,8	9,4	8,5

Vårdnadshavaren fick sedan ta ställning till några påståenden som handlade om deras egen bedömning av tonåringens kunskaper och uppträdande i trafiken. Tabell 4 visar att vårdnadshavarna hade ett starkt förtroende för sina tonåringar eftersom de ansåg att de var ansvarsfulla och hade tillräckliga kunskaper. Bland de som svarade var det endast sju stycken som inte visste hur tonåringen körde.

Tabell 4. Tonåringens kunskaper och uppträdande i trafiken.

Fråga	M (std)	% Aldrig (1+2)	% Alltid (6+7)
Din tonåring kör moped på ett trafiksäkert sätt	6,0 (1,1)	1,1	70,5
Din tonåring kan de trafikregler som gäller för moped	6,5 (0,7)	0	87,5
När din tonåring kör moped så följer han/hon de trafikregler som gäller	6,4 (0,9)	0,5	80,5
Din tonåring har tillräckliga kunskaper för att köra moped i trafik	6,5 (0,8)	0,2	87,5
Din tonåring använder alltid hjälm vid mopedkörning	7,0 (0,4)	0,2	97,1
Din tonåring är tillräckligt ansvarsfull i trafiken	6,5 (0,8)	0,2	87,9

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1= håller inte alls med; 7= håller helt med.

Ytterligare analyser genomfördes för att med hjälp utav en korrelationsanalys se om det fanns ett samband mellan att köra på ett trafiksäkert sätt med övriga frågor om deras beteende och kunskaper. Resultaten visar att det fanns ett mycket starkt samband⁷ mellan att köra på ett trafiksäkert sätt och om tonåringen kunde de trafikregler som gäller ($r=0,51$), följde de regler som gällde ($r=0,64$); var ansvarsfulla ($r=0,65$) och hade tillräckliga kunskaper ($r=0,59$).

Enkäten behandlade även frågor som trimning av moped och i sådana fall vilken eller vilka som gjort det. Tabell 5 visar att 4,3 procent ($n=19$) hade trimmat sin moped.

Tabell 5. Trimning av moped.

Fråga	Ja (%)	Nej (%)	Vet ej (%)
Kör din tonåring en trimmad moped?	4,3	90,2	4,5

I de fall där mopeden var trimmad hade detta gjorts innan den köptes (57,9 %), följt av dem själva (21,1 %), tonåringen (15,8 %), en kompis till tonåringen (10,5 %), deras partner (5,3 %) och ägaren till affären där mopeden köptes (5,3 %).

⁷ Korrelationen uttrycks som ett värde mellan 1 och -1, där 0 anger inget samband, 1 anger maximalt positivt samband och -1 anger maximalt negativt samband (se <http://sv.wikipedia.org/wiki/Korrelation>)

3.2.2. Sociala medier

I enkäten behandlades även sociala medier och om detta kunde påverka tonåringen. Resultaten som presenteras i Tabell 6 visar att hälften av vårdnadshavarna inte trodde att tonåringen tog del av olika diskussionsforum på internet om mopeder och mopedkörning. Bland respondenterna var det 33 procent som inte visste. Ett liknande resultat presenterades på frågan om hur ofta de tittade på filmer om mopedkörning och här var 32 procent som inte visste.

Tabell 6. Sociala medier.

Fråga	M (std)	% Aldrig (1+2)	% Alltid (6+7)
Hur ofta tar din tonåring del av det som finns på olika diskussionsforum på internet om mopeder och mopedkörning?	4,0 (3,0)	48,6	2,2
Hur ofta tittar din tonåring på filmer på internet om mopedkörning, t.ex. YouTube?	4,0 (3,0)	47,9	3,4

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1=aldrig; 7=väldigt ofta.

Tabell 7 visar hur bra eller dålig deras egen kunskap om sociala medier var. Resultatet visar att majoriteten hade liten kunskap om att det fanns forum på internet om mopeder och mopedåkning. Då det handlade om sociala mediers effekt på deras tonåring var det en liten andel som trodde att de påverkades och denna gång var det endast 4,5 procent som inte kunde uttala sig om detta.

Tabell 7. Sociala medier – vårdnadshavarnas egen kunskap.

Fråga	M (std)	% Lite (1+2)	% Mycket (6+7)
Hur väl känner du till det som finns på internet om mopeder och mopedåkning (t.ex. diskussionsforum på olika sajter, eller filmer på YouTube)?	2,5 (2,2)	67,1	6,1
Rent allmänt, hur mycket tror du att din tonåring påverkas av sociala medier?	4,1 (1,8)	21,0	16,1

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1=väldigt lite; 7=väldigt mycket.

3.2.3. Restriktioner och samtal

Tabell 8 visar vilka restriktioner som tonåringen eventuellt följer. Där framgår det att den vanligaste restriktionen var att tonåringen inte fick köra eftersom de hade druckit alkohol följt av köra utan hjälm och köra trimmad moped. De som inte infört några restriktioner fick en fråga om varför och svaren visade att två av dem svarade att deras tonåring redan körde på ett trafiksäkert och moget sätt så restriktioner behövdes inte och 2 stycken att de aldrig funderat över restriktioner av detta slag.

Tabell 8. Mopedkörning och eventuella restriktioner.

Fråga	Ja (%)
Får inte köra utanför ett specifikt område	16,1
Får inte köra före/efter bestämda tidpunkter på dygnet	24,6
Får inte köra om det är dåligt väder	27,1
Får inte köra utan att berätta vart han/hon ska	60,2
Får inte köra när det är mörkt	16,3
Får inte köra utan att berätta vilka han/hon ska köra tillsammans med	33,6
Får inte köra utan att tala om när han/hon är tillbaka	47,4
Får inte köra på vägar med en hastighetsgräns som överstiger 70 km/h	34,9
Får inte skjutsa någon	16,3
Får inte köra efter att ha druckit alkohol	85,5
Får inte köra med trimmad moped	78,4
Får inte köra utan hjälm	83,7

Ytterligare några frågor följde som även de handlade om restriktioner men denna gång om det fanns ett samtycke mellan vårdnadshavare och tonåring men också med partner. Vårdnadshavaren och tonåringen visar sig oftast vara överens om de restriktioner som gäller. Däremot var inte alltid föräldrarna överens eftersom endast hälften angav att detta alltid gällde (se Tabell 9).

Tabell 9. Restriktioner – eventuellt samtycke.

Fråga	M (std)	% Aldrig (1+2)	% Alltid (6+7)
Du och din tonåring är överens om vilka restriktioner som skall gälla	6,4 (0,9)	0,5	80,5
Du och din tonårings <u>andra förälder</u> är överens om vilka restriktioner som skall gälla	6,1 (1,9)	7,0	53,9

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1=håller inte alls med; 7=håller helt med.

På frågan om det hänt att tonåringen brutit mot restriktionerna svarade det flesta nej men det var även en stor andel som inte visste (61,5 % nej; 9,7 % ja; 28,8 % vet ej). Den följande frågan vände sig sedan till de som infört restriktioner (n=42) och frågade om vilka följder detta kan få för tonåringen. Tabell 10 visar att de flesta föredrog att prata med tonåringen men det var också rätt många som förbjöd dem att köra moped under en kortare tid.

Tabell 10. Konsekvensen av att tonåringen bryter mot restriktioner.

Fråga	Ja (%)
Uppehåll i mopedkörning - får inte köra moped under en kortare tid	35,7
Uppehåll i mopedkörning - får inte köra moped under en längre tid	0,0
Får inte köra moped mer överhuvudtaget	0,0
Tvungen att stanna inne på kvällar och/eller helger	9,5
Ett samtal om det som hänt	90,5
Inget händer	2,4

Tabell 11 visar att ungefär en tredjedel samtalar med sin tonåring om mopedkörning och vilka risker detta kan medföra.

Tabell 11. Samtal om mopedkörning.

Fråga	M (std)	% Aldrig (1+2)	% Alltid (6+7)
Hur han/hon undviker att råka ut för en olycka på mopeden	5,0 (1,5)	6,5	32,8
Risken med att köra moped över tillåten hastighet	4,8 (1,7)	11,5	35,5
Risken med att köra moped utan hjälm	5,0 (2,0)	15,9	47,4
Risken med att köra moped efter att han/hon har druckit alkohol	4,7 (2,2)	23,8	42,5
Risken med att trimma mopeden	4,7 (2,0)	18,7	39,2
Restriktioner kring mopedkörningen	4,5 (1,8)	16,9	30,4

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1= aldrig; 7= väldigt ofta.

Resultaten visar också att majoriteten ansåg att deras egen och tonåringens syn på trafiksäkert beteende i trafiken var samma, se Tabell 12.

Tabell 12. Samsyn om säkert beteende i trafiken.

Fråga	M (std)	% håller inte med(1+2)	% Håller helt med (6+7)
Du och din tonåring har samma syn på vad det innebär att köra säkert på moped	5,6 (1,2)	0,9	64,9

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1= håller inte alls med; 7=håller helt med.

Tabell 13 visar att närmare 40 procent spenderade mycket tid med sina tonåringar.

Tabell 13. Tid tillsammans rent allmänt.

Fråga	M (std)	% Liten (1+2)	% Stor (6+7)
Rent allmänt, hur mycket tid tillbringar du tillsammans med din tonåring?	5,2 (1,2)	1,2	37,8

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1= mycket liten; 7= mycket stor.

3.2.4. Information och stöd

Föräldrarna fick frågan om de hade något behov av mer information och stöd när det gällde deras tonårings mopedkörning och mopedssäkerhet. På denna fråga var det relativt få (7 %) som svarade ja. De som svarat ja fick sedan rangordna de fyra olika alternativen. Resultaten som presenteras i Tabell 14 visar att de flesta ville ha ökade kunskaper om risker i trafiken följt av hur man på bästa sätt kommunicerar med sin tonåring och vad konsekvenserna blir om tonåringen ertappas. Att få hjälp med att hitta moped sajter och filmklipp var man inte speciellt intresserad av.

Tabell 14. Information som efterfrågades.

Fråga	1 (%)	2 (%)	3 (%)	4 (%)
Ökade kunskaper om risker i trafiken	48,4	38,7	9,7	3,2
Hur man på bästa sätt kommunicerar med sin tonåring om mopedkörning och trafiksäkerhet	38,7	19,4	29,0	12,9
Vad konsekvenserna blir om tonåringen ertappas för t.ex. trimmad moped och fortkörning	32,3	12,9	29,0	25,8
Var man hittar moped sajter och filmklipp på internet	12,9	12,9	29,0	45,2

1= det som du mest behöver och 4= det som du minst behöver

Samma föräldrar, dvs. de som uttryckt behov av mer information och stöd, fick ta ställning till en rad olika förslag på vad som kunde ge ökat stöd. Tabell 15 visar att information via media var uppskattat men också en introduktionskurs för föräldrar, både den som liknar den för handledare och en om risker i trafiken. Samverkan med andra föräldrar var också något man efterfrågade. Däremot var man inte speciellt intresserad av en lag som medför att föräldrar kan bli åtalade om deras tonåring kör en trimmad moped.

Tabell 15. Förslag på olika former av stöd.

Fråga	Ja (%)
Förälder och tonåring "skriver kontrakt" avseende hur både förälder och tonåring skall bete sig i trafiken	32,3
Föräldramöten på skolan om risker för unga mopedister i trafiken	29,0
Informationsträffar för mopedföräldrar om unga mopedisters risker i trafiken	45,2
Information via media om unga mopedisters risker	51,6
Information via media om vad föräldrar kan göra för att förbättra tonåringens trafiksäkerhet på moped	71,7

Fråga	Ja (%)
Samverkan med andra föräldrar kring vilka gemensamma regler som ska gälla för tonåringarnas mopedåkning	41,9
En lag som medför att föräldrar kan bli åtalade om deras tonåring kör en trimmad moped	19,4
Introduktionskurs för föräldrar till tonåringar som liknar den för handledare till elever som ska ta körkort B (ca 3 timmar med trafiklärare, förälder och elev)	54,8

Flera alternativ kunde anges

Alla föräldrar tillfrågades om de fått ta del av något utbildningsmaterial rörande unga mopedister och deras säkerhet. På denna fråga var det 251 personer (58 %) som svarade ja. De som svarat ja fick ange var de fått materialet från, se Tabell 16. Resultatet visar att de flesta fått informationen från trafikskolan följt av Trafikverket och Transportstyreslen.

Tabell 16. Utbildningsmaterial – källor.

Fråga	Ja (%)
Trafikskola	92,0
Myndighet (t.ex. Trafikverket, Transportstyrelsen)	21,5
Organisation (t.ex. NTF, MHF)	5,2
Annan myndighet alt. person	2,4
Gymnasieskola	0,8
Vet ej	4,8

Flera alternativ kunde anges

Vårdnadshavaren fick sedan ta ställning till vem och på vilket sätt tonåringen kunde påverkas. Resultaten visar att en relativt stor andel ansåg att de hade stor möjlighet att påverka deras tonåringar gällande säkerhet på moped (se Tabell 17). Det var också en klar majoritet som ansåg att polisens besök på skolor var bra och det var en stor andel som svarade att det var bra att mopeden beslagtogs om den var trimmad.

Tabell 17. Påverkan och polisens insatser.

Fråga	M (std)	% Liten (1+2)	% Stor (6+7)
Hur stor möjlighet har du att påverka din tonårings säkerhet på moped?	5,6 (1,2)	2,1	51,9
		% Dåligt (1+2)	% Bra (6+7)
Polisen gör ibland besök vid skolor och inspekterar mopeder. Vad anser du om detta?	6,5 (1,1)	1,6	84,3
Om mopeden är trimmad kan den beslagtagas. Vad anser du om det?	6,0 (1,6)	6,5	71,3

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1=mycket liten; 7= mycket stor. 1=mycket dåligt; 7=mycket bra.

3.2.5. Fritiden

Vårdnadshavaren fick svara på frågor som var mera allmänna och handlade om vad tonåringen gör på fritiden. Resultaten som presenteras i Tabell 18 visade att en väldigt stor andel använde internet. Det var också vanligt att de umgicks med någon eller några i familjen, att de umgicks med kamrater och att de utförde hushållssysslor. Däremot var det en väldigt liten andel som var engagerade i annan verksamhet än sport och detsamma gällde att meka med ett fordon.

Tabell 18. Aktiviteter under fritiden (%).

Fråga	M (std)	Varje dag	Flera ggr/v	1 gång/v	1-3 ggr/mån	Några ggr per år	Aldrig	Vet ej
Använder internet (t.ex. sociala medier och/eller spel)	1,2 (0,6)	87,5	8,6	0,2	0,7	0	0	0,7
Umgås med någon eller några i familjen	1,6 (0,8)	55,5	33,9	6,1	15,9	0	4,5	0,2
Är ute med kompisar mest för att umgås	2,5 (1,1)	13,6	47,7	21,1	10,9	3,4	0,2	0,7
Utför hushållssysslor (städar, lagar mat, tar hand om mindre syskon etc.)	2,7 (1,1)	10,0	39,8	29,3	13,2	4,1	11,4	0,2
Utövar någon sport i organiserad verksamhet, t.ex. i klubb, skola)	2,8 (1,6)	9,5	53,2	11,1	5,0	5,2	13,4	0,2
Kör moped för nöjes skull	3,2 (1,6)	10,9	33,2	17,1	16,4	8,6	9,5	2,1
Är engagerad i någon organiserad verksamhet förutom sport (t.ex. kyrka, politik, förening)	5,0 (1,4)	1,4	6,1	13,4	8,4	14,3	52,7	1,4
Mekar med något fordon (moped/MC/bil/traktor etc.)	5,0 (1,4)	2,3	8,2	5,5	12,5	16,8	51,1	1,4
Röker	6,0 (0,5)	4,5	0,7	0	0,7	0,7	92,9	2,3
Dricker alkohol	6,0 (0,5)	4,5	0	0	1,1	5,2	85,5	5,5

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1=varje dag; 6=aldrig.

3.2.6. Föräldrars inflytande

I enkäten fanns frågor om vilket inflytande vårdnadshavaren hade över tonåringen. Resultatet visar att det man hade mest inflytande över var när deras tonåringar skulle vara hemma på kvällarna följt av att

de hjälper till hemma. Det man hade minst inflytande över var deras användning av internet, se Tabell 19.

Tabell 19. Inflytande.

Fråga	M (std)	% håller inte med(1+2)	% Håller helt med (6+7)
Du har inflytande över hur mycket din tonåring får använda internet	4,3 (1,9)	20,7	29,1
Du har inflytande över när din tonåring skall gå/åka ut	5,6 (1,4)	3,3	56,9
Du har inflytande över när din tonåring ska vara hemma på kvällarna	6,2 (1,1)	0,7	75,2
Du har inflytande över att din tonåring gör sina hemläxor	5,7 (1,3)	2,8	60,4
Du har inflytande över vilken tid din tonåring går och lägger sig på vardagarna	5,4 (1,4)	4,7	51,5
Du kan få din tonåring att hjälpa till med sysslor hemma (laga mat, städa etc.)	5,6 (1,5)	3,5	56,8

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1= håller inte alls med; 7=håller helt med.

3.2.7. Tonåringens olycksinblandning

I enkäten fanns även frågor om tonåringens olycksinblandning. Resultaten som presenteras i Tabell 20 visar att 112 olyckor rapporterades. Utav dessa var det 66 stycken där det blivit skador på mopeden och/eller annat föremål, 30 stycken där det blivit en personskada som inte krävde sjukhusvård och 16 stycken där skadan var så allvarlig att den krävde sjukhusvård. Ytterligare analyser visade att några tonåringar hade varit med om mer än en olycka vilket innebar att antalet olycksinblandade var 82 personer (18,6 %).

Tabell 20. Antal olyckor, typ av skada och typ av olycka.

Typ av skada	Singelolycka	Han/hon körde på annan trafikant	Han/hon blev påkörd av annan trafikant
Endast skador på mopeden och/eller annat föremål	1 olycka=50 2 olyckor=10	1 olycka=2	1 olycka=4
Personskada som inte krävde sjukhusvård	1 olycka=27 2 olyckor=1	0	1 olycka=2
Personskada som krävde sjukhusvård	1 olycka=12	0	1 olycka=4

3.2.8. Vårdnadshavarnas olycksinblandning och eget beteende i trafiken

Följande avsnitt handlade om vårdnadshavarnas olycksinblandning och eget beteende i trafiken med syfte att kunna analysera om det fanns någon koppling mellan tonåringens rapporterade beteende och vårdnadshavarens.

Så gott som alla (97 %) hade körkort för bil. Deras användning av bilen var också väldigt regelbundet; 96 procent svarade att de körde bil tre gånger eller mer per vecka och för resten var det ungefär en till

två gånger i veckan. Därefter fick även de ange om de varit inblandad i en trafikolycka under de tre senaste åren och om de blivit bötfällda.

Resultaten som presenteras i Tabell 21 visar vårdnadshavarens olycksinblandning under de tre senaste åren. Totalt rapporterades 82 olyckor. Utav dessa var det 63 stycken där det blivit skador på mopeden och/eller annat föremål, 14 stycken där det blivit en personskada som inte krävde sjukhusvård och 5 stycken där skadan var så allvarlig att den krävde sjukhusvård. Ytterligare analyser visade att några hade varit med om mer än en olycka vilket innebar att antalet olycksinblandade var 54 personer (12,3 %).

Tabell 21. Antal olyckor de tre senaste åren, typ av skada och typ av olycka.

Typ av skada	Singelolycka	Du körde på annan trafikant	Du blev påkörd av annan trafikant
Endast skador på fordon och/eller annat föremål	1 olycka=14 2 olyckor=2 4 olyckor=1	1 olycka=16 2 olyckor=1	1 olycka=27 2 olyckor=2
Personskada som inte krävde sjukhusvård	1 olycka=3	1 olycka=3	1 olycka=8
Personskada som krävde sjukhusvård	1 olycka=2	0 olyckor	1 olycka=3

Vårdnadshavaren fick även svara på hur vanligt det var att de bröt mot olika regler i trafiken. Resultatet visade att det var mycket ovanligt att de körde förbi ett trafikljus som just slagit om till rött och att det också var mycket ovanligt att de höll en lägre hastighet än vad som var angivet. Det som var vanligast var att de alltid stannade före en stoppskylt och att de kände sig säkra på hur de skulle agera i olika trafiksituationer (se Tabell 22).

Tabell 22. Vårdnadshavarens beteende i trafiken.

Fråga	M (std)	% Mycket ovanligt (1+2)	% Mycket vanligt (6+7)
Överskrider hastighetsbegränsningarna på en 50-väg	3,0 (2,1)	66,0	5,9
Håller en hastighet som är lägre än hastighetsbegränsningen	2,6 (2,0)	63,1	4,
Kör förbi ett trafikljus som just slagit om till rött	3,5 (3,2)	63,8	0,9
Stannar alltid före en stoppskylt	6,6 (1,2)	3,9	82,6
Håller tillräckligt avstånd till fordonet framför	5,9 (1,3)	1,2	58,9
Bryr dig om vad andra trafikanter anser om dig	5,3 (1,9)	13,0	45,0
Känner dig säker på hur du skall agera i olika trafiksituationer	6,2 (1,2)	3,2	76,8
Behåller ditt lugn och blir inte arg i trafiken	5,6 (1,4)	3,2	55,5
Rättar dig efter trafikreglerna, även om det inte är troligt att du skulle bli stoppad av polis	6,2 (1,2)	1,7	73,2

M=medelvärde; std=standardavvikelse.

Ytterligare analyser visade att 67 personer (16,2 %) hade blivit bötfällda för fortkörning under de tre senaste åren. Utav dessa var det 55 personer som hade blivit bötfällda 1 gång, 7 personer 2 gånger och 5 personer 3 gånger. I enkäten fanns även en fråga om de blivit bötfälld/straffad för någon annan trafikförseelse än fortkörning under de tre senaste åren? I detta fall var det betydligt färre (25 personer) som svarade att så var fallet. Förseelser som oftast angavs var parkeringsböter (18 personer).

På frågan om deras egna erfarenheter av att köra moped visade resultatet att 263 personer (59,8 %) haft en egen moped som ung och 137 personer (31,3 %) som vuxen. Bland de 263 personer som haft en moped som ung var det 87 stycken (33 %) som angivit att den var trimmad. Bland de som haft, eller har en moped som vuxen var det betydligt färre som körde en trimmad moped, 12 stycken (2,7 %).

3.2.9. Eventuellt samband mellan vårdnadshavarens värdering av tonåringens vanor och beteende och tonåringens olycksinblandning

I denna studie testades om vårdnadshavare till de som varit inblandad i en olycka beskrev sina tonåringar på ett annat sätt och om de hade ett större behov av stöd. Resultatet visade att tonåringar som använde mopeden mera regelbundet oftare varit med om en eller flera olyckor. På frågor som handlade om tonåringens kunskaper och uppträdande i trafiken uppmättes inga signifikanta skillnader mellan de två olika grupperna. Detta innebär att oavsett om tonåringen varit med om en olycka eller inte så ansåg vårdnadshavaren att tonåringens beteende och kunskaper var mycket bra.

Tabell 23. Syftet med att köra moped.

Fråga	Olycka M (std)	Ingen olycka M (std)	p
Till och från skolan?	4,9 (2,0)	4,2 (2,2)	.001
Till och från sina kompisar?	5,7 (1,2)	5,1 (1,5)	.001
Till och från olika fritidsaktiviteter?	5,4 (1,4)	4,7 (1,9)	.001
Ut kvällstid?	5,2 (1,6)	4,3 (1,8)	.001

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1= aldrig; 7= alltid

På frågor som handlade om användning av sociala medier presenterades fanns en signifikant skillnad mellan de två olika grupperna. Resultatet visade att vårdnadshavare till tonåringar som varit med om en eller flera olyckor trodde att de påverkades mer av sociala medier än de andra (se Tabell 24).

Tabell 24. Påverkan av sociala medier.

Fråga	Olycka M (std)	Ingen olycka M (std)	p
Rent allmänt, hur mycket tror du att din tonåring påverkas av sociala medier?	4,6 (1,8)	4,0 (1,8)	.01

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1= väldigt lite; 7= väldigt mycket

När det gäller restriktioner visade resultatet som presenteras i Tabell 25 att vårdnadshavare till tonåringar som varit med om en eller flera olyckor hade oftare än de andra infört restriktioner om vilket område, vilka vägar han/hon fick köra moped och det var också vanligare att de skulle tala om när de var tillbaka.

Tabell 25. Restriktioner (%).

Fråga	Olycka Ja (%)	Ingen olycka Ja (%)	p
Restriktioner – får inte köra utanför ett specifikt område	48,1	31,9	.01
Restriktioner – inte köra på vägar med en hastighetsgräns som överstiger 70 km/h	27,2	13,6	.01
Restriktioner – tala om när han/hon är tillbaka	56,8	45,2	.05

Skala 1= ja; 2= nej.

Resultaten visade att vårdnadshavare till tonåringar som varit med om en olycka oftare talar med dem om risken med att köra moped över tillåten hastighet och andra restriktioner kring mopedkörning, se Tabell 26.

Tabell 26. Samtal om mopedkörning.

Fråga	Olycka M (std)	Ingen olycka M (std)	p
Pratar om risken med att köra moped över tillåten hastighet	5,15 (1,54)	4,74 (1,73)	.05
Pratar om restriktioner kring mopedkörningen	4,93 (1,66)	4,42 (1,85)	.05

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1= aldrig; 7= väldigt ofta

Resultaten visade också att tonåringar som varit med om en eller flera olyckor oftare utövade någon form av sport i organiserad form (se Tabell 27).

Tabell 27. Aktiviteter under fritiden.

Fråga	Olycka M (std)	Ingen olycka M (std)	p
Utövar någon sport i organiserad verksamhet, t.ex. i klubb, skola)	2,40 (1,29)	2,94 (1,61)	.01

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skala 1= varje dag; 6= aldrig

Ytterligare analyser visade att de som har blivit drabbade av en olycka ville ha mer stöd än de andra ($p \geq .05$). Bland de som hade tonåringar som drabbats var det 12 procent som ville ha stöd jämfört med 6 procent bland de icke drabbade. Om de behövde stöd så visade resultatet att deras önskemål om vilken sorts stöd det skulle handla om inte skiljde de båda grupperna åt. Vidare analyser visade att det inte fanns några skillnader mellan dessa båda grupper som hade att göra med hur vårdnadshavaren själv uppträdde i trafiken.

3.2.10. Behov av stöd – skillnaden mellan de som behöver stöd och de som inte behöver stöd

Ytterligare analyser genomfördes för att undersöka eventuella skillnader mellan de som hade behov av stöd med de som inte hade samma behov. I denna analys ingick alla frågor i enkäten och i Tabell 28 presenteras de signifikanta resultaten. Resultatet visade att de som var i behov av stöd hade en tonåring som oftare körde moped till fritidsaktiviteter och kvällstid. Vårdnadshavaren till denna grupp ansåg inte i lika hög grad som de andra att tonåringen körde moped på ett säkert och ansvarsfullt sätt.

De trodde också att de påverkades mer av sociala medier. När det handlade om hur ofta de samtalade om risken med att köra över tillåten hastighet så var det gruppen med behov av stöd som oftare gjorde detta (61,3 % samtalade ofta jämfört med 34,2 %). Däremot var synen på vad det innebär att köra säkert inte lika samstämmig i gruppen som behövde stöd jämfört med den andra. På frågor om inflytande så ansåg denna grupp att de hade ett större inflytande över när tonåringen skulle vara hemma på kvällarna och när de skulle gå och lägga sig. Om man ser till vårdnadshavarens eget beteende så var det mera ovanligt att gruppen som behövde stöd körde förbi ett trafikljus som just slagit om till rött och de kände sig inte heller lika säkra på hur de skulle agera i trafiken. I övrigt fanns det inga signifikanta skillnader mellan dessa båda grupper.

Tabell 28. Signifikanta skillnader mellan de som hade behov av stöd med de som inte hade samma behov (t-test).

Fråga	Behöver stöd M (std)	Behöver inte stöd M (sd)	p
Kör moped till fritidsaktiviteter (1=aldrig)	5,5 (1,3)	4,8 (1,8)	.01
Kör moped på kvällstid (1=aldrig)	5,2 (1,7)	4,4 (1,8)	.01
Tonåring kör moped på ett säkert sätt (1=aldrig)	5,4 (1,0)	6,0 (1,1)	.001
Tonåring tillräckligt ansvarsfull (1=aldrig)	6,3 (0,7)	6,6 (0,7)	.05
Påverkas av sociala medier (1=väldigt lite)	4,8 (1,8)	4,1 (1,8)	.05
Samtal om risken att köra över tillåten hastighet (1=aldrig)	5,6 (1,5)	4,8 (1,7)	.01
Samma syn på vad det innebär att köra säkert (1=håller inte alls med)	5,5 (1,0)	6,0 (1,2)	.01
Inflytande över vilken tid tonåring skall vara hemma på kvällarna (1=håller inte alls med)	6,7 (0,5)	6,1 (1,1)	.001
Inflytande över när tonåringen går och lägger sig på vardagarna (1=håller inte alls med)	5,8 (1,0)	5,4 (1,4)	.01
Kör förbi ett trafikljus som just slagit om till rött (1=mycket ovanligt)	2,4 (2,7)	3,5 (3,2)	.05
Känner dig säker på hur du skall agera i olika trafiksituationer (1=mycket ovanligt)	5,4 (2,2)	6,3 (1,1)	.05

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Alla skalor är 7 gradiga.

3.2.11. Vårdnadshavarnas uppfattning om pojkar och flickor

Ytterligare analyser genomfördes med hjälp av t-test och Chi²-test för att undersöka eventuella skillnader mellan vårdnadshavarens uppfattning om pojkar och flickor. Resultaten som presenteras i Tabell 29 visade att flickorna inte körde moped lika ofta till skolan, kompisar, fritidsaktiviteter, på kvällstid och för nöjes skull som pojkarna. Enligt vårdnadshavarna körde flickorna säkrare och följde oftare reglerna och var mera ansvarsfulla i trafiken. Flickorna tittade mera sällan på filmer på internet om mopedkörning. Flickorna hade också fler restriktioner jämfört med pojkarna. De måste i högre grad än pojkarna berätta vart de skulle åka, med vilka och när de skulle vara tillbaka. Vårdnadshavarna var också mera överens om vilka restriktioner som skulle gälla när det handlade om en flicka.

Vårdnadshavaren pratade mera sällan med flickorna om hur de kunde undvika en olycka, att köra över tillåten hastighet, trimning, hjälmanvändning och restriktioner kring mopedkörningen. Vårdnadshavarna och flickorna var oftare överens om vad det innebar att köra säkert på moped.

Flickorna använde oftare internet och var oftare engagerade i annan verksamhet än sport. De meklade mera sällan med mopeden och körde mera sällan för nöjes skull. Däremot utförde de oftare hushållssysslor. Vårdnadshavaren till en flicka hade inte lika stort inflytande över när de skulle gå och lägga sig på kvällarna jämfört med om det var en pojke. Slutligen visade resultaten att flickorna i mindre utsträckning än pojkarna rökte och drack alkohol.

Tabell 29. Vårdnadshavarnas uppfattning om flickor och pojkars beteende och kunskaper.

Fråga	Flickor M (std)	Pojkar M (std)	p
Kör moped till och från skolan (1=aldrig)	4,0 (2,0)	4,6 (2,2)	.01
Kör moped till och från sina kompisar (1=aldrig)	5,0 (1,4)	5,4 (1,5)	.01
Kör moped till fritidsaktiviteter (1=aldrig)	4,6 (1,7)	5,0 (1,8)	.05
Kör moped på kvällstid (1=aldrig)	4,2 (1,8)	4,7 (1,8)	.01
Kör moped enbart för nöjets skull (1=aldrig)	3,3 (1,9)	4,5 (1,9)	.001
Tonåring kör moped på ett säkert sätt (1=aldrig)	6,2 (0,9)	6,0 (1,1)	.01
Tonåring följer de trafikregler som gäller (1=aldrig)	6,5 (0,8)	6,3 (0,9)	.01
Tonåring tillräckligt ansvarsfull (1=aldrig)	6,6 (0,6)	6,5 (0,8)	.01
Tittar på filmer på internet om mopedkörning (1=aldrig)	3,5 (3,1)	4,5 (2,9)	.001
Får inte köra utan att berätta vart han/hon ska (1=ja; 2=nej)	Ja=70,1%	Ja=52,2%	.001
Får inte köra utan att berätta vilka han/hon ska köra tillsammans med (1=ja; 2=nej)	Ja=42,1%	Ja=27,1%	.001
Får inte köra utan att tala om när han/hon är tillbaka (1=ja; 2=nej)	Ja=54,3%	Ja=42,2%	.01
Du och din tonårings andra förälder är överens om vilka restriktioner som skall gälla (1=håller inte alls med)	6,4 (1,6)	6,0 (2,0)	.01
Samtal om hur han/hon undviker att råka ut för en olycka på mopeden (1=aldrig)	4,8 (1,4)	5,1 (1,5)	.05
Samtal om risken att köra över tillåten hastighet (1=aldrig)	4,6 (1,6)	5,0 (1,7)	.01
Samtal om risken att köra utan hjälm (1=aldrig)	4,8 (2,0)	5,2 (1,9)	.05
Samtal om risken med att trimma mopeden (1=aldrig)	4,2 (2,2)	5,0 (1,8)	.001
Du och din tonåring har samma syn på vad det innebär att köra säkert på moped (1=håller inte alls med)	6,1 (1,1)	5,9 (1,2)	.01
Använder internet (1= varje dag; 6= aldrig)	1,1 (0,2)	1,2 (.0,7)	.01
Är engagerad i någon organiserad verksamhet förutom sport (1= varje dag; 6= aldrig)	4,6 (1,5)	5,2 (1,3)	.001

Fråga	Flickor M (std)	Pojkar M (std)	p
Mekar med något fordon (1= varje dag; 6= aldrig)	5,7 (0,7)	4,5 (1,6)	.001
Kör moped för nöjes skulle (1= varje dag; 6= aldrig)	3,9 (1,5)	2,7 (1,4)	.001
Utför hushållssysslor (1= varje dag; 6= aldrig)	2,5 (0,9)	2,9 (1,1)	.01
Röker (1= varje dag; 6= aldrig)	6,0 (0,3)	5,9 (0,7)	.01
Dricker alkohol (1= varje dag; 6= aldrig)	6,0 (0,4)	5,9 (0,6)	.05
Inflytande över när tonåringen går och lägger sig på vardagarna (1=håller inte alls med)	5,2 (1,5)	5,5 (1,4)	.01

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skalorna är 7 gradiga utom där annat anges.

Ytterligare analyser genomfördes för att undersöka vilken effekt vårdnadshavarens eget kön hade på synen på pojkar och flickor och hypotesen var att kvinnorna hade en positivare syn jämfört med männen. Tabell 30 visar vårdnadshavarnas på flickorna. Resultatet visade att till skillnad från männen ansåg kvinnorna att flickorna var bättre på att följa reglerna. Kvinnorna hade också infört fler restriktioner jämfört med männen. Kvinnorna pratade också oftare med flickorna och hade en bättre samsyn då det handlade om trafiksäkerhet. Kvinnorna spenderade mera tid med flickorna och de var också positivare till polisens besök på skolor. De var också positivare till att mopeden kunde beslagtas om den var trimmad. Slutligen hade kvinnorna större inflytande över flickorna då det handlade om deras användning av internet och de var också i större behov av stöd och information.

Tabell 30. Kvinnor och mäns syn på flickors beteende och kunskaper.

Fråga	Kvinnor M (std)	Män M (std)	p
Tonåring följer de trafikregler som gäller (1=aldrig)	6,6 (0,8)	6,3 (0,9)	.05
Får inte köra utanför ett specifikt område (1=ja; 2=nej)	Ja=21,0%	Ja=5,1%	.01
Får inte köra före/efter bestämda tidpunkter på dygnet(1=ja; 2=nej)	Ja=29,5%	Ja=13,6%	.01
Får inte köra när det är mörkt (1=ja; 2=nej)	Ja=19,0%	Ja=8,5%	.05
Får inte köra på vägar med en hastighetsgräns som överstiger 70 km/h (1=ja; 2=nej)	Ja=38,1%	Ja=23,7%	.05
Samtal om hur han/hon undviker att råka ut för en olycka på mopeden (1=aldrig)	5,1 (1,4)	4,4 (1,4)	.01
Du och din tonåring har samma syn på vad det innebär att köra säkert på moped (1=håller inte alls med)	6,3 (1,0)	5,9 (1,1)	.05
Rent allmänt, hur mycket tid tillbringar du tillsammans med din tonåring? (1=mycket liten)	5,4 (1,1)	5,0 (1,2)	.05
Polisen gör besök på skolor och inspekterar mopeder (1=mycket dåligt)	6,8 (0,5)	6,4 (1,1)	.01
Om mopeden är trimmad kan den beslagtas (1=mycket dåligt)	6,4 (1,2)	5,7 (1,8)	.01
Inflytande över hur tonåringen använder internet (1=håller inte alls med)	4,4 (1,9)	3,8 (1,8)	.05
Behov av mer information och stöd när det gäller din tonårings mopedkörning och mopedssäkerhet (1=ja ;2=nej)	Ja=9,5%	Ja=0%	.01

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skalorna är 7 gradiga utom där annat anges.

Tabell 31 visar män och kvinnors syn på pojkarna, där det framgår att kvinnorna värderade pojkarnas kunskaper och beteende i trafiken högre än männen. De ansåg i högre grad än männen att pojkarna körde på ett trafiksäkert sätt, att de kände till reglerna och att de också följde reglerna. I likhet med kvinnornas förhållningssätt gentemot flickorna hade kvinnorna infört fler restriktioner men denna gång var det betydligt fler restriktioner för pojkarna än flickorna (8 av 12 jämfört med 4 av 12). Enda gången då männen var mer restriktiva handlade om alkohol och mopedkörning. Jämfört med männen pratade kvinnorna oftare med pojkarna om hastigheter och restriktioner. I likhet med en vårdnadshavare som hade en flicka ansåg kvinnorna i högre grad än männen att polisens besök på skolorna och möjligheten att beslagta mopeder var mycket bra. Slutligen visade resultaten att kvinnorna hade ett större inflytande över pojkarna jämfört med männen.

Tabell 31. Kvinnor och mäns syn på pojkars beteende och kunskaper.

Fråga	Flickor M (std)	Pojkar M (std)	p
Tonåring kör moped på ett säkert sätt (1=aldrig)	6,1 (1,1)	5,8 (1,2)	.01
Tonåring kan de trafikregler som gäller för moped (1=aldrig)	6,7 (0,6)	6,4 (0,8)	.01
När tonåringen kör moped så följer han de trafikregler som gäller (1=aldrig)	6,5 (0,8)	6,1 (1,1)	.01
Tonåring har tillräckliga kunskaper för att köra moped i trafik (1=aldrig)	6,7 (0,6)	6,3 (1,0)	.001
Får inte köra utanför ett specifikt område (1=ja; 2=nej)	Ja=22,4%	Ja=8,5%	.01
Får inte köra före/efter bestämda tidpunkter på dygnet (1=ja; 2=nej)	Ja=35,1%	Ja=12,8%	.001
Får inte köra om det är dåligt väder (1=ja; 2=nej)	Ja=35,8%	Ja=10,3%	.001
Får inte köra när det är mörk (1=ja; 2=nej)	Ja=22,4%	Ja=9,4%	.01
Får inte köra utan att berätta vilka han ska köra tillsammans med (1=ja; 2=nej)	Ja=37,3%	Ja=15,4%	.001
Får inte köra utan att tala om när han är tillbaka (1=ja; 2=nej)	Ja=47,8%	Ja=35,0%	.05
Får inte skjutsa någon (1=ja; 2=nej)	Ja=18,7%	Ja=8,5%	.01
Får inte köra efter att han druckit alkohol (1=ja; 2=nej)	Ja=82,1%	Ja=90,6%	.05
Du och din tonåring är överens om vilka restriktioner som skall gälla (1=håller inte alls med)	6,5 (1,6)	6,3 (2,0)	.05
Samtal om risken att köra över tillåten hastighet (1=aldrig)	5,2 (1,6)	4,7 (1,7)	.01
Samtal om restriktioner kring mopedkörning (1=aldrig)	5,1 (1,6)	4,2 (1,9)	.001
Polisen gör besök på skolor och inspekterar mopeder (1=mycket dåligt)	6,7 (1,0)	6,1 (1,4)	.001
Om mopeden är trimmad kan den beslagtas (1=mycket dåligt)	6,3 (1,3)	5,3 (2,0)	.001
Inflytande över när tonåringen skall vara hemma på kvällarna (1=håller inte alls med)	6,3 (0,9)	6,0 (1,3)	.05
Inflytande över att din tonåring gör sina hemläxor (1=håller inte alls med)	6,0 (1,1)	5,6 (1,4)	.01

M=medelvärde; std=standardavvikelse. Skalorna är 7 gradiga utom där annat anges.

3.3. Sammanfattning av resultaten

I denna enkätstudie deltog 440 vårdnadshavare till tonåringar som godkänts på kunskapsprovet (AM) för att få framföra moped klass I. Detta innebär att resultaten handlar om deras egen uppfattning om olika aspekter som rör tonåringens mopedkörning.

3.3.1. Ungdomarnas moped och mopedkörning

Det vanligaste syftet med att man använde mopeden var att man körde till och från skolan, kompisar och olika fritidsaktiviteter. En stor andel av vårdnadshavaren kontrollerade mopederna regelbundet, dvs. varje vecka, och väldigt få körde en trimmad moped (4,3 %). Detta är betydligt färre jämfört med en nordisk studie där 50 procent av pojkarna och 20 procent av flickorna hade en trimmad moped (NTR, 2010). En möjlig förklaring till detta kan vara att urvalet inte är representativt eller att vårdnadshavarna är omedvetna om hur vanligt det är. Resultatet visade även att vårdnadshavarnas tilltro till tonåringen då det handlade om deras kunskaper och uppträdande i trafiken var mycket stor. I väldigt hög grad ansåg man att de kunde de trafikregler som gällde och att de hade tillräckliga kunskaper för att köra moped i trafik. En något lägre andel men fortfarande hög (70–80 %), ansåg att tonåringen alltid körde på ett trafiksäkert sätt och att de alltid följde de regler som gällde. Hjälm användningen var också mycket god (90 %) vilket överensstämmer väl med de observationer som NTF (2011) utfört som visade att 94 % använde hjälmen på rätt sätt.

3.3.2. Sociala medier

Internet är något som ungdomar använder regelbundet (Löfberg & Aspán, 2011) vilket även denna studie visade eftersom närmare 90 procent använde internet varje dag. På många platser på internet diskuteras olika frågor som har att göra med mopeden. I enkäten ingick därför frågor om hur ofta vårdnadshavarens tonåring tog del av det som finns på tillgängligt på internet. Utifrån svaren kunde man se att närmare hälften av vårdnadshavarna svarade att detta inte gällde deras tonåringar. Möjligtvis kan detta kopplas till att en väldigt stor andel av dem själva inte kände till att det finns forum på internet om mopeder och mopedåkning vilket i sin tur kan förklara varför endast en femtedel trodde att deras tonåring påverkades.

3.3.3. Restriktioner och samtal

Studier har visat att strikta regler som har att göra med mopedåkning är kopplat till att barnet tar färre risker i trafiken (Beck, Shattuck & Raleigh, 2001; Senserrick, 2008) och är involverad i färre olyckor (Ginsburg m.fl. 2009; Hartos m.fl., 2000; Simons-Morton & Ouimet, 2006). Det var därför av intresse att studera hur vanligt det var att vårdnadshavarna i denna studie hade infört restriktioner. Resultaten visade att det vanligaste var att det fanns restriktioner om alkohol och hjälm användning men det var också vanligt att de inte fick köra en trimmad moped. En stor andel, lite mer än hälften av vårdnadshavarna, hade infört en regel som innebar att tonåringen inte fick köra utan att berätta vart han/hon skulle åka. Några av dem som inte infört några restriktioner ansåg att det inte behövdes eftersom deras tonåring redan körde på ett trafiksäkert och moget sätt. Om tonåringen bröt mot restriktionerna så var den vanligaste åtgärden att man samtalade om det som hänt. Rent allmänt visade resultaten att man inte samtalade speciellt mycket om mopedkörning vilket kan kopplas till det som tidigare framkommit, nämligen att det finns en stark tilltro till att tonåringen gör rätt.

Resultaten visade också att det fanns en samsyn mellan vårdnadshavaren och tonåringen då det handlade om vilka restriktioner som skulle gälla. Däremot var man inte alltid överens med den andra föräldern vilket kunde leda till att tonåringen upplevde att reglerna var otydliga eller att vårdnadshavarna förmedlade dubbla budskap.

3.3.4. Information och stöd

Enligt Ward m.fl. (2006) behöver vårdnadshavarna mera stöd eftersom de inte alltid vet hur de skall agera för att minska risken för att deras tonåring ska råka ut för en olycka. Detta stöds inte av resultaten från denna studie eftersom endast 7 procent efterfrågade ett ökat stöd. Detta kan återigen kopplas till att vårdnadshavarna hade en stark tilltro att tonåringen redan gjorde rätt och att de upplevde att det fanns en samsyn mellan dem och tonåringen då det handlade om restriktioner. De vårdnadshavare som trots allt ville ha stöd pekade på att ökade kunskaper om risker i trafiken var välkommet men man behövde också tips på hur man på bästa sätt kunde kommunicera med sina tonåringar. De var också relativt positiva till en introduktionskurs för vårdnadshavarna men det man skulle uppskatta mest var information via media. Polisens insatser såsom besök på skolor för att inspektera mopeders skulle kunna ses som ett stöd till vårdnadshavarna. Resultatet visade också att så var fallet eftersom majoriteten var positivt inställda till detta. Däremot var man inte lika positiv till att mopeden skulle kunna beslagtas om den var trimmad.

3.3.5. Fritiden

Studier har visat att olika fritidsaktiviteter och livsstil kan kopplas till hur tonåringar betar sig i trafiken (Berg m.fl., 2008). Resultatet från enkätstudie visade att användningen av internet var det vanligaste följt av att man umgås med någon eller några i familjen. Det var också vanligt att man utövade någon form av sport i organiserad form och att man umgicks med kompisar.

3.3.6. Vårdnadshavarnas inflytande

Användningen av internet bland tonåringarna var som tidigare diskuterats hög och detta var något som en väldigt liten andel av vårdnadshavarna ansåg att de kunde påverka. Det man hade störst inflytande över var när de skulle vara hemma på kvällarna.

3.3.7. Olycksinblandning

Mopedister är en högriskgrupp och i denna studie fick vårdnadshavarna ange hur många olyckor som deras tonåring varit involverad i. Ungefär en femtedel av alla hade varit med om en olycka och de flesta av olyckorna var skador på moped och/eller annat föremål. De som varit med om en eller flera olyckor använde mopeden i högre grad än de andra. Vårdnadshavarna till dessa tonåringar ansåg också att tonåringen påverkades mera av sociala medier. De hade också infört flera restriktioner och de pratade oftare om risker i trafiken. Vad som inte kunde utläsas från resultaten i denna studie var om detta ökat efter olyckan eller om det gällde redan innan olyckan.

3.3.8. Vårdnadshavarnas eget beteende i trafiken

Rent allmänt formar vårdnadshavarna barnen genom att vara modeller/förebilder och detta gäller även hur de själva kör bil och hur de ser på regler i trafiken (Scott-Parker, Watson & King, 2009; Summala, 1996). I denna studie ingick därför frågor om hur de själva uppträdde i trafiken. Ungefär en femtedel hade blivit bötfällda för fortkörning och 6 procent för annan trafikförseelse vilket oftast var parkeringsböter. Några hade varit inblandade i en olycka under de senaste tre åren, även om det inte var speciellt vanligt. När det handlade om deras uppträdande i trafiken visade resultaten att en relativt stor andel inte överskred hastighetsgränserna på en 50-väg (66 %) även om det var betydligt vanligare att de stannade före en stoppskylt (83 %).

3.3.9. Behov av stöd – skillnaden mellan de som behöver stöd och de som inte behöver stöd

Eftersom ett viktigt syfte med denna studie var att se hur man kan öka vårdnadshavarnas engagemang, utfördes mera omfattande analyser som jämförde de som behövde stöd med de som inte behövde detta. Resultaten visade att de skilde sig signifikant åt på många punkter. De som behövde stöd ansåg inte i

lika hög grad som de andra att deras tonåring uppträdde på ett korrekt sätt i trafiken och de trodde också att de påverkades mera av sociala medier. De samtalade också mera om risker i trafiken jämfört med gruppen som inte behövde stöd. De hade inte heller alltid samma syn på vad det innebar att köra säkert. Även om detta kunde visa på att deras inflytande var mindre så gällde detta i sådana fall inte när de skulle vara hemma på kvällarna och när de skulle gå och lägga sig. På frågorna om deras eget beteende kunde man se att de som behövde stöd jämfört med de andra inte kände sig lika säkra i trafiken.

3.3.10. Vårdnadshavarnas uppfattning om pojkar och flickor

Rent allmänt är pojkar mer inblandade i olyckor än vad flickor är och det var därför av intresse att studera eventuella skillnader i synen på dem. Resultaten visade att flickorna inte använde mopeden lika mycket som pojkarna och att vårdnadshavarna ansåg att flickorna var säkrare i trafiken och hade bättre kunskaper. Trots det hade flickorna fler restriktioner jämfört med pojkarna något som de också var mera överens om. Vårdnadshavarna samtalade inte lika ofta med flickorna om risker i trafiken, vilket kan kopplas till att de upplevdes som säkra och att detta därför inte behövdes.

Bilden av flickor och pojkar kan också bero på om det är en mamma eller pappa som skall värdera deras beteende. Av denna anledning jämfördes män och kvinnors syn på pojkar och flickor. Resultaten visade att kvinnorna i högre grad än männen hade infört flera restriktioner, detta gällde både flickor och pojkar men speciellt pojkarna. Kvinnorna värderade också tonåringens kunskaper och beteende i trafiken högre än männen. Då det handlade om pojkarna var denna skillnad speciellt märkbar eftersom männen utgick ifrån att pojkarna inte alltid var så säkra. I familjen var det kvinnorna som samtalade om risker i trafiken, något som gällde både pojkar och flickor. Kvinnorna ansåg också att de hade ett större inflytande över pojkarna jämfört med männen.

4. Intervjustudie

4.1. Metod

4.1.1. Intervjuer – kvalitativ metod

För att få en fördjupad kunskap kring det som framkommit i den tidigare enkätstudien har intervjuer genomförts med föräldrar till mopedåkande barn. Med hjälp av kvalitativa intervjuer får föräldrarna möjlighet att reflektera över och förklara hur de tänker kring sina barns säkerhet på moped samt vidareutveckla synpunkter och argument som framkommit i enkätsvaren.

Intervjuerna har varit av halvstrukturerad karaktär, vilket innebär att intervjun utgår från en intervjuguide med ett antal övergripande teman/frågor, men som ger utrymme till spontana uttalanden från de intervjuade (Kvale, 1997). Frågorna i intervjuguiden (se Bilaga 1, Intervjuguide) har formulerats med hjälp av resultaten från, kunskapsöversikt och enkätstudien. De övergripande temana är:

- barnets moped och mopedåkning (t.ex. hur länge barnet har kört moped, varför man kör moped samt frågor om själva mopeden)
- föräldrarnas syn på barnets körbeteende, kunskaper och säkerhet
- föräldrarnas syn på påverkan (t.ex. från kompisar, föräldrar och internet)
- olycksinblandning /incidenter
- föräldrarnas roll och eventuella behov av stöd.

Urval

Urvalet har skett utifrån svaren från den tidigare enkätstudien. I enkäten fanns en fråga om vederbörande ville bli kontaktad för en intervju. Svaren från de som angett ett positivt svar på denna fråga och som bodde i Östergötland sammanställdes. Av de 23 svaren valdes sedan tio föräldrar ut. Faktorer som påverkade det slutliga urvalet var kön (både vad gäller förälder och barn), barnets eventuella olycksinblandning, boendemiljö (t.ex. stad eller landsbygd) och beteende i trafiken. Syftet med denna urvalsprocess var att skapa ett så brett underlag som möjligt.

Fördelning av relationer föräldrar/barn ser ut på följande sätt (inom parentes är angivet hur intervjumaterialet är kodat, där t.ex. I3 betyder Intervju nr 3):

- Pappa/son (I3, I4, I5, I7)
- Pappa/dotter (I2)
- Mamma/dotter (I1, I6, I8)
- Mamma/son (I9, I10)

Genomförande

Informanterna kontaktades via telefon med en förfrågan om de fortfarande kunde tänka sig att ställa upp på intervju, och tid och plats för intervju bestämdes. Vid detta tillfälle fick informanten även information om projektet, och att samtliga intervjuer behandlas konfidentiellt.

Intervjuerna gjordes under oktober och november månad 2014. I flera fall har intervjuerna genomförts på informanternas arbetsplats, medan några har genomförts i lokal på VTI, alternativt i bokad lokal på bibliotek.

Samtliga intervjuer har spelats in med diktafon, med intervjupersonernas samtycke. I genomsnitt har en intervju tagit mellan 30 och 60 minuter. Som tack för sitt deltagande har de intervjuade fått två biobiljetter.

Analysförfarande och teoretiska utgångspunkter

Samtliga intervjuutskrifter lästes grundligt igenom och därefter grovstrukturerades materialets utifrån intervjuguiden. Materialet har sedan analyserats ytterligare där både likheter och variationer som kan ses i intervjumaterialet har beaktats.

Intervjumaterialet är ordagrant transkriberat, men då intervjupersonerna citeras i resultatdelen är utsagorna till viss del redigerade för läsbarhetens skull. Ibland är citaten nedkortade, vilket markeras med /.../. Ibland är ord tillagda för att förbättra läsförståelsen vilket är angivet inom hakparentes.

4.2. Resultat av intervjustudien

4.2.1. Bakgrundsbeskrivning – barnen och deras mopeder

I detta avsnitt redogörs för barnens mopedåkning rörande bland annat i vilka sammanhang barnen kör moped och om de har varit med om någon olycka eller incident med mopeden. Avsnittet ger en bakgrundsbeskrivning till påföljande avsnitt, som handlar om föräldrarnas uppfattningar kring och attityder till barnets mopedåkning och säkerhet.

Mopedåkningens omfattning

Barnen har tagit sina mopedkörkort (AM) i anslutning till att de fyllt 15 år. För flertalet gäller att de har kört moped sedan våren 2014 och fram till början av hösten, då flera har ställt av sina mopeder för säsongen. Barnen kör moped relativt ofta, i det att föräldrarna uppger tre till fyra gånger i veckan, alternativt dagligen.

Flera av de intervjuade tror att deras barn kommer att köra moped fram till dess att de tar B-körkort, vid 18-års ålder. Ett AM-körkort kan därför liknas vid en språngbräda till B-körkort, liksom även i något fall körkort för motorcykel. En mamma berättar att hennes dotter nog inte kommer att vilja köra moped så länge till, eftersom dottern tycker att mopedhjälmen förstör frisyren. Vidare menar en pappa att sonen antagligen kommer att hata sin moped om ett år. En annan pappa uttrycker liknande uppfattning i följande citat:

I5: Inte så länge till, tror jag. Kanske litegrann till nästa vår, sedan blir det lite barnsligt tror jag, man kommer upp i gymnasiet och... han kanske åker första året i gymnasiet.

Föräldrarna uttrycker hur mopeden är en del av en specifik period i tonåringens liv. Några föräldrar menar också att mopedkörkortet och mopedåkandet har varit lite av ett ”nyhetens behag”, och att de redan nu, i slutet av sommaren och början av hösten, har kunnat se en avmattning i intresset.

Mopederna

Samtliga barn till de intervjuade föräldrarna kör moped klass I. Flera av dessa är av scootermotmodell, medan några är av en mer sportig modell. Ett fåtal köpte en helt ny moped, medan flertalet har köpt en begagnad. Ett av barnen hade vunnit sin moped i en tävling. Några hade redan en moped i hushållet, som ett äldre syskon använt tidigare.

Tidigare mopedfarenheter

En pojke hade kört sin pappas moped klass II några år innan det egna mopedkörkortet för klass I. Till att börja med hade pojken inte förarbevis för moped klass II men körde ändå denna moped, enligt

pappan. En annan pojke hade tidigare erfarenheter av att köra motocross, om än inte i tävlingssammanhang. I övrigt hade inte barnen, enligt de intervjuade föräldrarna, några tidigare erfarenheter av att köra moped. Däremot hade några av barnen provåkt mopeden hemmavid, inför den kommande AM-utbildningen.

Trafikmiljöer

De miljöer som barnen uppges köra i varierar, dels mellan barnen, dels vad gäller tillfällen och anledningar till mopedkörningen.

För flera gäller att barnen kör i trafik och även inne i städer. Några föräldrar uppger dock att barnen inte kör i städer, eftersom både föräldrar och barn tycker att det känns otryggt. Vidare kör barnen på både asfaltsvägar och grusvägar.

Flera föräldrar menar att det kan vara ganska mycket trafik på de vägar som barnen kör på, med hastigheter upp till 70 km/h. Ett barn uppges även köra på 2+1 väg.

Orsaker till mopedåkning

Transportmedel och frihetskänsla

För flera av de unga mopedisterna är mopeden ett transportmedel, speciellt om de allmänna kommunikationerna inte räcker till. Av dessa bor de flesta på landsbygd, med längre sträckor till skola, aktiviteter och kompisar. Några föräldrar till barn som främst åker moped för att kunna transportera sig, berättar också att barnen ibland skjutsar kompisar och/eller syskon. Mopeden skapar frihet att själv ta sig dit man vill:

I6: Kunna ta sig till stallet, om hon ska rida. Kompisar, för att vi bor ju... vi bor ju inte i samhället, utan har ju kompisar utspritt. Hon har ingen i närheten. /.../ Att hon ändå mer ser det som att komma från punkt A till B, mer att hon ser nyttan än nöjet med moppen.

Nöjesåkning

Nära förknippat med den ovan beskrivna frihetskänslan är nöjesåkning, det vill säga att köra moped för själva känslans skull, och inte i första hand för att transportera sig. För flera av barnen handlar det om att åka moped tillsammans med kompisar:

I9: I somras var dom ju ett helt gäng som var ute och åkte. Några i området och sen är det några i hans innebandyilag också, som bor lite längre bort. Så träffas dom och åker.

Förener nytta med nöje

För flera av barnen handlar mopedåkningen om både transport och nöjesåkning – man förenar nytta med nöje:

I8: Vi bor fem kilometer utanför stan, men sedan rider hon även en mil åt andra hållet i ett stall där. Men annars är det mycket åka till kompisar, skolan... /.../ Men det var nog för att hon vill ta sig mer självständigt. Det tar ju med buss nästan över en timme. Kanske en kvart, tjugo minuter med moped totalt sett till skolan, så det blir jätteskillnad.

I: Är det som nöjeskörning också? Tycker hon det är kul att köra?

I8: Men det gör hon absolut. I början tyckte jag att det var hysteriskt, åka till affären, skjutsa omkring folk.

Motorintresse

Några av barnen uppges ha ett motorintresse och har till exempel ”plockat isär” mopeden för att förstå hur den fungerar. Moped- och motorintresset yttrar sig också genom intresset för moped sajter och Youtube-filmer på internet. Utifrån intervjumaterialet märks här en klar skillnad mellan pojkar och flickor, där pojkarna har ett större intresse än flickorna för de tekniska aspekterna kring mopeden, både vad gäller den egna mopeden och intresset för exempelvis moped sajter (se vidare avsnitt *Synen på påverkansfaktorer* nedan).

Olycksinblandning och incidenter

Två av intervjupersonerna hade i den föregående enkäten uppgett att deras respektive barn har varit med om en mopedolycka. I intervjuerna framkom det att ytterligare sex barn hade varit med om olycka/incident (troligen har dessa olyckor/incidenter skett efter att föräldern svarat på enkäten, vilket kan förklara av de olika uppgifterna). Ingen av barnen uppges ha skadat sig allvarligt. Här följer korta sammanfattningar av de olyckor och incidenter som föräldrarna berättat om:

- En flicka skulle skjutsa storasystern. Det var mörkt och lite fuktigt ute vid det aktuella tillfället. Enligt pappan gick det nog lite fort i en kurva, och mopeden åkte ned i diket.
- En pojke har varit med om två olyckor. Vid det första tillfället, som hände i stadstrafik och dagsljus, var det en bil som körde på honom bakifrån när pojken hade stannat för stopplikt. Medan denna olycka inte berodde på mopedisten, utan på bilistens brist på uppmärksamhet, skedde den andra med anledning av att pojken, enligt pappan, hade för hög fart i en sväng. Det hade regnat och väglaget var halt av blöta löv och det hade hunnit mörkna. Pojken bromsade för tvärt och föll med mopeden.
- En pojke bromsade in hårt i samband med att ett djur sprang över vägen, och framhjulet låste sig. Vid det aktuella tillfället hade det hunnit skymma.
- En pojke hade varit på en gräsplan och sladdat med mopeden tillsammans med sina kompisar då han slirade och föll. Pojken skadade sig inte, men mopeden fick sig en törn.
- En pojke välte med mopeden när han skulle rulla nedför en lutning, utan att mopeden var startad. Pojken satt med båda fötterna på ena sidan, och mopeden välte åt det andra hållet.
- En pojke tappade balansen vid stillastående, och mopeden vippade.
- En flicka hade vippat med sin moped, men inte skadat sig. Mamman minns inte detaljerna från händelsen.
- En flicka har berättat för sin mamma att hon varit nära att krocka en gång då en bilist kom ut ur en korsning, men mamman minns inte exakt händelsen.

Sammanfattningsvis har olyckorna/incidenterna berott på bilisters ouppmärksamhet, mopedisten kör för fort i kombination med mörker/skymning och halt väglag samt att barnet tappat balansen på stillastående eller rullande (med motorn avstängd) moped.

4.2.2. Föräldrarnas syn på beslutet om moped

Unga mopedister är oskyddade trafikanter. Hur reagerar man som förälder då ens barn uttrycker en önskan om att skaffa moped och ta mopedkörkort? Uppstår det diskussioner inom familjen, och hur ser dessa ut? I det följande beskrivs detta närmare.

Barnets transportbehov och föräldrarnas transportlättnad

För de föräldrar som bor tillsammans med sina barn en bit utanför en stad var barnets önskan om moped inte en överraskning. Förståelse fanns för behovet av att kunna transportera sig. Bland dessa föräldrar märks också en lättnad över att själva slippa skjutsa barnen till olika aktiviteter, i de fall där

kollektivtrafikens tider inte alltid passar. För en familj innebar dotterns mopedkörkort även en lättnad vad gäller den andra dotterns transporter, i och med att hon kunde bli skjutsad av systemen på mopeden.

Ansvarstagande, mognad och självständighet

Flera av de intervjuade poängterar att barnets körkortstagande och mopedåkning har inneburit en mognad hos barnet, som relateras till ansvarstagande och självständighet. Valet att skaffa moped och mopedkörkort ses härmed som något positivt för barnets utveckling:

I3: Jag är jätteglad att min son tog moppekortet. Det kom som en överraskning för mig, men jag är glad att han gjorde det, för han mognar på ett helt annat sätt och tar ansvar sig själv i trafiken. Det tror jag är jättenyttigt.

I diskussionerna om barnets mognad och självständighet finns även en uppfattning om att mopedutbildningen, trafik kunskaperna och den förvärvade vanan att köra i trafik kommer att gynna barnet då det ska ta körkort, både vad gäller själva körkortstagandet och hur de blir som bilförare. I dessa sammanhang talar föräldrarna om körkort för både personbil och motorcykel.

En aspekt som framkommer i intervjumaterialet är att man som förälder ser positivt på mopedåkningen eftersom det innebär att barnet vistas utomhus, istället för att exempelvis sitta hemma vid datorn och spela spel:

I5: Jag ser hellre att han är ute med vänner och kanske möjligheter att besöka... än att sitta i rummet och spela. Så att jag hade inga som helst problem, utan jag var för det [beslutet att ta mopedkörkort].

I3: Både frun och jag tycker att det är jättekul att han har den där moppen, för det blir ett intresse för honom, annat än dator och bordtennis.

En mamma menar också att barnets intresse för mopedåkning kanske skjuter fram det hon kallar för alkoholdebuten. Barnet accepterar nolltoleransen för mopedåkning och alkohol, menar mamman, och sonen väljer förhoppningsvis mopedåkning framför fester med alkohol.

Betydelsen av andra familjemedlemmars mopedåkning

En viss skillnad kan ses mellan de föräldrar som själva har kört moped och de som inte har gjort det. De föräldrar som själva har kört moped i sin ungdom tycks vara mer positivt inställda till barnens intresse för moped jämfört med de andra föräldrarna.

Flera av barnen har äldre syskon, men av dessa är det ett fåtal som har haft moped. Bland de föräldrar som har äldre barn som har kört moped tidigare märks en större acceptans för det yngre syskonets mopedåkning, och som även ses som naturligt.

Betydelsen av barnets personliga egenskaper

Några av de intervjuade föräldrarna menar att det inte har varit några diskussioner om beslutet att barnet skulle få ta körkortet, och att detta i alla fall till en del hänger samman med sonens eller dotterns personlighet. Flera av de intervjuade menar till exempel att deras son eller dotter är försiktiga av sig generellt, och därför även anses vara det gällande mopedåkning.

Men även om föräldrar menar att deras barn är försiktiga personer så finns hos samtliga oro kring barnets säkerhet på moped, om än i olika omfattning och av olika skäl.

Hastighet

Flera föräldrar oroar sig över att barnen kör fortare än vad som är tillåtet för moped klass I. Detta märks tydligast hos mammorna, och en mamma säger till exempel följande:

I: Hastigheten är du orolig för, men annars tycker du att han är uppmärksam?

I9: Ja men... det känns det som att han är. Att han har koll på skyltar och trafikregler i allmänhet. Utan det är mest det här med hastigheten som jag har känt, som jag är orolig för.

I följande citat beskrivs mammans oro av den intervjuade pappan:

I7: Nej, det har jag aldrig vart, jag har tänkt att det där klarar han nog. Hans mamma är nog mer orolig. Att han ska bli påkörd eller köra i någonstans, skada sig. /.../ Det är nog transporter till skolan som frugan är mest orolig för. För det är så mycket trafik till och från skolan.

Kompispåverkan

Även om föräldrar litar på barnets kunskaper om regler och deras noggrannhet i uppmärksamhet antyder några föräldrar att det finns en viss oro att barnet påverkas av kompisar då de kör moped tillsammans. Här följer ett exempel:

I10: Jag är inte... orolig är man ju alltid, speciellt om dom är flera stycken som åker iväg, för då är jag rädd att dom ska bli påverkade av varandra. Men han i sig är jag inte orolig för, för han är ganska försiktig. Han är ganska noga med regler i trafiken och så där.

Oskyddad trafikant

Både oron för andra trafikanter och oron för barnets mopedkörning i vissa trafikmiljöer hänger samman med att man som mopedist är oskyddad trafikant. Även om en rad positiva aspekter kan ses rörande beslutet om mopedkörkort så menar flera av de intervjuade att det i bakhuvudet finns en oro över barnet såsom oskyddad trafikant. I intervjuerna är det främst mammorna som uttrycker sådan oro. En mamma säger till exempel följande:

I9: Och sen när det började närma sig femtonårsdagen så var han väldigt så där... jag ska ha moppe! Jag tänkte att det inte är någon idé att trotsa det, även om man naturligtvis känner sig orolig. Han ska ut i trafiken... /.../ Man vet ju inte hur andra trafikanter är. Det är det som är det läskiga. Och det kan hända vem som helst, men som mopedist är du mer utsatt än om du sitter i en bil.

Bilden av att det främst är mammor som oroas förstärks av följande citat av en pappa, som beskriver reaktionen hos barnets mamma:

I7: Min fru, mamman, tyckte väl att han kunde... det var otäckt, han behövde inte skaffa moppe. Men jag var inte det [orolig], jag visste ju själv hur man var.

Vissa typer av vägar och trafikmiljöer

Vetskapen om mopedisten såsom oskyddad trafikant kan ofta även relateras till de trafikmiljöer där barnet kör moped. En förälder oroar sig exempelvis för en väg med mycket och tung trafik, och där det är 2+1 väg. En annan förälder oroar sig istället mer för stadsmiljö, eftersom hon inte är säker på att bilister verkligen uppmärksammar hennes dotter på mopeden. I övriga situationer är denna förälder dock inte så orolig över sin dotters mopedåkning, men hon poängterar att eftersom hon själv har motorcykelkörkort så är hon också medveten om riskerna.

Att inte veta allt...

Ytterligare en aspekt är att man som förälder till en tonåring överlag inte kan ha kontroll över allting som barnet företar sig. Föräldrar kan till exempel i intervjuer uttrycka att de visserligen ser att barnet

har knäppt hjälmen innan han eller hon har åkt iväg, eller att barnet kör iväg försiktigt och blinkar vid sväng, men att de inte kan vara helt säkra på om det är beteenden som gäller även när föräldrarna inte ser dem. Några föräldrar beskriver att det är en balansgång; man måste våga lita på barnet och man måste våga ”släppa det”, trots oro för dess säkerhet. Man ser barnets mopedåkning som en mognads- och självständighetsprocess, samtidigt som man inser att det fortfarande är ett barn som kanske inte riktigt förstår ansvaret att framföra en moped. Ur ett tidsperspektiv saknar den unge mopedisten dessutom körvana, som flera föräldrar anser vara viktigt.

Valet av moped

Flera av barnen uppges ha varit mycket bestämda om vilken slags moped de ville ha. För några blev deras önskan verklighet, medan andra barn i slutänden fick anpassa sig till föräldrarnas beslut.

I de fall som föräldrarnas beslut gick före barnets, har det handlat om att föräldrarna sett till barnets säkerhet. En mamma berättar till exempel att dottern egentligen ville ha en ”söt” moped, men istället blev det en rejäl scooter. Detta bestämdes av föräldrarna, med motiveringen att en sådan moped är mer säker, men också för att den är mer praktisk. Av samma anledning fick en pojkes önskan om en tuff crossliknande moped ge vika för föräldrarnas krav på säkerhet:

I10: Det var en EU-moped han ville ha, helst skulle han ha velat ha någon mer lite så här crossliknande, men nu är det ju en vespa han har. Vi tyckte dom kändes lite mer säkra.

För en förälder var det viktigt att mopeden var original och därmed inte trimmad, trots att sonen nog gärna skulle vilja ha en sådan:

I4: Så vi var väldigt noga med att... vi rensade ju kategoriskt bort allting som inte var original. /.../ Just på grund av att inte uppmuntra till det [köra trimmat]. Det var en bra begagnad vi köpte. Men den var inte trimmad. /.../ Går du ute på stan och tittar, alla har nya avgasrör, alla har ju någon detalj som gör att man kan misstänka att de här är trimmade. /.../ Självklart kommer sådana diskussioner upp. Men jag tycker att hans liv är mycket mer värt än att...

En mamma var negativ till sonens önskan om en ”sportig” moped och hade hellre sett att det blivit en scooter, som hon tycker verkar mer säker. I detta fall var det barnets vilja som slog igenom:

I9: Den ser ut mer som en cross... Mer sportig modell. Jag var ju mer 'men ska du inte ha en scooter...?'. Det kändes mer stabilt. Men 'nej, jag ska ha en sån'. Han hade redan bestämt sig, så jag tänker att... 'jaha, okej, då får det bli så'.

En flicka fick ta över sin storasysters moped som redan fanns i hushållet, men egentligen skulle hon hellre vilja ha en crossmoped (den enda flicka som uppges vilja ha en crossmoped). Föräldrarna har här ställts sig oförstående, eftersom sådan moped används i terräng snarare än på väg, där dottern kör. Dottern säger sig inte ha för avsikt att köra fortare med en crossmoped, och inte heller ha den för att köra i terräng, men pappan antar att det väl är lite ”fränare” med en crossmoped.

4.2.3. Föräldrarnas syn på barnens kunskaper och säkerhet

Hur tänker föräldrarna kring sina barns säkerhet på moped, och hur ser de på barnens kunskaper som mopedister? I följande avsnitt beskrivs detta, vilket ger en bild av föräldrarnas attityder till olika aspekter som kan kopplas till barnens mopedåkning.

Föräldrarnas uppfattningar om vad som är viktigast

Samspelet med andra trafikanter

I intervjuerna fick föräldrarna en fråga om vad de själva tycker är viktigast när det gäller deras barns mopedåkning och säkerhet. I sin helhet är det framförallt aspekter som berör det faktum att mopedisten är oskyddad trafikant som lyfts, varför vikten av samspel med andra trafikantgrupper ses som viktigt.

Körvana och manövrering

Några av de intervjuade föräldrarna menar att även om AM-utbildningen har haft stor betydelse för barnens förvärvade kunskaper så är de inte fullärda, speciellt vad gäller körvana och manövrering. Det är också flera av föräldrarna som poängterar att AM-utbildningen borde ha mer fokus på praktik, alternativt att det borde finnas möjlighet att få prova mopeden mer, i form av övningskörning innan AM-utbildningen:

I3: Helt plötsligt står han [sonen] på körskolan och ska köra moppe. Det finns ju inget ställe där du kan åka... du får inte ens övningsköra din moped. Det är ju synd, för jag tycker att "learning by doing", så lär du dig. /.../ Så min son, det är ett under att han klarade körkortet första gången, för han hade aldrig kört moped innan körskolan.

I citatet ovan märks en stark uppfattning om vikten av att kunna hantera och manövrera mopeden, vilket belyses ytterligare i citatet nedan, av samme förälder:

I3: Han är ju inte fullärd, han kan ju inte allt det där. Det finns inte en chans. Alltså... stoppmärke, sånt lär dom sig ju, 'Här får du inte åka ut, här är något kryss...'. Symbolerna tror jag är viktiga, men han kan ju omöjligt... han kan ju mer än vad jag kan, men jag har erfarenhet sedan tretti år. Men som nyexaminerad... ett prov, ett körprov bevisar ju inte att du kan köra, det bevisar ju bara kanske att du kan framföra ditt fordon på ett säkert sätt.

Samsyn föräldrar och barn

Flertalet av de intervjuade föräldrarna menar att deras egna uppfattningar om vad som är viktigt i samband med mopedisters säkerhet överensstämmer med deras barns uppfattningar – det finns en samsyn. Här följer ett citat som illustrerar detta, med utgångspunkt i vikten av att ha uppmärksamhet och beredskap:

I5: Ja, att vara uppmärksam, uppmärksam i trafiken. Förstå, kunna läsa av medtrafikanter... Kunna reagera inför situationer som kan uppstå och så vidare. Så jag har tryckt väldigt mycket på det och kanske inte så där... okej om du missar och inte kan, vet vad en skylt betyder eller någonting sådant där, så det är väl inte det viktiga tycker jag. Det viktiga är att han kan läsa trafiken. Och det säger han själv är jätteviktigt, och jag tror han är rätt bra på det.

I: För det här har ni haft en dialog omkring?

I5: Ja, oh ja, ja. Vi har diskuterat det.

Betydelsen av barnets personlighet

Precis som när det gäller beslutet om barnets mopedkörkort så hänvisar flera föräldrar till barnets personlighet generellt när det gäller barnets körbeteende och säkerhet. Här följer ett exempel:

II: Ja, hon är ju rätt så försiktig av sig, så det är jag rätt så trygg med faktiskt.

I: När du säger försiktigt, är det på andra områden också då?

II: Ja, lite... Ja. Inte tar för sig så där. Inte så där jättemycket.

I: Ja. Så du känner att det kommer nog bli så när hon kör moped också?

II: Ja.

Bland föräldrarna finns dock de som påpekar att barnet kör över tillåten hastighet, trots att barnet i övrigt beskrivs som en ansvarsfull och försiktig person, och som anses köra säkert i andra avseenden (t.ex. att barnet har uppsikt, kan trafikregler och behärskar manövreringen av mopeden). En mamma, som i övrigt upplever att sonen kör ansvarsfullt, berättar till exempel att sonen har berättat för henne att han brukar köra för fort, och att "alla" gör det (se även nedan, rörande hastighet). Mamman hänvisar här till barnets personlighet, att han gillar fart och lever i nuet. I intervjun lyfter mamman även att det handlar om en femtonårig kille, vilket kan tolkas som en underförstådd naturlig förklaring till sonens beteende:

I9: Han lever lite nuet. Men sen så kan han säga att 'här brukar jag köra sjutti'. Jag säger alltid att 'du måste följa trafikreglerna och hastighetsbegränsningarna'. 'Men det är ingen som gör rätt med moppe, här kör man på...'. /.../ Så han är lite så där, gillar snabb fart och... Han är sån som person. /.../ Men så tänker jag att femtonåriga killar, dom /.../.

Barnens teoretiska kunskaper och regelefterlevnad

När föräldrarna får frågan om deras barn kör på ett trafiksäkert sätt relaterar de ofta till att barnet ifråga kommenterar föräldrarnas bilkörning, antingen genom att ställa frågor om till exempel trafikregler, eller påpeka när föräldern gjort något misstag. Barnet visar i och med detta enligt föräldrarna ett intresse och en förståelse för trafikregler, vägskyltar och olika trafiksituationer. En mamma, som i intervjun dock även berättar att sonen kör över hastighetsgränserna, säger till exempel följande:

I9: Men han kör ju säkert, för när vi är ute och åker och jag kör bil, 'Men mamma här måste du blinka i rondellen!'. Så han är ju så där att han... brukar påpeka mig om jag skulle göra något fel, alltså glömma att blinka. /.../ Så jag tänker att han har ändå koll, känns det som.

Sammantaget menar föräldrarna att deras barn kan tillräckligt om trafikregler och vägmärken, och att de också följer dessa då de kör moped. Ett undantag är hastighet, eftersom flera uppges köra fortare än vad som är tillåtet med moped klass I. En annan regelöverträdelse handlar om att framföra mopeden på platser där det inte är tillåtet (t.ex. gångbanor). I följande citat framkommer att pappan tror att sonen kan trafikreglerna, men att han möjligtvis medvetet bryter mot dessa ibland. Sonen åker kanske på platser där det egentligen inte är tillåtet med moped klass I. I citatet märks en viss acceptans även hos pappan, eftersom han menar att sonens överträdelser görs på ett säkert sätt, och han gör även en jämförelse med cyklister som inte heller följer alla trafikregler:

I5: Ja, det tror jag [har kunskap om trafikregler]. Och jag tror att om han bryter mot en regel så gör han det medvetet. /.../ Han åker på platser där han egentligen inte får åka kanske och så där. Men jag tror han gör det under ansvar då. När han skulle göra det någon gång. /.../ Men ingenting allvarligt så där. Det gör ju även cyklister, hur många cyklister stannar vid stopp till exempel? Det gör ju ingen.

Barnets manövreringsförmåga

Som tidigare beskrivits uppfattar en del föräldrar att deras barn visserligen har goda kunskaper om trafikregler men inte riktigt har erfarenheten av manövreringsteknik, speciellt om det gäller vissa trafikmiljöer, som till exempel stadsmiljö. Vidare menar några föräldrar att deras barn behärskar manövrering, men att de är osäkra på hur barnet kan hantera detta i relation till specifika trafikmiljöer. Följande exempel handlar om en pojke som är van att hantera en cross på bana, men som enligt föräldern kanske inte helt kan ”överföra” dessa erfarenheter till trafikmiljöer:

I9: För jag var inte orolig över hans manövrering, för det kände jag att han var rätt säker på. Utan det var mer det här att göra det i trafiken. Det kan jag känna att... men jag var inte osäker... jag kände mig inte orolig för den biten, och det är ju för att han har vanan från cross, det här med växlar, till exempel.

Barnets uppmärksamhet

Några av föräldrarna berättar också att de har åkt i bil eller motorcykel efter sitt mopedåkande barn, och vid dessa tillfällen uppfattat det som att barnet ifråga är uppmärksam och försiktig i trafiken. En förälder berättar dock att hon vid något tillfälle kört bakom dottern, och tyckt att hon kört lite för mycket i mitten i en kurva. Detta tog hon senare upp med dottern. En annan förälder har också noterat brister i barnets uppmärksamhet i trafiken, vilket beskrivs i följande citat:

I5: Jag har varit med någon gång, vi har åkt till någon affär tillsammans, jag på motorcykeln och han på mopeden. Så jag har ju sett litegrann... Och kanske att uppmärksamheten kan vara lite att de tittar åt sidan och så där, litegrann som när de cyklar.

Användning av skyddsutrustning

Varselväst och annan klädsel

De mopedåkande barnen uppges inte ha några speciella skyddskläder på sig, förutom en pojke som har reflexjacka som han har köpt själv. Vidare berättar en pappa att sonen kommer att köra även vintertid med dubbdäck, vilket innebär tjockare kläder och som därmed ger mer skydd. Flera föräldrar hänvisar också till att mopeden har lyktor och reflexer, och att barnet inte heller kör moped i mörker. Endast ett barn uppges använda varselväst då det är mörkt:

Några är de som vid intervjutillfället inser att de överhuvudtaget inte har reflekterat över varselväst tidigare, men som uppger att de själva inte är negativa till det. Däremot är de inte säkra om barnen skulle använda varselväst eller inte:

I3: Det har vi aldrig diskuterat. /.../ Jag har inte haft en tanke på, men när du säger det så visst... jag tror inte att min son vill ta på sig en sådan, jag tror det finns en estetisk grej i det där, tyvärr. /.../ Vi säger så här, kom det en lag på att du skulle ha varselväst på dig, då skulle han ta på sig den, det vore det inget snack, då tvekar han inte. Men... nej...

I5: Nej, det... det skulle han inte sätta på sig tror jag, och det skulle jag inte tvinga på honom heller. /.../ Då skulle han sluta åka moped.

Hjälm

Samtliga föräldrar uppger att deras barn använder hjälm och att de knäpper den. Men hjälm är inte alltid populärt hos barnen, vilket kompenseras med att hjälmen måste vara snygg:

I: Hon har sin hjälm på trots frisyren?

18: Ja, det har hon. Det är ingen diskussion. Men den skulle vara snygg.

Hos några föräldrar finns dock en visshet om att även om sonen eller dottern har hjälmen på sig i föräldrarnas åsyn, så kan man som förälder inte veta om barnet alltid faktiskt har hjälmen på sig:

15: Ja, jag kan ju inte veta om han åker en liten tur någonstans om han..., men jag tror att han är... det jag ser så knäpper han den alltid, sätter på sig den innan han går ut, så jag ser att han knäpper den i alla fall när han åker från mig.

Musik under körning

Inget barn lyssnar enligt föräldrarna på musik samtidigt som de kör mopeden. Någon förälder påpekar dock att hon inte är alldeles säker – det är inte något som de har pratat om, men hon har inte heller sett sonen göra detta. En förälder har däremot pratat med sin son om att han inte får lyssna på musik samtidigt som han kör moped, och han menar också att sonen inte gör detta ur ett säkerhetsperspektiv: med i musik i öronen hör man inte omgivande trafik. Ljudaspekten tas upp även av en annan förälder, men i detta fall handlar det om upplevelsen av att höra ljudet från mopeden, vilket är anledningen till att sonen inte lyssnar på musik under körning.

Skjutsning

Enligt några föräldrar skjutsar deras barn kompisar på mopeden, och en flicka brukar även skjutsa sin storasyster. Mamman till denna flicka är inte orolig över att dottern skjutsar, men i citatet nedan uttrycks ändå en viss ambivalens, eftersom hon dels pratar om huruvida dottern inser ansvaret vid skjutsning, dels menar att dottern är mogen:

18: Sedan vet jag inte hur pass mycket hon förstår att man har ansvar ytterligare för person om man skjutsar. Det har vi inte pratat så mycket om, mer än att jag har gnällt över att det blir dyrt, för den drar mycket bensin. Nej, jag tror hon är ganska mogen, så jag tror det är okej.

Funderingar kring ansvar tas även upp av en annan förälder, som ser det som något vanskligt att sonen skjutsar kompisar, eftersom det bland annat innebär att sonen måste ta ansvar även för den skjutsades säkerhet:

14: Jag tror att det bara är en av hans kompisar som också skaffade moped. De flesta har det inte. Vilket ju är en liten tråkig del för det gör att han skjutsar rätt mycket. Och det blir inte bättre ur säkerhetssynpunkt, du får en vikt där och helt plötsligt tar du ansvar för en människa till.

Onykter körning

Av intervjuerna framkommer att föräldrarna upplever det som osannolikt att barnet ifråga skulle köra moped onykter. Man relaterar till barnets ålder, och att barnet ännu inte är ute och festar och dricker alkohol.

En mamma tror inte att sonen dricker alkohol, men tillägger att hon inte kan veta säkert. Däremot är hon övertygad om att sonen inte skulle köra moped onykter, och de har även överlag pratat mycket om just onykter körning. Själva mopedåkandet ses också av denna förälder som ett sätt att skjuta fram alkoholdebuten:

19: Nu har han ju inte börjat dricka än, vad jag vet i alla fall. Men det har vi pratat mycket om, att man... och där känns det lite som en trygghet också, känner jag, att så länge han åker moppe så bryr han sig inte om alkohol. Och det vet jag flera föräldrar som har diskuterat, att det är skönt att de har moppen. /.../

I: Så moppen kan göra att han håller sig undan alkohol?

I9: Jamen precis.

En annan anledning till att barnet överhuvudtaget inte har börjat dricka alkohol är att barnet i fråga är aktiv inom någon idrott och som tar mycket tid. I flera fall är det också till just dessa idrottsaktiviteter som barnet transporterar sig på moped.

Av de intervjuade föräldrarna är det en pappa som har vetskap om att sonen ibland dricker alkohol, dock inte i samband med mopedåkning:

I5: ... och de där festivalerna, och då har det säkert slunkit ner någon öl. Men då har han aldrig tagit mopeden, utan då har det varit buss ner till stan. Så jag är ganska övertygad om att han inte blandar ihop det där.

Hastighet och trimning

Även om de intervjuade föräldrarna uppfattar deras barn som försiktiga i trafiken och har tillräckligt med kunskaper om trafikregler och vägskyltar, så är det flera som uppger att de tror eller vet att barnet kör över tillåten hastighet, om än i olika omfattning:

I: Är det raksträckor han kör på?

I9: Ja... det var nån... jag kommer inte ihåg exakt vilken väg det var. Eller om det var Brokindsleden, men där får man ju köra sjutti, men han får ju inte göra det egentligen. 'Här brukar jag dra på lite', säger han när vi kör på Brokindsleden. 'Men du får inte...'.

Mopedens hastighetskapacitet

Ingen förälder anger att barnets moped är trimmad, men däremot att mopedens kapacitet möjliggör en hastighet över tillåtna 45 km/h. Flera föräldrar vet, alternativt misstänker, att deras barn har testat mopedens hastighetskapacitet genom att köra fortare än tillåtna 45 km/h. En pappa berättar till exempel att dottern har sagt att hon har provat att köra i 80 km/h. I intervjun antyds att det hos pappan finns en viss acceptans till detta så länge dottern kan hantera fordonet, och till exempel inte kör på grus eftersom det då finns risk för att hon slirar. En liknande acceptans för högre hastigheter märks hos flera föräldrar, framförallt om det inte överskrider 5-10 kilometer fortare än tillåtet. Här ges ett exempel:

I3: Men det beror på vad man menar med olagligt. Jag kan ju personligen tycka att om man drar ur en plugg ur en moppe för att få den att gå fem, tio kilometer till... ja, det kanske inte är så farligt. Så tycker jag.

Mekandets betydelse

I samband med att pappan i citatet ovan uttrycker att det inte är så farligt att köra 5–10 kilometer för fort, så framkommer även en uppfattning om att mekandet med exempelvis trimning innebär att barnet förvärvar tekniska kunskaper (här ska dock påpekas att sonen ifråga inte uppges trimma sin moped):

I3: För jag tycker att dom lär sig ju någonting när dom mekar, dom vet ju alltså... sådan skillnad blir det ju inte [med trimning], för då måste man lägga några tusen för att få den att göra någonting idag. /.../ Men dom lär sig saker och ting vad man gör med motorerna lättare, svänghjul och... Alltså uppfinningsrikedomen är stor när det gäller dom där grejerna. Det behöver inte alltid leda till positiv effekt på hastighet.

Hotade framtida körkortskategorier

Följande citat är exempel på en uppfattning hos både barnet och föräldern som indikerar att det framförallt är risken för att bli stoppad av polis som är anledningen till att mopedisten bör hålla sig till tillåten hastighet:

I8: Men det är klart att jag tror att dom gasar ibland. /.../ Hon vet ju om vad vi tycker, att hon inte ska köra fortare med tanke på att man kan bli stoppad av polis. /.../ Mellan oss och stan är det i stort sett bara en jättelång raksträcka. Det varierar ju mellan 30 och 60. Men det är ganska mycket poliser och det är väldigt mycket bilar, så jag tänker mig att det är bara en chansning i så fall [om dottern kör över tillåten hastighet].

I följande citat belyses även att det är de framtida och hett önskade körkortskategorierna som tycks vara drivkraften bakom en laglig hastighet:

I3: Han skulle gärna vilja göra det[trimma mopeden], men han vet också vad som händer. /.../ Men han vet också om det skulle vara så kanske han inte får ta motorcykelkort. /.../ Om han ramlar och slår sig finns ju inte, utan det finns bara det här att om man blir stoppad. Rädd för att inte få ta [motorcykel]körkortet.

I9: Jag har pratat jättemycket med honom, och hans pappa med, 'du får inte göra något som är olagligt, för blir du stoppad av polisen så påverkar det din framtida... med körkort och så.' Så jag... Det är svårt.

I: Har han tagit till sig det?/.../

I9: Jag tror väl han tänker på det.

Hastighet efter manövreringsförmåga

En pappa berättar att han uppmanat sonen att inte köra mopeden fortare än att han kan hantera mopeden. Goda manövreringsfärdigheter tycks härmed berättiga att barnet får kör över tillåten hastighet, även om det finns ett tak:

I3: Att han inte får framföra fordonet snabbare än han kan hantera det. Jag tror att kommer du upp till 45–50, där börjar väl gränsen att... jag tror bergis han kan hantera 60 om det skulle vara så, men inte nu, för han är så ny.

Olaglig hastighet av säkerhetsskäl

En annan form av acceptans till högre hastighet än tillåtet beskrivs av en förälder som uppmanar sonen till sådant beteende av trafiksäkerhetsskäl. Detta har föräldern och sonen kommit överens om, utifrån sonens upplevelser av att bli "prejad" av bilister. Genom att hålla samma hastighet som bilisterna så undviks dessa situationer, menar pappan:

I5: Jag tror att den går lite över 50. Jag ville det för han... De första kanske två tre veckorna, då kom han hem och var upprörd, ett par, två, tre tillfällen, och säger att han har blivit prejad helt enkelt av bilister som... du kanske har någon lite bredare väg och sedan åker de ifatt honom, bredvid, och sedan smalnar vägen och så får han tvärbromsa för att han inte får plats längre. Så jag tyckte det var rätt obehagligt att ha mopeden som går lite långsammare än bilarna, och hela tiden behöva bli omkörd och kanske vara litegrann i vägen. /.../

I: Så då håller han på något sätt samma hastighet som bilarna?

15: Exakt, och då behöver han inte bli omkörd hela tiden i en långsam fart och riskera att vägen smalnar av och så vidare.

Acceptans för trimmad moped

Som beskrivits ovan talar föräldrarna om otillåtna hastigheter på mopeder som från början har kapacitet att köra över 45 km/h, det vill säga att de inte är trimmade. Acceptans för *trimmad* moped uttrycks tydligt i en intervju, då pappan berättar om sonens provåkning av pappans gamla, trimmade moped. I citatet nedan berättar han även om hur lätt det var att trimma den äldre mopeden, i jämförelse med den nyare moped som sonen kör idag:

17: Ja, min gamla, de var ju så lätt att ta bort. Den rosa tråden, den var ju bara att dra isär, är elektronisk, då gick han ju 80.

I: Jaha, och det gjorde han när han körde den?

17: Det gjorde han ibland.

I: Kan man lätt ta isär den tråden och sedan sätta tillbaka igen?

17: Ja, hur enkelt som helst.

/.../ Han körde på den gamla och då tyckte han det var nästan otäckt sade han.

Oklarheter kring trimning

Föräldrarna berättar således att barnen ibland kör över tillåten hastighet, men att mopederna inte är trimmade. Samtidigt finns en osäkerhet om vad som egentligen menas med trimning, och vilka regler som gäller. Man tycker också att det är konstigt att en moped är tillverkad för att kunna köra fortare än tillåtet. Framförallt hos mammorna märks en ovisshet kring trimning, om vad det innebär och hur det fungerar. Detta kan även innebära att man som förälder kan bli manipulerad av barnet, menar en mamma:

I: Är den trimmad att gå mer än 45? Eller har den kapaciteten att gå i 70?

19: Ja... jag är ju så dålig på sånt där. Han tycker om att mecka. Så jag vet att han har beställt lite delar och så där, och då har vi alltid sagt att 'du får inte trimma moppen'. Men 'mamma, det här ett sånt här luftfilter som gör att det... det räknas inte som trimning, men det gör att det blir lättare att gasa upp.' Men jag vet ju inte så mycket...! /.../ Nej, och vad innebär det [trimning]? Och det skulle man kanske egentligen kunna kolla upp lite mer ordentligt. Egentligen. Men jag har nog inte riktigt... /.../ Jag kan ingenting om de där bitarna! Och jag tänker att det kan ju dom spela lite på, ungdomarna. Så är det ju!

4.2.4. Påverkansfaktorer

De intervjuade föräldrarnas barn är i femtonårsåldern – en ålder som innebär att barnet är mitt i en utvecklingsprocess, omfattande både fysiologiska, psykologiska och sociala utvecklingsfaser. Detta innebär till exempel även en extra mottaglighet för normer och attityder i den grupp man vill identifiera sig med.

Kompisar

Flera av föräldrarna uppger att även barnens vänner åker moped, och att det händer att de åker tillsammans i grupp. I ett fall var sonen ensam på sin skola med att åka moped. På frågan om pappan ändå är orolig för kompistryck, om sonen skulle få kompisar som också kör moped, svarar pappan att

han inte skulle vara orolig. Istället tycker han att det skulle vara roligt om sonen fick sällskap med sitt mopedintresse. I följande citat uttrycker två mammor en viss oro över att deras söner ska påverkas av kompisar på ett negativt sätt när de kör i grupp. Detta trots att de i övrigt tycker att deras söner kör på ett trafiksäkert sätt:

I: Vad tycker du om kompisarnas sätt att köra?

I9: Har jag inte bra koll på... /.../ Men jag tror att han [en kompis] också verkar köra rätt så bra, eller försiktigt. /.../ Det klart man funderar ibland, hur är dom när dom är ute och kör? Ett helt gäng...

I10: Jo, men jag tycker det känns säkert när han åker iväg. Jag är inte... orolig är man ju alltid, speciellt om dom är flera stycken som åker iväg, för då är jag rädd att dom ska bli påverkade av varandra. Men han i sig är jag inte orolig för, för han är ganska försiktig. Han är ganska noga med regler och i trafiken och så där. /.../

I: Hur upplever du att kompisarna kör...?

I10: En del kanske är lite mer... det här med fart och... Dom är typ fyra, fem stycken, är dom väl ibland. /.../ Men en del av dom känner man är väl lite mer det här att köra och testa och lite så.

En pappa påpekar att sonen är mycket självständig och därför även kan stå emot vissa typer av grupptryck, till exempel om det gäller tekniska förändringar på mopeden. Samtidigt menar pappan att sonen nog kan påverkas av sina kompisar, eftersom de inte kör med samma uppmärksamhet på trafikmiljön när de kör i grupp jämfört med då de kör ensamma. Pappan tror också att sonen kan ta efter kompisars olagliga beteenden, som exempelvis att köra på gång och cykelbanor (här ska dock påpekas att pappan har kommenterat detta tidigare i intervjun, och där han uttrycker en acceptans för sådant beteende, se ovan):

I5: Jag skulle vara förvånad om han inte kör farligare när han åker tillsammans med sina kamrater och de så att säga har mer uppmärksamhet på varandra och kanske skojar och försöker prata och då kanske missar litegrann att vara uppmärksam kring trafiken runtom dem. Men det tror jag nog att... om låt säga en kamrat genar på en väg där du inte får åka, eller cykelväg där det kanske till och med är folk och så vidare, så tror jag nog att han... det ska till en del, men jag tror att i många fall skulle han följa efter.

En mamma berättar att sonen, trots att han är en försiktig person, nog gärna skulle vilja kunna köra lite fortare för att inte komma efter kompisarna som har trimmade mopeder. Det som får honom att avstå är rädslan för att bli stoppad av polisen, och de konsekvenser det kan få för framtida körkortstagande för personbil (jfr ovan):

I10: Det tror jag dom gör [påverkas av kompisar], det tror jag faktiskt delvis så. Sedan känner jag litet... att han är inte riktigt jättemodig och går för långt så. Men han säger ju det att det finns de kompisar som har trimmade mopeder och 'då kom man ju lite efter', säger han, när dom kör. Men han har ändå inte tjtat om trimning eller så där. Han är väldigt rädd att han ska bli straffad så det påverkar hans körkort. Det är det som sitter i bakhuvudet på honom. /.../ Så därför är han nog ganska noga med regler och så på mopeden.

Sammanfattningsvis handlar det grupptryck som föräldrarna refererar till om ökade hastigheter och i ett fall om att köra på platser som inte är tillåtet, såsom cykelbanor. En förälder lyfter även att mopedåkning i grupp kan innebära att den enskilde föraren får en sämre uppmärksamhet på trafiken, eftersom man istället har uppmärksamheten på varandra.

Föräldrar

Flera av föräldrarna tror att deras egna förarbeteende till viss del kan påverka barnens beteende vid mopedåkning. Samtidigt tror de inte att det egna beteendet påverkar barnen negativt, även om några pappor medger att de ibland kanske skäller på andra trafikanter då de kör bil.

En pappa berättar att sonen inte har varselväst under mopedåkningen, och poängterar att han inte heller skulle tvinga på sonen det och han tycks även övertygad om att sonen skulle vägra använda sådan. Det framkommer också under intervjun att pappan själv inte använder varselväst då han kör motorcykel. I detta avseende tror pappan att hans eget beteende och val att inte använda varselväst kan ha förts över på sonen:

I: Tror du det skulle vara annorlunda om du hade varselväst när du kör mc?

I5: Det kanske det skulle vara, det var som jag sade tidigare, de tittar ju på och följer vad föräldrar gör. Så där kanske jag inte är det bästa föredömet.

Flera föräldrar berättar hur barnen kommenterar föräldrarnas förarbeteende. En son tycker att mamman kör mesigt, varför hon inte tror att han tar efter hennes beteende. Istället tror hon att det kan vara pappan som påverkar sonens körbeteende:

I9: Han tycker ju att jag kör mesigt. 'Gasa nu då!'. 'Nej, här är det tretti...'. /.../ 'Men här brukar pappa gasa på'. Så jag tror väl att pappa är väl lite mer.../.../ Men man kanske har en annan körstil, man eller kvinna. Så jag vet inte, men det känns väl som att han kanske påverkas mer av pappan än av mig. Men han kanske har tagit med sig något av mig, hoppas jag!

Överlag menar föräldrarna att de själva är ordentliga i trafiken, varför de inte heller ser några större risker med överföring av exempelvis riskfylld körstil. Flera försöker också att vara ett föredöme då de kör bil, vilket framförallt är något som man har börjat tänka på i samband med barnets mopedkörkort och/eller äldre barns körkortstagande för personbil. I följande citat märks dock en viss acceptans till höga hastigheter, även om pappan ifråga menar att han är ”ordentlig” i trafiken, och citatet indikerar att även sonen kan komma att ta efter pappans beteende:

I3: Jag är nog ganska ordentlig i trafiken. /.../ Visst kör man för fort ibland, det gör alla, och man gör det oftast med flit. Man kanske ligger åtta, tio kilometer för fort på motorväg. /.../ Och visst påverkas sonen, han sitter ju fram ibland. /.../ Jag tror att i bakhuvudet på honom så förbereder han sig för ett nytt körkort, givetvis.

Ytterligare en förälder medger att hon kör bil för fort ibland, men föräldern tror inte att detta påverkar dotterns mopedkörning:

I8: Visst, jag kanske kör fort ibland på någon 40-sträcka, det har säkerligen hänt, eller 30-sträcka. Men... nej, jag tycker inte det [att det påverkar dotterns beteende].

Internet

Vad gäller deltagande – aktivt eller passivt – i mopedforum och på Youtube på internet, märks en tydlig skillnad mellan söner och döttrar. Döttrarna uppges inte titta på sådana mopedrelaterade sajter eller filmer, medan söner uppges göra detta, i mer eller mindre grad (någon pappa berättar att sonen inte alls tittar på sådana filmer, eftersom han inte är intresserad av höga hastigheter).

En pappa berättar hur sonen dels ser filmer på Youtube med mopedister som kör riskfyllt, dels lär sig om själva mopeden genom diskussionsforum:

I3: Oj, han har sett alla filmer (Youtube).

I: Är han med i sådana diskussionsforum?

I3: Nej, han skriver aldrig någonting. /.../ Det finns någon av de här moped sajterna på nätet, någonting... Hasses kanal... Hasse byter drev, Hasse byter punka... Hasse byter... Han har sett alla de där och så går han ut och sedan kollar han sin moppe, är det likadant så här? Det suger de i sig direkt, han kan allt det där. Så första gången när moppen skramlade... /.../ och så tittade han på alla forum och så fick han svar på vad det kunde vara och så hittade han filmerna. /.../ Alltså, han vet allting ifrån hur man trimmar... dom visar, det finns filmer precis exakt hur man går till väga.

Pappan i citatet ovan beskriver hur sonen tycker att det är "häftigt" med de snabba mopederna på Youtube, men att sonen aldrig själv skulle göra något liknande eftersom han är för rädd för att göra det på riktigt. Övriga föräldrar tror rent generellt att sajter och filmer av detta slag kan påverka unga mopedisters körbeteenden, men verkar inte mena att deras egna barn påverkas i praktiken, det vill säga att beteenden på internet överförs till deras barns beteenden:

I: Tror du man kan bli påverkad av de här [sajterna och filmerna på internet] i sin inställning till säkerhet och till risker?

I7: Ja, man kan ju bli lite avtrubbad, att ta för stora risker.

I: Tror du det han har sett har påverkat honom något?

I7: Nej, jag hoppas att han inte påverkas av det.

Bland de föräldrar som själva är kunniga om datorer och internet finns en mindre ängslan kring internets påverkan vad gäller mopedkörning än hos dem som inte själva använder internet så mycket. En pappa, som är mycket datorkunnig, säger till exempel följande:

I3: Jag anser mig ha ganska bra koll på min sons internetvanor. /.../ Han vet att jag kan titta på saker och ting, att man är inte anonym utan att det syns.

Det framkommer även av intervjumaterialet att filmer av det slag som kan ses på Youtube, med fokus på höga hastigheter, var intressant för barnet precis innan och i början när barnet tagit mopedkörkort. Sedan tycks detta intresse mattas av. Här följer två exempel:

I5: För var jag lite orolig, för det var innan han hade börjat köra själv, i princip den perioden medan han höll på med körkortet, då tittade han mycket på filmer på internet, YouTube-klipp och visade mig och var begeistrad över ungdomar som trimmar och stegrar och jag sade det, det där är helt livsfarligt vad de gör, så där får du inte göra, då avbryter vi alltihopa. Men det är ju en sak att så att säga vara begeistrad eller tycka det är tufft och så vidare, det är en annan sak att göra det själv. Och när han hade kommit över den här initiala, vad ska man säga nöjesfasen, så stannade det, det tvärstannade. Han tittar inte på någonting sådant längre. Utan det var liksom i väntan på att själv få åka.

I9: Men nu tror jag inte att han tittar på det där, utan det var mer i början, när han skulle få moppe och så. /.../ Jag vet att han var det väldigt mycket innan han fick moppe, eller innan han fick körkort. Så även i början var han jättemycket inne i det, filmer och dom körde och... dom liksom fixade till mopparna, där kunde han ju sitta jättemycket och titta på.

Av de intervjuade föräldrarna är det endast mamman som uttryckt att hon, om än inte så mycket, är orolig för att filmer och sajter med mopedaknytning på internet kan påverka hennes son på ett negativt sätt, ur trafiksäkerhetssynpunkt:

Några föräldrar – framförallt mammor – uppger också att de inte riktigt vet om barnet tittar på filmer och sajter på internet rörande moped och mopedåkning. En mamma säger att dottern ofta sitter med sin mobil, och att det då är svårt att veta vad hon tittar på/deltar i.

Hos föräldrar som vet att deras barn tittar eller har tittat på exempelvis Youtubefilmer där mopedister kör med för höga hastigheter och på ett riskfyllt sätt finns ingen avsikt med att förbjuda barnen att titta på dem. Detta gäller oavsett om man tror att filmerna och sajterna påverkar det egna barnet eller inte:

I: Skulle du vilja begränsa honom i att titta på det här?

I7: Nej, det vill jag inte. Vill han titta så får han.

I9: Samtidigt så tänker jag en kille, femton år, gillar motor... alltså... Sen om han påverkas av det, det är väl klart att han gör det, men... Men jag tänker inte att nej, du får inte se det här för att... Men det gör han ju säkert, påverkas av det.

4.2.5. Barnens förvärvande av kunskaper och färdigheter

De kunskaper och färdigheter som det refereras till i föregående avsnitt har förvärvats på olika sätt enligt föräldrarna. Detta beskrivs i det följande, och här ska även noteras att intervjumaterialet visar på en stor samstämmighet vad gäller föräldrarnas berättelser.

AM-utbildningen

Teoretiska kunskaper

De intervjuade föräldrarna tycker överlag att det är bra med AM-utbildning. När föräldrarna talar om barnens kunskaper om trafikregler är det också framförallt till denna utbildning som det hänvisas till. Även på frågan om de tycker att barnet ifråga har *tillräckliga* kunskaper för att köra moped, så är det AM-utbildningen som många föräldrar relaterar till. Några föräldrar påpekar också att de aldrig sett sitt barn plugga så mycket som till det teoretiska provet för moped, eftersom han eller hon var motiverad att få mopedkörkortet:

I9: Så han var ju väldigt motiverad av att kunna det [mopedkörkortet]. Och han är ju ingen pluggkille, han tycker det är ganska tufft i skolan, har det jobbigt att läsa och så. Men här var han väldigt taggad.

Praktik

I några intervjuer framkommer det att föräldrarna anser att manövreringskunskaper är mycket viktigt i samband med mopedåkning. Detta kan möjligen även relateras till uppfattningen att det borde ingå mer praktisk övning i utbildningen, och att man borde få övningsköra på moped på samma sätt som är möjligt för personbil. En moped får inte framföras utan AM-körkort, vilket innebär att det för många är först på trafikskolan som pojken eller flickan har fått prova att köra en moped. Några av de intervjuade uppger dock att deras barn har kört moped innan utbildningen. En förälder berättar följande:

I9: Sen var det precis innan... vi bor på en jätteliten gata. Och så vet jag att innan han hade fått körkortet, 'mamma kan jag få testa och köra ner och sen tillbaka...?'. 'Nej, du får ju inte... du har inte körkortet än!'. Men så vart det att han gjorde det ändå, testade. Så han... körde så här sakta... fram och tillbaka! Innan han hade körkortet. /.../ Så han körde lite på gatan...

Några föräldrar tar i intervjuerna upp kostnadsaspekten, och menar att AM-utbildningen kostar allt för mycket. Eftersom även själva mopeden kan vara dyr blir det sammantaget en stor kostnad. Men det finns även en motsatt uppfattning, där föräldrar menar att man får valuta för pengarna.

Kunskap från föräldrarna

Även om det framförallt är AM-utbildningen som föräldrarna menar är grunden i barnens kunskaper så beskriver flera föräldrar hur barnens intresse och engagemang medför att de frågar sina föräldrar om exempelvis trafikregler och vad som gäller i olika trafiksituationer. På så sätt blir även föräldrarna förmedlare av kunskap:

I1: För hon kan komma med frågor, 'Ska jag göra så i den situationen? Gjorde jag rätt?'. 'Ja, du gjorde rätt, eller du ska göra så eller så där'.

I: Och då blir det konkreta saker det handlar om?

I1: Ja, då blir det ju verklighet, inte den här boken så att säga.

Föräldrarnas "berättande körning"

Ett annat exempel på hur föräldrarna förmedlar kunskap till sina barn rörande moped och trafik är då de själva under bilfärd tar upp olika trafiksituationer med sitt barn om till exempel vilka risker som kan uppstå:

I5: När jag kör bil och han är med så brukar jag alltid prata om hur jag... 'ja titta där, där går en familj som håller hårt i barnen, där kan nog någonting hända, det bör man titta på. Här kommer det någon och åker fort, då bör man vara försiktig och...': Jag försöker prata lite allmänt så där.

Färdigheter genom erfarenhet

Vad gäller erfarenhet och manövrering menar flera av de intervjuade föräldrarna att det är av stor vikt att sonen eller dottern får erfarenhet av att hantera mopeden och att det inte räcker med att kunna alla trafikregler. Problemet som vissa föräldrar lyfter fram är att denna del i utbildningen brister:

I: Har ni pratat om det här med styrandet och gruset och...?

I6: Ja, definitivt. Jag vet inte hur mycket de gick igenom [på trafikskolan]. För det verkar som att hon inte hade grepp om det riktigt, de kanske hade pratat om det. /.../ Framförallt om du bromsar på grus så är det ju lätt att det... man bromsar för hårt, framförallt.

Lärdomar av olyckor och incidenter

Några av de mopedåkande barnen har råkat ut för olycka och flera har enligt föräldrarna varit med om incidenter av olika slag. Enligt föräldrarna har barnen efter olyckan eller incidenten blivit mer försiktiga och – även om det inte uttalas direkt i intervjuerna – mer riskmedvetna. Här följer citat som illustrerar detta:

I9: Vi pratade en del om det och det kändes som att han blev rädd. Eller att han tänkte till kring att... det här med respekt liksom, att man kan inte bara larva runt, det kan hända grejer då. Så det kändes som att han förstod det. /.../ Jag tror han fick sig en tankeställare där. Sönt där får dom inte hålla på med, köra runt och sladda och... det kan ju hända allvarliga grejer.

I7: Han har nog fått sig en läxa.

I: Säger han det själv?

17: Jo, det säger han, 'nu får jag ta det lugnare', sa han, 'och tänka till lite'. /.../ Nu litar jag på honom, för han har lugnat ner sig nu efter olyckorna. Han har tänkt lite, det har han gjort, att han tar det lite försiktigare, tänker efter. /.../ Nu åker han aldrig i shorts mer, inte t-shirt heller. Han har långärmat och långa byxor på sig. /.../ Han har lugnat ner sig betydligt på moppen och tar inte dom riskerna, han kör lugnare nu, tänker lite mer med huvudet.

4.2.6. Föräldrarnas engagemang i barnens mopedåkning

Föräldrarna engagerar sig på olika sätt i sina barns mopedåkning, och i olika omfattning. I detta avsnitt ges en beskrivning av föräldrarnas engagemang, vilket ytterligare belyser deras inställning till barnens säkerhet vid mopedkörning, liksom det även kan identifiera behov av stöd.

Föräldrars inblick i AM-utbildningen

Som tidigare beskrivits menar föräldrarna att deras barn fått mycket kunskap om mopedåkning i och med AM-utbildningen. Och även om föräldrarna inte riktigt kan redogöra för vad som togs upp i utbildningen, och på vilket sätt, så har flera av dem pratat om utbildningen tillsammans med barnet. Flera föräldrar uppger också att de aktivt deltog i barnets teoriinläring:

15: Ja, inte exakt, vet jag ju inte [AM-utbildningens innehåll]. /.../ Så han berättade ju och pratade väldigt mycket om vad de hade pratat om och lärt sig. /.../ Men jag har försökt att vara ganska aktiv där, så vi läste tillsammans.

En mamma som själv inte uttrycker att hon har varit aktiv i barnets utbildning, menar att hon litar mycket på trafikskolans utbildare.

Kontroll av mopeden

Det framgår av intervjuerna att de föräldrar som själva har ett motorintresse och själva har åkt moped också anser sig ha kontroll över barnets moped, om det till exempel är något som verkar vara trasigt. I de flesta fall handlar det då om pappor. Dessa föräldrar uppger också att de kontrollerar barnets moped kontinuerligt, och några berättar att de brukar provköra mopeden, för att se att allt fungerar som det ska.

Vissa föräldrar kontrollerar mopeden tillsammans med barnet, och några uppger också att de uppmanar barnet att själv kontrollera mopeden. Enligt flera föräldrar är deras barn mycket mån om sin moped, varför det blir naturligt att de själva ser till att allting fungerar och är helt. En pappa beskriver i följande citat att han upplever det som att sonen tycker att det är roligt att pappan engagerar sig i mopeden och sonens mopedåkning:

13: Jag provar ju moppen ibland. Jag tycker det kan vara lite kul, för att se att moppen går bra, låter den, behöver vi service på den eller vad vi nu ska göra? Min son tycker att det är jättekul när jag blandar mig i. Jag försöker att inte blanda mig i så mycket, utan han får bli lite mer självständig, men jag ser ju...

En pappa uppger att han inte kontrollerar mopeden, lika lite som det är vanligt att man inför varje bilfärd kontrollerar att till exempel blinkers fungerar. Vidare tror han inte heller att sonen utför regelbundna kontroller av mopeden:

15: Jag kontrollerar inte själv regelbundet. /.../

I: Vet du om han själv kontrollerar?

15: Nej, det vet jag inte. Jag misstänker att han kontrollerar det ungefär lika mycket som du och jag kontrollerar vår bil innan vi åker till jobbet.

Ingen förälder uppger att de provåker eller kontrollerar mopeden med syfte att ta reda på om den är trimmad eller inte.

Kommunikation mellan barn och förälder

Utifrån intervjumaterialet talar majoriteten av de intervjuade föräldrarna med sina barn om mopedåkning och de risker som finns. En del föräldrar uppger att de pratar väldigt mycket om detta, medan andra menar att det kanske inte blir så mycket som man egentligen borde.

Flera är de som uppger att de diskuterat hastighet och onykter körning med sina barn, och utifrån intervjumaterialet är det då ofta riskerna med att bli stoppad av polis som diskuteras.

Diskussioner under bilfärd

Ett exempel på hur föräldern engagerar sig i barnets mopedåkning yttrar sig i det som skulle kunna kallas för "berättande körning" (jfr ovan). Föräldern berättar till exempel om trafikregler och vilka risker som finns i olika trafiksituationer medan han eller hon kör bil. Under bilfärden kan föräldern även ställa frågor till barnet, om hur han eller hon skulle ha gjort i en specifik situation:

14: 'Vad skulle du tänka potentiellt här...? Vad var det för skylt vi åkte förbi, vad betydde den? Åkte vi förbi någon skylt där?'

Risker med tjt

Vikten av att inte vara för tjtig och förmanande, med risk att barnet slår dövörat till, är något som flera föräldrar påpekar i intervjuerna. En pappa som beskriver hur han under bilfärd med sonen brukar prata om trafikregler och risker lyfter också att det gäller att inte prata *för* mycket, så att barnet slutar lyssna:

14: Men inte allt för mycket, för då slår de ju av öronen så att säga, de lyssnar inte. Så man får vara lite subtil så där.

En pappa uttrycker vid flera tillfällen under intervjun att han förlitar sig på sonen vad gäller mopedåkningen. Pappan och sonen pratar inte heller ofta om till exempel risker vid mopedåkning. I följande citat framkommer dock att pappan till viss del önskar mer samtal med sonen om detta, även om sonens två olycksinblandningar inneburit mer samtal än innan olyckorna:

I: Pratar ni mycket om hur ska köra mopeden och så där eller förlitar du dig på...

17: Jag förlitar mig till hundra procent att han klarar av det. /.../

I: Brukar ni prata om trafiksäkerhet och risker med mopedkörning?

17: Det händer väl, men inte så ofta. Man borde kanske prata mer om det.

I: Jag tänker, har det blivit något mer prat i samband med olyckorna?

17: Det har det väl, lite mer.

I: Men du skulle önska egentligen att ni pratade mer?

17: Ja, ta upp diskussion kanske emellanåt.

I: Men då måste det vara på... det är du som måste ta initiativet?

I7: Jo.

I: Hur tror du han skulle reagera, eller skulle han bara nobba det eller?

I7: Jag vet inte, han skulle nog bara ruska på huvudet och gå.

I citatet framkommer att pappan anar att sonen likväl inte skulle lyssna om pappan skulle sätta igång en diskussion. Detta kan jämföras med vad som beskrivits tidigare, om hur man som förälder är rädd för att bli för tjatig och förmanande.

Föräldrars ovilja till förbud och restriktioner

Förutom att man som förälder inte vill vara tjatig och förmanande så vill man inte heller införa förbud kring mopedkörningen. En pappa uppger till exempel att han vet att sonen ibland kör på platser där det inte är tillåtet med moped klass I. Pappan tror dock inte på förbud och hot, utan menar istället att man får prata med barnet om vad det aktuella beteendet kan innebära. Beteendet accepteras härmed, mer eller mindre underförstått:

I5: Han åker kanske på lite platser där han inte får göra, för han genar kanske vid något ställe, och så vidare och... Och det vet jag om, och jag tar mer approachen att jag kan inte liksom stenhårt förbjuda det och börja hota, utan 'då får du göra det på ett ansvarsfullt sätt och du får förstå att du kan bli bötfälld för det', etcetera etcetera.

Samma förälder påpekar att det är viktigt att diskussionerna kommer vid tillfällen som är naturliga, om barnet ska kunna ta till sig det:

I5: Men jag har nog aldrig satt mig ner, 'nu sätter vi oss vid köksbordet för nu ska vi diskutera säkerhet i mopedåkning'. För det skulle inte fungera, det skulle gå rakt igenom, han skulle nog inte ens sätta sig. Utan man får ju ta upp det när det kommer naturliga tillfällen, och så får man flika in någon liten moralhistoria eller någon passus som... Det är det man får göra kontinuerligt.

Flera föräldrar menar att de inte behöver några restriktioner kring barnets mopedkörning, eftersom han eller hon inte kör i sådana situationer och platser att det behövs. En annan anledning är att man litar på att barnet kör ansvarsfullt. En pappa beskriver det i följande citat:

I: Det känns inte som om det är något behov [av restriktioner]?

I3: Nej. Han är inte så lagd att han får för sig att dra till kompisar halv tio på kvällen, sånt existerar inte hos oss. Han tränar bordtennis tre dagar i veckan till halv nio. Han är i bordtennislokalen eller så är han hemma. /.../ Det är så mycket tid. Och helgerna... javisst kan han vara ute och köra lite moppe ibland i området ute vid fotbollsplan eller idrottsplatsen runt där och... men han lämnar inte området.

I: Så ni har ändå koll på något sätt?

I3: Han talar ju om! Han är så öppen 'Jag var där borta idag', säger han, utan att vi frågar.

Även om föräldrarna själva sällan använder ord som "restriktioner" framkommer det av intervjuerna att det finns vissa sådana. Detta beskrivs nedan.

Tider

Inför höst och vinter, och därmed mörker, har mopeden i flertalet fall ställts av för säsongen. En pappa berättar dock att sonen haft en önskan om att få köra moped även vintertid, varför mopeden kommer att få vinterdäck.

Överlag ses inte restriktioner gällande tider som nödvändigt, eftersom barnen i vilket fall som helst inte uppges vara ute och köra under sena kvällar. Barnen är inte heller, enligt föräldrarna, i den åldern då de är ute och festar och kommer hem sent om kvällarna. Flera påpekar också att barnen talar om var de är någonstans via sin mobil: "De har ju alltid mobilen med sig". Samtidigt ska här noteras att det i föräldrarnas beskrivningar av barnets inblandning i olyckor i två fall framkommer att det vid det aktuella tillfället var mörkt/skymning.

Trafikmiljöer

En pappa uppger att sonen inte får köra mopeden överhuvudtaget inom bostadsområdet, utan istället måste leda mopeden. Anledningen är att pappan anar att det annars kan gå lite fortare än tillåtet, varför det är lika bra att helt undvika mopedkörning i denna situation:

13: Han får inte köra in moppen i området där vi bor. Han får stanna på parkeringen och så drar han in moppen. /.../ För det är så lätt hänt att man tillåter 'Ja, men kör försiktigt in'. Rätt vad det är så går det för fort hit, och då är det bättre att inte alls.

Andra föräldrars restriktioner

En förälder berättar om hur andra föräldrars restriktioner påverkat hans egen sons mopedåkning. Sonen och hans kompisar planerade att ta mopederna och åka på tältsemester. Detta stoppades dock av föräldrar till några av kompisarna, trots att pappan själv var positiv till initiativet:

15: I början när de skaffade moped och åkte och tyckte det var kul att åka och så vidare fick de för sig att de skulle åka på mopedsemester. /.../ Och jag är för sådana saker, jag tycker ungdomarna ska... jag vet att han klarar av det här och de åker inte och dricker eller någonting sådant där utan... /.../ Men då ringde andra föräldrar och sade stopp, de var oroliga. Jag var inte den som sade stopp, men de andra sa stopp så det blev inget.

Skyddsutrustning

Samtliga föräldrar uppger att deras barn måste ha hjälm på sig. Detta ses dock som en självklarhet, varför det inte blir någon diskussion om detta

Hastighet och trimning

När det gäller hastighet och trimning är det flera av de intervjuade föräldrarna som uppger att de pratar med sina barn om detta och att de förbjuder sina barn att trimma mopeden. I flera fall har föräldrarna berättat för barnen vilka konsekvenserna kan bli om polisen upptäcker att mopeden är trimmad (jämför ovan).

Restriktioner efter olycka eller incident

För några av de föräldrar vars barn varit med om olycka eller incident med mopeden har restriktioner införts efter händelsen. En pappa berättar till exempel att sonen inte längre får köra på riksväg 34, efter det att sonen ramlat med sin moped. En annan pappa vill egentligen inte kalla det för restriktioner, men påpekar att de pratat om att sonen måste tänka på sitt körsätt och inte sladda runt med mopeden:

I: Blev det att ni tänkte annorlunda om mopedåkning efter olyckorna?

I9: Inte restriktioner så... men jag vet att vi pratade om det, och jag var så där att... just det här att han måste tänka på att köra säkert, och inte sladda runt. Vi pratade om det en del, men det var inte så där att jag liksom 'nu får du inte åka de här tiderna eller... '.

Goda råd

Intervjumaterialet visar ett visst avståndstagande till ordet "restriktioner". Istället nämner några föräldrar att de hellre kommunicerar med barnen genom goda råd, utifrån deras egna erfarenheter och kunskaper. Här följer ett citat rörande detta:

I6: Men det är genom att ge en hel del goda råd faktiskt, som jag hoppas att jag gör det på ett sätt så att det inte låter som tjat. För jag har ju sådana många egna erfarenheter trots allt, under årens lopp. /.../

I: Du ger hellre goda råd än inför restriktioner?

I6: Ja.

Samsyn mellan föräldrar och barn

Sammantaget uppger föräldrarna att det finns en samsyn mellan dem och barnen när det gäller mopedåkning och säkerhet. Det handlar om att köra försiktigt och om att ha uppmärksamhet på trafikmiljön och andra trafikanter samt om hjälmanvändning och att inte köra moped onykter.

När det gäller hastighet finns det framförallt två uppfattningar hos föräldrarna. Den ena uppfattningen visar på en acceptans för att mopeden får köras i den hastighet som mopeden klarar av, även om detta innebär hastighetsöverträdelse. Däremot får inte mopeden trimmas av risk att bli upptäckt av polis. Här ses också en samsyn mellan förälder och barn. Den andra uppfattningen utgörs av en oro över att barnet kör för fort (framförallt är det mammorna som ger uttryck för den oron) och detta visar att det inte alltid finns en samsyn mellan föräldrar och deras barn vad gäller hastighet.

Kommunikation med andra föräldrar

En klar majoritet av de intervjuade menar att de inte pratar med andra föräldrar om barnens mopedåkning. Några berättar att de i början av barnets mopedåkning kanske pratade lite med föräldrar som de redan kände. En mamma berättar att det då mest handlade om hur de kände en viss gemensam oro över barnens mopedåkning. En annan mamma berättar också att hon hört andra föräldrar tala om barnens mopedåkning, och där en acceptans för trimning varit tydligt:

I10: Ja, några så har vi pratat med lite, man hör... det är väldigt olika vad man tycker. En del tycker att det är självklart att om dom vill trimma så ska dom få göra det, 'för det gjorde man ju själv', har resonemanget varit... 'Vi bor ju utanför stan, det gör ju alla', har en del också sagt. Så det finns ju många föräldrar som är ganska nonchalanta också, och då förstår man ju om barnen blir det. För då blir det liksom väldigt nerklassat, faran och följderna också.

En förälder påpekar också vikten av samsyn just rörande hastighet, eftersom det annars skulle bli konstigt om alla körde med högre hastigheter än det egna barnet:

I: Skulle du vilja ha något som [tekniskt] gör att man faktiskt inte kan köra fort på moppen?

I9: Som man skulle kunna sätta dit? Jo... men det skulle vara bra, men då tänker jag att då måste ju alla ha. Förstår du? Att alla har det. För annars blir det ju... jättekonstigt liksom.

I: Och då måste det kanske finnas en samsyn hos föräldrarna?

I9: Ja precis.

I intervjuerna framkommer det till att börja med att det inte finns något uttalat behov av att prata med andra föräldrar, vilket följande citat får illustrera:

I5: Nej, jag känner inget behov av det. Jag vet inte vad det skulle... Det skulle nog bli en konstig diskussion tror jag, om man skulle ringa till någon annan förälder och säger 'du, jag tycker inte din sons moped är bra' eller någonting sådant där. Nej. /.../ Vi föräldrar pratar inte så mycket med varandra. När barnen kommer upp [i ålder] och de inte har sina gemensamma kalas och sådant där längre, då pratar inte föräldrar med varandra längre. /.../ Jag har liksom inte det naturliga tillfället.

Citatet belyser även något som flera föräldrar påtalar, nämligen att det skulle kännas onaturligt och konstlat att ta kontakt med föräldrar till barnens kompisar för att prata om deras mopedåkning. En mamma tycker till exempel att dotterns kompis kör moped på ett osäkert sätt, och hon berättar att denna flicka dessutom ännu inte har sitt mopedkörkort. Mamman ser det dock som problematiskt att lägga sig i detta, och vill inte kontakta flickans föräldrar:

I: Skulle du kunna tänka dig att prata med kompisens föräldrar?

I6: Nej. Nej, jag tycker det är hennes föräldrars del. Många gånger så har jag inga problem att prata med folk, men i det här läget, nej.

I: Och då är det just för att det är en sådan här känslig sak? Eller pratar ni med varandra annars?

I6: Nej, vi gör inte det heller. /.../ Men i det här läget, när jag inte har något att säga annars och bara komma och kommentera... nej. Nej.

Senare i intervjuerna, i samband med frågor rörande eventuellt stöd till föräldrar med mopedåkande barn, framkommer det likväl att flera av föräldrarna gärna skulle vilja ha stöd för hur man kan samtala med andra föräldrar om barnens mopedåkning. En pappa säger följande:

I: Pratar du med andra föräldrar om mopedåkning?

I7: Nej tyvärr...

I: Tyvärr, säger du. Skulle du vilja att det fanns någon möjlighet?

I7: Det skulle finnas på något sätt där man kunde få prata ihop sig eller prata och dela olika... dela med sig lite.

Problemet är således barriärer i form av att man till exempel tycker att det är svårt att få kontakt med andra föräldrar på ett naturligt sätt. Om detta och andra eventuella behov av stöd handlar följande avsnitt.

Föräldrastöd – förslag från de intervjuade föräldrarna

Ingen av föräldrarna har uttryckligen sagt sig ha något direkt behov av stöd rörande barnens mopedåkning och säkerhet.

Under intervjuerna har det likväl framkommit att man inte ser negativt på eventuellt stöd, både för sin egen del och för andras. Av intervjumaterialet märks ett underliggande behov, men som föräldrarna kanske har svårt att uttala, eftersom man själv inte riktigt vet vad man skulle kunna tänkas behöva för stöd. När de intervjuade får fundera en stund på vilka former av föräldrastöd som skulle kunna vara till nytta, kommer de också med förslag på sådana.

Föräldranätverk

Det finns en viss ambivalens i föräldrarnas uttalanden i intervjuerna. Å ena sidan menar de att deras barn är säkra och mogna förare, å andra sidan finns en önskan om att kunna samverka med andra föräldrar. Behovet att få prata med andra föräldrar om barnets mopedåkning uttrycks i citatet nedan:

I: Vad är det för frågor du känner att du skulle ha behov av att prata om i en sådan grupp?

I7: Ja, det är det här med trimning och det, att dom låter bli.

I: Att man skulle liksom stå enade där, på något sätt?

I7: Ja.

Internet

På frågan om de som föräldrar skulle ha hjälp av någon form av stöd via internet, exempelvis ett föräldraforum, svarar några att de inte alls skulle vara intresserade, medan andra menar att det skulle kunna vara en bra idé:

I9: Men fanns det något tillgängligt... alltså kanske via nätet eller... då kanske jag nog skulle använda det.

Tips och länk till sådana forum skulle kunna ges i samband med barnets AM-utbildning, eller i samband med föräldramöte, menar några föräldrar. Genom ett sådant forum skulle föräldrar kunna ta del av andra föräldrars erfarenheter och tankar. En mamma menar att man då som förälder själv skulle kunna skaffa sig en uppfattning huruvida det verkligen är så att andra föräldrar tillåter en del saker rörande mopedåkning, som det egna barnet kanske påstår.

Det lokala planet

Som tidigare beskrivits finner många föräldrar det svårt att prata med andra föräldrar. Det känns till exempel inte naturligt att ringa upp föräldrar till barnens kompisar:

I: Skulle du vilja ha mer kontakt med andra föräldrar, barnens föräldrar? Eller mer vetskap om hur de tänker kring trimning?

I9: Ja... det kanske man skulle. Fast det blir väl mer... inte att man aktivt ringer upp... det kanske man gör mer om det har hänt något. Lite tråkigt att man säger så, för... men det kanske man skulle.

Problemet är således att hitta ett naturligt forum, för kontakt och utbyte av erfarenheter, tankar och eventuella gemensamma strategier kring barnens mopedåkning. Ett förslag som ges är att ett sådant forum kan få form via skolan och föräldramöten.

Informationsmaterial – vägledning för föräldrar

En förälder menar att man som tonårsförälder har mycket att sätta sig in i, förutom barnets eventuella mopedkörning. Hon berättar också att då sonen fyllde tretton år fick hon hem en skrift om hur det är

att ha tonåring och hur man kan hantera olika problem som kan uppstå. Skriften heter ”Tonårspraktikan”, och föräldern menar att något liknande skulle kunna finnas för mopedföräldrar:

19: Jag tänker att visst skulle det vara bra att få tips, råd hur man pratar med sitt barn. Samtidigt så är det ju många saker i samhället, som man behöver prata med sitt barn om. Trafikvett, alkohol, sex och samlevnad... det är så många saker! Man fick ju hem en sån här 'Tonårspraktikan', som föräldrar fick hem när barnet fyllt tretton. Jag vet inte vem det är som gett ut den där. Jag har inte läst den där så jättebra, men det är ändå bra att... 'Här har du en bok, för nu är ditt barn tonåring'. /.../ Men jag tänker om man kanske skickar som en present till föräldrar. Jag tänker att 'Nu har ditt barn moppekort, tänk så här...'. En bok eller ett häfte... /.../ 'Och studier visar att det här... om man pratar så här med sitt barn, och de här aspekterna är viktiga och tänk på det här...'. Kanske någon sån vägledning.

Utbildning för föräldrar

Några föräldrar tror att det skulle vara bra med någon form av föräldrautbildning. En möjlighet är att en kunnig person bjuds in till föräldramöte för att prata om till exempel trimning, för att på sätt skapa en samsyn mellan föräldrarna:

17: Skolan kunde ta upp det på föräldramöte och ge lite... bjuda in någon som kan trafik och det här, trimning och sådant här, att alla föräldrar liksom är på samma linje och bryr sig om sina barn mer.

Ett annat förslag handlar om att man som förälder har möjlighet att delta i AM-utbildningen, något som kanske också skulle kunna vara obligatorisk. En mamma gör här en jämförelse med den obligatoriska handledarutbildningen för körkort B, och en annan förälder menar att detta skulle kunna innebära att föräldrar får mer insikter om risker med mopedkörning. Ytterligare en variant är att man som förälder deltar några timmar i den utbildning som barnet får:

110: Det tror jag är jättebra faktiskt, att när barnen ska skriva in sig för att ta mopedkörkortet, att det kunde vara en gång eller första gången eller något med föräldrar.

Medan flera föräldrar tycker att föräldrautbildningar av detta slag skulle vara ett stöd för dem så är några föräldrar negativa till förslagen. Olika skäl till detta anges: en förälder menar att han redan har tillräckliga kunskaper; en förälder uppger att han hade så bra diskussioner med barnet i anslutning till utbildningen att han inte själv behöver gå den; en förälder menar att man som förälder varken har tid eller lust att gå sådan utbildning, och att en del av poängen med att barnet skulle ta mopedkörkort var just att man som förälder skulle få mer egen tid. Följande citat belyser det senare skälet:

18: Det önskar jag absolut inte. Nej. Nej, nej, det känner jag inte... Alltså, lite av det här att hon ska få moped, det var egentligen att man skulle frigöra sig sin egen tid också.

Polisen

Förutom att föräldrar ser det som positivt med föräldranät på det lokala planet, ger en förälder ytterligare ett exempel på vad som skulle göras. Föräldern menar att polisen kunde ha en större roll genom att till exempel komma till skolan för att kontrollera mopederna och prata med de unga mopedisterna:

13: Han kör... nerförsbacken ner till oss, där kommer han upp i 47. Ibland önskar man att det står någon där som talar om för honom, 'Hörru du, du åkte faktiskt 47', att det står någon polis. Jag tycker inte att det är så farligt, min son skulle bli skiträdd, men jag kan

tycka att det kanske vore nyttigt ibland. /.../ Att dom blir tillsagda, att det är nytta att polisen kommer till skolan och talar om.

4.3. Sammanfattning av intervjustudiens resultat

4.3.1. Skälen till moped

Ett framträdande skäl till mopedåkning som uppges handlar om behovet av att kunna transportera sig, framförallt gäller detta för dem som bor en bit från staden och där de allmänna kommunikationerna inte räcker till. Barnets moped innebär härmed även transportlättnader för föräldrarna. För flertalet av barnen handlar det även om nöjesåkning, det vill säga att man tycker att det är roligt att köra moped. Några av barnen uppges vara teknik- och mekarintresserade.

4.3.2. Omfattning och trafikmiljöer

Några barn uppges köra tillsammans med kompisar, medan några oftast åker ensamma. Miljöerna som barnen kör i varierar, allt från innerstad till mindre grusvägar och landsvägar med 2+1 väg. Hastighetsbegränsningar på dessa vägar uppges vara mellan 30 och 70 km/h. Barnen kör moped regelbundet, under sommaren så gott som varje dag.

Föräldrarna tror inte att deras barn kommer att köra moped någon längre period, flera uppger att de kanske kör en säsong till. Anledning till detta är att barnen antingen har tröttnat – det är inte längre nyhetens behag – eller att de kommer att tycka att det är barnsligt.

4.3.3. Olyckor och incidenter

Sammantaget har åtta av de tio barnen råkat ut för olycka eller incident, men utan att någon har skadat sig svårt.

Sammanfattningsvis har olyckorna/incidenterna berott på bilisters ouppmärksamhet, mopedistens höga hastighet i kombination med mörker/skymning och halt väglag samt att barnet tappat balansen på stillastående eller rullande moped.

Enligt föräldrarna har deras barn blivit mer försiktiga efter olyckorna/incidenterna – de har lärt sig vad som kan hända om man till exempel kör för fort, och de förstår att man gör sig illa om mopeden välter. Möjligen kan detta också vara en anledning till att det är få föräldrar som uppger att de har infört fler restriktioner efter olyckan/incidenten; barnen har själva fått insikter, varför ytterligare restriktioner inte behövs. En annan möjlig anledning kan vara att det inte har handlat om några allvarliga skador, varför dessa händelser och incidenter snarare ses som erfarenheter och lärdomar, på barnets väg att skaffa sig körvana.

4.3.4. Föräldrarnas syn på barnens vilja till moped

Inför barnets önskan om mopedkörkort var majoriteten av föräldrarna positiva, vilket framförallt kan ses ur två aspekter: barnet blir självständigt och får ta ansvar, samtidigt som mopedåkandet innebär att man som förälder slipper att skjutsa barnen till exempelvis kompisar eller olika idrottsaktiviteter. Några föräldrar ser även mopedåkandet som ett gott alternativ till att exempelvis sitta inne och spela spel. Vidare ses i intervjumaterialet en större acceptans och förståelse hos de föräldrar som själva åkt moped och/eller motorcykel, jämfört med dem som inte har det. I flera intervjuer märks dubbla känslor inför barnets vilja att ta mopedkörkort, då man ser både för- och nackdelar. Nackdelarna handlar framförallt om barnets utsatthet som oskyddad trafikant, men vägs i slutänden upp av fördelar som handlar om transportlättnader och barnets självständighetsprocess. I något fall har föräldern inte kunnat motstå barnets önskan och vilja till mopedkörkort.

Flera av barnen hade en bestämd uppfattning om vilken typ av moped de ville ha. Här märks att föräldrarna har varit aktiva och pådrivande i valet, och att barnet i fråga inte alltid har fått det man önskat. Istället för önskemål om en ”söt” moped eller en moped av crossmodell så har föräldrarna istället valt en scootermode, som anses både mer säker och praktisk.

4.3.5. AM-utbildningen

Samtliga barn har EU-moped, och har därmed tagit AM-körkort. Föräldrarna hänvisar till denna utbildning när det gäller barnens kunskaper om trafikregler och vägskyltar, och menar att barnen har goda kunskaper om detta. Några påpekar också att deras barn aldrig har pluggat så hårt som inför mopedkörkortet. Vidare anser föräldrarna att utbildningen är mycket bra, även om några tycker att den är för dyr. En annan uppfattning rörande utbildningen är att det är för mycket fokus på teori, och att man saknar mer praktisk utbildning. Några föräldrar påpekar till exempel att eftersom man inte får framföra en moped innan utbildning så innebär det att det är första gången som barnet gör detta i samband med utbildningen. Här lyfts vikten av att kunna manövrera mopeden, att veta vad som händer och hur det känns när man bromsar i grus och så vidare.

Ingen förälder har följt med på utbildningen, och det finns delade åsikter om detta skulle vara bra eller inte. Någon menar exempelvis att det skulle ta för mycket tid och att det i så fall absolut inte får innebära högre kostnad.

4.3.6. Föräldrarnas syn på barnens kunskaper och säkerhet

Överlag anser föräldrarna att barnen har goda kunskaper om trafikregler och vägskyltar. De uppges även köra försiktigt i trafiken och här görs ofta en koppling till barnets personliga egenskaper överlag. Möjligen kan tilltron till barnen förklaras med att de intervjuade föräldrarna är medvetna och har en god relation och kommunikation med sina barn. Men det kan också handla om att föräldrarna tränger undan de jobbiga tankarna om vad som kan hända, och man väljer de positiva värden som barnets mopedåkning innebär, i form av större mognad och ansvarstagande hos barnet, liksom även att de själva som föräldrar inte behöver skjutsa barnen till olika aktiviteter. Sammantaget anser föräldrarna också ha god kontakt med sina barn, och man talar – om än i mer eller mindre grad – med sina barn om mopedåkning, risker och säkerhet. Några uppger dock att de tycker att det är en balansgång. Som förälder får man inte bli tjatig och alltför förmanande, då slår barnet dövörat till.

Samtliga barn har enligt föräldrarna alltid knäppt hjälm och inget barn uppges köra onykter. Däremot var det ovanligt att barnen använde varselväst. Flera föräldrar hänvisar till att mopeden har lyktor och reflexer, och att barnet inte heller kör moped i mörker.

Enligt intervjuerna är det ingen av barnen som kör trimmad moped. Däremot framkommer det att eftersom mopederna har en kapacitet att köra över 45 km/h så är det också flera av barnen som kör över denna hastighet, alternativt har testat mopedens kapacitet vid något tillfälle. Mopeden i sig är inte olaglig, eftersom den inte är trimmad. Men barnen kan ändå köra olagligt. När det gäller viljan att köra lite för fort ses utifrån intervjumaterialet inga egentliga skillnader mellan pojkar och flickor.

När det gäller hastighet märks en skillnad i attityd mellan mammor och pappor. Medan mammorna uppges vara oroliga och också vara de som mest pratar om riskerna med hastighet med sina barn, märks hos papporna en större acceptans. Speciellt är detta märkbart hos dem som själva kört moped i sin ungdom. Acceptansen kan utifrån intervjumaterialet förklaras med att man anser att barnet kan hantera hastigheten, alternativt kommer att lära sig att hantera den efter att ha fått mer körvana. En förälder uppmanar barnet att köra fortare än tillåtet av säkerhetsskäl, för att inte bli omkörd av bilar som upplevs som riskfyllt för mopedisten.

Bland både mammor och pappor har dock riskerna med högre hastighet än tillåtet en stark koppling till de konsekvenser som kan bli om barnet blir stoppad av polis. Detta är också något som de talat med sina barn om, det vill säga att för hög hastighet och stoppande av polis kan innebära att man kan få svårigheter med att i framtiden ta körkort för personbil och motorcykel.

På frågan om man som förälder är orolig att sonen eller dottern ska falla för gruppträck blir svaren ibland ambivalenta. Man anser det egna barnet som moget och självständigt, samtidigt som det antyds att till exempel impulsivitet kan medföra att barnet likväl påverkas av kompisarnas beteende.

När det gäller tittande på moped sajter och moped filmer på internet ses en stor skillnad mellan pojkar och flickor. Döttrarna uppges inte titta alls, medan några av pojkarna tittar och även tycker att det är häftigt med moped filmer där de kör fort och olagligt. En pojke nyttjar moped sajter rent praktiskt, i samband med mekande och lagande av mopeden. Intresset för filmer där mopedister kör på olagligt sätt uppges mattas av efter ett tag – det var initialt, precis innan mopedkörkortet och strax efter som barnen tog del av det. Filmer och moped sajter anses kunna påverka barn och ungdomar generellt och att de till exempel kan ta efter de riskfyllda beteenden som de ser. Däremot anses inte de egna barnen påverkas.

Vad gäller synen på föräldrars påverkan på barns körbeteende så tror samtliga att de säkerligen kan påverka, men ingen tror att de själva påverkats i så stor grad. Några uppger att de nu i högre grad än tidigare försöker vara ett föredöme då de kör, med anledning av barnets mopedkörkort.

Ingen förälder uppger att de har några strikta restriktioner kring mopedåkningen. Många gånger handlar det om att barnet i vilket fall som helst till exempel inte kör moped sena kvällar när det är mörkt, eller kör i stadstrafik eftersom barnet själv tycker att det är otäckt. Däremot framkommer det att man ofta i samband med bilåkning diskuterar trafikregler och trafiksituationer, och att det då ofta är barnet självt som påpekar eller ställer frågor.

Flera föräldrar menar att de hellre ger goda råd eller försöker samtala med barnen än att de har restriktioner kring mopedåkningen. Intervjuerna ger en indikation om att man inte heller tror på att restriktioner skulle fungera. Samtidigt uttrycker föräldrarna en oro kring barnens mopedkörning, som i slutändan kan relateras till att barnet är en oskyddad trafikant.

4.3.7. Föräldrars behov av stöd

Ingen förälder uppger till att början med något behov av speciellt stöd när det gäller deras barns mopedåkning. Intervjumaterialet visar emellertid att man som förälder ändå skulle vara positiv till olika former av stöd, såsom skriftlig information, utbildning och/eller informationsträffar samt föräldraforum. Detta hänger samman med föräldrarnas oro över barnets säkerhet, och av intervjumaterialet i sin helhet kan ett antal barriärer ses huruvida man kan skydda och hjälpa sitt barn till en säker mopedkörning. Dessa barriärer kan sammanställas i följande punkter:

- Föräldrarnas okunskap om teknik, vilket gör det svårt veta om mopeden till exempel är trimmad eller inte – en misstanke om att man blir manipulerad av barnet.
- Barnets mopedåkning konkurrerar med andra tonårsaspekter – man kan inte engagera sig på alla plan och ha total kontroll över allt som barnet företar sig.
- Föräldern vill inte införa restriktioner eller förbud, och inte heller tjata och förmana eftersom detta inte tros fungera.
- Föräldern vill gärna samtala med barnet om risker och mopedkörningen, men det är inte alltid det ges naturliga tillfällen till det.
- Barnets ålder är ett gränsland – ett barn på väg att få vara självständig, samtidigt som det som förälder är svårt att hantera till exempel vad gäller riskfyllda situationer som ung mopedist.
- Det upplevs som ”onaturligt” och ”konstigt” att kontakta andra föräldrar för att prata mopedssäkerhet, speciellt om man inte känner föräldrarna.

4.3.8. Möjligheter till stöd för föräldrar

Utifrån föräldrarnas egna erfarenheter, resonemang och tankar kan följande former av föräldrastöd ses – både i form vad som redan utövas av flera av de intervjuade föräldrarna, och i form av nya förslag:

- Informationsbroschyr om hur det är att vara ”mopedförälder” och vad man ska tänka på (jfr ”Tonårspraktikan” som ges till föräldrar med barn som fyllt 15 år).
- Informationsträffar om unga mopedisters säkerhet i samband med föräldramöte.
- Tillfälle att bilda föräldranät på det lokala planet i samband med föräldramöte.
- Föräldranät på internet: forum med tips och erfarenheter från andra föräldrar. En länk till forumet skulle till exempel kunna fås via AM-utbildningen.
- Föräldrautbildning via AM-utbildningen, till exempel att man som förälder följer med vid några tillfällen.
- ”Berättande körning” där föräldern under bilfärd med barnet berättar och ställer frågor till barnet i samband med olika trafiksituationer. Barnet kanske därmed får en bättre förståelse, jämfört med om man sitter och pratar om det vid köksbordet - ett sätt att nyttja föräldrar som resurs, i ett vardagssammanhang.

Ytterligare en fråga som väckts under intervjuerna är om det borde finnas en riskutbildning liknande den som finns för körkort B. Flera föräldrar menar att barnen får för lite praktisk övning i AM-utbildningen. Istället för att förvärva körerfarenhet och förståelse för riskfyllda situationer genom incidenter av olika slag, skulle till exempel körning på bana kunna ge de blivande mopedisterna insikter om risker.

4.3.9. Metoddiskussion

I samband med urvalet av informanter användes resultaten från enkätstudien för få en så stor bredd som möjligt i intervjusvaren. I enkäter och deltagande i studier av detta slag är det dock sannolikt att urvalet inte innefattar personer som till exempel har ett mycket riskfyllt körbeteende, eller har extrema åsikter kring olika företeelser.

Intervjuerna skildrar endast den ena förälderns uppfattningar kring det specifika barnets mopedåkning och säkerhet. Barnets eget formulerade perspektiv, liksom även den andra förälderns (eller annan vuxens) kan vi inte redogöra för.

Samtliga av de barn som föräldrarna relaterar till i intervjuerna har EU-moped (Klass I). Detta innebär att studien inte beskriver hur föräldrar till barn med moped klass II tänker och upplever barnets mopedåkning. Med tanke på att flertalet av de intervjuade föräldrarna menar att barnens trafikkompetens och trafiksäkerhet till stor del har fått via den obligatoriska AM-utbildningen som ges för moped klass I, vore det intressant att veta hur föräldrar till barn med moped klass II ser på sina barns säkerhet vid mopedåkning, där endast förarbevis krävs.

5. Förslag på åtgärder för föräldrastöd

Med utgångspunkt i kunskapsöversikten rörande föräldrarollen och goda exempel på föräldramedverkan samt resultaten från enkät- och intervjustudierna ges här förslag till åtgärder för föräldramedverkan. Det kan vara kända eller helt nya arbetssätt eller utnyttjande av etablerade metoder från andra områden, t.ex. föräldrastödmodeller. Åtgärder inom följande områden diskuteras:

- Informationsmaterial till föräldrar om moped och mopedåkning, risker och teknik.
- Fysiska och virtuella mötesplatser för föräldrar.
- Öka föräldrarnas medvetenhet om att deras eget beteende påverkar barnens beteende.
- Föräldramedverkan i mopedutbildningen.
- Föräldrars restriktioner för sina barn, kontrakt/överenskommelser mellan föräldrar och ungdomar.
- Övervakning med hjälp av teknisk utrustning.

5.1. Informationsmaterial till föräldrar om moped och mopedåkning, risker och teknik

Det framgår tydligt av studiens olika resultat att många föräldrar är okunniga om vad det innebär att åka moped, vilka risker det innebär, hur deras barn beter sig när de är ute med mopeden och vilka risker de tar. Föräldrar är också omedvetna om mopeds tekniska konstruktion och vad det innebär att mopeder är trimmade. Många föräldrar skulle uppskatta att få veta mera om detta, vilket innebär att ett informationsmaterial troligen skulle tas emot positivt och kunna hjälpa föräldrar att värna om sina ungdomars säkerhet. Materialet kan bestå av en informationsbroschyr eller vara en webbsida på internet.

5.2. Fysiska och virtuella mötesplatser för föräldrar

Med ett webbaserat informationsmaterial finns det också goda möjligheter att komplettera med diskussionsforum kring ungdomar och mopeder, något som många föräldrar upplever sig kunna ha god nytta av.

Utöver virtuella mötesplatser för föräldrar behövs fysiska möten, dels för att skapa lokala diskussioner kring t.ex. ungdomar som åker moped tillsammans i en lokal miljö, dels för att alla föräldrar inte känner sig bekväma med diskussionsforum på internet. Den mest påtagliga arenan för sådana möten är skolan och dess föräldramöten. Där kan mopedåkande föräldrar, med skolans hjälp få möjligheter att utbyta erfarenheter, diskutera sin oro och komma överens om gemensamma åtgärder.

5.3. Öka föräldrarnas medvetenhet om att deras eget beteende påverkar barnens beteende

Det är väl känt att barns beslut och beteenden, åtminstone till en del, påverkas av föräldrars beslut och beteenden. Det är därför viktigt för föräldrar att vara medvetna om detta och vad konsekvenserna blir om de själva har ett riskfyllt beteende i trafiken. Föräldrar behöver utbildning och information, inte bara om ungdomarnas egna risker och beteenden, utan också om sina egna och hur det påverkar ungdomarna. Även den typen av information eller utbildning kan förmedlas via informationsbroschyrer eller via internet och knytas till diskussionsforum, men det är också viktigt att man gör föräldrar medvetna om att den typen av information finns och att den är viktig.

5.4. Stöd för hur man kommunicerar med sina ungdomar

Många föräldrar beskriver att det är svårt att kommunicera kring mopedåkande och risker med sina ungdomar. Man är osäker på hur man ska göra och behöver därför hjälp med detta. En möjlig väg är att förse föräldrar med konkreta råd om hur kommunikationen kan gå till och bli tydlig. För att utveckla ”best practice” inom detta område behövs utveckling och försöksverksamheter som utvärderas korrekt. Först då kan man vara säker på att metoderna fungerar.

Föräldrar upplever att det finns många barriärer för deras kommunikation med sina ungdomar. Man behöver därför också utveckla metoder för att dels synliggöra dessa barriärer som kan minska föräldrars engagemang utan att man skrämmer dem, dels hitta vägar att forcera dem.

5.5. Föräldramedverkan i mopedutbildningen

En möjlig arena för att sprida information och kunskap om var den kan hittas, är förarutbildningen för moped. Alla nya mopedister måste genomgå en utbildning och ett prov, vilket borde kunna öppna möjligheter att sprida den typen av information. Man kan t.ex. bjuda in föräldrar att medverka vid någon eller några tillfällen där utbildaren utformar innehållet så att också föräldrar kan ha nytta av det och bli mer motiverade att engagera sig. En möjlighet är att introducera en frivillig handledarutbildning av det slag som ingår i högre behörigheter. En annan möjlighet är att utreda om någon form av privat övningskörning för moped kan tillföra något i samverkan mellan föräldrar och ungdomar.

5.6. Föräldrars restriktioner för sina barn, kontrakt/överenskommelser mellan föräldrar och ungdomar

På flera håll i världen har man använt sig av olika slags kontrakt eller överenskommelser mellan föräldrar och ungdomar, framför allt när det gäller unga bilförare. Sådana kontrakt skulle sannolikt också kunna tillföra något för både mopedungdomar och deras föräldrar. Ofta bygger kontrakten på nolltolerans för vissa utvalda riskfyllda beteenden såsom onykterhet, fortkörning och att köra bil utan bälte. För moped kan man lätt hitta motsvarande tänkbara överenskommelser genom avtal om nolltolerans för trimning, fortkörning, onykterhet, att köra utan knäppt hjälm m.m. eller andra restriktioner om när eller var man får köra eller tillsammans med vem. Ofta är sådana kontrakt knutna till ett belöningsystem för att kunna fungera, där rätt och fel beteende får olika slags positiva eller negativa påföljder.

5.7. Övervakning med hjälp av teknisk utrustning

Det finns idag en mängd olika system för att övervaka hur man kör i trafiken. De flesta är specialutformade för bilkörning, men det finns också flera system som är kopplade till mobiltelefon. Sådana system, som utnyttjar telefonens GPS och accelerometrar, gör det möjligt för föräldrar att följa och övervaka var deras ungdomar befinner sig och hur de beter sig när det gäller hastigheten på mopeden. Övervakningen har dock en tydlig etisk aspekt som kan störa relationen mellan föräldrar och deras ungdomar. För att minska den etiska problematiken krävs att övervakningen sker frivilligt. Här finns en tydlig koppling till de kontrakt mellan förälder och ungdom som diskuterats ovan. Man kan jämföra med de frivilliga överenskommelser som görs mellan försäkringsbolag och försäkringstagare för ”pay as you drive” eller ”pay as you speed”.

5.8. Övergripande åtgärdsdiskussion

Det finns några mer generella råd som är viktiga när man ska utveckla och prova nya metoder och åtgärder. Ett sådant är att man är noggrann med att basera åtgärder på bästa tillgängliga kunskap. Att använda evidensbaserade metoder är a och o, men man måste samtidigt vara medveten om vad evidensbaserad står för. I tidigare tillämpningar av evidensbaserad ställde man stora krav på att metoder skulle vara experimentellt utprovade under strikt kontrollerade former. Efterhand som den

vetenskapsteoretiska diskussionen utvecklats har man också kommit till insikt om att allt inte kan testas kontrollerat och experimentellt och att man med experimentella studier kan dra felaktiga slutsatser om sådant som testas. Därför är man inom folkhälsovetenskapen, som etablerat evidensbaseringsbegreppet, idag överens om att evidensbaseringsforskning bör bygga på ”bästa tillgängliga kunskap” (Bolin & Sager, 2012).

För att förflytta forskningsfronten framåt för vad som är bästa tillgängliga kunskap, behöver man testa nya metoder och nya kombinationer av metoder. Stora delar av de i denna rapport föreslagna metoderna handlar om information och kommunikation. För att man ska veta att olika sådana metoder är effektiva måste de provas och utvärderas. Utvärderingar är helt avgörande för att man ska veta om en metod är bra eller dålig och varför de fungerar eller inte fungerar.

Det är först genom att basera metoder och åtgärder på bästa tillgängliga kunskap och genom att utvärdera hur de fungerar som man kan bygga upp hållbara modeller för samverkan kring stöd och hjälp till föräldrar.

Referenser

- Adams, J. (2001). The role of parents/carers in the road safety education of children and youth. *Insurance Commission Of Western Australia Conference On Road Safety*, 2001, Melbourne, Australia. 2001/08/31.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior" *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179–211.
- Akers, R. A., Krohn M. D., Lonn L-K. and & Radosevich, M. (1979). Social learning and deviant behavior; A specific test of a general theory. *American Sociological Review*, 44, 636–655.
- Bandura, A. (1962). Social learning through imitation. In Jones, Marshall R. (Ed), *Nebraska Symposium on Motivation*, (pp. 211–274). Oxford, England: University Nebraska Press.
- Beck, K., Lockhart, S. (1992). A model of parental involvement in adolescent drinking and driving. *Journal of Youth and Adolescence*, 21, 35–51.
- Beck, K., Summons, T. & Matthews, M. (1991). Monitoring parent concerns about teenage drinking and driving: A focus group interview approach. *Journal of Alcohol and Drug Education*, 37, 46–57.
- Beck, K., Hartos, J. & Simons-Morton, B. (2005). Parent-Teen Disagreement of Parent-Imposed Restrictions on Teen Driving After One Month of Licensure: Is Discordance Related to Risky Teen Driving? *Prevention Science*, 6, 177–185.
- Beck, K., Hartos, J. & Simons-Morton, B. (2006). Relation of Parent-Teen Agreement on Restrictions to Teen Risky Driving Over 9 Months. *American Journal of Health Behavior*, 30, 533–543.
- Berg H-Y, (2006). Reducing crashed and injuries among young drivers; what kind of prevention should we be focusing on? *Injury Prevention* 12 (Suppl I):i15–i18. doi: 10.1136/ip.2006.012062.
- Berg, J., Forward, S. & Holgersson, S. (2008). *Unga på moped – en studie av riskgrupper och riktade polisinsatser för att motverka trimning*. VTI rapport 631, Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).
- Bianchi, A. & Summala, H. (2004). The "genetics" of driving behavior: Parents' driving style predicts their children's driving style. *Accident Analysis and Prevention* 36, 655–659.
- Björnskau T., Naevestad T-O & Akthar J. (2012). Traffic safety among motorcyclists in Norway: A study of subgroups and risk factors. *Accident and Analysis and Prevention* 49, 50–57.
- Bolin, I., Sager, M. (2012). Evidensens manga ansikten. Evidensbaserad praktik I praktiken. Pandoraserien XVII. Arkiv förlag. Lund.
- Bowen Center for the Study of the Family (2012). (<http://www.thebowencenter.org/pages/theory.html>) [2012-10-03].
- Brandau, H., Daghofer, F., Hofmann, M., & Spitzer, P. (2011). Personality subtypes of young drivers, their relationship to risk-taking behavior and involvement in road crashes in an Austrian sample. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 1713–1719.
- Brookland, R., Begg, D., Langley, J. & Ameratunga, S. (2010). Risk Perception and Risky Driving Behaviours of Adolescents and their Parents: New Zealand Drivers Study. *Injury Prevention*, 16 (supplement 1).
- Brookland, R. & Begg, D. (2011). Vehicles driven by young drivers, and features important to parents: New Zealand Drivers Study. *Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference*, 2011, Perth, Western Australia.
- Bremberg S, (2004). red. Nya verktyg för föräldrar. Förslag till nya former av föräldrastöd. Stockholm: Statens Folkhälsoinstitut.

- Desrichard, O., Roché, S. & Bègue, L. (2007). The theory of planned behavior as mediator of the effect of parental supervision: a study of intentions to violate driving rules in a representative sample of adolescents. *Journal of Safety Research*, 38, 447–452.
- Engman, J. & Fängström, K. (2009). Föräldrastöd i Sverige idag – vad, när och hur? Anna Sarkadi (red). <http://www.fhi.se/Documents/Vart-uppdrag/BoU/Uppslagsverket/Foraldrastod-vad-nar-och-hur.pdf>
- Engström, I., Gregersen, N. P., Hernetkoski, K., Keskinen, E. & Nyberg, A. (2003). *Young novice drivers, driver education and training*. Literature review VTI Rapport 491A.
- Ferguson, S., Williams, A., Chapline, J., Reinfurt, D. & De Leonardis, D. (2001). Relationship of parent driving records to the driving records of their children. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 229–234.
- Fleiter, J.J., Lennon, A., & Watson, B. (2010). How do other people influence your driving speed? Exploring the ‘who’ and the ‘how’ of social influences on speeding from a qualitative perspective. *Transportation Research Part F* 13, 49–62.
- Forward, S., Aretun, Å., Engström, I., Nolén, S. & Börjesson, J. (2010). *Ungdomars inställning till att ta körkort 2002–2009*. VTI rapport 694, Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).
- Ginsburg, K. R., Durbin, D.R., García-España, J. F., Kalicka, E.A. & Winston, F. K. (2009). Associations between parenting styles and teen driving, safety-related behaviors and attitudes. *Pediatrics*, 124, 1040–1051.
- Goldenbeld, C., Twisk, D. & de Craen, S. (2004) Short and long term effect of moped rider training; a field experiment. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7, 1–16.
- Gregersen, N. P. (2010). *Nollvision för tonåringar i trafiken Utopi eller möjlighet?* NTF.
- Gulliver, P. & Begg, D. (2004). Influences during adolescence on perceptions and behaviour related to alcohol use and unsafe driving as young adults. *Accident Analysis & Prevention*, 36, 773–81.
- Guttman, N. & Lotan, T. (2011). Spying or steering? Views of parents of young novice drivers on the use and ethics of driver-monitoring technologies, *Accident Analysis & Prevention*, 43, 412–420.
- Guttman, N. & Gesser-Edelsburg (2011). “The little squealer” or “the virtual guardian angel”? Young drivers’ and their parents’ perspective on using a driver monitoring technology and its implications for parent-young driver communication. *Journal of Safety Research*, 42, 51–59.
- Gustafsson, S. & Gregersen, N.P. (2011). *15 åringar i Nordens trafik, vad vet de? vad tycker de? vad gör de?* Nordiska Trafiksäkerhetsrådet.
- Haggerty, K. L., Fleming, C., Catalano, R., Harachi, T. & Abbott, R. (2006). Raising healthy children: Examining the impact of promoting healthy driving behavior within a social development intervention. *Prevention Science*, 7:3, 257-267.
- Harris, J.R. (2000). The outcome of parenting: What do we really know? *Journal of Personality*, 16, 625–637.
- Hartos, J. L., Eitel, P., Haynie, D. L. & Simons-Morton, B. G. (2000). Can I take the car? Relations among parenting practices and adolescent problem driving practices. *Journal of Adolescent Research*, 15, 352–367.
- Hartos, J. L., Eitel, P., & Simons-Morton, B. G. (2002). Parenting practices and adolescent risky driving: A three-month prospective study. *Health Education and Behavior*, 29, 194–206.
- Hartos, J. L., Shattuck, T., Simons-Morton, B G., & Beck, K. H. (2004). An in-depth look at parent-imposed driving rules: Their strengths and weaknesses. *Journal of Safety Research*, 35, 547–555.

- Hartos, J. L., Beck, K. H., & Simons-Morton, B. G. (2004). Parents' intended limits on adolescents' approaching unsupervised driving. *Journal of Adolescent Research*, 19, 591–606.
- Hartos, J. L., Nissen, W. J., & Simons-Morton, B. G. (2001). Acceptability of the Checkpoints parent-teen driving agreement: Pilot test. *American Journal of Preventive Medicine*, 21, 1–4.
- Hasselberg, M., Laflamme, L. & Ringbäck Weitoft, G. (2001). Socioeconomic differences in road traffic injuries during childhood and youth: a closer look at different kinds of road user. *Journal of Epidemiology Community Health*, 55, 858–862.
- Henriksson, P., Forward, S., Nyberg, J. & Forsberg, I. (2012). *Effekten av de nya reglerna för AM-behörighet (moped klass I): en för- och efterstudie*. VTI rapport 762, Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).
- Hirdman, Y. (2003). *Genus: Om det stabila föränderliga former*. Malmö: Liber.
- Insurance Institute for Highway Safety (2009). When Parents are Watching. *Status Report*, 44.
- Jaccard, J. & Turrisi, R. (1999). Parent-based intervention strategies to reduce adolescent alcohol-impaired driving. *Journal of Studies on Alcohol*, 13, 84–93.
- Kant, M. & Magnusson, M. (2008). *COPE – en metod för föräldrar att ge barn ramar och kramar? En kvalitativ studie om COPE-föräldrastödsprogram*. Examensarbete i Socialt arbete. Hälsa och samhälle. Socionomprogrammet, Malmö högskola.
- Kvale, S. (1997). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Lahatte, A. & Le Pape, M.C. (2008). Is the way young people drive a reflection of the way their parents drive? An econometric study of the relation between parental risk and their children's risk. *Risk Analysis*, 28, 627–634.
- Lampinen & Saarlo, (2012). TRAFI. Nuorten mopoilun turvallisuus –kyselytutkimuksen 2. Vaihe, Nuorten mopo-onnettomuuksien taustatekijät. På finska med svensk sammanfattning.
- Leden, L., Johansson C. H., & Rosander, P. (2010). *Motorcyklister och mopedisters säkerhet. State-of-the-art*. Rapport Luleå tekniska universitet Institutionen för samhällsbyggnad.
- Lotan, T., Shimshony, Y. & Omer, H. (2012). Feedback interventions for parents and novice during and after for accompanied driving, Presentation at ICTTP. *The 5th International Conference on Traffic and Transport Psychology*, Groningen, The Netherlands, on August 29–31, in 2012.
- Maldonado-Molina, M., Reingle, J., Delcher, C. & Branchini, J. (2011). The role of parental alcohol consumption on driving under the influence of alcohol: Results from a longitudinal, nationally representative sample. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 2182–2187.
- McGehee, D.V., Raby, M., Carney, C., Lee, J.D., & Reyes, M.L. (2007). Extending parental mentoring using an event-triggered video intervention in rural teen drivers. *Journal of Safety Research*, 38, 215–227.
- Mesken, J. (2012). The role of parents in informal traffic education Questionnaire study of parent's knowledge, needs and motivation. SWOV, Nederländerna. Presentation at *ICTTP, The 5th International Conference on Traffic and Transport Psychology*, Groningen, The Netherlands, on August 29–31, in 2012.
- Miller, G. & Taubman-Ben-Ari, O. (2010). Driving styles among young novice drivers. The contribution of parental driving styles and personal characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 558–570.
- Nyberg, A. & Gregersen, N. P. (2005). *Övningskörningen och det praktiska körkortsprovet. En undersökning om 18–24-åringar*. VTI rapport 209.

- NTF. (2012). Ungdomar 13-17 år. <http://ntf.se/anser/trafikantgrupper/ungdomar/default.asp?RecID=42645&katidlist=29&fragekategorier=> [2014-10-05].
- NTR. (2010). 15 åringar i Norden. Vad kan de? Vad gör de? Vad tycker de? NTF rapport. Stockholm.
- Papakosmas, M. F. & Noble, G. (2011). Parents and young drivers: the role of learning, behaviour modelling, communication and social marketing. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 22, 45–52.
- Robinson, B., Hulshof, W., Cookson, R., Cuerden, R., Hutchins, R. & Delmonte, E. (2011). *Cost benefit evaluation of advanced primary safety systems: Final Report*. Transport Research Laboratory TRL, RRP586.
- Rosenbloom, T., Beigel, A., Perlman, A. & Eldror, E. (2010). Parental and offspring assessment of driving capability under the influence of drugs or alcohol: Gender and inter-generational differences. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 2125–2131.
- Strandberg, A. & Bodin, M. (2011). *Effektutvärdering av Örebro preventionsprogram (ÖPP)* STAD:s rapportserie, Rapport nummer 44.
- Scott-Parker, B., Watson, B. & King, M. (2009). Exploring how parents and peers influence the behaviour of young drivers. *Australasian Road Safety Research Policing Education Conference*, Sydney, New South Wales, Australia.
- Shope, J.T., Waller, P.F., Raghunathan, T.E. & Patil, S.M. (1999). Adolescent antecedents of high-risk driving behavior in young adulthood: substance use and parental influences. Conference Title: *Association for the Advancement of Auto Medicine Proceedings*, 1999, 159–173.
- Senserrick, T. (2008). Motivating behaviour change among young drivers: recent findings on developmental issues and the role of parents. *Australasian College Of Road Safety Annual Conference: High Risk Road Users*, Brisbane, Queensland, Australia.
- Simons-Morton, B. G., Hartos, J. L., & Beck, K. H. (2004). Increased parent limits on teen driving: Positive effects from a brief intervention administered at the Motor Vehicle Administration. *Prevention Science*, 5, 101–111.
- Simons-Morton, B.G., Hartos, J.L. & Leaf, W.A. (2002). Promoting parental management of teen driving. *Injury Prevention*. 8 (supplement II), 24–31.
- Simons-Morton, B.G. & Ouimet, M.C. (2006). Parent involvement in novice teen driving: a review of the literature. *Injury Prevention*, 12, i30–i37.
- Simons-Morton, B. (2007). Parent involvement in novice teen driving: rationale, evidence of effects, and potential for enhancing graduated driver licensing effectiveness. *Journal of Safety Research*, 38, 193–202.
- Simons-Morton, B., Ouimet, M.C. & Catalano, R. (2008). Parenting and the Young Driver Problem. *The American Journal of Preventive Medicine*, 35, 294–303.
- Simons-Morton, B. & Hartos, J. (2003). How well do parents manage young driver crash risks? *Journal of Safety Research*, 34, 91–97.
- Simons-Morton, B., Hartos, J., Leaf, W. & Preusser, D. (2006). The effects of the checkpoints program on parent-imposed driving limits and crash outcomes among Connecticut novice teen drivers at 6-months post-licensure. *Journal of Safety Research*, 37, 9–15.
- Simons-Morton, B.G., Hartos, J.L., Leaf, W.A. & Preusser, D.F. (2006). The effect on teen driving outcomes of the Checkpoints Program in a state-wide trial. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 907–912.

SOU 2006:72 *Öppna möjligheter med alkoholås.*

Statens folkhälsoinstitut (2012). *Föräldrarfamilj*. Tillgänglig på: (<http://www.fhi.se/Vart-uppdrag/Barns-och-ungas-halsa/Foraldrarfamilj/>) [2012-09-28].

Stave, C. (2012) Processutvärdering av körkortsutbildning för EU-moped. VTI rapport R756.

Summala, H. (1996). Accident risk and driver behaviour. *Safety Science*, 22, 103–117.

Taubman-Ben-Ari, O., Mikulincer, M. & Gillath, O. (2005). From parents to children-similarity in parents and offspring driving styles. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8, 19–29.

Tendulkar, S., Chiauzzi, E. & Rosenthal, E. (2002). Crash site: an impaired driving prevention program for teenagers. *The Chronicle*, 50.

Transportstyrelsen (2009). TSFS 2009:12 om utbildning av förare för behörighet AM. Norrköping. http://www.transportstyrelsen.se/tsfs/TSFS%202010_79.pdf.

Transportstyrelsen (2010). *TSFS 2010:79. Föreskrifter*

Turrisi, R., Jaccard, J., Kelly, S. & Valera, E. (1994). Parent and teen perceptions regarding parental efforts at controlling teen drunk driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 24, 1387–1406.

Votta, E. & MacKay, M. (2002). The Role of Formative Evaluation in Developing a Prevention Program for New Young Drivers. *Proceedings of the 16th international conference on alcohol, drugs and traffic safety 2002*, 765–771.

Ward, B., Snow, P., Munro, G., Graham, M. & Dickson Swift, V. (2006). It starts and ends with the parents: the attitudes, knowledge and practices of metropolitan parents in relation to teenage alcohol use. *Journal of the Australasian College of Road Safety*. 17, 20–8.

White, J.M. & Van Tassel, W.E. (2006). Parent-Teen Driving Agreements. Contracts for Safety? *Part I -Effective Components for Promoting Teen Responsibility and Safe Behaviors. Chronicle of the American Driver and Traffic Safety Education Association*, 54, 6–7,

Wilson, R. J., Meckle, W., Wiggins, S. & Cooper, P.J. (2006). Young driver risk in relation to parents' retrospective driving record. *Journal of Safety Research*, 37, 325–332.

ÖPP, Informationsskrift med 'sjutton frågor och svar om Örebro Preventionsprogram'. En kunskapsbaserad föräldramötesmetod med syfte att förebygga tidig alkoholdebut, berusningsdrickande och normbrott.

Bilaga 1 Intervjuguide, föräldrar till mopedister

Den här intervjun kommer att handla om din dotters/sons mopedåkande, och hur du ser på din roll som förälder i sammanhanget, bl.a. hur föräldrar på olika sätt skulle kunna hjälpa till för att öka säkerheten för just unga mopedister. Alla intervjuer som vi gör behandlas konfidentiellt, så det du säger/berättar kommer inte att spåras till dig och/eller ditt barn: det vi är intresserade av är *vad* som sägs, inte av *vem*. Är det okej att intervjun spelas in på band, för minnets skull?

A. Din dotter/son och mopeden

Jag tänkte att du kanske kunde börja med att berätta lite om din dotters/sons moped och mopedåkande...

1. Hur länge har din dotter/son haft moped?
2. Varför kör din dotter/son moped? (transport, roligt, alla andra har osv)
3. Hur ofta körde hon/han det senaste halvåret?
4. När det blev tal om att skaffa moped, hade ni diskussioner innan? Kan du beskriva? (Var t.ex. du (och om aktuellt den andre föräldern/partnern) tveksam till mopedköp och att barnet kör moped? Vad fick dig/er i så fall att ändra dig/er?)
5. Hade din dotter/son någon bestämd uppfattning om vilken typ av moped hon/han ville ha?
6. Vilken moped blev det?
7. Hur länge tror du att din dotter/son kommer att köra moped?
8. Har dottern/sonen några syskon som kör/kört moped?

B. Din syn på dotterns/sonens körbeteende, kunskaper och säkerhet

9. Tycker du att din dotter/son kör på ett säkert sätt? Kan du beskriva? (be dem att utveckla vad de menar med säkert, fråga även om de lyssnar på musik och om de knäpper hjälmen)
10. Är det något du tycker är speciellt viktigt att ditt barn känner till när det gäller mopedåkning och säkerheten?
11. Tror du att han/hon känner till det?
12. Har hon/han tillräckliga kunskaper om de regler som gäller och att hon/han kan "överföra" det till den egna mopedåkningen?
13. ? Om ja, kan du ge exempel?
14. Vad anser du vara tillräcklig kunskap?
15. Hur har han/hon fått denna kunskap?
16. Om han/hon fått en formell utbildning – Hur väl känner du till vad som förmedlas under utbildningen för att få AM körkort? (Fråga även om de skulle ha nytta av att vara med)
17. Har du eller din partner koll på mopeden, t.ex. kontrollera att blinkers fungerar, om den är trimmad osv?
18. Det är ganska vanligt att unga mopedister trimmar sina mopeder. Vad tycker du själv om trimning och är din dotters/son moped trimmad?

C. Påverkan (kompisar och kompisars föräldrar)

19. Brukar din dotter/son vara ute med kompisar och köra? (
20. Tror du att det påverkar din dotter/son?
21. Pratar du/ni med andra föräldrar om barnens mopedåkning? (Om ja, kan du berätta lite om det? Om nej varför inte? Skulle du vilja göra det?)

D. Internet

22. Dagen unga använder ofta internet. Det finns en del forum och filmer med fokus på just mopeders.
- Vet du om din dotter/son brukar delta, passivt eller aktivt, i sådana sociala medier? (
- Om de känner till dessa forum: Hur tror du att dessa forum och filmer påverkar unga mopedisters inställning till säkerhet och risk? Om ja, kan du ge exempel? Om nej, varför påverkar det inte, enligt dig?
- Är det något som du kan/skulle vilja göra åt det? (observera att vissa inte känner till detta forum men tror ändå inte att de påverkas, försök att ta reda på hur de då tänker)

E. Ditt eget beteende

23. Tror du att ditt eget agerande i trafiken påverkar din dotter/son? Försöker du t.ex. föregå med gott exempel?

F. Olycksinblandning

- 23 Har ditt barn varit inblandad i någon mopedolycka? Om ja, kan du berätta lite om den
- 24 Om ej olycka enligt enkät: Vet du om ditt barn varit nära att råka ut för en olycka, eller varit med om någon incident? Om ja, vad hände och varför tror du att det hände?

G. Din roll som förälder och behov av stöd

24. Är du orolig när du vet att ditt barn är ute och kör moped? Kan du beskriva vad det är som gör dig orolig?
25. Pratar du och din dotter/son om trafiksäkerhet och risker i samband med mopedkörning? Om ja, hur tycker du att det fungerar? Om nej, varför inte, och är det något som du önskar?
26. På vilket sätt kan du hjälpa din dotter/son att köra säkert? (Här bör även frågan om restriktioner behandlas och samsyn. Många har angett en stor samsyn, be dem då att utveckla detta). Nästa fråga om det inte redan diskuterats:
27. Skulle du vilja ha någon form av stöd som förälder när det gäller frågor som handlar om ditt barns mopedåkning och säkerhet? Om ja, har du några funderingar om vad det skulle kunna vara? Om nej, kan de beskriva varför inte?

Tack för att du ställde upp på intervju!

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Huvuduppgiften är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Kvalitetssystemet och miljöledningssystemet är ISO-certifierat enligt ISO 9001 respektive 14001. Vissa provningsmetoder är dessutom ackrediterade av Swedac. VTI har omkring 200 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg, Borlänge och Lund.

The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), is an independent and internationally prominent research institute in the transport sector. Its principal task is to conduct research and development related to infrastructure, traffic and transport. The institute holds the quality management systems certificate ISO 9001 and the environmental management systems certificate ISO 14001. Some of its test methods are also certified by Swedac. VTI has about 200 employees and is located in Linköping (head office), Stockholm, Gothenburg, Borlänge and Lund.

HEAD OFFICE
LINKÖPING
SE-581 95 LINKÖPING
PHONE +46 (0)13-20 40 00

STOCKHOLM
BOX 55685
SE-102 15 STOCKHOLM
PHONE +46 (0)8-555 770 20

GOTHENBURG
BOX 8072
SE-402 78 GOTHENBURG
PHONE +46 (0)31-750 26 00

BORLÄNGE
BOX 920
SE-781 29 BORLÄNGE
PHONE +46 (0)243-44 68 60

LUND
Scheelevägen 2
SE-223 81 LUND
PHONE +46 (0)46-540 75 00

