

Evaluering av ”Sei ifrå!” kampanjen i Telemark

Pål Ulleberg
Rune Elvik
Peter Christensen

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

Forord

”Sei ifrå” er en trafikksikkerhetskampanje rettet mot ungdom i bil som startet opp i Sogn og Fjordane fylke i 1993 og har pågått siden. I 1999 startet vegkontoret i Telemark kampanjen, og den ble foreløpig avsluttet i 2001. I 2004 startet ”Sei ifrå!” opp på nytt, og kampanjen er planlagt å pågå ut 2007.

Statens vegvesen i Telemark kontaktet TØI i slutten av 2002 for å få evaluert effektene av ”Sei ifrå” i Telemark. Oppdragsgivers kontaktpersoner har vært trafikkipedagog Per Harald Hermansen og seksjonsleder for Trafikant og Kjøretøy, Eva Ruth Ulla.

På grunn av at ”Sei ifrå!” kampanjen har pågått i to perioder i Telemark, består denne rapporten av to delundersøkelser. Den ene delundersøkelsen har til hensikt å undersøke om ”Sei ifrå!” kampanjen har ført til endringer i antallet skadde eller drepte ungdommer i kampanjens målgruppe i perioden 1999-2002, spesielt blant ungdom i bil. Følgelig tar den første delundersøkelsen sikte på å evaluere virkninger av ”Sei ifrå!” kampanjen som pågikk i perioden 1999-2001.

Den andre delundersøkelsen er basert på ”Sei ifrå!” kampanjen som begynte i 2004. Det er foreløpig ikke mulig å undersøke om ”Sei ifrå!” kampanjen som startet opp i 2004 har ført til endringer i antallet skadde og drepte ungdommer. Den andre delundersøkelsen vil isteden gi en tilstandsrapport over blant annet hvor ofte ungdom sier i fra når de kjenner seg redde i bil, og opplevde barrierer som hindrer en i å si i fra. Videre vil den andre delundersøkelsen beskrive hvordan ungdom i Telemark opplever ”Sei ifrå!” kampanjen og om kampanjen vurderes ulikt av ulike grupper ungdom.

Prosjektet er utført av Pål Ulleberg, Rune Elvik og Peter Christensen. Peter Christensen har utført Poisson-regresjonsanalysen av data i delundersøkelse 1. Rune Elvik har medvirket som veileder og kvalitets-sikrer av ulykkesanalysen i delrapport 1. Pål Ulleberg har vært prosjektleder og utført før-etterundersøkelsen i delundersøkelse 1 og analysene av data i delundersøkelse 2. Han har også skrevet det meste av rapporten.

Forskningsleder Fridulv Sagberg har vært ansvarlig for kvalitetsikring av hele rapporten og sekretær Trude Rømming har stått for tekstbehandling av rapporten.

Oslo, oktober 2004
Transportøkonomisk institutt

Sønneve Ølnes
Konstituert instituttssjef

Fridulv Sagberg
Forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

Delundersøkelse 1: Kampanjens virkning på antall skadde og drepte ungdommer i perioden 1999-2002	1
1. Bakgrunn og problemstilling	2
2 Datakilder og metode	4
2.1 Datakilder.....	4
2.2 Krav til en god evaluering	5
2.2.1 Forventet spesifisitet i effekt.....	7
2.3 Undersøkelsesopplegg – opplegg for analyse av data	7
2.3.1 Før-og-etterundersøkelser med sammenligningsgrupper.....	7
2.3.2 Mål på virkning i før-og-etterundersøkelsene.....	8
2.3.3 Multivariat analyse (Poisson-regresjonsanalyse).....	9
3 Resultater.....	11
3.1 Utvikling i antall skadde og drepte i Telemark perioden 1987-2002	11
3.2 Før-og-etterundersøkelse med hele landet som sammenligningsgruppe.....	13
3.3 Før-og-etterundersøkelse med alle fylker unntatt Akershus, Hedmark og Sogn og Fjordane som sammenligningsgruppe	13
3.4 Poisson-regresjonsanalyse	14
3.5 Nytte-kostnadsanalyse	18
4 Drøfting og konklusjon.....	19
4.1 Er skadetallene unormalt lave i før-perioden?.....	19
4.2 Har skadetallene økt for andre aldersgrupper i Telemark?.....	19
4.3 Skades passasjerer i aldergruppen 16-19 år når de sitter på med unge sjåfører?	20
4.4. Er det skjedd større endringer i førerkortandelen blant ungdom i Telemark sammenlignet med resten av landet?	21
4.5 Er det skjedd en reduksjon av skadegrad i ungdomsulykkene?	22
4.6 Konklusjon.....	23

Delundersøkelse 2: Evaluering av den nye ”Sei ifrå!” kampanjen i Telemark.....	25
5 Bakgrunn og problemstilling	26
6 Datakilder og metode	27
7 Resultater.....	28
7.1 Hvor ofte man er passasjer i bil og hvem man sitter på med.....	28
7.2 Risikoopplevelser som passasjer i bil i løpet av de siste 12 måneder	29
7.3 Sjansetaking blant førere som ungdommene sitter på med.....	31
7.4 Sier ungdom i fra når den de sitter på med tar sjanser?.....	32
7.5 Holdninger til det å være passasjer i bil.....	34
7.5.1 Holdninger blant ungdom i Telemark i forhold til i andre deler av Norge	36
7.5.2 Sammenheng med holdninger og atferd	37
7.6 Hva er enklest å gjøre når man tilbys skyss av en sjåfør som kjører usikkert?.....	37
7.7 Hvor mange ønsker å si i fra oftere?.....	39
8 Elevenes vurderinger av ”Sei ifrå!” kampanjen i Telemark.....	42
8.1 Generell vurdering av ”Sei ifrå!” kampanjen	42
8.2 Evaluering av rollespillet.....	44
8.3 Bidrar ”Sei ifrå!” til mer diskusjon rundt trafikksikkerhet?	46
8.4 Risikobevissthet	47
8.5 Tro på evne til å påvirke en sjåfør som kjører usikkert	48
8.6 Aksept for å si i fra	49
8.7 Har ”Sei ifrå! gjort det lettere å si i fra?	50
9 Oppsummering av delundersøkelse 2	52
9.1 Konklusjon delundersøkelse 2.....	53
Referanser.....	54
Vedlegg 1: Datagrunnlaget for delundersøkelse 1	57
Vedlegg 2: Poisson-regresjonsanalyse med år 2002 utelatt.....	69
Vedlegg 3: Tilleggstabeller for delundersøkelse 2	71
Vedlegg 4: Spørreskjema	75

Sammendrag:

Evaluering av "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark

I 1999 startet vegkontoret i Telemark kampanjen "Sei ifrå!". Formålet med kampanjen er å redusere antallet trafikkulykker med personskaade blant ungdom. Kampanjen er hovedsakelig rettet mot ungdom i alderen 16-19 år, spesielt passasjerer i bil. Kampanjen spiller på sosial kontroll av føreratferd, ved å oppmuntre passasjerer til å si i fra om farlig atferd.

"Sei ifrå!" kampanjen i Telemark ble foreløpig avsluttet i 2001, men kom i gang igjen våren 2004 og vil fortsette ut 2007. På grunn av at "Sei ifrå!" kampanjen har pågått i to perioder i Telemark, består denne rapporten av to delundersøkelser. Den ene delundersøkelsen har til hensikt å undersøke om "Sei ifrå!" kampanjen har ført til endringer i antallet skadde eller drepte ungdommer i kampanjens målgruppe i perioden 1999-2002, spesielt blant ungdom i bil. Den andre delundersøkelsen er basert på "Sei ifrå!" kampanjen som begynte i 2004. Denne studien gir en beskrivelse av hvordan ungdom i Telemark opplever "Sei ifrå!" kampanjen, og gir i tillegg en "tilstandsrapport" over målgruppens risikoopplevelser, holdninger og atferd relatert til det å være passasjer i bil.

Delundersøkelse 1 – Kampanjens effekt på antall skadde og drepte ungdommer i perioden 1999-2002

Vi har undersøkt om "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark har hatt noen virkning på antallet skadde og drepte ungdommer i fylket i perioden 1999-2002. Virkningen er undersøkt på tre måter:

- Ved en før-og-etterundersøkelse der Telemark er sammenlignet med resten av landet (alle de 18 fylkene summert).
- Ved en før-og-etterundersøkelse der Telemark er sammenlignet med resten av landet unntatt fylker der "Sei ifrå!" kampanjen er gjennomført før 2002 (dvs. unntatt Sogn og Fjordane, Akershus og Hedmark).
- Ved en multivariat analyse (Poisson-regresjonsanalyse), der virkningene av en rekke forhold på antall skadde og drepte, blant dem "Sei ifrå!" kampanjen, er beregnet statistisk.

I disse tre analysemetodene ble det skilt mellom fire målgrupper for kampanjen:

- a) Alle skadde og drepte ungdommer i vegtrafikkulykker i alderen 16-19 år
- b) Skadde og drepte ungdommer i bil i alderen 16-19 år
- c) Skadde og drepte bilpassasjerer i alderen 16-19 år
- d) Skadde og drepte bilførere i alderen 18-19 år

Resultatene av de tre analysemetodene tyder *ikke på at det er skjedd noen endring i antallet skadde og drepte ungdommer*, verken i trafikken totalt, i bil, som bilførere eller som passasjerer i bil etter at "Sei ifrå" kampanjen ble satt i gang i 1999.

Det kan være flere grunner til at antallet skadde og drepte ungdommer i målgruppen synes å være uforandret i perioden kampanjen pågikk (1999-2001). En forklaring kan være at kampanjen ikke appellerte til målgruppen, men vi har ingen mulighet til å undersøke denne hypotesen. En annen forklaring kan være at kampanjen var virksom i for kort tid i Telemark. En tidligere evaluering av "Sei ifrå!" kampanjen i Sogn og Fjordane viste at effekten av denne kom først etter tre års kampanjedrift, og forsterket seg ytterligere etter 5 års virksomhet. "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark var i praksis virksom i 2 ½ år, og dette kan ha vært et for kort tidsrom til at virkningen gav seg utslag i reduserte skadetall for målgruppen.

Delundersøkelse 2 – Ungdoms opplevelse av den nye "Sei ifrå!" kampanjen

Delundersøkelse 2 ble gjennomført i form av en spørreundersøkelse blant elever ved VK-1 klasser i Telemark som hadde hatt skolebesøket fra "Sei ifrå!" kampanjen. Resultatene fra spørreundersøkelsen tyder på at elevene i VK-1 klasser i Telemark i 2004 ofte er passasjerer i bil til unge sjåførere. I løpet av de siste 12 månedene har i underkant av halvparten følt seg redde, opplevd nestenulykker eller vært involvert i kappkjøring når de har vært passasjerer i bil til en ung fører. Om lag 25 % av elevene har i løpet av de siste 12 månedene opplevd at føreren de sitter på med har vært påvirket av alkohol eller narkotika.

Videre er det relativt mange som unnlater å bruke bilbelte som passasjer i bil. Over halvparten oppgir at de har unnlatt å bruke bilbelte i bil 3 ganger eller mer i løpet de siste 12 månedene, en andel som er langt høyere enn tall for ungdom i andre deler av landet. Følgelig anbefales det å sette inn tiltak med sikte på å øke bilbeltebruk blant ungdom i Telemark.

Totalt sett er det få som frykter negative reaksjoner fra føreren eller andre hvis de sier ifra når de føler seg utrygge i bil, samtidig som mange tror det er mulig å påvirke sjåførere som kjører usikkert. Sammenlignet med ungdom fra andre deler av landet, ser ungdom i Telemark til å oppleve mindre barrierer mot å si i fra.

Likevel er det mange, særlig blant unge menn, som ikke sier i fra når de synes førere kjører for fort, foretar farlige forbikjøring m.m. Mye tyder på at mange av de som sitter på med sjåførere som kjører usikkert uten å si noe om kjøringen, gjør dette i situasjoner der det er vanskelig å komme seg hjem på andre måter. Selv om

mange unnlater å si i fra, oppgir om lag halvparten av de som deltok i spørreundersøkelsen at de ønsker å si oftere i fra når de er utrygge som passasjer i bil.

Et kjennetegn blant ungdom som sier i fra når de føler seg utrygge, er at disse i større grad enn andre mener at passasjerene har et ansvar for å komme trygt fram. Det å endre oppfatninger av denne typen kan dermed være fordelaktig med tanke på å få ungdom til å si i fra oftere.

Resultatene av elevenes vurdering av skolebesøket fra "Sei ifrå!" kampanjen kan sammenfattes slik:

- Totalt sett vurderes kampanjen som mer positiv enn negativ av elevene. Det er særlig kvinner og de som ønsker å si i fra oftere når de er utrygge i bil, som gir de mest positive vurderingene av kampanjen. Sistnevnte tyder på at kampanjen mottas best av de som er mest motiverte for å gjøre noe med egen atferd. Når det gjelder menn og de som synes de sier i fra nok som det er når man er utrygg i bil, heller disse mot å gi en noenlunde "nøytral" vurdering av kampanjen.
- Rollespillet, som er en sentral del av skolebesøket, får i gjennomsnitt en nøytral vurdering av elevene. En anbefaling kan derfor være å vurdere om noen av elementene i rollespillet kan forbedres, eksempelvis la flere delta aktivt i dette hvis det er mulig.
- Over halvparten av elevene mener skolebesøket fra "Sei ifrå!" kampanjen har gjort at de tenker mer over faren for å skades i trafikken, at det er blitt mer akseptabelt å si i fra og at de føler seg mer selvsikre på at de kan påvirke en sjåfør som kjører usikkert. Svært få mener at det har skjedd en endring i negativ retning etter skolebesøket.
- 65 % av elevene mener at "Sei ifrå!" kampanjen vil føre til at de litt eller mye oftere sier i fra når de er utrygge som passasjerer i bil.
- Kampanjen mottas best av elever som ønsker å si i fra oftere enn det de gjør i dag. Disse har også større tro på at kampanjen vil føre til at de endrer atferd som passasjer i bil. Over 70 % av de som ønsker å si i fra oftere, tror at "Sei ifrå!" vil hjelpe dem i å si i fra oftere når de føler seg utrygge som passasjerer i bil.

Kort oppsummert synes skolebesøket fra "Sei ifrå!" kampanjen i 2004 å ha en gunstig effekt mht. å senke barrierene som enkelte opplever mot å si i fra til en usikker sjåfør. Hvorvidt det nye innholdet i "Sei ifrå!" kampanjen kan bidra til å endre atferd og om tiltaket på sikt kan føre til en endring i antallet skadde og drepte ungdommer, gjenstår å se.

Summary:

Evaluation of the “Speak out!” road safety campaign in Telemark

The road safety campaign “Speak out!” was launched in Telemark county in 1999. The main objective of the campaign is to reduce the number of road accidents among teenagers, in particular those who are between 16 and 19 years old. The campaign appeals to passengers riding in cars to “Speak out!” about dangerous driving, by telling drivers to drive more carefully. It consists of a combination of information and enforcement. Information is given in schools, enforcement has generally taken the form of roadside checks, carried out by the police and officers of the Public Roads Administration together.

The campaign ended temporarily in 2001, but started again during springtime 2004. The “new” campaign has a slightly different content than the previous one, and is planned to continue through the year 2007. Due to the fact that the campaign has been implemented in two time periods, the present report consists of two sections. Section 1 estimates whether the “Speak out!” campaign carried out in the time period 1999-2001 had any effects on the number of killed or injured road users during the period the campaign lasted. Section 2 contains an evaluation of the “Speak out!” campaign that started in 2004. The section includes descriptions of attitudes, behaviour and experiences of risk related to being a passenger in a car with a young driver. In addition, results of how the target group evaluated the campaign is presented.

Summary of section 1

To determine whether the campaign implemented in 1999-2001 had any effect on the number of people killed or injured in road accidents, three types of study were carried out:

- A before-and-after study with a general comparison group. The general comparison group consisted of all other counties in Norway, 18 altogether.
- A before-and-after study with a general comparison group, except counties where the “Speak out!” campaign already had been or still is carried out. This means that the counties of Sogn og Fjordane, Akershus and Hedmark were excluded from the analysis.
- A multivariate analysis (Poisson regression analysis), in which the effects of factors that influence the number of people injured in road accidents, including the “Speak out!” campaign, were estimated statistically.

In all of the three types of study, the effect of the campaign was estimated separately for four target groups:

- a) All killed or injured persons in road traffic accidents in the age group 16-19 years.
- b) All killed or injured car occupants in the age group 16-19 years.
- c) All killed or injured car passengers in the age group 16-19 years.
- d) All killed or injured car drivers in the age group 18-19 years.

The results of the three approaches to evaluation were practically identical: there were no significant reduction in the number of injured or killed persons in the age group 16-19 years in either of the four target groups after the “Speak out!” campaign was implemented.

Summary of section 2:

Section 2 of the report was based on a questionnaire survey carried out among high-school pupils who had experienced a school visit from the “Speak out!” campaign in 2004. The results of the survey revealed that during the last year, about half of the adolescents reported being afraid, having experienced near-accidents or having been involved in race driving when riding with young drivers. About 25 % of the adolescents also reported instances when the driver had been under the influence of alcohol or drugs when they were passengers in the car.

In general, relatively few seemed to fear negative consequences if they were to ask the driver to drive more carefully. Nevertheless, a number of the adolescents reported that they refrained from addressing unsafe driving when they were passengers in cars with young drivers. Further analyses suggest that the propensity to refrain from addressing unsafe driving is most prevalent in situations where there are no other means of transportation available. Still, about half of the respondents reported that they would like to ask drivers to drive more carefully more often than they currently did when feeling unsafe in a car.

The adolescents’ evaluation of the school visit from the “Speak out!” campaign can be summarized as follows:

- In general, the school visit is evaluated more positively than negatively by the adolescents. It is particularly women and those who wish to speak out more frequently who give the most favourable evaluation of the school visit.

- Approximately half of the adolescents report that after the school visit, they are more aware of the risk of being injured as car passengers, feel that it is more acceptable to speak out against unsafe driving, and feel more confident in their ability to influence unsafe drivers.
- 65 percent of the respondents believe that they will address unsafe driving more often as a result of the school visit.

To sum up, the school visit from the “Speak out!” campaign seems to have favourable short-time effects, especially through lowering various barriers that inhibit adolescents from asking drivers to drive more carefully. Whether the campaign started in 2004 actually will change passengers’ behaviour and/or reduce the number of killed or injured car occupants is, however, not yet determined.

Delundersøkelse 1: Kampanjens virkning på antall skadde og drepte ungdommer i perioden 1999-2002

1. Bakgrunn og problemstilling

I 1999 startet vegkontoret i Telemark kampanjen "Sei ifrå!". Formålet med kampanjen er å redusere antallet trafikkulykker med personskaade blant ungdom. Kampanjen er hovedsakelig rettet mot ungdom i alderen 16-19 år, spesielt passasjerer i bil. Kampanjen ble foreløpig avsluttet i 2001, men kom i gang igjen våren 2004 og vil fortsettes ut 2007.

"Sei ifrå!" kampanjen er utviklet ved veikontoret i Sogn og Fjordane. Tanken bak kampanjen er hentet fra en dansk undersøkelse om ungdom og kriminalitet (Ljones 1999). Grunntanken bak kampanjen er at mesteparten av ungdommen er positive og fornuftige, men at et mindretall står for den risikofylte kjøreatferden. Målet er å skape en sterkere sosial kontroll av kjøreatferden blant ungdom, og da hovedsakelig ved å få passasjerene i bilen til å "Sei ifrå!" om farlig atferd.

"Sei ifrå!" kampanjen startet opp i Sogn og Fjordane i 1993 og har pågått siden. Transportøkonomisk institutt evaluerte i 1999 virkningene av "Sei ifrå!" kampanjen på skadde og drepte i trafikken i Sogn og Fjordane (Amundsen, Elvik og Fridstrøm, 1999). Undersøkelsen konkluderte med at "Sei ifrå!" kampanjen bidro til å redusere antallet skadde og drepte ungdommer i Sogn og Fjordane. I særlig grad gjaldt dette skadde eller drepte passasjerer i bil i alderen 16-19 år, som viste en nedgang på ca. 30 % etter at kampanjen ble satt i verk.

"Sei ifrå!" kampanjen som er gjennomført i Telemark i perioden 1999-2001 benyttet en fremgangsmåte som er noenlunde lik den som ble brukt for "Sei ifrå!" kampanjen i Sogn og Fjordane. Kampanjen har hele tiden vært utført av Statens vegvesen i samarbeid med politi- og lensmannsetaten, fylkeskommunen v/ den videregående skolen, Gjensidige NOR forsikring, NAF, Trygg Trafikk og andre organisasjoner. I tillegg var Forsvaret engasjert i en periode (Luftforsvarets biltransportsskole i Stavern, nå nedlagt).

I perioden 1999-2001 ble kampanjen gjennomført på to hovedarenaer; i den videregående skolen og på veien. Fra høsten 1999 til og med høsten 2001 hadde samtlige VK-1 klasser, altså hele kullet, ved videregående skoler i Telemark en skoletime med "Sei ifrå!". Dette innebærer at stadig flere i aldersgruppen 16-19 år har opplevd kampanjen i form av skolebesøk i løpet av perioden 1999 til 2001. Skoletimene har i all hovedsak blitt gjennomført av personell fra Statens vegvesen, men politiet, Gjensidige NOR forsikring og NAF har også bidratt med timeholdere.

På veien ble kampanjen gjennomført i forbindelse med synlige kontroller. Disse kontrollene er utført på vanlig måte ved en stoppkontroll. Den er bemannet med uniformert personell fra politi- og lensmannsetaten og Statens vegvesen. Som en egen, atskilt post på kontrollene har det vært en informasjonspost med

fremvisning av kampanjefilm, hyggelig prat og utdeling av materiell¹. Personellet her (fra Statens vegvesen, de videregående skolene, NAF, Gjensidige NOR forsikring, Trygg Trafikk, NMCU m.fl.) har vært kledd i sivilt antrekk, eventuelt med kampanjegenser. Til denne delen av kontrollene har det uniformerte personellet invitert og oppfordret de kontrollerte i riktig aldersgruppe (ca. 16 - ca. 23 år) til å delta. Deltakelse her er imidlertid helt frivillig. Tidspunkt for disse kontrollene har vært mellom 18.00 og 22.00. Politiet har i etterkant av kontrollene fortsatt i noen timer med ordinær kontrollvirksomhet og patruljering, rettet inn spesielt mot kjørende ungdom. Statens vegvesen har i disse timene hatt tekniske kjøretøykontroller, der de har konsentrert seg om mopeder og "ungdomsbiler".

I tillegg er kampanjefilm som ble vist på skoler og på kontroller, også vist på lokal-TV og som forfilm på kino. Det er også informert om kampanjen i aviser og på radio.

Målet med delundersøkelse 1 er å evaluere om "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark har hatt noen virkning på antall skadde og drepte personer i trafikken i perioden 1999-2002. I denne evalueringen er det skilt mellom fire målgrupper for "Sei ifrå!" kampanjen. Disse er:

- a) Alle skadde og drepte personer i vegtrafikkulykker i aldersgruppen 16-19 år
- b) Skadde og drepte personer i bil i aldersgruppen 16-19 år
- c) Skadde og drepte bilpassasjerer i aldersgruppen 16-19 år
- d) Skadde og drepte bilførere i aldersgruppen 16-19 år (dvs 18-19 år)

Den metodiske tilnærmingen som evalueringen bygger på er så og si identisk med som ble benyttet i evalueringen av "Sei ifrå!" kampanjen i Sogn og Fjordane. Det er flere grunner til det. Den viktigste er at vi fortsatt anser denne tilnærmingen som den best egnede med tanke på å avgjøre om tiltaket har noen virkning på antall skadde og drepte i trafikken. En annen grunn er å sammenligne evt. virkninger av kampanjen i Telemark med virkninger av kampanjen i Sogn og Fjordane.

¹ Materiell omfattet T-skjorter, kulepenn, små lommelykter m.v. med kampanjens logo. Dette er blitt gjort som oppfølging til skolebesøkene.

2 Datakilder og metode

2.1 Datakilder

Evalueringen bygger på opplysninger om antall skadde og drepte personer i trafikken i Telemark og i andre norske fylker i årene fra og med 1987 til og med 2002. Opplysningene om antallet skadde og drepte personer er hentet fra Statistisk sentralbyrås (SSB) register over politirapporterte personskadeulykker. Antall skadde og drepte personer er oppgitt for følgende grupper for hvert fylke og hvert år etter 1987:

- a) Antall skadde og drepte i alt, uansett aldersgruppe og for alle trafikantgrupper
- b) Antall skadde og drepte i aldersgruppen 16-19 år, for alle trafikantgrupper
- c) Antall skadde og drepte i andre aldersgrupper enn 16-19 år (0-15 år og 20 år og mer), for alle trafikantgrupper
- d) Antall skadde og drepte personer i bil i aldersgruppen 16-19 år
- e) Antall skadde og drepte bilpassasjerer i aldersgruppen 16-19 år
- f) Antall skadde og drepte bilførere i aldersgruppen 16-19 år

I tillegg er opplysninger fra STRAKS-registeret benyttet for å undersøke kombinasjonen av førerens og passasjerens alder i ulykker der en passasjer 16-19 år ble skadd.

I tillegg til antall skadde og drepte personer, er det registrert opplysninger om følgende forhold som kan påvirke antallet trafikkulykker og antallet skadde og drepte personer i trafikken:

- a) *Lengden av offentlige veger* i hvert fylke hvert år etter 1987. Opplysningene er hentet fra Opplysningsrådet for veitrafikk.
- b) *Folkemengden i hvert fylke* ved utgangen av hvert år fra 1987 til 2002. Opplysningene er hentet fra Statistisk sentralbyrås befolkningsstatistikk. Folketallet er fordelt på aldersgruppene 16-19 år og andre aldersgrupper (0-15 år og 20 år og mer).
- c) På grunnlag av opplysninger om folkemengden, er det for hvert fylke og hvert år etter 1987 beregnet hvilken *andel personer i alderen 16-19 år* utgjorde av folkemengden.
- d) *Trafikkarbeidet* i millioner kjøretøykilometer i hvert fylke hvert år etter 1987. Trafikkarbeidet er beregnet på grunnlag av en modell utviklet av Fridstrøm (1999).

Vedlegg 1 inneholder tabeller som viser datagrunnlaget undersøkelsen bygger på.

2.2 Krav til en god evaluering

For å kunne si at et tiltak har påvirket antallet skadde og drepte i trafikken, må vi med rimelig sikkerhet kunne fastslå at tiltaket har ført til at det er færre eller flere skadde og drepte i trafikken enn det ellers ville ha vært. Det største problemet i en evaluering av et trafikksikkerhetstiltak er å si noe om hva antallet skadde og drepte ellers ville ha vært, det vil si dersom tiltaket ikke var tatt i bruk.

Følgende punkter (Hauer, 1997) oppsummerer de krav som vanligvis stilles for å si at et tiltak er (en medvirkende) årsak til endringer i skadetall:

1 *Årsaksretningen må kunne bestemmes entydig*

Dette kravet betyr at vi må kunne si hva som er årsak og hva som er virkning, samt fastslå at årsaken opptrer før virkningen i tid. I en før-og-etterundersøkelse regnes vanligvis årsaksretningen som klar, men mulige unntak fra denne hovedregelen er drøftet i kapittel 4 i rapporten.

2 *Det må være en statistisk sammenheng mellom årsak og virkning*

Dette kravet betyr at det må være statistisk pålitelige (signifikante) endringer i antall skadde og drepte personer fra før til etter at "Sei ifrå!" kampanjen ble gjennomført. Selv om én ulykke med personskade er en for mye, er antallet skadde og drepte hvert år i målgruppen for "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark relativt lavt i statistisk forstand. Det er derfor vanskelig å påvise små effekter med statistisk pålitelighet. For å øke sannsynligheten for å kunne påvise små effekter, er undersøkelsen lagt opp på følgende måte:

- a) Signifikansnivået er satt til 10%, som er mindre strengt enn 5% som vanligvis brukes.
- b) I før-og-etterundersøkelsen er opplysninger fra alle år før og alle år etter innføring av "Sei ifrå!" slått sammen for å gi et størst mulig datagrunnlag.
- c) Det er utført en Poisson-regresjonsanalyse (negativ binomial fordeling) av data. Denne analyseteknikken er lagt spesielt til rette for ulykkesdata og kan fange opp alle systematiske sammenhenger data inneholder og beregne deres effekter.

3 *Sammenhengen mellom årsak og virkning må bestå ved kontroll for andre mulige forklaringer*

Antallet skadde og drepte i trafikken påvirkes av svært mange forhold. En bestemt kampanje, som "Sei ifrå!", er bare ett av disse forholdene. For å kunne si at endringer i antallet skadde og drepte etter at "Sei ifrå!" kampanjen ble gjennomført skyldes denne kampanjen, og ikke andre ting, bør ideelt sett virkningene av alle andre forhold som påvirker antallet skadde og drepte elimineres. Det er ikke mulig i en ikke-eksperimentell før-og-etterundersøkelse som denne. I denne undersøkelsen er det kontrollert for endringer som kan skyldes:

- a) Endringer i folkemengden
- b) Endringer i befolkningssammensetningen, det vil si andelen ungdom i alderen 16-19 år i prosent av befolkningen

- c) Generelle endringer i antall skadde og drepte personer, det vil si endringer som har skjedd samtidig over hele landet, for eksempel som en følge av svingninger i økonomiske konjunkturer
- d) Langsiktige trender i antall skadde og drepte personer, det vil si systematiske utviklingstendenser fra år til år som var til stede allerede før "Sei ifrå!" ble igangsatt og har fortsatt etterpå
- e) Endringer i trafikkmengde, det vil si i antallet kjøretøykilometer utført av motorkjøretøy i det enkelte fylke.

Kravet om at sammenhengen mellom årsak og virkning skal holde for kontroll for andre mulige forklaringer betyr at det må være mulige å påvise en effekt av "Sei ifrå!" kampanjen etter at man har kontrollert for de faktorene som er nevnt over.

Ideelt sett burde det også vært kontrollert for endringer i andelen ungdommer i aldersgruppen 18-19 år som har førerkort. Dette var det imidlertid vanskelig å oppdrive tall på, og vi har av den grunn utelatt slike tall fra analysene. Så lenge førkortandelen blant 18-19 åringer i Telemark ikke har endret seg vesentlig forskjellig fra endringer i denne andelen i resten av landet, skulle ikke dette ha noen betydning for resultatene.

4 Det bør være en dose-responssammenheng mellom årsak og virkning

En dose-responssammenheng innebærer at jo kraftigere årsaksfaktoren virker, desto større virkning venter man å finne. Når det gjelder "Sei ifrå!" i Telemark, har alle VK-1 kull i Telemark hatt besøk fra kampanjen i skoleårene 1999-2000, 2000-2001 og 2001-2002. Dette tilsier at en stadig større andel av aldersgruppen 16-19 år har opplevd "Sei ifrå!" kampanjen i form av skolebesøk i perioden 1999-2001. Dersom det er en dose-responssammenheng betyr det at vi venter å finne en større virkning av kampanjen i 2001 enn i 1999. Imidlertid er det snakk om relativt små skadetall over en kort tidsperiode, og det kan av den grunn være vanskelig å påvise en slik dose-responssammenheng.

5 Tiltaket bør bare virke i sin målgruppe, ikke i andre grupper

Dette kalles ofte en "spesifisitet" i virkningen av en faktor. For "Sei ifrå!" kampanjens vedkommende, betyr dette at vi venter å finne en virkning av kampanjen i den aldersgruppen av trafikanter den er rettet mot, men ikke i andre aldersgrupper. Videre venter vi at virkningen i den aktuelle aldersgrupper er større for personer i bil enn for andre trafikantgrupper, og større for bilpassasjerer enn for bilførere.

6 Årsaksmekanismen som formidler virkningen av et tiltak bør være kjent

Det er ikke alltid en direkte sammenheng mellom en årsak og den endelige virkningen av denne årsaken. I trafikken virker mange trafiksikkerhetstiltak gjennom endringer i trafikantatferd. En kampanje som "Sei ifrå!" kan for eksempel føre til at ungdom i mindre grad bryter fartsgrensene eller sjeldnere kjører med promille. Den kan også føre til at det mindre attraktivt å være passasjer i bil hos førere som kjører uforsiktig. Dersom det er mulig å påvise

slike endringer i trafikantatferd, gir det et ekstra holdepunkt for å bedømme om kampanjen har virket, i tillegg til eventuelle endringer i antall skadde og drepte personer. Dessverre er data som gjør det mulig å si noe om slike effekter av "Sei ifrå!" ikke tilgjengelige.

2.2.1 Forventet spesifisitet i effekt

På grunnlag av kampanjens målgruppe forventes det at "Sei ifrå!" har hatt større virkning blant ungdom i bil enn blant ungdom generelt (det vil si for alle trafikantgrupper sett under ett). Videre forventes det at "Sei ifrå!" har hatt større virkning blant passasjerer i bil enn blant førere av bil.

Hypotesen begrunnes med at ungdom i bil, og da spesielt passasjerer i bil, er kampanjens hovedmålgruppe. Man kan selvsagt tenke seg at kampanjen har en større virkning på førere enn på passasjerer, hvis passasjerene når fram med sitt budskap til førerne om å kjøre forsiktigere. På den annen side har passasjerer som sier ifra til ingen nytte også muligheten for å slutte å være passasjerer, noe som vil redusere deres eksponering for risiko i trafikken. Vi tror at denne tilpasningen vil bli valgt av enkelte dersom forsøk på å få førerne til å kjøre forsiktigere ikke lykkes. Denne hypotesen fant for øvrig støtte i evalueringen av "Sei ifrå!" i Sogn og Fjordane – virkningen av kampanjen gav seg først og fremst utslag i en nedgang i skadetall for passasjerer i aldersgruppen 16-19 år (Amundsen, Elvik og Fridstrøm, 1999).

2.3 Undersøkellesopplegg – opplegg for analyse av data

2.3.1 Før-og-etterundersøkelser med sammenligningsgrupper

Det er utført to før-og-etterundersøkelser med sammenligningsgruppe. Betegnelsen "sammenligningsgruppe" brukes i stedet for kontrollgruppe, fordi sammenligningsgruppen er valgt ut fra visse kriterier, ikke fremkommet tilfeldig som i et eksperiment (Hauer 1997). Perioden 1987-1998 er brukt som før-periode, mens perioden 1999-2002 er brukt som etter-periode². Følgende sammenligningsgrupper er valgt:

- a) Antallet skadde og drepte til sammen i alle andre fylker i Norge. Fordelen med denne sammenligningsgruppen er at antallet skader er stort, slik at tilfeldige utslag blir små.
- b) Antallet skadde og drepte til sammen i alle fylker i Norge som ikke har gjennomført "Sei ifrå!" kampanjen i løpet av perioden 1987-2002. Dette

² "Sei ifrå!" kampanjen ble ikke gjennomført i 2002 i Telemark. Vi har likevel inkludert 2002 i etter-perioden, siden de fleste som var i aldersgruppen 16-19 år i 2002 hadde opplevd kampanjen. Imidlertid har vi gjennomført de samme Poisson-regresjonsanalysene som er presentert i avsnitt 3.4 uten å ha med tall for 2002. Disse analysene er presentert i vedlegg 3.

innebærer at fylkene Akershus, Hedmark og Sogn og Fjordane er utelatt fra disse analysene³. Bakgrunnen for å utelate disse fylkene er å kontrollere for eventuelle effekter av "Sei ifrå!" kampanjen i disse fylkene.

- c) Antallet skadde og drepte i hvert av de 18 andre fylkene i Norge. De 18 andre fylkene representerer mengden av mulige sammenligningsgrupper for Telemark fylke. I Poisson-regresjonsanalysen er variasjonen i antallet skadde og drepte i alle de andre fylkene og i Telemark beregnet med en multivariat analyseteknikk som fanger opp den systematiske variasjon som kan tilskrives de forklaringsfaktorer som inngår i analysen (andel ungdom i befolkningen, trafikkarbeid, trafikk tetthet og årlig trend).
- d) Samme Poisson-regresjonsanalyse som i punkt c), men uten tall fra Akershus, Hedmark og Sogn og Fjordane.

2.3.2 Mål på virkning i før-og-etterundersøkelsene

I før-og-etterundersøkelsen er effekten av "Sei ifrå!" kampanjen på antallet skadde og drepte personer pr. 1000 innbygger uttrykt i form av oddsforholdet. Grunnen til at vi benytter antallet skadde og drepte pr 1000 innbygger er for å kontrollere for endringer i folketall. Dette kalles å uttrykke effekten i form av endringer i helserisiko. Effekten (oddsforholdet) er beregnet slik:

Effekt (oddsforhold = OR) = $(A_i/B_i)/(C_i/D_i)$, der:

A_i = Antall skadde og drepte personer pr. 1000 innbygger i tiltakets målgruppe i etter-perioden i Telemark,

B_i = Antall skadde og drepte personer pr. 1000 innbygger i tiltakets målgruppe i før-perioden i Telemark,

C_i = Antall skadde og drepte personer pr. 1000 innbygger i tiltakets målgruppe i etter-perioden i sammenligningsgruppen (resten av landet eller resten av landet unntatt Sogn og Fjordane, Akershus og Hedmark),

D_i = Antall skadde og drepte personer pr. 1000 innbygger i tiltakets målgruppe i før-perioden i sammenligningsgruppen (resten av landet eller resten av landet unntatt Sogn og Fjordane, Akershus og Hedmark).

Når oddsforholdet er mindre enn 1,0, er antallet skadde og drepte personer pr. 1000 innbygger (dvs. helserisikoen) redusert. Når det er 1,0, er helserisikoen uendret. Når oddsforholdet er større enn 1,0, har antallet skadde og drepte personer pr. 1000 innbygger økt. Effekter uttrykt i form av oddsforhold er beregnet for følgende målgrupper for tiltaket:

³ Akershus og Hedmark begynte med "Sei ifrå!" kampanjen i 2001, mens Sogn og Fjordane har hatt kampanjen gående siden 1993.

- a) Alle skadde og drepte ungdommer 16-19 år, uansett trafikantgruppe (alle skadde og drepte) pr. 1000 innbygger
- b) Skadde og drepte ungdommer 16-19 år i bil (skadde og drepte i bil) pr. 1000 innbygger
- c) Skadde og drepte ungdommer 16-19 år som passasjer i bil (skadde og drepte passasjerer) pr. 1000 innbygger
- d) Skadde og drepte ungdommer 16-19 år som bilførere (skadde og drepte førere) pr. 1000 innbygger

Usikkerheten i den beregnede virkningen av "Sei ifrå!" kampanjen er beskrevet ved hjelp av et 90% konfidensintervall. Det er et område der den "sanne" virkningen tiltaket vil ligge med 90 % sannsynlighet. Disse konfidensgrensene bygger på en forutsetning om normalfordelte ulykkestall. Denne forutsetningen gir god tilnærming når forventet ulykkestall er mer enn ca 20, noe det er i det datamaterialet denne undersøkelsen bygger på.

2.3.3 Multivariat analyse (Poisson-regresjonsanalyse)

I Poisson-regresjonsanalysen er det forventede antallet skadde og drepte personer beregnet som en funksjon av en rekke forklaringsvariabler. Det generelle uttrykket for forventet antall skadde og drepte personer kan skrives slik:

$$\text{Forventet antall skadde og drepte personer} = \exp\left[\sum_{j=1}^k \beta_j x_j\right]$$

der β er en koeffisient som beskriver den partielle effekten av variabel x på antallet skadde og drepte personer. Med den partielle effekten menes den effekten variabelen har når man kontrollerer for effektene av alle andre variabler som inngår i uttrykket for forklaring av forventet antall skadde og drepte personer.

Et 90% konfidensintervall for effektene av de enkelte variabler i Poisson-regresjonsanalysen er beregnet ved å benytte anslagene for standardfeilen til de enkelte β koeffisienter som produseres automatisk av programvaren som er brukt i analysen. Poisson-regresjonsanalysen (negativ binomial fordeling) er kjørt med programpakken LIMDEP.

En fullstendig spesifisert modell til forklaring av antallet skadde og drepte personer ser slik ut:

$$E(y_i) = e^{\beta_0} q^{\beta_1} \left(\frac{q}{l}\right)^{\beta_2} p^{\beta_3} e^{\beta_4 t} e^{\beta_5 d(\lambda)}$$

Her betyr de ulike symbolene følgende:

$E(y_i)$ = forventet antall skadde og drepte personer i målgruppe i for tiltaket

e = eksponensialfunksjonen, det vil si 2,7183 opphøyd i en koeffisient β_i

q = trafikkmengden i millioner kjøretøykilometer

l = veglengden i kilometer

p = andelen unge i alderen 16-19 år i prosent av befolkningen i et fylke

t = trendledd, som viser årlig endring av antallet skadde og drepte i trafikken

d = en hjelpevariabel som brukes til å definere hvordan effekten av "Sei ifrå!" kampanjen varierer over tid i perioden 1999-2002.

λ = En "Box-Cox" parameter, også kalt krumningsparameter, som beskriver hvordan effekten av "Sei ifrå!" varierer over perioden 1999-2002.

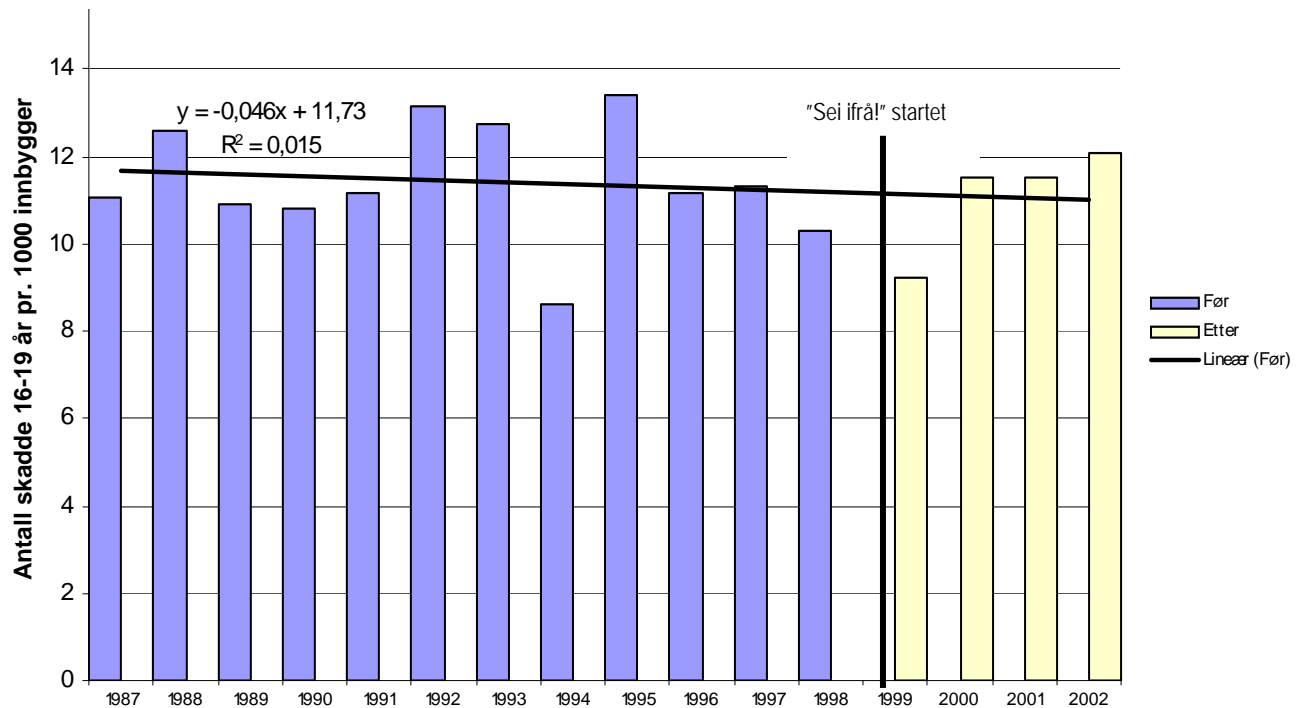
$$d^{(\lambda)} = \frac{d^{\lambda} - 1}{\lambda}$$

β = koeffisienter som viser effektene av de ulike variabler på antallet skadde og drepte

3 Resultater

3.1 Utvikling i antall skadde og drepte i Telemark perioden 1987-2002

Figur 3.1 viser utviklingen av antallet skadde og drepte ungdommer pr. 1000 innbygger i trafikken (risikoen for at en i aldersgruppen 16-19 år blir skadd i trafikken) i Telemark fra 1987 til 2002. Vi har valgt å presentere figuren i antall skadde pr. 1000 innbygger siden antallet 16-19 åringer i Telemark har gått ned i perioden 1987-2002⁴. I figuren det også tegnet inn en trendlinje, som er estimert på grunnlag av utviklingen i de tolv årene i før-perioden. Trendlinjen viser at antallet skadde og drepte ungdommer pr. 1000 innbygger har vært svakt nedadgående i perioden før "Sei ifrå!" ble iverksatt. Nedgangen fortsetter i 1999, det året "Sei ifrå!" ble satt i gang, men antallet skadde og drepte pr. 1000 innbygger øker litt fra år 2000 og utover.

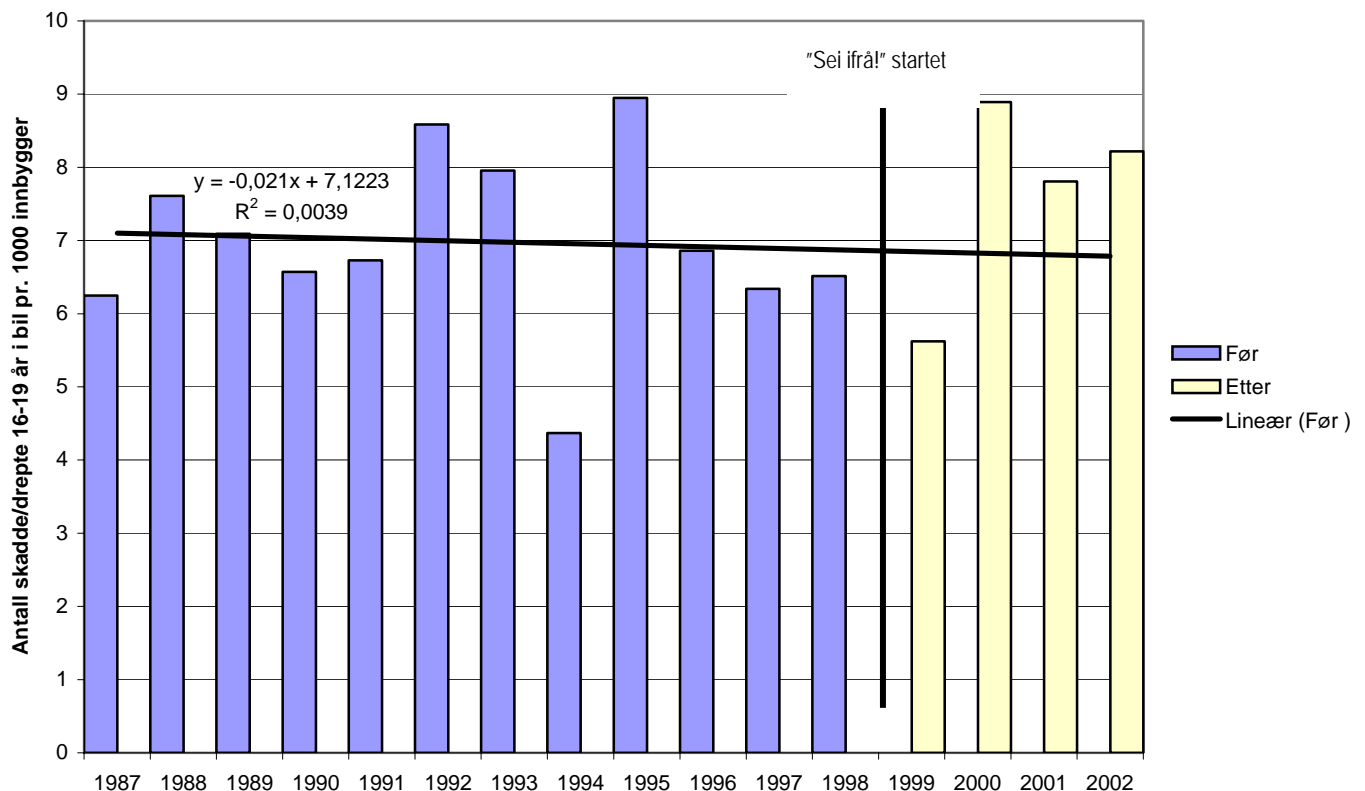


Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 3.1: Utvikling i skadde og drepte ungdommer pr. 1000 innbyggere i aldersgruppen 16-19 år i Telemark 1987-2002. Omfatter alle som er skadd eller drept i trafikken.

⁴ Absolutte tall for antall skadde og drepte ungdommer i trafikken i Telemark for perioden 1987-2002 er presentert i tabell 1, vedlegg 1.

Skadetallene i figur 3.1 omfatter også skadde trafikanter som ikke er i målgruppen for "Sei ifrå!" kampanjen, dvs. skadde forgjengere, syklistere og busspassasjerer. I figur 3.2 er den samme utviklingen for kampanjens målgruppe, bilførere og passasjerer i aldersgruppen 16-19 år, presentert. I figur 3.2 er det også tegnet inn en trendlinje, som er estimert på grunnlag av utviklingen i de tolv årene i før-perioden. I likhet med figur 3.1 viser skadetallene for ungdom i bil pr. 1000 innbygger en svak nedadgående trend til og med 1999, for så å øke igjen i år 2000⁵.



Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 3.2: Utvikling i skadde og drepte ungdommer pr. 1000 innbyggere i Telemark 1987-2002. Omfatter alle som er skadd eller drept i bil.

I figur 3.1 og 3.2 er det ikke kontrollert utviklingen i skadetall sammenlignet med utviklingen i andre fylker. Dette vil bli gjort i påfølgende analyser.

⁵ Absolutte tall for antall skadde og drepte ungdommer i bil i Telemark i perioden 1987-2002 er presentert i tabell 2, vedlegg 1.

3.2 Før-og-etterundersøkelse med hele landet som sammenligningsgruppe

Det er foretatt to før-og-etterundersøkelser, en med hele landet som sammenligningsgruppe, en med hele landet unntatt fylkene Akershus, Hedmark og Sogn og Fjordane som sammenligningsgruppe. Resultatene av før-og-etterundersøkelsen med hele resten av landet som sammenligningsgruppe er vist i tabell 3.1.

Resultatene i tabell 3.1 viser prosentvis endring⁶ i antall skadde og drepte personer i målgruppen for "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark når det er kontrollert for endringer i folketall for 16-19 åringer og generelle endringer i antall skadde og drepte 16-19 åringer i landet som helhet. Tabellen viser at det ingen betydelige endringer i helserisiko for å bli skadd i trafikken i Telemark etter at "Sei ifrå!" kampanjen ble satt i gang. Ingen av endingene er statistisk pålitelige (signifikante) på 10% nivå.

Tabell 3.1: Endringer i helserisiko for aldersgruppen 16-19 år i Telemark, sett i forhold til resten av landet .

Trafikantgruppe	Prosent endring i helserisiko etter "Sei ifrå!" ble iverksatt	90% konfidensintervall
Alle 16-19 år	-1	-11, + 9
16-19 år i bil	0	-12, + 13
Bilpassasjer 16-19 år	- 1	-16, + 18
Bilførere 16-19 år	+ 2	-16, + 20

Kilde: TØI rapport 722/2004

3.3 Før-og-etterundersøkelse med alle fylker unntatt Akershus, Hedmark og Sogn og Fjordane som sammenligningsgruppe

Det ble også utført en før-og-etterundersøkelse med hele landet unntatt fylker der "Sei ifrå!" er gjennomført (Akershus, Hedmark og Sogn og Fjordane) som sammenligningsgruppe. Tabell 3.2 viser at helserisikoen (risikoen for at en i aldersgruppen 16-19 år blir skadd i trafikken) ikke har endret seg nevneverdig i Telemark. Det er en liten tendens til økning i helserisiko, men økningen er svært svak og ikke statistisk pålitelig.

⁶ Nærmere bestemt oddsforholdet omregnet til prosentvis endring.

Tabell 3.2: Endringer i helserisiko for aldersgruppen 16-19 år i Telemark, sett i forhold til resten av landet (unntatt Akershus, Hedmark og Fjordane).

Trafikantgruppe	Prosent endring i helserisiko etter "Sei ifrå!" ble iverksatt	90% konfidensintervall
Alle 16-19 år	+ 1	- 9, + 11
16-19 år i bil	+ 3	- 10, + 15
Bilpassasjer	+ 2	- 16, + 19
Bilfører	+ 4	- 14, + 21

Kilde: TØI rapport 722/2004

Kort oppsummert gir før-etter undersøkelsene med ulike sammenligningsgrupper samme konklusjon: resultatene tyder ikke på at det er skjedd noen endring av betydning mht antall skadde og drepte 16-19 åringer pr. 1000 innbygger i Telemark etter at "Sei ifrå!" ble iverksatt i 1999⁷. Imidlertid er det ikke kontrollert for langsiktige utviklingstrender i antall skadde og drepte personer, endringer i trafikkmengde og endringer i trafikk tetthet (trafikkmengde per kilometer veg) i tabell 3.1 og 3.2 Dette vil bli gjort i Poisson-regresjonsanalysene i påfølgende avsnitt.

3.4 Poisson-regresjonsanalyse

Tabell 3.3 og 3.4 viser et utdrag av resultatene av Poisson-regresjonsanalysen (negativ binomial fordeling) av dataene som er gjengitt i vedlegg 2. I tabell 3.3 og tabell 3.4 er fire ulike modeller for å måle virkningen av "Sei ifrå!" kampanjen presentert. For hver modell oppgis hva som er avhengige variabler (det vil si det vi måler effekter på), hva som er tiltaksvariabel og hva som er kontrollvariabler. Avhengige variabler er antallet skadde og drepte ungdommer i trafikken i alderen 16-19 år i alt (alle skadde og drepte i trafikken), antallet skadde og drepte ungdommer i bil (skadde og drepte i bil), antallet skadde og drepte ungdommer som passasjer i bil (passasjerer) og antallet skadde og drepte ungdommer som fører av bil (førere). Tiltaksvariabelen er "Sei ifrå!" kampanjen. Kontrollvariabler er andre forhold som kan påvirke antallet skadde og drepte og som det er kontrollert for i analysene. De kontrollvariabler som inngår i de ulike analysene er:

- Trafikkarbeidet i millioner kjøretøykilometer (trafikkarbeid)
- Trafikk tettheten, det vil si antallet kjøretøykilometer per kilometer veg (trafikk tetthet)
- Andelen unge, 16-19 år, i prosent av befolkningen (andel unge)
- Langsiktig trend, det vil si gjennomsnittlig årlig økning eller nedgang i antallet skadde og drepte (trend).

⁷ Analyser der vi ikke har tatt hensyn til endringer i befolkningstall, dvs. å kun se på endringer i antallet skadde og drepte, gir samme konklusjon.

Virkningen av "Sei ifrå!" kampanjen er beskrevet ved hjelp av to parametre, en stigningsparameter, beta (β), som viser den "gjennomsnittlige" virkningen av "Sei ifrå!" i perioden 1999-2002 og en krumningsparameter, lambda (λ), som forteller hvordan virkningen har utviklet seg over tid fra 1999 til 2002. Krumningsparameteren er en såkalt "Box-Cox" parameter som viser hvordan virkningen av "Sei ifrå!" endres over tid, for eksempel om virkninger forsterkes eller flater ut. En nærmere forklaring av hvordan denne parameteren er definert er gitt av Fridstrøm (1999). Fire ulike modeller er valgt, og de ulike modellene som er representert i tabell 3.3 og tabell 3.4 skiller seg fra hverandre med hensyn til hvordan virkningen av "Sei ifrå!" kampanjen er definert. Her skal kun tolkningen av parameteren forklares for hvordan virkningen av "Sei ifrå!" kan variere over tid.

Modell 1 (dummy) tar utgangspunkt i at "Sei ifrå!" kampanjen har like sterk effekt i alle år etter 1999, dvs at virkningen ikke er større i 1999 enn i 2002.

Modell 2 ($\lambda = 0,5$) betyr at den beregnede virkningen av "Sei ifrå!" kampanjen på antallet skadde og drepte personer øker over tid, men at økningstakten gradvis avtar/flater ut⁸.

Modell 3 ($\lambda = -1$) tar i likhet med modell 2 utgangspunkt i at virkningen er størst til å begynne med, men i denne modellen vil økningstakten avta enda raskere enn i modell 2.

Modell 4 ($\lambda = 1$) betyr at virkningen øker lineært over tid, dvs at virkningen forsterker seg like mye hvert år.

Tabell 3.3 og 3.4 oppgir kun koeffisientene som måler virkningen av "Sei ifrå!" kampanjen for de ulike grupper av ungdom. Beta-koeffisientene (β) tolkes slik:

- Et negativt fortegn betyr at "Sei ifrå!" kampanjen bidrar til *færre* skadde og drepte personer. Jo høyere tallverdien til koeffisienten er, desto sterkere er effekten.
- Et positivt fortegn betyr at "Sei ifrå!" kampanjen bidrar til *flere* skadde og drepte personer i aldersgruppen 16-19 år. Jo høyere tallverdien til koeffisienten er, jo sterkere er økningen i antallet skadde/drepte.

⁸ For øvrig var det denne modellen som var best egnet til å beskrive virkningen av "Sei ifrå!" kampanjen i Sogn og Fjordane på antallet skadde passasjerer. Dette innebar en prosentvis større nedgang i antall skadde passasjerer i 1998 enn i 1993 (Amundsen, Elvik og Fridstrøm, 1999).

Signifikanssannsynlighet viser om "Sei ifrå!" kampanjens effekt på antallet skadde/drepte er større enn det vi forventer ut i fra tilfeldige svingninger i ulykkestall. En signifikanssannsynlighet på *under 0.10* betyr at effekten er statistisk pålitelig (signifikant) på 10% nivå, dvs at vi tror effekten er større enn det vi forventer ved rene tilfeldigheter.

Tabell 3.3: Resultater av Poisson-regresjonsanalyse av "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark. Koeffisienter (β) for virkningen av "Sei ifrå!" i perioden 1999-2002. Kontroll for trafikkarbeid, trafikk tetthet, andel unge og trend. Sammenligningsgruppe: resten av landet.

Modell	Tiltaksvariabel (krumning)	Avhengig variabel	β -tiltak (effekt av "Sei ifrå!" i perioden 1999-2002)	Standardfeil til β -koeffisient	Signifikanssannsynlighet
1	Sei ifrå (dummy)	Alle skadde og drepte	0,1373	0,2159	0,53
		Skadde og drepte i bil	0,1228	0,1550	0,43
		Passasjerer i bil	0,1170	0,5128	0,82
		Førere	0,1277	0,1036	0,22
2	Sei ifrå ($\lambda = 0,5$)	Alle skadde og drepte	0,0864	0,3330	0,80
		Skadde og drepte i bil	0,0701	0,0791	0,38
		Passasjerer i bil	0,0316	0,2799	0,91
		Førere	0,0515	0,1053	0,63
3	Sei ifrå ($\lambda = -1$)	Alle skadde og drepte	0,2166	0,5103	0,67
		Skadde og drepte i bil	0,2020	0,3030	0,51
		Passasjerer i bil	0,1776	0,8361	0,83
		Førere	0,2262	0,1974	0,25
4	Sei ifrå ($\lambda = 1$)	Alle skadde og drepte	0,0417	0,1387	0,76
		Skadde og drepte i bil	0,0388	0,0692	0,58
		Passasjerer i bil	0,0335	0,1721	0,85
		Førere	0,0439	0,0445	0,32

Ingen av beta-koeffisientene er statistisk signifikante på 0.10 nivå.

Kilde: TØI rapport 722/2004

Tabell 3.4: Resultater av Poisson-regresjonsanalyse av "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark. Koeffisienter (β) for virkningen av "Sei ifrå!" i perioden 1999-2002. Kontroll for trafikkarbeid, trafikk tetthet, andel unge og trend. Sammenligningsgruppe resten av landet unntatt Akershus, Hedmark og Sogn og Fjordane.

Modell	Tiltaksvariabel (krumning)	Avhengig variabel	β -tiltak (effekt av "Sei ifrå!" i perioden 1999-2002)	Standardfeil til β -koeffisient	Signifikanssannsynlighet
1	Sei ifrå (dummy)	Alle skadde og drepte	0,1268	0,1972	0,64
		Skadde og drepte i bil	0,1171	0,1544	0,76
		Passasjerer i bil	0,1096	0,4832	0,82
		Førere	0,1261	0,1019	0,22
2	Sei ifrå ($\lambda = 0,5$)	Alle skadde og drepte	0,0804	0,2928	0,78
		Skadde og drepte i bil	0,0787	0,1517	0,60
		Passasjerer i bil	0,0649	0,3284	0,84
		Førere	0,0932	0,0960	0,33
3	Sei ifrå ($\lambda = -1$)	Alle skadde og drepte	0,2012	0,4595	0,66
		Skadde og drepte i bil	0,1943	0,3010	0,52
		Passasjerer i bil	0,1673	0,7880	0,83
		Førere	0,2243	0,1939	0,25
4	Sei ifrå ($\lambda = 1$)	Alle skadde og drepte	0,0388	0,1227	0,75
		Skadde og drepte i bil	0,0374	0,0691	0,59
		Passasjerer i bil	0,0317	0,1628	0,85
		Førere	0,0435	0,0432	0,32

Ingen av beta-koeffisientene er statistisk signifikante på 0.10 nivå.
Kilde: TØI rapport 722/2004

Resultatene av analysene som er gjengitt i tabell 3.3 og tabell 3.4 viser et meget systematisk mønster. Ingen av beta-koeffisientene i noen av modellene er statistisk signifikante på 10 % nivå. Følgelig tyder resultatene på at det *ikke* har vært noen endring i antallet skadde og drepte ungdommer etter at "Sei ifrå" kampanjen ble iverksatt, verken i trafikken totalt, i bil, som bilførere eller som passasjerer i bil. Koeffisienten for "Sei ifrå!" kampanjen for skadde og drepte personer i alle disse gruppene er positive i samtlige modeller, noe som indikerer en økning i antallet skadde og drepte. Imidlertid er denne effekten svært svak, og langt fra statistisk signifikant.

Konklusjonen synes dermed å være klar: det ser ikke ut til å ha vært noen endring i antallet skadde og drepte ungdommer etter at "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark ble satt i gang. Disse resultatene samsvarer med dem som ble funnet i før-og-etterundersøkelsene (tabell 1.1 og 1.2). For øvrig gir analyser der år 2002 er utelatt fra etter-perioden samme konklusjon (se vedlegg 2).

I tabell 3.5 er koeffisientene fra Poisson-regresjonsanalysen i tabell 3.3 og tabell 3.4 omregnet til *prosentvise* endringer av antall skadde og drepte personer, slik at resultatene kan sammenlignes direkte med dem som er oppgitt i tabellene 1.1 og

1.2. Ut i fra tabell 3.5 kan man se en tendens til at endringene i Telemark i perioden 1999-2002 peker mot en økning i antallet skadde og drepte, men ingen av endringene er statistisk pålitelige.

Tabell 3.5: Endringer i antall skadde og drepte for aldersgruppen 16-19 år i Telemark, beregnet på grunnlag av Poisson-regresjonsanalysene.

Modell	Avhengig variabel	Sammenlignet med utvikling i resten av landet		Sammenlignet med utvikling i resten av landet, unntatt Akershus, Hedmark og Sogn og Fjordane	
		Prosentvis endring (effekt av "Sei ifrå!")	90 % konfidensintervall	Prosentvis endring (effekt av "Sei ifrå!")	90 % konfidensintervall
1	Alle skadde og drepte	+ 15	(-22; + 48)	+ 14	(-19; + 45)
	Skadde og drepte i bil	+ 13	(-13; + 38)	+ 12	(-14; + 37)
	Passasjerer i bil	+ 12	(-73; + 96)	+ 12	(-69; + 90)
	Førere	+ 14	(-4; + 30)	+ 13	(-4; + 29)
2	Alle skadde og drepte	+ 16	(-46; + 63)	+ 15	(-40; + 56)
	Skadde og drepte i bil	+ 13	(-6; + 20)	+ 15	(-17; + 33)
	Passasjerer i bil	+ 6	(-43; + 49)	+ 12	(-48; + 61)
	Førere	+ 10	(-12; + 22)	+ 18	(-7; + 25)
3	Alle skadde og drepte	+ 16	(-62; + 105)	+ 15	(-55; + 96)
	Skadde og drepte i bil	+ 15	(-30; + 70)	+ 14	(-30; + 69)
	Passasjerer i bil	+ 13	(-100; + 155)	+ 12	(-100; + 146)
	Førere	+ 17	(-10; + 55)	+ 17	(-9; + 54)
4	Alle skadde og drepte	+ 4	(-18; + 27)	+ 3	(-16; +24)
	Skadde og drepte i bil	+ 4	(-7; + 15)	+ 3	(-8; + 15)
	Passasjerer i bil	+ 3	(-25; + 32)	+ 3	(-24; + 30)
	Førere	+ 4	(-2; + 12)	+ 4	(-3; + 12)

Ingen av endringene er statistisk signifikante på 0.10 nivå.
Kilde: TØI rapport 722/2004

3.5 Nytte-kostnadsanalyse

Da det ikke er mulig å påvise noen pålitelig endring i antallet skadde og drepte ungdom i aldersgruppen 16-19 år, er det heller ingen hensikt å gjennomføre noen nytte-kostnadsanalyse for å beregne hvilken nytte "Sei ifrå!" kampanjen har hatt. I dette tilfellet ville analysen ikke vist noen nytte, kun en kostnad - de som var forbundet med gjennomføring av kampanjen.

4 Drøfting og konklusjon

Resultatene av de ulike analysene gir et entydig bilde: ingenting tyder på at det er skjedd noen endring av betydning når det gjelder skadetall for aldersgruppen 16-19 år i Telemark etter at "Sei ifrå!" kampanjen ble satt i gang i 1999. Selv om det ikke er noe som tyder på en effekt av kampanjen, kan det likevel være feilkilder tilstede som gjør at effekten av "Sei ifrå!" kampanjen undervurderes. Disse vil bli drøftet i følgende avsnitt

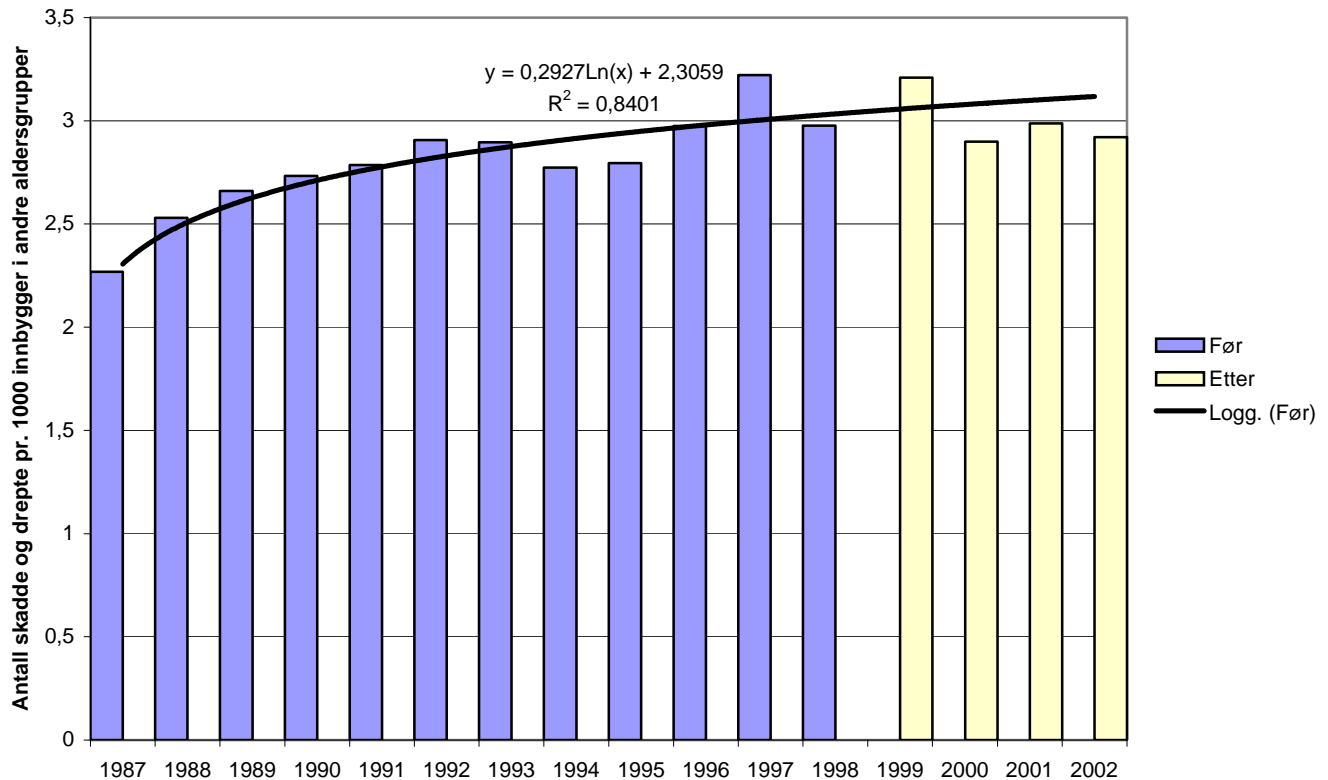
4.1 Er skadetallene unormalt lave i før-perioden?

En mulig feilkilde er at det har vært *unormalt lave ulykkes- eller skadetall i før-perioden*. I slike tilfeller må vi vente at antallet skadde og drepte personer vil gå opp i etter-perioden, selv om kampanjen "Sei ifrå!" har hatt en gunstig virkning på skadetallene. Dette kalles regresjon mot gjennomsnittet, og er en alvorlig feilkilde i før-og-etterundersøkelser.

En indikasjon på dette er om antallet skadde og drepte ungdommer i Telemark var unormalt lave i årene umiddelbart før kampanjen startet i 1999. I figur 3.1 og 3.2 som tidligere er presentert i avsnitt 3.1 vises utviklingen av antallet skadde og drepte ungdommer pr. 1000 innbygger i Telemark fra 1987 til 2002. Sett i forhold til trendlinjen i figuren, var antallet skadde og drepte ungdommer unormalt lavt i 1994, men ikke i noen av de andre årene i før-perioden. Årene 1996-1998, de tre siste før "Sei ifrå!" ble satt i gang, skiller seg ikke spesielt ut. På grunnlag av dette konkluderes det med at antallet skadde og drepte ungdommer i Telemark ikke var unormalt lavt i perioden før "Sei ifrå!" ble satt i gang. Regresjon mot gjennomsnittet er følgelig ingen sannsynlig feilkilde i denne undersøkelsen.

4.2 Har skadetallene økt for andre aldersgrupper i Telemark?

En annen mulighet er at "Sei ifrå!" kampanjen har bidratt til å bremse en generell økning i skadetall i Telemark. I så fall burde skadetallene (pr. 1000 innbygger) for andre aldersgrupper i Telemark ha økt mer i perioden 1999-2002 enn for aldersgruppen 16-19 år. I figur 4.1 er utviklingen i skadetall pr. 1000 innbygger for aldersgruppen 0-15 år og 20 år og eldre for perioden 1987-2002 presentert. Figuren viser ingen tendens til økning i skadetall for disse aldersgruppene etter at "Sei ifrå!" ble iverksatt. Skadetallene pr. 1000 innbygger ser heller ut til å ha vært relativt stabile i perioden 1999-2002. Resultatene gir dermed ingen støtte for hypotesen om at økningen i skadetall for 16-19 åringer ville vært enda større om ikke "Sei ifrå!" ble iverksatt.



Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 4.1: Endringer i antall skadde og drepte personer pr. 1000 innbyggere i trafikken i Telemark fra 1987 til 2002 i aldersgruppene 0-15 år og 20 år og mer.

4.3 Skades passasjerer i aldergruppen 16-19 år når de sitter på med unge sjåførere?

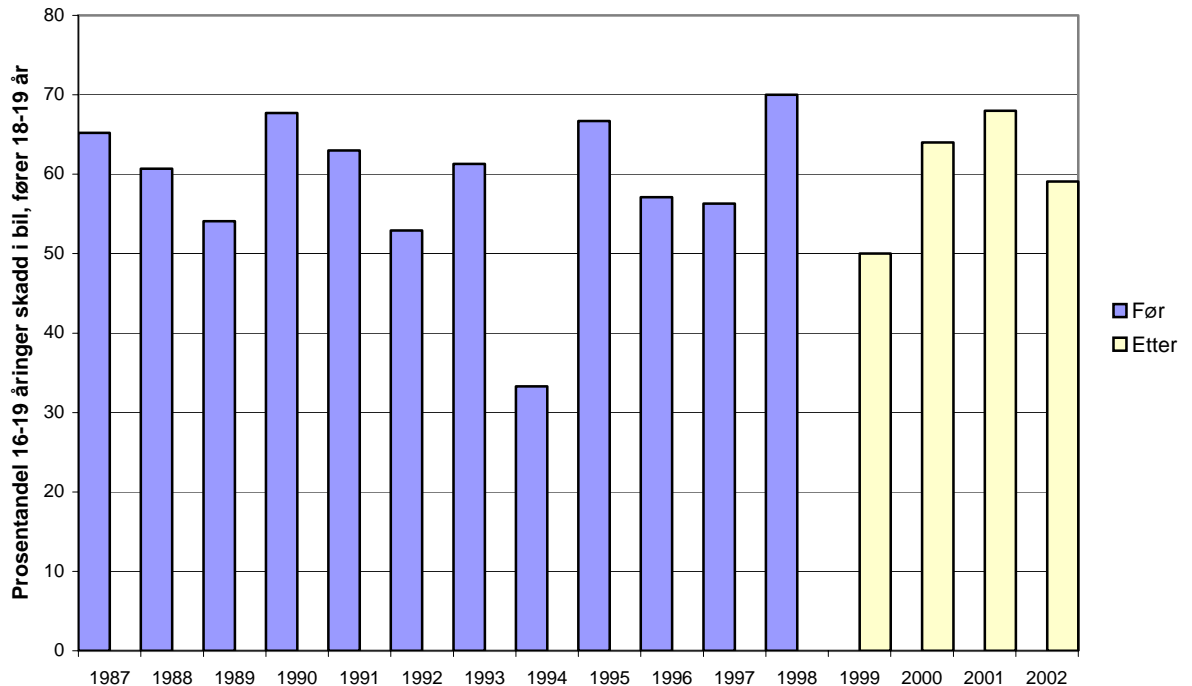
"Sei ifrå!" kampanjen er som kjent særlig rettet mot at passasjerer i denne aldersgruppen skal påvirke unge sjåførere til å kjøre roligere, og/eller unngå å sitte på med *unge* sjåførere som kjører usikkert.

En mulig feilkilde i våre analyser kan være at flere unge passasjerer unngår å sitte på med sjåførere i aldersgruppen 18-19 år etter kampanjen ble iverksatt, og dermed skades når de sitter på med sjåførere som er 20 år og eldre. Hvis dette er tilfelle, vil kampanjens effekt bli undervurdert (som kjent har vi målt effekten av kampanjen for bilførere i aldersgruppen 18-19 år).

En måte å undersøke dette på, er å se på kombinasjonen av alder til førere og passasjerer i ulykker der passasjerer i aldersgruppen 16-19 år ble skadd. STRAKS-databasen, som benyttes av Statens vegvesen, inneholder opplysninger om alder på skadde bilpassasjerer og alder til føreren av bilen. Figur 4.2 viser andelen av slike ulykker der bilføreren var 18-19 år etter årstall⁹. Totalt sett var

⁹ Beregningen er basert på ulykker der minst en passasjer i aldersgruppen 16-19 år ble skadd. På grunn av at opplysning om førerens alder mangler i noen av tilfellene, er enkelte ulykker der passasjerer i aldersgruppen 16-19 år ble skadd ikke inkludert i analysen.

sjåføren 18-19 år gammel i ca. 60 % av ulykkene der minst en passasjerer i aldergruppen 16-19 år ble skadd. Det er ingenting som tyder på at denne andelen er blitt mindre etter at "Sei ifrå!" kampanjen ble satt i gang. Det er dermed lite som tyder på at flere unge passasjerer unngår å sitte på med førere i aldersgruppen 18-19 år etter at "Sei ifrå!" ble iverksatt.



Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 4.2: Andel av ulykker der minst en passasjer i aldersgruppen 16-19 år er skadd og hvor føreren var 18 eller 19 år.

4.4. Er det skjedd større endringer i førerkortandelen blant ungdom i Telemark sammenlignet med resten av landet?

Som nevnt i avsnitt 2.2 burde det ideelt sett vært kontrollert for endringer i førerkortandelen blant ungdom i Telemark sett i forhold til endringer i denne andelen i resten av landet. Hvis utviklingen i andelen ungdom som har førerkort for klasse B i Telemark over tid er forskjellig fra resten av landet, kan dette påvirke utviklingen i tall for antallet skadde og drepte ungdommer. Hvis det eksempelvis er en større andel unge i Telemark som kjører bil sammenlignet med resten av landet, er grunn til å forvente at flere unge pr. innbygger blir skadde eller drept i Telemark i forhold til i resten av landet.

En studie gjennomført i 2002 av Nordbakke viste at førerkortandelen (klasse B) blant ungdom i aldersgruppen 18-24 år i Norge har falt jevnt i løpet av 90-tallet; fra 80 % i 1991 til 71 % i 2000. Tilsvarende tall for Telemark er 80 % i 1991 og 74 % i 2000. Det at førerkortandelen har falt mindre blant ungdom i Telemark

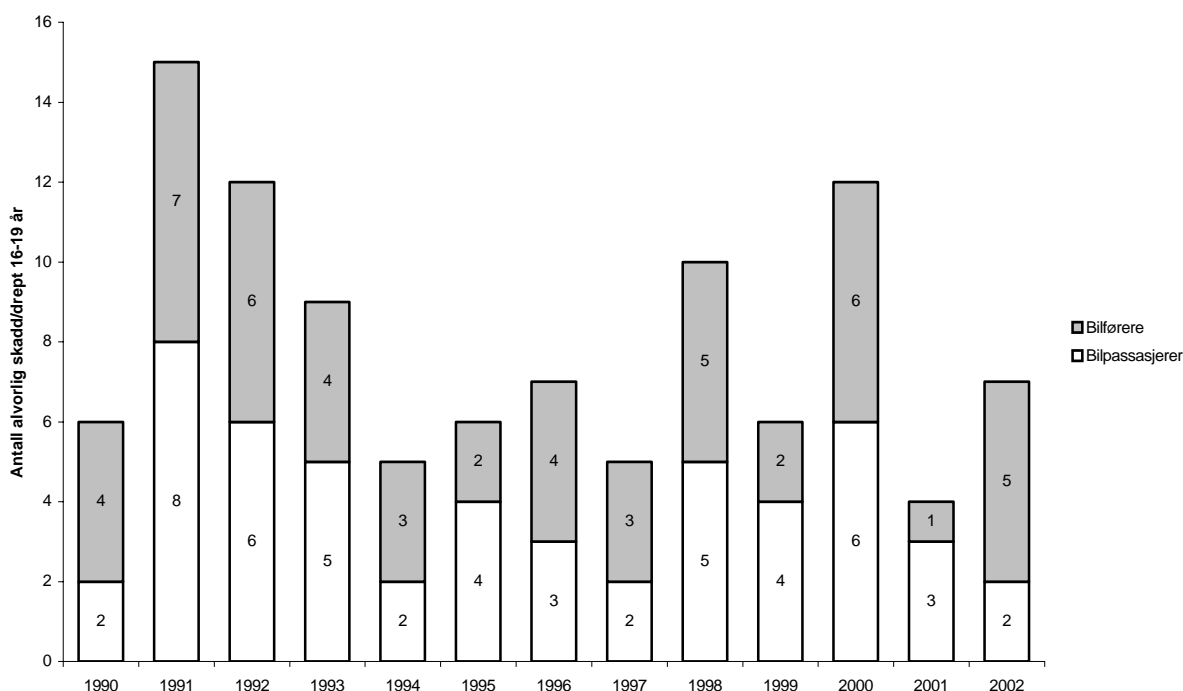
sammenlignet med resten av landet, kan resultere i at "Sei ifrå!" kampanjen effekt på antallet skadde og drepte ungdommer undervurderes.

Resultatene fra de best kontrollerte analysene viste en (ikke-signifikant) prosentvis økning i antallet skadde og drepte ungdommer, og det å kontrollere for endringer i førerkortandel kunne snudd noe på denne tendensen. Men det er grunn til å tro at en forskjell på tre prosentpoeng i førerkortandel mellom Telemark og resten av landet ikke er stor nok til at analysene ville gitt en annen konklusjon hvis man kontrollerte for endringer i førerkortandel.

4.5 Er det skjedd en reduksjon av skadegrad i ungdomsulykkene?

Resultatene av analysene tyder på at det ikke har vært noen reduksjon i antallet skadde eller drepte i trafikken etter at "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark ble satt i verk. Imidlertid er det ikke tatt hensyn til skadegrad i de analysene som hittil er gjort¹⁰. I tråd med Nullvisjonens prinsipper er det først og fremst drepte og alvorlig skadde i trafikken man søker å unngå, og det er således interessant å undersøke om det har skjedd endringer i tall for de mest alvorlige personskadene. Tallene for antallet drepte og alvorlig skadde er imidlertid såpass lave at det er store rom for tilfeldigheter, noe som gjør det vanskelig å gi noe pålitelig estimat på eventuelle endringer. Tallene for alvorlig skadde og drepte i aldersgruppen 16-19 år er likevel presentert i figur 4.3 på nest side. Figuren illustrerer at det er store variasjoner fra år til år, noe som gjør det vanskelig å se noen klare tegn på endring.

¹⁰ En personskade har tradisjonelt vært inndelt i følgende kategorier: lettere skadd, alvorlig skadd, meget alvorlig skadd og drept.



Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 4.3: Antall drepte og alvorlig skadde i bil i aldersgruppen 16-19 år i Telemark 1990-2002.

4.6 Konklusjon

Kort oppsummert er det lite som tyder på at det er feilkilder tilstede som gjør at vi undervurderer virkningen av "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark i perioden 1999-2002. Hvorfor har det ikke skjedd noen endring i skadetall for ungdom i Telemark, når mye tyder på at kampanjen hadde en gunstig virkning i Sogn og Fjordane¹¹?

En forklaring kan være kampanjen ikke appellerte til ungdommene, eller at ungdom i Telemark er mindre mottagelige for kampanjen enn i Sogn og Fjordane osv. Vi har imidlertid ingen mulighet til å undersøke om disse forklaringene holder mål.

En annen mulig forklaring er at kampanjen hadde en forskjellig fremgangsmåte i Telemark sammenlignet med Sogn og Fjordane. Imidlertid er det ikke så store forskjeller i fremgangsmåte med ett unntak: kampanjen i Telemark hadde langt

¹¹ Selv om TØI's evaluering av "Sei ifrå!" kampanjen i Sogn og Fjordane konkluderte med at kampanjen resulterte i en statistisk signifikant reduksjon i skadde og drepte bilpassasjerer i aldersgruppen 16-19 år i perioden 1993-98 (Amundsen, Elvik og Fridstrøm, 1999), kan det ikke utelukkes at skadetallene for bilpassasjerer var unormalt lave i perioden 1993-98. Tall for skadde/drepte bilpassasjerer i aldersgruppen 16-19 år er gått markant opp i Sogn og Fjordane i perioden 1999-2002 (se tabell 1.3 i vedlegg 1).

kortere varighet enn kampanjen i Sogn og Fjordane. Evalueringen av "Sei ifrå!" i Sogn og Fjordane gav klare indikasjoner på at kampanjens virkning på skadetall forsterket seg over tid; virkningen var langt sterkere etter fem års virksomhet enn etter de tre første årene. "Sei ifrå!" kampanjen ble i praksis drevet i 2 ½ år i Telemark (fra høsten 1999 og ut året 2001). En mulig forklaring er følgelig at "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark hadde vært virksom i for kort tid til at virkningen gav seg utslag i reduserte skadetall for målgruppen.

Delundersøkelse 2: Evaluering av den nye "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark

5 Bakgrunn og problemstilling

Våren 2004 ble "Sei ifrå!" startet opp på nytt i Telemark. Målgruppen for kampanjen er fortsatt ungdom i aldersgruppen 16-19 år, og kampanjen gjennomføres i hovedsak i form av besøk ved VK-1 klasser ved videregående skoler i Telemark. Skolebesøket har et litt annet innhold enn før, da det legges mer vekt på aktiv deltagelse blant elevene enn hva som ble gjort i den forrige kampanjeperioden. Blant annet er det introdusert et rollespill som går ut på at en elev er sjåfør mens andre er passasjer i bilen. Sjåfører kjører med stadig høyere fart og tar sjanser, samtidig som noen av passasjerene oppildner sjåføren til dette. En av elevene spiller imidlertid rollen som ansvarlig passasjer, dvs. at hun/han forsøker ulike strategier i for å få sjåføren til å redusere fart og sjansetaking.

Det er foreløpig ikke mulig å undersøke om "Sei ifrå!" kampanjen som startet opp i 2004 har noen virking på antallet skadde og drepte ungdommer i Telemark. Delundersøkelse 2 vil isteden undersøke hvordan det nye opplegget for "Sei ifrå!" mottas av elevene ved VK-1 kull og om disse tror kampanjen vil ha noen innvirkning på måten de opptrer på som passasjerer i bil. Dette kan gi en pekepinn på om kampanjen virker etter sin hensikt, og om det er elementer som er verdt å endre på siden den skal pågå fram til 2007.

Videre vil delundersøkelse 2 beskrive målgruppens (vs VK-1 elever) atferd, holdninger og risikoopplevelser knyttet til det å være passasjer i bil til unge førere. Hensikten med dette er å gi en "tilstandsrapport" for målgruppen, noe som kan gi en indikasjon på om det er spesifikke typer atferd og holdninger som er problematiske blant ungdom i Telemark. Denne "tilstandsrapporten" vil bli presentert først i resultatdelen.

6 Datakilder og metode

Delundersøkelse 2 ble gjennomført ved hjelp av en spørreundersøkelse blant elever ved VK-1 kull som hadde hatt besøk fra "Sei ifrå!" ved sin skole (spørreskjemaet er gjengitt i vedlegg 4). I alt svarte 223 elever ved sju videregående skoler i Telemark¹² på spørreskjemaet (dette er gjengitt i vedlegg 4). Utvalget bestod av 54 % menn og 46 % kvinner.

Noen av spørsmålene som inngår i spørreskjemaet er tidligere stilt til ungdom i samme aldersgruppe i forbindelse med andre undersøkelser i Norge. Gjennom å sammenligne disse med ungdom fra Telemark, kan man få en indikasjon på om ungdom i Telemark skiller seg fra ungdom i andre deler av landet i positiv eller negativ retning. Det er to nylig gjennomførte undersøkelser som vil bli benyttet i denne sammenheng. Den ene undersøkelsen ble gjennomført av SINTEF i 2003 og bestod av VK-1 elever fra Buskerud, Vest-Agder og Aust-Agder (Moe, 2003). Fra denne undersøkelsen vil svarfordeling på spørsmål om risikoopplevelser som passasjer i løpet av de 12 siste måneder vil bli brukt som sammenligningsgrunnlag. Den andre undersøkelsen ble gjennomført i 2000 i forbindelse med evaluering av trafikksikkerhetskampanjen "18-40" i Midt-Norge. Utvalget i denne undersøkelsen bestod blant annet av om lag 620 elever fra VK1-kull ved videregående skoler i Møre- og Romsdal og Sør-Trøndelag (Rundmo og Ulleberg, 2000)¹³. Fra denne undersøkelsen vil svarfordeling og gjennomsnittsverdier på holdninger til det å være passasjer i bil og hvor ofte man sier i fra når man føler seg utrygg i bil benyttes som sammenligningsgrunnlag.

¹² Brekkeby, Notodden, Rjukan, Bamble, Osebakken, Skogmo og Vest-Telemark videregående skole.

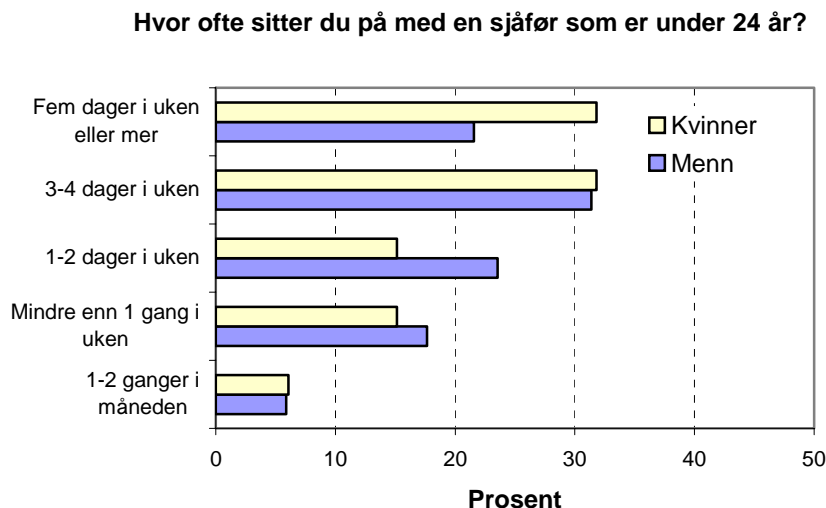
¹³ I likhet med ungdommene i Telemark, ble de 620 ungdommene bedt om å svare på undersøkelsen etter at de hadde hatt skolebesøk fra kampanjegruppa.

7 Resultater

7.1 Hvor ofte man er passasjer i bil og hvem man sitter på med

På spørsmål om hvor ofte elevene sitter på med sjåfører som er under 24 år gamle, oppgav de fleste at de gjør dette 3-4 ganger i uken eller mer (figur 7.1). Det er en tendens til at unge kvinner hyppigere er passasjerer til unge førere. Det at elevene ofte er passasjer i bil til unge førere tyder på at "Sei ifrå!" kampanjens fokus på rollen som passasjer i bil til unge førere er relevant for mange.

Når det gjelder kjønn på sjåføren de sitter på med, sitter unge menn først og fremst på med unge mannlige sjåfører, mens unge kvinner i større grad sitter like mye på med menn så vel som kvinner (tabell 7.1). Få rapporterer at de sitter mest på med kvinnelige førere.



Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 7.1: Hvor ofte sitter du på med en sjåfør som er under 24 år? Tall i prosent separat for menn og kvinner.

Tabell 7.1: Sitter du oftest på med unge mannlige eller unge kvinnelige sjåfører? Tall i prosent.

	Passasjerer		Totalt
	Menn	Kvinner	
Mest mannlige førere	72	35	55
Mest kvinnelige førere	2	17	9
Sitter like mye/lite på med både mannlige og kvinnelige førere	26	48	36

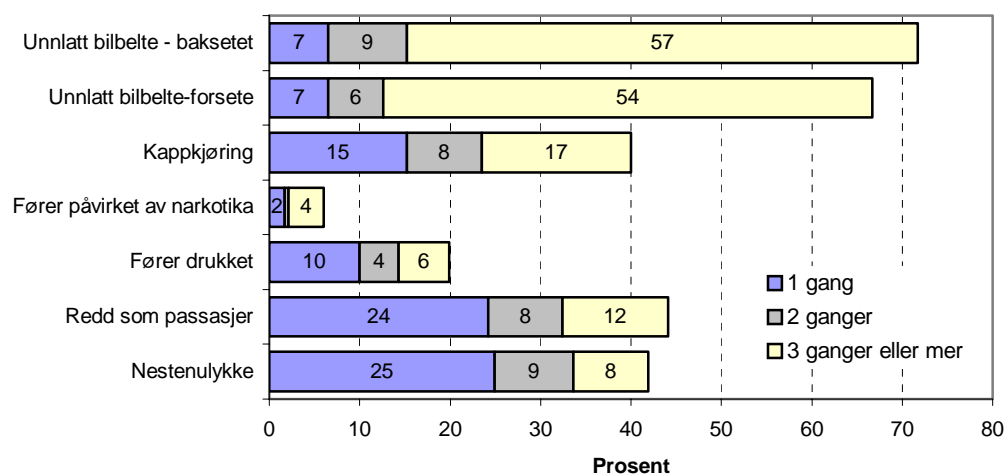
Kilde: TØI rapport 722/2004

7.2 Risikoopplevelser som passasjer i bil i løpet av de siste 12 måneder

Elevene ble bedt om å oppgi hvor ofte de hadde opplevd ulike risikosituasjoner som passasjer i bil til en ung fører i løpet av de siste 12 månedene. Svarfordelingen gjengitt i figur 7.2 viser at svært mange unnlater å bruke bilbelte når de er passasjerer i bil. Hele 73 % har unnlatt å bruke bilbelte 1 eller flere ganger i baksetet, mens tilsvarende tall for forsete er 67 %. Det at over halvparten sier at de har unnlatt å bruke bilbelte 3 ganger eller mer i løpet av det siste året, kan tyde på at mange dropper bilbelte ut av vane.

I underkant av halvparten av ungdommene sier at de har vært redd i bil, opplevd en nestenulykke og vært involvert i kappkjøring når de har vært passasjer i bil. Passasjeropplevelser som "Sei i fra!" tar utgangspunkt i synes dermed å være relevante for mange. En ikke ubetydelig andel, 20 %, har også opplevd at føreren de sitter på med er alkoholpåvirket, mens det ikke fullt så mange som har sittet på med en fører som er påvirket av narkotika (6 %). "Sei ifrå!" har blant annet fokusert på promillekjøring, og dette synes å være en relevant problemstilling for mange unge.

I løpet av de siste 12 månedene, hvor ofte har du opplevd følgende:



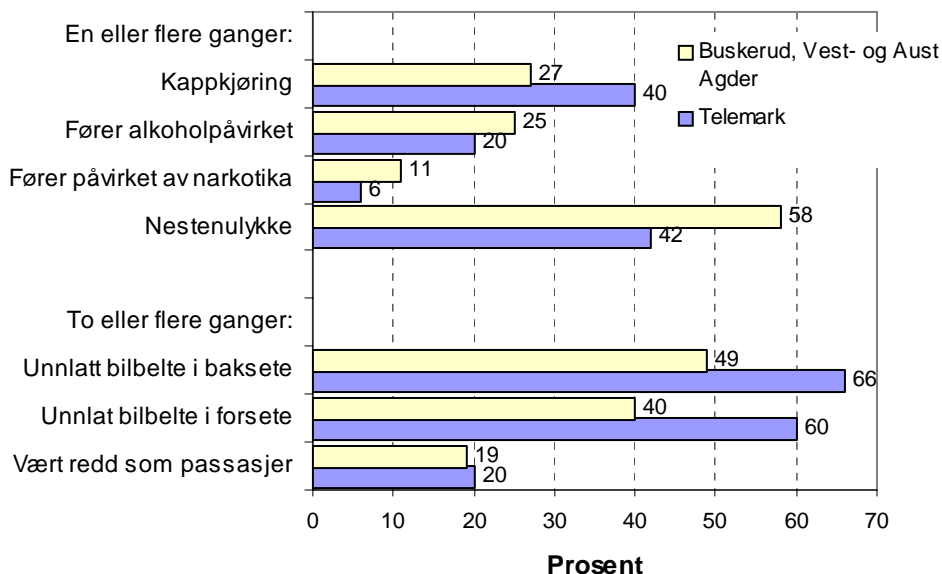
Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 7.2: Opplevelse av risiko som passasjer i bil i løpet av de siste 12 månedene

Det ble også undersøkt om det var kjønnsforskjeller mht. hvor ofte ungdommene hadde opplevd disse situasjonene. Tall som viser kjønnsforskjeller er gjengitt i tabell V.3.1 i vedlegg 3. Det ble kun funnet signifikante kjønnsforskjeller mht. forekomst av kappkjøring, kjøring i alkoholpåvirket tilstand og nestenulykker. Flere menn enn kvinner hadde opplevd slike situasjoner i løpet av de siste 12 månedene. Det at det med unntak av kappkjøring, kjøring i alkoholpåvirket tilstand og nestenulykker er små kjønnsforskjeller mht. risikoopplevelser som passasjer i bil, er i tråd med undersøkelsen som SINTEF gjennomførte i 2003

blant ungdom i samme aldersgruppe i Buskerud, Vest-Agder og Aust-Agder (Moe, 2003).

I figur 7.3 er prosentandelen som har opplevd ulike risikosituasjoner i Telemark, sammenlignet med tall hentet fra SINTEF's undersøkelse (Moe, 2003)¹⁴. I rapporten fra denne undersøkelsen er prosentandelen for enkelte risikosituasjoner oppgitt på basis av hvor mange som opplevd dette "en eller flere ganger", mens for andre situasjoner er prosentandelen oppgitt på basis av "to eller flere ganger". Dette er årsaken til at det er skilt mellom "en eller flere ganger" og "to eller flere ganger" figuren.



Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 7.3: Opplevelse av risiko som passasjer i bil. Ungdom i Telemark sammenlignet med ungdom i Buskerud, Vest-Agder og Aust-Agder.

Figur 7.3 viser at ungdom i Telemark hyppigere har opplevd kappkjøring sammenlignet ungdom i Buskerud, Vest-Agder og Aust-Agder ($\chi^2 = 17.3$, $df = 1$, $p < .001$). På den annen side har ungdom i Buskerud og Agderfylkene opplevd nestenulykker oftere enn ungdom i Telemark. Forskjellen er statistisk signifikant ($\chi^2 = 21.7$, $df = 1$, $p < .001$). Imidlertid er det langt flere som unnlater å bruke bilbelte i både for- og baksete i Telemark sammenlignet med de tre andre fylkene (for baksete, $\chi^2 = 21.3$, $df = 1$, $p < .001$, forsete, $\chi^2 = 34.2$, $df = 1$, $p < .001$). Det er forøvrig ingen forskjell mellom fylkene av betydning når det rusproblematikk og det å være redd i bil.

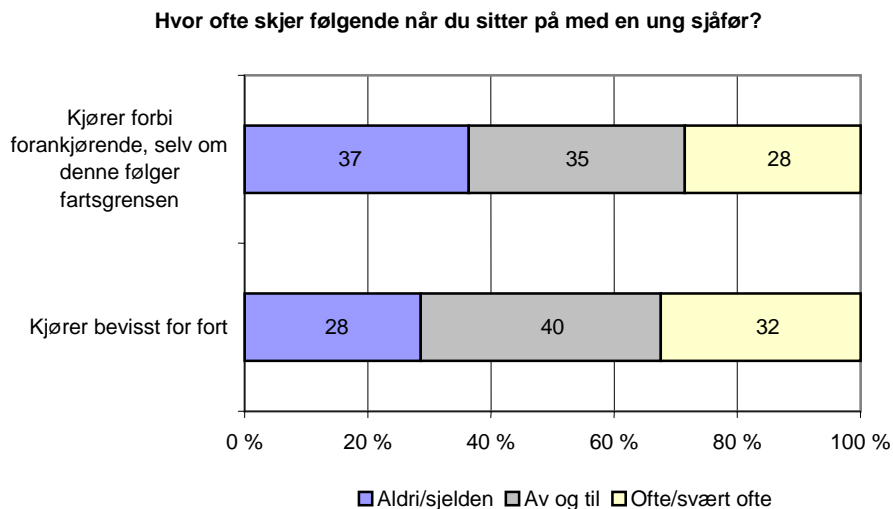
¹⁴ Prosentandelen som har opplevd de ulike risikosituasjonene er tilnærmet lik for de tre fylkene Buskerud, Vest-Agder og Aust-Agder, slik at det er uproblematisk å slå disse tre fylkene sammen i en gruppe.

Følgelig synes særlig manglende bilbeltebruk å være mer utbredt blant ungdom i Telemark sammenlignet med ungdom i Buskerud, Vest-Agder og Aust-Agder. En anbefaling kan derfor være å vektlegge tiltak med sikte på å øke bruken av bilbelte blant ungdom i Telemark.

7.3 Sjansetaking blant førere som ungdommene sitter på med

Høy fart og forbikjøringer i høy hastighet er en form for sjansetaking som ofte forekommer, og det er av den grunn ikke så relevant å spørre konkret om hvor mange ganger man som passasjer opplever dette. I for å få innblikk i forekomsten av slike handlinger er det mer egnet å spørre om hvor ofte man opplever dette på en skala fra aldri, sjelden, av og til, ofte, svært ofte (Parker m fl 1995). Elevene ble derfor spurt om hvor ofte de opplevde høy fart og forbikjøringer i høy hastighet når de var passasjer i bil til en ung fører.

Resultatene gjengitt i figur 7.4 tyder på at mange unge opplever at den de sitter på med kjører for fort og kjører forbi forankjørende, selv om denne følger fartsgrensen. Dette er neppe så oppsiktsvekkende i seg selv, men kan likevel sees på som en bekreftelse på at det å fokusere på problematikk som høy fart og til dels farlige forbikjøringer er noe som mange av elevene vil kjenne seg igjen i.



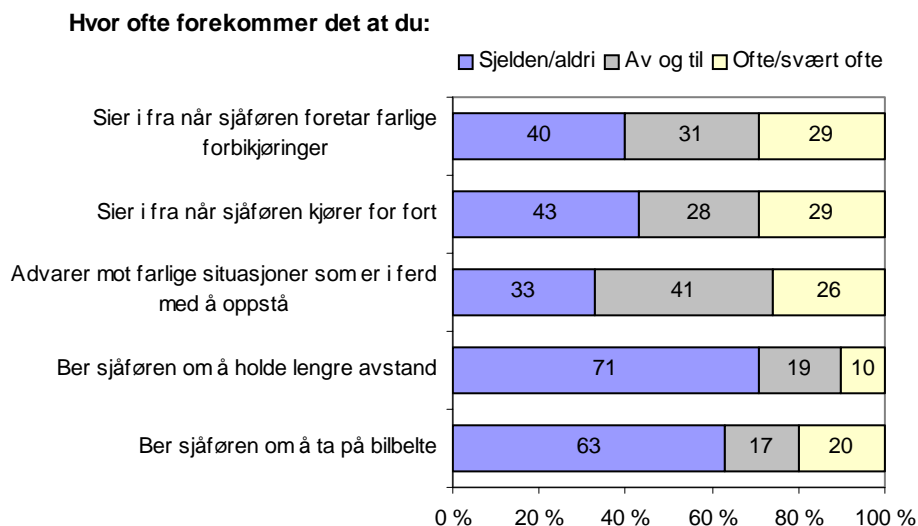
Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 7.4: Hvor ofte sjansetaking og nestenulykker forekommer når man sitter på med en ung sjåfør.

7.4 Sier ungdom i fra når den de sitter på med tar sjanser?

Elevene ble bedt om å oppgi hvor ofte de sier i fra når de sitter på med en ung sjåfør som bryter trafikkreglene. Figur 7.5 viser at det er mange som ikke sier i fra, særlig når sjåføren kjører for fort, holder kort avstand og når sjåføren ikke bruker bilbelte. Sistnevnte er imidlertid ikke uventet, da mange rapporterer at de selv unnlater å bruke bilbelte.

Hvis man slår sammen andelen som sier i fra "av og til" og "ofte/svært ofte", er det relativt mange som advarer sjåføren mot farlige situasjoner som er i ferd med å oppstå. Forskning basert på hva australsk ungdom synes er akseptert å gjøre som passasjer i bil, viser at det å advare mot farlige situasjoner er en relativt akseptabel måte å si i fra på, da det ikke nødvendigvis innebære noen kritikk av førerens kjørestil - man fungerer heller som en slags "co-pilot" med hensikt å hjelpe føreren (Regan og Mistopopolus, 2001). Følgelig kan det tenkes at terskelen for å advare mot farlige situasjoner er lavere enn hva tilfellet er for de andre handlingene det ble spurt om.



Kilde: TØI rapport 722/2004

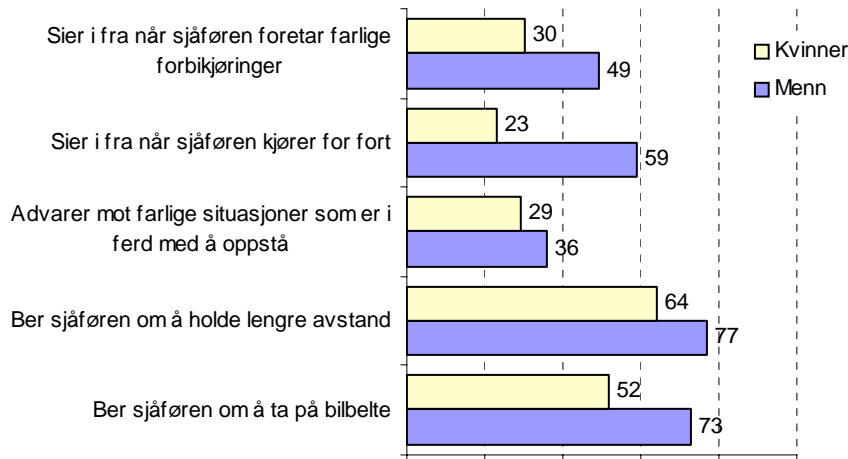
Figur 7.5: Hvor ofte ungdom i Telemark sier i fra når de sitter på med en ung sjåfør som kjører usikkert

Det ble også undersøkt om det var kjønnsforskjeller på disse spørsmålene. Figur 7.6 viser prosentandel som svarte at de "aldri" eller "sjelden" sa i fra. Resultatene viser at menn i mindre grad enn kvinner sier i fra til sjåføren. Kjønnsforskjellene er særlig store når sjåføren foretar farlige forbikjøringer, kjører for fort, eller ikke har på seg bilbelte¹⁵. Dette er for øvrig i tråd med tidligere forskning (Ulleberg, 2004).

¹⁵ T-test for forskjell i gjennomsnittsverdi viste statistisk signifikante kjønnsforskjeller på alle spørsmålene; farlige forbikjøringer ($t = -3.25$, $p < .001$), kjører for fort ($t = 5.96$, $p < .001$), farlige situasjoner ($t = -2.36$, $p < .01$), lenger avstand ($t = -2.63$, $p < .01$) og bilbelte ($t = -3.77$, $p < .001$).

Selv om kvinner er jevnt over flinkere til å si i fra enn menn, er det likevel mange kvinner som rapporterer at de ikke sier i fra, særlig når det gjelder å be sjåføren holde lengre avstand til forankjørende og å be sjåføren om å ta på bilbelte. Tiltak med sikte på å få ungdom til å si i fra mer til føreren er således relevante for begge kjønn.

Prosentandel som "sjelden" eller "aldri" gjør følgende:

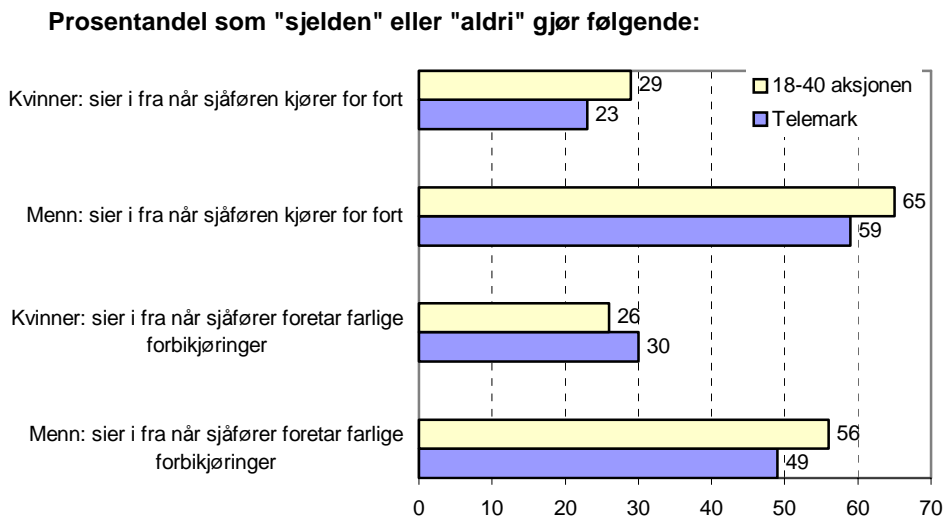


Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 7.6: Hvor ofte ungdom i Telemark sier i fra når de sitter på med en ung sjåfør som kjører usikkert. Tall separat for menn og kvinner.

Hvor ofte ungdom i Telemark sier i fra i forhold til i andre deler av Norge

I forbindelse med evaluering av trafikksikkerhetskampanjen "18-40" svarte om lag 600 elever var fra VK1-kull i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag på hvor ofte de sa i fra når føreren kjørte for fort og foretok farlige forbikjøringer (Rundmo og Ulleberg, 2000). I figur 7.7 er andelen som svarte "Aldri" eller "Sjelden" i disse to fylkene sammenlignet med andelen som svarte det samme i Telemark. På grunn av at det er store kjønnsforskjeller mht. denne typen atferd, er tall oppgitt separat for menn og kvinner.



Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 7.7: Hvor ofte ungdom sier i fra når de sitter på med en ung sjåfør som kjører usikkert. Ungdom i Telemark sammenlignet med ungdom fra Midt-Norge. Tall separat for menn og kvinner

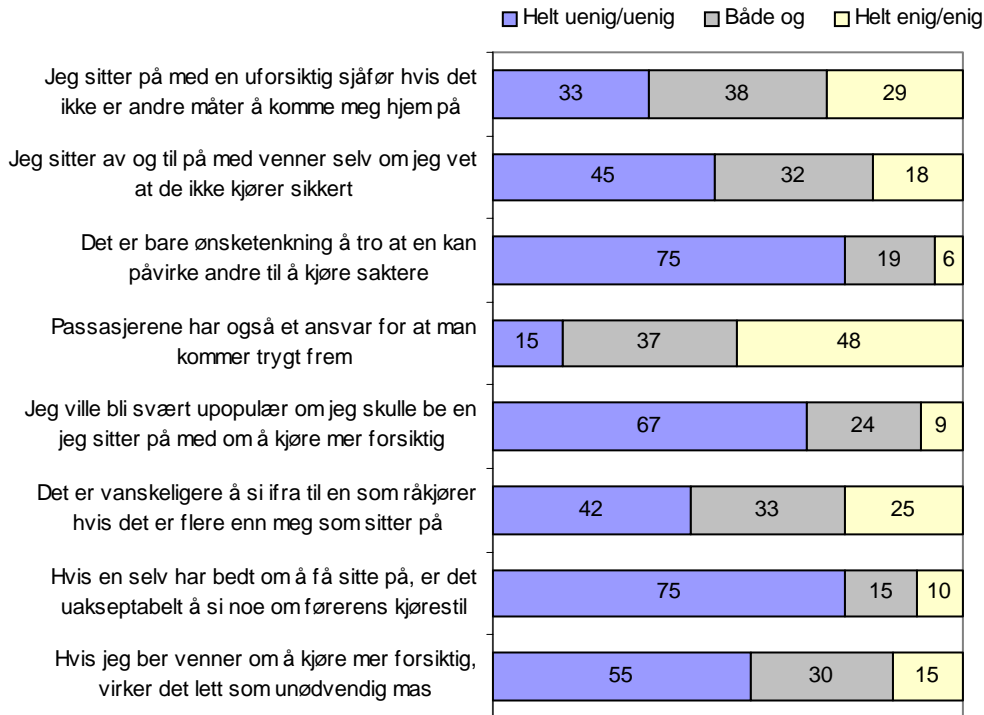
Ut i fra figur 7.7 kan man se at det er en tendens til at andelen som sjelden/aldri sier i fra er litt større i Midt-Norge enn i Telemark, men forskjellen er ikke så stor. Nærmere analyser viste at det kun var en statistisk signifikant forskjell mellom Telemark og Midt-Norge i forhold til hvor ofte kvinner sier i fra når de synes sjåføren kjører for fort (se tabell V.3.2 i vedlegg 3). Følgelig er det lite som skiller ungdom i Telemark fra ungdom i Midt-Norge med henhold til hvor ofte man sier i fra når sjåføren kjører for fort eller foretar farlige forbikjøringer.

7.5 Holdninger til det å være passasjer i bil

Tidligere forskning tyder på at unge passasjerer, særlig unge menn, opplever mange barrierer mot det å si i fra til den de sitter på med (Ulleberg, 2004). Eksempler på slike barriere er frykt for å bli upopulær hvis man sier i fra og at man har liten tro på å at man kan påvirke den man sitter på med. Ungdom som har slike oppfatninger er mer tilbøyelige til å unnlate å si i fra når de føler seg utrygge som passasjerer i bil. Likeledes er det mange som sier de synes det er greit å sitte på med en usikker sjåfør, som unnlater å si i fra. Følgelig er det av interesse å undersøke hvordan slike oppfatninger er blant ungdom i Telemark.

Åtte ulike påstander som omhandlet det å være passasjer i bil under ulike situasjoner var tiltenkt å måle slike holdninger. Elevene ble bedt om å angi i hvilken grad de var enige eller uenige i de ulike påstandene¹⁶. Figur 7.8 viser svarfordeling på disse påstandene.

¹⁶ Dette ble gjort på en fem-delt skala fra "svært uenig", "uenig", "både/og", "enig" og "svært enig".



Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 7.8: Svarfordeling på holdninger til det å være passasjer i bil. Tall i prosent.

Ut i fra figur 7.8 kan man se at det er en viss aksept for det å sitte å med en sjåfør som kjører usikkert; 29 % sier seg enige i at de vil gjøre dette hvis de ikke har andre muligheter å komme seg hjem på, mens ytterligere 38 % svarer "både/og" på dette spørsmålet. Imidlertid er ikke aksepten like stor for å sitte på med venner som ikke kjører sikkert, kun 18 % sier seg enig i at de vil gjøre dette. En forklaring kan være at sistnevnte påstand omfatter mer valgfrihet (f eks i forhold til hvem man vil sitte på med og det å la være å sitte på) enn den første påstanden.

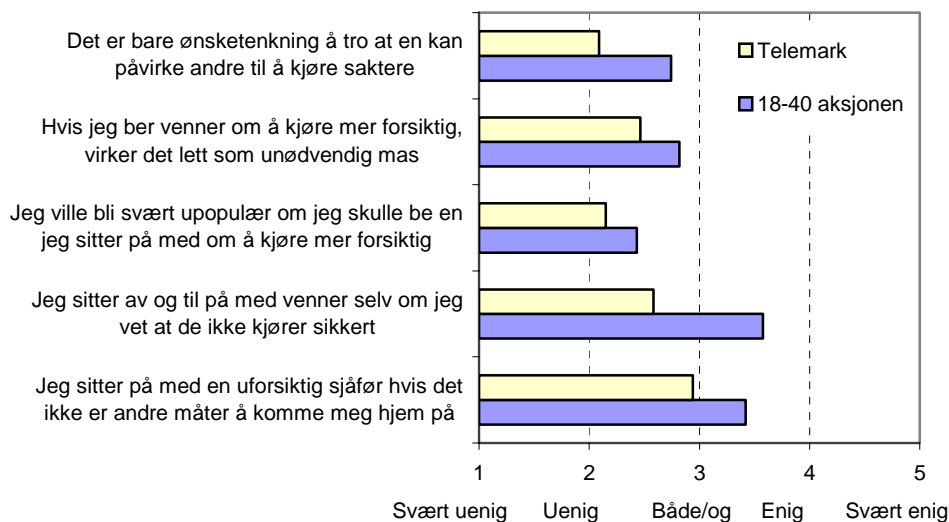
Det at hele 75 % er uenig i påstanden om at det er vanskelig å påvirke andre sjåførere til å kjøre saktere, tilsier at mange tror de selv kan gjøre noe for å få en fører til å endre atferd. Samtidig er nesten halvparten enige i at passasjerene også har et ansvar for å komme trygt frem.

Det er ikke så mange som frykter negative reaksjoner hvis de sier i fra. Kun 9 % tror de vil bli upopulære av å gjøre dette, mens 15 % tror dette lett kan bli oppfattet som unødvendig mas. Dermed er det ikke så store barrierer av denne typen i forhold til å si i fra. Derimot er 25 % enige i at det er vanskeligere å si i fra hvis det er flere passasjerer i bilen. Selv om dette heller ikke er så mange, kan det likevel være viktig å påvirke gruppen som synes det er vanskelig å si i fra i slike situasjoner. Bakgrunnen for dette er at flere studier gir klare indikasjoner på at ulykkesrisikoen for unge førere øker i takt med antallet unge passasjerer man har i bilen, noe som sannsynligvis skyldes høy fart og økt forekomst av sjansetaking i slike situasjoner (Doherty, Andrey, & MacGregor, 1998; Preusser, Ferguson & Williams, 1998; Chen, Baker, Braver & Li, 2000).

Det ble også undersøkt om det var kjønnsforskjeller på de ulike holdningsspørsmålene. Analysene viste at kvinner jevnt over har litt mer "ideelle" holdninger enn menn, men forskjellene er små og av den grunn ikke presentert nærmere her. Det at det ikke er så store kjønnsforskjeller blant ungdom i Telemark, er interessant da tidligere studier har funnet relativt store kjønnsforskjeller i nettopp denne typen oppfatninger (Ulleberg, 2004).

7.5.1 Holdninger blant ungdom i Telemark i forhold til i andre deler av Norge

Flere av de samme holdningsspørsmålene som elevene i Telemark svarte på ble også besvart av VK-1 elever i Midt-Norge i forbindelse med evalueringen av "18-40" aksjonen. Dette gjør det mulig å undersøke om holdninger til ungdom i Telemark skiller seg fra ungdom på samme alder i Midt-Norge. Skårer på de ulike holdningsspørsmålene representert i form av gjennomsnittsverdier er presentert i figur 7.9.



Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 7.9: Gjennomsnittsskåre på holdningsspørsmål for ungdom i Telemark sammenlignet med ungdom i Midt-Norge.

Av figuren kan man se at ungdom i Telemark gjennomgående sier seg mer uenig i de ulike påstandene enn ungdom i Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal. Forskjellen er statistisk signifikant på alle spørsmål (se tabell V.3.3 i vedlegg 3). Dette tilsier at ungdom i Telemark gjennomsnittlig opplever *mindre* barrierer mot å si i fra enn ungdom i Midt-Norge. Dette indikerer at det ikke er et så stort "holdningsproblem" blant ungdom i Telemark i forhold til å si i fra til en usikker sjåfør, selv om det er et forbedringspotensial på enkelte holdninger. De samme analysene som er presentert i figur 7.9 ble også foretatt separate for menn og kvinner. Dette gav samme konklusjon som resultatene presentert i figur 7.9, og er av den grunn ikke gjengitt her.

En årsak til at ungdom i Telemark opplever mindre barrierer enn ungdom i Midt-Norge, kan være at skolebesøket fra "Sei ifrå!" har bidratt til at slike barrierer

oppleves som mindre enn de gjorde før skolebesøket. Det er imidlertid ikke mulig å si noe sikkert om dette, siden spørreskjema kun ble samlet inn etter skolebesøket. En annen mulighet er at forskjellen skyldes at data for Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal ble samlet inn i 1999 og 2000, og det kan tenkes at forskjellen ville vært mindre hvis man hadde spurt VK1 elever fra disse fylkene i dag. Imidlertid virker det lite sannsynlig at det skulle skjedd en såpass sterk endring i løpet av en femårsperiode.

7.5.2 Sammenheng med holdninger og atferd

På grunnlag av de 5 atferdsspørsmålene som er presentert i figur 7.6 ble det konstruert en indeks for hvor ofte ungdommene sier i fra til en usikker sjåfør¹⁷. Det ble videre undersøkt om skåre på denne indeksen (dvs. hvor ofte ungdommene sier i fra) hadde noen sammenheng med de ulike holdningsspørsmålene. Den eneste holdningen som hadde en statistisk signifikant sammenheng med atferd, var om man mente at passasjerer også hadde et ansvar for å komme trygt frem eller ikke ($r = 0.26$, $p < .001$). Dette betyr at de som er enige i påstanden om at man som passasjer også har et ansvar for å komme trygt frem, oftere sier i fra enn andre.

Som tidligere vist er det en del ungdommer ikke er enige i at de som passasjer også har ansvar for å komme trygt frem (jfr. figur 7.8). Siden denne oppfatningen har sammenheng med hvor ofte man sier i fra, kan det være hensiktsmessig å få flere til å innse at også de selv har et ansvar for sikkerheten som passasjerer i bil.

7.6 Hva er enklest å gjøre når man tilbys skyss av en sjåfør som kjører usikkert?

I spørreskjemaet var det også inkludert spørsmål som var tiltenkt å måle barrierer mot det å si i fra når man føler seg utrygg i bil og det å velge alternative transportmidler i forhold til en konkret situasjon. Elevene ble bedt om å forestille seg at de er et sted og ønsker å dra videre. De skal videre forestille seg at de tilbys å få sitte på med en sjåfør som de vet tar sjanser og kjører usikkert, og at det er ingen andre der som har bil. I forhold til denne situasjonen ble elevene bedt om å angi på en skala fra 1 til 10 hvor enkelt eller hvor vanskelig det var å gjøre tre ulike handlinger¹⁸; sitte på og si i fra når man føler seg utrygg, sitte på med sjåføren og ikke si noe om kjøringen, og å velge et annet transportmiddel (buss, tog eller taxi). Grunnen til at spørsmålet med andre transportmidler er tatt med, er at "Sei ifrå!" også fokuserer på at man kan la være å sitte på og velge andre transportmidler isteden i slike situasjoner.

¹⁷ Indeksen er gjennomsnittskåren for de fem atferdsspørsmålene. Den interne konsistensen for denne skalaen var tilfredsstillende, Cronbach's $\alpha = 0.78$

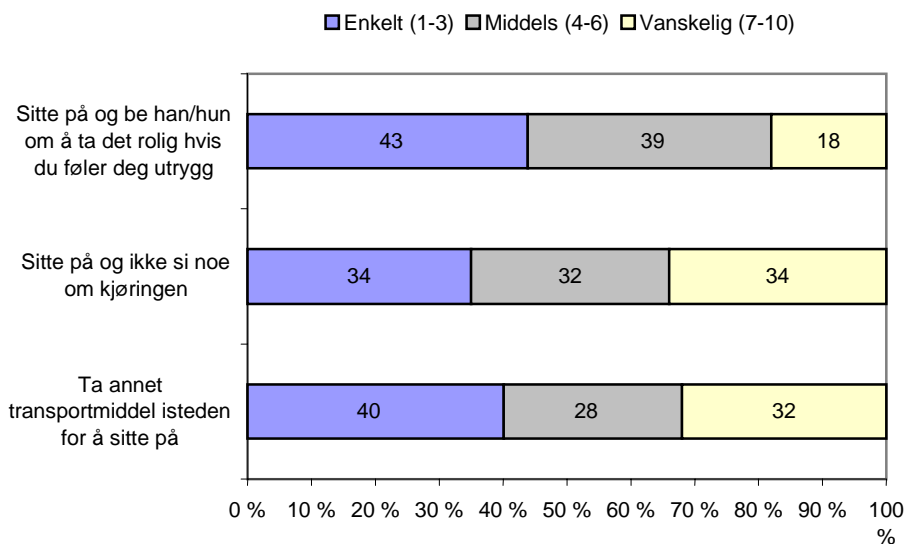
¹⁸ Skåren 1 representerer at man synes det er svært enkelt å utføre handlingen, mens 10 er svært vanskelig.

Tabell 7.2 viser gjennomsnittskårer for de tre ulike handlingene, mens figur 7.10 viser andelen som synes det er enkelt, middels vanskelig og vanskelig å utføre de ulike handlingene¹⁹.

Tabell 7.2: Gjennomsnittskårer for vanskelighetsgrad for å utføre tre ulike handlinger når man tilbys skyss med en som kjører usikkert

	Menn	Kvinner	Totalt
Sitte på og be han/hun om å ta det rolig hvis du føler deg utrygg	4.4	4.3	4.3
Sitte på og ikke si noe om kjøringen	4.5	5.7	5.0
Ta annet transportmiddel isteden for å sitte på	4.7	5.3	5.0

Kilde: TØI rapport 722/2004



Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 7.10: Andel av elevene som synes det er enkelt, middels vanskelig og vanskelig å utføre tre ulike handlinger.

Interessant nok har handlingen "sitte på og be sjåfører ta det rolig hvis du føler deg utrygg" lavest gjennomsnittsskåre, noe som indikerer at det er denne typen handling som er enklest å utføre. Svarfordelingen på dette spørsmålet (figur 7.10) viste at 43 % av elevene synes det er relativt enkelt å si i fra hvis man føler seg utrygg i slike situasjoner. På samme tid er det 18 % av elevene som krysser av på verdiene 7 eller høyere, dvs. at denne gruppen synes det er temmelig vanskelig å si i fra. Det er for øvrig ikke noen statistisk signifikant kjønnsforskjell i gjennomsnittsskåre på vanskelighetsgrad for denne typen handling.

¹⁹ Skalaen som går fra 1 til 10 ble forenkelt noe for å gi et mer oversiktlig bilde av svarfordelingen på de tre spørsmålene. Skårene 1-3 tilsvarer at det er "enkelt" å utføre handlingen, 4-6 at det er "middels vanskelig" og 7-10 at denne typen handling er vanskelig.

Det er derimot større forskjell mellom menn og kvinner når det gjelder å "sitte på og ikke si noe om kjøringen". Kvinner synes i gjennomsnitt at dette er vanskeligere å gjøre enn menn, og forskjellen er statistisk signifikant ($t = -3.32$, $p < .001$). Totalt sett er det om lag en tredjedel som synes det er "enkelt" ikke si i fra i slike situasjoner, mens det er en tredjedel som synes dette er "vanskelig" å gjøre (jfr. figur 7.10). Det er omtrent samme svarfordeling på vanskelighetsgrad når det gjelder det å velge andre transportmidler isteden for å sitte på.

Nærmere analyser viste at det er en sammenheng mellom hvordan ungdommene svarte på disse to spørsmålene ($r = -.37$, $p > .001$). De som synes det er enkelt å sitte på og ikke si noe om kjøringen når man tilbys skyss, er stort sett de samme som synes det er vanskelig å velge andre transportmidler for å komme seg hjem – og motsatt²⁰. Dette kan tyde på at mange vil velge å sitte på og ikke si noe om kjøringen så lenge det *ikke* er andre transportmidler tilgjengelige.

En mulighet for å undersøke om denne hypotesen stemmer, er å undersøke om de som synes det er enklest å sitte på uten å si noe om kjøringen, i større grad er enig i påstandene om at de vil sitte på med en usikker sjåfør hvis det ikke er andre måter å komme seg hjem på (dvs. et av holdningsspørsmålet i avsnitt 2.3.5). Resultatene i tabell 7.3 gir delvis støtte for denne hypotesen; en langt større andel av de som synes det er enklest å sitte på uten å si noe om kjøringen, er enige i at de sitter på med en usikker sjåfør hvis det ikke er andre måter å komme seg hjem på. Sammenhengen er statistisk signifikant ($\chi^2 = 11,61$, $df = 2$, $p < 0.01$).

Tabell 7.3: Andel som er enig/helt enig i at man sitter på med en usikker sjåfør hvis man ikke har andre måter å komme seg hjem på etter vanskelighetsgrad

	Andel enig/helt enig at man sitter på med en usikker sjåfør hvis det ikke er andre måter å komme seg hjem på
Enklest å sitte på uten å si noe	42 %
Middels vanskelig å sitte på uten å si noe	24 %
Vanskelig å sitte på uten å si noe	18 %

Kilde: TØI rapport 722/2004

Ut i fra dette kan man anta at det å gjøre alternative transportmidler som buss og taxi mer tilgjengelig på visse tidspunkt, kan gi utslag i at flere velger å ikke sitte på med sjåfører som kjører usikkert. Et eksempel på et slikt tiltak av denne typen er "Trygt heim for ein femtilapp" som er i bruk i Sogn og Fjordane. Tiltaket går i korthet ut på at ungdom gjennom å betale 50 kr er garantert å komme seg hjem med taxi natt til lørdag.

7.7 Hvor mange ønsker å si i fra oftere?

Elevene ble også spurt om de ønsker å si i fra oftere enn det de gjør i dag hvis de synes sjåføren de sitter på med kjører usikkert. Tabell 7.4 viser at omlag

²⁰ Det vil si at mange av de som synes det er vanskelig å sitte på og ikke si noe om kjøringen, synes det er enkelt å velge andre transportmidler for å komme seg hjem.

halvparten av elevene skulle ønske at de sa i fra litt eller mye oftere i slike situasjoner, mens den andre halvparten synes de sier i fra nok som det er. Det er ikke noen kjønnsforskjeller av betydning på dette spørsmålet.

Tabell 7.4: Skulle du ønske at du sa i fra oftere når du synes den du sitter på med kjører usikkert? Tall i prosent.

	Mann	Kvinne	Totalt
Ja, mye oftere	18 %	17 %	18 %
Ja, litt oftere	33 %	34 %	33 %
Nei, sier i fra nok som det er	49 %	49 %	49 %

Kilde: TØI rapport 722/2004

Det at halvparten av ungdommene ønsker å si i fra oftere er et interessant funn på mange måter. Blant annet indikerer dette på at mange er motiverte for å si i fra oftere, men at de kvier seg for å gjøre dette. Dette tyder på at tiltak som "Sei ifrå!" er relevant for en stor gruppe ungdom. En problemstilling som vil bli undersøkt i senere analyser er følgelig hvordan "Sei ifrå!" kampanjen blir mottatt av de som er mest motivert for å si i fra oftere.

I og med at mange er motiverte for å si i fra oftere, er det av interesse å undersøke nærmere hva som karakteriserer denne gruppen ungdom. Med dette utgangspunkt ble ungdommene delt inn i tre grupper; de som ønsker å si i fra "mye oftere", de som ønsker å si i fra "litt oftere" og de som synes de sier i fra "nok som det er". Disse tre gruppene ble sammenlignet på ulike mål i spørreskjemaet. Resultatene er oppsummert nedenunder.

- Det er ingen forskjell mellom de tre gruppene i forhold til hvor ofte man er passasjer i bil eller om de sitter mest på med mannlige eller kvinnelige førere.
- På spørsmål om hvor ofte man har opplevd ulike risikosituasjoner i løpet av de 12 siste månedene, er det ingen forskjeller av betydning mellom tre gruppene.
- Når det gjelder *sjansetaking blant sjåførere ungdommene sitter på med*, er det ingen forskjell mellom gruppene i hvor ofte de opplever at en ung sjåfør kjører for fort eller kjører forbi forankjørende når denne kjører etter fartsgrensen.
- Når det gjelder *hvor ofte man sier i fra* (jfr. spørsmålene i figur 7.5), er det interessant nok ingen vesentlige forskjeller mellom de som ønsker de skulle si i fra oftere i forhold til de som synes de sier i fra nok som det er.
- Når det gjelder *holdninger*, er det en tendens til at de som ønsker å si i fra "mye oftere" mer opplever større barrierer mot å si i fra enn andre. Dette er særlig i forhold til at denne gruppen tror man vil bli upopulær hvis man sier i fra og at det er vanskeligere å si i fra hvis det er flere i bilen. Eksempelvis mener 26 % av gruppen som vil si i fra oftere at de vil bli svært upopulære om de ber sjåføren kjøre mer forsiktig, mens det kun er 4 % av de som synes de "sier i fra nok som det er" som mener det samme. Dette er gjengitt i tabell V.3.4, vedlegg 3.
- Når det gjelder *vanskelighetsgrad* i forhold til å gjøre forskjellige handlinger (jfr avsnitt 2.3.6), er det en tendens til at de som ønsker å si i fra oftere, synes

det er vanskeligere å si i fra når man følger seg utrygg i bil. Dette er presentert i tabell V.3.5 i vedlegg 3.

Kort oppsummert tyder analysene på at de som ønsker å si i fra oftere i større grad enn andre frykter negative konsekvenser i forhold til å si i fra og synes denne strategien er vanskeligere enn andre.

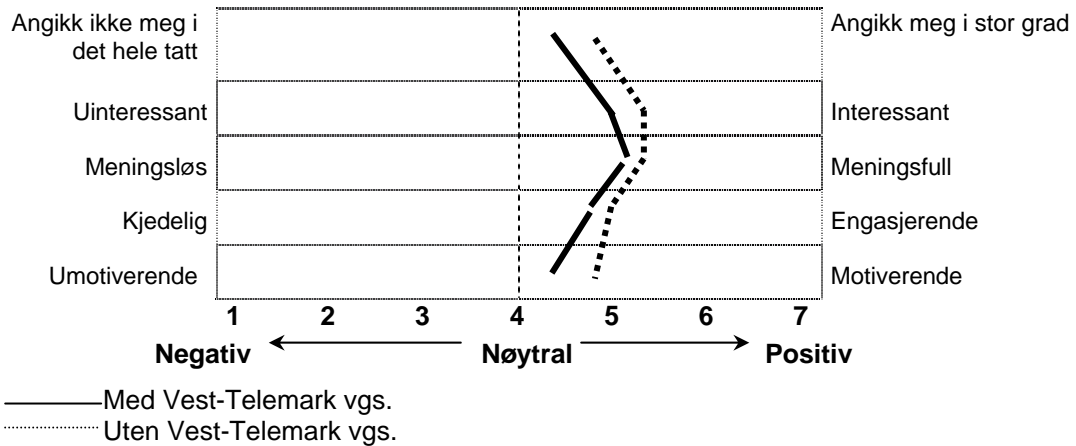
8 Elevenes vurderinger av "Sei ifrå!" kampanjen i Telemark

I de følgende avsnitt presenteres analyser som omhandler hvordan elevene vurderte skolebesøket fra "Sei ifrå!" kampanjen. I tillegg til tall for elevene som helhet, er det også undersøkt hvordan ulike grupper av elever vurderte kampanjen. Det er skilt mellom hvordan menn og kvinner vurderte kampanjen på grunn av at slike tiltak vanligvis evalueres mest positivt av kvinner (Ulleberg, 2002). Videre sammenlignes vurderinger til de tre gruppene som ønsker å si i fra "mye oftere", "litt oftere" og de som synes de "sier i fra nok som det er". Hensikten med dette er å undersøke om kampanjen mottas mer positivt av de som er mest motiverte for å si i fra, noe det er grunn til å forvente siden kampanjen sannsynligvis vil føles mer personlig relevant for disse. I tillegg er totaltall oppgitt med og uten elever fra Vest-Telemark videregående skole (tidligere Dalen vgs.). Dette er fordi elevene ved denne skolen gjennomgående gav en mer negativ vurdering av kampanjen enn elever ved de andre skolene, og dermed drar ned gjennomsnittsverdiene for de ulike spørsmålene. Se for øvrig tabell V.3.8 i vedlegg 3.

8.1 Generell vurdering av "Sei ifrå!" kampanjen

Figur 8.1 viser gjennomsnittskårer i forhold til ulike vurderinger av kampanjen. Skalaen er bipolar og går fra 1 til 7, der 1 representerer den mest negative vurderingen og 7 den mest positive vurderingen. Skalaen har et naturlig midtpunkt på 4 som tilsvarer en nøytral vurdering. Resultatene tyder på at kampanjen ble vurdert mer positiv enn negativ, særlig i forhold til at den ble oppfattet som interessant og meningsfull. Utelates Vest-Telemark vgs. fra analysene, blir denne tendensen til at kampanjen vurderes som mer positiv enn negativ klarere.

Hva synes du om "Sei ifrå!" kampanjen som ble gjennomført på din skole?

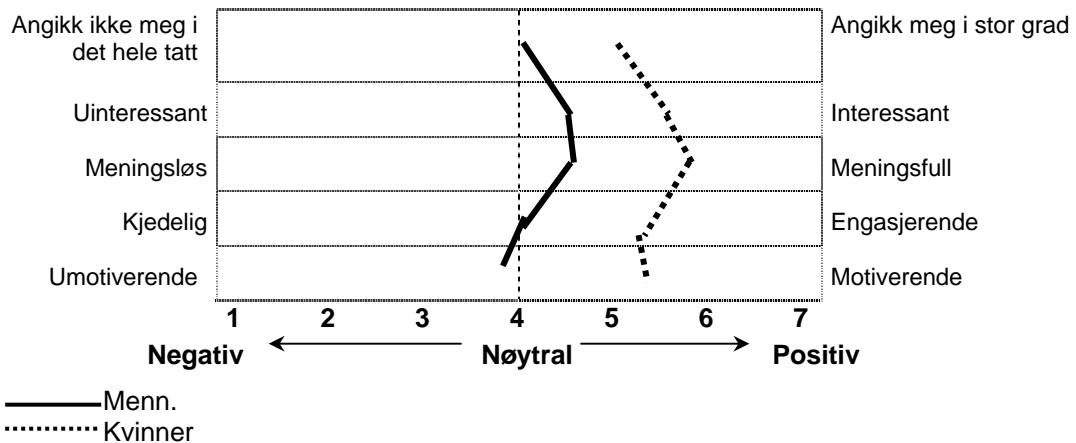


Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 8.11: Generell vurdering av "Sei ifrå!" kampanjen. Gjennomsnittsverdier.

Figur 8.2 viser gjennomsnittsskårer separat for menn og kvinner. Resultatene viser at kvinner gjennomgående evaluerer kampanjen mer positivt enn menn, som på sin side heller mot å gi en "nøytral" vurdering. Dette er forøvrig i tråd med tidligere forskning om hvordan norsk ungdom responderer på trafiksikkerhetskampanjer (Ulleberg, 2002). Kjønnsforskjellene er statistisk signifikante for alle gjennomsnittsverdier (se tabell V.3.9 i vedlegg 3)

Hva synes du om "Sei ifrå!" kampanjen som ble gjennomført på din skole?

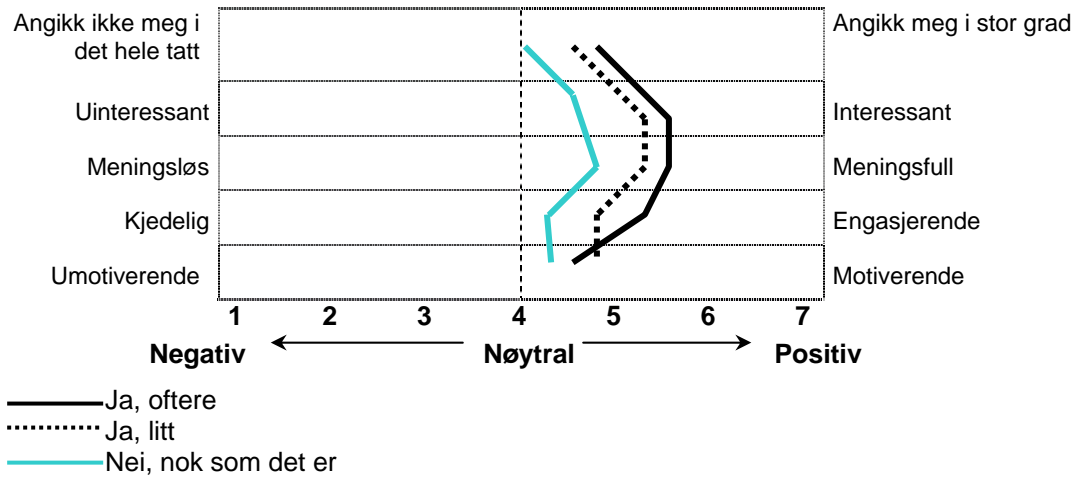


Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 8.2: Generell vurdering av "Sei ifrå!" kampanjen. Gjennomsnittsverdier separat for menn og kvinner.

Figur 8.3 viser gjennomsnittskårer på de fem spørsmålene separat for gruppene som ønsker å si i fra "mye oftere", "litt oftere" og de som synes de "sier i fra nok som det er". Resultatene viser en klar tendens til at de som ønsker å si i fra oftere, gir en mer positiv evaluering av kampanjen enn de som syntes de sier i fra nok som det er. Forskjellen mellom de tre gruppene er statistisk signifikante på flere av spørsmålene (se tabell 3.8 i vedlegg 3)²¹. Dette støtter antagelsen om at kampanjen appellerer mest de som er mest motiverte for å si i fra oftere.

Hva synes du om "Sei ifrå!" kampanjen som ble gjennomført på din skole?



Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 8.3: Generell vurdering av "Sei ifrå!" kampanjen. Gjennomsnittsverdier i forhold til om man ønsker å si i fra oftere

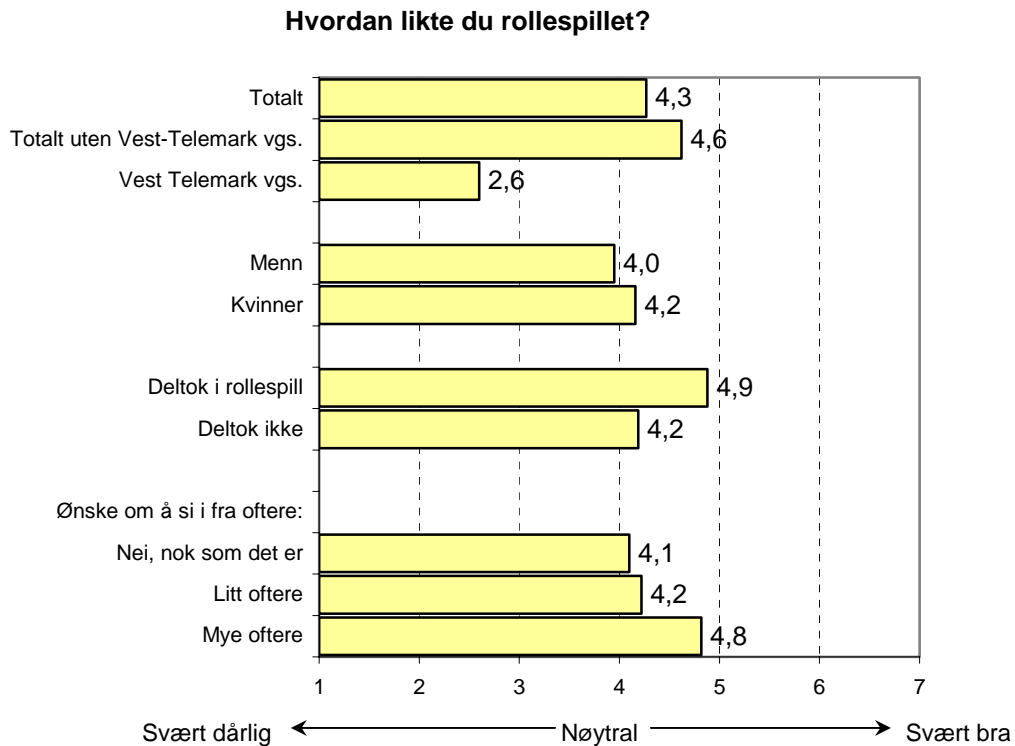
8.2 Evaluering av rollespillet

Rollespillet er et sentralt element i "Sei ifrå!" kampanjen, og går i korthet ut på at noen elever spiller ulike roller i bil – sjåfør, beruset passasjer som oppildner føreren til å ta sjanser, passasjer som skal be sjåføren om å roe seg m.m. Det var 27 av elevene som svarte på spørreskjemaet som hadde deltatt aktivt i rollespillet, mens de andre hadde vært tilskuere til rollespillet.

Elevene ble bedt om å vurdere i hvilken grad de likte rollespillet på en 7 –punkts bipolar skala med "svært dårlig" og "svært bra" som ytterpunkter. I figur 8.4 er gjennomsnittskårer for denne skalaen presentert.

²¹ En tilleggsanalyse ble gjennomført for å undersøke kjønnsforskjeller innen de tre gruppene. Analysen vist at kvinner innen de tre gruppene gjennomgående evaluerte kampanjen mer positivt enn menn innen samme gruppe.

Totalt sett synes elevene i gjennomsnitt å gi en positiv vurdering av rollepillet²², er men elever ved Vest-Telemark vgs. synes å like rollepillet temmelig dårlig. I likhet med de forrige analysene, gir kvinner i gjennomsnitt en signifikant mer positiv vurdering enn menn. De som har deltatt aktivt i rollepillet ser også ut til å gi en mer positiv vurdering enn de som var tilskuere, men forskjellen er ikke statistisk signifikant på 5 % nivå ($t = -1,78$, $p = 0.08$). Likevel kan dette tyde på at det er gunstig å la elevene få delta aktivt i rollepillet. Videre er det først og fremst de som ønsker å si i fra "mye oftere" som liker rollepillet best.



Kilde: TØI rapport 722/2004

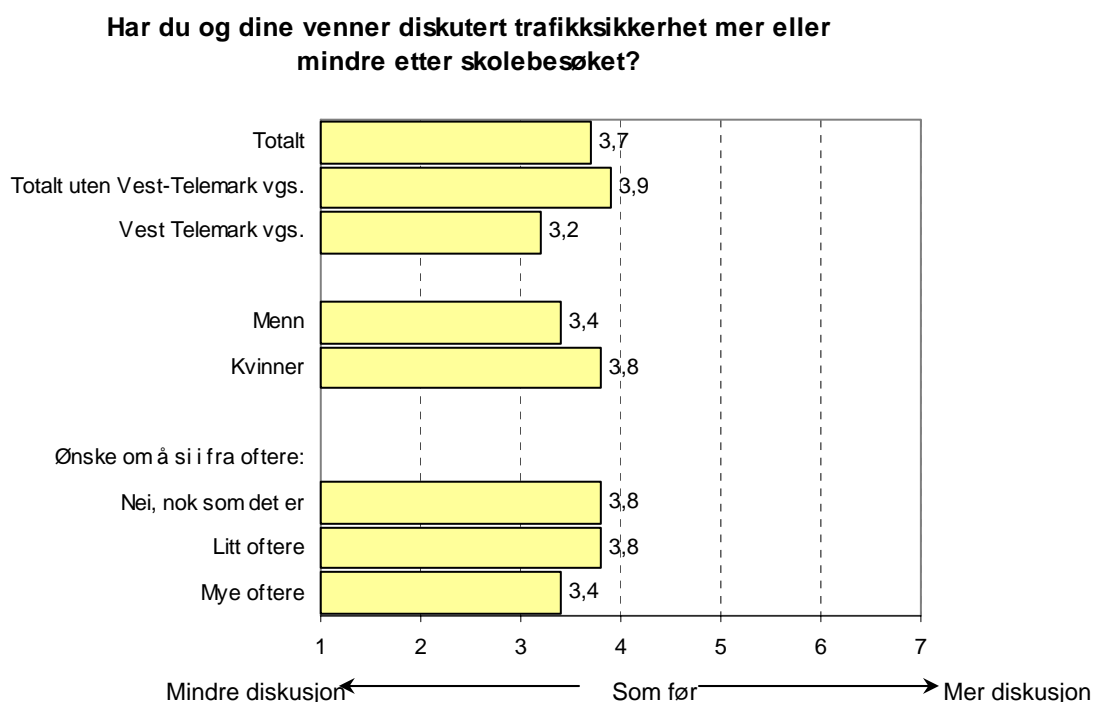
Figur 8.4: Gjennomsnittsskårer på evaluering av rollespill. Inndelt etter totalskårer, kjønn, deltagelse i rollespill og ønske om å si i fra oftere.

²² En annen måte å presentere resultatene på, er å skille elevenes vurdering i tre kategorier; skårene 1-3 tilsvarer "Dårlig", 4 "Nøytral" og 5-7 "Bra". Andelene som faller inn under disse kategoriene er henholdsvis 28, 27 og 45 prosent.

8.3 Bidrar "Sei ifrå!" til mer diskusjon rundt trafikksikkerhet?

Elevene ble også spurt om de syntes skolebesøket fra "Sei ifrå!" hadde bidratt til at de diskuterte trafikksikkerhet mer enn før. Figur 8.5 viser gjennomsnittsverdier på dette spørsmålet. Gjennomsnittsverdiene heller mot at trafikksikkerhet diskuteres litt mindre etter skolebesøket enn før. Det er små forskjeller mellom de ulike gruppene i figur 8.5, kun kvinner skiller seg signifikant fra menn.

En grovkategorisering av elevenes svar i tre grupper, skårene 1-3 "mindre diskusjon", 4 "som før" og 5-7 mer diskusjon, gav prosentfordelingen 31, 44 og 25. Med andre ord svarte omtrent halvparten at det ikke er skjedd noen endring.



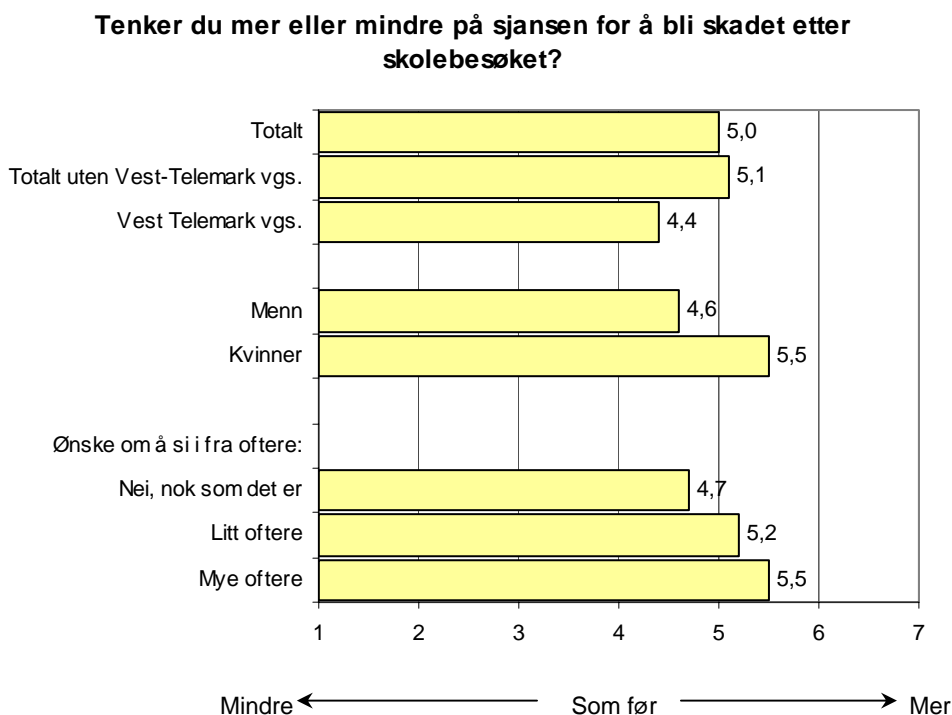
Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 8.5: Gjennomsnittskårer på spørsmål om "Sei ifrå!" har bidratt til mer diskusjon om trafikksikkerhet. Inndelt etter totalskårer, kjønn, og ønske om å si i fra oftere.

8.4 Risikobevissthet

Elevene ble også spurt om de tenker mer eller mindre på sjansen for å bli skadet i trafikken etter skolebesøket sammenlignet med før. Alle gjennomsnittsverdiene i figur 8.6 er over 4, noe som tyder på at flere av elevene mener de er blitt mer risikobeviste etter skolebesøket. Dette er særlig gjeldende blant kvinner, samt de som ønsker å si i fra oftere (begge har signifikant høyere gjennomsnittsskåre enn andre).

En grovkategorisering av elevenes svar i tre grupper, skårene 1-3 "mindre", 4 "som før" og 5-7 "mer", gav prosentfordelingen 8, 36 og 56. I overkant av halvparten av elevene oppgir dermed at de tenker mer på sjansen for å bli skadet i trafikken etter skolebesøket sammenlignet med før.



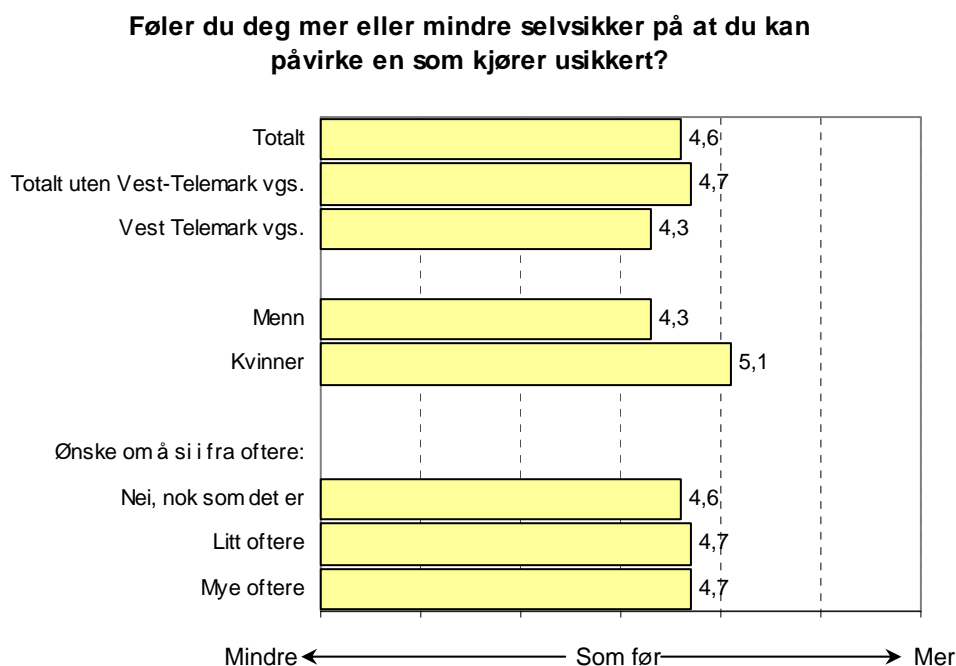
Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 8.6: Gjennomsnittsskårer på spørsmål om elevene tenker mer eller mindre på sjansen for å bli skadet i en trafikkulykke etter besøket fra "Sei ifrå!" kampanjen. Inndelt etter totalskårer, kjønn og ønske om å si i fra oftere.

8.5 Tro på evne til å påvirke en sjåfør som kjører usikkert

På spørsmål om elevene føler deg mer eller mindre selvsikker på at de kan påvirke en sjåfør som kjører usikkert etter kampanjebesøket er det, med unntak av kjønn, små forskjeller mellom de ulike gruppene. Resultatene er presentert i figur 8.7, og tyder på at elevene i gjennomsnitt føler deg litt mer selvsikre i så måte, spesielt kvinner (som skårer signifikant høyere enn menn).

En grovkategorisering av elevenes svar i tre grupper, skårene 1-3 "mindre", 4 "som før" og 5-7 "mer", gav prosentfordelingen 9, 44 og 47. Altså er det svært få som oppgir at de føler seg mindre selvsikre etter skolebesøket sammenlignet med før.



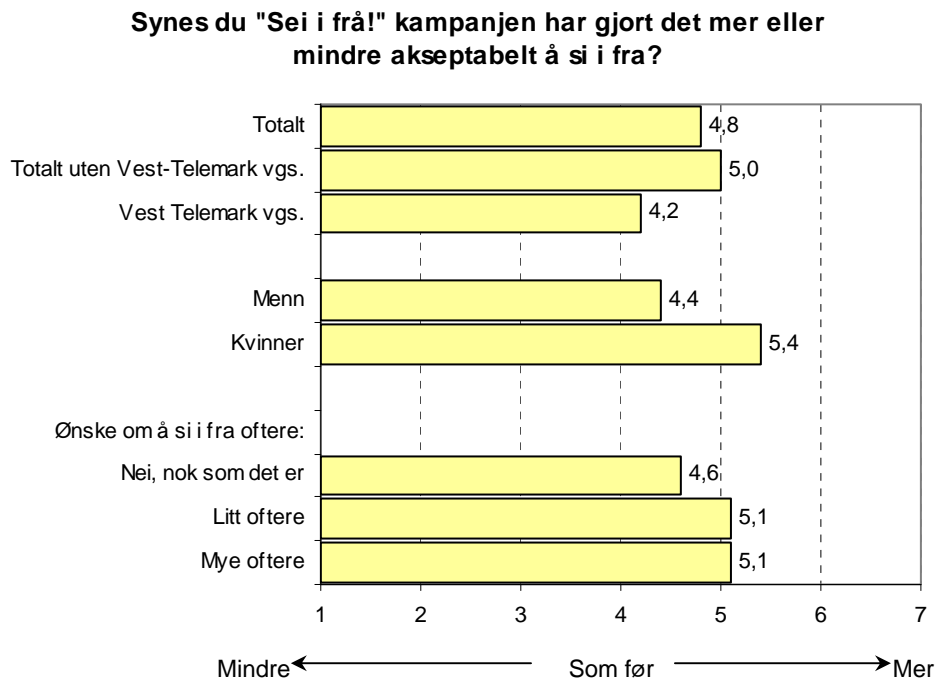
Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 8.7: Gjennomsnittsskårer på spørsmål om elevene føler seg mer eller mindre selvsikre på at de kan påvirke en sjåfør som kjører usikkert på grunn av "Sei ifrå!" kampanjen. Inndelt etter totalskårer, kjønn og ønske om å si i fra oftere.

8.6 Aksept for å si i fra

På spørsmål om "Sei ifrå!" har gjort det mer eller mindre akseptabelt å si i fra, tyder gjennomsnittsverdiene i figur 8.8 på at de fleste synes det er blitt litt mer akseptabelt å si i fra etter skolebesøket fra "Sei ifrå!". Det er i særlig grad kvinner og de som ønsker å si i fra oftere som synes dette (disse skårer signifikant høyere enn andre på dette spørsmålet)..

En grovkategorisering av elevenes svar i tre grupper, skårene 1-3 "mindre", 4 "som før" og 5-7 "mer", gav prosentfordelingen 10, 35 og 55. Altså er det mange som oppgir at de føler at det er blitt mer akseptabelt å si i fra etter skolebesøket sammenlignet med før.



Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 8.8: Gjennomsnittsskårer på spørsmål om elevene føler seg mer eller mindre selvsikre på at de kan påvirke en sjåfør som kjører usikkert på grunn av "Sei ifrå!" kampanjen. Inndelt etter totalskårer, kjønn og ønske om å si i fra oftere

8.7 Har "Sei ifrå!" gjort det lettere å si i fra?

Elevene ble også spurt om de tror skolebesøket fra "Sei ifrå!" kampanjen har endret eller vil endre måten de handler på i to ulike situasjoner. Den ene situasjonen er om de vil velge andre transportmidler isteden for å sitte på med en usikker sjåfør, den andre om de ville si i fra oftere når de følte seg utrygge i bil. Tabell 8.1 og 8.2 viser svarfordelinger på de to spørsmålene.

Tabell 8.1: Tror du "Sei ifrå!" kampanjen har endret eller vil endre måten du handler på: At du velger at annet transportmiddel isteden for å sitte på med en som kjører usikkert. Tall i prosent.

	Menn	Kvinner	Totalt
Ja, mye	5	9	7
Ja, litt	25	31	28
Nei	62	47	56
Vet ikke	8	13	10

Kilde: TØI rapport 722/2004

Når det gjelder å velge andre transportmidler, er det totalt 35 prosent som tror kampanjen vil føre til at de kommer til å velge andre transportmidler isteden for å sitte på med en som kjører usikkert. I og med at kampanjen ikke la så mye vekt på det å velge andre transportmidler, er det noe overraskende at i overkant av en tredjedel mener at skolebesøket fra "Sei ifrå!" kampanjen vil ha en slik effekt på egen atferd. Det er for øvrig ingen signifikant kjønnsforskjell på dette spørsmålet ($\chi^2 = 5.42$, $df = 3$, $p < .14$).

Tabell 8.2 viser at det er forholdsvis mange som tror kampanjen vil føre til at de oftere sier i fra når de føler seg utrygge i bil. Hele tror 65 prosent av elevene at skolebesøket fra "Sei ifrå" vil gjøre det lettere for dem å si i fra. Videre er 13 prosent usikre på hva effekten av skolebesøket blir, mens 22 prosent tror at skolebesøket ikke har noen betydning for om de sier i fra eller ikke. Troen på at skolebesøket får en gunstig effekt er særlig utbredt blant kvinnene; 75 % av tror kampanjen vil få dem til å si i fra mer når de kjenner seg utrygge i bil, mens tilsvarende tall for menn er 57 prosent. Kjønnsforskjellen er statistisk signifikant ($\chi^2 = 18.35$, $df = 3$, $p < .01$).

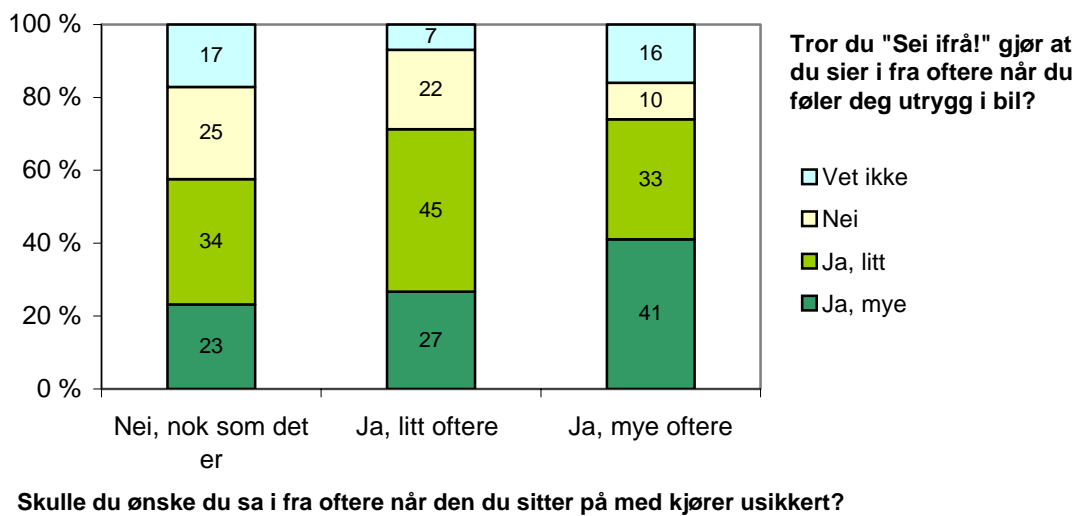
Tabell 8.2: Tror du "Sei ifrå!" kampanjen har endret eller vil endre måten du handler på: At du sier i fra når du føler deg utrygg i bil? Tall i prosent.

	Menn	Kvinner	Totalt
Ja, mye	17	41	28
Ja, litt	40	34	37
Nei	27	14	21
Vet ikke	15	11	13

Kilde: TØI rapport 722/2004

Det ble videre undersøkt om troen på at skolebesøket fra "Sei ifrå!" kampanjen hjelper en til å si i fra mer, er mest utbredt blant de som ønsker å si i fra oftere²³. Figur 8.9 viser at dette stemmer, over 70 % av de som ønsker å si i fra oftere, tror kampanjen vil hjelpe dem litt eller mye til å si i fra.

Et interessant funn er at 57 % av de som synes de sier i fra nok som det er, likevel tror at "Sei ifrå!" vil hjelpe dem litt eller mye i å si i fra oftere. Dette kan i første omgang virke noe selvmotsigende. En mulig forklaring kan det være at denne gruppen mener at skolebesøket kan gjøre det lettere å si i fra under vanskeligere situasjoner enn de hittil har opplevd. Imidlertid er dette kun en hypotese som bør undersøkes nærmere før man kan fastslå noe med sikkerhet.



Kilde: TØI rapport 722/2004

Figur 8.9: Andel av elevene som tror "Sei ifrå!" har gjort det lettere å si i fra når de kjenner seg utrygge i bil. Inndelt etter om elevene ønsker å si i fra oftere eller ikke.

²³ Sammenhengen mellom disse to variablene er imidlertid ikke statistisk signifikant på 5 % nivå ($\chi^2 = 11.45$, $df = 6$, $p = .075$).

9 Oppsummering av delundersøkelse 2

Resultatene tyder på at elevene i VK-1 klasser i Telemark ofte er passasjerer i bil til unge sjåførere. Når det gjelder risikoopplevelser som passasjer i bil til unge førere, oppgir mange at de har følt seg redde. Resultatene tyder på at det å unnlate å bruke bilbelte er ganske utbredt blant ungdom i Telemark, og følgelig anbefales det å sette inn tiltak med sikte på å øke bilbeltebruk blant ungdom.

Det er mye som tyder på at majoriteten ungdom i Telemark ikke frykter negative reaksjoner hvis de sier ifra når de føler seg utrygge i bil, samtidig som mange tror det er mulig å påvirke sjåførere som kjører usikkert. Sammenlignet med ungdom fra andre deler av landet, ser ungdom i Telemark ut til å oppleve *mindre* barrierer mot å si i fra. Likevel er det mange, særlig blant unge menn, som unnlater å si i fra når den de sitter på med kjører for fort og tar sjanser.

Mye tyder på at de som velger å sitte på med sjåførere som kjører usikkert uten å si noe om kjøringen, gjør dette i situasjoner der det er vanskelig å komme seg hjem på andre måter. Selv om mange unnlater å si i fra, oppgir omlag halvparten av de som deltok i spørreundersøkelsen at de ønsker å si i fra oftere når de føler seg utrygge som passasjerer i bil. Nærmere analyser av denne gruppen ungdom tyder på at disse ikke opplever risikosituasjoner i større grad enn andre, men at de heller føler større barrierer mot å si ifra enn andre (frykt for å bli upopulær m.m.). Et kjennetegn blant ungdom som på den annen side sier i fra, er at mener at passasjerene har et ansvar for at man kommer trygt frem. Det kan dermed være fordelaktig å få flere til å inneha samme mening.

Resultatene av elevenes vurdering av skolebesøket fra "Sei ifrå!" kampanjen kan sammenfattes slik:

- Totalt sett mottas kampanjen positivt av elevene. Det er særlig kvinner og de som ønsker å si i fra oftere når de er utrygge i bil som gir de mest positive vurderingene av kampanjen. Sistnevnte tyder på at kampanjen mottas best av de som er mest motiverte for å gjøre noe med egen atferd. Når det gjelder menn og de som synes de sier i fra nok som det er når man er utrygg i bil, heller disse mot å gi en noenlunde "nøytral" vurdering av kampanjen.
- Rollespillet, som er en sentral del av skolebesøket, får i gjennomsnitt en nøytral vurdering av elevene. En anbefaling kan derfor være å vurdere om noe av elementene i rollespillet kan forbedres, eksempelvis la flere delta aktivt i dette hvis det er mulig.
- Over halvparten av elevene mener skolebesøket fra "Sei ifrå!" kampanjen har gjort at de tenker mer over faren for å skades i trafikken, at det er blitt mer akseptabelt å si i fra og at de føler seg mer selvsikre på at de kan påvirke en sjåfør som kjører usikkert. Svært få mener at det har skjedd en endring i negativ retning etter skolebesøket.

- 65 prosent av elevene mener at "Sei ifrå!" kampanjen vil føre til at de litt eller mye oftere sier i fra når de er utrygge som passasjerer i bil.
- Som nevnt mottas kampanjen best av elever som ønsker å si i fra oftere enn det de gjør i dag. Disse har også større tro på at kampanjen vil føre til at de endrer atferd som passasjer i bil; over 70 % av de som ønsker å si i fra oftere, tror at "Sei ifrå!" vil hjelpe dem i å si i fra oftere når de føler seg utrygge som passasjerer i bil. Samtidig mener over halvparten av de som synes de sier i fra nok som det er at kampanjen bidrar til at de vil si i fra oftere når de føler seg utrygge i bil.

9.1 Konklusjon delundersøkelse 2

Det at mange tror skolebesøket fra "Sei ifrå!" vil føre til at de sier i fra oftere når de er utrygge i bil, er et oppløftende resultat tatt i betraktning av at det å fremme denne typen atferd er et av kampanjens hovedmål. Imidlertid er det viktig å minne på at dette ikke refererer til faktisk atferd, men heller en *intensjon* om å gjøre en fremtidig atferd, dvs. å si i fra når man føler seg utrygg. Følgelig er det foreløpig ikke mulig å si at kampanjen faktisk har bidratt til å endre denne typen atferd.

På den annen side er det en rekke studier som viser at det å ha en intensjon om å gjøre en bestemt type atferd, eksempelvis slutte å røyke, spise mer grønnsaker/ frukt, mer fysisk aktivitet og lignende, øker sannsynligheten for at man faktisk utfører denne typen atferd i fremtiden (se Conner og Norman, 1996, for en gjennomgang av relevante studier). Andre forhold som antas å øke sjansen for framtidig atferd av denne typen, er at mange av elevene oppgir at de føler seg mer selvsikre, at de mener aksepten for å si i fra er blitt større og de tenker mer på sjansen for å bli skadet i trafikken. Da tidligere forskning tilsier på at nettopp denne typen selvsikkerhet og holdninger er fremtredende blant ungdom som oftest sier i fra når de føler seg utrygge i bil (Ulleberg, 2004), tyder dette på at skolebesøket fra "Sei ifrå!" kampanjen hadde en gunstig effekt mht. å senke barrierene som enkelte opplever mot å si i fra til en usikker sjåfør.

Kort oppsummert synes skolebesøket fra "Sei ifrå!" kampanjen å ha hatt en fordelaktig effekt, i hvert fall på kort sikt. Hvorvidt det nye innholdet i "Sei ifrå!" kampanjen kan bidra til å endre atferd og om tiltaket på sikt kan føre til en endring i antallet skadde og drepte ungdommer, gjenstår å se.

Referanser

- Amundsen, A., Elvik, R. og Fridstrøm, L. 1999
Virkninger av "Sei ifrå" kampanjen i Sogn og Fjordane på antall skadde og drepte i trafikken. TØI rapport 425, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Chen, L.H., Baker, S.P., Braver, E.P. & Li, G. 2000
Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16- and 17-year-old-drivers. *Journal of American Medical Association*, 283, 1578-1582.
- Conner, M og Norman, P. 1996
Predicting Health Behaviour. Open University Press, Buckingham.
- Doherty, S.T., Andrey, J.C. & MacGregor, C. 1998.
The situational risks of young drivers: The influence of passengers, time of day and day of week on accident rates. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 45-52
- Fridstrøm, L. 1999
Econometric models of road use, accidents, and road investment decisions. TØI-rapport 456 og 457. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Hauer, E. 1997
Observational before-after studies in road safety. Estimating the effect of highway and traffic engineering measures on road safety. Oxford, Pergamon Press.
- Ljones, K. 1999
Kampanjen "Sei ifrå!". Notat av 19. januar 1999. Leikanger, Statens vegvesen Sogn og Fjordane.
- Nordbakke, S. (2002). *Førerkort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet. Tegn på endringer i ungdoms reisevaner?* TØI rapport 564, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Moe, D. 2003
Ungdoms passasjeropplevelser av risiko under bilkjøring med jevnaldrende førere. SINTEF rapport STF22 A03343, Trondheim, SINTEF Bygg og Miljø.
- Parker, D., Reason, J.T, Manstead A.S.R, & Stradling, S. 1995
Driving errors, driving violations and accident involvement. *Ergonomics*, 35 (5), 1036-1048.
- Preusser, D.F., Ferguson, S.A. og Williams, A.F. 1998
The effect of teenage passengers on the fatal crash risk of teenage drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 217-222.
- Regan, M.A. & Mistopoulos, E. 2002
Understanding passenger influences on driver behaviour: Implications for road safety and recommendations for countermeasure development. Monash University Accident Research Centre, Australia, Report No. 180.
- Rundmo, T. og Ulleberg P. 2000
Var det verdt det? Evaluering av 18-40 aksjonen. Resultatrapport. Trondheim, Rotunde publikasjoner
- Ulleberg, P. 2002
Påvirkning av subgrupper av unge førere og deres passasjerer. Motivasjonell

innflytelse av personlighetstrekk på holdninger til risikotakning og kjøreatferd. TØI rapport 605, Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Ulleberg, P. 2004

Social influence from the back-seat: factors influencing adolescent passengers' willingness to confront unsafe drivers. *Transportation Research Part F, Traffic Psychology and Behaviour*, 7, 17-30.

Vedlegg 1: Datagrunnlaget for delundersøkelse 1

Tabellene på de etterfølgende sider viser datagrunnlaget for delundersøkelse 1
Fylkene er identifisert slik:

1	Østfold
2	Akershus
3	Oslo
4	Hedmark
5	Oppland
6	Buskerud
7	Vestfold
8	Telemark
9	Aust-Agder
10	Vest-Agder
11	Rogaland
12	Hordaland
14	Sogn og Fjordane
15	Møre og Romsdal
16	Sør Trøndelag
17	Nord Trøndelag
18	Nordland
19	Troms
20	Finnmark

Kilde: TØI rapport 722/2004

Vedleggstabell V.1.1: Antall skadde/drepte personer i alt i trafikken i aldersgruppen 16-19 år 1987-2002.

Fylke	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	173	156	168	174	166	146	132	125	118	125	135	127	104	132	108	133
2	196	210	218	189	126	121	124	136	134	127	130	177	156	134	154	165
3	184	176	156	128	130	96	94	98	79	90	110	94	83	90	112	122
4	113	97	98	132	109	96	77	64	81	82	65	91	88	111	86	90
5	156	123	133	122	103	107	99	69	101	84	70	85	117	84	90	62
6	137	121	124	123	105	94	111	86	89	80	110	100	84	74	71	58
7	115	128	139	124	130	100	100	78	108	84	96	72	101	112	85	98
8	113	129	109	107	108	121	112	73	111	91	91	82	74	92	93	97
9	87	65	84	94	62	62	68	47	76	65	67	85	57	81	49	47
10	113	114	117	109	102	97	80	70	102	72	95	94	98	97	64	86
11	177	150	170	169	190	161	160	173	130	127	131	163	161	152	139	145
12	214	237	191	227	212	201	186	194	177	162	132	166	159	166	169	185
14	57	78	64	56	63	53	56	53	35	44	44	48	44	57	37	46
15	145	142	156	135	132	125	110	98	91	112	125	128	122	129	129	132
16	133	90	140	108	137	74	73	73	89	74	86	92	70	93	110	95
17	54	74	75	64	69	51	43	55	43	45	61	53	52	54	41	57
18	136	132	147	145	138	127	100	85	88	84	79	97	91	93	97	87
19	78	85	54	75	90	87	62	86	68	75	62	50	65	70	72	53
20	38	38	38	43	44	31	50	25	30	36	31	37	36	25	23	21
Sum	2419	2345	2381	2324	2216	1950	1837	1688	1750	1659	1720	1841	1762	1846	1729	1779

Vedleggstabell V.1.2: Antall skadde/drepte personer i bil i aldersgruppen 16-19 år 1987-2002.

Fylke	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	87	90	82	79	77	76	71	48	59	64	80	78	56	70	62	81
2	109	130	147	114	67	76	73	84	79	78	100	129	112	99	112	107
3	86	97	83	60	65	43	44	52	48	55	75	63	54	61	81	87
4	62	60	62	82	72	72	57	40	57	55	44	70	66	79	70	72
5	105	80	84	80	69	75	56	49	70	54	50	67	89	61	68	39
6	84	74	83	78	63	50	75	65	67	54	78	64	60	54	47	34
7	65	74	66	51	80	49	56	38	73	50	60	47	59	83	56	60
8	64	78	71	65	65	79	70	37	74	56	51	52	45	71	63	66
9	60	35	44	68	40	40	42	33	46	44	39	65	40	55	34	31
10	68	73	66	62	66	60	46	43	66	40	58	60	66	58	41	53
11	92	75	94	92	88	83	82	79	70	64	82	103	101	88	76	71
12	103	142	103	119	109	125	112	122	100	103	90	116	110	120	122	129
14	39	57	46	37	45	34	38	36	28	29	31	35	35	43	30	35
15	94	112	103	94	84	89	75	72	64	77	101	102	89	112	106	99
16	79	58	88	69	83	52	39	46	65	47	63	64	48	75	78	69
17	39	50	47	45	33	38	30	30	35	36	36	42	31	40	36	47
18	88	95	113	112	103	90	70	62	57	70	59	75	77	74	69	63
19	55	70	46	53	70	69	52	68	54	64	51	38	60	55	60	46
20	18	26	30	31	30	18	36	19	24	21	21	33	30	22	15	14
Sum	1397	1476	1458	1391	1309	1218	1124	1023	1136	1061	1169	1303	1228	1320	1226	1203

Vedleggstabell V.1.3: Antall skadde/drepte bilpassasjerer i aldersgruppen 16-19 år 1987-2002.

Fylke	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	32	34	35	39	35	37	38	21	33	30	38	43	32	38	34	36
2	55	58	70	56	36	41	27	37	39	32	51	69	58	44	59	48
3	45	45	41	23	32	22	24	31	31	31	41	37	26	38	47	57
4	32	21	35	42	30	38	36	17	28	20	17	43	29	42	49	42
5	45	45	44	41	37	45	29	22	34	24	21	38	43	31	33	19
6	36	25	35	31	31	19	40	28	42	27	34	36	35	29	26	17
7	31	39	27	25	43	26	28	21	39	30	29	23	22	42	25	28
8	27	36	39	36	36	41	38	17	35	29	25	19	28	33	29	34
9	29	20	15	37	20	17	19	16	29	18	16	40	22	30	16	11
10	34	35	34	35	32	30	15	18	41	20	27	32	39	32	17	24
11	42	32	41	47	36	36	34	43	27	27	36	48	46	39	37	35
12	57	76	48	57	53	67	56	73	51	62	48	62	60	69	57	56
14	23	37	24	19	21	16	21	25	7	11	11	14	21	21	16	18
15	35	60	45	53	41	42	41	30	31	33	52	44	42	65	56	48
16	40	25	53	31	38	23	21	24	39	19	28	32	23	42	39	40
17	22	25	25	24	17	22	15	11	19	18	19	19	14	21	15	20
18	46	48	65	63	57	51	39	34	33	35	38	42	47	42	33	34
19	33	39	21	26	34	36	23	36	26	39	30	18	29	34	32	24
20	7	13	13	14	12	6	18	6	12	12	10	18	14	12	9	6
Sum	671	713	710	699	641	615	562	510	596	517	571	677	630	704	629	597

Vedleggstabell V.1.4: Antall skadde/drepte bilførere i aldersgruppen 16-19 år 1987-2002.

Fylke	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	55	56	47	40	42	39	33	27	26	34	42	35	24	32	28	45
2	54	72	77	58	31	35	46	47	40	46	49	60	54	55	53	59
3	41	52	42	37	33	21	20	21	17	24	34	26	28	23	34	30
4	30	39	27	40	42	34	21	23	29	35	27	27	37	37	21	30
5	60	35	40	39	32	30	27	27	36	30	29	29	46	30	35	20
6	48	49	48	47	32	31	35	37	25	27	44	28	25	25	21	17
7	34	35	39	26	37	23	28	17	34	20	31	24	37	41	31	32
8	37	42	32	29	29	38	32	20	39	27	26	33	17	38	34	32
9	31	15	29	31	20	23	23	17	17	26	23	25	18	25	18	20
10	34	38	32	27	34	30	31	25	25	20	31	28	27	26	24	29
11	50	43	53	45	52	47	48	36	43	37	46	55	55	49	39	36
12	46	66	55	62	56	58	56	49	49	41	42	54	50	51	65	73
14	16	20	22	18	24	18	17	11	21	18	20	21	14	22	14	17
15	59	52	58	41	43	47	34	42	33	44	49	58	47	47	50	51
16	39	33	35	38	45	29	18	22	26	28	35	32	25	33	39	29
17	17	25	22	21	16	16	15	19	16	18	17	23	17	19	21	27
18	42	47	48	49	46	39	31	28	24	35	21	33	30	32	36	29
19	22	31	25	27	36	33	29	32	28	25	21	20	31	21	28	22
20	11	13	17	17	18	12	18	13	12	9	11	15	16	10	6	8
Sum	726	763	748	692	668	603	562	513	540	544	598	626	598	616	597	606

Vedleggstabell V.1.5: Antall skadde/drepte i trafikken i aldersgruppene 0-15 og >20 år 1987-2002.

Fylke	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	486	482	519	586	481	493	522	471	473	570	592	669	626	671	586	741
2	775	786	791	784	779	739	822	870	857	1003	907	1004	885	932	1033	1118
3	1127	1232	1183	1256	1249	1221	1295	1289	1255	1414	1394	1511	1331	1334	1460	1461
4	391	408	448	493	497	478	500	461	481	548	464	565	517	539	561	566
5	423	431	452	400	508	505	489	491	496	556	464	519	454	511	431	532
6	488	444	460	486	494	504	485	487	528	519	517	613	548	559	450	599
7	394	439	408	421	455	437	463	411	509	490	530	543	499	486	519	523
8	347	387	407	418	427	448	447	429	433	462	502	466	504	457	471	461
9	186	205	236	243	258	268	262	237	254	350	302	293	307	259	282	295
10	306	330	345	303	350	408	375	364	335	364	363	389	434	326	323	367
11	454	440	541	588	623	669	644	595	701	645	727	689	629	658	625	702
12	726	762	707	834	780	754	811	868	917	888	751	792	835	768	934	953
14	166	175	182	213	174	214	194	172	219	225	220	225	191	243	218	192
15	437	412	481	525	392	476	499	500	567	505	506	517	507	512	445	529
16	497	444	475	503	547	497	502	543	574	571	625	562	560	624	601	686
17	227	196	237	211	223	191	210	242	237	232	211	281	207	244	214	290
18	457	421	525	503	602	540	502	497	523	464	553	509	513	542	508	532
19	234	217	306	323	338	335	393	423	341	297	333	290	315	354	315	269
20	142	136	141	144	128	126	164	136	145	132	168	194	140	138	92	110
Sum	8263	8347	8844	9234	9305	9303	9579	9486	9845	10235	10129	10631	10002	10157	10068	10926

Vedleggstabell V.1.6: Antall 16-19 åringer i befolkningen 1987-2002.

Fylke	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	15018	14969	14644	14530	14136	13482	12987	12408	12124	11966	11828	11636	11510	11410	11456	11548
2	27152	26942	26101	25599	24774	23507	22503	21701	21153	21122	21325	21296	21386	21580	21875	22374
3	19592	19100	18396	18175	17602	17161	16828	16458	16526	16520	16820	17050	17409	17619	17808	18227
4	11714	11735	11344	11196	10784	10211	9813	9302	8947	8663	8448	8477	8555	8613	8658	8661
5	11954	11802	11477	11302	10843	10194	9620	9174	8841	8726	8686	8536	8504	8412	8339	8423
6	14154	14071	13775	13614	13128	12454	11971	11444	10989	10896	10894	10897	10915	11014	11029	11249
7	12423	12533	12252	12065	11705	11208	10823	10586	10416	10178	10260	10193	10243	10273	10316	10625
8	10241	10248	10008	9893	9657	9201	8797	8464	8270	8164	8046	7982	8002	7986	8068	8029
9	6323	6347	6273	6301	6286	6297	6153	5996	5860	5626	5605	5599	5580	5618	5548	5548
10	9504	9519	9350	9312	9056	8840	8569	8401	8319	8330	8528	8508	8537	8416	8346	8335
11	22215	22038	21463	21146	20694	20313	19857	19761	19669	19873	19899	19879	20034	19816	20161	20356
12	26659	26355	25902	25519	24896	23968	22873	22107	21664	21527	21762	21789	21853	21754	21535	21742
14	7120	7076	6929	6748	6491	6208	6007	5804	5848	5950	5895	5887	5859	5836	5848	5829
15	16462	16216	15709	15425	14824	14193	13615	13132	13160	13119	13084	13075	12991	12959	13004	12977
16	16120	15853	15464	15178	14757	14065	13334	12760	12326	12146	12112	12163	12247	12246	12352	12428
17	8944	8821	8608	8536	8181	7723	7323	6962	6836	6806	6807	6730	6637	6634	6592	6636
18	16669	16203	15558	15035	14438	13770	13174	12752	12381	12239	12249	12178	12030	11956	11875	11925
19	10455	10231	9867	9757	9024	8486	7953	7540	7224	7166	7242	7229	7252	7155	7157	7295
20	5687	5543	5340	5098	4743	4464	4085	3780	3640	3450	3438	3430	3405	3377	3440	3507
Sum	268406	265602	258460	254429	246019	235745	226285	218532	214193	212467	212928	212534	212949	214674	215408	215714

Vedleggstabell V.1.7: Det totale folketallet 1987-2002.

Fylke	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	237045	237997	237981	238345	238311	238648	238712	239382	240251	241151	243585	246018	248217	251032	252746	255122
2	405991	410881	414503	418114	421440	424935	429595	434451	439928	446296	453490	460564	467052	471988	477325	483283
3	453730	456124	458364	461644	467441	473454	477781	483401	488659	494793	499693	502867	507467	508726	512589	517401
4	186418	186806	186884	187314	187439	187321	187396	186593	186247	186003	186118	186321	187103	187999	187965	188281
5	182341	182510	182350	182593	182546	182617	183351	183301	182883	182433	182162	182239	182701	183419	183235	183582
6	233266	224578	224701	225261	225656	226453	227102	228498	229366	230805	232967	235018	236811	238833	239793	241371
7	194473	196099	197207	198354	199547	200917	201925	203240	204440	206119	208687	210707	212775	215030	216456	218171
8	163240	163205	162981	162869	162955	163350	163151	163141	163213	163449	163857	164523	165038	165595	165710	165855
9	96011	96567	96880	97314	97750	98394	99135	99615	100211	100582	101152	101487	102178	102714	102945	103195
10	142015	143350	144026	145091	145951	147143	148590	149500	150426	151580	152553	153998	155691	156878	157851	159219
11	329542	333351	335753	337906	341824	346585	350876	354447	357027	360403	364341	369059	373210	375225	381375	385020
12	405063	407926	409124	411022	414058	416728	419885	422554	425247	427003	428823	431882	435219	438312	438253	441660
14	106066	106338	106540	106614	106813	107201	107563	107609	107738	107989	107790	107648	107589	107590	107280	107274
15	237599	238287	238346	238278	238678	239295	239708	240146	241032	241530	241972	242538	243158	243810	243855	244309
16	248076	249624	250344	251076	252781	253688	255449	256304	257196	258283	259177	260855	262852	264865	266323	268188
17	126769	126750	126858	127226	127464	127414	127698	127537	127325	127223	126785	126797	127108	127261	127457	127610
18	240078	239611	239532	239403	239837	240300	240694	241426	241147	240255	239280	238547	239109	238295	237503	236950
19	146489	146648	146594	146816	147968	148749	149745	150636	151160	151242	150288	150200	151160	151777	151673	152247
20	74073	74034	74148	74590	75175	75975	76459	76629	76461	75575	74879	74061	74059	74087	73732	73514
Sum	4208285	4220686	4233116	4249830	4273634	4299167	4324815	4348410	4369957	4392714	4417599	4445329	4478497	4503436	4524066	4552252

Vedleggstabell V.1.8: Andelen 16-19 åringer i befolkningen 1987-2002.

Fylke	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	6,34	6,29	6,15	6,10	5,93	5,65	5,44	5,18	5,05	4,96	4,86	4,73	4,64	4,55	4,53	4,53
2	6,69	6,56	6,30	6,12	5,88	5,53	5,24	5,00	4,81	4,73	4,70	4,62	4,58	4,57	4,58	4,63
3	4,32	4,19	4,01	3,94	3,77	3,62	3,52	3,40	3,38	3,34	3,37	3,39	3,43	3,46	3,47	3,52
4	6,28	6,28	6,07	5,98	5,75	5,45	5,24	4,99	4,80	4,66	4,54	4,55	4,57	4,58	4,61	4,60
5	6,56	6,47	6,29	6,19	5,94	5,58	5,25	5,00	4,83	4,78	4,77	4,68	4,65	4,59	4,55	4,59
6	6,07	6,27	6,13	6,04	5,82	5,50	5,27	5,01	4,79	4,72	4,68	4,64	4,61	4,61	4,60	4,66
7	6,39	6,39	6,21	6,08	5,87	5,58	5,36	5,21	5,09	4,94	4,92	4,84	4,81	4,78	4,77	4,87
8	6,27	6,28	6,14	6,07	5,93	5,63	5,39	5,19	5,07	4,99	4,91	4,85	4,85	4,82	4,87	4,84
9	6,59	6,57	6,48	6,47	6,43	6,40	6,21	6,02	5,85	5,59	5,54	5,52	5,46	5,47	5,39	5,38
10	6,69	6,64	6,49	6,42	6,20	6,01	5,77	5,62	5,53	5,50	5,59	5,52	5,48	5,36	5,29	5,23
11	6,74	6,61	6,39	6,26	6,05	5,86	5,66	5,58	5,51	5,51	5,46	5,39	5,37	5,28	5,29	5,29
12	6,58	6,46	6,33	6,21	6,01	5,75	5,45	5,23	5,09	5,04	5,07	5,05	5,02	4,96	4,91	4,92
14	6,71	6,65	6,50	6,33	6,08	5,79	5,58	5,39	5,43	5,51	5,47	5,47	5,45	5,42	5,45	5,43
15	6,93	6,81	6,59	6,47	6,21	5,93	5,68	5,47	5,46	5,43	5,41	5,39	5,34	5,32	5,33	5,31
16	6,50	6,35	6,18	6,05	5,84	5,54	5,22	4,98	4,79	4,70	4,67	4,66	4,66	4,62	4,64	4,63
17	7,06	6,96	6,79	6,71	6,42	6,06	5,73	5,46	5,37	5,35	5,37	5,31	5,22	5,21	5,17	5,20
18	6,94	6,76	6,50	6,28	6,02	5,73	5,47	5,28	5,13	5,09	5,12	5,11	5,03	5,02	5,00	5,03
19	7,14	6,98	6,73	6,65	6,10	5,70	5,31	5,01	4,78	4,74	4,82	4,81	4,80	4,71	4,72	4,79
20	7,68	7,49	7,20	6,83	6,31	5,88	5,34	4,93	4,76	4,57	4,59	4,63	4,60	4,56	4,67	4,77

Vedleggstabell 1 9: Trafikkarbeid i 1.000 kjøretøykilometer 1987-2002.

Fylke	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	1713563	1769889	1796977	1810303	1750832	1760771	1738468	1640143	1712309	1772240	1880347	2013851	2096419	2222204	2306648	2403527
2	3163528	3276231	3284909	3339735	3243519	3220860	3223327	3346127	3563625	3731116	3954983	4129002	4186808	4283104	4394465	4486749
3	2913136	2975214	2939478	2870435	2769700	2715251	2706577	2767819	2834247	2947617	3074364	3138926	3120092	3148173	3201692	3246516
4	1377723	1423257	1470913	1528341	1462831	1429056	1450215	1502183	1514200	1573254	1639331	1695068	1745920	1801789	1855843	1924509
5	1347547	1393585	1440167	1462245	1429445	1428862	1479527	1533431	1531897	1559471	1582863	1646178	1677455	1719392	1746902	1795815
6	1745339	1860286	1877147	1864309	1811582	1797487	1793023	1809347	1861818	1900916	1971250	2008704	1994643	2042514	2075195	2154052
7	1378225	1429911	1471560	1488374	1441949	1422575	1426278	1460067	1495109	1575844	1654637	1687729	1731610	1769706	1821027	1917542
8	1137938	1187517	1219139	1223837	1196051	1173851	1169194	1195734	1228019	1275911	1316741	1339125	1375282	1401412	1435046	1483837
9	696520	719072	751262	755553	748152	739326	750698	796462	807612	822957	859167	883224	910604	940654	947238	946291
10	927079	966154	977208	986079	975900	964241	989341	1010767	1062316	1098435	1155553	1184442	1204578	1219033	1221471	1245900
11	1929120	1997770	2041715	2049346	2029217	2071732	2124906	2225781	2214652	2289950	2431927	2514613	2585022	2616042	2697139	2810419
12	2100484	2177894	2225100	2228393	2229889	2281825	2316063	2430939	2506298	2566449	2643443	2746537	2823440	2877085	2969152	3049319
14	563067	582704	602013	600087	603135	621562	637534	669788	682514	678419	677062	679771	689287	695491	698273	722712
15	1218189	1248700	1294359	1302121	1289642	1325785	1333645	1389297	1405968	1432682	1457037	1497834	1536778	1628985	1658306	1703081
16	1647955	1692988	1730875	1733770	1688303	1664510	1708517	1734343	1781170	1806107	1867514	1904865	1981059	2038510	2087434	2154232
17	853662	859725	893504	913192	884410	872740	876723	911565	901538	920470	951766	975560	998974	994978	1030797	1064813
18	1328924	1366591	1411748	1428597	1416077	1413211	1445783	1491693	1479760	1473841	1447312	1486389	1529494	1503493	1538073	1578063
19	868469	894850	919283	920768	916500	924285	935159	954479	965932	965932	963035	1021780	1040172	1030810	1078228	1119200
20	482697	492249	507239	510797	506104	516337	519966	513569	513056	496125	490171	491642	501966	496947	505892	520562

Vedleggstabell V.1.10: Veilengde i km 1987-2002.

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1	3404	3386	3395	3418	3436	3453	3536	3543	3539	3541	3613	3618	3566	3583	3589	3589
2	4001	4024	4061	4110	4139	4134	4191	4200	4223	4224	4271	4271	4360	4404	4446	4435
3	1346	1346	1361	1363	1368	1370	1370	1371	1374	1378	1379	1380	1286	1306	1308	1307
4	6473	6496	6502	6496	6524	6531	6599	6649	6629	6629	6657	6656	6542	6540	6544	6546
5	5358	5332	5424	5493	5552	5583	5619	5630	5640	5641	5610	5608	5483	5495	5514	5513
6	3892	3929	3931	4028	3929	3959	3982	4025	4088	4088	4064	4064	4030	3806	4053	4053
7	2396	2402	2429	2435	2462	2464	2488	2512	2495	2495	2510	2510	2554	2557	2562	2628
8	3869	3912	3911	3914	3946	3950	3951	3970	3965	3966	4017	4017	4085	4089	4093	4091
9	2725	2740	2750	2749	2777	2794	2803	2806	2805	2805	2812	2819	2880	2885	2897	2897
10	3758	3768	3738	3761	3786	3804	3820	3802	3824	3825	3832	3835	3731	3855	3851	3858
11	4901	4950	5191	5236	5267	5212	5262	5277	5337	5341	5340	5393	5639	5640	5706	5728
12	5886	5900	6035	6109	6302	6335	6381	6398	6398	6408	6451	6452	6481	6450	6538	6495
14	4784	4880	4925	4976	4990	5029	5057	5098	5128	5146	5221	5218	5201	5201	5234	5234
15	6022	6172	6207	6261	6347	6362	6415	6430	6439	6439	6485	6485	6197	6245	6276	6276
16	4776	4796	4852	4833	4874	4899	4908	4879	4904	4917	5432	5435	5079	5120	5129	5129
17	5178	5244	5268	5230	5251	5263	5286	5295	5328	5332	5435	5440	5336	5336	5326	5325
18	8426	8526	8536	8592	8679	8686	8756	8787	8781	8783	8853	8844	8737	8792	8794	8773
19	5032	5143	5131	5177	5292	5312	5283	5301	5246	5289	5298	5307	5377	5356	5378	5349
20	3918	3859	3956	3993	4002	3999	4030	4039	4033	4015	4006	4103	4178	4221	4218	4218

Vedlegg 2: Poisson-regresjonsanalyse med år 2002 utelatt

Tabell V.2.1: Resultater av Poisson-regresjonsanalyse av "Sei ifrå" kampanjen i Telemark. Koeffisienter (β) for virkningen av "Sei ifrå" i perioden **1999-2001**. Kontroll for trafikkarbeid, trafikk tetthet, andel unge og trend. Sammenligningsgruppe: resten av landet.

Modell	Tiltaksvariabel (krumning)	Avhengig variabel	β -tiltak (effekt av "Sei ifrå" i perioden 1999-2002)	Standardfeil til β -koeffisient	Signifikans-sannsynlighet
1	Sei ifrå (dummy)	Alle skadde og drepte	0,1010	0,2397	0,65
		Skadde og drepte i bil	0,1014	0,1570	0,52
		Passasjerer i bil	0,0873	0,6326	0,89
		Førere	0,1148	0,1035	0,27
2	Sei ifrå ($\lambda = 0,5$)	Alle skadde og drepte	0,0861	0,3393	0,80
		Skadde og drepte i bil	0,0881	0,1579	0,58
		Passasjerer i bil	0,0573	0,3844	0,88
		Førere	0,1177	0,1139	0,30
3	Sei ifrå ($\lambda = -1$)	Alle skadde og drepte	0,1889	0,5289	0,72
		Skadde og drepte i bil	0,1873	0,3007	0,53
		Passasjerer i bil	0,1383	0,9852	0,89
		Førere	0,2355	0,2003	0,24
4	Sei ifrå ($\lambda = 1$)	Alle skadde og drepte	0,0407	0,1384	0,29
		Skadde og drepte i bil	0,0407	0,0782	0,57
		Passasjerer i bil	0,0278	0,1917	0,89
		Førere	0,0532	0,0490	0,28

Ingen av beta-koeffisientene er statistisk signifikante på 0.10 nivå.

Kilde: TØI rapport 722/2004

Vedlegg 3: Tilleggstabeller for delundersøkelse 2

Tabell V3.1: Opplevelse av risikosituasjoner som passasjer i løpet av de 12 siste månedene etter kjønn. Tall i prosent.

	Ingen gang		1 gang		2 ganger		2 eller flere		χ^2
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	
Nestenulykke	53,2	64,1	23,0	27,2	10,3	6,8	13,5	1,9	11,47**
Redd som passasjer	59,5	51,4	19,8	29,5	7,9	8,6	12,7	10,5	3,15
Fører drukket	75,4	85,7	9,5	10,5	7,1	1,0	7,9	2,9	8,05*
Fører påvirket av narkotika	92,1	96,2	3,2		,8		4,0	3,8	4,27
Kappkjøring	48,8	73,3	15,2	15,2	10,4	5,7	25,6	5,7	20,9**
Unnlatt bilbelte – forsete	31,0	36,2	5,6	7,6	6,3	5,7	57,1	50,5	1,35
Unnlatt bilbelte – baksetet	30,2	26,0	6,3	6,7	7,1	10,6	56,3	56,7	1,14

* $p < .05$, ** $p < .01$

Kilde: TØI rapport 722/2004

Tabell V3.2: T-test for forskjell i gjennomsnittsverdi på hvor ofte man sier i fra. Ungdom fra Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag sammenlignet med ungdom fra Telemark. Standardavvik i parentes.

	Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag (n = 660)	Telemark (n=223)	t-verdi
Sier i fra når sjåføren kjører for fort			
Menn	2,16 (1,02)	2,35 (1,24)	1,67
Kvinner	2,98 (1,06)	3,29 (0,97)	2,62**
Sier i fra når sjåføren foretar farlige forbikjøringer			
Menn	2,35 (1,09)	2,53 (1,30)	1,48
Kvinner	3,06 (1,01)	3,18 (1,06)	1,05

Høy skåre indikerer at man sier ofte i fra, 1 = aldri, 2 = sjelden, 3 = av og til, 4 = ofte, 5 = svært ofte. * $p < .05$. ** $p < .01$

Kilde: TØI rapport 722/2004

Tabell V3.3: T-test for forskjell i gjennomsnittsverdi på holdningsspørsmål. Ungdom fra Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag sammenlignet med ungdom fra Telemark. Standardavvik i parentes.

	Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag (n = 660)	Telemark (n=233)	t-verdi
Jeg sitter på med en uforsiktig sjåfør hvis det ikke er andre måter å komme meg hjem på	3,42 (1,01)	2,95 (1,10)	4,95**
Jeg sitter av og til på med venner selv om jeg vet at de ikke kjører sikkert	3,58 (0,91)	2,58 (1,10)	12,63**
Jeg ville bli svært upopulær om jeg skulle be en jeg sitter på med om å kjøre mer forsiktig	2,43 (1,07)	2,15 (1,01)	2,08*
Hvis jeg ber venner om å kjøre mer forsiktig, virker det lett som unødvendig mas	2,82 (0,97)	2,49 (1,02)	3,52**
Det er bare ønsketenkning å tro at en kan påvirke andre til å kjøre saktere	2,74 (0,93)	2,03 (0,93)	8,89**

Høy skåre indikerer høy grad av enighet med påstanden: 1=helt uenig, 2 = uenig, 3 = både og, 4 = Enig, 5 = Helt enig. * p < .01 ** p < .001.

Kilde: TØI rapport 722/2004

Tabell 3.4: Holdninger til å være passasjer etter ønske om å si i fra oftere. Enveis variansanalyse for forskjell i gjennomsnittsverdi. Standardavvik oppgitt i parentes.

	Ønsker du å si i fra oftere?			F	Sig.
	Nei (n=110)	Ja, litt (n =75)	Ja, mye oftere (n=39)		
Jeg sitter av og til på med venner selv om jeg vet at de ikke kjører sikkert	2,53 (1,09)	2,67 (1,15)	2,56 (1,08)	,321	,726
Passasjerene har også et ansvar for at man kommer trygt frem	3,32 (1,02)	3,39 (1,08)	3,39 (0,98)	,138	,871
Hvis jeg ber venner om å kjøre mer forsiktig, virker det lett som unødvendig mas	2,49 (1,05)	2,46 (1,06)	2,54 (0,88)	,081	,922
Hvis en selv har bedt om å få sitte på, er det uakseptabelt å si noe om førerens kjørestil	2,04 (1,13)	2,01 (0,92)	2,18 (1,07)	,364	,695
Det er vanskeligere å si ifra til en som råkjør hvis det er flere enn meg som sitter på	2,46 (1,06)	2,96 (1,06)	2,96 (1,11)	5,499	,005
Jeg ville bli svært upopulær om jeg skulle be en jeg sitter på med om å kjøre mer forsiktig	1,94 (0,91)	2,13 (0,89)	2,76 (1,18)	10,412	,000
Det er bare ønsketenkning å tro at en kan påvirke andre til å kjøre saktere	1,96 (0,98)	2,00 (0,77)	2,28 (1,05)	1,842	,161
Jeg sitter på med en uforsiktig sjåfør hvis det ikke er andre måter å komme meg hjem på	2,91 (1,19)	2,96 (0,953)	3,00 (1,14)	,112	,894

Kilde: TØI rapport 722/2004

Tabell 3.5: Barrierer etter ønske om å si i fra oftere. Enveis variansanalyse for forskjell i gjennomsnittsverdi. Standardavvik oppgitt i parentes.

	Ønsker du å si i fra oftere?			F	Sig.
	Nei (n=110)	Ja, litt (n=75)	Ja, mye oftere (n=39)		
Sitte på og be han/hun om å ta det rolig	3,86 (2,60)	4,59 (2,54)	4,97 (2,74)	3,849	,030
Sitte på og ikke si noe	5,00 (2,86)	4,92 (2,88)	5,11 (2,74)	,054	,948
Ta annet transportmiddel	4,96 (3,04)	5,39 (3,46)	4,39 (3,15)	1,132	,324

1 = enklest, 10 = vanskeligst

Kilde: TØI rapport 722/2004

Tabell 3.6: Evaluering av skolebesøket fra "Sei ifrå!" etter skole. Gjennomsnittsverdier.

	Brekkeby	Notodden	Rjukan	Bamle	Ose-bakken	Skogmo	Vest- Telemark
Angikk ikke meg - i stor grad	4,17	4,33	4,24	5,01	4,40	3,78	3,36
Uinteressant - interessant	4,67	6,00	4,94	5,57	4,67	4,72	3,29
Meningsløs – meningsfull	5,25	6,17	4,69	5,62	5,71	4,63	3,87
Kjedelig - spennende	4,92	5,83	4,19	5,38	4,33	3,94	2,93
Umotiverende - motiverende	3,92	5,83	4,42	4,93	5,17	4,24	3,24
Rollespillet: Svært dårlig - svært bra	4,83	4,80	4,03	5,10	3,86	3,74	2,61
Mindre diskusjon - mer diskusjon om traf.sikkerhet	4,42	4,50	3,26	3,95	4,50	3,71	3,21
Tenker mindre – mer på sjansen for å bli skadet	4,92	5,17	5,17	5,21	5,67	4,67	4,42
Mindre - mer selvsikker	4,58	5,50	4,28	4,87	5,17	4,62	4,27
Mindre – mer akseptabelt	4,75	5,83	4,47	5,28	4,83	4,62	4,15

Kilde: TØI rapport 722/2004

Tabell 3.7: Evaluering av skolebesøket fra "Sei ifrå!" etter kjønn. T-test for forskjell i gjennomsnittsverdi. Standardavvik i parentes.

	Menn (n=84)	Kvinner (n=51)	t-verdi
Angikk ikke meg - angikk i stor grad	3,98 (1,88)	4,94 (1,47)	-3,683**
Uinteressant - interessant	4,45 (2,03)	5,50 (1,56)	-3,918**
Meningsløs – meningsfull	4,56 (1,95)	5,67 (1,88)	-4,369**
Kjedelig - spennende	4,16 (1,87)	4,45 (2,03)	-3,683**
Umotiverende - motiverende	3,81 (1,67)	4,56 (1,95)	-6,070**
Rollespillet: Svært dårlig - svært bra	3,95 (1,93)	4,16 (1,87)	-2,750**
Etter skolebesøket: Mindre diskusjon - mer diskusjon om trafiksikkerhet	3,44 (1,46)	3,81 (1,67)	-3,151**
Etter skolebesøket: Tenker mindre – mer på sjansen for å bli skadet	4,60 (1,48)	5,52 (1,26)	-4,614**
Etter skolebesøket: Mindre - mer selvsikker på å kunne påvirke sjåfør som kjører usikkert	4,31 (1,22)	5,06 (1,11)	-4,411**
Etter skolebesøket: Mindre – mer akseptabelt å si i fra	4,39 (1,36)	5,41 (1,30)	-5,365**

** p < .001

Kilde: TØI rapport 722/2004

Tabell 3.8: Evaluering av skolebesøket fra "Sei ifrå!" etter ønske om å si i fra oftere. Enveis variansanalyse for forskjell i gjennomsnittsverdi.

	Ønsker du å si i fra oftere?			F	Sig.
	Nei (n=110)	Ja, litt (n=75)	Ja, mye oftere (n=39)		
Angikk ikke meg - angikk i stor grad	4,19	4,60	4,71	1,409	,247
Uinteressant - interessant	4,60	5,13	5,66	4,140	,017
Meningsløs – meningsfull	4,89	5,11	5,67	2,101	,125
Kjedelig - spennende	4,27	4,77	5,29	3,797	,024
Umotiverende - motiverende	4,36	4,74	4,48	,849	,430
Rollespillet: Svært dårlig - svært bra	4,11	4,22	4,82	1,911	,151
Etter skolebesøket: Mindre diskusjon - mer diskusjon om trafiksikkerhet	3,82	3,88	3,42	1,125	,327
Etter skolebesøket: Tenker mindre – mer på sjansen for å bli skadet	4,73	5,18	5,47	3,933	,021
Etter skolebesøket: Mindre - mer selvsikker på å kunne påvirke sjåfør som kjører usikkert	4,57	4,69	4,74	,310	,734
Etter skolebesøket: Mindre – mer akseptabelt å si i fra	4,60	5,12	5,06	3,095	,048

Merk: selv om det på noen spørsmål ikke er statistisk signifikante forskjeller i gjennomsnittsverdi mellom gruppene, er det likevel en klar tendens til at de som ønsker å si i fra oftere har høyere gjennomsnittsverdi enn de som synes de sier i fra nok som det er.

Kilde: TØI rapport 722/2004

Vedlegg 4: Spørreskjema

+

Til elever ved videregående skoler i Telemark

+

Formålet med denne undersøkelsen er å få informasjon om hvordan du opplevde "Sei ifrå!" kampanjen, samt hvordan du ser på din rolle som passasjer i bil. Undersøkelsen gjennomføres av Transportøkonomisk institutt på oppdrag fra Statens vegvesen i Telemark.

Det tar ca. 10-15 min å fylle ut skjemaet. Spørreskjemaet besvares anonymt, dvs. at vi har ingen mulighet til å tilbakeføre noen opplysninger til deg. Det er frivillig å besvare skjemaet, men det er viktig at så mange som mulig besvarer skjemaet for at undersøkelsen blir av god kvalitet. Det er ingen rette eller gale svar – svar ærlig på spørsmålene og ikke gi et idealbilde av deg selv.

Spørsmål om undersøkelsen kan stilles til forsker Pål Ulleberg, tlf. 22 57 38 00 eller på e-post pal.ulleberg@toi.no.

Når du har fylt ut skjemaet, vennligst legg dette i den vedlagte svarkonvolutten. Gi denne til den som delte ut skjemaet etterpå. På forhånd takk for at du deltar!

1. Kjønn

Mann

Kvinne

2. Hvor ofte sitter du på med en sjåfør som er under 24 år? (Sett kun ett kryss)

Fem dager i uken eller mer

3-4 dager i uken

1-2 dager i uken

Mindre enn en gang i uken

1-2 ganger måneden eller sjeldnere

3. Sitter du oftest på med unge mannlige eller unge kvinnelige sjåfør? (Sett kun ett kryss)

Mest menn

Mest kvinner

Like mye/lite begge kjønn

4. I løpet av de siste 12 månedene, hvor mange ganger du har opplevd følgende:

	Ingen gang	1 gang	2 ganger	Mer enn 3 ganger
Opplevd en nesten-ulykke når du sitter på med en ung sjåfør	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du har følt deg redd når du er passasjer i bilen til en ung sjåfør	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sjåføren du sitter på med har drukket alkohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sjåføren du sitter på med er påvirket av narkotika	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du har vært involvert i kappkjøring, som fører eller passasjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du har unnlatt å bruke bilbelte når du sitter i forsetet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du har unnlatt å bruke bilbelte når du sitter i baksetet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

+

1

+

5. Beskriv hvor ofte følgende forekommer når du sitter på med en ung sjåfør. Sett ett kryss (X) for hvert spørsmål.

	Aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Svært ofte
Sjåføren kjører bevisst for fort.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sjåføren kjører forbi en forankjørende, selv om denne følger fartsgrensen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sjåføren kjører slik at nesten-ulykker oppstår	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. De fleste av oss har opplevd å sitte på med en ung sjåfør som bryter ulike typer trafikregler. I slike tilfeller, hvor ofte gjør du følgende: (sett ett kryss (X) for hvert spørsmål)

	Aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Svært ofte
Ber sjåføren om å ta på bilbelte når han/hun ikke har det på.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ber sjåføren holde lengre avstand til bilen foran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Advarer sjåføren når farlige situasjoner er i ferd med å oppstå	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sier ifra når du synes sjåføren kjører for fort.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lar være å si i fra når du synes sjåføren kjører for fort eller uforsiktig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sier ifra når sjåføren foretar farlige forbikjøringer.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Her følger noen påstander om det å være passasjer i bil. Vi ber deg ta stilling til om du er enig eller uenig i disse. Marker ett kryss (X) for hver påstand.

	Svært uenig	Uenig	Både/og	Enig	Svært enig
Jeg sitter av og til på med venner selv om jeg vet at de ikke kjører sikkert	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Passasjerene har også et ansvar for at man kommer trygt frem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvis jeg ber venner om å kjøre mer forsiktig, virker det lett som unødvendig mas...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvis en selv har bedt om å få sitte på, er det uakseptabelt å si noe om førerens kjørestil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er vanskeligere å si ifra til en som råkjører hvis det er flere enn meg som sitter på.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg ville bli svært upopulær om jeg skulle be en jeg sitter på med om å kjøre mer forsiktig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er bare ønsketenkning å tro at en kan påvirke andre til å kjøre saktere.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg sitter på med en uforsiktig sjåfør hvis det ikke er andre måter å komme meg hjem på.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. Hvordan tror du det at DU sitter i bilen (uten at du nødvendigvis sier noe om kjøringen) påvirker sjåføren du sitter på med? Ta utgangspunkt i at sjåføren er på omtrent din egen alder (minimum 18 år). Vurder på en skala fra 1 til 10 i hvilken grad du tror du påvirker føreren til å gjøre ulike handlinger

I hvilken grad tror du sjåføren påvirkes til å:	(ikke i det hele tatt)										(svært mye)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Kjøre over fartsgrensen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøre forbi andre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøre saktere.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøre litt rått for å tøffe seg for deg.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Tenk deg at du er et sted og vil dra videre. Du tilbys å få sitte på med en sjåfør som du vet kjører usikkert. Det er ikke noen andre som har bil der. Vurder på en skala fra 1 til 10 hvor enkelt eller hvor vanskelig ulike handlinger er for deg i en slik situasjon. Kryss av for det som passer best, 1 = enklest, 10 = vanskeligst

	(enklest)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 (vanskeligst)
Ta annet transportmiddel (buss, tog, taxi).....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitte på med sjåføren og ikke si noe om kjøringen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sitte på med sjåføren og be han/hun ta det rolig hvis du føler deg utrygg.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Tror du at "Sei ifrå!" kampanjen har endret eller vil endre måten du handler på i disse situasjonene?

	Nei	Ja, litt	Ja, mye	Vet ikke
At du oftere vil velge annet transportmiddel (buss, tog, taxi).....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At du sier i fra når du føler deg utrygg.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Skulle du ønske at du sa i fra oftere når du synes sjåføren du sitter på med kjører usikkert?

Ja, mye oftere.....	<input type="checkbox"/>
Ja, litt oftere.....	<input type="checkbox"/>
Nei, jeg sier i fra ofte nok som det er.....	<input type="checkbox"/>

Siste del av undersøkelsen omhandler din opplevelse av skolebesøket fra "Sei ifrå!" kampanjen. Hvis du ikke var på skolen den dagen kampanjen ble gjennomført, trenger du ikke å besvare siste del av spørreskjemaet.

12. Hva synes du om "Sei ifrå!" kampanjen som ble gjennomført på din skole?

Den angikk ikke meg i det hele tatt Den angikk meg i stor grad

Interessant Uinteressant

Meningsfull Meningsløs

Engasjerende Kjedelig

Umotiverende Motiverende

13. Hvordan likte du rollespillet som omhandlet det å være passasjer i bil til en som kjørte usikkert?

Svært dårlig Svært bra

14. Deltok du selv i rollespillet?

Ja.....

Nei.....

15. Hvis ja, hvilken rolle spilte du? (Du kan sette flere kryss)

Beruset passasjer.....

Passasjer som sa i fra.....

Sjåfør.....

Annet.....

16. Etter skolebesøket fra "Sei ifrå!", vil du si at du og dine venner har diskutert trafikksikkerhet mer eller mindre enn før?

Mindre diskusjon om temaet Mye mer diskusjon om temaet

17. Etter skolebesøket fra "Sei ifrå!", synes du at du tenker mer eller mindre på sjansen for å bli skadet i trafikken?

Tenker mer på at man kan bli skadet Tenker mindre på sjansen for skade

18. Tror du "Sei ifrå!" kampanjen vil forandre måten du opptrer på som passasjer i bil?

Ikke i det hele tatt I stor grad

19. Føler du deg mer eller mindre selvsikker på at du kan påvirke en sjåfør som kjører usikkert etter å ha hatt besøk fra "Sei ifrå!" kampanjen?

Mindre selvsikker Mer selvsikker

20. Synes du "Sei ifrå!" kampanjen har gjort det mer eller mindre akseptabelt å si ifra til en som kjører usikkert?

Mindre akseptabelt Mer akseptabelt

Da har vi ingen flere spørsmål. Takk for at du svarte på spørreskjemaet!

