

Rapport

Effektmåling af "Sikker Trafik LIVE" – Delrapport 1

En undervisningsindsats til folkeskoler



Helle Hansen, Tróndur Møller Sandoy & Christian Li Kristensen

*Effektmåling af "Sikker Trafik LIVE" – Delrapport 1 – En
undervisningsindsats til folkeskoler*

© VIVE og forfatterne, 2017

e-ISBN: 978-87-7119-470-8

Forsidefoto: Anne-Sofie Helms, Rådet for Sikker Trafik

Projekt: 100647

VIVE – Viden til Velfærd

Det Nationale Forsknings- og Analysecenter for Velfærd

Herluf Trolles Gade 11, 1052 København K

www.vive.dk

VIVE blev etableret den 1. juli 2017 efter en fusion mellem KORA og SFI. Centeret er en uafhængig statslig institution, som skal levere viden, der bidrager til at udvikle velfærdssamfundet og den offentlige sektor. VIVE beskæftiger sig med de samme emneområder og typer af opgaver som de to hidtidige organisationer.

VIVEs publikationer kan frit citeres med tydelig kildeangivelse.

FORORD

Trafikulykker er en af de hyppigste dødsårsager blandt unge under 25 år, og de er kraftigt overrepræsenterede i ulykkesstatistikkerne, deres befolkningsandel taget i betragtning. I omkring hver femte alvorlige ulykke er en 15-24-årig involveret. For at bryde denne statistik tilbyder Rådet for Sikker Trafik i samarbejde med TrygFonden undervisningsindsatsen "*Sikker Trafik LIVE*" til alle typer af skoler og ungdomsuddannelser. Indsatsen består af et foredrag på skoler med en LIVE-ambassadør, der enten selv er kommet alvorligt til skade i en trafikulykke, eller som har mistet et familiemedlem i en trafikulykke. I udskolingen, som denne rapport omhandler, er ambassadøren altid én, der selv er kommet til skade. Formålet er at få de unge til at involvere sig og reflektere over deres valg i trafikken.

Trafikskadede har i 30 år besøgt elever i udskolingen. Siden 2009 i regi af Rådet for Sikker Trafik under betegnelsen "*Sikker Trafik LIVE*". I skoleåret 2016/17 mødte 37.545 elever i udskolingen en LIVE-ambassadør. Formålet med denne rapport er at præsentere effektmålingen af "*Sikker Trafik LIVE*", hvor vi undersøger, hvorvidt eleverne i udskolingen får ny viden og ændrer holdning til trafikikkerhed og adfærd i trafikken, efter at de har haft besøg af LIVE-ambassadørerne i forbindelse med "*Sikker Trafik LIVE*". Evalueringen er designet som et randomiseret kontrolleret forsøg.

Vi retter en stor tak til kontaktpersonerne og eleverne på de deltagende skoler, der har ydet et stort bidrag til projektet og gjort det muligt at gennemføre effektmålingen. Seniorforsker Mette Møller fra DTU har været ekstern referee på rapporten, og forsker Signe Boe Rayce fra VIVE – Det Nationale Forsknings- og Analysecenter for Velfærd har været intern referee. Vi takker for deres gode kommentarer og input til rapporten.

Rapporten er skrevet af seniorkonsulent Helle Hansen, videnskabelig assistent Tróndur Møller Sandoy og praktikant Christian Li Kristensen. Effektmålingen er finansieret af Rådet for Sikker Trafik.

København, december 2017

Torben Tranæs

INDHOLD

SAMMENFATNING	5
1 INDLEDNING	9
1.1 Opbygning af LIVE-besøgene	10
2 UNDERSØGELSENS DESIGN.....	13
2.1 Randomisering.....	13
2.2 Spørgeskema.....	14
2.3 Statistisk metode.....	15
3 EFFEKTMÅLINGENS RESULTATER.....	17
3.1 Elevernes baggrund.....	18
3.2 Elevernes viden, holdning og adfærd inden LIVE- besøget	19
3.3 Elevernes viden, holdning og adfærd efter LIVE-besøget.....	23
Bilag 1 STATISTISK METODE	32
Bilag 2 TABELLER TIL UDDYBNING AF UNDERSØGELSENS RESULTATER.....	35
LITTERATUR	53

SAMMENFATNING

I denne rapport præsenterer vi effektmålingen af Rådet for Sikker Trafiks undervisningsindsats "Sikker Trafik LIVE", som tilbydes i samarbejde med TrygFonden. Effektmålingen omhandler den del af indsatsen, som er målrettet de ældste elever i grundskolen: 8.-10. klasse. Formålet med LIVE-indsatsen er at give eleverne indsigt i og forståelse for konsekvenserne af en alvorlig trafikulykke samt at sætte fokus på de valg, de træffer, når de færdes ude i trafikken. Målet er, at eleverne dermed motiveres til at træffe nogle sikrere valg, når de selv er i trafikken, og at de får kompetencer, der gør dem i stand til at passe på sig selv og at gribe ind over for andres risikoadfærd i trafikken. I skoleåret 2016/17 besøgte Sikker Trafik LIVE over 37.000 elever i 8.-10. klasse.

I sommeren 2016 blev der, med henblik på at kunne evaluere indsatsen, rekrutteret 93 folkeskoler, der efterfølgende blev randomiseret til at få et besøg af en LIVE-ambassadør, enten i efteråret 2016 eller i foråret 2017. Data er indsamlet via et elektronisk spørgeskema i perioden august-september 2016 og igen i januar 2017, inden kontrolgruppen fik deres LIVE-besøg. Der er indsamlet 3.779 besvarelser fra elever i udskolingens ved baseline og 1.855 besvarelser ved opfølgningen. Indsats- og kontrolgruppen er i det store hele ens, når vi ser bort fra små forskelle i vurderingen af forældrenes uddannelsesniveau. Vi finder, at der i kontrolgruppen er lidt flere elever med forældre med et uddannelsesniveau på 15-17 år eller 18-20 år, og at der samtidig er lidt flere elever i indsatsgruppen, der ikke ved, hvilken uddannelse deres forældre har.

Spørgeskemaet er bygget op omkring tre overordnede temaer: viden, holdninger og adfærd. Det er de områder, som Rådet for Sikker Trafik ønsker at påvirke ved "Sikker Trafik LIVE"-besøgene og derigennem på længere sigt ændre de unges overrepræsentation i ulykkesstatistikkerne.

Elevernes viden om trafiksikkerhed

De udfaldsmål, som vi anvender til at måle elevernes viden, er faktuelle spørgsmål, hvor der er rigtige og forkerte svar. Resultaterne for udviklingen i elevernes viden om trafiksikkerhed viser:

- Ved opfølgningen ved signifikant flere af dem, der har fået LIVE-indsatsen, hvilken aldersgruppe der er mest udsat i trafikken.
- Ligeledes er der signifikant flere i indsatsgruppen, der ved, hvilke tre ting der er årsag til flest dræbte eller tilskadedkomne i trafikken, sammenlignet med dem, der ikke har fået foredraget. Eleverne i indsatsgruppen har altså fået signifikant mere viden om trafiksikkerhed sammenlignet med kontrolgruppen.
- Resultaterne viser, at drenge i indsatsgruppen får mere viden om, hvilken aldersgruppe der er mest udsat i trafikken. Blandt drengene svarer 88,6 pct. rigtigt, mens andelen blandt pigerne er 84,7 pct.
- Signifikant færre elever med forældre, hvor højeste gennemførte uddannelse er folkeskolens 7. klasse, svarer – ved opfølgningen – rigtigt på spørgsmålet om, hvilken aldersgruppe der er mest udsat i trafikken. Dog er der samtidig signifikant flere i denne gruppe, der ved, at uopmærksomhed, når man kører bil, er en af de tre vigtigste årsager til, at folk dræbes eller kommer til skade i trafikken.

Elevernes holdning til trafiksikkerhed

Et andet område, som LIVE-ambassadørerne gerne vil påvirke, er elevernes holdning til forskellige former for risikoadfærd i trafikken. Målet er, at eleverne dermed motiveres til at træffe nogle sikrere

valg, når de selv er i trafikken, og at de får kompetencer, der gør dem i stand til at passe på sig selv.

- Eleverne svarer i vid udstrækning både ved baseline og eftermålingen, at de forskellige former for risikoadfærd, som de præsenteres for, ikke er okay. Alligevel er det værd at bemærke, at der ved begge målinger er ca. 20 pct. af alle elever, der synes, at det er okay at køre 100 km/t., hvor man må køre 80 km/t., og over 30 pct. synes, at det er okay at sms'e, mens man cykler. Derudover synes 15 pct., at det er okay at køre på en "tunet" knallert.
- Ved eftermålingen er der signifikant flere i indsatsgruppen, der ikke synes, det er okay at køre uden sele som chauffør, sammenlignet med kontrolgruppen. I indsatsgruppen stiger andelen der ikke synes, det er okay fra 93 pct. til 94 pct., mens den falder fra 94 pct. til 92 pct. i kontrolgruppen.
- Derudover finder vi også, at eleverne i indsatsgruppen ved eftermålingen tager større afstand fra andre former for risikoadfærd, såsom at køre for stærkt i bil eller på knallert eller snakke i mobil eller sms'e, når man cykler. Disse forskelle er dog ikke signifikante.
- Ved opfølgningen finder vi, at signifikant færre drenge end piger synes, at det i ringe grad eller slet ikke er okay at køre uden sele.
- Blandt eleverne i Region Hovedstaden synes signifikant flere elever end i andre dele af Danmark, at det ikke er okay at køre på tunet knallert. Signifikant flere elever i Region Sjælland og Syddanmark synes ikke, det er okay at køre uden sele, mens signifikant flere elever i Region Syddanmark ikke synes, det er okay at gå over for rødt lys eller høre musik, mens man cykler.
- Ved alle holdningsspørgsmålene er der en signifikant større accept af de forskellige former for risikoadfærd blandt de elever, hvis forældres højeste uddannelse er folkeskolens 7. klasse.

Elevernes adfærd i trafikken

Spørgsmålene omkring de unges adfærd i trafikken fokuserer dels på, hvordan de selv agerer i deres hverdag, eksempelvis om de bruger cykelhjelm, og om de bruger mobilen, mens de cykler, samt hvordan de forholder sig i situationer, hvor føreren af bilen har drukket for meget, kører for stærkt eller sms'er, mens han/hun kører. Herunder beskrives resultaterne i forhold til elevernes adfærd i trafikken:

- Elevernes brug af cykelhjelm, og hvorvidt de bruger mobilen, mens de cykler, er korrelerede med forældrenes adfærd. Det vil sige, at hvis forældrene bruger cykelhjelm og undlader at bruge mobilen, mens de cykler, så øger det sandsynligheden for, at deres børn gør det samme. Resultaterne viser, at forældre, som har folkeskolens 7. klasse som højeste uddannelse, taler signifikant mere i mobiltelefon, mens de cykler. Dette gælder både for mødre og fædre.
- Ved opfølgningen er der flere, både i indsats- og i kontrolgruppen, der hører musik, mens de cykler. Stigningen er dog signifikant mindre i indsatsgruppen.
- Der er ca. 13 pct. af både indsats- og kontrolgruppen, der har stået i en situation, hvor en har villet køre bil, selvom pågældende havde drukket for meget, men der er signifikant færre i indsatsgruppen, der har sagt fra i situationen. Det skal dog understreges, at det kan være svært for eleverne at huske en given situation, når de skal udfylde spørgeskemaet, og at andelen derfor måske ikke afspejler det reelle antal, der har stået i situationen, eller som har sagt fra i situationen.
- I både indsats- og kontrolgruppe har omkring 70 pct. stået i en situation, hvor de har skullet forholde sig til, at de vil bede andre om at tage sele på og at lade være med at sms'e eller snakke i telefon, når de cykler. Her er eleverne i indsatsgruppen bedre til at sige fra og bede

andre om at ændre adfærd sammenlignet med kontrolgruppen. Resultaterne er positive, men ikke signifikante

- Signifikant flere piger end drenge siger fra, hvis en person kører for stærkt.
- Der er signifikant færre, der har sagt fra, hvis nogen har villet køre, efter at de har drukket, blandt de elever, hvis forældres højeste uddannelse er folkeskolens 9. klasse.
- Der er ligeledes signifikant færre, der har bedt nogen om at lade være med at snakke i telefon, enten i bilen eller på cyklen eller tage sele, på blandt de elever, hvis forældres højeste uddannelse er folkeskolens 9. klasse.

Samlet set finder vi positive effekter af Sikker Trafik LIVE, særligt i forhold til elevernes viden om og holdning til trafiksikkerhed. De unge har meget fokus på ulykker på cyklen. Mange svarede, at højresvingsulykker var blandt de tre vigtigste årsager til dræbte eller tilskadekomne i trafikken, hvilket kan indikere, at de er meget opmærksomme på denne type ulykker. Under halvdelen af eleverne i både indsats- og kontrolgruppen bruger cykelhjelme, hvilket er flere end ved Rådet for Sikker Trafiks cykelhjelmtællinger blandt 13-15-årige, hvor 41 pct. bruger cykelhjelme. Dog synes mange, at det er okay at sms'e og snakke i mobil, mens man cykler.

Set i forhold til elevernes øvrige skolegang, er besøget en relativt lille indsats, og det er begrænset, hvor store kvantitative effekter vi ser af indsatsen. Men set i lyset af indsatsens størrelse er resultaterne gode og den positive udvikling i elevernes viden og holdning kan få effekt på længere sigt. Samtidig viser resultaterne, at man med fordel kunne have mere fokus på de unges egen adfærd i trafikken, særligt på cyklen. Samlet peger evalueringen således på, at metoden med at bruge personlige historier overfor eleverne er virkningsfuld.

1 INDLEDNING

Sikker Trafik LIVE er en undervisningsindsats, som er målrettet de ældste elever i grundskolen: 8.-10. klasse. I 2016 besøgte Sikker Trafik LIVE over 37.000 elever i 8.-10. klasse.

Indsatsen består i, at Rådet for Sikker Trafik sender personer, der selv har været involveret i en alvorlig trafikulykke, ud på skolerne, hvor de fortæller om deres egen ulykke. Disse personer kaldes "ambassadører". Fælles for disse ambassadører er, at de alle selv er kommet alvorligt til skade i ulykken, og at de selv var (med)skyldige i ulykken/skaderne.

Formålet med besøgene er at give eleverne indsigt i og forståelse af konsekvenserne af en alvorlig trafikulykke samt at sætte fokus på de valg, vi alle træffer, når vi færdes ude i trafikken. Ambassadørernes personlige historier skal åbne elevernes øjne for, at en ulykke faktisk kan ske for dem. Målet er, at eleverne dermed motiveres til at træffe nogle sikrere valg, når de selv er i trafikken, og at de får kompetencer, der gør dem i stand til at passe på sig selv og til at gribe ind over for andres risikoadfærd i trafikken. Det, at gribe ind overfor andres risikoadfærd, er en svær opgave. Det gælder ikke kun for børn i 14-15 års alderen, men også for voksne. Det virker grænseoverskridende at blande sig i andres måde at handle på. Derfor er der i LIVE fokus på, at eleverne lærer, at de kan spille en vigtig rolle i forhold til at forhindre ulykker, og at de får talt om, hvordan de kan gribe det an.

Det er tidligere blevet dokumenteret, at en personlig formidling af budskabet kan have en effekt på ulykkestallene (Transportøkonomisk Institutt, 2012). Det primære virkemiddel er derfor den emotionelle påvirkning, som ambassadørens personlige historie indebærer. Historierne er svære at modsige, og detaljegraden gør det let at sætte sig ind i og huske historien. Tilhørerne kan for nemme, hvad ulykken indebar, og opleve nogle af de samme følelser, som ambassadøren har følt. På den måde kan besøgene fungere erfaringsudvidende – de er det tætteste, man kommer på at opleve en ulykke selv – uden at komme til skade.

Der er yderligere teoretiske bidrag, især fra adfærdspsykologien, som forstærker Sikker Trafik LIVEs teoretiske forankring. Indsatsens emotionelle virkemidler appellerer til de mere intuitive og ubevidste dele af menneskers beslutningsprocesser (det, som i adfærdspsykologien – fx hos Kahneman (2011) – betegnes som "beslutningssystem 1"). Det er her, at den enkelte udfører handlinger og tager beslutninger helt automatisk og uden at være bevidst om det: Det sker hurtigt, impulsivt og netop på baggrund af emotionelle impulser.

Sikker Trafik LIVE benytter ikke skræk som aktivt virkemiddel. Der findes en række eksempler på indsatser, som har benyttet sig af en skrækappelstrategi ("fear appeal theory"), der appellerer til elevernes frygt med henblik på derigennem at skabe adfærdsændringer (Glascoff, 2000). Brugen af skræk som virkemiddel har imidlertid vist sig i flere tilfælde at have modsatrettede, og dermed negative, effekter. Selvom ambassadørernes personlige historier til tider kan være skræmmende, så er det ikke ambassadørernes opgave at skræmme eleverne til en mere hensigtsmæssig adfærd i trafikken. Forenklet udtrykt har LIVEs succeskriterium altid været, at eleverne efter besøget aktivt konkluderer: "Det skal ikke blive mig!", og ikke passivt konkluderer: "Godt, det ikke var mig!".

LIVE-besøgene indeholder også handlingsanvisninger til eleverne. Udfordringen med handlingsanvisninger er, at de kan være for komplekse og svære for modtageren at gennemføre. Samtidig lægger handlingsanvisninger ofte op til mere rationelle og kontrollerede beslutningsprocesser, jf. bl.a. Kahnemans "beslutningssystem 2" (Kahneman, 2011). Her træffes beslutningerne langsommere og på en mere analytisk, tålmodig og strategisk baggrund. Da det præfrontale cortex (den

forreste del af hjernens frontallap, også kaldet pandelappen) først er fuldt udviklet i 25-årsalderen, lægges der i LIVE-besøgene vægt på at give enkle og overkommelige handlingsanvisninger til eleverne, så det ikke bliver urealistisk for eleverne at gennemføre. Det kan for eksempel være:

- Hvad de unge kan gøre, for fx at stoppe en ven fra at køre alkoholfåvirket (bruge viden om, at stort set alle tager afstand fra spritkørsel som motivation til at tage fat i kammerater og stoppe spritbilisten, tage nøglen eller andet)
- Hvad de selv kan gøre for at undgå at komme til at køre spritkørsel (planlægge hjemturen, inden de tager af sted/sove til festen/skiftes til at køre, så én holder sig ædru/ringe efter en ven/søskende/forældre)
- Motivere de unge til at bede andre om at tage sele på ved at give dem viden om, hvad der sker, hvis bare én passager ikke har sele på.

Derudover er der hentet inspiration fra udviklingspsykologien, primært fra den russiske udviklingspsykolog Lev Vygotski (Vygotski, 1982), ikke mindst i forhold til vigtigheden af elevdeltagelse, involvering og sprogliggørelse som en forudsætning for at skabe nye erkendelser hos den enkelte. Derfor er dialogen og interaktionen i klasserummet et vigtigt didaktisk redskab.

1.1 Opbygning af LIVE-besøgene

Et besøg af Sikker Trafik LIVE varer i 90 minutter, og udgangspunktet er, at besøget holdes for 1-2 klasser ad gangen. Derved kan elevtallet holdes nede, hvilket fremmer muligheden for god kontakt mellem ambassadøren og eleverne og letter dialogen. Det relativt lange tidsrum er centralt, da det gør det muligt for eleverne at lære ambassadøren at kende og giver plads til dialog og detaljerigdom. Det stiller til gengæld krav til struktur og opbygning. Ambassadørernes historier er derfor struktureret efter samme model:

▪ **Introduktion**

Ambassadøren bruger lidt tid på at præsentere sig selv og fortælle eleverne, hvorfor han/hun er kommet for at fortælle sin historie. Håbet er, at eleverne vil passe bedre på sig selv, end ambassadøren selv gjorde, og derved undgå at ende i en trafikulykke. Derudover spørger ambassadøren typisk ind til elevernes egne erfaringer: Om de kender nogen, der er kommet til skade i en trafikulykke, om de kører på knallert m.m. Derved skaber ambassadøren en relation til eleverne.

▪ **Livet før ulykken**

Ambassadøren fortæller om, hvem han/hun var inden ulykken – om fremtidsdrømme, skolegang og fritidsliv, som ligner det liv, eleverne har. Formålet med denne del af historien er at gøre det muligt for eleverne at identificere sig med ambassadøren og dermed koble ambassadørens historie til deres eget liv – og give dem en fornemmelse af, at det, der er sket for ambassadøren, også kunne ske for dem selv. Mange af ambassadørernes historier handler om en bilulykke. Men selv om eleverne endnu ikke selv kører bil, så færdes næsten alle i bil, og ved at fokusere på netop de valg, der førte til ulykken, kan der skabes et link til elevernes egne måder at transportere sig på. Og der er ikke længe til det tidspunkt, hvor de selv begynder at køre med søskende og venner. Samtidig understreges det, at alle har et ansvar. Det gælder ikke kun, når de transporterer sig selv, men også når de fx sidder på bagsædet.

▪ **Ulykken**

Ambassadøren beskriver optakten til ulykken og belyser herunder, hvad det var for nogle valg, der blev truffet undervejs, og som ledte frem til ulykken. Herved fremhæves både ulykkesår-

sagerne og ambassadørens egen skyld. Derudover forklares selve ulykkesforløbet, som regel underbygget af billeder af fx bilen og ulykkesstedet.

- **Livet efter**

Her giver ambassadøren eleverne et indblik i sine skader, i hospitalsindlæggelsen og i ulykkens betydning for hans/hendes pårørende og venner. Ambassadøren fortæller desuden åbent og ærligt om konsekvenserne for sit liv i dag i relation til arbejde, venner, fritid, kærester, sexliv m.m.

- **Pause**

Eleverne sendes til pause, og ofte beder ambassadøren dem om at have mindst ét spørgsmål klar, når pausen er slut.

- **Spørgsmål**

Ambassadøren svarer på elevernes spørgsmål. Der er ingen spørgsmål, ambassadøren ikke vil svare på. Under dialogen med eleverne har ambassadøren også mulighed for at stille spørgsmål til elevernes holdninger, adfærd og erfaringer, der også er de tre temaer i effektmålingen.

- **Evalueringskema**

Besøget evalueres kort via et digitalt spørgeskema, som eleverne besvarer med deres mobiltelefoner.

- **Afrunding**

Ambassadøren samler op, gentager hovedpointer og takker for elevernes deltagelse.

Det er ikke alle trafikskadede, der kan blive ambassadører. Det er en forudsætning, at ambassadøren selv traf nogle risikofyldte valg og ikke "bare" var på det forkerte sted på det forkerte tidspunkt. Hvis det sidste var tilfældet, kunne elevernes fokus let blive på den "skyldige", ansigtsløse person og på den straf, vedkommende fik. De mænd og kvinder, som er LIVE-ambassadører, har selv kørt for stærkt, været alkoholpåvirkede, været uopmærksomme, kørt uden sele eller kørt ulovligt på knallert. Alternativt har de været passagerer i en bil, velvidende at der blev truffet nogle forkerte valg, men uden at sige fra. De har dermed selv haft afgørende indflydelse på ulykken og/eller ulykkens konsekvenser.

Rollen som ambassadør kræver, at man er kommet langt i sin egen bearbejdning af ulykken. Den enkelte ambassadør skal have erkendt egen skyld og være i stand til at fortælle om det. Man skal samtidig være ærlig og villig til at fortælle åbent om de komplikationer, som ulykken har medført. Under besøgene fortæller han eller hun om det værste, vedkommende nogensinde har oplevet. Det er en svær opgave, men det er vigtigt, at eleverne kan mærke ambassadøren og sætte sig ind i det, som ambassadøren fortæller. Det emotionelle er et vigtigt virkemiddel. Historierne støttes didaktisk af visuelt indhold i form af en PowerPoint-præsentation med billeder og videoklip, der underbygger det, ambassadøren fortæller. Derudover sender mange ambassadører fysiske elementer rundt, som eleverne kan se og røre ved. Det kan fx være et kateter, bortopererede skruer eller andre ting, der kan visualisere pointer fra historien.

Besøgene er desuden understøttet af en lærervejledning og elevark. Elevarket er individuelt for den enkelte ambassadør og rummer både spørgsmål og refleksionsøvelser, som skal besvares inden besøget, oplæg til dialog med ambassadøren under besøget og diskussionsoplæg til klassen efter besøget.

LIVE-ambassadørerne er geografisk spredt over hele landet. De kører ud til skolerne i deres eget område, hvilket giver et lokalkendskab, som de kan henvise til under besøget. Ofte kender elever-

ne strækningen, hvor ulykken skete, hvilket kan give dem en oplevelse af nærhed og relevans, når de kan se, at ulykkerne også sker dér, hvor de selv færdes.

Før nye ambassadører begynder at gennemføre egne skolebesøg, skal de igennem et intro-forløb. Dette indebærer både, at de er med en eller flere erfarne ambassadører ude på besøg, og at de gennemgår et introduktionskursus, hvor de først og fremmest får hjælp til at strukturere deres historie og til at udvælge de dele af deres historie, der skal indgå i fortællingen ude på skolerne. Kurserne afholdes for 2-4 personer, så der er tid til, at den enkelte kan få individuel støtte og vejledning. Alle ambassadørerne deltager derefter i to årlige weekendkurser, hvor de kan klædes yderligere fagligt på og har mulighed for at dele viden og erfaringer.

Indsatsen kvalitetssikres løbende. Det sker både i form af en fast evalueringsstruktur, hvor alle besøg evalueres af eleverne umiddelbart efter, og i form af en løbende monitorering, som indgår som en helt central del af indsatsen. Monitoreringen indebærer, at to medarbejdere fra Rådet for Sikker Trafik tager ud og overværer besøg i hele landet. Her giver de feedback til den enkelte ambassadør og sikrer, at ambassadøren kommer frem med de rigtige budskaber i henhold til den forandringsteori, som ligger til grund for indsatsen, og i det hele taget leverer besøg af høj kvalitet.

2 UNDERSØGELSENS DESIGN

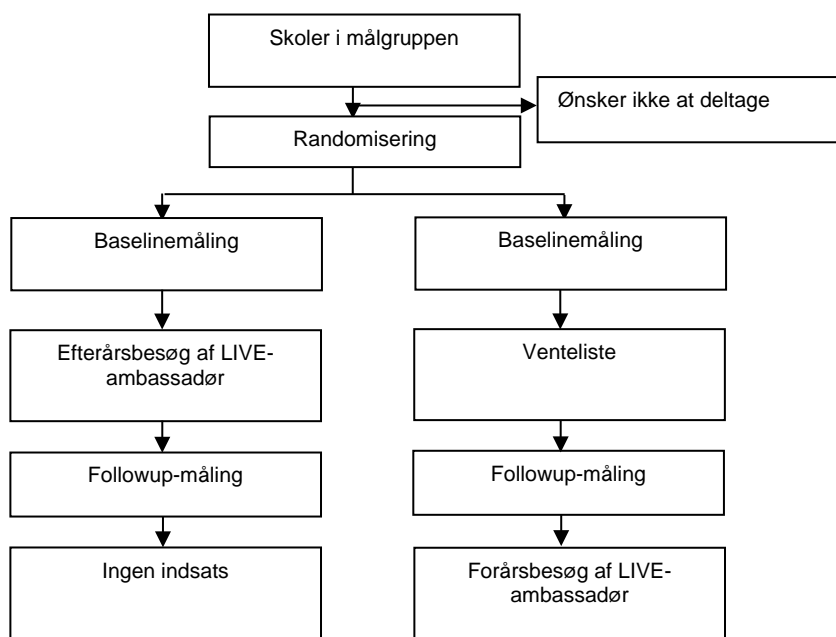
Dette kapitel redegør for effektmålingens designmæssige opbygning, herunder proceduren for rekruttering af deltagere, randomiseringen samt de statistiske metoder, vi har anvendt i forbindelse med analyserne til resultatkapitlet (kapitel 3). Derfor er kapitlet fortrinsvist henvendt til de læsere, der ønsker kendskab til den metode og de detaljer, der ligger bag undersøgelsen.

2.1 Randomisering

Skolerne er rekrutteret blandt de skoler, der i sommeren 2016 henvendte sig vedrørende et LIVE-besøg i efteråret. De blev spurgt, om de ville deltage i effektmålingen og derved også randomiseringen, hvor de ville blive udtrukket til et besøg, enten i efteråret 2016 eller foråret 2017. Derudover blev skoler, der allerede havde booket et LIVE-besøg i efteråret, spurgt, om de ønskede at deltage i effektmålingen. En del skoler takkede helt nej, mens andre gerne ville besvare spørgeskemaerne, men ikke have flyttet deres besøg, da det allerede aftalte tidspunkt passede ind i eksempelvis en emneuge. Skolerne, der ikke er randomiseret, indgår i baselinebeskrivelsen af eleverne, men ikke i effektmålingen.

Der er anvendt et clusterrandomiseret¹ ventelistedesign² til effektmålingen, hvor skolerne randomiseres til at modtage et LIVE-besøg, enten i efteråret 2016 eller i foråret 2017. Vi har randomiseret på skoleniveau, da skolerne ofte booker flere LIVE-besøg på én gang, fx ét for 8. og ét for 9. klasse. Ved at randomisere på skoleniveau undgår vi en situation, hvor elever, der har deltaget i LIVE-besøg (indsatsgruppen), har mulighed for at påvirke elever, der ikke har deltaget i LIVE-besøg (kontrolgruppen). Figur 2.1 viser designet for effektmålingen.

Figur 2.1 Opbygning af det clusterrandomiserede ventelistedesign for effektmålingen af LIVE-indsatsen.



¹ Clusterrandomiseret betyder, at vi har randomiseret skolen som enhed (cluster). I modsætning til individuel randomisering, hvor det er den enkelte lærer eller elev, der randomiseres.

² Ventelistedesignet er en særlig form for randomiseret kontrolleret forsøg, hvor deltagerne tilfældigt fordeles til enten at modtage indsatsen umiddelbart efter randomiseringen eller til at stå på venteliste til næste runde.

Undersøgelsens målgruppe består af elever i 8.-10. klasse i alderen 13-17 år.

2.2 Spørgeskema

Alle oplysningerne er rapporteret af eleverne selv og er indhentet gennem et online-spørgeskema. Skolens kontaktperson fik tilsendt et link til et spørgeskema om elevernes holdning til trafiksikkerhed og deres adfærd i trafikken, som eleverne skulle udfylde i perioden 30. august til 16. september 2016, inden LIVE-besøgene i indsatsgruppen fandt sted. Eftermålingen fandt sted i perioden januar-februar 2017, inden besøgene i kontrolgruppen gik i gang. I begge målinger har kontaktlærerne været ansvarlige for, at eleverne har besvaret spørgeskemaet – fx ved at lægge linket op på intranettet og lade klassen eller holdet besvare spørgeskemaet på én gang i undervisningen. Disse målinger danner således grundlag for effektmålingen.

Eleverne har haft mulighed for at skrive kommentarer i spørgeskemaet. Det kan både være til oplægget fra LIVE-ambassadøren eller til trafiksikkerhed. Deres kommentarer vil indgå i resultat-afsnittet.

2.2.1 Udfaldsmål

Dette afsnit beskriver indholdet i spørgeskemaet, der består af 41 spørgsmål, der primært fokuserer på elevernes holdninger til trafiksikkerhed og deres adfærd i trafikken.

Effektmålene bygger primært på de spørgsmål, som Rådet for Sikker Trafik har anvendt i tidligere evalueringer. De første spørgsmål omhandler elevernes viden om trafikulykker, herunder hvilke aldersgrupper der oftest kommer alvorligt til skade, og hvad de hyppigste årsager er. Dernæst spørges der ind til elevernes holdning til trafiksikkerhed, såsom brug af cykelhjelm og brug af mobiltelefon, når man cykler eller kører i bil. I denne forbindelse skal eleverne ved holdningsspørgsmålene angive, i hvor høj grad de er enige/uenige i forskellige udsagn om risikoadfærd i trafikken. Der spørges ligeledes ind til elevernes og deres forældres adfærd i trafikken, da vi ønskede at undersøge, hvorvidt forældrenes adfærd har betydning for, hvordan de selv agerer.

Eleverne bliver også bedt om at forholde sig til, hvorvidt de har stået i situationer, hvor de har sagt fra – eksempelvis hvis den person, de var sammen med, ville køre bil, selvom han/hun havde drukket for meget, eller hvis en person, de kørte med, sms'ede, mens de kørte.

Derudover spørges der ind til elevernes risikoadfærd i forhold til alkohol og stoffer, da det forventes, at der kan være en sammenhæng mellem elevernes trafikale adfærd og brug af alkohol og/eller stoffer. Ud over ovenstående effektmål indeholder spørgeskemaet også spørgsmål vedrørende baggrundsoplysninger om forældrene i form af uddannelsesniveau og beskæftigelse.

Spørgsmålene om rusmidler er fra Ungeprofilundersøgelsen, hvor flere af landets store forskningsinstitutioner, organisationer og styrelser samt en række kommuner står bag en fælles undersøgelse af unge. Undersøgelsen skal give et billede af børn og unges trivsel, sundhed og risikoadfærd og dermed bidrage til at styrke og målrette indsatser i og på tværs af landets kommuner. I resultaterne (kapitel 3) sammenholder vi besvarelsene fra evalueringen af LIVE-besøgene med resultaterne fra Ungeprofilundersøgelsen (Komiteen for Sundhedsoplysning, 2016).

2.3 Statistisk metode

Dette afsnit beskriver den statistiske metode, som vi har anvendt til forsøget. Vi har valgt at opbygge effektmålingen i et clusterrandomiseret ventelistedesign, fordi randomiseringen er den vigtigste metode til at tage højde for eventuelle forskelle mellem skolerne og de elever, der går der. Ud over randomiseringen hjælper de to anvendte statistiske metoder også til at tage højde for eventuelle forskelle mellem skolerne og samtidig sikre, at vores resultater er robuste. Jo tættere estimerterne fra de to statistiske metoder er, desto sikrere er vi på, at de resultater, vi finder, kan tilskrives LIVE-indsatsen. De statistiske analyser er suppleret med to økonometriske modeller. I bilag 1 findes en teoretisk beskrivelse af disse modeller.

Ud over at analysere forskellene mellem indsats- og kontrolgruppen har vi undersøgt effekten af LIVE-besøget i forhold til faktorer som køn, geografisk område (vi har ingen besvarelser fra indsatsskoler i Region Nordjylland ved opfølgingsmålingen, og derfor indgår denne ikke i analysen) og socioøkonomisk baggrund. Variablen for socioøkonomisk baggrund er lavet på baggrund af elevernes besvarelse om deres mors og fars højeste opnåede uddannelse. Resultaterne af disse analyser præsenteres i forlængelse af de tre temaer i evalueringen: viden, holdning og adfærd.

3 EFFEKTMÅLINGENS RESULTATER

I dette kapitel præsenterer vi resultaterne af analysen på baggrund af det randomiserede kontrollerede forsøg. Resultaterne er delt op i tre overordnede temaer: viden, holdninger og adfærd, der afspejler de områder, som Rådet for Sikker Trafik ønsker at påvirke gennem LIVE-besøget. Vi præsenterer effektmålingens hovedresultater. I bilag 2 findes uddybende fordelinger og analyser.

Tabel 3.1 viser, hvor mange besvarelser vi har modtaget, og hvordan de fordeler sig ved baselinemålingen og den opfølgende måling. Den første kolonne viser antallet af skoler, som vi har modtaget besvarelser fra. Den anden kolonne, "N", viser det samlede antal besvarelser, mens den tredje kolonne viser det gennemsnitlige antal besvarelser for hver skole samt standardafvigelsen (SD) for dette. Den fjerde kolonne, "variation", viser, hvor mange besvarelser vi har fra henholdsvis skolen med færrest besvarelser og skolen med flest besvarelser. De efterfølgende kolonner følger samme opbygning, men viser resultaterne ved den opfølgende måling.

Tabel 3.1 Antal skoler og antal besvarelser fra hver skole ved baselinemålingen og ved opfølgningen. Antal observationer, gennemsnit og range.

	Baselinemåling				Opfølgning			
	Skoler	N	Antal besvarelser i gennemsnit (SD)	Variation	Skoler	N	Antal besvarelser i gennemsnit (SD)	Variation
Indsats	44	1.841	41,8 (29,9)	1/128	28	881	31,5 (23,8)	1/98
Kontrol	49	1.805	36,8 (23,4)	1/116	30	901	30 (14,7)	1/58
Ikke randomiseret	-	133	-	-	-	73	-	-
I alt	93	3.779	-	-	58	1.855	-	-

Anm.: 'Variation' viser, hvor mange besvarelser vi har fra skolen med færrest og skolen med flest besvarelser.

Kilde: Egne beregninger.

I tabel 3.1 kan vi se, at antallet af skoler og besvarelser falder fra baselinemålingen til opfølgningen. Dette er en tendens, der ofte ses i forbindelse med spørgeskemaundersøgelser med flere målinger. Der er meget fokus på udfyldelse af spørgeskemaerne i starten, hvor aftalen om besøg også indgås. Herefter har besvarelsen af spørgeskemaerne ikke samme fokus. Desuden har det været svært for lærerne at forstå, at de skulle udfylde spørgeskemaet to gange. Dog er forholdet mellem besvarelser og antal skoler i indsats- og kontrolgruppen nogenlunde det samme, hvilket er vigtigt i forhold til de videre analyser. Samtidig er datagrundlaget, til trods for frafaldet, stadig så stort, at selv små effektstørrelser kan estimeres. De skoler, der ikke er randomiserede, indgår i baselinebeskrivelsen af eleverne, men ikke i effektmålingen.

Da randomiseringen er sket på skoleniveau, anvender vi i de følgende afsnit en ITT-analyse (Intention to Treat) på gentagne tværsnitsdata. Det betyder, at vi analyserer på elevernes svar, uanset om de var i skole den dag, hvor foredraget blev holdt. Vi har valgt at anvende denne metode, da vi forventer, at eleverne snakker sammen om besøget efterfølgende, hvorved de elever, der ikke var i skole den pågældende dag, hører om besøget og måske påvirkes af deres klassekammerater til at ændre adfærd. Samtidig ved vi ikke, hvilke elever der har været i skole den dag, hvor LIVE-ambassadøren har været på besøg.

3.1 Elevernes baggrund

Det følgende afsnit beskriver karakteristikaene for eleverne i udkolingen samt deres baselinebesvarelser. Data er indsamlet i august-september 2016.

Data bygger på 3.213 besvarelser fra elever i 8., 9. og 10. klasse, fordelt på 93 folkeskoler.

Tabel 3.2 Elever og forældre, fordelt efter udvalgte karakteristika ved baseline. Særskilt for indsats- og kontrolgruppe samt forskellen på dem. Antal observationer og procent.

	Indsats		Kontrol	
	n	Procent	n	Procent
<i>Elever</i>				
Dreng	918	50,61	891	49,96
Bor hos forældre	1.759	97,07	1728	96,69
<i>Mor</i>				
Under uddannelse	47	3,40	49	3,54
Arbejdende	1.183	85,93	1187	84,73
Uden arbejde	108	7,80	122	8,72
Ved ikke	39	2,88	43	3,10
<i>Mors uddannelsesniveau</i>				
1-10 år	88	4,96	91	5,19
10-12 år	452	25,07	437	24,44
13-15 år	52	2,97	70	3,91 **
15-17 år	431	23,81	428	23,94
18-20 år	127	7,02	180	10,17 ***
Ved ikke	660	36,56	582	32,65 ***
<i>Far</i>				
Under uddannelse	10	0,75	16	1,20
Arbejdende	1.254	92,53	1273	92,86
Uden arbejde	51	3,88	45	3,30
Ved ikke	40	3,04	38	2,85
<i>Fars uddannelsesniveau</i>				
1-10 år	100	5,53	109	6,10
10-12 år	489	27,05	445	24,90
13-15 år	109	6,03	99	5,54
15-17 år	183	10,12	225	12,69 **
18-20 år	161	8,90	241	13,59 ***
Ved ikke	766	42,47	668	37,40 ***

Anm.: ***: $p < 0,01$, **: $p < 0,05$, *: $p < 0,1$.

Kilde: Egne beregninger.

Tabel 3.2 viser baggrundskarakteristika for eleverne samt deres forældre, baseret på elevernes besvarelser. Tabellen angiver først antallet af elever, der har angivet det pågældende svar, og dernæst hvor mange procent det svarer til. De første to kolonner viser indsatsgruppens fordeling,

og herefter vises fordelingen for kontrolgruppen. Den sidste kolonne angiver med stjerner, hvorvidt forskellen mellem de to grupper er statistisk signifikant og på hvilket signifikansniveau.

Der er en meget ligelig fordeling af piger og drenge i både indsats- og kontrolgruppen. Det fremgår også, at langt de fleste bor sammen med deres biologiske forældre, og at begge forældre, for langt de flestes vedkommende, har et job. Eleverne er i gennemsnit 14,29 år i indsatsgruppen og 14,30 år i kontrolgruppen. Det fremgår endvidere af tabellen, at en stor del af eleverne ikke ved, hvor lang tid deres forældre har gået i skole. Vi ser videre, at der i kontrolgruppen er lidt flere elever med forældre med et uddannelsesniveau på 15-17 år eller 18-20 år, og at der samtidig er lidt flere elever i indsatsgruppen, der ikke ved, hvilken uddannelse deres forældre har. Indsats- og kontrolgruppen er i det store hele ens, når vi ser bort fra små forskelle i vurderingen af forældrenes uddannelsesniveau.

Eleverne er også blevet spurgt om, hvor langt de har til skole, og hvordan de oftest kommer til skole. Her gør det samme mønster sig gældende i både indsats- og kontrolgruppen. Størstedelen af eleverne med under 5 km til skole går eller cykler i skole (88 pct.), mens elever, der har enten 5-10 km eller over 10 km til skole, oftest bliver kørt eller tager offentlig transport. Der gør henholdsvis 68 pct. og 85 pct.

Vi har spurgt til elevernes alkohol- og hashforbrug, da dette kan være en indikator for deres risikoadfærd. Størstedelen af eleverne i udskolingen (66,9 pct.) har ved baseline aldrig været fulde, og langt størstedelen har heller ikke prøvet at ryge hash (96,7 pct.). Dette fordeler sig meget ens i indsats- og kontrolgruppen. Tallene stemmer godt overens med resultaterne fra Ungeprofilundersøgelsen (Komiteen for Sundhedsoplysning, 2016), hvor størstedelen af deltagerne fik deres alkoholdebut ved 14-15 år og var fulde første gang som 15-årige. I samme undersøgelse har 4 pct. af udskolingseleverne prøvet at ryge hash.

3.2 Elevernes viden, holdning og adfærd inden LIVE- besøget

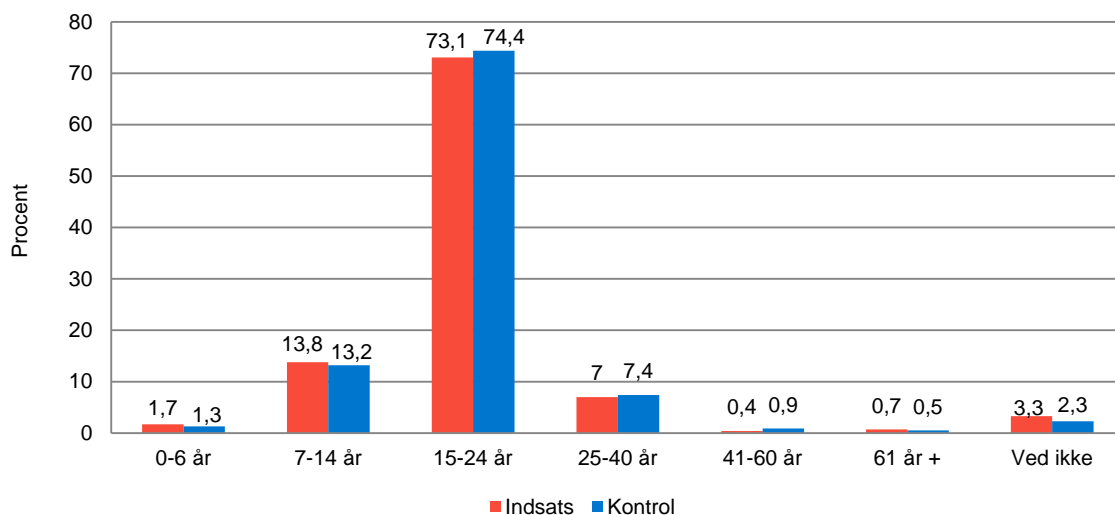
Spørgeskemaet er bygget op om tre forskellige typer af spørgsmål, der omhandler elevernes viden, holdninger og adfærd til trafiksikkerhed. Det er disse tre parametre, som Rådet for Sikker Trafik søger at påvirke ved LIVE-besøgene for på længere sigt at ændre de unges overrepræsentation i ulykkestatistikkerne. I det følgende afsnit vil vi belyse baselinemålingerne på de tre forskellige typer af spørgsmål for at afdække, hvordan elevernes besvarelser er ved baseline, samt undersøge, om der er signifikante forskelle på indsats- og kontrolgruppen ved baselinemålingen.

3.2.1 Viden

De udfaldsmål, som vi anvender til at måle elevernes viden, er faktuelle spørgsmål, hvor der er rigtige og forkerte svar. LIVE-ambassadøren fokuserer primært på de ulykkesfaktorer, der var relevante for deres egen ulykke, men eleverne opnår viden om alle faktorerne under besøget. Derved øges deres viden.

Eleverne bliver i spørgeskemaet spurgt om, hvilken aldersgruppe de tror, har den største risiko for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken. Figuren herunder viser elevernes fordeling på de forskellige valgmuligheder. Det rigtige svar er de 15-24-årige, hvilket figur 3.1 også afspejler. Der er ikke signifikant forskel på besvarelserne i indsats- og kontrolgruppen.

Figur 3.1 Elever i udskolingen, fordelt efter deres svar ved baseline på spørgsmålet om, hvilken aldersgruppe der har størst risiko for at komme alvorligt til skade eller blive dræbt i trafikken. Særskit for indsats- og kontrolgruppe. Procent.

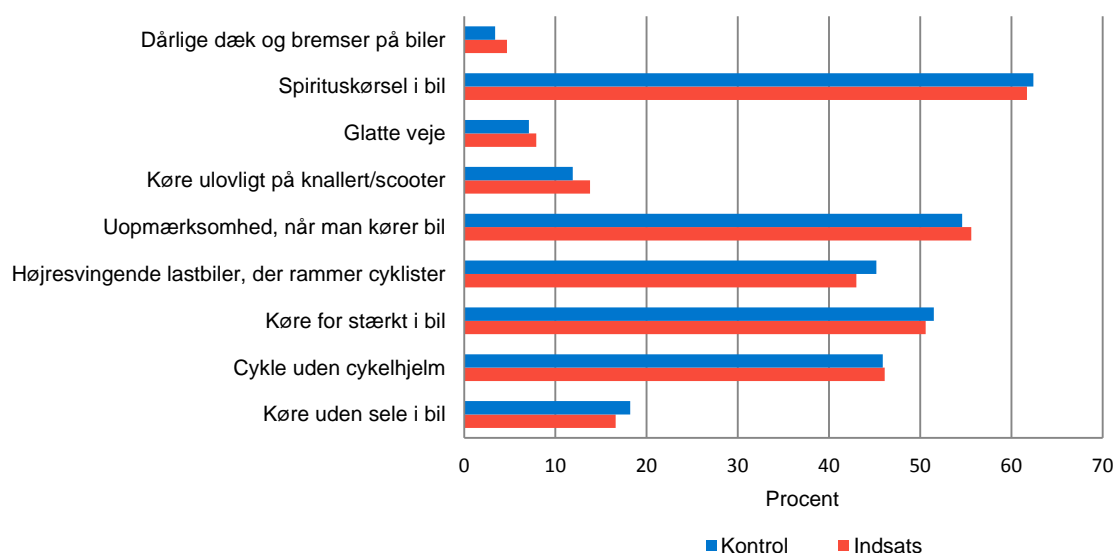


Anm.: Indsatsgruppe n = 1.812, Kontrolgruppe n = 1.789.

Kilde: Egne beregninger.

Dernæst skal eleverne svare på, hvilke årsager de tror, er skyld i flest tilskadekomne og dræbte i trafikken. Fordelingen af elevernes besvarelser findes i figur 3.2.

Figur 3.2 Andelen af elever i udskolingen, der ved baseline vurderer, at specifikke forhold er blandt de tre ting, der er årsag til flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken. Særskit for indsats- og kontrolgruppe. Procent.



Anm.: Indsatsgruppe: n = 4.965, Kontrolgruppe: n = 4.935.

Kilde: Egne beregninger.

De rigtige svar er: 1) Køre for stærkt i bil, 2) Uopmærksomhed, når man kører bil, 3) Spirituskørsel i bil og 4) køre uden sele i bil. Med undtagelse af manglende brug af sele, er det også de årsager, som eleverne hyppigst har angivet i figur 3.2. Der er en del, der angiver højresvingende lastbiler,

der rammer cyklister, og at cykle uden cykelhjelme, som en af de vigtigste årsager. Det er forventeligt, at en del angiver disse årsager, da denne aldersgruppe endnu ikke har kørekort og derfor oftest er bløde trafikanter.

Vi finder ikke nogen signifikante forskelle mellem indsats- og kontrolgruppen ved baseline i forhold til vidensspørgsmål.

3.2.2 Holdninger

Eleverne bliver desuden spurgt til deres holdning til forskellige former for risikoadfærd i trafikken. De kan for de enkelte typer adfærd angive, at de synes, at det i høj grad eller i nogen grad er okay, eller at det i ringe grad eller slet ikke er okay. Eleverne svarer generelt, at de kun i ringe grad eller slet ikke synes, at de opstillede scenarier er okay. Derfor har vi valgt at lægge disse to svar-kategorier sammen til 'synes ikke, det er okay'. Tabel 3.3 viser procentandelen, der har svaret, at de ikke synes, det er okay at udvise de forskellige former for adfærd i trafikken.

Tabel 3.3 Andelen af elever i udskolingen, der angiver, at forskellige former for risikoadfærd i trafikken ikke er okay. Særskilt for indsats- og kontrolgruppe. Procent.

	Indsats	Kontrol
<i>Synes ikke, det er okay at ...</i>		
Køre bil uden sele, chauffør	92,7	93,6
Køre bil uden sele, passager	91,8	92,1
Køre bil, selvom man har drukket mere end tilladt	97,5	96,6
Køre 100 km/t. i bil, hvor man må køre 80 km/t.	78,1	79,5
Sms'e, når man kører bil	92,7	93,0
Sms'e, når man kører på cykel	65,9	68,9 *
Køre knallert/scooter, selvom man har drukket mere end tilladt	95,9	96,6
Køre på "tunet" knallert/scooter, der kører mere end 60 km/t.	84,2	85,1

Anm.: n = 1.702 for indsatsgruppen og n = 1.472 for kontrolgruppen. ***: p < 0,01, **: p < 0,05, *: p < 0,1.

Kilde: Egne beregninger.

Som det ses i tabel 3.3, er der generelt ikke signifikant forskel i besvarelserne fra indsats- og kontrolgruppen ved baselinemålingen. Eleverne svarer i vid udstrækning, at de forskellige former for risikoadfærd ikke er okay. Alligevel er det værd at bemærke, at ca. 20 pct. i begge grupper synes, at det er okay at køre 100 km/t., hvor man må køre 80 km/t., og at over 30 pct. synes, at det er okay at sms'e, mens man cykler. Derudover synes 15 pct., at det er okay at køre på en "tunet" knallert. Af elevernes kommentarer fremgår det også, at nogle synes, at hastighedsbegrænsningen for knallerter burde være højere. Nogen skriver, at de er "trætte af at blive overhalet af cyklerne", selvom de er på knallert, og at hastighedsbegrænsningerne burde ensrettes med andre lande. Der er også ca. 7 pct. blandt de unge, der synes, det er okay at køre uden sele, når man selv er chauffør, og ca. 8 pct. der synes, det er okay ikke at have sele på, når man er passager.

3.2.3 Adfærd

Spørgsmålene omkring de unges adfærd i trafikken fokuserer på, hvordan de unge selv agerer i deres hverdag, eksempelvis om de bruger cykelhjelme, og om de bruger mobilen, mens de cykler. Herudover er der blandt andet også spørgsmål om, hvordan de unge forholder sig i situationer, hvor andre udviser risikoadfærd i trafikken.

Tabel 3.4 Andelen af elever i udskolingen, der har en specifik adfærd i forhold til risikosituationer i trafikken. Særskilt for indsats- og kontrolgruppe. Procent.

	Indsats	Kontrol
Bruger næsten altid sele	97,7	98,0
Bruger næsten altid cykelhjelme	47,1	46,2
Går kun en gang imellem eller aldrig over for rødt	93,8	94,9
Kører en gang imellem eller aldrig på tunet knallert	70,3	82,0 **
Sms'er en gang imellem eller aldrig på cykel	88,5	91,5 ***
Hører en gang imellem eller aldrig musik på cykel	77,6	76,9
Snakker en gang imellem eller aldrig i mobil på cykel	92,7	93,7

Anm.: n = 1.702 for indsatsgruppen og n = 1.472 for kontrolgruppen. ***: p < 0,01, **: p < 0,05, *: p < 0,1.

Kilde: Egne beregninger.

Tabel 3.4 viser, at der er signifikant færre i indsatsgruppen, der aldrig eller kun en gang imellem sms'er, mens de cykler. Der er også signifikant færre, der aldrig eller kun en gang imellem kører på tunet knallert i indsatsgruppen. Alle eleverne bruger stort set altid sele, når de kører med i en bil, men når man tager i betragtning, at det er udskolingselever, der oftest kører med familien, så kunne man godt forvente, at andelen var endnu højere. Derudover fremgår det, at under halvdelen af eleverne i både indsats- og kontrolgruppen bruger cykelhjelme. Andelen, der bruger cykelhjelme, er dog lidt højere end ved Rådet for Sikker Trafiks cykelhjelmestillinger blandt 13-15-årige, hvor 41 pct. bruger cykelhjelme (Rådet for Sikker Trafik, 2016).

En del af elevernes kommentarer omhandler deres adfærd på cyklen. De skriver, at de cykler på lukkede stier på vej til skole og derfor ikke bruger cykelhjelme. Én skriver som kommentar til sin adfærd på cyklen: "Jeg er fornuftig, men jeg ved godt, at jeg tager dumme valg på cyklen," mens en anden skriver: "Gad godt, at det blev lov at cykle med cykelhjelme, så ville alle jo gøre det."

I forhold til forældrenes adfærd vurderer 97,4 pct. af eleverne i indsatsgruppen, at deres mor en gang imellem eller aldrig sms'er på cykel, mens den tilsvarende andel i kontrolgruppen er 95,6 pct. Vedrørende fædre er andelen henholdsvis 93,2 pct. og 92,2 pct. Tallene er behæftet med en vis usikkerhed, da kun en tredjedel af eleverne har svaret på spørgsmålene, og fordi elevernes besvarelser afspejler forældrenes adfærd, når de er sammen med dem. Det kan være, at forældrene er mere tilbøjelige til at snakke i mobiltelefon, når de ikke cykler sammen med deres børn. Endvidere svarer 44,9 pct. af eleverne i indsatsgruppen, at deres mødre næsten altid bruger cykelhjelme, mens den tilsvarende andel i kontrolgruppen er 45,8 pct. Vedrørende fædre er andelen henholdsvis 40,6 pct. og 41,9 pct. Sammenholdt med Rådet for Sikker Trafiks seneste cykelhjelmestilling, er der tale om en høj oplevet cykelhjelmsanvendelse, da den viser, at henholdsvis 37 pct. kvinder og 34 pct. mænd anvender cykelhjelme (Rådet for Sikker Trafik 2016). Undtagen for mors sms-brug findes der ingen signifikante forskelle.

Eleverne er blevet bedt om at svare på, hvorvidt de har stået i situationer, hvor de har handlet, når andre har udvist uhensigtsmæssig eller farlig adfærd i trafikken. Resultaterne i tabel 3.5 bygger ved nogle spørgsmål på relativt få besvarelser, da det er andelen af elever, der har stået i den pågældende situation, som har svaret. Procentandelen angiver, hvor mange der har sagt fra i situationen eller bedt nogen om at handle anderledes i trafikken.

Tabel 3.5 Andelen af elever, der har sagt fra eller bedt nogen handle anderledes i risikosituationer i trafikken. Antal observationer og procent.

	Indsats		Kontrol	
	n	Procent	n	Procent
<i>Har sagt fra i en situation, hvor ...</i>				
Ville køre bil, selvom han/hun havde drukket for meget	152	70,0	169	67,6
Kørte for stærkt i bil	362	35,5	369	36,6
Ville have dig med bag på sin knallert/scooter	195	48,4	175	39,5 ***
<i>Har bedt nogen om ...</i>				
At tage sele på	1090	79,4	1099	80,2
At lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de kører	785	59,6	803	60,7
At lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de cykler	246	20,3	251	21,7

Anm.: n er relativt lav i forhold til undersøgelsens N, da det er andelen af elever, der har stået i situationen, som har svaret på, hvorvidt de har sagt fra. ***: $p < 0,01$, **: $p < 0,05$, *: $p < 0,1$.

Kilde: Egne beregninger.

Det er stor forskel på, hvor mange elever der har stået i den pågældende situation. Der er eksempelvis 12 pct. i indsatsgruppen, der har stået i en situation, hvor nogen ville køre bil, selvom de havde drukket for meget. Andelen er 13 pct. i kontrolgruppen. Både i indsats- og kontrolgruppen har ca. 46 pct. stået i, hvor nogen kørte for stærkt, mens 24 pct. i indsatsgruppen og 22 pct. i kontrolgruppen, der er blevet spurgt, om de ville sidde bag på en knallert eller scooter.

Derimod er der hele 75 pct. i indsatsgruppen og 76 pct. i kontrolgruppen, der har stået i en situation, hvor de har skullet tage stilling til, om de vil bede nogen om at tage sele på. Både i indsats- og i kontrolgruppen har ca. 72 pct. stået i en situation, hvor nogen snakkede i telefon eller sms'ede, når de kørte. Mens henholdsvis 64 pct. i indsatsgruppen og 67 pct. i kontrolgruppen har stået i en situation, hvor nogen har snakket i telefon eller sms'et, mens de cykler.

Der er blandt eleverne en klar afstandtagen til spirituskørsel, mens betydeligt færre siger fra, hvis det omhandler fart og brugen af mobil under kørsel eller på cykel. Her siger under halvdelen af dem, der har stået i situationen, fra. Der er ligeledes få, der siger fra i situationer, hvor én ville have dem med bag på sin knallert eller scooter. Dog er der signifikant flere, der siger fra i indsatsgruppen, sammenlignet med kontrolgruppen. Det skal understreges, at det kan være svært for eleverne at huske en given situation, når de skal udfylde spørgeskemaet, og at andelen måske derfor ikke afspejler det reelle antal, der har stået i situationen, eller som har sagt fra i situationen.

3.3 Elevernes viden, holdning og adfærd efter LIVE-besøget

Dette afsnit viser resultaterne af effektmålingen, altså om indsatsgruppen har ændret holdning eller adfærd eller har fået mere viden, sammenlignet med kontrolgruppen, efter LIVE-besøget. Under hvert tema præsenterer vi først forskelle mellem indsats- og kontrolgruppen og herefter eventuelle forskelle mellem drenge og piger og geografiske områder samt forskelle, hvad angår socioøkonomisk baggrund.

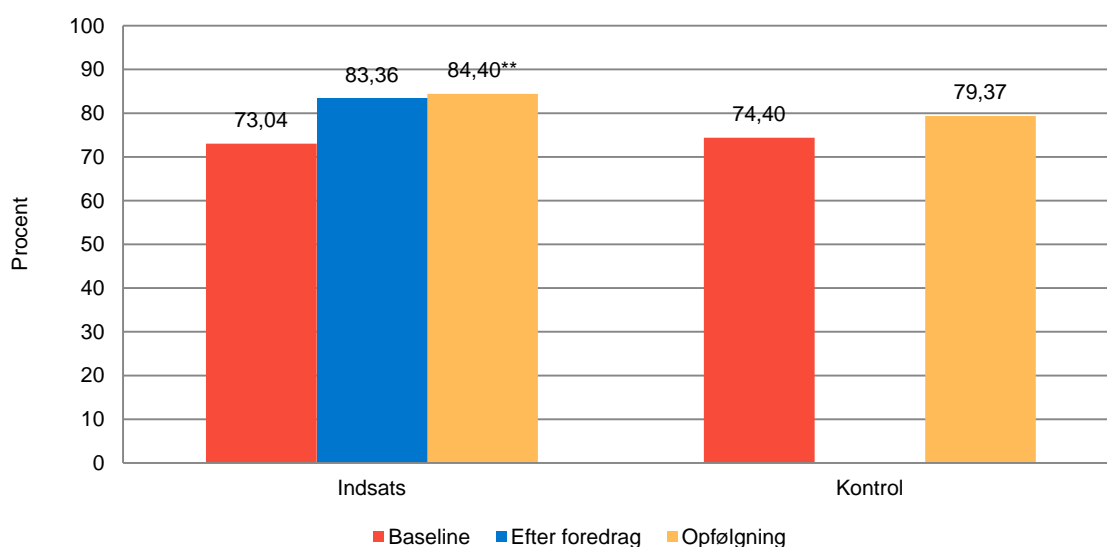
Figurerne i det følgende afsnit viser forskellene mellem indsats- og kontrolgruppens besvarelser ved baselinemålingen og opfølgningen. Derudover har eleverne i indsatsgruppen svaret på et spørgeskema umiddelbart efter foredraget fra LIVE-ambassadøren. Besvarelserne herfra vises i den midterste røde søjle, kaldet "efter foredraget", ved indsatsgruppen. Stjernerne i figurerne angiv-

ver, hvorvidt forskellen er signifikant ved FE-modellen og i nogle tilfælde både DID og FE-modellen. Se bilag 1 for en teoretisk gennemgang af de to metoder.

3.3.1 Viden

Elevernes viden testes blandt andet ved at spørge dem om, hvorvidt de ved, hvilken aldersgruppe der er mest udsat i trafikken. Det rigtige svar er de 15-24-årige. Figur 3.3 viser, at flere i indsatsgruppen svarer rigtigt på spørgsmålet om, hvilken aldersgruppe der er mest udsat i trafikken efter LIVE-besøget. Resultatet er statistisk signifikant.

Figur 3.3 Andelen af elever, der ved, hvilken aldersgruppe der har størst risiko for at komme alvorligt til skade eller blive dræbt i trafikken, ved baseline, efter foredrag og ved opfølgning. Særsilt for indsats- og kontrolgruppe. Procent.

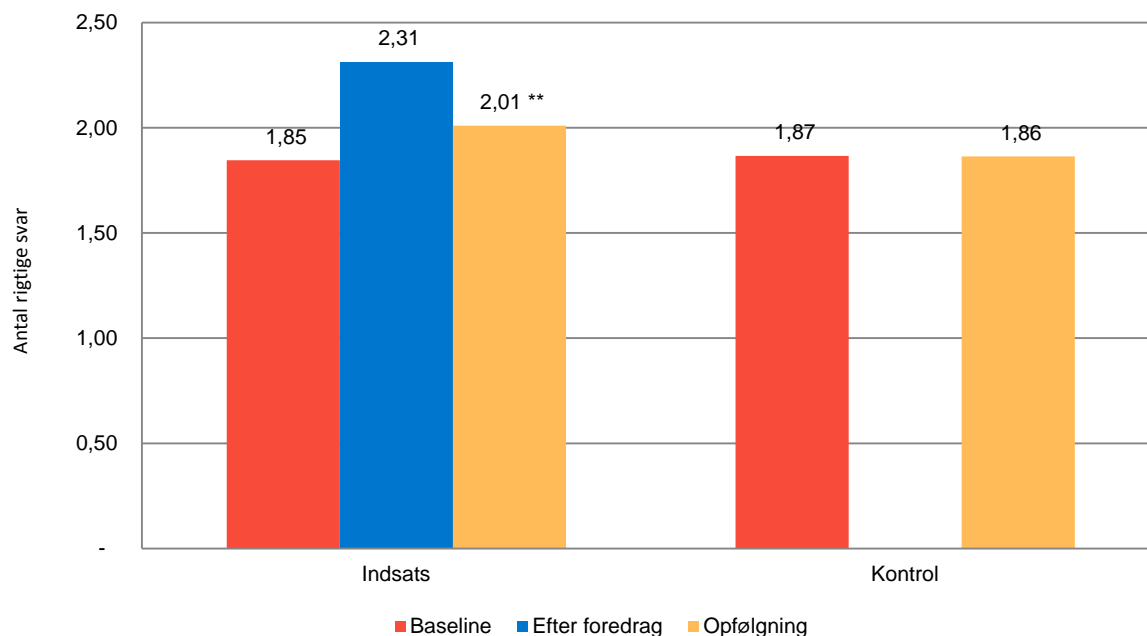


Anm.: Indsatsgruppe: n = 5.566, Kontrolgruppe: n = 5.551. ***: $p < 0,01$, **: $p < 0,05$, *: $p < 0,1$. Ændringen er signifikant både ved DiD og FE-modellen.

Kilde: Egne beregninger.

Figur 3.4 viser effekten af LIVE-besøget på elevernes viden om, hvilke ting der er årsag til flest dræbte og tilskadekomne i trafikken i Danmark. De rigtige årsager er: 1) For høj hastighed, 2) Uopmærksomhed, når man kører bil, 3) Spritkørsel og 4) Køre uden sele i bil. Da eleverne bliver bedt om kun at vælge tre ting, har vi i analysen valgt kun at inkludere besvarelser fra elever, der har angivet tre årsager. Figuren viser, hvor mange af de tre årsager eleverne i gennemsnit har fået rigtige. Scoren går derfor fra 0-3 point, afhængigt af, hvor mange de har fået rigtige.

Figur 3.4 Gennemsnitligt antal rigtige svar blandt elever på spørgsmålet om, hvilke tre ting der er årsag til flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken, ved baseline, efter foredrag og ved opfølgning. Særskilt for indsats- og kontrolgruppe. Score fra 0-3 point.



Anm.: Indsatsgruppe: n = 5.089, Kontrolgruppe: n = 5.063. ***: $p < 0,01$, **: $p < 0,05$, *: $p < 0,1$. Ændringen er signifikant både ved DiD og FE-modellen. Da eleverne bliver bedt om kun at vælge tre ting, har vi i analysen valgt kun at inkludere besvarelser fra elever, der har angivet tre årsager. De rigtige årsager er: 1) For høj hastighed, 2) Uopmærksomhed, når man kører bil, 3) Spritkørsel og 4) Køre uden sele i bil.

Kilde: Egne beregninger.

Figur 3.4 viser, at signifikant flere i indsatsgruppen end kontrolgruppen kender de vigtigste årsager til flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken. Ved spørgsmålet om, hvilke ting der er årsager til flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken, finder vi, at signifikant flere i indsatsgruppen markerer at manglende sele og for høj fart, som en af de vigtigste årsager sammenlignet med kontrolgruppen. Dog viser resultaterne samtidig, at færre elever i indsatsgruppen angiver uopmærksomhed som den tredje af de tre vigtigste årsager. Den midterste søjle ved indsatsgruppen angiver elevernes besvarelse lige efter besøget, hvor de har svaret på de samme spørgsmål, som de fik før besøget og senere fik ved opfølgningen. Her angiver flere elever de rigtige årsager til flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken. Nogle af eleverne skriver i deres kommentarer, at de kender nogen, der har været involveret i uheld grundet for høj fart, og at de derfor er meget opmærksomme på dette.

3.3.1.1 Køn

Resultaterne viser, at drenge i indsatsgruppen får mere viden om, hvilken aldersgruppe der er mest udsat i trafikken. Blandt drengene svarer 88,6 pct. rigtigt, mens andelen blandt pigerne er 84,7 pct. Resultaterne er signifikante på et 10 pct.-signifikansniveau. Vi finder ingen forskel på drenge og pigers viden om, hvilke tre ting der er årsag til flest dræbte og tilskadekomne i trafikken.

3.3.1.2 Geografiske områder

Vi finder, at eleverne i Region Hovedstaden tilegner sig mere viden om, hvilken aldersgruppe der har størst sandsynlighed for at komme til skade i trafikken, sammenlignet med de andre regioner³. I Region Sjælland er der signifikant færre, der svarer rigtigt sammenlignet med Region Hovedstaden.

I forhold til, hvilke ting der er årsag til flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken, så svarer signifikant flere i Region Midtjylland, at en af årsagerne er manglende cykelhjelm eller højresvingende bilister. Samtidig angiver signifikant færre, at det skyldes manglende sele eller at køre for stærkt, mens der i Region Syddanmark er signifikant flere, der svarer, at for høj fart er en af de tre vigtigste årsager til tilskadekomne eller dræbte i trafikken. I Region Sjælland er der, ligesom i Region Midtjylland, flere, der svarer, at det at cykle uden cykelhjelm er en af de tre årsager, mens færre svarer, at det skyldes uopmærksomhed.

3.3.1.3 Socioøkonomisk baggrund

Det fremgår af resultaterne, at signifikant færre elever med forældre, hvor mor og fars højeste fuldførte uddannelse er folkeskolens 9. klasse eller en kort videregående uddannelse, svarer rigtigt på spørgsmålet om, hvilken aldersgruppe der er mest udsat i trafikken.

Dog er der samtidig signifikant flere i denne gruppe, som angiver uopmærksomhed, når man kører bil, og spirituskørsel som to af de tre rigtige årsager til flest dræbte eller tilskadekomne i trafikken. Ligeledes er der signifikant flere elever, der har svaret 'ved ikke' til forældrenes uddannelsesniveau, der angiver uopmærksomhed som en af de tre vigtigste årsager.

3.3.2 Holdning

Et andet område, som LIVE-ambassadørerne gerne vil påvirke, er elevernes holdning til forskellige former for risikoadfærd i trafikken. Tabel 3.6 viser estimaterne af ændringen i elevernes holdning over tid for indsatsgruppen i forhold til kontrolgruppen.

Tabel 3.6 Ændring fra før til efter LIVE-indsatsen i elevernes holdning til, hvorvidt forskellige former for risikoadfærd i trafikken ikke er okay. Estimat ved brug af FE-modellen.

	Indsats		Kontrol		Ændring
	n	Procent	n	Procent	
<i>Synes ikke, det er okay, at:</i>					
Køre bil uden sele, chauffør	1.682	92,7	1.674	93,6	0,03 (0,01)**
Køre bil uden sele, passager	1.666	91,8	1.647	92,1	0,02 (0,02)
Køre bil, selvom man har drukket mere end tilladt	1.768	97,5	1.729	96,6	-0,01 (0,01)
Køre 100 km/t. i bil, hvor man må køre 80 km/t.	1.417	78,1	1.422	79,5	0,01 (0,03)
Sms'e, når man kører bil	1.681	92,7	1.663	93,0	0,02 (0,01)
Sms'e, når man kører på cykel	1.196	65,9	1.232	68,9	0,04 (0,03)
Køre knallert/scooter, selvom man har drukket mere end tilladt	1.740	95,9	1.728	96,6	0,01 (0,01)
Køre på "tunet" knallert/scooter, der kører mere end 60 km/t.	1.527	84,2	1.522	85,1	0,02 (0,02)

Anm.: Et positivt tal betyder, at flere ikke synes denne form for adfærd "i ringe grad/slet ikke" er okay. ***: $p < 0,01$, **: $p < 0,05$, *: $p < 0,1$. Signifikant både ved DID og FE-modellen.

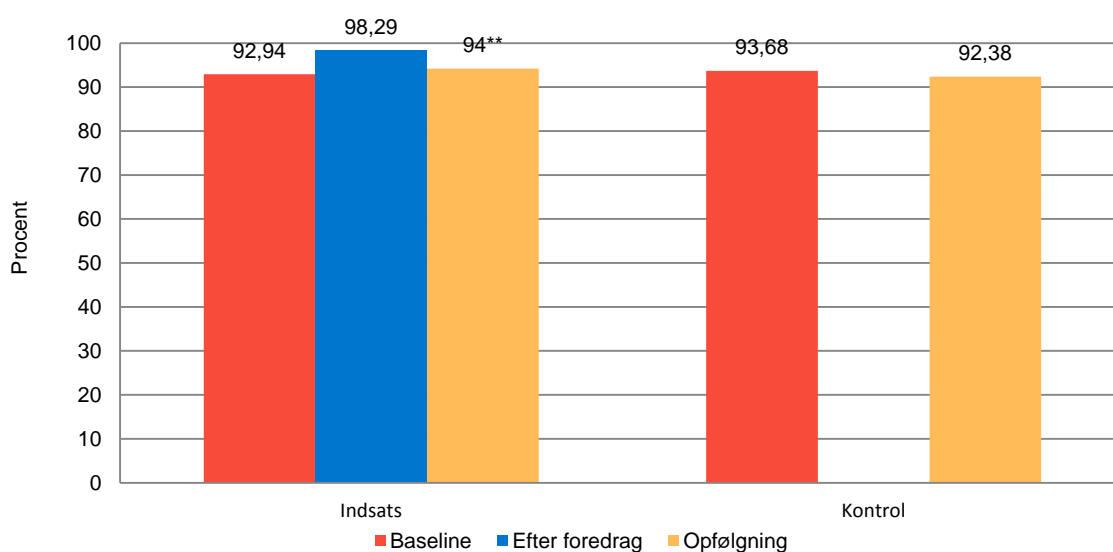
Kilde: Egne beregninger.

³ Da vi ikke har besvarelser fra indsatskoler i Region Nordjylland ved opfølgningen, indgår denne region ikke i analyserne.

Et positivt tal i tabellen er udtryk for, at flere i indsatsgruppen ved opfølgningen synes, at adfærden ikke er okay, sammenlignet med kontrolgruppen. Tallet i parenteserne viser standardafvigelsen.

Med undtagelse af ved spørgsmålet om, hvorvidt det er okay at køre bil, når man har drukket, så tager eleverne i indsatsgruppen i højere grad afstand fra de forskellige former for risikoadfærd i trafikken ved opfølgningen. Signifikant flere i indsatsgruppen synes ikke, at det er okay at køre uden sele, når man er chauffør. Figur 3.5 viser fordelingen af indsats- og kontrolgruppens svar på spørgsmålet om, hvorvidt de synes, at det ikke er okay at køre uden sele, når man er chauffør, ved baselinemålingen og ved opfølgningen.

Figur 3.5 Andelen af elever, der synes, at det ikke er okay at køre uden sele, når man er chauffør, ved baseline, efter foredrag og ved opfølgning. Særskilt for indsats- og kontrolgruppe. Procent.



Anm.: Indsatsgruppe: n = 1.530, Kontrolgruppe: n = 1.480. ***: p < 0,01, **: p < 0,05, *: p < 0,1. Signifikant både ved DID og FE-modellen.

Kilde: Egne beregninger.

Andelen, der ikke synes, at det er okay at køre uden sele, når man er chauffør, stiger i indsatsgruppen fra 93 pct. til 94 pct., mens den falder fra 94 pct. til 92 pct. i kontrolgruppen. Den midterste søjle ved indsatsgruppen angiver elevernes besvarelse lige efter besøget. Her synes 98 pct. af indsatsgruppen, at det i ringe grad eller slet ikke er okay at køre uden sele, når man er chauffør.

3.3.2.1 Køn

Vi finder, at drenge i højere grad synes, at det er okay at køre uden sele. Forskellen er signifikant på et 10 pct.-signifikansniveau. Derudover er der en tendens til, at piger i højere grad synes, at det i ringe grad eller slet ikke er okay at sidde bag på en knallert.

3.3.2.2 Geografiske områder

Vi finder nogle geografiske forskelle i elevernes holdninger til risikoadfærd i trafikken. Blandt eleverne i Region Hovedstaden synes flere, at det ikke er okay at køre på tunet knallert. Forskellen er signifikant på et 5 pct.-signifikansniveau. Flere elever i Region Sjælland og i Region Syddanmark synes ikke, at det er okay at køre uden sele, når vi sammenligner med eleverne i Region Hovedstaden. Forskellen er signifikant på et 10 pct.-signifikansniveau. Desuden er der også signifikant

flere elever i Region Syddanmark, der ikke synes, at det er okay at gå over for rødt lys eller høre musik, mens man cykler. Forskellen er signifikant på et 5 pct.-signifikansniveau.

3.3.2.3 Socioøkonomisk baggrund

Vi ser en tydelig forskel i elevernes holdning, når vi opdeler dem efter socioøkonomisk baggrund. Ved alle spørgsmålene er andelen af elever, der synes, at de forskellige former for risikoadfærd ikke er okay, signifikant lavere, når forældrenes højeste uddannelse er folkeskolens 7. klasse. Forskellene er signifikante på et 1 pct.-signifikansniveau med undtagelse af spørgsmålene om at sms'e og høre musik, mens man cykler – her er forskellen signifikant på et 5 pct.-signifikansniveau. Blandt de elever, der har svaret, at de ikke kender deres forældrenes uddannelsesniveau, er der også signifikant flere, der synes, at det er okay at sms'e på cyklen. Dette resultat er signifikant på et 5 pct.-signifikansniveau.

3.3.3 Adfærd

Til sidst ser vi på, hvorvidt eleverne har ændret deres adfærd som følge af LIVE-besøget. Tabel 3.7 viser ændringerne i elevernes risikoadfærd i trafikken. Et positivt tal er udtryk for, at indsatsgruppen udviser mindre risikoadfærd. Det skal bemærkes, at n varierer for de forskellige variable, da nogle af spørgsmålene eksempelvis er afhængige af, hvorvidt eleven har kørekort til knallert.

Tabel 3.7 Ændring fra før til efter LIVE-indsatsen i elevernes risikoadfærd i trafikken. Estimat ved brug af FE-modellen.

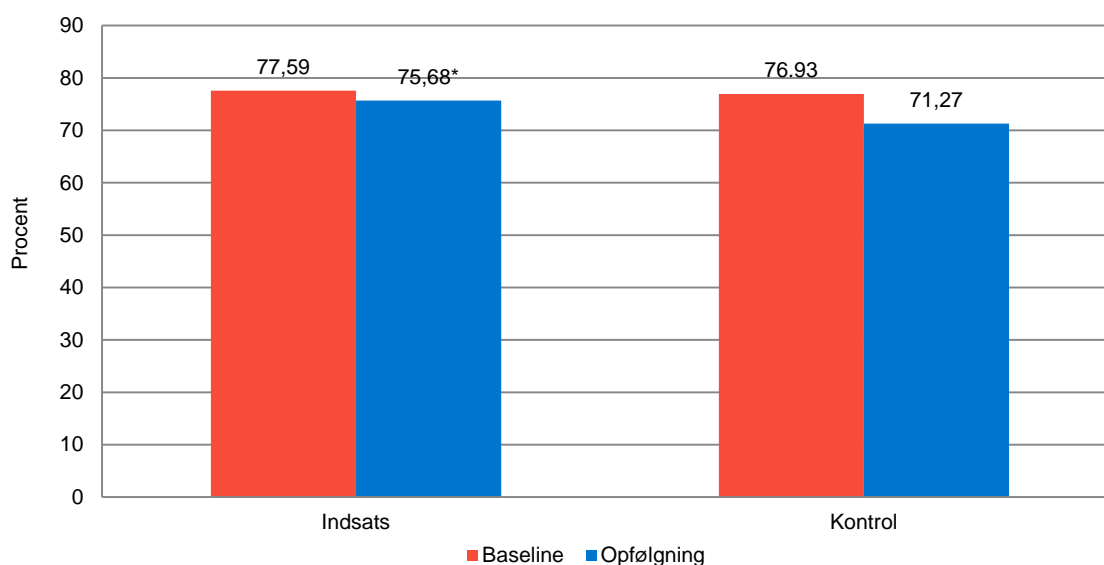
	Indsats		Kontrol		Ændring
	n	Procent	n	Procent	
Bruger næsten altid sele	1.751	97,7	1.730	98,0	0,01 (0,01)
Bruger næsten altid cykelhjelm	814	47,1	774	46,2	0,02 (0,03)
Går kun en gang imellem eller aldrig over for rødt	1.701	93,8	1.696	94,9	0,01(0,02)
Kører kun en gang imellem eller aldrig på tunet knallert	102	70,3	105	82,0	-0,15(0,10)
Sms'er kun en gang imellem eller aldrig på cykel	1.514	88,5	1.516	91,5	-0,01 (0,02)
Hører kun en gang imellem eller aldrig musik på cykel	1.333	77,6	1.281	76,9	-0,04 (0,02)*
Snakker kun en gang imellem eller aldrig i mobil på cykel	1.592	92,7	1.556	93,7	-0,01 (0,01)

Anm.: Spørgsmålet vedrørende knallert er kun stillet til elever med kørekort til knallert. Derfor er n betydeligt lavere end ved de andre spørgsmål. ***: $p < 0,01$, **: $p < 0,05$, *: $p < 0,1$. Ændringen er kun signifikant ved FE-modellen.

Kilde: Egne beregninger.

Resultaterne viser, at både indsatsgruppen og kontrolgruppen hører mere musik ved opfølgningen. I indsatsgruppen er der dog signifikant flere, der ikke hører musik, sammenlignet med kontrolgruppen. Forskellen i andelen, der hører musik, mens de cykler, er signifikant på et 10 pct.-signifikansniveau. Figur 3.6 viser indsats- og kontrolgruppens besvarelse ved baseline og ved opfølgningen. Resultaterne viser, at der er flere i indsatsgruppen, der oftere bruger cykelhjelm og oftere har sele på. Forskellene er ikke signifikante. Elevernes brug af cykelhjelm og i forhold til, om de bruger mobilen, mens de cykler, er korreleret med forældrenes adfærd. Det vil sige, at hvis forældrene bruger cykelhjelm og undlader at bruge mobilen, mens de cykler, så øger det sandsynligheden for, at deres børn også husker cykelhelmen og undlader at bruge mobilen, mens de cykler. Vi finder ingen geografiske forskelle på, hvor ofte forældrene bruger cykelhjelm, eller om de taler i mobil. Dog viser resultaterne, at forældre med folkeskolens 7. klasse som højeste fuldførte uddannelse taler signifikant mere i mobiltelefon, mens de cykler. Dette gælder både for mødre og fædre. Forskellen er signifikant på et 1 pct.-signifikansniveau.

Figur 3.6 Andelen af elever, der aldrig eller næsten aldrig hører musik, mens de cykler – ved baseline og ved opfølgning. Særskilt for indsats- og kontrolgruppe. Procent.



Kilde: Egne beregninger.

Figur 3.6 viser, at der er signifikant flere i indsatsgruppen, der aldrig eller næsten aldrig hører musik ved opfølgningen.

Eleverne er blevet spurgt om, hvorvidt de har stået i en situation, hvor de har sagt fra over for risikabel adfærd i trafikken, eller har bedt nogen om eksempelvis at tage sele på eller sætte farten ned. I tabel 3.8 indgår der kun besvarelser fra elever, der har svaret, at de har stået i den pågældende situation. Derfor er antal besvarelser (n) forskelligt ved spørgsmålene. En positiv ændring er udtryk for, at flere i indsatsgruppen har sagt fra eller har grebet ind i en risikabel situation.

Tabel 3.8 Ændring fra før til efter LIVE-indsatsen i andelen af elever, der har sagt fra eller har bedt nogen handle anderledes i trafikken. Estimat ved brug af FE-modellen.

	Ændringer	n
<i>Har sagt fra i en situation, hvor nogen ...</i>		
Ville køre bil, selvom han/hun havde drukket for meget	-0,15 (0,09) *	731
Kørte for stærkt i bil	-0,04(0,04)	3.256
Ville have dig med bag på sin knallert/scooter	-0,06 (0,05)	1.329
<i>Har bedt nogen om, at ...</i>		
Tage sele på	0,00 (0,03)	4.221
Lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de kører	0,03 (0,04)	4.076
Lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de cykler	0,03 (0,03)	3.591

Anm.: ***: $p < 0,01$, **: $p < 0,05$, *: $p < 0,1$. Ændringen er signifikant, både ved DiD og FE-modellen.

Kilde: Egne beregninger.

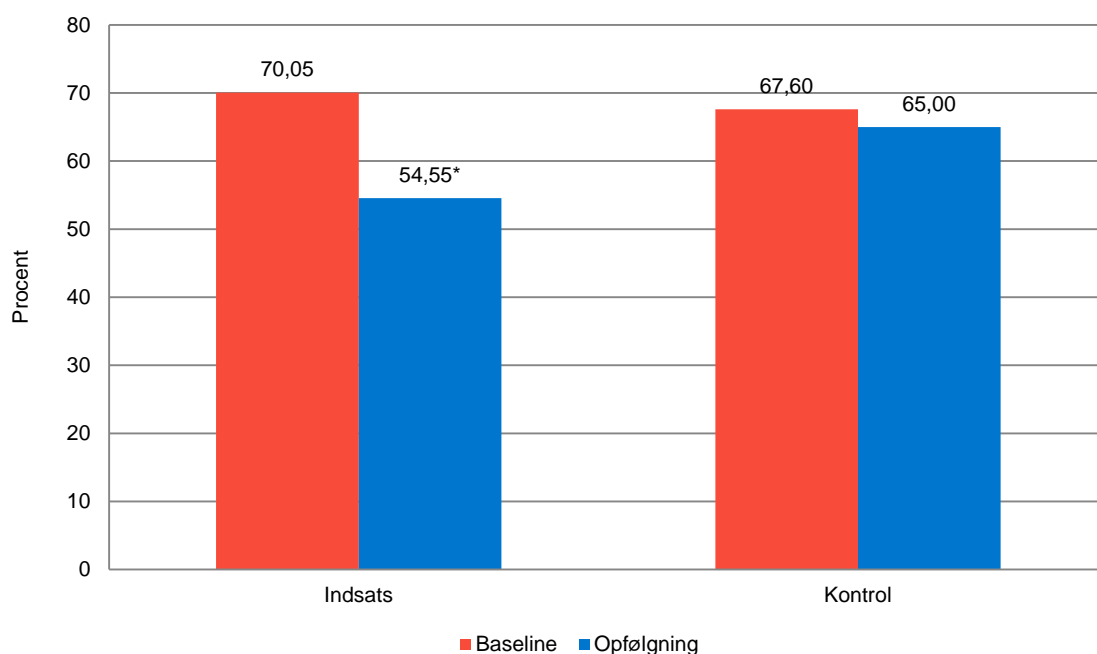
I forhold til at sige fra i en situation, hvor en person vil køre bil, selvom han/hun har drukket for meget, kører for stærkt eller vil have dem med bag på deres knallert, ser vi, at indsatsgruppen i mindre grad siger fra, sammenlignet med kontrolgruppen. Der er ca. 13 pct. af både indsats- og kontrolgruppen, der har stået i en situation, hvor en har villet køre bil, selvom pågældende havde

drukket for meget, men der er signifikant færre i indsatsgruppen, der har sagt fra i situationen. Forskellen er signifikant på et 10 pct.-signifikansniveau. Dette er således et opmærksomhedspunkt i forhold til den fortsatte indsats. Andelen, der har stået i en situation, hvor en ville have dem med bag på en knallert eller scooter er ca. 24 procent for begge grupper. Tabel 3.8 viser samtidig, at eleverne i indsatsgruppen er blevet bedre til at bede andre om at tage sele på og at lade være med at sms'e eller snakke i telefon, når de cykler. I både indsats- og kontrolgruppe har omkring 70 pct. stået i en situation, hvor de har skulle forholde sig til, de vil bede andre om at tage sele på og at lade være med at sms'e eller snakke i telefon, når de cykler. Resultaterne er positive, men ikke signifikante. Det skal understreges, at det kan være svært for eleverne at huske en given situation, når de skal udfylde spørgeskemaet og derfor kan der være flere, der reelt har stået i situationen, eller som har sagt fra i situationen.

I elevernes kommentarer er der stor forskel på, hvorvidt eleverne synes, at de er ansvarlige for andres handlinger i trafikken. Nogle skriver: "Man skal passe på hinanden", eller: "Jeg har altid syntes, det var vigtigt at tage ansvar i trafikken. Det er jo højst sandsynligt ikke kun dem selv, det går ud over". Mens andre mener "Jeg synes ikke, at det er mig, der skal stå til ansvar for, om folk vælger at cykle uden hjelm eller køre uden sele".

Figur 3.7 viser, hvor mange af dem, der har stået i en situation, hvor en person ville køre bil, selvom han/hun havde drukkert for meget, og sagt fra. Figuren viser et signifikant fald i andelen af eleverne, der har sagt fra i denne situation i indsatsgruppen, sammenlignet med kontrolgruppen.

Figur 3.7 Andelen af elever, der har stået i en situation, hvor en person ville køre bil, selvom han/hun havde drukkert for meget, og sagt fra – ved baseline og ved opfølgning. Særligt for indsats- og kontrolgruppe. Procent.



Anm.: Indsatsgruppe: n = 152, Kontrolgruppe: n = 169 ved baseline. Indsatsgruppe: n = 60, Kontrolgruppe: n = 78 ved opfølgning. ***: p < 0,01, **: p < 0,05, *: p < 0,1. Ændringen er signifikant, både ved DiD og FE-modellen.

Kilde: Egne beregninger.

3.3.3.1 Køn

Resultaterne viser, at signifikant flere piger har sagt fra, hvis nogen kører for stærkt. Forskellen er signifikant på et 10 pct.-signifikansniveau. Herudover finder vi ingen signifikante forskelle i andelen af piger og drenge, der har stået i en situation, hvor nogen har udvist risikabel adfærd i trafikken og i situationen, og har sagt fra eller bedt dem handle anderledes.

3.3.3.2 Geografiske forskelle

Vi finder ingen geografiske forskelle i forhold til, hvem der har stået i en situation, hvor nogen har udvist risikabel adfærd i trafikken, og i situationen har sagt fra eller bedt dem handle anderledes.

3.3.3.3 Socioøkonomisk baggrund

Vi finder forskelle på, hvordan elever med forskellig socioøkonomisk baggrund har forholdt sig i situationer, hvor nogen har udvist risikoadfærd. Der er signifikant færre, der har sagt fra, hvis nogen har villet køre, efter at de havde drukket for meget, blandt elever, hvis forældre har folkeskolens 9. klasse som højeste uddannelse. Denne forskel er signifikant på et 10 pct.-signifikansniveau. Denne gruppe har også i signifikant mindre omfang bedt nogen om at lade være med at snakke i telefon, enten i bilen eller på cyklen. Forskellene er signifikante på henholdsvis et 10 pct.- og et 5 pct.-signifikansniveau. Der er også signifikant færre elever, hvor forældrene har folkeskolens 7. klasse som højeste fuldførte uddannelse, der har bedt nogle om at tage sele på. Forskellen er signifikant på et 1 pct.-signifikansniveau.

Bilag 1 STATISTISK METODE

Her præsenteres en teoretisk beskrivelse af de to økonometriske metoder, som vi har anvendt som supplement til analyserne i resultatkapitlet.

Difference-in-differences-metoden (herefter omtalt som DiD) tager højde for, at skolerne kan være forskellige, fx i forhold til klassestørrelser. Den anden model (fixed effects, FE-modellen) tager højde for, at skolernes udgangspunkt kan være forskelligt. Det kan være, at nogle skoler har mange flere elever, der kører på tunet knallert, eller flere, der kører uden sele, end andre skoler. Ved at anvende flere regressionsmodeller tager vi højde for, at skolerne kan være forskellige og have forskellige udgangspunkter i analyserne. Randomiseringen skal sikre, at skolerne er tilfældigt fordelt, således at der ikke er forskel på indsats- og kontrolgruppen. Hvis der ikke er forskel på indsats- og kontrolgruppen ved baselinemålingen, vil effektstørrelserne i de forskellige modeller ligge tæt på hinanden. Derved kan vi med større sandsynlighed tilskrive eventuelle ændringer i de unges viden, holdning og adfærd ved LIVE-besøgene.

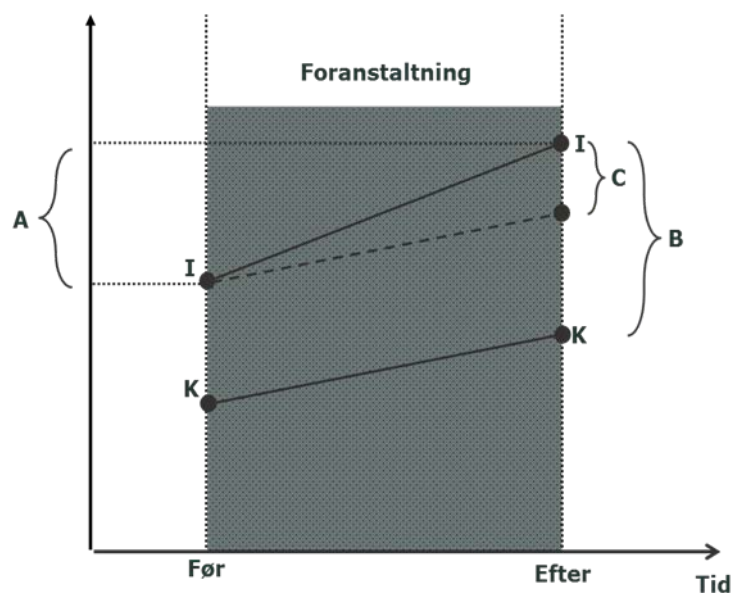
Den første regressionsmodel bruger DiD, der er en kvasiexperimentel teknik. DiD kan benyttes til at vurdere effekten af en indsats, hvis der er observationer for to sammenlignelige grupper over tid, således at der er tale om et paneldatasæt (se Wooldridge, 2003, der giver en god, grundlæggende gennemgang af DiD, også kaldet "dobbel difference", for mere information om metoden). Helt bogstaveligt er DiD-estimatoren defineret som forskellen mellem gennemsnitlig indikator, fx trivsel, i indsatsgruppen før og efter indsatsen minus forskellen mellem samme gennemsnitlige indikator i kontrolgruppen før og efter. Bilagsfigur 1.1 viser den typiske opbygning af et DiD-design, hvor effekten af en indsats måles på en række indikatorer.

DiD-metoden forudsætter, at der foretages målinger af alle eleverne før og efter, at indsatsgruppen har haft besøg af LIVE-ambassadøren, samt at de uobserverbare⁴ faktorer er ens for de to grupper over tid. Hvis man ikke har det, får man ikke korrekte effektestimater. Dette kan fx illustreres ved, at man kun måler udviklingen på de elever, der har haft et LIVE-besøg (indsatsgruppen), det vil sige som afstand A i bilagsfigur 1.1 ($A = \text{Indsatsgruppe efter} - \text{Indsatsgruppe før}$). Problemet ved den måling er, at der ikke tages højde for, at eleverne følger en normal udvikling, der sker for alle børn og unge over tid. Ifølge figuren kan man derfor komme til at konkludere, at indsatsen har en meget større betydning, end den reelt har.

En anden situation er, hvis man alene har eftermålinger på de to grupper (indsats- og kontrolgruppe). Her kan effekten vises som forskellen på grupperne (afstand B = $\text{Indsatsgruppe efter} - \text{Kontrolgruppe efter}$). Man vil her ikke være i stand til at skelne mellem effekten af indsatsen og andre årsager til, at de to grupper er forskellige. I dette vil konklusionen ligeledes være, at indsatsen har haft en langt større effekt, end den reelt har.

⁴ Uobserverbare faktorer, som man ikke umiddelbart kan måle, men som kan have betydning for effekten.

Bilagsfigur 1.1 Princippet i effektevaluering ved hjælp af difference-in-differences-metoden.



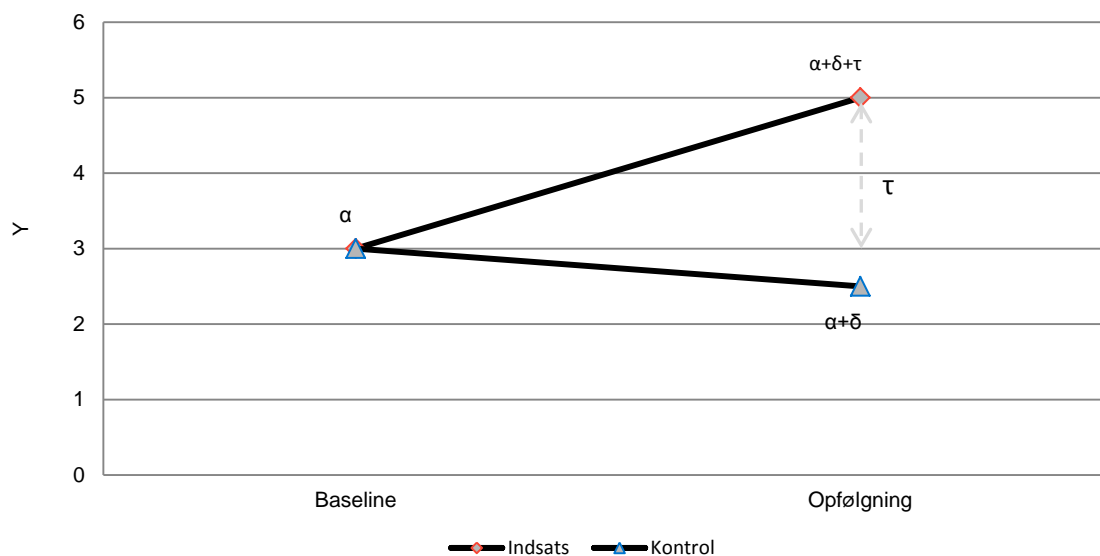
Anm.: I = Udviklingen i indsatsgruppen; K = udviklingen i kontrolgruppen; A = udviklingen blandt de elever, der har haft besøg af LIVE-ambassadøren; B = forskellen mellem indsats- og kontrolgruppen ved eftermålingen; C = den reelle effekt, hvor de fire målinger fra A og B trækkes fra hinanden.

Kilde: Egen fremstilling.

Et rigtigt DiD-design kræver målinger både før og efter interventionen for både indsatsgruppen og kontrolgruppen for at kunne trække den almindelige udvikling over tid ud af effektmålet. Herefter trækkes de fire målinger fra hinanden for at beregne den reelle effekt af indsatsen. Dette er illustreret ved afstanden C i (afstand C = (Indsatsgruppe efter – Indsatsgruppe før) – (Kontrolgruppe efter – Kontrolgruppe før)). Afstanden C tager hermed højde for, at både indsats- og kontrolgruppen udvikler sig over tid som følge af andre faktorer end indsatsen. Selvom der er relativt kort tid mellem målingerne (august/september – januar/februar), så er ungdomsårene et tidspunkt, hvor de unge møder mange påvirkninger, og hvor venners holdning og adfærd kan have stor indflydelse på deres egen adfærd. Derfor kan der være ændringer i kontrolgruppens adfærd, der skyldes andre forhold end indsatsen.

Som nævnt består indsats- og kontrolgruppen af flere forskellige skoler, og skolernes udgangspunkter kan være forskellige. For at tage højde for dette benytter vi i den anden regressionsmodel en såkaldt "fixed effects" (FE)-regressionsmodel. Bilagsfigur 1.2 viser princippet i effektevaluering ved hjælp af fixed effects-metoden.

Bilagsfigur 1.2 Princippet i effektevaluering ved hjælp af fixed effects-metoden.



Anm.: Y =skolernes holdning til trafiksikkerhed; X = tiden; α =skolernes fikserede udgangspunkt; τ = effekten af indsatsen.
Kilde: Egne beregninger.

Denne model tager højde for, at der er tale om clusterrandomisering på skoleniveau, og at skolerne kan være forskellige. Man kan tænke på dette som en model, hvor vi fastholder skolernes udgangspunkt og derefter kigger på, hvordan de udvikler sig. Ved at fastholde skolernes udgangspunkt kan vi estimere udviklingen mere præcist. I eksemplet ændrer skolerne i indsatsgruppen adfærd til $\alpha + \delta + \tau$, mens kontrolgruppen fortsætter den u hensigtsmæssige adfærd, hvilket måles ved $\alpha + \delta$. Derved finder vi effekten af indsatsen ved τ .

Bilag 2 TABELLER TIL UDDYBNING AF UNDER-SØGELSENS RESULTATER

Tabellerne viser fordelinger og regressionsanalyserne, der ligger bag resultaterne i rapporten.

Elevernes viden om trafikikkerhed

Rådet for Sikker Trafik ønsker, at de unge får mere viden om trafikikkerhed. Et af spørgsmålene, der anvendes, er, hvilken aldersgruppe der har størst sandsynlighed for at komme alvorligt til skade eller blive dræbt i trafikken. Det rigtige svar er de 15-24-årige. Fordelingen af elevernes besvarelser ved baselinemålingen og den opfølgende måling vises i henholdsvis figur 3.1 og figur 3.3 i resultatkapitlet. Herunder vises regressionsanalysen, der ligger bag figur 3.3. For en uddybning af den statistiske metode bag DiD og FE-modellen, se bilag 1.

Bilagstabel 2.1 Ændringen fra før til efter LIVE-indsatsen i elevernes viden om, hvilken aldersgruppe der har størst sandsynlighed for at komme slemt til skade eller blive dræbt i trafikken. Ændringen er udregnet med DiD og FE-modellerne.

	DiD	FE
15-24-årige	0,064 **	0,060 **
N	5 566	5 566
Antal skoler	93	93
Kontrollerer for skolernes udgangspunkt		X

Amn.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

Tallet i parenteserne viser standardafvigelsen.

Bilagstabel 2.2 Ændring i antallet af elever i udskolingen, der ved, hvilke ting der er årsag til flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken. Ændringen er udregnet med DiD og FE-modellerne.

	DiD	FE
Køre uden sele i bil	0,142(0,04) ***	0,125(0,04) ***
Cykle uden cykelhjelme	-0,034(0,04)	-0,061(0,04) *
Køre for stærkt i bil	0,018(0,03)	0,018(0,04)
Højresvingende lastbiler, der rammer cyklister	-0,087(0,06)	-0,068(0,05)
Uopmærksom, når man kører bil	-0,012(0,04)	-0,023(0,04)
Køre ulovligt på knallert/scooter	-0,028(0,02)	-0,017(0,02)
Glatte veje	-0,013(0,02)	-0,007(0,02)
Spirituskørsel i bil	0,019(0,03)	0,024(0,03)
Dårlige dæk og bremses på biler	-0,005(0,01)	0,01(0,01)
N	5 089	5 089
Antal skoler	93	93
Kontrol for skolernes udgangspunkt		x

Amn.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger

Eleverne bliver ligeledes spurgt til, hvilke tre ting der er årsag til flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken. Fordelingen af elevernes besvarelser ved baselinemålingen og den opfølgende måling vises i henholdsvis figur 3.2, 3.4 og 3.5. Herunder vises regressionsanalysen, der ligger bag figur 3.4 og 3.5.

Elevernes besvarelser, opdelt på køn

Bilagstabel viser, hvordan besvarelserne fordeler sig mellem kønnene.

Bilagstabel 2.3 Andelen af elever, der ved, hvilken aldersgruppe der har størst risiko for at komme alvorligt til skade eller blive dræbt i trafikken. Fordelt på køn. Procent.

Andel, der har svaret 15-24-årige (pct.)	Pige		Dreng	
	Indsats	Kontrol	Indsats	Kontrol
Baseline	78,2	78,0	74,6	74,7
Opfølgning	84,7	83,3	88,6	80,3

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

Bilagstabel 2.4 viser regressionsanalysen hertil.

Bilagstabel 2.4 Ændringen fra før til efter LIVE-indsatsen i kønnenes viden om, hvilken aldersgruppe der har størst sandsynlighed for at komme slemt til skade eller blive dræbt i trafikken. Ændring udregnet ved FE-modellen.

	FE
15-24-årige	-0,075(0,04) *
N	5.414

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

Bilagstabel 2.5 Fordelingen af piger og drenge, der ved, hvilke ting der er skyld i flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken. Målt ved opfølgningen. Samt forskellen udregnet ved FE-modellen.

	Pige		Dreng		FE
	Indsats	Kontrol	Indsats	Kontrol	
Køre uden sele i bil	30,8	16,5	27,9	16,8	0,053 (0,05)
Cykle uden cykelhjelme	45,0	48,2	39,6	42,6	-0,003 (0,04)
Køre for stærkt i bil	48,8	48,9	58,6	56,9	-0,051 (0,06)
Højresvingende lastbiler, der rammer cyklister	36,3	47,3	28,6	39,1	0,009 (0,06)
Uopmærksom, når man kører bil	56,5	58,9	51,1	48,7	-0,079 (0,06)
Køre ulovligt på knallert/scooter	9,5	6,7	13,5	18,5	0,082 (0,04) **
Glatte veje	8,0	11,5	9,5	6,9	-0,049 (0,03)
Spirituskørsel i bil	62,5	59,4	65,9	66,8	0,042 (0,06)
Dårlige dæk og bremser på biler	2,8	3,8	5,3	3,8	-0,004 (0,02)

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

Fordelingen i bilagstabel 2.5 viser fordelingen mellem pigernes og drengenes besvarelser på spørgsmålet om, hvilke tre ting der er skyld i flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken. Tabellen er en uddybning af afsnit 3.3.1.1.

Elevernes besvarelser, fordelt på regioner

Tabellen herunder viser, hvordan besvarelserne fordeler sig mellem regionerne. Da vi ikke har besvarelser fra en indsatskole i Region Nordjylland, indgår denne region ikke i analysen.

Bilagstabel 2.6 Andelen af elever, der ved, hvilken aldersgruppe der har størst risiko for at komme alvorligt til skade eller blive dræbt i trafikken. Fordelt på regioner. Procent.

	Procent
Region Hovedstaden	77,8
Region Midtjylland	77,4
Region Sjælland	76,4
Region Syddanmark	80,7

Kilde: Egne beregninger.

Bilagstabel 2.7 viser regressionsanalysen hertil. De forskellige regioner er testet op imod Region Hovedstaden, og derfor er denne angivet med nul i tabellen herunder.

Bilagstabel 2.7 Ændringen fra før til efter LIVE-indsatsen i elevernes viden om, hvilken aldersgruppe der har størst sandsynlighed for at komme slemt til skade eller blive dræbt i trafikken. Fordelt på regioner. Ændringen udregnet ved FE- modellen.

	FE
Region Hovedstaden	0
Region Midtjylland	-0,134 (0,08)
Region Sjælland	-0,172 (0,06)***
Region Syddanmark	-0,018 (0,06)

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

Fordelingen i bilagstabel 2.8 viser elevernes besvarelser på spørgsmålet om, hvilke tre ting der er skyld i flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken, fordelt på regioner. Tabellen er en uddybning af afsnit 3.3.1.2.

Bilagstabel 2.8 Fordelingen af elever, der ved opfølgningen ved, hvilke ting der er skyld i flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken samt på regioner. Procent.

	Region Hovedstaden	Region Midtjylland	Region Sjælland	Region Syddanmark
Køre uden sele i bil	16,2	16,7	17,4	19,2
Cykle uden cykelhjelme	13,1	13,9	17,1	12,2
Køre for stærkt i bil	52,9	34,9	46,2	48,7
Højresvingende lastbiler, der rammer cyklister	42,4	59,3	54,7	51,3
Uopmærksom, når man kører bil	47,6	57,9	57,3	67
Køre ulovligt på knallert/scooter	12	11,5	9,4	7
Glatte veje	11,5	11	7,7	7,8
Spirituskørsel i bil	58,6	68,9	65	60,9
Dårlige dæk og bremses på biler	2,1	3,8	2,6	2,6

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

I bilagstabel 2.9 fremgår resultaterne af FE-modellen.

Bilagstabel 2.9 Ændringen i antallet af elever, der ved, hvilke tre ting der er skyld i flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken. Fordelt på regioner. Udregnet ved FE-modellen.

	Region Hovedstaden	Region Midtjylland	Region Sjælland	Region Syddanmark
Køre uden sele i bil	0	-0,105 (0,06) *	-0,001 (0,10)	0,059 (0,07)
Cykle uden cykelhjelme	0	0,248 (0,10) **	0,25 (0,12) **	0,146 (0,10)
Køre for stærkt i bil	0	-0,238 (0,08) ***	-0,14 (0,10)	0,286 (0,08) ***
Højresvingende lastbiler, der rammer cyklister	0	0,378 (0,15) ** **	0,052 (0,12)	0,124 (0,11)
Uopmærksom, når man kører bil	0	-0,179 (0,08)	-0,255 (0,13) **	-0,003 (0,19)
Køre ulovligt på knallert/scooter	0	0,017 (0,07)	0,037 (0,10)	-0,013 (0,08)
Glatte veje	0	0,044 (0,05)	0,09 (0,06)	0,049 (0,05)
Spirituskørsel i bil	0	-0,103 (0,11)	0,046 (0,09)	-0,041 (0,10)
Dårlige dæk og bremses på biler	0	-0,063 (0,05)	-0,08 (0,05)	-0,036 (0,05)

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

Eleverne, fordelt efter socioøkonomisk baggrund

Bilagstabel 2.10 viser, hvordan besvarelsene fordeler sig, når de fordeler eleverne efter forældres socioøkonomiske baggrund. Denne er baseret på elevernes besvarelser om deres forældres uddannelse.

Bilagstabel 2.10 Andelen af elever, der ved opfølgningen ved, hvilken aldersgruppe der har størst risiko for at komme alvorligt til skade eller blive dræbt i trafikken. Fordelt efter forældrenes socioøkonomiske baggrund. Procent.

	Procent
Alm. folkeskole 7. klasse	79,3
Alm. folkeskole 9. klasse	56,3
Gymnasial uddannelse	67,4
Faglig erhvervsuddannelse	79,5
Kort videregående uddannelse	78,5
Mellemlang videregående uddannelse	82,7
Lang videregående uddannelse	84,0
Ved ikke	74,2

Kilde: Egne beregninger.

Bilagstabel 2.11 viser regressionsanalysen hertil. De forskellige regioner er testet op imod besvarelser fra elever, hvor forældres baggrund er folkeskoleuddannelse til 7. klasse, og derfor er denne angivet med nul i tabel 2.11.

Bilagstabel 2.11 Elevernes viden om, hvilken aldersgruppe der har størst sandsynlighed for at komme slemt til skade eller blive dræbt i trafikken. Fordelt på socioøkonomisk baggrund. Ændringen udregnet ved FE-modellen.

	FE
Alm. folkeskole 7. klasse	0
Alm. folkeskole 9. klasse	-0,863 (0,34)**
Gymnasial uddannelse	-0,161 (0,21)
Faglig erhvervsuddannelse	-0,132 (0,08)
Kort videregående uddannelse	-0,211 (0,10)**
Mellemlang videregående uddannelse	-0,135 (0,07)
Lang videregående uddannelse	-0,097 (0,07)
Ved ikke	-0,064 ((0,08)

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

Fordelingen i bilagstabel 2.12 viser elevernes besvarelser på spørgsmålet om, hvilke tre ting der er skyld i flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken, fordelt på forældrenes uddannelsesbaggrund. Tabellen er en uddybning af afsnit 3.3.1.3.

Bilagstabel 2.12 Elever, fordelt efter deres svar på, hvilke tre der er skyld i flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken og socioøkonomisk baggrund. Målt ved opfølgningen. Procent.

	7. kl.	9. kl.	Gym.	Erhvervsudd.	KVU	MVU	LVU	Ved ikke
Køre uden sele i bil	30,5	18,8	20,6	20,4	20,6	16,1	14,5	21,7
Cykle uden cykelhjelm	43,5	62,5	43,7	41,2	44,7	49,1	49,9	42,7
Køre for stærkt i bil	49,6	43,8	53,6	52,7	48,5	50,6	46,4	55,3
Højresvingende lastbiler, der rammer cyklister	32,1	25	42,9	38,4	41,2	46,9	48	38
Uopmærksom, når man kører bil	45,8	43,8	54,6	55,9	52,7	56,6	58,5	52,1
Køre ulovligt på knallert/scooter	18,3	18,8	12,4	15,1	13,4	9,9	9,6	14,1
Glatte veje	8,4	6,3	9,4	6,5	6,5	6,3	5,6	11,4
Spirituskørsel i bil	64,9	56,3	59,1	65,8	68,7	61,9	63,6	60,4
Dårlige dæk og bremses på biler	6,9	25	3,7	3,9	3,8	2,7	3,8	4,4

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$. KVU = Kort videregående uddannelse. MVU = Mellemlang videregående uddannelse. LVU = Lang videregående uddannelse.

Kilde: Egne beregninger.

Herunder fremgår resultaterne af FE-modellen.

Bilagstabel 2.13 Fordelingen af eleverne på, hvilke ting der er skyld i flest tilskadekomne eller dræbte i trafikken, og deres socioøkonomiske baggrund. Ændring udregnet ved FE-modellen.

	7. kl.	9. kl.	Gym.	Erhvervsudd.	KVU	MVU	LVU	Ved ikke
Køre uden sele i bil	-0,508 (-0,34)	-0,138 (-0,21)	0	-0,019 (-0,01)	-0,135 (-0,16)	-0,007 (-0,08)	-0,008 (-0,11)	0,191 (0,01)**
Cykle uden cykelhjelm	0,246 (-0,36)	-0,241 (0,24)	0	-0,13 (-0,11)	0,189 (-0,16)	-0,029 (-0,1)	-0,118 (-0,1)	-0,044 (-0,11)
Køre for stærkt i bil	0,03 (-0,35)	0,059 (-0,22)	0	0,086 (-0,14)	-0,027 (-0,15)	-0,053 (-0,11)	0,003 (-0,13)	-0,051 (-0,11)
Højresvingende lastbiler, der rammer cyklister	0,221 (-0,29)	0,113 (-0,15)	0	0,215 (-0,12)*	-0,027 (-0,15)	0,067 (-0,11)	0,052 (-0,11)	0,097 (-0,11)
Uopmærksom, når man kører bil	0,0813 (-0,38)**	0,091 (-0,22)	0	-0,053 (-0,12)	0,098 (-0,16)	0,101 (-0,12)	0,087 (-0,13)	0,248 (-0,1)**
Køre ulovligt på knallert/scooter	0,995 (-0,25)***	-0,153 (-0,18)	0	-0,039 (-0,08)	-0,048 (-0,1)	-0,053 (-0,07)	-0,046 (-0,07)	-0,143 (-0,07)*
Glatte veje	-0,208 (-0,25)	0,15 (-0,14)	0	0,05 (-0,08)	0,066 (-0,09)	-0,013 (-0,07)	0,051 (-0,08)	0 (-0,08)
Spirituskørsel i bil	-0,872 (-0,5)*	-0,174 (-0,2)	0	-0,146 (-0,12)	-0,102 (-0,17)	-0,057 (-0,12)	-0,06 (-0,11)	0,031 (-0,12)
Dårlige dæk og bremses på biler	-0,718 (-0,27)**	0,295 (-0,1)***	0	0,036 (-0,04)	-0,013 (-0,06)	0,044 (-0,04)	0,038 (-0,04)	0,054 (-0,05)

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$. KVU = Kort videregående uddannelse. MVU = Mellemlang videregående uddannelse. LVU = Lang videregående uddannelse.

Kilde: Egne beregninger.

Elevernes holdning

Et andet område, som Rådet for Sikker Trafik gerne vil påvirke, er elevernes holdning til trafiksikkerhed. Nedenstående tabel er en uddybning af tabel 3.3, hvor de procentvise fordelinger og forskellen vises. Bilagstabel 2.14 viser også antal besvarelser for hvert spørgsmål og p-værdien.

Bilagstabel 2.14 Andelen af elever i udskolingen, der ved opfølgningen angiver, at forskellige former for risikoadfærd i trafikken ikke er okay. Særskilt for indsats- og kontrolgruppe, samt forskellen imellem dem. Antal og procent.

	Indsats		Kontrol		Forskel	p-værdi
	n	Procent	n	Procent		
<i>Synes du, at det er okay, at:</i>						
Køre bil uden sele, chauffør	1.682	92,7	1.674	93,6	-0,00849	0,313677
Køre bil uden sele, passager	1.666	91,8	1.647	92,1	-0,00221	0,807132
Køre bil, selvom man har drukket mere end tilladt	1.768	97,5	1.729	96,6	0,00818	0,14636
Køre 100 km/t. i bil, hvor man må køre 80 km/t.	1.417	78,1	1.422	79,5	-0,01371	0,314224
Sms'e, når man kører bil	1.681	92,7	1.663	93,0	-0,00289	0,737269
Sms'e, når man kører på cykel	1.196	65,9	1.232	68,9	-0,02934	0,060393
Køre knallert/scooter, selvom man har drukket mere end tilladt	1.740	95,9	1.728	96,6	-0,0067	0,290057
Køre på "tunet" knallert/scooter, der kører mere end 60 km/t.	1.527	84,2	1.522	85,1	-0,00897	0,455699

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

Tabellen herunder viser regressionerne bag tabel 3.6 og figur 3.6 om elevernes holdning til forskellig risikoadfærd i trafikken og særligt, hvorvidt de synes, at det er okay at køre uden sele, når man er chauffør.

Bilagstabel 2.15 Ændring fra før til efter LIVE-indsatsen i elevernes risikoadfærd i trafikken. Ændring udregnet med DiD og FE-modellen.

	DiD	FE
<i>Synes ikke, det er okay at ...</i>		
Køre bil uden sele, chauffør	0,024 (0,01) *	0,031 (0,01) **
Køre bil uden sele, passager	0,032 (0,02) *	0,024 (0,02)
Køre bil, selvom man har drukket	-0,007 (0,01)	-0,008 (0,01)
Køre 100 km/t. i bil, hvor man må køre 80 km/t.	0,022 (0,03)	0,013 (0,03)
Sms'e, når man kører bil	0,024 (0,01) *	0,015 (0,01)
Sms'e, når man kører på cykel	0,052 (0,03)	0,04 (0,03)
Køre knallert/scooter, selvom man har drukket mere end tilladt	0,015 (0,01)	0,013 (0,01)
Køre på "tunet" knallert/scooter, der kører mere end 60 km/t.	0,053 (0,02) **	0,021 (0,02)
N	5.566	5.566
Antal skoler	93	93
Kontrol for skolernes udgangspunkt		x

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

Elevernes besvarelser, fordelt på køn

Bilagstabel 2.16 viser forskellen i piger og drenges holdning til forskellig risikoadfærd i trafikken. Tabellen er en uddybning af afsnit 3.3.2.1.

Bilagstabel 2.16 Andelen af elever, der ved opfølgningen angiver, at forskellige former for risikoadfærd i trafikken ikke er okay. Særskilt for piger og drenge. Ændringer udregnet ved FE-modellen.

	Piger	Drenge	FE
<i>Synes ikke, det er okay at ...</i>			
Køre bil uden sele, chauffør	87,8	79,7	-0,059 (0,04) *
Køre bil uden sele, passager	79,5	74,1	-0,011 (0,03)
Køre bil, selvom man har drukket mere end tilladt	93,8	86,8	0,002 (0,02)
Køre 100 km/t. i bil, hvor man må køre 80 km/t.	53,4	39,1	-0,037 (0,04)
Sms'e, når man kører bil	74,1	64,7	-0,065 (0,03)**
Sms'e, når man kører på cykel	37,0	34,7	-0,025 (0,04)
Køre knallert/scooter, selvom man har drukket mere end tilladt	91,4	81,5	-0,028 (0,02)
Køre på "tunet" knallert/scooter, der kører mere end 60 km/t.	68,7	55,1	-0,051 (0,04)

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

Elevernes besvarelser, fordelt på regioner

Bilagstabel 2.17 viser elevernes besvarelser, opdelt på regioner. Tabellen er en uddybning af afsnit 3.3.2.2.

Bilagstabel 2.17 Andelen af elever, der ved opfølgningen angiver, at forskellige former for risikoadfærd i trafikken ikke er okay. Opdelt på regioner. Procent.

	Region Hovedstaden	Region Midtjylland	Region Sjælland	Region Syddanmark
<i>Synes ikke, det er okay at ...</i>				
Køre bil uden sele, chauffør	80,4	84,1	81,8	86,2
Køre bil uden sele, passager	72	77,8	75,2	77,7
Køre bil, selvom man har drukket mere end tilladt	89,1	91,5	89,2	88,3
Køre 100 km/t. i bil, hvor man må køre 80 km/t.	47,5	41,5	43	50
Sms'e, når man kører bil	65,1	69,1	69,2	70,1
Sms'e, når man kører på cykel	35,6	35,2	34,8	37,2
Køre knallert/scooter, selvom man har drukket mere end tilladt	87,2	85,4	86,2	86,3
Køre på "tunet" knallert/scooter, der kører mere end 60 km/t.	64,6	58,5	60	64

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

Bilagstabel 2.18 viser resultaterne af FE-modellen.

Bilagstabel 2.18 Andelen af elever, der angiver, at forskellige former for risikoadfærd i trafikken ikke er okay. Opdelt på regioner. Ændringer udregnet ved FE-modellen.

	Region Hovedstaden	Region Midtjylland	Region Sjælland	Region Syddanmark
<i>Synes ikke, det er okay at ...</i>				
Køre bil uden sele, chauffør	0 -0,102 (0,04) **	-0,051 (0,04)	-0,025 (0,04)	
Køre bil uden sele, passager	0 -0,126 (0,06) **	0,01 (0,06)	-0,006 (0,05)	
Køre bil, selvom man har drukket mere end tilladt	0 -0,046 (0,04)	0,021 (0,04)	-0,007 (0,04)	
Køre 100 km/t. i bil, hvor man må køre 80 km/t.	0 -0,21 (0,09) **	0,032 (0,08)	-0,032 (0,08)	
Sms'e, når man kører bil	0 -0,123 (0,06) **	-0,04 (0,06)	-0,059 (0,05)	
Sms'e, når man kører på cykel	0 -0,102 (0,10)	0,025 (0,09)	0,017 (0,09)	
Køre knallert/scooter, selvom man har drukket mere end tilladt	0 -0,001 (0,04)	0,04 (0,04)	0,016 (0,03)	
Køre på "tunet" knallert/scooter, der kører mere end 60 km/t.	0 -0,063 (0,06)	0,138 (0,09)	0,003 (0,07)	

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

Elevernes besvarelser, fordelt på socioøkonomisk baggrund

Bilagstabel 2.19 viser elevernes besvarelser, opdelt på deres socioøkonomiske baggrund. Tabellen er en uddybning af afsnit 3.3.2.3.

Bilagstabel 2.19 Andelen af elever, der ved opfølgningen angiver, at forskellige former for risikoadfærd i trafikken ikke er okay. Opdelt på socioøkonomisk baggrund. Procent.

	7. kl.	9. kl.	Gym.	Erhvervsudd.	KVU	MVU	LVU	Ved ikke
<i>Synes ikke, det er okay at ...</i>								
Køre bil uden sele, chauffør	81,5	50	80,8	84,1	87	86,3	83,9	82,2
Køre bil uden sele, passager	78,6	50	77,6	77,2	82,8	77,7	74,8	75,6
Køre bil, selvom man har drukket mere end tilladt	88,5	56,3	85,8	90,2	92,7	91,2	88,9	91,8
Køre 100 km/t. i bil, hvor man må køre 80 km/t.	48,9	37,5	42	44,6	43,5	46,8	44	49,9
Sms'e, når man kører bil	61,8	50	67,7	68,3	68,3	70,4	68,4	66,9
Sms'e, når man kører på cykel	39,7	25	34,9	34,3	32,1	33,7	36,4	39
Køre knallert/scooter, selvom man har drukket mere end tilladt	84	56,3	81,3	85,7	86,3	87,5	87,8	87,7
Køre på "tunet" knallert/scooter, der kører mere end 60 km/t.	56,5	31,3	61,2	60,3	63	63,4	63,7	62

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$. KVU = Kort videregående uddannelse. MVU = Mellemlang videregående uddannelse. LVU = Lang videregående uddannelse.

Kilde: Egne beregninger.

Bilagstabel 2.20 viser resultaterne af FE-modellen.

Bilagstabel 2.20 Andelen af elever, der angiver, at forskellige former for risikoadfærd i trafikken ikke er okay. Opdelt på socioøkonomisk baggrund. Ændringer udregnet ved FE-modellen.

	7. kl.	9. kl.	Gym.	Erhvervsudd.	KVU.	MVU	LVU	Ved ikke
<i>Synes ikke, det er okay at ...</i>								
Køre bil uden sele, chauffør	-0,868 (0,33) ***	-0,263 (0,14) *	0	-0,002 (0,06)	-0,046 (0,08)	0,011 (0,06)	0,048 (0,07)	0,006 (0,06)
Køre bil uden sele, passager	-0,887 (0,28) ***	-0,124 (0,13)	0	0,052 (0,06)	0,041 (0,08)	0,041 (0,06)	0,138 (0,09)	0,083 (0,07)
Køre bil, selvom man har drukket mere end tilladt	-0,892 (0,28) ***	-0,132 (0,09)	0	0,012 (0,03)	-0,027 (0,05)	0,03 (0,03)	0,021 (0,04)	0,002 (0,04)
Køre 100 km/t. i bil, hvor man må køre 80 km/t.	-1,069 (0,31) ***	-0,032 (0,17)	0	-0,024 (0,10)	-0,171 (0,09) *	-0,092 (0,11)	-0,033 (0,10)	-0,05 (0,10)
Sms'e, når man kører bil	-0,867 (0,28) ***	-0,088 (0,13)	0	0,023 (0,05)	-0,01 (0,05)	0,043 (0,04)	-0,018 (0,05)	0,022 (0,05)
Sms'e, når man kører på cykel	-0,726 (0,31) **	-0,414 (0,17) **	0	0,045 (0,11)	-0,183 (0,17)	-0,141 (0,11)	-0,169 (0,11)	-0,176 (0,10) *
Køre knallert/scooter, selvom man har drukket mere end tilladt	-1,137 (0,29) ***	-0,114 (0,10)	0	0,026 (0,05)	-0,021 (0,05)	0,008 (0,04)	0,042 (0,05)	-0,024 (0,05)
Køre på "tunet" knallert/scooter, der kører mere end 60 km/t.	-1,141 (0,28) ***	-0,144 (0,17)	0	0,109 (0,09)	-0,043 (0,10)	-0,115 (0,07)	-0,012 (0,08)	0,033 (0,08)

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$. KVU = Kort videregående uddannelse. MVU = Mellemlang videregående uddannelse. LVU = Lang videregående uddannelse.

Kilde: Egne beregninger.

Elevernes adfærd i trafikken

Endelig ønsker Rådet for Sikker Trafik at ændre elevernes adfærd i trafikken, og hvordan de agerer, når andre udviser risikoadfærd i trafikken. Nedenstående tabel er en uddybning af tabel 3.4, hvor de procentvise fordelinger og forskellen vises. Bilagstabel 2.21 viser også antal besvarelser for hvert spørgsmål og p-værdien.

Bilagstabel 2.21 Andelen af elever, der ved opfølgningen udviser forskellig risikoadfærd i trafikken. Særskilt for indsats- og kontrolgruppe samt forskellen imellem dem.

	Indsats		Kontrol		Forskel	p-værdi
	n	Procent	n	Procent		
Bruger næsten altid sele	1.751	97,7	1.730	98,0	-0,00359	0,461441
Bruger næsten altid cykelhjelm	814	47,1	774	46,2	0,008431	0,622133
Går kun en gang imellem eller aldrig over for rødt	1.701	93,8	1.696	94,9	-0,01032	0,180456
Kører kun en gang imellem eller aldrig på tunet knallert	102	70,3	105	82,0	-0,11686	0,024401
Sms'er kun en gang imellem eller aldrig på cykel	1.514	88,5	1.516	91,5	-0,0306	0,003094
Hører kun en gang imellem eller aldrig musik på cykel	1.333	77,6	1.281	76,9	0,006533	0,650471
Snakker kun en gang imellem eller aldrig i mobil på cykel	1.592	92,7	1.556	93,7	-0,01069	0,217643

Anm.: Det skal bemærkes, at der er store variationer i n, og at resultaterne derfor er behæftet med en vis usikkerhed.

Kilde: Egne beregninger.

Bilagstabel 2.22 viser regressionerne bag tabel 3.7 og figur 3.7 om elevernes adfærd i trafikken.

Bilagstabel 2.22 Ændring fra før til efter LIVE-indsatsen i elevernes risikoadfærd i trafikken.
Ændringer udregnet ved DiD og FE-modellen.

	DiD	FE	N
Bruger næsten altid sele	0,009 (0,01)	0,008 (0,01)	5492
Bruger næsten altid cykelhjelme	0,068 (0,04)	0,023 (0,03)	5217
Går kun en gang imellem eller aldrig over for rødt	-0,006 (0,02)	0,011 (0,02)	5552
Kører kun en gang imellem eller aldrig på tunet knallert	-0,131 (0,06)**	-0,148 (0,10)	434
Sms'er kun en gang imellem eller aldrig på cykel	-0,019 (0,02)	-0,006(0,02)	5143
Hører kun en gang imellem eller aldrig musik på cykel	-0,038 (0,03)	-0,043 (0,02)*	5165
Snakker kun en gang imellem eller aldrig i mobil på cykel	-0,012 (0,01)	-0,013 (0,01)	5146
Kontrol for skolernes udgangspunkt		x	

Anm.: Spørgsmålet om de kører på tunet knallert er kun stillet til elever med kørekort til knallert. Derfor er n betydeligt lavere end ved de andre spørgsmål. ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger

Derudover har eleverne svaret på, om de har stået i en situation, hvor de har sagt fra eller bedt nogen handle anderledes i trafikken. Nedenstående er en uddybning af tabel 3.5.

Bilagstabel 2.23 Andelen af elever, der ved opfølgningen har sagt fra eller bedt nogen handle anderledes i risikosituationer i trafikken. Procent samt forskel og p-værdi.

	Indsats		Kontrol		Forskel	p-værdi
	n	Procent	n	Procent		
<i>Har du sagt fra i en situation, hvor nogen...</i>						
Ville køre bil, selvom han/hun havde drukket for meget	152	70,0	169	67,6	0,024461	0,570513
Kørte for stærkt i bil	362	35,5	369	36,6	-0,01115	0,600866
Ville have dig med bag på sin knallert/scooter	195	48,4	175	39,5	0,088837	0,009244
<i>Har du bedt nogen..</i>						
Om at tage sele på	1.090	79,4	1.099	80,2	-0,00773	0,614181
Om at lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de kører	785	59,6	803	60,7	-0,01135	0,551438
Om at lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de cykler	246	20,3	251	21,7	-0,01451	0,386224

Kilde: Egne beregninger.

Tabellen herunder viser regressionerne bag tabel 3.8 og figur 3.8 om elevernes adfærd i trafikken

Bilagstabel 2.24 Ændring fra før til efter LIVE-indsatsen i andelen af elever, der har sagt fra eller har bedt nogen handle anderledes i trafikken. Ændringer udregnet ved DiD og FE-modellen.

Har du sagt fra i en situation, hvor nogen ...	DiD	FE	N
Ville køre bil, selvom han/hun havde drukket for meget	-0,129 (0,07) *	-0,15 (0,09) *	731
Kørte for stærkt i bil	-0,013 (0,04)	-0,043 (0,04)	3.256
Ville have dig med bag på sin knallert/scooter	-0,023 (0,05)	-0,061 (0,05)	1.329
<i>Har du bedt nogen om at ...</i>			
tage sele på	0,022 (0,02)	0,002 (0,03)	4.221
lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de kører	0,029 (0,03)	0,03 (0,04)	4.076
lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de cykler	0,037 (0,03)	0,031 (0,03)	3.591
Kontrol for skolernes udgangspunkt		x	

Anm.: ***: $p < 0,001$, **: $p < 0,01$, *: $p < 0,05$.

Kilde: Egne beregninger.

Elevernes besvarelser, fordelt på køn

Bilagstabel 2.25 og 2.26 viser elevernes besvarelser, opdelt på køn. Tabellerne er en uddybning af afsnit 3.3.3.1.

Bilagstabel 2.25 Andelen af elever, der udviser forskellig risikoadfærd i trafikken. Opdelt på køn i procent. Forskel udregnet ved FE-modellen.

	Piger	Drenge	FE-modellen
Bruger næsten altid sele			0,012 (0,01)
Bruger næsten altid cykelhjelme	48,8	49,9	-0,11 (0,06) *
Går kun en gang imellem eller aldrig over for rødt	94,7	91,7	-0,019 (0,03)
Kører kun en gang imellem eller aldrig på tunet knallert	2,5	8,5	0,291 (0,20)
Sms'er kun en gang imellem eller aldrig på cykel	83,4	84,9	0,011 (0,04)
Hører kun en gang imellem eller aldrig musik på cykel	73,3	69,9	0,053 (0,04)
Snakker kun en gang imellem eller aldrig i mobil på cykel	87,1	86,1	-0,002 (0,04)

Anm.: Det skal bemærkes, at der er store variationer i n, og at resultaterne derfor er behæftet med en vis usikkerhed.

Kilde: Egne beregninger.

Tabellen viser, hvorvidt drenge og piger har bedt nogen handle anderledes eller sagt fra, når nogen udviser risikoadfærd i trafikken.

Bilagstabel 2.26 Andelen af elever, der ved opfølgningen har sagt fra eller bedt nogen handle anderledes i risikosituationer i trafikken. Opdelt på køn i procent. Ændringer udregnet ved FE-modellen.

	Piger	Drenge	FE-modellen
<i>Har du sagt fra i en situation, hvor nogen ...</i>			
Ville køre bil, selvom han/hun havde drukket for meget	9,6	7,4	-0,017 (0,18)
Kørte for stærkt i bil	17,4	26,8	0,12 (0,07)
Ville have dig med bag på sin knallert/scooter	10,8	9	0,116 (0,11)
<i>Har du bedt nogen ...</i>			
Om at tage sele på	58,3	64,5	-0,048 (0,05)
Om at lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de kører	41,7	48	0,068 (0,05)
Om at lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de cykler	12	13,8	-0,028 (0,06)

Anm.: Procentandelen viser, hvor mange af dem, der har stået i situationen, der har sagt fra.
Kilde: Egne beregninger.

Elevernes besvarelser, fordelt på regioner

Bilagstabel 2.27 og 2.28 viser elevernes besvarelser, opdelt på regioner. Tabellerne er en uddybning af afsnit 3.3.3.2.

Bilagstabel 2.27 Andelen af elever, der ved opfølgningen udviser forskellig risikoadfærd i trafikken. Opdelt på regioner. Procent.

	Region Hovedstaden	Region Midtjylland	Region Sjælland	Region Syddanmark
Bruger næsten altid sele	95,2	97	97,3	97
Bruger næsten altid cykelhjelm	33,5	48,9	36,5	51,1
Går kun en gang imellem eller aldrig over for rødt	89,1	93,1	92,5	94,7
Kører kun en gang imellem eller aldrig på tunet knallert	4,2	6,8	5	5,5
Sms'er kun en gang imellem eller aldrig på cykel	81,9	83,8	86,6	85,2
Hører kun en gang imellem eller aldrig musik på cykel	66,5	72	72,9	73,3
Snakker kun en gang imellem eller aldrig i mobil på cykel	82,8	86,4	89,6	88

Anm.: Det skal bemærkes, at der er store variationer i n, og at resultaterne derfor er behæftet med en vis usikkerhed.
Kilde: Egne beregninger.

Bilagstabel 2.28 viser resultaterne af FE-modellen.

Bilagstabel 2.28 Andelen af elever, der udviser forskellig risikoadfærd i trafikken. Opdelt på regioner. Ændringer udregnet ved FE-modellen.

	Region Hovedstaden	Region Midtjylland	Region Sjælland	Region Syddanmark
Bruger næsten altid sele	0	-0,026 (0,02)	-0,025 (0,01) *	-0,038 (0,01) ***
Bruger næsten altid cykelhjelm	0	0,05 (0,11)	0,073 (0,12)	0,046 (0,11)
Går kun en gang imellem eller aldrig over for rødt	0	-0,046 (0,05)	-0,053 (0,09)	-0,113 (0,04) **
Kører kun en gang imellem eller aldrig på tunet knallert	0	-0,699 (0,28) **	-0,424 (0,27)	-0,411 (0,28)
Sms'er kun en gang imellem eller aldrig på cykel	0	-0,006 (0,05)	-0,089 (0,05) *	-0,09 (0,05) *
Hører kun en gang imellem eller aldrig musik på cykel	0	0,036 (0,07)	-0,021 (0,07)	0,164 (0,07) **
Snakker kun en gang imellem eller aldrig i mobil på cykel	0	-0,002 (0,05)	-0,013 (0,06)	-0,014 (0,05)

Anm.: Det skal bemærkes, at der er store variationer i n, og at resultaterne derfor er behæftet med en vis usikkerhed.

Kilde: Egne beregninger.

Bilagstabel 2.29 viser, hvorvidt drenge og piger har bedt nogen handle anderledes eller sagt fra, når nogen udviser risikoadfærd i trafikken.

Bilagstabel 2.29 Andelen af elever, der ved opfølgningen har sagt fra eller bedt nogen handle anderledes i risikosituationer i trafikken. Opdelt på regioner. Procent.

	Region Hovedstaden	Region Midtjylland	Region Sjælland	Region Syddanmark
<i>Har du sagt fra i en situation, hvor nogen ...</i>	7,4	8,4	9,3	7,5
Ville køre bil, selvom han/hun havde drukket for meget	22,2	20,5	22,2	23,7
Kørte for stærkt i bil	8,7	9,2	9,6	8,3
Ville have dig med bag på sin knallert/scooter				
<i>Har du bedt nogen ...</i>				
Om at tage sele på	59,7	59,3	65	62
Om at lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de kører	42,3	44,1	47,2	48,6
Om at lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de cykler	16	9,8	11,7	16,4

Anm.: Procentandelen viser, hvor mange af dem, der har stået i situationen, der har sagt fra.

Kilde: Egne beregninger.

Bilagstabel 2.30 viser resultaterne af FE-modellen.

Bilagstabel 2.30 Andelen af elever, der har sagt fra eller bedt nogen handle anderledes i risiko-situationer i trafikken. Opdelt på regioner. Ændringer udregnet ved FE-modellen.

	Region Hovedstaden	Region Midtjylland	Region Sjælland	Region Syddanmark
<i>Har du sagt fra i en situation, hvor nogen ...</i>				
Ville køre bil, selvom han/hun havde drukket for meget	0 0,095 (0,31)	0,111 (0,41)	0,161 (0,25)	
Kørte for stærkt i bil	0 -0,049 (0,11)	0,151 (0,14)	0,006 (0,10)	
Ville have dig med bag på sin knallert/scooter	0 -0,162 (0,14)	0,079 (0,25)	-0,104 (0,14)	

Har du bedt nogen ...

Om at tage sele på	0 -0,069 (0,11)	-0,013 (0,13)	-0,042 (0,11)	
Om at lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de kører	0 -0,144 (0,09)	-0,091 (0,13)	-0,089 (0,10)	
Om at lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de cykler	0 -0,015 (0,11)	-0,156 (0,12)	-0,028 (0,12)	

Anm.: Procentandelen viser, hvor mange af dem, der har stået i situationen, der har sagt fra.

Kilde: Egne beregninger.

Elevernes besvarelser, fordelt på socioøkonomisk baggrund

Bilagstabel 2.31 og 2.32 viser elevernes besvarelser, opdelt på socioøkonomisk baggrund. Tabellerne er en uddybning af afsnit 3.3.3.3.

Bilagstabel 2.31 Andelen af elever, der ved opfølgningen udviser forskellig risikoadfærd i trafikken. Opdelt på socioøkonomisk baggrund. Procent.

	7. kl.	9. kl.	Gym.	Erhvervsudd.	KVU	MVU	LVU	Ved ikke
Bruger næsten altid sele	68,8	94,6	97	97,6	96,9	98,5	98,5	96,2
Bruger næsten altid cykelhjelm	18,8	29	41,1	41	46,2	52,6	52,7	39,2
Går kun en gang imellem eller aldrig over for rødt	81,3	93,9	91,2	93,1	91,6	94,9	93,2	92,9
Kører kun en gang imellem eller aldrig på tunet knallert	18,8	12,9	5,9	8,2	4,9	3	2,3	6,6
Sms'er kun en gang imellem eller aldrig på cykel	62,5	83,2	84,4	82,9	79,8	87,8	86,3	81,9
Hører kun en gang imellem eller aldrig musik på cykel	37,5	61,8	71,1	71,7	66	74,9	78	67,9
Snakker kun en gang imellem eller aldrig i mobil på cykel	68,8	81,7	85,9	85,8	85,9	89,7	91,4	83,2

Anm.: Det skal bemærkes, at der er store variationer i n, og at resultaterne derfor er behæftet med en vis usikkerhed. KVU = Kort videregående uddannelse. MVU = Mellemlang videregående uddannelse. LVU = Lang videregående uddannelse.

Kilde: Egne beregninger.

Tabellen viser resultaterne af FE-modellen.

Bilagstabel 2.32 Andelen af elever, der udviser forskellig risikoadfærd i trafikken. Opdelt på socioøkonomisk baggrund. Ændringer udregnet ved FE-modellen.

	7. kl.	9. kl.	Gym.	Erhvervsudd.	KVU	MVU	LVU	Ved ikke
Bruger næsten altid sele	-0,632 (0,29) **	0,142 (0,09)	0	0,043 (0,03)	0,054 (0,04)	0,025 (0,02)	0,058 (0,03) **	0,056 (0,03) **
Bruger næsten altid cykelhjelm	-0,095 (0,21)	-0,023 (0,18)	0	-0,064 (0,12)	-0,056 (0,15)	-0,048 (0,10)	-0,002 (0,12)	0,029 (0,11)
Går kun en gang imellem eller aldrig over for rødt	0,709 (0,29) **	0,225 (0,13) *	0	0,003 (0,08)	-0,042 (0,11)	0,074 (0,06)	0,049 (0,08)	0,056 (0,06)
Kører kun en gang imellem eller aldrig på tunet knallert	1,289 (0,50) **	0,112 (0,53)	0	-0,616 (0,45)	-0,586 (0,49)	-0,229 (0,48)	-0,014 (0,48)	-0,287 (0,47)
Sms'er kun en gang imellem eller aldrig på cykel	0,244 (0,34)	0,194 (0,13)	0	0,013 (0,07)	-0,073 (0,10)	0,022 (0,06)	0,042 (0,06)	0,089 (0,06)
Hører kun en gang imellem eller aldrig musik på cykel	0,471 (0,23) **	0,108 (0,19)	0	0,058 (0,10)	-0,045 (0,11)	0,13 (0,10)	0,105 (0,09)	-0,011 (0,09)
Snakker kun en gang imellem eller aldrig i mobil på cykel	0,419 (0,32)	-0,019 (0,15)	0	-0,017 (0,07)	0,07 (0,08)	-0,035 (0,06)	-0,03 (0,06)	0,009 (0,06)

Anm.: Det skal bemærkes, at der er store variationer i n, og at resultaterne derfor er behæftet med en vis usikkerhed. KVU = Kort videregående uddannelse. MVU = Mellemlang videregående uddannelse. LVU = Lang videregående uddannelse.

Kilde: Egne beregninger.

Bilagstabel 2.33 viser, hvorvidt eleverne har bedt nogen handle anderledes eller sagt fra, når nogen udviser risikoadfærd i trafikken. Resultaterne er opdelt på socioøkonomisk baggrund.

Bilagstabel 2.33 Andelen af elever, der ved opfølgningen har sagt fra eller bedt nogen handle anderledes i risikosituationer i trafikken. Opdelt på socioøkonomisk baggrund. Procent.

	7. kl.	9. kl.	Gym.	Erhvervsudd.	KVU	MVU	LVU	Ved ikke
<i>Har du sagt fra i en situation, hvor nogen ...</i>								
Ville køre bil, selvom han/hun havde drukket for meget	12,5	13,7	8,5	9,3	10,7	6,6	7,4	9
Kørte for stærkt i bil	12,5	30,5	19,7	22,7	27,9	24	24,6	18,2
Ville have dig med bag på sin knallert/scooter	0	13,7	11,2	0	13,7	12,5	10,3	8,4
<i>Har du bedt nogen ...</i>								
Om at tage sele på	62,5	71,8	59,2	62,5	71,8	66	68,3	61,3
Om at lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de kører	25	46,6	43,3	25	46,6	47,1	50	46,9
Om at lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de cykler	12,5	23,8	12,4	12,5	23,8	11,9	12,2	12,7

Anm.: Procentandelen viser, hvor mange af dem, der har stået i situationen, der har sagt fra. KVU = Kort videregående uddannelse. MVU = Mellemlang videregående uddannelse. LVU = Lang videregående uddannelse.

Kilde: Egne beregninger.

Bilagstabel 2.34 viser resultaterne af FE-modellen.

Bilagstabel 2.34 Andelen af elever, der har sagt fra eller bedt nogen handle anderledes i risiko-situationer i trafikken. Opdelte på socioøkonomisk baggrund. Ændringer udregnet ved FE-modellen.

	7. kl.	9. kl.	Gym.	Erhvervsudd.	KVU.	MVU	LVU	Ved ikke
<i>Har du sagt fra i en situation, hvor nogen ...</i>								
Ville køre bil, selvom han/hun havde drukket for meget	-0,429 (0,49)	-0,91 (0,46) *	0	-0,308 (0,39)	-0,707 (0,50)	-0,36 (0,39)	-0,12 (0,40)	-0,443 (0,35)
Kørte for stærkt i bil	-0,678 (0,42)	-0,305 (0,24)	0	-0,033 (0,14)	0,026 (0,16)	-0,134 (0,14)	0,009 (0,15)	0,072 (0,13)
Ville have dig med bag på sin knallert/scooter	-0,345 (0,29)	-0,432 (0,35)	0	0,095 (0,23)	0,082 (0,32)	-0,034 (0,25)	0,252 (0,26)	0,102 (0,22)
<i>Har du bedt nogen ...</i>								
Om at tage sele på	-0,825 (0,28) ***	-0,016 (0,22)	0	0,089 (0,12)	-0,013 (0,13)	0,045 (0,11)	0,075 (0,11)	0,151 (0,10)
Om at lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de kører	-0,877 (0,35) **	0,034 (0,25)	0	0 (0,15)	0,015 (0,18)	0,111 (0,13)	0,074 (0,14)	0,15 (0,13)
Om at lade være med at snakke i telefon eller sms'e, når de cykler	-0,636 (0,35) *	0,008 (0,24)	0	0,135 (0,11)	0,04 (0,17)	0,071 (0,10)	0,117 (0,10)	0,106 (0,10)

Anm.: Procentandelen viser, hvor mange af dem, der har stået i situationen, der har sagt fra. KVU = Kort videregående uddannelse. MVU = Mellemlang videregående uddannelse. LVU = Lang videregående uddannelse.

Kilde: Egne beregninger.

LITTERATUR

- Angrist, J.D. & J.S. Pischke (2008): "*Mostly Harmless Econometrics: An Empiricist's Companion*". Princeton. Princeton University Press.
- Bartholomew, L.K., G.S. Parcel, G. Kok, N.H. Gottlieb & M.E. Fernández (2011): "*Planning health promotion programs; an Intervention mapping approach (3rd Ed)*". San Francisco, CA: Jossey-Bass.
- Bekker, H.L., Winterbottom, AE, Butow, P, Dillard AJ, Feldman-Stewart, D, Floyd J, Jibaja-Weiss, ML., Shaffer, VA. & VJ Robert (2013): "*Do personal stories make patient decision aids more effective? A critical review of theory and evidence*". BMC Medical Informatics and Decision Making, 2013, 13, suppl. 2.
- Biener, L., G. McCallum-Keeler & A.L. Nyman (2000): "Adults' response to Massachusetts anti-tobacco television advertisements: impact of viewer and advertisement characteristics". *Tobacco Control*, 2000, 9, s. 401-407.
- Bagozzi, R.P. & D.J. Moore (1994): "Public Service Advertisements: Emotions and Empathy Guide PSAs". *Journal of Marketing*, 58(1), 56-61.
- Cohen, J. (1988): *Statistical Power Analysis for the Behavioral Sciences*. London: Routledge.
- Glascoff, D.W. (2000): "A Meta-Analysis of Fear Appeals: Implications for Effective Public Health Campaigns". *Marketing Health Services*, 20(4), 35-60.
- Jensen, T.M., N. Andersen, N. Blom & B.R. Olesen (2004): *Skræk som virkemiddel i sundhedsfremmende kampagner*. København: Sundhedsstyrelsen.
- Kahneman, D. (2011): *Thinking fast and slow*. New York. Farrar, Straus & Giroux.
- Kok, G. (2014): "Introduction to the Special Section: The effectiveness of fear appeals in health promotion". *International Journal of Psychology*, 2014, 49(2), s. 61-62.
- Komiteen for Sundhedsoplysning (2016): *Ungeprofilundersøgelsen 2015*. København. Komitéen for Sundhedsoplysning.
- Peters, G.-J.Y., R.A.C. Ruiter & G. Kok (2013): "Threatening communication. A critical re-analysis and a revised meta-analytic test of fear appeal theory". *Health Psychology Reviews*, 7 (suppl. 1), s. 8-31.
- Transportøkonomisk Institutt: *Trafikkopplæring i Danmark "fra vugge til rat"*, Oslo, 2012.
- Witte, K. & M. Allen (2000): "A Meta-Analysis of Fear Appeals: Implications for Effective Public Health Campaigns". *Health Education & Behavior*, 2000(27), s. 591.
- Wooldridge, J.M. (2003): *Introductory Economics: A Modern Approach*. Ohio. Thomson South Western: Mason.
- Vygotskij, LS (1982): *Tænkning og sprog*. København. Hans Reitzel.

**VIDEN I
VELFÆRD**

DET NATIONALE FORSKNINGS-
OG ANALYSECENTER FOR VELFÆRD