



Unge Trafikanter

En undersøgelse af unges holdninger og adfærd i trafikken

Flemming Balvig, Katrina Gillman & Lars Holmberg

UNGE TRAFIKANTER

En undersøgelse af unges holdninger og adfærd i trafikken

2011
Det Juridiske Fakultet
Københavns Universitet

ISBN nr 978-87-89091-92-1

INDHOLDSFORTEGNELSE

Kapitel 1. Risikoadfærd.....	7
Kapitel 2. Trafikforsøget	11
Kapitel 3. Aktiv risikoadfærd og antagelser herom på ungdomsuddannelserne	23
Kapitel 4. Beskyttelsesadfærd: Unge som passagerer.....	33
Kapitel 5. Konklusion: Forebyggelsespotentialet i undersøgelsen	41
Appendiks A. Oversigt over resultater af binære logistiske regressionsanalyser	45
Appendiks B. Beregning af de unges gennemsnitlige antagelser om venners adfærd	51
Appendiks C. Spørgeskema	53
Appendiks D. Guide til trafikpiloter	87
Appendiks E. Logbøger fra trafikpiloter	91
Appendiks F. Klasseplaner.....	103

KAPITEL 1

RISIKOADÆRD

To unge på henholdsvis 18 og 19 år ligger og kører om kap i Hovedgaden med mere end 100 km i timen. Dette er et eksempel på en blandt mange forskellige former for risikoadfærd i trafikken.

Risikoadfærd er adfærd, hvor der er en betydelig risiko for, at man skader sig selv og/eller andre. Skaderne kan være fysiske, psykiske, materielle, økonomiske og/eller sociale. De kan indtræffe i umiddelbar forlængelse af handlingen og/eller på længere sigt.

Risikoadfærd kan være aktiv eller passiv. Passiv risikoadfærd er undladelser, og en vigtig side af undladelserne er undladelser i forhold til andres aktive risikoadfærd, f.eks. at man er passager i en bil, der køres af en spirituspåvirket kammerat (og dermed undlader at passe på sig selv) eller undlader at forsøge at få denne fra at køre i det hele taget (beskyttelsesadfærd).

Der er mange former for risikoadfærd: Rygning, for megen alkohol, narkotikamisbrug, mobning, vold, selvmordsforsøg, cutting, hærværk osv. – og altså også en række adfærdsformer i trafikken: at køre for stærkt, overhale ved dobbelt optrukne linjer, køre for stærkt o.m.a.

»Lasternes« sum er ikke konstant, heller ikke når det drejer sig om risikoadfærd. Tværtimod viser det sig, at der typisk findes en særdeles stærk sammenhæng mellem forskellige former for risikoadfærd, i særdeleshed blandt unge. De, der ryger, drikker mere; de, der drikker mere, har oftere brugt hash; de, der har brugt hash, har oftere mobbet andre; de, der har mobbet andre, har oftere lavet hærværk osv.

Den stærke sammenhæng mellem forskellige former for risikoadfærd tyder på, at der findes nogle fælles årsager, dvs. at de ikke hver for sig skal forklares på helt forskellige måder.

Der er mange mulige årsager til risikoadfærd blandt unge. Blandt de forhold, der ofte findes at være af betydning, er forhold relateret til alder, køn og fritidslivsstil samt forhold til familie og til skole/uddannelse/arbejde. Også efterligningsprocesser viser sig ofte som værende betydningsfulde. Megen (risiko)adfærd synes styret af, at man – for at opnå accept, billigelse og status – forsøger at efterligne eller gøre, som man tror andre gør eller ønsker, man gør.

Det afgørende i efterligningsprocessen er ikke andre i almindelighed, men de andre, der i bestemte situationer optræder som ens referencegruppe. Det situationsbestemte i, hvem referencegruppen er, er vigtigt. Når man er sammen med familien, vil det gerne være familien, og i al almindelighed vil de fleste unges adfærd her spejle, hvad de forestiller sig, de voksne gør eller forventer. Når man er sammen med andre unge, vil det være disse unge, der typisk vil være den primære referencegruppe.

Vort fokus her er unges adfærd, når de befinder sig i sammenhænge, hvor de er omgivet af andre unge eller i hvert fald forestiller sig værende i en ungdomssammenhæng. For forløbet af en mulig efterligningsproces kan det blive af afgørende vigtighed, hvordan unge så i denne situation oplever andre unges adfærd og holdninger, specielt oplevelsen af hvad normen er.

De faktiske normer er det, som halvdelen eller flere af de unge faktisk foretager sig eller mener. De oplevede normer er det, som de unge tror, halvdelen eller flere af de unge faktisk forestiller sig. Normer kan, hvad enten er faktiske eller oplevede, være deskriptive eller præskriptive. Hvis 57 pct. af de unge kører uden cykellygte, er det en deskriptiv norm. Hvis 57 pct. af unge synes, man er dum og til grin, hvis man kører uden cykellygte, er det en præskriptiv norm.

Hvis der er uoverensstemmelser mellem de faktiske og de oplevede normer, taler man om sociale misforståelser. Hvis man tror, at noget er normen, mens dette faktisk ikke er tilfældet, er det en social overdrivelse. Hvis man tror, at noget ikke er normen, men dette faktisk er tilfældet er det en social underdrivelse. En »ægte« flertalsmisforståelse er til stede, når et flertal tror, at en bestemt adfærd eller holdning er normen, hvor dette faktisk ikke er tilfældet.

Flertalsmisforståelser kan udvikle sig til at være en selvopfyldende profeti: Som udgangspunkt er X måske ikke normen, men fordi man tror, at den er det, og efterligner dette billede, bliver det normen.

Med udgangspunkt i den her skitserede efterlignings-teori som en af de mulige betydningsfulde forklaringer på risikoadfærd, har der udviklet sig og været forsøgt en række forskellige former for tiltag, der har haft som formål at mindske risikoadfærd – under ét kaldet »The Social Norms Approach« (SNA) eller Social Pejling (SP).

Interventioner i form af social pejling i forhold til en bestemt gruppe mennesker og en bestemt form for risikoadfærd foregår i 3 faser:

- I. Kortlægning af gruppens faktiske og oplevede normer (data).
- II. Identifikation af hvorvidt der foreligger sociale overdrivelser (analyse).
- III. Feedback til gruppen af disse sociale overdrivelser eller – alene – de faktiske normer (konfrontation).

Kortlægningen foregår typisk i form af interview- eller spørgeskemaundersøgelser. Ved de evnetuelle sociale overdrivelser kan man vælge at gå videre med alle overdrivelser – f.eks. at 8 pct. ryger, men at man tror det er 20 pct. – eller alene de »ægte« flertalsmisforståelser.

Feedback kan foregå personligt, f.eks. via en hjemmeside, hvor man kan indtaste sine egne forestillinger og som respons får at se, hvordan de faktiske normer er. Feedback kan også foregå helt upersonligt, dvs. som massekommunikation (»Social Norms Campaign«, SNC). En tredje mulighed er gruppebaseret feedback, hvor det eksempelvis er en skoleklasse, der får deres egne opfattelser konfronteret med deres faktiske adfærd og holdninger.

Ved at supplere de tre faser med en fjerde, hvor gruppens faktiske og oplevede normer efterfølgende igen kortlægges, og ved undersøgelsesmæssigt at lægge det hele til rette som et kontrolleret eksperiment – et lodtrækningsforsøg med kontrolgruppe(r) – kan man undersøge om Social Pejling faktisk virker og tillige holdbarheden af den efterlignings-teori, der ligger bag.

KAPITEL 2

TRAFIKFORSØGET

I et samarbejde mellem det daværende Videncenter for Social Pejling ved Det Juridiske Fakultet, København Universitet (Centeret), og Rådet for Sikker Trafik (Rådet) er der i perioden 2007-09 gennemført et »trafikforsøg«. Forsøget har været finansieret af og er støttet af TrygFonden.

Unge mellem 18 og 24 år er særdeles udsatte for trafikuheld, som de selv eller deres kammerater er skyld i. Rådet for Sikker Trafik, Vejdirektoratet, Kommunerne i Danmark, TrygFonden og Politiet,¹ har derfor været interesserede i at undersøge mulighederne for at forebygge risikabel trafikadfærd gennem metoden Social Pejling.²

Formål

I 2007/08 blev der på den baggrund oprettet et samarbejde mellem Centeret og Rådet, der skulle afdække

- 1) hvorvidt der blandt unge eksisterede sociale overdrivelser i forhold til deres venners faktiske risikoadfærd i trafikken, og – i så fald –
- 2) hvorvidt metoden Social Pejling kunne anvendes til i første række at mindske disse misforståelser og i sidste ende kunne mindske unges risikoadfærd i trafikken.

¹ De nævnte instanser er organiseret i en national arbejdsgruppe om at nedbringe antallet af dræbte og kvæstede unge i trafikken.

² Se nærmere om denne metode i kapitel 1.

Det blev aftalt, at der skulle være tale om et kontrolleret forsøg rettet mod unge på ungdomsuddannelserne, dvs. gymnasier, handelsskoler og tekniske skoler.

Dataindsamlingen af oplevede og faktiske trafiknormer før og efter en intervention skulle foregå gennem en internetbaseret spørgeskemaundersøgelse med fokus på de områder, hvor man i Rådet og i øvrigt fra undersøgelser vidste, at unge var særlig hyppigt involverede i trafikulykker.

Forsøgs- og kontrolgrupper

Der udvalgte fire jyske politikredse, hvor hensigten var, alle unge på ungdomsuddannelserne i disse fire områder skulle deltage. To af kredsene skulle fungere som kontrolgrupper, og to som forsøgsgrupper:

Kontrolgruppe KS: Sydøstjyllands politikreds med omkring 1.700 elever, fordelt på 3 tekniske skoler, 6 gymnasier og 6 handelsskoler.

Kontrolgruppe KN: Nordjyllands politikreds med omkring 1.000 elever, fordelt på 5 gymnasier og 2 handelsskoler.

Forsøgsgruppe FMV: Midt- og Vestjyllands politikreds med omkring 1.200 elever, fordelt på 4 tekniske skoler, 5 gymnasier og 5 handelsskoler.

Forsøgsgruppe FØ: Østjyllands politikreds med omkring 1.700 elever, fordelt på 4 tekniske skoler, 4 gymnasier og 1 handelsskole.

Kun i den ene af forsøgsgrupperne – FMV – skulle interventionerne have karakter af Social Pejling. I den anden, FØ, skulle interventionen have karakter af det »traditionelle« trafikbesøg, der blandt andet inkluderer et foredrag om trafiksikkerhed og besøg af en pårørende til en, der har været i et trafikuheld. Trafikbesøg foregår typisk som et foredrag for en større forsamling med flere klasser til stede på samme tid. En af Rådets trafikpiloter kommer ud og fortæller forskellige fakta omkring risikoadfærd i trafikken, viser en film og introducerer en pårørende til en, der har været i et biluheld, hvorefter den pårørende fortæller sin personlige historie.

Såvel interventionerne i forsøgsgruppe FMV (Social Pejling) som i FØ (Trafikbesøg) skulle udføres af rådets trafikpiloter på basis af en instruktion i begge.

Spørgeskema

Det spørgeskema, der er blevet udarbejdet, og som er blevet anvendt til kortlægning af de unges oplevede og faktiske trafiknormer indeholder dels en række spørgsmål, som har været anvendt i en række andre undersøgelser af Social Pejling, og dels spørgsmål som er mere specifikke for den konkrete form for risikoadfærd, der skulle undersøges. Som baggrundsinformation til brug for sidstnævnte spørgsmål udarbejdede Rådet en oversigt til brug herfor:³

Problemfelter med unge trafikanter

Ulykkesårsagerne for de unge trafikanter er generelt de samme som for trafikanter i øvrigt: For høj fart, spritkørsel og manglende brug af sele/hjelm. Sele/hjelmbrug er selvfølgelig ikke i sig selv en årsag til selve ulykken, men afgørende for ulykkens konsekvenser.

For de unge er der desuden en ekstra ulykkesårsag; manglende rutine, som har indflydelse på de andre faktorer. Har man ikke stor erfaring i at køre bil, så øges risikoen for, at man kører galt, hvis der er sprit i blodet eller for høj fart.

På trods af, at de unge altså kommer til skade af mange af de samme årsager som alle andre trafikanter, så kan man alligevel tegne et billede af en typisk ungeulykke:

Den typiske ungeulykke:

- Ulykken sker på landevejen i provinsen
- Der sidder en 18-24-årig mand bag rattet
- Der er jævnaldrende, mandlige passagerer med i bilen
- Det er natten efter fredag eller lørdag
- Der er promiller i blodet
- Ingen bruger sele
- Hastigheden er over 80 km/t
- Det er en soloulykke, dvs. der er ikke andre køretøjer indblandet

Mange unge trafikanter har en stor selvsikkerhed bag rattet og føler, at de har kontrol over deres trafikale

³ Oversigten er udarbejdet af Lars Olsen, Rådet for Sikker Trafik.

adfærd. De oplever altså ikke trafikken som farlig på trods af deres manglende rutine. For mange unge er bilkørsel synonym med status, kontrol, mobilitet og selvforståelse. Qua deres alder føler de sig udødelige. Ulykker sker også fordi medpassagerer ikke ønsker at blande sig i deres venners kørsel, da de ikke vil virke svage og bange.

- De er alt for dårlige til at sige fra overfor risikobetonet kørsel.
- De finder alle smuthuller
- De er udødelige
- De er sig selv nærmest
- Bilkørsel er ikke forbundet med risiko

Sprit

Det er også hos de unge blevet socialt uacceptabelt at køre spritkørsel. Men det sker alligevel. Ofte fordi de unge ikke på forhånd har planlagt hjemturen, inden de går i byen/til fest. Spritulykker er stadig skyld i hver fjerde dræbte og alvorligt tilskadede unge mellem 18 og 24 år.

Hvis man ser på de dødsulykker, hvor en ung spirituspåvirket fører er involveret, er det i 8 ud af 10 tilfælde den unge fører selv eller hans passagerer, der bliver dræbt. Dette understreger vigtigheden af, at de unge tager et ansvar for hinanden og siger fra overfor risikobetonet adfærd

- De ved ikke hvor meget de må drikke, hvordan man forbrænder alkohol eller hvad stoffer gør ved dem
- At få et lift af en spritbilist er en kalkuleret risiko, som nogle vælger at løbe
- Spritkørsel er uacceptabelt – men det sker alligevel

Fart

Fart som ulykkes- og skadesfaktor er uden sammenligning den allerstørste udfordring i trafiksikkerhedsarbejdet. Farten er afgørende for konsekvenserne af en ulykke, og ofte også en afgørende ulykkesårsag. For de unge udgør farten en særlig ulykkesrisiko:

- Fart er fedt
- De unge kører ofte meget stærkt - stærkere end andre trafikanter
- De mangler erfaring og rutine
- De forstår ikke kræfterne ved en kollision, og at fart derfor gør ondt værre
- De anser ikke den lille hastighedsoverskridelse som et problem
- Ifølge de unge er høj fart primært noget, der går ud over dem selv

Næsten halvdelen af de 18-24 åriges ulykker, som førere i personbiler, er eneulykker, dvs. ulykker hvor ingen andre trafikanter er involveret. Farten er den vigtigste årsag til denne type ulykker. Til

sammenligning udgør denne type ulykker kun godt en fjerdedel af ulykkerne for bilister over 24 år.

Sele

Selen er det vigtigste sikkerhedsudstyr i bilen. Desværre er der fortsat mange, ikke mindst unge, som ikke tager selen på.

Af de unge, der kommer alvorligt til skade i biluheld, viser statistikkerne at ca. halvdelen ikke brugte sikkerhedssele.

- Hvis ingen i bilen bruger sele, tager man den heller ikke selv på
- De synes ikke det er lige så nødvendigt at bruge sele, hvis de kører et sted, hvor der ikke er særlig meget trafik
- En del mener at kende en, hvis redning var, at de ikke havde sele på.
- De kender ikke selens effekt – specielt ikke på bagsædet.

Det anvendte spørgeskema er i sin fulde længde gengivet i appendiks C.

Praktisk organisering

Der blev ansat en koordinator til at være kontaktperson og bindeled mellem skolerne, Rådet for Sikker Trafik og Videncenter for Social Pejling. Denne tog kontakt til skolerne og inviterede dem til at deltage i undersøgelsen. Endvidere indhentede koordinatoren klasselister fra de skoler, der havde givet tilsagn, samt sendte information til skolerne omkring undersøgelsens forløb.

Centret har varetaget den elektroniske opretning af spørgeskemaet samt distribuering af de nødvendige koder til brug for de enkelte klassers og elevers besvarelse af skemaet.

Der blev opstillet følgende tidsplan:

Første måling i kontrol- og forsøgsgrupper:Oktober-November 2008

Interventioner i forsøgsgrupperne:.....Februar-Marts 2009

Anden måling i kontrol- og forsøgsgrupper:.....September 2009

Tredje måling i kontrol- og forsøgsgrupper:.....Februar-Marts 2010

Den første måling

Den første måling blev som planlagt foretaget i oktober-november 2008. Allerede op til selve målingen var der et frafald i antal skoler, der havde mulighed for at deltage. Dette frafald skyldtes primært, at skoler der i første omgang havde givet tilsagn, siden vurderede, at

undersøgelsen var for omfattende til, at de kunne skemalægge det på en måde, så det ikke gjorde for stort indgreb i den øvrige undervisning.

Det kom også til at spille ind, at det først for alvor, da første måling skulle foregå, gik op for en række af skolerne, at der ikke blot var tale om en enkelt undersøgelse, men at de tillige skulle binde sig til to yderligere på et senere tidspunkt. I forsøgsskolerne skulle der jo tillige afsættes tid til interventioner på klasseplan, hvor det ellers normalt blot drejede sig om et enkelt trafikbesøg for skolen som helhed. I de to kontrolgrupper skulle skolerne forholde sig til, at de i undersøgelsens forløb ikke ville modtage de sædvanlige trafikbesøg fra Rådet overhovedet, hvilket fik nogle af disse skoler til at springe fra.

Især de tekniske skoler fandt det svært at skulle deltage i hele undersøgelsens forløb grundet disse uddannelsers vekselvirkning mellem henholdsvis kortere ophold på skole og i lære/praktik. Da det særskilt var i Rådets interesse at indhente viden omkring de unge på de tekniske skoler, blev det besluttet at tage de villige med i undersøgelsen vel vidende, at det – hvilket da også viste sig at være tilfældet – kunne blive vanskeligt at få dem med i de opfølgende målinger. I hvert fald kunne de jo så bidrage til den grundlæggende belysning af de unges forestillinger om og faktiske trafiknormer.

I alt indkom der 2.714 besvarelser, hvilket giver en svarprocent på omkring 48. Niveaumæssigt er dette for så vidt på niveau med, hvad svarprocenten ofte er i spørgeskemaundersøgelser vedrørende udvalg af den voksne befolkning, mens det er langt under, hvad der er typisk for undersøgelser af børn og unge i folkeskolen.

Interventioner

Nogle måneder efter, i februar og marts 2009, blev der gennemført interventioner i de forsøgsgrupper, hvor spørgeskemaerne var blevet besvaret.

I FØ gennemførte trafikpiloterne trafikbesøg efter den »traditionelle« model (foredrag på skolen som helhed), mens der i FMV blev foranstaltet Social Pejling i hver enkelt klasse på de deltagende skoler. Af hensyn til sammenligneligheden var det af stor vigtighed, at interventionerne med hensyn til social pejling i deres struktur og forløb var så ens som muligt.

De af Rådet udvalgte trafikpiloter fik, inden interventionerne skulle foregå, en introduktion til Social Pejling.⁴ På baggrund af denne information og med basis i deres egne erfaringer på ungdomsuddannelserne, samt data fra den i oktober-november 2008 gennemførte spørgeskemaundersøgelse, kom de selv med input til, hvordan strukturen i interventionen skulle se ud. Dette dannede basis for udformningen af en »Guide«, som trafikpiloterne skulle følge, når de skulle ud og gennemføre Social Pejling i de enkelte klasser. Til hver klasse fik de i tillæg en »Trafikrapport« med data omkring den enkelte klasses besvarelser og sociale overdrivelser. De fik også data fra hele forsøgsgruppens besvarelser, som skulle bruges til at sætte klassens data i perspektiv. Sidstnævnte var mest for trafikpiloternes egen skyld, og altså ikke noget som klassen blev præcenteres for. I guiden, der i sin fulde længde er gengivet i appendiks D, blev det anvist, at der i et besøg i en klasse overordnet skulle være fokus på følgende fire punkter:

1. Elevernes opfattelse af, hvad der er normalt, og deres faktiske adfærd
2. Fokus på, ved hjælp af DERES besvarelser, at bekræfte dem i, at deres faktiske adfærd er »bedre« end det, de tror om hinanden
3. IKKE skræmmebilleder
4. Dialog og debat om egne besvarelser – gruppearbejde

Besøget blev bygget op med en kort introduktion og derefter en præsentation af elevernes forestillinger fra skemaet, »Trafikrapporten«. Herefter blev der diskuteret, i en vekselvirkning mellem gruppearbejde og i plenum, med følgende spørgsmål som omdrejningspunkt:

1. Hvilke forskelle er der på, hvad I tror om hinanden, og hvad I rent faktisk gør?
2. Hvordan kan det være, at der er forskelle på, hvad I gør, og hvad I tror, jeres venner gør?
3. Hvorfor tror I, at jeres venner vil gøre noget mere risikabelt end jer selv?
4. Hvilke konsekvenser kan det have, at I har en tendens til at over/undervurdere jeres venner?

En del af denne vekselvirkning blev gennemført som en quiz, hvor grupperne skulle gætte klassens forestillinger og faktiske adfærd. Endemålet var at få klassen til at udarbejde en »Klasseplan« for, hvordan man fremover kunne mindske risikoen for sociale overdrivelser.

Efterfølgende fik hver klasse tilsendt den Klasseplan eller klassekontrakt med de punkter, de var blevet enige om, i form af en plakat fra Rådet.

⁴ Social Pejling er mere ressourcekrævende end de »traditionelle« trafikbesøg, hvorfor det blev nødvendigt for Rådet at ansætte nogle flere instruktører, eller »trafikpiloter« som de kaldes, for at kunne gennemføre interventionerne.

Med henblik på at kunne vurdere forløbene, dels med hensyn til deres ensartethed og dels med henblik på at finde frem til den optimale metode, blev trafikpiloterne bedt om at føre logbog over deres besøg i de forskellige klasser, jf. appendiks E.

Det fremgår af logbøgerne, at det gennemgående fungerede særdeles godt, at en del af oplægget havde form af en quiz, og dermed et konkurrenceelement som motiverende faktor. Til gengæld mente flere af trafikpiloterne, at der kunne have været mere »kød« på spørgsmålene, og at de kunne have opnået et større reaktionsniveau i klassen, hvis de ikke blot skulle have fokuseret på trafik, men også på andre former for risikoadfærd, som eleverne meget gerne ville diskutere.

Imidlertid nåede de fleste klasser at komme frem til mange »gode« aftaler. Disse aftaler er i deres fulde længde gengivet i appendiks F. Opsummerende kan følgende punkter i de indgåede klasseaftaler fremhæves:

- Fortælle om de gode ting vi gør
- Man skal ikke være bange for at sige fra
- Undgå at deltage i gruppepres
- Hvis man ikke selv overdriver, gør de andre heller ikke
- Sig fra, hvis folk overskrider dine grænser
- Hjælp dine venner med at sige fra
- Tænk på, at de andre tænker ligesom dig selv
- Gør ikke noget bare for at være cool
- Aftal, at når man er i byen, så holder man øje med hinanden
- Snakke om, at det er ok at sige fra
- Vær ærlig og stå ved dine holdninger
- Vær dig selv
- Fordommens dag, få testet hinandens fordomme
- Det er dumt at spille smart

- Det er fedt at turde sige fra
- Du er ikke sej, fordi du kører over fartgrænsen
- Respekter hinandens meninger og holdninger
- Husk, at ingen synes, spritkørsel er i orden
- Man skal overbevise hinanden om, at man ikke kører dårligt. Så opstår fordommene ikke.
- Man skal ikke være bange for at fortælle sin mening, selvom man tror, at flertallet er imod en.
- Man skal vende sine fordomme om ved at stole på sine venner
- Vi skal ud og køre med hinanden, så vi opdager, at vi kører sikkert
- Flere foredrag til at gøre os opmærksomme på flertalsmisforståelser

Anden måling

Som det fremgår af tidsplanen, var hensigten, at spørgeskemaundersøgelserne skulle gentages omkring et halvt år efter interventionerne i forsøgsklasserne, i september 2009, med henblik på at vurdere, om der kunne registreres en umiddelbar korttidseffekt. Her forekom der imidlertid blandt dem, der stod for den praktiske gennemførelse af undersøgelsen, en hændelig, men yderst ærgerlig og uheldig intern misforståelse om, hvem der gjorde hvad hvornår. Misforståelsen betød, at de deltagende skoler først fik de koder, der skulle bruges ved besvarelse af spørgeskemaet i november, og således – med urimelig kort varsel – skulle afsætte en ny tid til udfyldning af skemaet i perioden op til juleferien, en periode hvor mange af dem også skulle afvikle prøver og eksamener. Dette i samklang med en række kendte og ukendte faktorer skabte et stort frafald ved den anden måling.

Ved anden måling opnåedes der kun 982 besvarelser, hvilket jo kun er godt en tredjedel – 36 pct. – i forhold til første måling og kun 18 pct. i forhold til det antal elever, der i alt var på ungdomsuddannelserne i de fire politikredse.

Tredje måling

Ved den tredje måling – omkring 1 år efter de gennemførte interventioner i forsøgsgrupperne – var der yderligere et frafald, idet der her kun opnåedes 508 besvarelser. Det svarer til 52 pct. af besvarelserne ved anden måling, 19 pct. af besvarelserne ved første måling og omkring 9 pct. af samtlige uddannelsessøgende i de fire poklitikredse.

Det er vurderingen, at besvarelsesprocenten også ved den tredje måling blev påvirket i negativ retning af forsinkelsen ved den anden måling. Denne forsinkelse kostede i motivation og praktisk mulighed for at deltage i den sidste måling.

Metodiske perspektiver

De lave svarprocenter ved anden og tredje måling samt en selektiv tendens i frafaldet med hensyn til skoletyper har desværre bevirket, at der ikke forefindes et tilstrækkeligt solidt grundlag at vurdere de gennemførte interventioner ud fra. I fald man skulle forsøge igen, burde man nok sørge for i hvert fald følgende:

- En ansvarlig tovholder under hele forløbet (ikke for mange kokke om maden)
- Et forsøg i en mindre skala, hvor personlig kontakt til skolerne muliggøres. Dette ville også give større ansvarlighedsfølelse fra skolens side + en mere omhyggelig opfølgning på skole og klasseplan
- Hvis koordinatoren på skolen udskiftes, skal der sørges for, at en ny bliver inddraget
- Besvarelse af spørgeskemaerne skal skemalægges lige efter sommerferien eller lige efter juleferien. Når man når til slutningen af hvert semester, har man ikke tid på skolerne til undersøgelser udefra
- Spørgeskema skal være meget kortere, specielt hvis man gerne vil have svar fra de tekniske skoler
- Man bør overveje at nøjes med 2 målinger: Umiddelbart før og omkring 1 år efter interventionerne.
- Det kan være en fordel med personlig opfølgning (på personnummer), så man kan følge en gruppe over længere tid. Dette kræver specielt tilsagn fra Datatilsynet.
- På de tekniske skoler skulle man nok i udgangspunktet have taget kontakt til eleverne på en anden måde, evt. ved allerede fra start foranstaltet en konkurrence.

For nærværende har projektets ambitioner måttet reduceres til den første del af formålet, dvs. en beskrivelse og analyse af de unges forestillinger trafikadfærd sammenholdt med faktisk trafikadfærd baseret på de spørgeskemabesvarelser, der indkom ved første måling. Det er denne beskrivelse og analyse, der præsenteres i kapitel 3, 4 og 5.

KAPITEL 3

AKTIV RISIKOADFÆRD OG ANTAGELSER HEROM PÅ UNGDOMUDDANNELSERNE

Der indgik i alt 2714 besvarelser fra elever i den første undersøgelse. Eleverne blev bedt om at svare på en lang række spørgsmål om deres egen (risiko-)adfærd, herunder brug af alkohol og rusmidler samt trafikadfærd. De blev endvidere bedt om at vurdere, hvor udbredte de forskellige adfærdsformer var i deres vennekreds. Der er i andre undersøgelser både spurgt til antagelser om venner og antagelser om jævnaldrende, og det generelle billede er her, at unge generelt har bedre fornemmelse for deres venners adfærd end for adfærden blandt deres jævnaldrende generelt. Dette betyder, at det med meget stor sikkerhed kan antages, at de fejlskøn vedr. venners adfærd, som påvises i det følgende, er *mindre*, end de ville være, hvis det i stedet havde været jævnaldrende, der var brugt som referencegruppe.

I dette kapitel afrapporteres svarene, hvad angår det, vi her vil kalde *aktiv risikoadfærd*: Unges optræden i trafikken som førere af cykler, knallerter, motorcykler og biler, samt deres antagelser om, hvordan deres venner optræder på disse områder. Da langt fra alle de unge, som er indgået i undersøgelsen, har kørekort til bil/motorcykel, vil der blive taget udgangspunkt i to datasæt: Når det gælder cykling og knallertkørsel, indgår svar fra alle unge, mens der, når det gælder kørsel i bil/på motorcykel, alene inddrages svar fra de 592 unge, som har kørekort hertil.

Det præcise antal besvarelser, der indgår i de enkelte spørgsmål, varierer, fordi ikke alle elever har besvaret alle spørgsmål. For hver tabel er det totale antal besvarelser, der indgår i netop denne tabel, angivet i tabeloverskriften. Derudover er der i tabellerne angivet den statistiske usikkerhed – den statistiske signifikans – som populært udtrykker, hvor stor sandsynligheden er for, at den konkrete sammenhæng er tilfældig. En p-værdi mindre end 0,001 angiver en meget lille sandsynlighed for, at sammenhængen er tilfældig – sammenhængen er stærkt statistisk signifikant. En p-værdi større end

0,05 betyder, at sammenhængen ikke kan anses for statistisk signifikant: Risikoen for, at den givne sammenhæng er tilfældig, er så stor, at man ikke kan tage den for gode varer.

Der er for hastighedsoverskridelser og spritkørsel – samt for de former for trafikadfærd, som beskrives i kapitel 3 – gennemført en række logistiske regressionsanalyser, som populært sagt kan vise, hvilke faktorer, der har selvstændig sammenhæng med den givne trafikadfærd, når alle andre faktorer holdes konstant. Man kan fx undersøge, om der er forskel på andelen af unge på de forskellige ungdomsuddannelser, der har kørt spritkørsel, når der samtidig tages højde for, at der kan være forskel på kønsfordeling, alder, alkoholforbrug, festmønster mv. på de forskellige ungdomsuddannelser. De faktorer, der i denne analyse har vist sig statistisk signifikante, er derefter blevet genstand for en nærmere analyse i dette og de følgende kapitler. I bilag A gengives resultaterne af de enkelte regressionsanalyser.

Cykling:

To ud af tre unge (67 pct.) kører på cykel, noget flere kvinder (77 pct.) end mænd (58 pct., $n=2663$, $p<0,001$). Langt de fleste (88 pct.) kører uden cykelhjelm: blandt de cyklende anvender 86 pct. af mændene og 90 pct. af kvinderne aldrig cykelhjelm ($n=1776$, $p<0,01$). Samtidig er det dog klart, at de unge *antager*, at brug af cykelhjelm er endnu mindre udbredt end den faktisk er: I gennemsnit mener de unge, at kun 2 pct. af deres venner bruger cykelhjelm.⁵

40 pct. af de unge har kørt fulde på cykel inden for de sidste 12 måneder. Her er der klar kønsforskel: Næsten halvdelen af mændene (47 pct.) har gjort det, mod 33 pct. af kvinderne ($n=2503$, $p<0,001$). De unge har overdrevne forestillinger om andres adfærd, idet de antager, at gennemsnitligt 53 pct. af deres venner kører fulde på cykel. Kønsforskellen i faktisk adfærd afspejles tillige i antagelserne: Mændene antager, at 58 pct. af deres venner kan finde på at køre fulde på cykel, mens det tilsvarende tal for kvinderne er 47 pct.

Knallertkørsel:

42 pct. af de unge kører på knallert i hvert fald en gang imellem. Der er her stor forskel på kønnene: 57 pct. af mændene mod 25 pct. af kvinderne kører knallert ($n=2656$, $p<0,001$). Blandt de unge mænd (men ikke blandt kvinderne) er der endvidere klar sammenhæng med deres valg af

⁵ Se nærmere om beregningsmetoden vedr. antagelser om andre i bilag B.

ungdomsuddannelse: Hele 72 pct. af de mandlige elever på teknisk skole kører på knallert mindst en gang imellem, mod 42 pct. af de mandlige gymnasieelever (n= 1423, p<0,001).

Langt hovedparten af knallertkørerne (84 pct.) bruger altid eller for det meste styrthjelm, mens 7 pct. siger, at de aldrig bruger hjelm. Der er her ingen forskel på kønnene. De unge knallertkørere har tendens til at undervurdere andres brug af styrthjelm, idet de antager, at det kun er to ud af tre (68 pct.) i vennekredsen, der bruger styrthjelm.

Blandt de unge, som kører knallert, har 38 pct. kørt fulde inden for de sidste 12 måneder. Beruset knallertkørsel er langt hyppigere blandt de unge mænd (44 pct.) end blandt de unge kvinder (23 pct., n=1051, p<0,001). Der er ikke signifikante forskelle mellem de forskellige ungdomsuddannelser. Samlet set undervurderer knallertkørerne vennernes adfærd, idet de mener, at 32 pct. af vennerne kører fulde på knallert. Denne forskel beror dog primært på de mandlige knallertkørere, som antager, at 35 pct. i vennekredsen har kørt fulde på knallert inden for de sidste 12 måneder. Blandt kvinderne er der god overensstemmelse mellem antagelser (25 pct.) og det faktiske niveau.

Også blandt den lille gruppe af de unge, der benytter knallert 45 og motorcykel (14 pct. svarer, at de overhovedet gør det, 2 pct. gør det altid eller for det meste), er brug af styrthjelm det almindelige.

Bilkørsel

Som nævnt har kun en fjerdedel (23 pct.) af de elever, der har deltaget i undersøgelsen, kørekort til bil, mens langt flere af eleverne kører i bil som passager. I det følgende afrapporteres alene resultater vedr. de unges aktive risikoadfærd, dvs. primært hastighedsoverskridelser og spritkørsel. De unges opførsel som passagerer, herunder *beskyttelsesadfærd* blandt alle unge, både dem, der kører selv, og dem, der er passagerer i transportmidler ført af andre, behandles i kapitel 3. Resten af det foreliggende kapitel bygger alene på analyser blandt dem, som har kørekort til bil.⁶

⁶ Da der kun indgår i alt 592 unge med kørekort i denne del af analysen, skal der ret store forskelle til, før statistisk signifikans opnås. Det er derfor tænkeligt, at der er sammenhænge, som her fremstår som insignifikante, som ville vise sig som betydende, hvis stikprøven havde været større.

Aktiv risikoadfærd: At køre for stærkt

Lejlighedsvis overskridelse af den tilladte hastighed⁷ i bil eller på motorcykel er normen blandt de unge med kørekort. Som det fremgår af tabel 2.1, kører tre ud af fire af og til for stærkt i bil eller på motorcykel.

Tabel 2.1. Svar på spørgsmålet: "Kører du selv for stærkt i bil eller på motorcykel" fordelt på køn - i pct. (n=573).

	Ja, men kun alene	Ja, men kun sammen med andre	Ja, både alene og sammen med andre	Nej	Kører ikke bil eller motorcykel	Total
Mænd	26	4	52	18	-	100
Kvinder	21	-	44	35	0	100
Alle	24	3	49	25	-	101

Note: (p<0,001), "-" angiver en procentandel større end 0 og mindre end 0,5.

Der er en klar kønsforskel, idet 82 pct. af de unge mænd mod 65 pct. af kvinderne kører for stærkt. Også de unges alder er stærkt sammenhængende med deres adfærd på dette område, jf. tabel 2.2.

Tabel 2.2: Procentandel, der selv kører for stærkt i bil/på motorcykel – fordelt efter alder (n=555).

Alder	"Kører du selv for stærkt i bil eller på motorcykel?"		
	Ja	Nej	ALLE
18	73	27	100
19	73	27	100
20	92	8	100
21 og derover	86	14	100
Alle	75	25	100

Note: p<0,001

Det ses af tabel 2.2, at unge på 20 og derover er væsentlig mere tilbøjelige til at køre for stærkt end de yngre bilister. Blandt de 20-årige er det således flere end ni ud af ti, der kører for stærkt.

Det er også undersøgt, om det gør en forskel for tilbøjeligheden til at overskride hastigheden, hvilken baggrund, eleven har.⁸ om hvorvidt eleven er født i Danmark eller ej. Det viser sig her, at

⁷ Der er alene spurgt til, om de unge "kører for stærkt i bil eller på motorcykel". Hyppighed og størrelse af hastighedsoverskridelserne kan således ikke vurderes nærmere.

⁸ Der er i undersøgelsen alene stillet spørgsmål om, hvorvidt den unge selv er født i Danmark og om den unges forældre er født i Danmark. Denne opdeling svarer ikke ganske til den af Danmarks Statistik anvendte, og vi anvender i stedet følgende "erstatningsbetegnelser": Hvis den unge er født i Danmark og mindst én af forældrene er født i Danmark, benyttes betegnelsen "dansk baggrund". Hvis den unge selv og/eller begge forældre er født i udlandet, benyttes betegnelsen "udenlandsk baggrund".

der blandt de unge mænd er klar forskel: Således kører 83 pct. af de unge mænd med dansk baggrund for stærkt, mod 63 pct. af de unge mænd med udenlandsk baggrund (n=330, p<0,05). Blandt kvinderne er der en lignende tendens, men den er ikke signifikant, hvilket kan tænkes at bero på, at kun ganske få unge kvindelige kørekortindehavere født uden for Danmark indgår i undersøgelsen.

Yderligere findes der en klar sammenhæng mellem spritkørsel og hastighedsoverskridelser: Blandt dem, der selv rapporterer at have kørt spritkørsel inden for det sidste år, kører 94 pct. også for stærkt, mens dette "kun" gælder 72 pct. af dem, der ikke har kørt spritkørsel (n=556, p<0,001). Denne sammenhæng er signifikant for begge køn.

Der er desuden en sammenhæng mellem, om eleverne ryger, og om de kører for stærkt, jf. tabel 2.3.

Tabel 2.3: Procentandel, der selv kører for stærkt i bil/på motorcykel – set i forhold til, om de ryger (n=554).

Ryger eleven?	"Kører du selv for stærkt i bil eller på motorcykel?"		
	Ja	Nej	ALLE
Nej	71	30	101
Ja, men kun til fester	81	19	100
Ja, dagligt	85	15	100
Alle	75	25	100

Note: p<0,01

Ryger eleverne, hvad enten det kun er til fester, eller de er dagligrygere, er tilbøjeligheden til at køre for stærkt større. Dette svarer ganske godt til resultater fra en tidligere undersøgelse, hvor der er klare sammenhænge mellem rygning og andre former for risikoadfærd.⁹

Endelig gælder, at der er en stærk sammenhæng mellem unges egen tilbøjelighed til hastighedsoverskridelser og deres antagelser om venners adfærd, jf. tabel 2.4.

⁹ Se Balvig, Holmberg og Sørensen, 2005: Ringstedforsøget – Livsstil og forebyggelse i lokalsamfundet. Jurist- og Økonomiforbundets Forlag, København. Det er væsentligt at understrege, at denne sammenhæng *ikke* indikerer, at rygning forårsager andre former for risikoadfærd, men alene, at forskellige former for risikoadfærd kan have samme årsager.

Tabel 2.4: Procentandel, der selv kører for stærkt i bil/på motorcykel – set i forhold til deres antagelser om venner (n=552)

”Hvor mange i din nærmeste vennekreds tror du, kunne finde på at køre for stærkt i bil eller på motorcykel?”	”Kører du selv for stærkt i bil eller på motorcykel?”		
	Ja	Nej	ALLE
Ingen	25	75	100
Næsten ingen	24	76	100
En del	54	46	100
Omkring halvdelen	71	29	100
De fleste	84	16	100
Næsten alle	92	8	100
ALLE	75	25	100

Note: $p < 0,001$

En fjerdedel af de unge, som ikke mener, deres venner kører for stærkt, kører selv for stærkt. Blandt dem, der mener, at stort set alle deres venner kører for stærkt, er det mere end ni ud af ti, der selv kører for stærkt. Det er væsentligt at understrege, at de foreliggende data ikke giver mulighed for at vurdere kausalitetsforhold: Vi kan således ikke vide, om det er antagelser om venner, der ansporer den enkelte til selv at køre for stærkt, eller om det omvendt er egen trafikadfærd, der påvirker den unges antagelser om andre, men det er under alle omstændigheder klart, at der er et socialt element i det at køre for stærkt.

Man kunne antage, at unge, som var bevidste om risikoen for, at de selv kunne komme til at forårsage et trafikuheld, ville være mere tilbageholdende med at køre for stærkt, men sådan forholder det sig ikke, jf. tabel 2.5.

Tabel 2.5: Procentandel, der selv kører for stærkt i bil/på motorcykel – fordelt efter, om de tænker over risikoen for at forårsage et færdselsuheld (n=547).

”Tænker du selv over risikoen for, at du kunne blive skyld i et færdselsuheld?”	”Kører du selv for stærkt i bil eller på motorcykel?”		
	Ja	Nej	ALLE
Ja	76	24	100
Nej	76	24	100
Ved ikke	63	37	100
ALLE	75	25	100

Note: $p = 0,196$

Det fremgår af tabel 2.5, at tre ud af fire unge er bevidste om risikoen for, at de kan forårsage et færdselsuheld, men det fremgår også, at der er præcis lige så mange i denne gruppe, som kører for stærkt, som der er blandt dem, som ikke tænker over uheldsrisikoen. Resultatet tyder altså ikke på, at risikobevidsthed påvirker de unges adfærd på dette område.

Der er en lang række faktorer, som *ikke* har signifikant indflydelse på unges tendens til at køre for stærkt. Det gør således ikke nogen forskel, om de unge drikker meget eller lidt, om de fester meget, om de har haft problemer i forbindelse med alkoholindtag, eller om de ryger hash. Det gør heller ikke nogen forskel, om de unge keder sig i fritiden, ligesom hverken deres selvoplevede sociale position i klassen, deres vurdering af egen selvtillid, eller deres vurdering af eget faglige standpunkt har sammenhæng med, hvorvidt de kører for stærkt. Nok så interessant spiller deres uddannelsesvalg heller ikke nogen betydende rolle: Ganske vist er der færre elever i gymnasiet end på de andre ungdomsuddannelser, der kører for stærkt, men dette skyldes først og fremmest, at kvinder udgør en højere andel af gymnasieeleverne. Tager man højde for dette og andre faktorer, er der ingen signifikant forskel mellem de fire ungdomsuddannelser.

Det spiller heller ingen rolle for tilbøjeligheden til at køre for stærkt, om den adspurgte selv, hans/hendes familie, eller hans/hendes venner har været involveret i en trafikulykke med personskade inden for de sidste 5 år. Det gør heller ingen forskel, om elevens forældre har opstillet regler for elevens adfærd i trafikken (hvilket gælder 39 pct. af disse elever), eller om han/hun har diskuteret trafikadfærd med forældrene inden for de seneste 6 måneder (hvilket 69 pct. svarer ja til).

Aktiv risikoadfærd: Spritkørsel

13 pct. af de unge med kørekort angiver selv at have kørt spritkørsel inden for de sidste 12 måneder.¹⁰ Der er umiddelbart en klar kønsforskel, hvor flere mænd end kvinder har kørt spritkørsel, men denne forskel forklares af andre faktorer, idet køn ikke er signifikant i regressionsanalysen.

Næsten ni ud af ti (88 pct.) kender den nøjagtige promillegrænse i færdselsloven, og kendskab til promillegrænsen spiller en rolle for tilbøjeligheden til at køre spritkørsel, jf. tabel 2.6.

¹⁰ Begrebet "spritkørsel" blev ikke nærmere defineret i spørgeskemaet, så de unges besvarelser her dækker alle tilfælde, hvor de unge selv mener, de har kørt bil med mere alkohol i blodet, end loven tillader.

Tabel 2.6: Procentandel, der har kørt spritkørsel inden for de seneste 12 måneder – set i forhold til, om de kender den gældende promillegrænse i Danmark (n=556).

	”Har du selv, inden for de sidste 12 måneder, kørt spritkørsel?”		
Kender promillegrænsen	Ja	Nej	ALLE
Ja	11	89	100
Nej	22	78	100
ALLE	13	87	100

Note: $p < 0,05$

Det fremgår her, at omkring hver tiende af de unge, som kender promillegrænsen på 0,5, har kørt spritkørsel, mens dette gælder mere end hver femte af dem, som *ikke* kender promillegrænsen.

Der er også en klar sammenhæng mellem spritkørsel og brug af hash, jf. tabel 2.7.

Tabel 2.7: Procentandel, der har kørt spritkørsel inden for de seneste 12 måneder – set i forhold til, om de har røget hash inden for de seneste 12 måneder (n=556).

	”Har du selv, inden for de sidste 12 måneder, kørt spritkørsel?”		
Røget hash seneste 12 mdr.	Ja	Nej	ALLE
Ja	27	73	100
Nej	9	91	100
ALLE	13	87	100

Note: $p < 0,001$

Sammenlignet med de unge, som ikke har røget hash inden for det seneste år, har tre gange så mange af de unge, der *har* røget hash, kørt spritkørsel. Der er endvidere en sammenhæng mellem spritkørsel og udsathed for ulykker i forbindelse med alkoholindtagelse, jf. tabel 2.8.

Tabel 2.8: Procentandel, der har kørt spritkørsel inden for de seneste 12 måneder – set i forhold til, om de været involveret i alkoholrelaterede ulykker inden for de seneste 12 måneder (n=559).

	”Har du selv, inden for de sidste 12 måneder, kørt spritkørsel?”		
”Er du inden for de sidste 12 måneder blevet involveret i ulykker/uheld på grund af, at du har drukket alkohol?”	Ja	Nej	ALLE
Ja	44	56	100
Nej	11	89	100
ALLE	13	87	100

Note: $p < 0,001$. Denne værdi er iflg. det benyttede statistikprogram (SPSS) usikker, pga. at det forventede antal cases i et af tabellens felter er under 5. Som det fremgår af tabel A2 i appendiks A er sammenhængen mellem alkoholrelaterede ulykker og spritkørsel dog signifikant i regressionsanalysen ($p < 0,05$).

Blandt de unge, som har været udsat for alkoholrelaterede ulykker, har hele 44 pct. tillige kørt spritkørsel. Ser man på sammenhængen den anden vej, har 17 pct. af spritbilisterne været involveret i alkoholrelaterede ulykker, mod 3 pct. af de unge, som ikke har kørt spritkørsel. Samlet set indikerer disse resultater, at der er klar sammenhæng mellem storforbrug af rusmidler og spritkørsel. Det hører dog med til billedet, at der ikke er signifikante forskelle på unge spritbilister og de øvrige unge bilister, når det gælder brug af hårde stoffer, festhyppighed eller hvor ofte, de drikker sig fulde.¹¹

Der er, som nævnt ovenfor, en klar sammenhæng mellem spritkørsel og de unges tilbøjelighed til at køre for stærkt, og endelig er der klar sammenhæng med deres antagelser om venners tilbøjelighed til at køre spritkørsel, jf. tabel 2.9.

Tabel 2.9: Procentandel, der selv har kørt spritkørsel inden for de seneste 12 måneder – fordelt efter deres antagelser om andre (n=559).

”Hvor mange i din nærmeste vennekreds tror du, kunne finde på at køre spritkørsel?”	”Har du selv, inden for de sidste 12 måneder, kørt spritkørsel?”		
	Ja	Nej	ALLE
Ingen	0	100	100
Næsten ingen	10	90	100
En del	26	74	100
Omkring halvdelen	41	59	100
De fleste	44	56	100
Næsten alle	56	44	100
ALLE	13	87	100

Note: $p < 0,001$

Blandt de unge, som ikke mener, at der er nogen i deres vennekreds, som kører spritkørsel, er der slet ikke nogen, der selv har kørt spritkørsel, mens omkring halvdelen af de unge, som har svaret ”de fleste/næsten alle”, selv har kørt spritkørsel. Som tidligere nævnt giver data dog ingen mulighed for at vurdere, hvilken vej kausaliteten går. Gennemsnitligt antager de unge, at 8 pct. af deres venner kunne finde på at køre spritkørsel – de har altså underdrevne forestillinger i forhold til det faktiske.

¹¹ Dette kan dog, som tidligere nævnt, blandt andet bero på, at antallet af besvarelser er temmelig lille, og at der derfor skal store forskelle til, før disse bliver signifikante. Der er således tendenser til, at unge, der har kørt spritkørsel, også har en højere festhyppighed og beruselsesfrekvens.

Heller ikke tendensen til spritkørsel påvirkes af, om de unge tænker over risikoen for at forårsage et færdselsuheld, jf. tabel 2.10:

Tabel 2.10: Procentandel, der har kørt spritkørsel inden for de seneste 12 måneder, fordelt efter, om de tænker over risikoen for at forårsage et færdselsuheld (n=499).

	”Har du selv, inden for de sidste 12 måneder, kørt spritkørsel?”		
”Tænker du selv over risikoen for, at du kunne blive skyld i et færdselsuheld?”	Ja	Nej	ALLE
Ja	13	87	100
Nej	12	88	100
Ved ikke	13	87	100
ALLE	13	87	100

Note: $p=0,951$ – ej signifikant.

Det gør ingen forskel for tendensen til at køre spritkørsel, om de unge er bevidste om ulykkesrisikoen eller ej.

Spritkørsel har i øvrigt ingen sammenhæng med, om de unge keder sig i fritiden, og ej heller med deres selvoplevede sociale position i klassen, deres vurdering af egen selvtillid, eller deres vurdering af eget faglige standpunkt. Der er heller ikke på dette område nogen signifikante forskelle på de forskellige ungdomsuddannelser.

Ej heller er der nogen sammenhæng mellem de unges spritkørsel og hvorvidt de selv, deres familie eller venner har været involveret i trafikulykker med personskade, eller med, hvorvidt forældrene har opstillet regler for de unges trafikadfærd, eller om de unge taler med forældrene om trafikadfærd. Endvidere er der, i modsætning til resultaterne vedr. hastighedsoverskridelser, ikke nogen signifikant sammenhæng mellem spritkørsel og de unges alder eller deres rygevaner, ligesom det ikke spiller ind, om de har dansk eller udenlandsk baggrund.

Aktiv risikoadfærd: Kørsel i hash- eller narkotikapåvirket tilstand

Det er en meget lille del af de unge, som har kørt bil/MC under indflydelse af andre rusmidler end alkohol. Således har 3 pct. af de unge kørt bil, mens de var hashpåvirkede, og mens 2 pct. har kørt under narkopåvirkning. De meget små tal tillader ikke nogen mere detaljerede analyser af disse forhold.

KAPITEL 4

BESKYTTELSESADFÆRD: UNGE SOM PASSAGERER

De unge er, udover egen risikoadfærd, også blevet spurgt til, om de på forskellige områder ville søge at beskytte sig selv eller andre mod farer i forbindelse med transport, hvor andre sidder ved rattet. I dette kapitel indgår svar fra alle unge, både dem, der selv har kørekort, og dem, der ikke har det.

Mere end ni ud af ti (94 pct.) bruger altid eller næsten altid sele på forsædet, mens 88 pct. benytter sele på bagsædet. De unges alder spiller her ikke nogen rolle, men der er en signifikant kønsforskel: 97 pct. af kvinderne mod 91 pct. af mændene ($n=2635$, $p<0,001$) bruger sele på forsædet. 93 pct. af kvinderne mod 85 pct. af mændene bruger altid eller næsten altid sele på bagsædet ($n=2615$, $p<0,001$). På dette område spiller uddannelsesvalget også en tydelig rolle, jf. tabel 3.1.

Tabel 3.1: *Unge selebrug på forsædet – set i forhold til deres uddannelsesvalg, i pct. (n=2615)*

Uddannelsesretning	”Bruger du selv sele på forsædet?”		
	Altid eller for det meste	Nogen gange, sjældent eller aldrig	ALLE
Gymnasiet	98	2	100
HHX	95	5	100
HTX	95	5	100
Teknisk skole	86	14	100
ALLE	94	6	100

Note: $p<0,001$

Det ses her, at stort set alle gymnasieelever altid/næsten altid bruger sele på forsædet, mens omkring hver syvende elev på Teknisk skole bruger selen mindre konsekvent eller slet ikke. Denne tendens gør sig gældende for både kvinder og mænd.

Tre ud af fem unge (60 pct.) angiver, at de har talt med deres forældre om trafiksikkerhed inden for det seneste halve år. Sådanne samtaler gør en mindre, men dog klart signifikant, forskel i de unges selebrug: Blandt dem, der har talt med deres forældre om emnet, bruger 96 pct. selen hyppigt, mens det "kun" gælder 92 pct. af de unge, der ikke har (n=2452, p<0,001). Interessant nok gør det ingen forskel, om forældrene har opstillet regler for deres børns adfærd i trafikken.

Også de unges bevidsthed om risikoen for selv at være årsag til et færdselsuheld gør en forskel: Blandt dem, der svarer, at de tænker over denne risiko, bruger 97 pct. sele på forsædet for det meste eller hele tiden, mod 91 pct. af dem, som ikke tænker over risikoen (n=2139, p<0,001). Man kan umiddelbart undre sig over, at overvejelser om *selv* at forårsage et færdselsuheld spiller en rolle for beskyttelsesadfærd, men det er tænkeligt, at de unge opfatter spørgsmålet sådan, at det dækker risikoen for at blive involveret i en ulykke i det hele taget.

Ser vi i stedet på brugen af sele på bagsædet, gør en række af de samme faktorer sig gældende: kvinder bruger sele mere end mænd; de unge, som har talt med deres forældre om trafiksikkerhed, bruger selen mere end dem, der ikke har; og unge, som tænker over risikoen for at blive skyld i et trafikuheld er hyppigere selebrugere end dem, der ikke tænker på denne risiko.¹² Dog spiller uddannelsesvalget her ikke nogen signifikant rolle. Til gengæld spiller alderen ind: De ældre bruger ikke selen helt så hyppigt som de yngre. Endvidere har de unges baggrund her – i modsætning til, hvad der er tilfældet for brug af sele på forsædet – en selvstændig rolle i analysen: Blandt unge med dansk baggrund bruger 95 pct. altid eller næsten altid sele på bagsædet, mod 87 pct. af de unge med udenlandsk baggrund (n=2634, p<0,001).

Endelig gælder, at der for brug af sele på både for- og bagsæde er en meget stærk sammenhæng med antagelser om venners adfærd, jf. tabel 3.2 og 3.3.

¹² Se tabel A4 i appendiks A

Tabel 3.2: Unges selebrug på forsædet – set i forhold til deres antagelser om venners selebrug, i pct. (n=2630)

”Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, bruger sele på forsædet, når de sætter sig ind i en bil?”	”Bruger du selv sele på forsædet?”		
	Altid eller for det meste	Nogen gange, sjældent eller aldrig	ALLE
Ingen	71	29	100
Næsten ingen	50	50	100
En del	84	16	100
Omkring halvdelen	83	17	100
De fleste	97	3	100
Næsten alle	99	1	100
ALLE	94	6	100

Note: p<0,001

Tabel 3.3: Unges selebrug på bagsædet – set i forhold til deres antagelser om venners selebrug, i pct. (n=2575)

”Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, bruger sele på bagsædet, når de sætter sig ind i en bil?”	”Bruger du selv sele på bagsædet?”		
	Altid eller for det meste	Nogen gange, sjældent eller aldrig	ALLE
Ingen	22	78	100
Næsten ingen	46	54	100
En del	77	23	100
Omkring halvdelen	78	22	100
De fleste	96	4	100
Næsten alle	98	2	100
ALLE	94	6	100

Note: p<0,001

I tabel 3.2 og 3.3 ses det tydeligt, at der er en stærk sammenhæng mellem egen brug af sele og antagelser om andre: Stort set alle de unge, der mener, at flertallet af deres venner bruger sele, gør det også selv. Samlet set er der tale om sociale underdrivelser på dette område: 81 pct. af de unge mener, at flertallet af deres venner bruger sele på forsædet, mens 72 pct. mener, at det er flertalsadfærd på bagsædet. Opgør man i stedet gennemsnittet af de unges antagelser, mener de, at 73 pct. bruger sele på forsædet, og 68 pct. på bagsædet.

De unge er også blevet stillet en række spørgsmål om deres vaner i forbindelse med at lade sig transportere af andre, herunder deres stilling til andres spritkørsel. Adspurgt, om de selv kunne finde på at tage et lift hjem med én, de mistænkte for at have drukket for meget, svarer 8 pct. ja, 79 pct. nej, mens resten ikke har taget stilling. Der er en klar kønsforskel, hvor 4 pct. af de unge kvinder mod 11 pct. af de unge mænd kunne finde på at tage et sådant lift (n=2451, p<0,001). Også uddannelsesvalget spiller ind, idet 5 pct. af gymnasieeleverne mod 10 pct. af de øvrige unge ville sige ja til et lift (n=2451, p<0,001).

På dette område er der ikke signifikante forskelle mellem dem, der tænker på risikoen for at forårsage et færdselsuheld, og dem, der ikke gør. Men det gør en forskel, om de har talt med deres forældre om trafiksikkerhed: 7 pct. af dem, der har talt med forældrene herom, ville tage et lift mod 10 pct. af dem, som ikke har (n=2310, p<0,001). Det gør heller ikke her nogen forskel, om forældrene har opstillet regler for deres børns færden i trafikken.

Det spiller til gengæld en rolle, om de har familiemedlemmer, som har været involveret i en ulykke inden for de sidste 5 år, men denne sammenhæng går i modsat retning af, hvad man kunne forvente: Blandt de unge, som har familie, der har været involveret i trafikuheld med personskaade de seneste 5 år, ville 11 pct. tage imod et lift fra en mulig beruset, mens dette kun gælder 7 pct. af de øvrige elever (n=2443, p<0,001). Denne sammenhæng tyder altså ikke på, at sådanne oplevelser umiddelbart skræmmer de unge til at passe mere på sig selv. En mulig forklaring kunne i stedet være, at unge, hvis familiemedlemmer handler risikobetonet i trafikken, påvirkes i retning af selv at tage risici.

Endelig spiller det her, som man kunne forvente, også en rolle, hvor ofte eleverne ryger, fester, og bliver fulde, samt om de har røget hash inden for det seneste år: Blandt dem, der ryger til fester/dagligt, ville 14 pct. tage et lift, mod 5 pct. blandt ikke-rygerne (n= 2446, p<0,001). Blandt dem, der er til fest mindst en gang om ugen, ville 14 pct. overveje at tage et lift med en beruset, mod 3 pct. af dem, der fester mindre hyppigt (n=2445, p<0,001). Blandt dem, der drikker sig fulde mindst en gang om ugen, ville hele 22 pct. være villige til at tage et lift med en beruset fører, mod 4 pct. af de øvrige (n=2444, p<0,001). Tilsvarende ville 19 pct. af hashrygerne tage imod et sådant lift, mod 5 pct. af dem, der ikke har røget hash seneste år (n=2440, p<0,001). En del af forklaringen på disse temmelig store forskelle kan selvfølgelig være, at de meget festende og drikkende unge oftere har stået i situationer, hvor de har haft svært ved at komme hjem, men der er på den anden side næppe tvivl om, at risikovilligheden også er større i denne gruppe.

Tabel 3.4: Unges villighed til at køre med en beruset – set i forhold til deres antagelser om venners tilbøjelighed hertil, i pct. (n=2575)

”Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, ville tage et lift hjem med én, som de mistænkte for at have drukket for meget?”	”Ville du selv tage et lift hjem med én, du mistænkte for at have drukket for meget?”			
	Ja	Nej	Ved ikke	ALLE
Ingen	1	94	5	100
Næsten ingen	2	90	9	101
En del	11	65	24	100
Omkring halvdelen	22	50	29	101
De fleste	44	27	28	99
Næsten alle	69	18	13	100
ALLE	8	79	13	100

Note: $p < 0,001$

Antagelser om andre har, jf. tabel 3.4, en meget stærk sammenhæng med egen villighed til at tage et usikkert lift. Som ved de øvrige adfærdsformer er det særligt blandt dem, der mener, at denne form for risikovillighed er klar flertalsadfærd, at der også ses en stor villighed til selv at løbe en risiko. Samlet set hersker der moderate sociale overdrivelser på dette område: 66 pct. mener, at ingen eller næsten ingen af deres venner ville tage et sådant lift, mens gennemsnittet af elevernes antagelser er, at 12 pct. af deres venner ville gøre det.

Der er også spurgt til, om de unge ville ”prøve at stoppe en af dine venner fra at køre med én, der har drukket for meget”? Det ville mere end fire ud af fem – 83 pct. Igen er der flere blandt kvinderne (90 pct.) end blandt mændene (77 pct., $n=2440$, $p < 0,001$), der ville forsøge at gribe ind. Herudover er der kun få signifikante faktorer, der ses at påvirke villigheden hertil: Unge, som tænker over risikoen for selv at forårsage et færdselsuheld, er mere tilbøjelige hertil (89 pct. mod 76 pct., $n=2126$, $p < 0,001$), mens unge der drikker sig fulde mindst én gang om ugen er mindre tilbøjelige til at stoppe andre fra at køre med en muligt beruset, end unge der beruser sig sjældnere (75 pct. mod 86 pct., $n=2432$, $p < 0,001$). Herudover gælder det også på dette område, at antagelser om andres adfærd spiller en stor rolle, jf. tabel 3.5.

Tabel 3.5: Unges villighed til at stoppe andre fra at køre med en beruset – set i forhold til deres antagelser om venners tilbøjelighed hertil, i pct. (n=2436)

”Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, ville prøve at stoppe dig fra at tage et lift med én, som havde drukket for meget?”	”Ville du selv prøve at stoppe en af dine venner fra at køre med én, der havde drukket for meget?”			
	Ja	Nej	Ved ikke	ALLE
Ingen	47	32	20	99
Næsten ingen	59	17	23	99
En del	85	8	8	101
Omkring halvdelen	82	8	11	101
De fleste	93	4	3	100
Næsten alle	96	2	2	100
ALLE	83	8	9	100

Note: $p < 0,001$

Igen er det bemærkelsesværdigt, at de, der mener, at det er normen blandt flertallet af deres venner at gribe ind i sådanne situationer, stort set alle også selv ville gribe ind. Også på dette område hersker der en væsentlig social underdrivelse, faktisk en mindretalsmisforståelse: De unge mener i gennemsnit, at kun 47 pct. af deres venner ville gribe ind, og kun 45 pct. af dem mener, at en sådan indgriben er flertalsadfærd.

Noget tilsvarende ses, når det gælder om at blande sig i andres kørsel. De adspurgte er blevet bedt om at forestille sig, at de sad i en bil sammen med tre andre venner, og at føreren pludselig begynder at køre meget hurtigt. Spørgsmålet er så, om de selv i denne situation ville bede føreren sætte hastigheden ned? Det ville et flertal af de adspurgte, nemlig 58 pct. Der er dog på dette område stor kønsforskel: 73 pct. af de unge kvinder mod 45 pct. af mændene ville sige fra i denne situation (n=2447, $p < 0,001$). Blandt mændene spiller uddannelsesvalg tillige en rolle, jf. tabel 3.6.

Tabel 3.6: Mandlige ungdomsuddannelseselevs villighed til at bremse andres hurtige kørsel – set i forhold til deres uddannelsesvalg, i pct. (n=1283).

Uddannelsesretning	"Ville du selv bede føreren sætte hastigheden ned?"			
	Ja	Nej	Ved ikke	ALLE
Gymnasiet	53	25	22	100
HHX	40	39	21	100
HTX	45	28	22	100
Teknisk skole	41	34	25	101
ALLE	45	31	24	100

Note: $p < 0,01$

Det er her særlig de mandlige gymnasieelever, som skiller sig ud med en højere andel af unge, som ville sige fra over for føreren, mens der for kvindernes vedkommende ikke er signifikante forskelle på uddannelsesretningerne.

Det gør en væsentlig forskel, om de unge selv tænker på risikoen for at forårsage et færdselsuheld: 66 pct. af dem, der tænker på denne risiko, ville forsøge at bremse føreren, mod 48 pct. af dem, der ikke tænker på risikoen (n=2135, $p < 0,001$).

Der er tillige en mindre forskel mellem dem, hvis venner har været involveret i ulykker, og dem, der ikke har sådanne venner, men som det gjorde sig gældende med ulykkesramt familie ovenfor, er sammenhængen den modsatte af det forventede: 72 pct. af dem, hvis venner har været i en ulykke, ville selv bremse føreren, mens 76 pct. af dem, hvis venner *ikke* har været i trafikulykker, ville gøre det samme (n=1728, $p < 0,05$, unge, der har svaret "ved ikke" er udeladt af beregningen). Igen synes der altså ikke at være nogen generel forebyggende effekt af at kende nogen, der har været involveret i ulykker, tværtimod.

Også her er elevernes alkoholforbrug en udslagsgivende faktor: Blandt dem, der drikker sig fulde mindst ugentligt, ville 46 pct. forsøge at bremse føreren, mod 62 pct. af dem, som beruser sig sjældnere (N=2441, $p < 0,001$). Endelig gælder, at der er klar sammenhæng med antagelser om venners adfærd, jf. tabel 3.7.

Tabel 3.7: Unges villighed til at bremse andres hurtige kørsel – set i forhold til deres antagelser om venners tilbøjelighed hertil, i pct. (n=2436)

”Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, ville bede føreren sætte hastigheden ned?”	” Ville du selv bede føreren sætte hastigheden ned?”			
	Ja	Nej	Ved ikke	ALLE
Ingen	12	70	19	101
Næsten ingen	29	33	38	100
En del	69	11	19	99
Omkring halvdelen	74	8	18	100
De fleste	93	3	5	101
Næsten alle	91	3	6	100
ALLE	58	21	21	100

Note: p<0,001

Mønstret er det samme, som er set tidligere: Mere end ni ud af ti elever, som mener, at det er flertalsadfærd at gribe ind, ville selv forsøge at få føreren til at sænke hastigheden. Også på dette område er der tale om en væsentlig social underdrivelse: kun hver fjerde af de adspurgte (25 pct.) mener, at flertallet af deres venner ville gribe ind, og den gennemsnitlige antagelse er, at 31 pct. ville gøre det – altså ca. halvt så mange, som faktisk ville gøre det.

De unge er også blevet spurgt, om de i en sådan situation i stedet ville opfordre føreren til at køre endnu hurtigere? Hertil svarer 89 pct. nej, mens kun 3 pct. svarer ja. Samlet set antager de unge, at omkring 6 pct. af deres venner ville opmuntre føreren til endnu hurtigere kørsel.

KONKLUSION: FOREBYGGELSESPOTENTIALET I UNDERSØGELSEN

Den foreliggende undersøgelse af unges trafikadfærd har blandt andet haft til hensigt at vurdere, om en forebyggelsesindsats baseret på metoden ”social pejling”: påvirkning af unges – overdrevne – antagelser om andre unges risikovillighed og risikoadfærd, ville kunne anvendes i forhold til elever på ungdomsskoleuddannelserne. Den eksperimentelle afprøvning af dette koncept har, som beskrevet i kapitel 1, af forskellige årsager desværre ikke kunnet gennemføres på tilfredsstillende vis. I stedet har vi været henvist til at analysere de faktorer, der ses at have sammenhæng med unges trafikadfærd, og vi skal her afslutningsvis vurdere det forebyggende potentiale i resultaterne.

Aktiv risikoadfærd

Undersøgelsen af trafikadfærd blandt elever på ungdomsuddannelserne viser helt overordnet, at hastighedsoverskridelser er flertalsadfærd blandt de unge, såvel faktisk som antaget. Spritkørsel er mindretalsadfærd, idet dog væsentlig flere kører fulde på cykel og knallert end i bil, jf. tabel 4.1.

Tabel 4.1. *Procentandel af unge som er engageret i forskellige typer aktiv risikoadfærd i trafikken, sammenholdt med deres gennemsnitlige antagelser om venners adfærd på dette område.*

Trafikadfærd	Procentdel unge, som selv gør det	Gennemsnitlig antagelse om, hvor mange procent af vennerne, som gør det
Kører for hurtigt i bil	75	62
Kører fuld på cykel	40	53
Kører fuld på knallert	38	32
Kører spritkørsel	13	8

Ser vi på de enkelte former for risikabel trafikadfærd hver for sig, viser det samlede resultat af analysen vedr. hastighedsoverskridelser, at hovedparten af de faktorer, der ses at påvirke unges

tilbøjelighed til at køre for stærkt, er forhold, som ikke umiddelbart kan påvirkes via forebyggende indsats rettet direkte mod de unges trafikadfærd: Alder, køn og fødested er givne, og alkohol- og rygevaner har næppe nogen selvstændig betydning for færdselsadfærd, selv om begge former for risikoadfærd har fælles årsager. Spritkørsel og hastighedsoverskridelser hænger, som det også vil fremgå af det følgende, sammen, og spritkørsel i sig selv tilbyder ikke umiddelbart noget ”håndtag” til brug i forebyggelsen af, at unge kører for stærkt.

Det er desuden værd at bemærke de faktorer, der *ikke* spiller en selvstændig rolle: Selv om man skulle kunne øge unges bevidsthed om risikoen for, at de selv ville blive skyld i et færdselsuheld, er der ikke noget, der tyder på, at dette i sig selv ville have nogen fartdæmpende effekt, ligesom der ikke er grund til at tro, at det ville gøre en forskel at få de unges forældre til at spille en mere aktiv rolle i forhold til de unges trafikadfærd.

Tilbage står forholdet mellem elevernes egen adfærd og deres antagelser om vennernes adfærd. Der er, jf. tabel 2.4 ovenfor, en klar sammenhæng mellem unges antagelser om andre og deres egen adfærd i forhold til at køre for stærkt, og man kunne derfor forestille sig, at en indsats for at reducere de unges antagelser om andres fart ville have en dæmpende effekt. I denne sammenhæng er der imidlertid det problem, at de unge bilister samlet set *undervurderer* omfanget af deres venners tilbøjelighed til at køre for stærkt. Blandt alle unge med kørekort er den gennemsnitlige antagelse, at 62 pct. af deres venner kører for stærkt – mens det reelle tal er 75 pct. 56 pct. af de unge mener, at flertallet af deres venner kører for stærkt. Deler man de unge efter, hvorvidt de *selv* kører for stærkt, bliver resultatet følgende: Unge, der ikke selv kører for stærkt, antager i gennemsnit, at 34 pct. af deres venner gør det (altså en væsentlig underdrivelse), mens unge, der selv kører for stærkt, antager, at 73 pct. af vennerne også gør det (altså en ret præcis forudsigelse). Disse tal giver grundlæggende ikke grund til at antage, at unges tilbøjelighed til at køre for hurtigt kan påvirkes gennem diskussion af sociale overdrivelser på dette område.

Som det var tilfældet vedr. hastighedsoverskridelser, synes der heller ikke på spritkørselsområdet at være ret meget andet end den sociale kontekst – herunder de unges antagelser om andres spritkørsel i bil – at tage udgangspunkt i for en forebyggende indsats. Ganske vist synes det at gøre en forskel, om den enkelte unge kender den nøjagtige promillegrænse, men i og med, at næsten ni ud af ti unge allerede har kendskab hertil, er det forebyggende potentiale begrænset. Når det gælder antagelser

om andres adfærd, er der også på dette område et problem i forhold til, at spritkørsel samlet set er underlagt en social underdrivelse. Den gennemsnitlige antagelse blandt de unge med kørekort er således, at 8 pct. af deres venner har kørt spritkørsel inden for det seneste år, hvor det faktiske tal er 13 pct.

Som det fremgår af tabel 4.1 er det kun beruset kørsel på cykel, som er underlagt en egentlig social overdrivelse: to ud af fem unge kører selv beruset på cykel, men de antager, at det er over halvdelen. Nærmere analyser viser, at der også her er en meget klar sammenhæng mellem antagelser om venner og egen adfærd, så på dette område kunne der være muligheder for en indsats bygget op omkring påvirkning af de sociale normer.

Beskyttelsesadfærd

Ser vi i stedet på de unges tilbøjelighed til at passe på sig selv og andre, når de ikke selv kører bil, er det forebyggende potentiale større.

Tabel 4.2 Procentandel af unge som er engageret i forskellige typer beskyttelsesadfærd i trafikken, sammenholdt med deres gennemsnitlige antagelser om venners adfærd på dette område.

Trafikadfærd	Procentdel unge, som selv gør det	Gennemsnitlig antagelse om, hvor mange procent af vennerne, som gør det
Bruger cykelhjeml mindst af og til	12	2
Bruger styrthjelm på knallert	84	68
Bruger sikkerhedssele foran i bil	94	73
Bruger sikkerhedssele bag i bil	88	68
Vil tage lift med beruset fører	8	12
Vil stoppe andre fra lift med beruset fører	83	47
Vil bremse fører, som kører for stærkt	58	31

De unge er, som det fremgår af tabel 4.2, på alle områder tilbøjelige til at undervurdere andres vilje til at beskytte sig i trafikken. For eksempel undervurderer de unge i væsentligt omfang brugen af sikkerhedsseler: 94 pct. af de unge bruger som udgangspunkt sele på forsædet, men de antager, at det kun er 73 pct. På trods af, at langt hovedparten af de unge allerede bruger sikkerhedssele, kan det godt tænkes, at en indsats beregnet på at korrigere de unges underdrevne antagelser på dette område kunne have en effekt. Således viser et amerikansk forsøg, at selebrugen – trods et meget højt udgangsniveau – godt kan øges gennem oplysning om andres selebrug.¹³

¹³ Perkins & Linkenbach: Most of Us Wear Seatbelts. <http://www.socialnorms.org./CaseStudies/montanaseatbelt.php>. downloadet 4/11 2010.

Når det gælder unges evne til at passe på sig selv, når de er passagerer hos andre, er der også klare tegn på, at en indsats centreret om sociale normer kunne have en effekt. De unge er tilbøjelige til at overvurdere andres villighed til at tage et lift med en beruset fører, ligesom de undervurderer vennernes villighed til at gribe ind, hvis *de selv* var ved at tage et sådant usikkert lift. Endelig gælder, at eleverne i væsentlig grad undervurderer vennernes villighed til at sige fra over for andre unge, hvis de føler, at disse unge kører for stærkt.

Det hører med til billedet, at unges risikovillighed, alkohol- og rusmiddelvaner samt deres festmønster har en stærk sammenhæng med deres tilbøjelighed til at passe på sig selv: De, som ryger og drikker meget, brugere sjældnere sikkerhedssele end andre unge, og de som ryger, drikker og fester meget, er væsentlig mere tilbøjelige til at løbe en risiko som passager hos andre unge. Det er derfor nærliggende at overveje, om, og i givet fald hvordan, en indsats baseret på sociale normer kan tilpasses netop denne gruppe.

Samlet set synes potentialet altså størst, når det gælder de unges beskyttelsesadfærd i trafikken, mens deres aktive risikoadfærd, bedømt ud fra det foreliggende datamateriale, sandsynligvis er vanskeligere at påvirke gennem indsatser baseret på påvirkning af sociale normer – måske med undtagelse af beruset kørsel på cykel.

APPENDIKS A

OVERSIGT OVER RESULTATER AF BINÆRE LOGISTISKE REGRESSIONSANALYSER

Der er for hver type risiko/beskyttelsesadfærd gennemført en logistisk regressionsanalyse, hvor de uafhængige variable (med undtagelse af ALDER) er transformeret til kategoriske variable. Der er gennemført analyser med et større antal faktorer, som kunne tænkes at have sammenhæng med/indflydelse på elevernes adfærd. Nedenfor gengives de endelige modeller, dvs. kun indeholdende de faktorer, som har vist sig at have en signifikant sammenhæng med den pågældende adfærd.

De betydende kategorivariabeler er kodet som følger:

KØN:

Kvinde: 0

Mand 1:

UDENLANDSKBAGGRUND:

Født i Danmark og mindst en af forældrene født i Danmark: 0.

Født i udlandet og/eller begge forældre født i udlandet: 1

SPRITKØRSEL:

Ikke kørt spritkørsel seneste 12 måneder: 0.

Kørt spritkørsel seneste 12 måneder: 1

KØRERFORSTÆRKT:

Kører ikke selv for stærkt i bil/på motorcykel: 0.

Kører selv for stærkt i bil/på motorcykel: 1

KENDERPROMILLEGRÆNSEN:

Kender ikke den nøjagtige promillegrænse i Danmark: 0.

Kender den nøjagtige promillegrænse i Danmark: 1

HASHSENESTE12MDR:

Har ikke røget hash seneste 12 måneder: 0

Har røget hash mindst én gang seneste 12 måneder: 1.

FESTERUGENTLIGT:

Går til fest mindre end en gang om ugen/slet ikke: 0.

Går til fest mindst én gang om ugen: 1.

FULDUGENTLIGT:

Drikker sig fuld mindre end en gang om ugen/slet ikke: 0.

Går til fest mindst én gang om ugen: 1.

RYGER:

Ryger ikke/højst prøvet et par gange: 0.

Ryger til fester og/eller dagligt: 1.

TALTFORÆLDRETRAFIK:

Ikke talt med forældre om trafiksikkerhed seneste 6 måneder: 0.

Talt med forældre om trafiksikkerhed seneste 12 måneder: 1.

ULYKKERALKOHOL

Har ikke seneste 12 mdr. været ude for ulykker/uheld pga. at have drukket alkohol: 0.

Har seneste 12 mdr. været ude for ulykker/uheld pga. at have drukket alkohol: 1.

UDDANNELSESRETNING:

Her benyttes gymnasiet som referencekategori i forhold til HTX, HHX og Teknisk Skole. Der er endvidere gennemført analyser, hvor hhv. gymnasieelever og elever på Teknisk Skole sammenlignes med alle øvrige elever.

ENIGVILDETINGSJOVE:

Uenig eller helt uenig i, at "det er sjovt at gøre nogle vilde ting, fordi det er der, man mærker, at man virkelig lever": 0.

Enig eller helt enig i, at "det er sjovt at gøre nogle vilde ting, fordi det er der, man mærker, at man virkelig lever": 1.

VENNERULYKKE:

Har ikke venner, der har været involveret i trafikuheld med personskaade seneste 5 år: 0.

Har venner, der har været involveret i trafikuheld med personskaade seneste 5 år: 1.

FAMILIEULYKKE:

Har ikke forældre/søskende, der har været involveret i trafikuheld med personskaade seneste 5 år: 0.

Har forældre/søskende, der har været involveret i trafikuheld med personskaade seneste 5 år: 1.

TRORFLERTALKØRERSTÆRKT:

Mener, at Ingen, Næsten ingen, En del eller Omkring halvdelen af deres venner kører for stærkt: 0

Mener, at De fleste eller Næsten alle deres venner kører for stærkt: 1.

TRORENDELKØRERSPRIT:

Mener, at Ingen eller Næsten ingen af deres venner kunne finde på at køre spritkørsel: 0.

Mener, at En del, Omkring halvdelen, De fleste eller Næsten alle deres venner kunne finde på at køre spritkørsel: 1.¹⁴

ANTAGELSERSELEFORAN:

Mener, at Ingen, Næsten ingen, En del eller Omkring halvdelen af deres venner bruger sele på forsædet: 0

Mener, at De fleste eller Næsten alle deres venner bruger sele på forsædet: 1.

¹⁴ Skæringspunktet er her lagt et andet sted end i de øvrige spørgsmål om de unges antagelser om venners adfærd. Det skyldes, at kun ganske få unge antager, at et flertal af vennerne ville køre spritkørsel. 78 pct. af de unge mener, at Ingen eller Næsten ingen venner ville køre spritkørsel, mens 22 pct. antager, at andelen er højere.

ANTAGELSERSELEBAG:

Mener, at Ingen, Næsten ingen, En del eller Omkring halvdelen af deres venner bruger sele på bagsædet: 0.

Mener, at De fleste eller Næsten alle deres venner bruger sele på bagsædet: 1.

TRORFLERTALTAGERLIFT:

Mener, at Ingen, Næsten ingen, En del eller Omkring halvdelen af deres venner kunne finde på at tage et lift hjem med en muligt beruset fører: 0.

Mener, at De fleste eller Næsten alle deres venner kunne finde på at tage et lift hjem med en muligt beruset fører: 1.

TRORFLERTALSTOPPERSPRITLIFT

Mener, at Ingen, Næsten ingen, En del eller Omkring halvdelen af deres venner ville forsøge at forhindre dem i at tage et lift med en muligt beruset fører: 0.

Mener, at De fleste eller Næsten alle deres venner ville forsøge at forhindre dem i at tage et lift med en muligt beruset fører: 1.

TRORFLERTALBREMSEFØRER:

Mener, at Ingen, Næsten ingen, En del eller Omkring halvdelen af deres venner ville forsøge at få føreren af en bil til at sætte farten ned, hvis han/hun pludselig kørte meget hurtigt: 0.

Mener, at De fleste eller Næsten alle deres venner ville forsøge at få føreren af en bil til at sætte farten ned, hvis han/hun pludselig kørte meget hurtigt: 1.

Tabel A1: *Signifikante variable vedr. hastighedsoverskridelser, kun unge med kørekort, n=543*

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a KØN(1)	,711	,233	9,274	1	,002	2,035
ALDER	,318	,131	5,930	1	,015	1,375
UDENLANDSKBAGGRUND(1)	-,901	,399	5,094	1	,024	,406
SPRITKØRSEL(1)	1,155	,549	4,429	1	,035	3,173
TRORFLERTALKØRERSTÆRKT(1)	2,075	,233	79,194	1	,000	7,966
Constant	-6,502	2,425	7,190	1	,007	,002

Tabel A2: Signifikante variable for spritkørsel, kun unge med kørekort, n=542

		Variables in the Equation					
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	KØRERFORSTÆRKT(1)	1,659	,615	7,273	1	,007	5,254
	KENDERPROMILLEGRÆNSE(1)	-,773	,370	4,365	1	,037	,462
	HASHSENESTE12MDR(1)	1,321	,298	19,645	1	,000	3,747
	ULYKKERALKOHOL(1)	-1,068	,468	5,210	1	,022	,344
	TRORENDELKØRERSPRIT(1)	1,495	,296	25,502	1	,000	4,459
	Constant	-2,627	,847	9,627	1	,002	,072

Tabel A3: Signifikante variable vedr. egen brug af sele på forsædet, n=2030

		Variables in the Equation					
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	KØN(1)	-,751	,273	7,578	1	,006	,472
	TÆNKERRISIKOUHELD(1)	,840	,225	13,926	1	,000	2,317
	TALTFORÆLDRETRAFIK(1)	,516	,225	5,249	1	,022	1,676
	RYGER(1)	-,714	,236	9,165	1	,002	,490
	FULDUGENTLIGT(1)	-,495	,235	4,442	1	,035	,610
	UDDANNELSESRETNING			14,185	3	,003	
	UDDANNELSESRETNING HHX	-,654	,367	3,182	1	,074	,520
	UDDANNELSESRETNING HTX	-,599	,381	2,473	1	,116	,549
	UDDANNELSESRETNING TEK	-1,215	,336	13,115	1	,000	,297
	ANTAGELSERSELEFORAN(1)	2,234	,233	91,758	1	,000	9,337
	Constant	2,503	,381	43,047	1	,000	12,214

Tabel A4: Signifikante variable vedr. egen brug af sele på bagsædet, n=2042

		Variables in the Equation					
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	KØN(1)	-,764	,174	19,281	1	,000	,466
	TÆNKERRISIKOUHELD(1)	,602	,169	12,687	1	,000	1,827
	RYGER(1)	-,630	,166	14,437	1	,000	,532
	ALDER	-,179	,062	8,309	1	,004	,836
	UDENLANDSKBAGGRUND(1)	-,971	,241	16,226	1	,000	,379
	ANTAGELSERSELEBAG(1)	2,636	,184	205,838	1	,000	13,961
	Constant	4,376	1,071	16,697	1	,000	79,511

Tabel A5: Signifikante variable vedr. villigheden til at tage et lift med en, der mistænkes for at være beruset, n=1976.

		Variables in the Equation					
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	KØN(1)	,625	,217	8,317	1	,004	1,869
	TALTFORÆLDRETRAFIK(1)	-,487	,193	6,344	1	,012	,615
	GYMNASIET(1)	-,514	,223	5,289	1	,021	,598
	FAMILIEULYKKE(1)	,471	,225	4,374	1	,037	1,602
	FESTERUGENTLIGT(1)	,675	,258	6,829	1	,009	1,963
	FULDUGENTLIGT(1)	,953	,239	15,928	1	,000	2,594
	ENIGVILDETINGSJOVE(1)	,610	,262	5,438	1	,020	1,841
	HASHSENESTE12MDR(1)	,706	,217	10,564	1	,001	2,025
	RYGER(1)	,512	,210	5,958	1	,015	1,669
	TRORFLERTALTAGERLIFT(1)	3,285	,298	121,128	1	,000	26,700
	Constant	-4,420	,358	152,829	1	,000	,012

Tabel A6: Signifikante variable vedr. at stoppe andre fra at tage lift med en beruset fører, n=1967

		Variables in the Equation					
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	KØN(1)	-,778	,191	16,585	1	,000	,459
	TÆNKERRISIKOUHELD(1)	,819	,170	23,166	1	,000	2,267
	FULDUGENTLIGT(1)	-,582	,183	10,145	1	,001	,559
	TRORFLERTALSTOPPERSPRITLIFT(1)	1,526	,222	47,415	1	,000	4,600
	Constant	2,080	,194	114,797	1	,000	8,003

Tabel A7: Signifikante variable vedr. at bremse fører fra at køre for hurtigt, n=1719

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a	KØN(1)	-1,298	,143	82,631	1	,000	,273
	TÆNKERRISIKOUHELD(1)	,967	,132	53,559	1	,000	2,629
	GYMNASIET(1)	,507	,147	11,928	1	,001	1,660
	VENNERULYKKE(1)	-,301	,130	5,327	1	,021	,740
	FULDUGENTLIGT(1)	-,645	,147	19,282	1	,000	,525
	TRORFLERTALBREMSEFØRER(1)	2,810	,284	98,050	1	,000	16,610
	Constant	,977	,169	33,501	1	,000	2,656

APPENDIKS B

BEREGNING AF DE UNGES GENNEMSNITLIGE ANTAGELSER OM VENNERS ADFÆRD

De unge, som har deltaget i undersøgelsen, er blandt andet blevet spurgt, hvor mange af deres venner, de tror, har en bestemt adfærd i trafikken. De unge er ikke blevet bedt om at svare i procentsatser, men derimod om at vurdere, om Ingen, Næsten ingen, En del, Omkring Halvdelen, De fleste eller Næsten alle deres venner kunne tænkes at have den pågældende adfærd.

For at kunne vurdere antagelser over for faktisk adfærd er besvarelsene efterfølgende blevet kvantificeret, således at hver svarmulighed er blevet tildelt en procentsats: Ingen = 0 pct., Næsten ingen = 3 pct., En del = 15 pct., Omkring halvdelen = 50 pct., De fleste = 75 pct. og Næsten alle = 95 pct. På baggrund heraf er der herefter udregnet et gennemsnit for de unges antagelser. Det er klart, at dette gennemsnit er påvirket af de konkrete procentsatser, svarene er blevet tildelt, men der anvendes samme beregningsmetode som i en tidligere undersøgelse i Danmark.¹⁵

Ud over gennemsnittet er der i den foreliggende rapport tillige benyttet et tal for, hvor mange procent af eleverne, som tror at "flertallet" af deres venner har en bestemt adfærd. Denne procentsats er fremkommet ved at addere frekvenserne for svarene De fleste og Næsten alle.

Der er i den foreliggende undersøgelse alene spurgt til de unges vurdering af deres venners adfærd, og ikke deres jævnaldrende. Andre undersøgelser vedr. sociale overdrivelser viser, at de unge har bedre overblik over venners adfærd/holdninger, end de har over alle jævnaldrendes. Der er derfor grund til at tro, at de fejlvurderinger af andres adfærd, der er påvist i kapitel 3 og 4, ville være endnu mere omfattende, hvis referencegruppen for spørgsmålene havde været "jævnaldrende".

¹⁵ Balvig, Holmberg og Sørensen 2005

APPENDIKS C

SPØRGESKEMA

Hvilket køn er du?

- (1) Mand
(2) Kvinde

Hvor gammel er du?

Hvilket klassetrin af din ungdomsuddannelse går du på nu?

Her skal du skrive det klassenummer, du får oplyst.

Er du født i Danmark?

- (1) Ja
(2) Nej

I hvilket land er du født?

Er dine forældre født i Danmark?

- (1) Ja, både min far og min mor
(2) Kun min mor
(3) Kun min far
(4) Nej, ingen af dem

I hvilket land er din far født?

I hvilket land er din mor født?

Keder du dig i timerne?

- (1) I alle timerne
- (2) I de fleste af timerne
- (3) I nogle af timerne
- (4) Aldrig

Hvor populær synes du selv, du er i din klasse?

- (1) Jeg tilhører den mest populære tredjedel
- (2) Jeg tilhører den mindst populære tredjedel
- (3) Jeg tilhører dem midt i mellem

Hvordan synes du, at du klarer dig fagligt på din uddannelse, sammenlignet med de andre i din klasse?

- (1) Rigtig godt, jeg er nok en af de bedste
- (2) Over gennemsnittet
- (3) Som gennemsnittet
- (4) Under gennemsnittet
- (5) Ikke så godt, jeg er nok en af de dårligste

Pjækker du fra skole?

- (1) Aldrig/næsten aldrig
- (2) Af og til
- (3) Tit

Er der nogen i din klasse, der mobber dig?

- (1) Nej, ingen
- (2) Ja, en eller to
- (3) Ja, flere

Føler du dig holdt uden for af de andre elever i klassen?

- (1) Nej, ingen
- (2) Ja, en eller to
- (3) Ja, flere

Er de fleste af dine venner og kammerater:

- (1) Fra din klasse
- (2) Fra den skole du går på, men ikke fra din klasse
- (3) Nogen, der går på en anden skole
- (4) Er mest alene
- (5) Andet

Hvordan er dit forhold til dine klassekammerater i almindelighed?

- (1) Vældigt godt
- (2) Godt
- (3) Tåleligt
- (4) Mindre godt
- (5) Dårligt

Hvor mange gode venner har du i din klasse?

- (1) Ingen
- (2) En enkelt
- (3) 2-5
- (4) Mere end 5

Hvor mange fra din klasse tror du, ville hjælpe dig, hvis du fik brug for det?

- (1) Ingen
- (2) En enkelt
- (3) 2-5
- (4) Mere end 5

Hvor mange fra din klasse ville du turde fortælle en hemmelighed?

- (1) Ingen
- (2) En enkelt
- (3) 2-5
- (4) Mere end 5

Hvordan vil du vurdere din egen selvtillid?

- (1) Jeg har ikke særlig meget selvtillid
- (2) Jeg har selvtillid, men den kunne være bedre
- (3) Min selvtillid er OK
- (4) Jeg har meget selvtillid

De fleste af mine venner er ...

- (1) Nogen, der er ældre end mig selv
- (2) Nogen, der er på alder med mig selv
- (3) Nogen, der er yngre end mig selv
- (4) Fra min familie (fx søskende, fætre eller kusiner)
- (5) Jeg er mest sammen med voksne
- (6) Jeg er mest alene

Hvor meget er du sammen med venner?

- (1) I næsten al den fritid jeg har
- (2) Det meste af den fritid jeg har
- (3) I omkring halvdelen af fritiden
- (4) Kun en mindre del af fritiden
- (5) Næsten ikke

Hvor ofte går du ud (er ikke hjemme) om aftenen, når du har fri?

- (1) Hver aften
- (2) De fleste aftener
- (3) Et par gange om ugen
- (4) En gang om ugen
- (5) Meget sjældent

Har du en fast kæreste?

- (1) Ja
- (2) Nej

Er du personligt enig eller uenig i følgende udsagn:

	Helt enig	Enig	Uenig	Helt uenig
"Jeg keder mig tit i min fritid"	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
"Jeg kan ikke nå alt det, jeg gerne vil, i min fritid"	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
"Mange af de ting, jeg laver i min fritid, gør jeg for at glemme mine problemer"	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
"Det er sjovt at gøre nogle vilde ting fordi, det er der, at man mærker, at man virkelig lever"	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
"Man skal sørge for at bruge sin fritid til at lære noget, man kan bruge senere hen"	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>

Hvor ofte inden for de sidste 4 uger har du følt dig veloplagt og fuld af liv?

- (1) Hele tiden
- (2) Det meste af tiden
- (3) En del af tiden
- (4) Lidt af tiden
- (5) På intet tidspunkt

Hvor ofte inden for de sidste 4 uger har du været lykkelig?

- (1) Hele tiden
- (2) Det meste af tiden
- (3) En del af tiden
- (4) Lidt af tiden
- (5) På intet tidspunkt

Taler du med nogle voksne om det, hvis du har problemer, er ked af det eller på anden vis har brug for at tale med nogen om noget personligt?

- (1) Ja, altid/næsten altid
- (2) Ja, somme tider
- (3) Nej, aldrig/næsten aldrig

Kører du på cykel?

- (1) Ja
- (2) Nej

Hvor tit cykler du?

- (1) Altid
- (2) For det meste
- (3) Nogen gange
- (4) Sjældent
- (5) Aldrig

Bruger du cykelhjelme?

- (1) Altid
- (2) For det meste
- (3) Nogen gange
- (4) Sjældent
- (5) Aldrig

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, bruger cykelhjelme?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Har du knallertbevis (knallert 30)?

- (1) Ja
- (2) Nej

Hvor tit kører du på knallert (knallert 30)?

- (1) Altid
- (2) For det meste
- (3) Nogen gange
- (4) Sjældent
- (5) Aldrig

Bruger du styrthjelm når du kører på knallert (knallert 30)?

- (1) Altid
- (2) For det meste
- (3) Nogen gange
- (4) Sjældent
- (5) Aldrig

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, har knallertbevis (knallert 30)?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, bruger styrthjelm når de kører på knallert (knallert 30)?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Har du kørekort til motorcykel og knallert 45?

- (1) Ja
- (2) Nej

Hvor tit kører du på motorcykel og knallert 45?

- (1) Altid
- (2) For det meste
- (3) Nogen gange
- (4) Sjældent
- (5) Aldrig

Bruger du styrthjelm når du kører på motorcykel og knallert 45?

- (1) Altid
- (2) For det meste
- (3) Nogen gange
- (4) Sjældent
- (5) Aldrig

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, har kørekort til motorcykel og knallert 45?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, bruger styrthjelm når de kører på motorcykel eller knallert 45?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Har du kørekort til bil?

- (1) Ja
- (2) Nej

Hvor tit kører du i bil?

- (1) Altid
- (2) For det meste
- (3) Nogen gange
- (4) Sjældent
- (5) Aldrig

Hvor mange i din nærmeste vennekreds har kørekort til bil?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, bruger selen på forsædet når de sætter sig ind i en bil?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, bruger selen på bagsædet når de sætter sig ind i en bil?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Bruger du selv selen på forsædet når du sætter dig ind i en bil?

- (1) Altid
- (2) For det meste
- (3) Nogen gange
- (4) Sjældent
- (5) Aldrig

Bruger du selv selen på bagsædet når du sætter dig ind i en bil?

- (1) Altid
- (2) For det meste
- (3) Nogen gange
- (4) Sjældent
- (5) Aldrig

Ved du hvad promillegrænsen i Danmark er?

- (1) 0,0
- (2) 0,1
- (3) 0,2
- (4) 0,3
- (5) 0,4
- (6) 0,5
- (7) 0,6
- (8) 0,7
- (9) 0,8
- (10) 0,9
- (11) 1,0
- (12) 1,1
- (13) 1,2
- (14) 1,3
- (15) 1,4
- (16) 1,5
- (17) 1,6
- (18) 1,7
- (19) 1,8
- (20) 1,9
- (21) 2,0
- (22) 2,0 eller derover
- (23) Ved ikke
- (24) Husker ikke

Hvor mange øl tror du en gennemsnitsmand/gennemsnitskvinde kan drikke umiddelbart efter hinanden uden at overskride promillegrænsen? (Mænd spørges til gennemsnitsmand, kvinder til gennemsnitskvinde)

- (1) 1
- (2) 2
- (3) 3
- (4) 4
- (5) 5
- (6) 6
- (7) 7
- (8) 8
- (9) 9
- (10) 10 eller flere
- (11) Husker ikke

Hvor mange ud af 10 førere eller passagerer, der er involveret i trafikulykker, tror du redder livet, som følge af, at de har brugt sele?

- (1) 1 ud af 10
- (2) 2 ud af 10
- (3) 3 ud af 10
- (4) 4 ud af 10
- (5) 5 ud af 10
- (6) 6 ud af 10
- (7) 7 ud af 10
- (8) 8 ud af 10
- (9) 9 ud af 10
- (10) 10 ud af 10
- (11) Husker ikke

Ved du, hvor hurtigt man skal køre på motorvejene før man mister kørekortet? Det er samme grænse hvad enten det drejer sig om en motorvej, hvor det er tilladt at køre 110 km/t eller 130 km/t.

- (1) Noter Km/t _____
- (2) Husker ikke

Hvis man ved en ulykke bliver kastet ud af bilen, hvordan opfatter du chancen for at overleve er, i forhold til, at du var fastspændt med sele og blev i bilen?

- (1) Meget større chance for at overleve
- (2) Større chance for at overleve
- (3) Samme chance for at overleve
- (4) Mindre chance for at overleve
- (5) Meget mindre chance for at overleve
- (6) Ved ikke

Trafikulykker og deres alvor har mange årsager. I det følgende vil du blive præsenteret for 10 årsager til trafikuheld. Du skal på en skala fra 1 til 5 angive, om de nævnte årsager har meget lidt betydning eller meget stor betydning for antallet af dræbte og alvorligt kvæstede i trafikken. 1 er meget lille betydning og 5 er meget stor betydning.

	1	2	3	4	5	Ved ikke
Spritkørsel	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Uopmærksomhed	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Vigepligtsforseelser, eksempelvis hvis man ikke stopper fuldstændigt ved hajtænder	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
For kort afstand mellem biler	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Dårligt fungerende bremser	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Kørsel over for rødt	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Fartovertrædelser over 20 km/t på landeveje	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Glat og fedtet føre	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Manglende brug af sikkerhedsseler	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Fartovertrædelser på 10- 20 km/t på landeveje	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>

Har dine forældre opstillet regler for, hvordan du skal opføre i trafikken?

- (1) Ja
- (2) Nej

Hvis ja, hvilke?

Hvis ja; I hvilken grad overholder du de regler, dine forældre har opstillet?

- (1) I høj grad
- (2) I nogen grad
- (3) I mindre grad
- (4) Slet ikke
- (5) Ved ikke

Har du talt om trafiksikkerhed med dine forældre inden for de seneste 6 måneder?

- (1) Ja, mindst 5 gange
- (2) Ja, 3-4 gange
- (3) Ja, 1-2 gange
- (4) Nej
- (5) Ved ikke

Giver dine forældre dig aktivt nogle tilbud, der forebygger, at du kører spritkørsel eller kører med nogen, der kører spritkørsel? Hvis ja, hvilke tilbud giver de dig? (Sæt gerne flere krydser)

- (1) Nej, de giver mig ingen tilbud
- (2) Ja, de tilbyder at hente mig
- (3) Ja, de giver mig taxabonner
- (4) Ja, de giver mig penge til taxa
- (5) Ja, de har arrangeret samkørsel med nogle af mine venner
- (6) Ja, de lader mig sove hos venner/kammerater
- (7) Ja, de giver mig artikler om unge, der har været ude for færdselsuheld
- (8) Ja, de ringer til mig, når jeg er til fest for at høre 'status' på min tilstand
- (9) Ved ikke
- (10) Ja, andet _____

Hvis råd vil du helst lytte til og rette dig efter?

- (1) Forældre
- (2) Venner
- (3) Kæreste
- (4) Søskende

Har du inden for de sidste 12 måneder været i en trafikulykke, hvor du eller andre kom på skadestuen?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Husker ikke

Hvilke skader/kvæstelser var der tale om?

Har dine forældre/stedforældre eller søskende/stedsøskende inden for de sidste 12 måneder været i en trafikulykke, hvor en eller flere kom på skadestuen?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Husker ikke

Hvilke skader/kvæstelser var der tale om?

Har nogen i din nærmeste vennekreds, de seneste 12 måneder, været i en trafikulykke, hvor de eller andre kom på skadestuen?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Husker ikke

Hvilke skader/kvæstelser var der tale om?

Har du inden for de sidste 12 måneder taget eller forsøgt at tage en cykel, uden at få lov først?

- (1) Nej
(2) Ja- hvor mange gange? _____

Har du gjort det inden for de sidste 3 måneder?

- (1) Nej
(2) Ja- hvor mange gange? _____

Har du inden for de sidste 12 måneder taget eller forsøgt at tage en knallert, uden at få lov først?

- (1) Nej
(2) Ja- hvor mange gange? _____

Har du gjort det inden for de sidste 3 måneder?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
(2) Nej

Har du inden for de sidste 12 måneder kørt på knallert uden knallert-kørekort?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
(2) Nej

Har du gjort det inden for de sidste 3 måneder?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
(2) Nej

Har du inden for de sidste 12 måneder foretaget ændringer på en knallert, så den blev ulovlig?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
(2) Nej

Har du gjort det inden for de sidste 3 måneder?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du inden for de sidste 12 måneder kørt på en knallert, der var foretaget ændringer på, så den kunne køre ulovligt?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du gjort det inden for de sidste 3 måneder?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du inden for de sidste 12 måneder taget eller forsøgt at tage en bil, uden at få lov først?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du gjort det inden for de sidste 3 måneder?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Hvor tit går du til fester med andre unge (fx privatfester, skolefester, diskotek)?

- (1) Flere gange om ugen
- (2) En gang om ugen
- (3) 2-3 gange om måneden
- (4) Højest 1 gang om måneden
- (5) Mindre end 1 gang om måneden
- (6) Har ikke været til fest de sidste 12 måneder

Hvor gammel var du første gang, du prøvede at ryge hash (pot, marihuana)?

- (1) Aldrig prøvet
- (2) Alder: _____

Hvor ofte ryger du tobak?

- (1) Jeg har aldrig røget tobak
- (2) Jeg har kun prøvet det en gang
- (3) Jeg har kun prøvet det et par gange
- (4) Jeg ryger, men kun til fester
- (5) Jeg ryger 1-5 cigaretter om dagen
- (6) Jeg ryger 6-10 cigaretter om dagen
- (7) Jeg ryger 11-20 cigaretter om dagen
- (8) Jeg ryger mere end 20 cigaretter om dagen

Tror du, at du nogensinde holder op med at ryge?

- (1) Ja, sandsynligvis
- (2) Ja, måske
- (3) Nej, det tror jeg ikke
- (4) Nej, helt sikkert ikke

Hvor mange af dine venner, tror du, har drukket alkohol inden for den sidste måned?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvor mange af dine *jævnaldrende*, tror du, har drukket alkohol inden for den sidste måned?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Har du drukket alkohol (mindst en hel genstand) inden for den sidste måned?

(En genstand er en almindelig øl, et glas vin eller en drink)

- (1) Ja
- (2) Nej

Hvor mange af dine venner, tror du, bliver fulde mindst en gang om måneden?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvor mange af dine jævnaldrende, tror du, bliver fulde mindst en gang om måneden?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvor ofte drikker du, så du bliver fuld?

- (1) Aldrig
- (2) Sjældent
- (3) 1-3 gange om måneden
- (4) 1-2 gange om ugen
- (5) Mindst 3 gange om ugen

Er du, inden for de sidste 12 måneder, blevet involveret i ulykker/uheld på grund af, at du har drukket alkohol?

- (1) Ja- hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Er du blevet det, inden for de sidste 3 måneder?

- (1) Ja- hvor mange gange? _____
(2) Nej

Har du inden for de sidste 12 måneder fået problemer med politiet på grund af, at du har drukket alkohol?

- (1) Ja- hvor mange gange? _____
(2) Nej

Har du fået det, inden for de sidste 3 måneder?

- (1) Ja- hvor mange gange? _____
(2) Nej

Hvor enig er du i at følgende aktiviteter kan hjælpe én til at blive ædru hurtigere? (helt enig, enig, uenig, helt uenig)

	Helt enig	Enig	Hverken / eller	Uenig	Helt uenig
At danse	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Drikke kaffe	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Spise mad	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Drikke vand	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Drikke cola	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Stikke en finger i halsen	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Kaktus piller	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Tage noget amfetamin (speed)	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Tage noget kokain	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Ingen af de ovenstående virker	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>

Tror du, at du drikker mere eller mindre alkohol end gennemsnittet af unge på din egen alder og af dit eget køn?

- (1) Meget mere
(2) Noget mere
(3) Som gennemsnittet
(4) Noget mindre
(5) Meget mindre

Har du inden for de sidste 12 måneder drukket mere end du havde lyst til, fordi du følte dig presset af dem, du var sammen med?

- (1) Ja- hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du gjort det inden for de sidste 3 måneder?

- (1) Ja- hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du inden for de sidste 12 måneder spillet fuld, uden at du egentlig var det?

- (1) Ja- hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du gjort det inden for de seneste 3 måneder?

- (1) Ja- hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, kunne finde på at køre på cykel når de er fulde?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Har du selv kørt på cykel mens du var fuld, indenfor de seneste 12 måneder?

- (1) Ja - hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du gjort det inden for de seneste 3 måneder?

- (1) Ja - hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, kunne finde på at køre på knallert når de er fulde?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle
- (7) Mine venner køre ikke på knallert

Har du selv prøvet at køre på knallert mens du var fuld indenfor de seneste 12 måneder?

- (1) Ja - hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du gjort det inden for de seneste 3 måneder?

- (1) Ja - hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, kunne finde på at køre spritkørsel?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle
- (7) Mine venner køre ikke bil

Har du selv, indenfor de seneste 12 måneder, kørt spritkørsel?

- (1) Ja- hvor mange gange? _____
- (2) Nej
- (3) Har ikke kørekort

Har du gjort det inden for de seneste 3 måneder?

- (1) Ja - hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Nu kommer der nogle forskellige meninger om alkohol. Marker om du personligt er enig eller uenig.

	Helt enig	Enig	Hverken / eller	Uenig	Helt uenig
"Alkohol giver mere selvtillid"	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
"Det er imod min religion at drikke alkohol"	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
"Det er svært at stoppe med at drikke, når man først er begyndt"	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
"Alkohol har ødelagt livet for nogen, jeg kender godt"	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
"Når man drikker alkohol, falder man lettere i snak med mennesker, man ikke kender i forvejen"	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
"Det er sjovt at være fuld"	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>

Hvor mange genstande synes du, det er i orden for unge på din egen alder at drikke til en fest? (En genstand er en almindelig øl, et glas vin eller en drink)

- (1) De skal slet ikke drikke alkohol
- (2) 1-2 genstande
- (3) 3-4 genstande
- (4) 5-6 genstande
- (5) 7 eller flere
- (6) Det må de selv om

Hvor mange gange har du røget hash eller pot i hele dit liv?

- (1) Aldrig
- (2) 1 gang
- (3) 2 gange
- (4) 3 eller flere gange

Har du røget hash eller pot inden for de sidste 12 måneder?

- (1) Ja- hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du gjort det inden for de seneste 3 måneder?

- (1) Ja- hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, har prøvet at ryge hash eller pot?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvor mange af dine *jævnaldrende*, tror du, har prøvet at ryge hash eller pot?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, kunne finde på at køre på knallert eller motorcykel, efter at have røget hash eller pot?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Har du selv kørt på knallert eller motorcykel, når du har været påvirket af hash eller pot indenfor de seneste 12 måneder?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
- (2) Nej
- (3) Kører ikke på knallert

Har du gjort det inden for de seneste 3 måneder?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, kunne finde på at køre bil efter at have røget hash eller pot?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Har du selv, indenfor de seneste 12 måneder kørt bil mens du var påvirket af hash eller pot?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du gjort det inden for de seneste 3 måneder?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du nogensinde prøvet amfetamin (speed)?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du nogensinde prøvet kokain?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Har du nogensinde prøvet ecstasy?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Hvor mange af dine venner tror du har prøvet andre stoffer end hash (fx kokain, ecstasy, speed osv.)?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvor mange af dine jævnaldrende, tror du, har prøvet andre stoffer end hash (fx kokain, ecstasy, speed)?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, kunne finde på at køre på knallert mens de var påvirket af andre stoffer end hash (fx kokain, ecstasy, speed osv.)?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle
- (7) Mine venner kører ikke på knallert

Har du selv, inden for de seneste 12 måneder, kørt på knallert når du var påvirket af andre stoffer end hash (fx kokain, ecstasy, speed osv.)?

- (7) Ja- hvor mange gange? _____
- (8) Nej
- (9) Jeg kører ikke på knallert

Har du gjort det inden for de seneste 3 måneder?

- (1) Ja – hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, kunne finde på at køre i bil mens de var påvirket af andre stoffer end hash (fx kokain, ecstasy, speed osv.)?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle
- (7) Mine venner kører ikke i bil

Har du selv, inden for de seneste 12 måneder, kørt en bil mens du var påvirket af andre stoffer end hash (fx kokain, ecstasy, speed osv.)?

- (1) Ja - hvor mange gange? _____
- (2) Nej
- (3) Jeg kører ikke i bil

Har du gjort det inden for de seneste 3 måneder?

- (1) Ja- hvor mange gange? _____
- (2) Nej

Er det i orden for *unge på din alder* at ryge hash? I så fald hvornår? (Sæt gerne flere X'er)

- (1) Nej, det er aldrig i orden
- (2) Ja, ved familiefester
- (3) Ja, ved hyggeaftener med forældre
- (4) Ja, ved hyggeaftener med venner
- (5) Ja, alene
- (6) Ja, ved private fester
- (7) Ja, ved fester på skolen eller i en ungdomsklub/sportsklub
- (8) Ja, i byen (på diskoteker, barer, værtshuse, ved koncerter)

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, kunne finde på at køre for stærkt i bil eller på motorcykel?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle
- (7) Mine venner kører ikke i bil eller på motorcykel

Kører du selv for stærkt i bil eller på motorcykel?

- (1) Ja, men kun når jeg er alene
- (2) Ja, men kun når jeg har nogle venner med
- (3) Ja, både alene og sammen med andre
- (4) Nej
- (5) Jeg køre hverken i bil eller på motorcykel

Forestil dig følgende situation:

Du og dine venner er til en fest og I begynder at snakke om at tage hjemad. Du er træt og har ikke helt overblik over hvem der har drukket og hvem der ikke har drukket.

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, ville tage et lift hjem med én der havde drukket lidt, men som ikke virkede fuld?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Ville du selv tage et lift hjem, med en der havde drukket lidt, men som ikke virkede fuld?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Ved ikke

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, ville tage et lift hjem med én af de andre, hvis føreren lovede, at de kun havde drukket det man må?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Ville du selv tage et lift hjem med en af de andre, hvis de lovede dig, at de kun havde drukket det man må?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Ved ikke

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, kunne finde på at tage imod et lift hjem, med én de mistænkte for at have drukket for meget?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Kunne du selv finde på at få et lift hjem, af én du mistænkte for at have drukket for meget?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Ved ikke

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, ville prøve at stoppe dig fra at køre med én der havde drukket for meget?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Ville du selv prøve at stoppe en af dine venner, fra at køre med én der havde drukket for meget?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Ved ikke

Forestil dig at nogle af dine nærmeste venner, er i følgende situation:

De sidder i en bil, sammen med tre fra jeres nærmeste vennekreds. Føreren begynder at køre meget hurtigt.

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, ville bede føreren om at sætte hastigheden ned?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvis du selv var i den ovennævnte situation, ville du så bede føreren om at sætte hastigheden ned?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Ved ikke

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, ville håbe på det bedste og lade være med at blande sig i førerens kørsel?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvis du selv var i den ovennævnte situation, ville du så, håbe på det bedste og lade være med at blande dig i førerens kørsel?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Ved ikke

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, ville opfordre føreren til at køre endnu stærkere?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvis du selv var i den ovennævnte situation, ville du så, opfordre føreren til at køre endnu stærkere?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Ved ikke

Hvor mange i din nærmeste vennekreds, tror du, tænker over risikoen for, at de selv kunne blive skyld i et færdselsuheld?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Tænker du selv over risikoen for, at du kunne blive skyld i et færdselsuheld?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Ved ikke

Hvor enig er du i de følgende udsagn (helt enig, enig, uenig, helt uenig)

	Helt enig	Enig	Uenig	Helt uenig
Man får mere respekt af dem i sin nærmeste vennekreds når man gør noget modigt.	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
De personer der gør de vildeste ting i din nærmeste vennekreds er dem med allermest selvtillid	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Hvis man gør noget vildt kan man lettere score den man vil have	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Dem der gør noget vildt har flere venner end de andre	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>
Dem der gør noget vildt som regel også dem der er mest populære	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>

Hvor mange fra din nærmeste vennekreds ville drille dig hvis du sagde fra overfor en risikabel situation som de gerne ville have dig med til?

- (1) Ingen
- (2) Næsten ingen
- (3) En del
- (4) Omkring halvdelen
- (5) De fleste
- (6) Næsten alle

Hvad frygter du mest, hvis du siger fra overfor en risikabel situation, som nogle fra din nærmeste vennekreds gerne ville have dig med til (sæt gerne flere X'er)?

- (1) At blive udelukket fra fællesskabet
- (2) At blive upopulær
- (3) At blive opfattet som en kylling
- (4) At miste respekt
- (5) At miste status i nærmeste vennekreds
- (6) At nogen fra det modsatte køn ville miste interessen i dig
- (7) Andet: _____

Har du selv drillet eller holdt en fra din nærmeste vennekreds ude, hvis personen ikke ville deltage i noget, som han/hun syntes, var risikabelt?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Ved ikke

Har du inden for de seneste 12 måneder besvaret et lignende spørgeskema?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Husker ikke

Har du, inden for de seneste 12 måneder, haft en temadag eller undervisning, der handlede om trafiksikkerhed?

- (1) Ja
- (2) Nej
- (3) Husker ikke

Spørgeskemaet er slut tak for hjælpen

APPENDIKS D

GUIDE TIL TRAFIKPILOTTER

Guide - Social Pejling til Trafikpiloterne

Social Pejling, søger at forebygge risikoadfærd, ved at rette op på, hvad vi går og tror de andre gør af vildere ting, end os selv. Ved at spørge, om hvad de tror deres venner gør og derefter hvad de selv rent faktisk gør, viser det sig at der er en tendens til, at overvurdere andres risikoadfærd. Det at man tror, at alle de andre har prøvet noget man ikke selv ville turde, kan medvirke til at man føler sig bagud og i værste konsekvens, få én til at gøre noget man ikke "normalt" ville, for at få status eller bare føle at man kunne komme mere på niveau med de andre (være en "acceptabel" del af gruppen). Dette er jo en form for vildledelse af sig selv, fordi man grunder sin adfærd i sin egen forestilling og ikke i hvordan tingene faktisk ser ud. Derfor kan man forebygge risikoadfærd, ved at vise folk at deres forestillinger tit er forvrængede billeder af hvad "mængden" gør.

Der er derfor fokus på følgende punkter i et besøg:

1. Elevernes opfattelse af hvad der er normalt og deres faktiske adfærd
2. Fokus på, ved hjælp af DERES besvarelser, at bekræfte dem i, at deres faktiske adfærd er "bedre" end det de tror om hinanden
3. IKKE skræmmebilleder
4. Dialog og debat om egne besvarelser – gruppearbejde

Underviserens rolle:

Du skal se dig selv som **proceskonsulent**. Det vil sige dine meninger og holdninger er irrelevante under seancen og personlige og moralske vurderinger må ikke finde sted.

Fokusér på, at du kommer og fortæller om resultaterne af det, de selv har svaret på og fremlæg det så enkelt som muligt.

Dialogen er alt afgørende, da det er den der skaber rum for refleksion samt den der sikrer størst involvering af

eleverne.

Under dialogen er det vigtigt at tage højde for følgende:

- Der er ingen sandheder – ingen synspunkter er mere rigtige end andre
- Synspunkter må ikke kritiseres
- De spørgsmål eleverne stilles, skal give anledning til refleksion
- Spørg ind med ord som hvordan, hvorledes, hvad gør at, hvis...hvad så – og evt, hvorfor. Men vær opmærksom på, at hvorfor kan lukke mere end åbne.
- Alle elever skal blive hørt og taget alvorligt og meningsudvekslinger skal ske uden kritik.

Materialer:

- Præsentation på computeren med klassens resultater
- Computer
- Projektor
- Flipover / karton + tusser
- Oversigt over resultater fra hele Midt- og Vestjyllands politikreds (baggrundsviden)
- Oversigt over resultaterne for hver klasse (baggrundsviden)

Forløb i klassen:

Disposition

- 1. Intro (ca. 5 min.)**
- 2. Fremlæggelse af klassens resultater (ca. 20 min.)**
- 3. Gruppearbejde 1 (ca. 20 min.)**
- 4. Diskussion i plenum (ca. 15 min.)**
- 5. Gruppearbejde 2 (ca. 15 min)**
- 6. Opsamling i plenum på elevernes handleforslag (klassekontrakt) og afrunding (ca. 15 min)**

1. Intro (ca. 5 min.)

Du skal starte med at introducere hvorfor du er der, uden at røbe for meget om intentionerne med forsøget. F.eks. skal I netop IKKE komme ind på, at I er der for at få dem til at ændre adfærd. I stedet skal der være fokus på, at I kommer med noget interessant viden om, hvordan adfærden rent faktisk er blandt dem, deres forestillinger til trods.

Konkret kunne det lyde sådan:

Hey, jeg er her for at følge op på de besvarelser I har givet i et spørgeskema om trafikadfærd, som I udfyldte i efteråret (evt. bare sig; før jul). I spørgeskemaet blev I spurgt om mange ting, både i forhold til hvad I selv mener og gør men også til hvad I tror de andre gør eller ville gøre i bestemte situationer.

Tag stilling til, om det er en fordel at inddele og placere dem i grupper fra begyndelsen af eller om du vil vente til gruppearbejdet skal i gang. Det er ofte det bedste, at du styrer gruppedannelsen med hård hånd.

2. Fremlæggelse af klassens resultater (ca. 20 min.)

Fakta og forestillinger fremlægges vha. de slides du har fået til den pågældende klasse.

Husk hele tiden at sammenholde: "Det svarede klassen" og "Det troede I, at jeres venner ville svare". Vi har udvalgt de resultater, der viser de største og mest interessante sociale overdrivelser. Husk det er eksistensen af overdrivelser, der er det væsentlige og forløbets omdrejningspunkt – ikke selve adfærden.

Brug gerne HC og Dans idé med at lave præsentationen som en quiz.

Ligeledes er det op til dig om du vil bruge "Gittes historie".

(Gittes historie, opskriften på animation af pp-præsentationen samt et eksempel er sendt som bilag)

Oversigten over, hvordan det generelt ser ud i hele politikredsen kan være en hjælp at have lidt i baghånden.

Både så du selv føler dig rustet, men du kan også vælge at bruge nogle af tallene til at belyse nogle af svarene i den respektive klasse.

Dette er ud fra din egen vurdering.

3. Gruppearbejde 1 (ca. 20 min.)

Grupperne skal diskutere de sociale overdrivelser, du lige har fremlagt.

Det er vigtigt, at du styrer gruppearbejdet: Gruppedannelsen, hvor de skal sidde og hvor lang tid de har mm.

Det optimale er, at de er så tæt på dig / klasseværelset som muligt, så du kan gå rundt mellem grupperne og evt. hjælpe dem i gang med deres diskussioner.

Det kan være en god idé at bede grupperne om at flytte sig – også undervejs. (Jf. Dans erfaring med at få den gruppe der altid placerer sig bagerst frem i klassen.)

Lad følgende spørgsmål være udgangspunkt for diskussionerne:

- 1. Hvilke forskelle er der på hvad I tror om hinanden og hvad I rent faktisk gør?**
- 2. Hvordan kan det være, at der er forskelle på, hvad I gør og hvad I tror, jeres venner gør?**
- 3. Hvorfor tror I, at jeres venner vil gøre noget mere risikabelt end jer selv?**
- 4. Hvilke konsekvenser kan det have, at I har en tendens til at over/undervurdere jeres venner?**

4. Diskussion i plenum (ca. 15 min.)

Grupperne fremlægger deres diskussioner.

Sørg for at alle grupper for sagt noget. Det kan være en idé, at du udvælger én i hver gruppe, som skal

fremlægge det, gruppen har diskuteret, i plenum.

5. Gruppearbejde 2 (ca. 15 min)

Bed grupperne diskutere følgende spørgsmål samt skrive deres svar ned på en flipover.

5. Hvad kan I gøre her i klassen, for at aflive de myter og overdrivelser I har om hinanden i forhold til trafik? Kom med konkrete handleforslag.

6. Hvad ville de 5 punkter kunne ændre i jeres klasse?

6. Opsamling i plenum på elevernes handleforslag (klassekontrakt)

(ca. 15 min)

Igen fremlægger hver gruppe, hvad de har talt om og denne gang hvad de konkret er noget frem til af handleforslag. (Få en anden til at fremlægge end sidst.)

På baggrund af gruppernes forslag skal klassen vælge de punkter, de synes skal indsættes i en fælles aftale for klassen fremover (max. 5). Disse udgør en **klassekontrakt**.

Din rolle er at styre opsamlingen samt sørge for at få noteret de udvalgte punkter ned på en flip over.

Du skal tage flipoveren med hjem, idet den skal renskrives og trykkes på Rådet, for derefter at blive sendt til klassen.

Så er der bare tilbage at sige:

Tak for i dag. (I vil få jeres kontrakt med posten inden for 14 dage)

Du skal ikke sige noget om næste step i undersøgelsen. De skal ind på nettet og svare på et spørgeskema igen, men det skal du ikke sige noget om til eleverne.

Kommentar

Husk at føre logbog over jeres erfaringer, gerne stort og småt.

Rigtig god fornøjelse ☺

Denne guide er udviklet af Gitte Aagaard (Rådet) og Katrina Gillman (Videncenteret)

APPENDIKS E

LOGBØGER FRA TRAFIKPILOTER

Logbog (pilot 1)

1.1

Det var sjovt!

De skulle lige sættes lidt i gang med diskussionen, men så snakkede de ellers fint, når jeg kom hen til dem og startede diskussion lidt med nogle spørgsmål – eller forklarede spørgsmålene lidt mere. De fik fint opfattet flertalsmisforståelserne – selvom nogle af dem mente, at de andre havde løjet i spørgeskemaerne! Men så er det jo bare forklare, at det væsentlige er ikke, at det er 85% eller 80%, men at der ER flertalsmisforståelser, og at de er landsdækkende.

Deres diskussion med klassekontrakten gik primært på mere landsdækkende initiativer i stedet for på klassen. Dvs. det var mere henvendt til Rådet om, hvordan der derfra skulle gøres mere opmærksom på flertalsmisforståelserne.

Men jeg synes egentlig, dette var ganske fint – for hvis de synes, det er flere landsdækkende kampagner der skal til, før de i deres klasse bliver mere bevidste om flertalsmisforståelse, so be it. Det handler vel om, at de skal komme med bud på, hvad der ville virke for netop dem.

Lidt ledende spurgte jeg dog, hvad de konkret kunne gøre i klassen – og der kom også nogle fine bud, men de var ikke så populære i afstemningen!

Hvad jeg i hvert fald skal gøre anderledes til i morgen, er at forklare quizzen lidt bedre. De var lidt i tvivl om, hvad forskellen på fakta og forestillinger, og hvordan vi havde beregnet de forskellige resultater (altså ud fra deres spørgeskemaer).

Så: bedre forklaring kombineret med langsommere tale må være løsningen på bedre forståelse à la ”de blå tal har vi fået, fordi I blev spurgt, hvad I *selv* ville gøre. Så har vi regnet procenten ud, og det er så tallet. De røde tal er, da I blev spurgt, hvad I troede, *jeres venner* ville gøre i samme situation. Så I er blevet stille de samme spørgsmål om, hvad I selv gør, og hvad I tror jeres venner gør”. Pædagogisk forklaring må være buzzword’et.

1.2

I dag forklarede jeg quizzen lidt mere nærgående og uddybede blandt andet mere, at det resultaterne var hentet fra deres spørgeskemaer (hvilket de ikke helt forstod i går).

Diskussion i 1.2 gik lidt mere trægt end 1.1. En del af dem forklarede alle spørgsmålene med ”det er en generel tendens”, og gad ikke helt uddybe hvordan det kunne være, der var denne generelle tendens til flertalsmisforståelser.

Desuden var der enkelte drenge, der mente, at disse flertalsmisforståelser absolut ikke galt dem!

Deres indstilling var markant anderledes end klassen dagen før. Jeg fik dog hjulpet de fleste grupper nogenlunde til mere præcise spørgsmål i diskussionerne, selvom det ikke nåede samme niveau som i går. Dog var der en enkelt pigegruppe som havde gjort sig nogle rigtigt gode overvejelser omkring konsekvenserne af flertalsmisforståelser.

Jeg har fået indtryk af – både fra i dag og i går – at begrebet konsekvens kan virke en smule uhåndterbart. Men hvis man så beder dem om at tænke på nogle situationer, hvor de selv har gjort noget, fordi de troede, det var det, man gjorde i vennekredsen, så er det nemmere at tænke på konsekvenser.

Jeg nævnte blandt andet selv min erfaring med mængden af alkohol, da jeg var yngre. Jeg drak væsentlig mere end jeg nok kunne tåle, fordi jeg troede, dette var kutyme.

Til forskel fra i går hev jeg dem op til tavlen, da de skulle fremlægge første del af gruppearbejde.

Det virkede lidt stift, da de svarede i én sætning til samtlige spørgsmål. Håbet var at hvis de stillede sig op, ville de føle sig ”tvunget” til at sige mere end bare en sætning, men nej, det var ikke tilfældet.

Generelt til spørgsmålene er jeg i tvivl om, hvorvidt de er for simple. Det virker ikke som om, de ligefrem stimulerer dem til at tænke videre.

Da vi skulle lave forslag til klassekontrakten, havde en del af dem bud, der var meget ”trafik agtige”. Dvs. de fokuserede ikke så meget på, hvordan de kunne blive mere opmærksomme på flertalsmisforståelser/at deres kammerater slet ikke har så risikopræget en adfærd, som de går og forestiller sig. Jeg ved ikke, om det bare sidder meget fast, det her med ”Jeg hedder S., er 21 og kommer fra *Rådet fra større færdselssikkerhed*”. Men omvendt kan jeg jo ikke undlade at sige, hvor jeg kommer fra – jeg er jo ikke fra den blå luft.

Selvom der blev sagt, at de ikke nødvendigvis skulle tænke på trafik, når de lavede disse forslag, så gjorde de det meget alligevel. Mønstreet var det samme i 1.1 fra i går. Mange af dem må have nogle meget bestemte associationer til Rådet, hvilket gør at de bliver ført i en bestemt retning.

Selvom de tænker meget på trafikforslagene, er det mit klare indtryk, at de fleste synes, at netop dette punkt er sjovt. De fleste arbejder godt, velovervejet og har mange forslag til en klassekontrakt. De vil også meget gerne fremlægge deres forslag foran klassen (hvilken for resten har været en god ting at gøre indtil videre – altså fremlægge det ved tavlen foran hinanden, når det drejer sig om handleforslag).

1.3

Deres attitude i dag var ikke særlig god. Så det blev et forholdsvist kort oplæg. De var ikke så villige til at diskutere og tænke selvstændigt – så i stedet for, at de fandt ud af svarene helt selv, måtte jeg selv være en aktiv spiller. Hver gang en elev sagde noget korrekt, måtte jeg gentage det med andre ord for at få det ind. Men det er nok måden at gøre det på, hvis det plantede frø ikke spirer af sig selv.

De fremlagde første gruppeopgave fra deres pladser, og det fungerede rigtigt fint. Grupperne fungerede også fint nok – ingen lavede ballade. Men der var en del drenge, der konstant rente frem og tilbage mellem gange og klasselokalet. Så sagde jeg, at hvis de skulle forstyrre, måtte de gerne blive væk. Og det fungerede – så det er nok en god idé at svinge piskan med en klasse, der ikke helt er oplagt.

Jeg prøvede endda at købe deres kærlighed med en pose slik – vinderne af quizen fik en slikpose. Men det gik lidt modsatte vej. Det gav nemlig en del uro, da de hele tiden skulle kaste slik på tværs af klasserne. Så ingen slikposer næste gang.

Jeg er ikke sikker på, hvor meget de reelt har fået ud af oplægget ud over, at de er blevet bevidst om flertalsmisforståelser. Men det må så være succeskravet.

Noget helt andet i forhold til IT-udstyr. Skolen havde selv computer og projektor til rådighed. Men det gik slet ikke. Der gik 20 min., inden udstyret virkede, og jeg kunne intet gøre, da jeg bare skulle vente på en IT-mand. Det svækker altså også ens troværdighed, at man står og ikke kan komme i gang. Så for eftertiden tager jeg altså mit eget udstyr med – uanset skolens faciliteter.

1.4

Jeg havde en god kontakt med klassen, så oplægget gik godt.

De var åbne, friske og glade. Deres attitude betyder virkelig meget for, hvordan oplægget forløber. De fik hurtigt fat i, at de troede dårligere om hinanden end om sig selv (den sætning er gået igen i samtlige klasser, jeg har været ude i – så det er deres formulering).

Deres spændvidde i diskussionen var dog ikke så bred – de sad meget fast i de samme tanker og kunne ikke komme op på et særligt højt abstraktionsniveau. Men så har jeg gjort det, at de grupper, der reelt fungerer rigtigt godt, de fremlægger de spørgsmål med mest kød, mens de andre får de lettere spørgsmål. Det vil sige, dem med et godt abstraktionsniveau får spørgsmål tre og fire, mens de lidt svagere grupper får spørgsmål et og fire.

Det fungerer godt, at én gruppe fremlægger et spørgsmål (evt. flere grupper samme spørgsmål, da der kun er fire spørgsmål), og man så lader de andre grupper supplere. Altså gruppe 1 fremlægger, og så spørger man, hvad gruppe 2 havde fundet ud af. For oftest er det noget forskelligt – men de siger det ikke, hvis de ikke bliver bedt om det.

Denne klasse var meget konkrete i deres forslag. De skrev næsten alle forslagene med ”vi” i stedet for ”man”, som ellers har været tendensen i de andre klasser. Jeg tror måske, der i andre oplæg skal lægges endnu mere vægt på, at det er DEM SELV, de skal lave forslag til. Jeg skal nok gentage det lidt mere.

Jeg tror, det faktum, at det er en generel tendens kan forvirre dem til at landsdækkende handleforslag – jf. andre klasser har talt meget om kampagner.

Noget, der er gået igen på samtlige handelsskoler, er: de bruger udelukkende computer. Så når de skal lave første gruppearbejde, har de intet til at skrive det ned på. Og jeg synes ikke, computeren skal bruges. Så måske er det en idé, at have blyanter og A4-papirer med for efterdags – også selvom man bliver kaldt for et stenaldermenneske.

1.5

I 1.5 var deres abstraktionsniveau ikke særlig højt. Det er virkelig forskelligt, hvor meget hver klasse får ud af at gruppediskussionen. Oplæggene afhænger utrolig meget af, at klassen er aktiv. Mit oplæg blev ikke så langt, da de ikke kunne komme ordentligt i gang med diskussionen. De svarede med én sætning og var ikke så vilde med at uddybe – eksempelvis svarede de til spørgsmål fire om konsekvenser, at man kunne gøre noget dumt. Hvad man så kunne gøre af dumme ting, kunne de ikke lige komme i tanke om.

Når jeg sammenligner med de andre oplæg, er der et mønster, der går igen i forhold til spørgsmålene: de skal hjælpes meget igennem dem. Måske er de formuleret for let? De svarer nemlig meget hurtigt i én sætning, men uddyber så ikke.

Overordnet

Jeg tror, at hvis spørgsmålene blev lidt sværere, og at man perspektiverede uden for trafikken, at det ville stimulere klassen til at tænke videre på spørgsmålene og komme bedre i dybden med dem. Nogle af dem svarer dels i én sætning, dels kommer mange af dem med kommentaren ”det er ikke relevant for os, for vi har ikke kørekort”. Og de kan altså ikke helt se, at det ikke kun vedrører en bil, men også knallert, cykel etc.

Jeg tror, hvis der på en eller anden måde kunne blive inkorporeret en del af oplægget, der ikke handlede om trafik. Eksempelvis med hash som vi snakkede om på mødet. Hvis de kan se flertalsmisforståelser flere steder i deres hverdag – noget de kan forholde sig til – tror jeg, de ville have nemmere ved at perspektivere til trafikken. Altså fra konkret til abstrakt (for trafik er altså lidt abstrakt for en elev i 1g), for de kommer let til at låse sig fast i trafikken, hvilket mange af dem ikke har erfaring med.

Jeg har brugt mig selv som eksempel på en konsekvens i forhold til flertalsmisforståelser. Nemlig en historie om hvordan jeg drak alt for meget og så brækkede mig. Det lyder meget banalt, men det skaber altså en god kontakt med klassen og gør, at de tænker flertalsmisforståelser lidt bredere end bare på trafik.

Det er efter min opfattelse strengt nødvendigt at dele dem op i hold til quizzen. Og så dele holdene væk fra hinanden – for selv om Kenneth og Mark (eksempelvis) ikke er i gruppe sammen, betyder det ikke, at de ikke sætter sig i nærheden af hinanden. Så et fif er lige at se dem an i 5 min, mens man sætter udstyret op – for så kan man bedre holde overblik over, hvilke grupper, der ikke skal sidde ved siden af hinanden. Det er ikke helt nok at skille dem ad i hver deres gruppe (hvilket jeg erfarede 6. marts).

Tredje punkt jeg overordnet vil kommentere er slids'ene. Det fungerer virkelig godt som quiz – det er levende, de er med, og det stiller altså ikke de store krav til viden eller intellektuel udfoldelse. Det er en god måde at starte på og vinde deres gunst, for alle kan være med. Dog vil jeg lige påpege, at der som minimum skal være fem slides. Jeg har haft fire slides to af stederne, og man når lige at gejle en stemning op, og så dør den. Desuden er det en god idé at have nogle ekstra spørgsmål i lommen, hvis quizen skulle blive uafgjort – man kan jo evt. bruge hver klasses faktaark.

Logbog (pilot 2)

2.1. Informationsmøde

Positivt (stort og småt):

- Utrolig glade og rare mennesker. Det giver en dejlig afslappet atmosfære, men samtidig giver det plads, så den enkelte ”medarbejder” kan udvikle. Selvom jeg var ny på holdet, var det intet problem at deltage i diskussionerne og komme med konkrete forbedringsforslag.
- Godt at HC og Dan var ude at prøvekøre materialet, så vi have en mulighed for at forbedre det, men også høre deres erfaringer.
- Dejlig mad og drikke
- Rart, at der ligger en mappe, hvor materialet er tilgængeligt/er printet
- Rart, at man altid kan ringe!
- Der vises stor tillid til oplægsholderen

Ting, der kunne gøres bedre (stort og småt):

- Jeg kan godt lide at være med i opstartsfasen og forme materialet. Men omvendt kan det også virke frustrerende, at materialet er så *frisk*, at man kan arbejde med det til sidste minut før præsentationen i klassen. For mit eget vedkommende ser jeg det dog kun som noget positivt, at jeg er med helt fremme i feltet, og jeg har indflydelse på det, jeg skal formidle.

2.2

Positivt (stort og småt):

- Navnepræsentation af eleverne kan være en ide til at komme tættere på dem, hvis man kan fornemme, at det kan blive et problem at få klassen til at deltage. Måske skulle man komme ned på deres ”niveau” og spørg ind til weekenden i et sekund – det kan virke lidt ”ikke-prof”, men det virker faktisk. Det oplevede jeg, da jeg kom ud i en klasse mandag morgen kl. 8!
- Gør klart fra starten af, at du kommer med deres tal, altså klassen egne tal. Det virker autentisk og realistisk.

- Svært at komme i en klasse mandag morgen kl. 8.
- Historien om Martin er så god. Den har en utrolig effekt. Den skaber opmærksomhed, men samtidig sætter den også flertalsmisforståelsen i perspektiv.
- Bordene skal være tomme – ingen pc'er.
- Tiden er perfekt (1½ time).
- Mere konkurrence ved kontrakten. Hvilket hold kan få flest punkter med på kontrakten? Det virker utrolig godt. Vinderne er selvfølgelig mestre i social intelligens!
Få én fra hvert hold til at læse deres punkter højt foran klassen, så alle hører alle punkter. Der efter afstemning.
Vis dem, hvordan de skal skrive deres punkter på papiret, så det bagefter kan bruges til afstemningen.
- GPS er en fantastisk opfindelse – ellers havde jeg nok stadigvæk været på de nordjyske motorveje!

Ting, der kunne gøres bedre (stort og småt):

- Måske er det alligevel en god ide, hvis showet er i papirform, når der skal laves gruppearbejde. På den måde kan de gå tilbage og se, hvilke over- og underdrivelser de laver om deres klassekammerater. Til infomødet syntes jeg, at det var et forfærdeligt papirspild, men nu har jeg en anden opfattelse, efter jeg selv har været ude. Når eleverne sidder i grupperne og diskuterer, har de på den måde mulighed for at se tilbage på deres forskellige flertalsmisforståelser. Det er nemmere for dem, fordi de ofte ikke kan huske, hvad tallene i showet viste (selvom det blev præsenteret i en quiz). Men det kræver også, at showet er klar et stykke tid forinden. Altså skal oplægsholderen vide, hvilke slides han vil bruge, så papirformatet stemmer overens med showet.
- Hvis quizen skal gennemføres, skal den opsummerende tekst i showet ikke med. Oplægsholderen må selv drage disse slutninger og formidle dem til holdet.
- Jeg brugte lang tid på forberedelse, fordi det korte show var for kort, og det lange var for langt. Jeg havde egentligt troet, at showene kom, så de var klar til quizen. Jeg synes, at oplægsholderen skal modtage det lange show (klargjort til quizen), og så kan han selv sortere i showet – hvad vil han bruge af det.
- Til diasshowet synes jeg, at det vil virke mere professionelt, hvis showene var udstyret med et logo fra Rådet og dem, vi arbejder sammen med. Men måske er det ikke i overensstemmelse med teorien. Men så i hvert fald til på den første side af showet, hvor vi præsenterer os. Det giver også en sammenhæng med den kontrakt, som vi sender ud.
- Jeg synes, at alle showene skal udstyres med den samme ordlyd til indledningen og afslutningen. Det vil virke mere professionelt. Det er ikke en stil, det drejer sig om, men blot en fælles indlednings- og afslutningskommentar til/på showet.

2.3

Positivt (stort og småt):

- Det var hyggeligt, at 3 besøg lå samtidigt, så 3 oplægsholdere kunne følges.
- Der bør være en mundtlig evaluering på forløbet.

2.4

Positivt (stort og småt):

- Det fineste hotel, Hotel Limfjorden! Og Struer Grand Hotel. Jylland, Europas Verdenspunkt!

Ting, der kunne gøres bedre (stort og småt):

- Det ville være rart, hvis vi havde set spørgeskemaet, når eleverne spørger ind til det.
- Spørgsmålene i quizzen skal være klare – fx hvor meget er for stærkt?
- Der skal være mere kød på selve spørgsmålene. Det er lidt svært at diskutere, når eleverne synes, at det er nogle tynde/fattige spørgsmål.

2.5

Positivt (stort og småt)

- Martins historie gør stort indtryk på eleverne – snakker om historien under hele forløbet (2 timer)

Ting, der kunne gøres bedre (stort og småt):

- *Undren: Hvordan kan det være, at en 2.g-klasse kan være med i undersøgelsen, hvis den køber over 3 år? – hvordan får vi fat i det igen?*
- Tallene for denne klasse var ikke så interessante, så der var et utrolig tyndt grundlag for diskussion – en 2.g-klasse forventer noget mere.
- Vil gerne have en pilot ud, som fortæller noget om fart, viser film og kampagner.

2.6

Ting, der kunne gøres bedre (stort og småt):

- Formuleringen i teksten til graferne og i spørgeskemaet skal være mere præcise. Ofte var det ikke klart, hvad der blev ment i spørgeskemaet.

- Definitionerne var ikke tydelige nok (hvor meget er for meget? Og hvad er en ven? – er det en god eller dårlig ven?)
- Stiller sig ofte kritisk over for handleforslagene.

2.7

Ting, der kunne gøres bedre (stort og småt)

- Spørgeskemaet og spørgsmålene er ikke defineret tydelig nok!

Logbog (pilot 3)

3.1. Søndag:

De første 5 spørgsmål (taget fra besøgsmanualen) er ikke optimale.

Spørgsmål 1 bare en opsamling på det, som de lige har set med søjlediagrammerne.

Spørgsmål 2 og 3 er det samme.

Kunne man ikke trykke spørgsmålene på Rådet og klipse dem sammen med søjlediagrammerne?

Det ville bare være nemmere, når man alligevel havde gang i det helt store samle-papirer-og-klipse-dem-sammen-show.

Er klassekontrakten ikke skudt forbi med gymnasieelever, er de ikke blevet for gamle til den slags?

Og har de overhovedet et fast klasselokale, som den kan hænge i?

Jeg kunne godt tænke mig nogle tanker fra Videnscentret om, hvad eleverne typisk ville svare/hvad det er meningen de skal svare på de spørgsmål, der står i besøgsmanualen.

3.2. Mandag:

Det fungerede godt at starte med en quiz. Eleverne gik op i det, og de var hurtige til at regne sammenhængen ud (at de bare konsekvent skulle gætte på, at forventningerne til kammeraternes handlinger altid lå i den lidt mere risikable ende end deres egne).

De udleverede grafer virker ikke synderligt nødvendige, eleverne bruger dem ikke.

Selve processen med at udarbejde en klassekontrakt var faktisk god. Tvivler dog stadig lidt på, om kontrakten kommer til at gøre nogen videre forskel, når den bliver sendt ud til dem.

Jeg rykker rundt på de i alt 7 spørgsmål, som eleverne får stillet (2 og 3 bliver slået sammen, og 7 rykkes op som 5). Eleverne syntes også, at spørgsmål 2 og 3 var ens.

I morgen har jeg tænkt mig i højere grad at forklare flertalsmisforståelser med små historier (f.eks. Gittes søn, hvor ingen ville ud at køre med ham, men der heller ikke var nogen, der greb ind). Så længe historierne bare hele tiden bliver koblet til en pointe om, at ”og her var så en flertalsmisforståelse!”

Mellem quizen og gruppearbejdet har jeg tænkt mig at lave en overgang med en historie, der illustrerer, hvad en flertalsmisforståelse kan være ude i den virkelige verden (bare så eleverne har hørt om fænomenet i andet end søjlediagram-form, når de skal ud og diskutere det).

Jeg har tilladt mig at rydde lidt op i (læs: slette) nogle af de søjlediagrammer, der var i de færdiglavede præsentationer, jeg har fået tilsendt af Gitte og Anne Mette. Typisk de diagrammer, der handler om ”Hvor mange kunne finde på at køre for stærkt?”, mens det måske kun er 2 eller 3 elever i klassen, der overhovedet havde kørekort. Så bliver det altså for hypotetisk til, at jeg vil stå og præsentere det.

Når jeg starter med at inddele dem i grupper helt i starten, lige umiddelbart efter ”Hej, jeg hedder og H.C. og kommer fra Rådet”, så bliver de også siddende inde i klasselokalet, selvom de får 20 minutter til gruppearbejdet. Der er ligesom ingen grund til at rejse sig, når gruppen i forvejen sidder samlet. De har også en større tendens til at blive siddende i lokalet, hvis de ikke får spørgsmålene til gruppearbejdet udleveret som handout, men spørgsmålene i stedet kun bliver vist med projektoren.

Nu har jeg vist fundet ud af, hvad eleverne typisk vil svare på de forskellige spørgsmål i gruppearbejdet, så Videnscentret behøver ikke komme med stikord. Med mindre de selvfølgelig har en helt klar idé om, hvilke pointer de enkelte spørgsmål skal lede frem til.

3.3. Tirsdag:

Kun 1 ud 5 HF-grupper forlod auditoriet under gruppearbejdet, selvom jeg ekspliciterede, at de enten kunne blive siddende eller gå ud. Jeg tror, det er fordi de i forvejen sidder sammen i grupper, efter jeg har delt dem ind helt i starten af oplægget.

Måske er 20 minutter for lang tid til det første gruppearbejde. Man kunne i stedet starte med at give dem et kvarter og så forlænge fristen, hvis de er arbejdsomme.

I dag brugte de heller ikke de udleverede søjlediagrammer særlig meget. Jeg tror, det skyldes, at tendensen (at man overvurderer sine kammerater) er blevet bøjet i neon og skåret ud i pap under den form for quiz, vi laver (de får det ”blå” tal at vide, og så skal de gætte sig frem til det ”røde” tal).

Den form, der er lagt op til (diskussion er større inddragelse af tilhørerne end ved vores normale besøg), egner sig ikke særlig godt til et auditorium. Man er ikke på niveau med tilhørerne, afstanden mellem oplægsholder og tilhører bliver for stor, og hele rummet lægger bare op til, at tilhørerne skal sidde stille og lytte, mens oplægsholderen skal snakke. I auditoriet i Ikast var det både sværere at fastholde deres opmærksomhed og få en diskussion i gang. Jeg foretrækker at have en enkelt klasse i et mindre lokale (et klasselokale).

Jeg synes, det fungerede bedre med den nye rækkefølge af spørgsmålene. Dog pointerede eleverne, at spørgsmålene var mærkeligt formuleret, selvom jeg havde prøvet at omformulere dem til det bedre mandag aften, fordi jeg syntes, at de oprindelige formuleringer fra besøgsmanualen var kluntede.

3.4. Onsdag:

Måske skulle man sætte en fra hver gruppe til at præsentere den gruppes forslag til klassekontrakten, når alle forslagene bliver gennemgået ved tavlen før afstemningen.

Til i dag prøvede jeg at animere hvert søjlediagram, så diagrammet ikke bare bliver vist med det samme, men først bliver synlig i flere trin. Først bliver kun spørgsmålet for oven og rammen om diagrammet vist. Derefter kommer søjlen med deres egen holdning til syne, og så skal eleverne gætte på, hvor høj eller lav søjlen med deres bud på kammeraternes holdning er. Det fungerede rigtig godt og bidrog fint til følelsen af, at de var med i en rigtig quiz. Hvis man laver det på den måde, skal man huske at slette konklusionerne i bunden af hvert diagram-slide, så den ikke røber, hvad svaret er.

Hvad med at spørge mere direkte til deres egne oplevelser, ligesom vi også gør på de almindelige besøg? Fx "Har I selv stået i en skal/skal ikke-situation?" eller "Kan I komme tanke om en situation, hvor I har oplevet en flertalsmisforståelse?". Det kunne måske være med til at sætte en diskussion i gang. For lige nu er det mere en pseudo-diskussion, der mest tjener til at kontrollere, at eleverne nu også har forstået pointen.

Er det første spørgsmål, "Hvilke forskelle er der på, hvad I rent faktisk gør, og hvad I tror om hinanden?", overhovedet nødvendigt? Det har sådan lidt karakter af at være et "Har I overhovedet fattet, hvad søjlediagrammerne gik ud på?"-spørgsmål.

Det fungerer godt at dele A3-ark ud, når grupperne skal lave hver deres bud på en klassekontrakt. Derefter hænger de deres forslag op på tavlen, præsenterer dem, og så må eleverne gå ned og sætte 5 streger ud for de 5 forslag, som de synes bedst om.

3.5. Torsdag:

Hvis man ikke har en præmie med, spørger de "Hvad kan man vinde?", men det er også hurtigt glemt igen. Slikposen skulle alene være med for at markere, at det her på ingen måde er en standardtime, men noget andet og mere spændende.

Gittes historie er rigtig god til 1) at illustrere, hvilke konsekvenser flertalsmisforståelser kan have, 2) til at fange deres opmærksomhed og 3) skabe en seriøs og engageret stemning før gruppearbejdet.

Måske skal man vende tilbage til Gittes historie i afslutningen: "Hvis vennen havde vidst det i den situation, havde han måske handlet anderledes" og derefter "Nu har I i hvert fald fået et kig ind bag de andres facader."

Få også eleverne til at gætte på fakta (den blå søjle). Det fungerede rigtig godt hos Dan, og det er også med til at sætte noget mere fokus på, hvordan det rent faktisk forholder sig i klassen.

Konkluder mere på hver graf, inden du går videre til den næste. ("Fakta er altså, at 90% af jer tager sele på, når I sætter jer ind på forsædet af en bil, men I tror kun, at det er 70% af jeres kammerater, der gør det.")

APPENDIKS F

KLASSEPLANER

Klasse A

- Drop egen facade
- Lad være med at overdrive dine fortællinger
- Team Building-tur
- Test: ”Hvem vil køre med mig”
- Respekt

Klasse B

- Man skal turde sige fra
- Lær hinanden at kende
- Hør ikke, hvad dine venner siger, men hvad de tænker!
- Vær ærlig
- Snak sammen

Klasse C

- Undgå at deltage i gruppepres
- Hvis man ikke selv overdriver, gør de andre heller ikke
- Sig fra, hvis folk overskrider dine grænser
- Hjælp dine venner med at sige fra
- Tænk på, at de andre tænker ligesom dig selv
-

Klasse D

- Klassefester, hvor man snakker trafik
- ”Jeg har aldrig” - trafikleg med/uden alkohol
- Tage alle sammen med ud at køre gokart – så man kan se hvordan man kører
- Sætte grupper på 4-5 personer, der diskuterer deres forhold til trafikken. Derefter fremlægger de deres fælles holdninger for hinanden, i klassen
- Tag på en køretur til McD sammen, helst Drive-in

Klasse E

- Glatbane og fri alkohol, så man kan se reaktionerne
- Vildmarkstur (i en weekend)
- Edderkoppenet eller andre samarbejdsøvelser
- Druktur til Nors Sø – drikkevarer og ansvarlighed
- Nye gruppe i stedet for hele tiden de samme

Klasse F

- Gør ikke noget bare for at være cool
- Aftal, at når man er i byen, så holder man øje med hinanden
- Snakke om, at det er ok at sige fra
- Vær ærlig og stå ved dine holdninger
- Vær dig selv

Klasse G

- Fordommens dag, få testet hinandens fordomme
- Fysisk kontakt/udfoldelse
- Team Building
- Lave en social rundkreds og lære hinanden at kende/ klassens time
- Party Hard

Klasse H

- Tal åbent om det
- Tro på dine egne holdninger (vi tænker ens!)
- Tænk på konsekvenserne
- Stop gruppepres!
- Se bag facaden

Klasse I

- Oplevelser med hinanden
- Sociale arrangementer
- Ærlighed – er bestemt en faktor, som kan aflive myterne. Man skal droppe smartass attituden
- Sedler - Hvad tror de andre, man gør - hvad gør man i virkeligheden, ligesom spillet Kort og Godt
- Statistikker som man selv er med i og kan se resultatet af

Klasse J

- Stoppe ens venner, hvis de har tænkt sig at køre spirituskørsel
- Hold et møde med information om sikker kørsel
- Man kunne diskutere tingene indbyrdes i klassen – det vil ændre, at man begynder at huske hinanden på tingene...
- Tage ansvar
- Gør personen opmærksom på, at den ikke skal drikke, hvis den skal køre i bil.

Klasse K

- Der skal være et alko-meter i biler (Så man ikke kan starte dem, hvis man har en for høj promille)
- Tænk positivt om andre
- Tag hensyn til hinanden – vis respekt
- Gør ikke ting, du er utryg ved
- Lad være med at gøre noget, du ikke er tryk ved. Stå ved din mening, fordi undersøgelsen i dag viser, at vi alle er usikre.
- Stol på hinanden, ha ikke alle de fordomme om hinanden. Tro på dine venner, at dine venner er fornuftige. Vær ikke bange for at sige noget til hinanden. Bryd tavsheden.

Klasse L

- Det er dumt at spille smart
- Det er fedt at turde sige fra
- Du er ikke sej, fordi du kører over fartgrænsen
- Din ven kører 110 km/t på motorvejen, hvor hurtigt kører du selv?
- Respekter hinandens meninger og holdninger

Klasse M

- Sig fra over for gruppepres
- Man skal drikke det, man selv mener, man kan holde til – ikke det andre mener, man kan holde til.
- Teambuilding i klassen med tillidsøvelser
- Hav familiefotos i forruden – hvis du føler dig presset, så tænk på dem derhjemme
- Lav aftaler om hvordan man kommer hjem fra fester

Klasse N

- Lad være med at tro, at de andre gør noget vildere, end du selv gør
- Lad være med at lade dig påvirke af andres historier
- Overdrivelser giver hverken credits eller high-fives
- Gå i byen sammen
- Løgne medfører ”pungen”

Klasse O

- Sæt kritiske spørgsmål ved de andres historier
- Tænk realistisk
- Lad være med at have fordomme over for kammeraterne
- Hav mere socialt samvær, så du lærer dine klassekammeraterne bedre at kende
- Husk, at ingen synes, spritkørsel er i orden

Klasse P

- Man skal overbevise hinanden om, at man ikke kører dårligt. Så opstår fordommene ikke.
- Man skal ikke være bange for at fortælle sin mening, selvom man tror, at flertallet er imod en.
- Man skal vende sine fordomme om ved at stole på sine venner
- Vi skal ud og køre med hinanden, så vi opdager, at vi kører sikkert
- Flere foredrag til at gøre os opmærksomme på flertalsmisforståelser

Klasse Q

- Stoppe ens venner, hvis de har tænkt sig at køre spritkørsel
- Hold et møde med information sikker kørsel
- Man kunne diskutere tingene indbyrdes i klassen – det vil ændre, at man begynder at huske hinanden på tingene...
- Tage ansvar
- Gør personen opmærksom på, at han/hun ikke skal drikke, hvis han/hun skal køre bil

Klasse R

- Der skal være et alko-meter i bilen
- Tænk positivt om andre
- Tag hensyn til hinanden – vis respekt
- Gør ikke ting du er utryk ved - Stå ved din mening, vi er alle usikre
- Stol på og hav ikke fordomme om hinanden

Klasse S

- Arrangere en klassefest
- Alle kører med hinanden, ser hvem der kører bedst
- Billigere taxa
- Klassen prøver at køre spritkørsel på køreteknisk anlæg
- Alle skal have fartskiver i bilen, der evalueres en gang om ugen

Klasse T

- Prøve et alkometer
- Vi kan tage mere hensyn og passe bedre på hinanden
- Være bedre til at snakke sammen
- Diskutere problemerne i klassen og lære hinanden bedre at kende
- Tage kørekort sammen

Klasse U

- Flere sociale arrangementer, så vi lærer hinanden bedre at kende. På den måde kan vi stole mere på hinanden.
- Kampagne for venskab
- Handle mere voksent og modent

Klasse V

- Vær aldrig bange for at sige din mening
- Grib ind i situationer, hvor overdrivelsen tager overhånd
- Ros andre for at være fornuftige
- Fortæl folk, når de gør noget dumt
- Hver gang vi praler, skal vi give 1 krone til bødekassen

Klasse W

- Spørg dine venner hvad de gør, når I er alene. Derved undgår du overdrivelser
- Vær altid ærlig. Tænk over at dine overdrivelser kan koste liv
- Du skal tro på dig selv
- Man skal respektere hinanden og derved udelukke gruppepres
- Man skal være sig selv og lade være med selv at lyve/overdrive.

Klasse X

- Teambuilding. For eksempel overlevelsesture i skoven
- Vi skal være ærlige og ikke overdrive
- Vi skal gøre mere for at introducere de nyankomne i klassen, så man hurtigere lærer hinanden at kende. For eksempel ved at tale mere med de nye og invitere dem til sociale arrangementer.
- Vi skal lave noget socialt for at skabe tillid til hinanden. For eksempel ved hytteture, fester, karaoke på Tante Anna, rundbold, klassemiddage og go-kart.
- Vi skal snakke åbent om vores fordomme og fortælle dem til hinanden, så vi kan aflive dem.

Klasse Y

- Vær ærlig omkring dine holdninger og stå frem med dine meninger
- Vi skal ikke overdrive
- Foredrag fra nogle der har mistet en i trafikken
- Vi skal lære hinanden bedre at kende ved for eksempel at holde den store klassefest
- Vi skal prøve at køre i en simulator for at se og mærke konsekvenserne ved hurtigt kørsel, mobilsnak og så videre

Klasse Z

- Gå til handling
- Spred det budskab, at vi tror vi er slemmere end vi egentlig er.
- Påvirke hinanden til det bedre
- Påvirke medie billedet
- Vær ærlig

Klasse Æ

- Større åbenhed omkring sine meninger og holdninger
- Stole på hinanden
- Sætte mere fokus på det (foredrag, classesnak)
- Fortælle om de gode ting vi gør
- Man skal ikke være bange for at sige fra

Klasse Ø

- Deltag i et teambuildingkursus
- Møder på AA-facon – vi diskuterer, hvad vi har gjort i trafikken
- Tro på det bedste i vores klassekammerater
- Smil og vink til dine medtrafikanter
- ”Jeg har aldrig”

Klasse Å

- En fælles ”deal” i klassen, om at det er i orden at skille sig ud
- Lav en skolerelateret udflugt, hvor alkohol og trafik bliver blandet – et arrangement på køretekniskanlæg.
- Sociale arrangementer – så vi lærer hinanden bedre at kende

Klasse AA

- Snak åbent om vores trafikadfærd på klassen
- Bliv bevidst om sine egne grænser
- Kampagner
- Stol på andre – stol på vores klassekammerater

Klasse BB

- Tal sandt
- Lad være med at stemple hinanden for at sige sin sande mening
- Snak åbent om problemer på klassen
- Ta’ det seriøst, når nogle fortæller dig, at du har fået for meget at drikke
- Flere sociale arrangementer, så vi lærer hinanden bedre at kende.

Klasse CC

- Køre en tur til Tyskland
- Holde et oplæg om trafiksikkerhed
- Oprette en Facebook-gruppe
- Høre skrækhistorier
- Være ærlige