



Evaluering av Jentenes trafikkaksjon



Evaluering av Jentenes trafikkaksjon

Agathe Backer-Grøndahl

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.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1090-6 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1089-0 Elektronisk versjon

Oslo, mai 2010

Tittel: Evaluering av Jentenes trafikkaksjon

Title: Evaluation of the Girls take action campaign

Forfattere: Agathe Backer-Grøndahl

Author(s): Agathe Backer-Grøndahl

Dato: 05.2010

Date: 05.2010

TØI rapport: 1076/2010

TØI report: 1076/2010

Sider 75

Pages 75

ISBN Papir: 978-82-480-1090-6

ISBN Paper: 978-82-480-1090-6

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1089-0

ISBN Electronic: 978-82-480-1089-0

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Trygg Trafikk

Financed by: The Norwegian Council for Road Safety

Prosjekt: 3344 - Jentenes trafikkaksjon"

Project: 3344 – Girls take action campaign

Prosjektleder: Agathe Backer-Grøndahl

Project manager: Agathe Backer-Grøndahl

Kvalitetsansvarlig: Torkel Bjørnskau

Quality manager: Torkel Bjørnskau

Emneord: Effektstudie

Key words: Campaign

Kampanje

Effect study

Trafikksikkerhet

Traffic safety

Ungdom

Young people

Sammendrag:

Jentenes trafikkaksjon er en aksjon i regi av Trygg Trafikk som er rettet mot unge jenter i alderen 16 til 18/19 år. Hovedhensikten med aksjonen er å bevisstgjøre unge jenter om ulike risikofaktorer i trafikken og å vise dem at det nytter å si fra når man som passasjer synes at sjåføren kjører risikofylt. Hensikten med dette prosjektet har vært å gjennomføre en effektevaluering av aksjonen, dvs. å undersøke om aksjonen har hatt effekt på jentenes holdninger og selvrapporterte atferd. Med dette som formål har TØI gjennomført to spørreundersøkelser, én i 2007 og én i 2010, og vi har sammenlignet svarene til jenter som har vært med i aksjonen og jenter i en kontrollgruppe. Vi finner ingen klare resultater som indikerer at aksjonen har hatt effekt på holdninger og atferd. Det er imidlertid en gjennomgående tidseffekt i begge grupper som viser at jentene er blitt mer sikkerhetsorienterte over tid. Det er også en tendens til at jentene som har vært med i Jentenes trafikkaksjon er noe mer "sikkerhetsorienterte" i svarene enn jentene i kontrollgruppa. Jentene som har vært med, har opplevd aksjonen som positiv og meningsfull.

Summary:

'Girls take action' is a campaign aimed at 16 to 19 year old girls. The main idea of the campaign is to make these girls aware of various risk factors in traffic, and show them that, for passengers, it is important to speak out about reckless driving. The main aim of this study was to conduct an effect evaluation of the campaign, i.e., to investigate if the campaign has had any effect on attitudes and self-reported behaviour. TØI has conducted two questionnaire surveys, one in 2007 and one in 2010. Answers from two groups of young girls – one group with girls participating in the campaign and one control group – have been compared. There is little evidence that the campaign has had any effect. There is, however, a stable time trend showing that the girls in both groups are more safety oriented in 2010 than they were in 2007. Moreover, there is a small tendency for girls in the intervention group to reveal better safety attitudes than the girls in the control group. However, this applies to both 2007 and 2010, indicating that the girls in the intervention group are somewhat more safety oriented in the first place. The girls in the intervention group have a positive attitude towards the campaign.

Language of report: Norwegian

Forord

TØI har på oppdrag fra Trygg Trafikk gjennomført en evaluering av Jentenes trafikkaksjon. Hensikten med prosjektet har vært å undersøke om aksjonen har hatt effekt på selvrappøret atferd og holdninger i en gruppe jenter født i 1991 som har vært med i Jentenes trafikkaksjon fra 2007 til vinteren 2010. TØI har gjennomført to spørreundersøkelser – én i 2007 og én i 2010 – og data fra disse to undersøkelsene danner grunnlaget for analysene som presenteres i denne rapporten.

Rapporten er skrevet av forsker Agathe Backer-Grøndahl, og er kvalitetssikret av forskningsleder Torkel Bjørnskau. Mattias Gripsrud, tidligere forsker ved TØI, stod for datainnsamling og rapportering av funn i 2007, mens oppfølgingsundersøkelsen ble gjennomført av Agathe Backer-Grøndahl. Utforming av spørreskjema har skjedd i samråd med Gustav H. Smedal, Carina Rolness Ophus og Kristin Eli Strømme, alle fra Trygg Trafikk.

Rapporten er tilrettelagt for trykking av Trude Rømming.

Oslo, mai 2010
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Torkel Bjørnskau
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Bakgrunn og problemstilling	1
1.1	Unge føreres ulykkesrisiko	1
1.2	Jentenes trafikkaksjon	1
1.3	Innholdet i aksjonen	2
2	Metode.....	4
2.1	Utvalg og prosedyre.....	4
2.2	Spørreskjema.....	5
3	Resultater	6
3.1	Bakgrunn.....	6
3.2	Førerkort	7
3.3	Personlighet	8
4	Om å være passasjer med ung sjåfør	12
4.1	Hvor ofte, når og med hvem sitter de unge på med i bil?	12
4.2	Har jentene opplevd risikofylte situasjoner i løpet av de siste 12 månedene?.....	14
4.3	Hva gjør jentene i en tenkt "risikofylt" situasjon?	19
4.4	Tror jentene at deres nærvær påvirker sjåføren?	22
4.5	Hvordan oppleves det å være passasjer i bil?	23
5	Om å si ifra som passasjer	29
5.1	Utrygghet som passasjer	29
5.2	Hvor ofte sier jentene i fra?.....	30
6	Bekymring for ulykker	37
7	Opplevde ulykker.....	39
7.1	Trafikkulykke som passasjer i bil	39
7.2	MC-ulykke	40
7.3	Fører av bil.....	41
7.4	Kjenner jentene noen som er blitt alvorlig skadet i trafikkulykke?	42
8	Kunnskap	43
8.1	Har Jentenes trafikkaksjon hatt effekt på kunnskapsnivået?	43
8.2	Har det å ha tatt førerkort en effekt på kunnskapsnivået?	47
9	Å snakke om trafiksikkerhet	50
10	Jentenes oppfatning av aksjonen.....	51
11	Oppsummering	55
11.1	Om å være passasjer med ung sjåfør	55
11.2	Om å si i fra som passasjer	56
11.3	Bekymring for ulykker og opplevde ulykker	57
11.4	Kunnskap	57
11.5	Om Jentenes trafikkaksjon	58
12	Diskusjon	59
13	Konklusjon	61
	Referanser	62
	Vedlegg 1 Spørreskjema 2010	63

Sammendrag:

Evaluering av Jentenes trafikkaksjon

Bakgrunn og problemstilling

I 2007 startet Trygg Trafikk en aksjon rettet mot unge jenter i alderen 16 til 19 år. Bakgrunnen for aksjonen var forskningsfunn som tyder på at unge sjåførere har økt risiko når de har unge passasjerer i bilen. Samtidig viser noe forskning at det å ha passasjerer i bilen kan ha en beskyttende effekt dersom passasjerene sier i fra hvis de synes sjåføren kjører risikofylt.

I Jentenes trafikkaksjon henvender Trygg Trafikk seg til unge jenter som iblant er passasjer med unge sjåførere. Hensikten er å bevisstgjøre dem på ulike risikofaktorer i trafikken og å vise dem at det nytter å si i fra til unge sjåførere som kjører risikofylt. Det overordnede målet er å få unge jenter til å opptre fornuftig i trafikken, både som passasjer og sjåfør, samt å påvirke dem til å si fra om risikofylt atferd.

Hovedhensikten med dette prosjektet har vært å gjennomføre en effektevaluering av Jentenes trafikkaksjon. Vi har undersøkt om jentene har blitt påvirket til mer trafikksikker atferd og til å påvirke sin omgangskrets til å bli mer bevisste om trafikksikkerhet. I tillegg har vi undersøkt jentenes kunnskap om trafikksikkerhet, samt hvordan jentene som har vært med i Jentenes trafikkaksjon har opplevd aksjonen.

Metode

For å gjennomføre en slik effektevaluering har vi samlet data på to tidspunkter (i 2007 og i 2010), i to grupper (en intervensjonsgruppe og en kontrollgruppe). I 2007 gjennomførte TØI en spørreundersøkelse blant et utvalg jenter født i 1991 som akkurat var blitt med i Jentenes trafikkaksjon (heretter kalt JTA eller aksjonsgruppa), samt et utvalg jenter født i 1991 som ikke var med i aksjonen (kontrollgruppa). En liknende spørreundersøkelse ble gjennomført i de to gruppene i 2010. Kun de jentene som svarte begge ganger er inkludert i analysene i denne rapporten.

Om å være passasjer med ung sjåfør

Jentene sitter oftere på med ung sjåfør under 24 år i 2010 enn i 2007, og dette gjelder både for jentene i aksjonsgruppa og kontrollgruppa. Dette skyldes sannsynligvis at flere av jentenes jevnaldrende har fått førerkort i løpet av de tre årene som er gått siden forrige undersøkelse. Det er også en høyere andel av jentene i begge grupper som sier at de "oftest sitter på med kvinnelig ung sjåfør" i

2010 enn i 2007, noe som sannsynligvis kan forklares av at jentene nå sitter på med venninner som har førerkort i større grad enn i 2007.

En noe høyere andel av jentene i aksjonsgruppa enn i kontrollgruppa svarte at de hadde vært nær ved å oppleve en trafikkulykke i 2007. Det er ellers ingen særlige forskjeller mellom gruppene når det gjelder å ha opplevd ulike situasjoner i trafikken. Det er imidlertid en tidseffekt som indikerer at alle jentene – både i aksjons- og kontrollgruppa – er mer sikkerhetsorienterte i 2010 enn i 2007, for eksempel når det gjelder å bruke bilbelte.

Det er i liten grad forskjell på jentene i aksjons- og kontrollgruppa når det gjelder hvordan de vil handle i en tenkt risikofylt situasjon. Det er allikevel en svært svak tendens til at jentene i aksjonsgruppa sier i fra om risikofylt atferd, mens jentene i kontrollgruppa i større grad blir med i bilen ”og sier ingenting” enn jentene i aksjonsgruppa. Forskjellene mellom gruppene er imidlertid svært svake og dessuten lik i 2007 og 2010, og forskjellen kan dermed ikke spores tilbake til aksjonen.

Jentene i aksjonsgruppa tror i noen større grad at deres nærvær som passasjer i bil med ung sjåfør påvirker sjåføren til å ”kjøre roligere” enn jentene i kontrollgruppa tror. Forskjellen mellom gruppene er imidlertid lik i 2007 og 2010, og indikerer dermed ikke effekt av aksjonen, men muligens at jentene i aksjonsgruppa er mer sikkerhetsorienterte i utgangspunktet.

På ett område ser det ut til at kampanjen har hatt en effekt, og dette gjelder hvor opptatt jentene er av bilens sikkerhet når de er passasjerer. Jentene i aksjonsgruppa er i større grad opptatt av bilens tekniske stand og at den har moderne sikkerhetssystemer i 2010 enn i 2007, mens det motsatte er tilfelle for jentene i kontrollgruppa.

Om å si i fra som passasjer

Av de jentene som i 2010 sa at de i løpet av det siste året hadde sittet på med noen og følt seg utrygg, svarte 83 prosent av jentene i aksjonsgruppa at de hadde sagt ifra til sjåføren mot 71 prosent i kontrollgruppa. Dette *kan* indikere at aksjonen har hatt effekt, men det er viktig å merke seg at vi kan ikke utelukke at denne forskjellen skyldes andre faktorer enn aksjonen, da dette spørsmålet ikke ble stilt i 2007. Det kan for eksempel være slik at denne forskjellen reflekterer en vedvarende forskjell mellom gruppene. Flere av spørsmålene om ”å si i fra” som passasjer viser en tendens til at en høyere andel blant jentene i aksjonsgruppa sier i fra ofte enn blant jentene i kontrollgruppa. Denne forskjellen er imidlertid tilstede både i 2007 og i 2010, og indikerer at jentene i aksjonsgruppa i utgangspunktet svarer noe annerledes og er mer sikkerhetsorienterte enn jentene i kontrollgruppa. Dette kan for eksempel skyldes at de som valgte å være med i aksjonen er ekstra opptatt av trafiksikkerhet.

Videre er det en gjennomgående tidseffekt som tyder på at jentene – både i aksjons- og kontrollgruppa – oftere sier i fra i 2010 enn i 2007.

Kunnskap

Det er lite som tyder på at aksjonen har hatt effekt på kunnskapsnivået til jentene. Den eneste forskjellen vi fant gjaldt straffereaksjon for å kjøre for fort; en betydelig større andel blant jentene i aksjonsgruppa enn i kontrollgruppa oppga riktig svar.

Vi fant imidlertid flere forskjeller mellom de som har førerkort i 2010 og de som ikke har førerkort når det gjelder kunnskapsnivået. Det ser altså ut til at aksjonen kun i svært liten grad har hatt effekt på kunnskapsnivået, mens det å ha vært igjennom føreropplæring har hatt en effekt.

Om Jentenes trafikkaksjon

Det er en svak, men gjennomgående tendens til at flere av jentene i aksjonsgruppa snakker med vennene sine om ulike trafikksikkerhetstema enn jentene i kontrollgruppa gjør.

72 prosent av jentene i aksjonsgruppa som svarte på undersøkelsen, har lest alle brevene de har fått fra Trygg Trafikk grundig, mens kun tre prosent sier at de sluttet å lese brevene etter hvert. Videre er 27 prosent inne på nettsamfunnet www.jentenes.no etter hvert brev de får fra Trygg Trafikk. Syv prosent har aldri vært inne på nettsamfunnet.

Det beste med aksjonen har i følge jentene i denne undersøkelsen vært ”å lese andres historier” (49 %), at aksjonen er ”bare for jenter” (32 %) og å ”få svar fra Trygg Trafikk” (32 %). Temaene som har gjort mest inntrykk på jentene var ”å bremse en venn” (59 %), ”fart” (46 %) og ”bilbelte” (41 %). Det mest nyttige og interessante jentene fikk i brevene fra Trygg Trafikk var i følge dem selv ”fartslinjalen”, ”refleksen” og ”faktakortet om bilbelte”.

Konklusjon

Det er lite som tyder på at aksjonen har hatt effekt på jentenes holdninger, kunnskap og selvrapporterte atferd. Det er allikevel tendenser i materialet som viser 1) at det har skjedd en endring over tid blant alle jentene, og jentene er mer ”sikkerhetsorienterte” i 2010 enn i 2007, og 2) at det er en svak forskjell mellom aksjonsgruppa og kontrollgruppa både i 2007 og i 2010. Dette tyder på at jentene i aksjonsgruppa i utgangspunktet er noe mer sikkerhetsorienterte enn jentene i kontrollgruppa.

Selv om vi ikke finner noen klar effekt av aksjonen, er det verdt å merke seg at vi finner en endring i ”forventet” retning i aksjonsgruppa, men ikke i kontrollgruppa, når det gjelder hvor opptatt jentene selv er av at bilen de er passasjer i er i god teknisk og moderne sikkerhetsmessig stand. Dette kan indikere en effekt av aksjonen.

Endelig har de fleste av jentene som svarte på undersøkelsen og som er i aksjonsgruppa lest brevene fra Trygg Trafikk grundig, og de er positive til nettsamfunnet www.jentenes.no.

Summary:

Evaluation of the ‘Girls take action’ campaign

Background

In 2007, The Norwegian Council for Road Safety (Trygg Trafikk) initiated a campaign aimed at young girls between 16 and 18 years old. Research has showed that young drivers with young passengers in the car have increased accident risk. The idea of the campaign was founded on research showing that having passengers in the car may have a protecting effect on accident risk – if the passengers speak out when they feel unsafe and the driver is behaving risky.

The campaign, called ‘Girls take action’, is aimed at young girls who are passengers with young drivers. The main aims of the campaign is to make these young girls more aware of various risk factors in traffic, as well as to teach them that it does make a difference if one lets a risky driver know that he or she is behaving recklessly.

The main aim of the present project was to evaluate the campaign, i.e., to investigate any effects of the campaign on self-reported behaviour and attitudes. In addition, we investigated the girls’ knowledge about traffic safety and risk factors, and also what the girls who have been a member of ‘Girls take action’ think about the campaign.

Methods

A pre-test post-test two-group design was used in order to investigate potential effects of the campaign. In 2007 the Institute of Transport Economics conducted a questionnaire survey among a group of girls born in 1991 who had accepted to participate in the campaign (intervention group), as well as a group of girls also born in 1991 not participating in the campaign (control group). The questionnaire survey was repeated in these two groups in 2010. Only girls who responded both times (i.e., both in 2007 and 2010) were included in the analyses presented in this report.

Being a passenger with young driver

The girls report to be passenger with a young driver more often in 2010 than in 2007, and this applies to both groups. This is probably due to the fact that many of the girls themselves and the girls' peers have gotten their driver's license since 2007. Moreover, a higher percentage of the girls in both groups report that they "most often" are passenger with female drivers in 2010 than in 2007.

There are few differences between the girls in the intervention group and the control group when it comes to experience with various risky situations in traffic. One exception is that a higher percentage of the girls in the intervention group in 2007 reported that they had been "close to experiencing a traffic accident" than in the control group. There is, however, a time effect indicating that all girls are more "safety oriented" in 2010 than in 2007, exemplified by use of seat belt.

There is a weak tendency showing that girls in the intervention group more often speak out when the driver is driving risky than the girls in the control group, whereas the opposite is true for "not saying anything to the driver". The differences between the groups are, however, weak. Moreover, these weak differences are present both in 2007 and in 2010, indicating that this is not an effect of the campaign, but rather a permanent difference between the groups.

The girls in the intervention group think to a higher degree than the girls in the control group that their presence in the car influence the driver to drive "more carefully". Again, this difference is present both in 2007 and 2010, indicating that the girls in the intervention group may be more safety oriented than the girls in the control group in the first place.

When it comes to the girls' opinion about how important it is that the car has a technically good standard, the results indicate that the campaign has had an effect. The girls in the intervention group has changed since 2007 and think this is more important in 2010, whereas the girls in the control group think this is less important than they did in 2007.

Speaking out as a passenger

Of all the girls who reported that they had been unsafe as a passenger at least one time the last year, 83 per cent of the girls in the intervention group said that they had spoken out to the driver, whereas the percentage in the control group was 71 per cent. Importantly though, this question was only asked in the 2010 survey, and consequently we do not have the data to conclude that this difference is due to the campaign. As indicated by other findings, this difference between the two groups may simply indicate that the girls in the intervention group may be more safety oriented in the first place. This hypothesis is supported by answers to the other questions regarding speaking out as a passengers; there is a tendency that a higher percentage in the intervention group than in the control group "often" speak out as a passenger, but these differences are present in both 2007 and 2010.

In addition, there is a time difference indicating that all girls are more safety oriented in 2010 than in 2007.

Knowledge

There is little evidence that the campaign has had any effect on the girls' knowledge level. The only difference we found showed that a higher percentage of the girls in the intervention group knew how fast one has to drive in order to lose your driver's licence at a road with speed limit 80 km/h.

The results revealed, however, various differences in knowledge between girls with and without driver licence.

About Girls take action

There is a tendency showing that girls in the intervention group more often speak with their friends about various traffic safety related themes than the girls in the control group.

72 per cent of the girls in the intervention group who responded to this survey reported that they read all letters from Trygg Trafikk carefully, whereas only 3 per cent reported that they stopped reading the letters. Moreover, 27 per cent of these girls check the web site after each letter from Trygg Trafikk.

According to the girls, the best about the campaign has been "to read the stories of others", that the web site is for girls only, and getting "answers from Trygg Trafikk". The themes that made the most impression on the girls, were "to speed down a friend", "speeding", and "seat belt", whereas the most interesting things they received in the letters from Trygg Trafikk were "the speeding ruler", "reflex", and "fact sheet about seat belt".

Conclusions

There is little evidence to support the hypothesis that the campaign has had any effect on the girls' attitudes or self-reported behaviour. There is, however, tendencies showing that there has been a change and that the girls in both groups are more "safety oriented" in 2010 than in 2007. Moreover, there is a stable, albeit weak, tendency showing that the girls in the intervention group is a bit more "safety oriented" than the girls in the control group. This is the case in both 2007 and 2010, indicating that the girls in the intervention group are different from the control group independent of the campaign.

Even though there is a lack of a clear effect, it is worth noting that we do find an effect of the campaign on how important it is for the girls that the cars they drive in as passengers are in a technically good condition.

Finally, most of the girls in the campaign who responded to these questionnaires are positive towards the campaign and the web site, and have read the letters from Trygg Trafikk carefully.

1 Bakgrunn og problemstilling

1.1 Unge føreres ulykkesrisiko

Unge sjåførere har høyere ulykkesrisiko enn sjåførere i andre aldersgrupper (Bjørnskau 2008, 2009), og den økte risikoen forklares gjerne med dårlig erfaringsgrunnlag og høyere tilbøyelighet til å ta sjanser. Videre viser også noe forskning at nærvær av unge passasjerer i bil med en ung sjåfør øker ulykkesrisikoen (Lam et al., 2002; Williams og Wells 1995). I en litteraturstudie fra 2005 diskuterer Ulleberg og Must (2005) at noen studier peker på at distraksjon er en viktig faktor for å forklare den økte ulykkesrisikoen når unge sjåførere har unge passasjerer i bilen, mens andre studier har vist at noen unge førere også intensjonelt øker hastigheten og kjører mer risikofylt med unge passasjerer. En slik intensjonell risikotaking er først og fremst typisk når unge mannlige førere har unge mannlige venner som passasjerer i bilen (Ulleberg og Must, 2005).

Samtidig som flere studier altså har vist at ulykkesrisikoen øker når unge bilførere har unge passasjerer med i bilen, er det også flere studier som tyder på at det å ha passasjerer i bilen kan ha en beskyttende effekt på unge føreres atferd (Ulleberg og Must, 2005). I en svensk undersøkelse fant man for eksempel at det å ha passasjerer hadde en beskyttende effekt på ulykkesrisiko – uansett alder og kjønn (Engström et al., 2008).

1.2 Jentenes trafikkaksjon

Med bakgrunn i slike forskningsfunn har Trygg Trafikk tatt initiativet til en kampanje/aksjon – Jentenes trafikkaksjon – rettet mot unge jenter. Idéen med aksjonen er å henvende seg til unge jenter som i blant er passasjer med andre unge sjåførere, bevisstgjøre dem på ulike risikofaktorer i trafikken – spesielt knyttet til unge sjåførere, og å vise dem at det nytter å si i fra til unge sjåførere som kjører risikofylt. Målsettingen er å få unge jenter til å opptre fornuftig både som passasjer og som sjåfør, samt å påvirke dem til å si i fra om risikofylt atferd.

Fra 2003 til 2007 ble det gjennomført et pilotprosjekt som en del av utviklingen av Jentenes trafikkaksjon. Det ble først gjennomført en fokusgruppeundersøkelse – med både gutter og jenter – høsten 2003. Av denne undersøkelsen kom det fram at både det å motta informasjon fra Trygg Trafikk og det å delta i en slik aksjon med brev, nettsamfunn og aktiviteter appellerte bedre til jentene enn til guttene, og det ble besluttet å avgrense aksjonen til å omfatte jenter. I perioden 2005 - 2007 ble pilotprosjektet iverksatt i tre fylker, og det ble sendt invitasjon til å delta i aksjonen til 2100 jenter. 28 prosent av disse ble med i aksjonen.

Basert på erfaringene med pilotprosjektet, ble Jentenes trafikkaksjon igangsatt i 2007, og et utvalg jenter som er født i 1991 ble invitert til å delta. Jentene var da 16 år, og de har hatt muligheten til å være med i aksjonen fram til vinteren/våren 2010. I 2007 gjennomførte TØI en spørreundersøkelse om holdninger til

trafikksikkerhet, selvrapportert atferd og ulike aspekter ved det å være passasjer med ung sjåfør blant jentene i 91-kullet som var med i Jentenes trafikkaksjon. I tillegg ble den samme undersøkelsen foretatt i en kontrollgruppe, dvs. et utvalg jenter født i 1991 som ikke var med i Jentenes trafikkaksjon. Resultatene fra denne undersøkelsen kan leses i TØI arbeidsdokument 1030/2008 (Gripsrud, 2008).

I februar 2010 ble det gjennomført en tilsvarende spørreundersøkelse blant de samme jentene som svarte på undersøkelsen i 2007 – både blant jenter fra Jentenes trafikkaksjon og fra kontrollgruppa. I dette dokumentet presenteres analyser av dataene fra 2007 og 2010.

Hovedhensikten med dette prosjektet har vært å gjennomføre en effektevaluering, det vil si å undersøke om jentene har blitt påvirket til mer trafikksikker atferd og til å påvirke sin omgangskrets til å bli mer bevisste om trafikksikkerhet. I tillegg har vi sett på om det er noen forskjell mellom kontroll- og aksjonsgruppe når det gjelder kunnskap, samt hvordan jentene som har vært med i Jentenes trafikkaksjon har opplevd aksjonen.

1.3 Innholdet i aksjonen

Jentene som er med i aksjonen, mottar brev fra Trygg Trafikk tre til fire ganger i året. I hvert brev tar Trygg Trafikk for seg et tema som er knyttet til trafikksikkerhet. I tillegg har alle jentene som er med i aksjonen, tilgang til et lukket nettsamfunn, www.jentenes.no, der de kan diskutere trafikksikkerhet, risiko, egne erfaringer, ulykker osv.

I hvert brev fra Trygg Trafikk fokuseres det på ett trafikksikkerhetstema. I alt mottar jentene 11 utsendinger inkludert en invitasjon med presentasjon av Jentenes trafikkaksjon. Den siste utsendelsen mottok jentene etter at evalueringen som presenteres her ble gjennomført. Utsendelsene er presentert i Tabell 1 i den rekkefølgen de ble sendt ut til jentene i aksjonen.

Tabell 1 Oversikt over utsendelser fra Trygg Trafikk til medlemmer i Jentenes trafikkaksjon

Tema	Innhold	Vedlegg
Invitasjon	Presentasjon av Jentenes trafikkaksjon og invitasjon til å delta	Ark med fakta om ungdomsulykker
"Brems en venn"	Her tar Trygg Trafikk opp hva jentene kan gjøre dersom de føler seg utrygg som passasjer i bil. Ulike valg blir presentert, for eksempel la være å sitte på, si ifra til sjåføren under kjøring eller spørre sjåføren hvorfor han eller hun kjører så fort. Hvert av valgene blir presentert med tips og fakta.	Refleks
Bilbelte	I denne utsendelsen fokuseres det på fakta om bruk av bilbelte. Jentene mottar et "faktakort" der typiske argumenter mot å bruke bilbelte er presentert sammen med faktabasert informasjon som motbeviser argumentene.	Faktakort om bilbelte
Fart	Fokus på at man gjerne har mer kontroll over bilen om sommeren enn om vinteren og man derfor gjerne kjører fortere. Informasjon om hvorfor fartsgrensene er satt slik de er satt.	Fartslinjal som viser kollisjonsvekt ved ulik fart
Råkjøring – gutter vs. jenter	Her mottar jentene to spørreskjemaer – ett til jenter og ett til gutter. Jentene blir i brevet oppfordret til å ta undersøkelsen sammen med en kamerat og sammenligne svarene etterpå.	Spørreskjemaer
Forsikring og regress	Her forklarer Trygg Trafikk begreper innen forsikring, og hendelser som kan gi begrensninger i forsikringsutbetalinger.	Kryssord med forsikringsrelaterte temaer
Forsiktighet	I dette brevet presenteres paragraf 3 i Vegtrafikkloven, og Trygg Trafikk beskriver hvordan man kan være passasjer eller sjåfør uten å øke risikoen for trafikkulykker.	"Safety on board" kort
Rus	Informasjon om rus og fyllekjøring og hva man burde tenke på for å unngå situasjoner der man kjører i, eller er passasjer med sjåfør som er i, ruspåvirket tilstand.	Postkort med klistremerker
Bilkultur	Informasjon om bilkultur – hva ulike personer bruker bilen til, og at forutinntatte forestillinger om hvordan ulike grupper bruker bilen ikke nødvendigvis stemmer med virkeligheten.	Nøkkelring
Russ	Tekniske krav til russebil, brannsikkerhet, førstehjelp osv.	Merke med logoen til jentenes trafikkaksjon til russedressen.
Oppsummering	Presentasjon av Jenteloven – 10 utsagn presentert som en jentelov (det de har lært i aksjonen)	

Kilde: TØI rapport 1076/2010

2 Metode

For å evaluere kampanjen bruker vi i dette prosjektet et kvasi-eksperimentelt design med to grupper og to målinger – et ”mellom-gruppe før-og-etter-design”. Jentene som er med i Jentenes trafikkaksjon, dvs. jentene som er eksponert for aksjonen/kampanjen er i intervensjonsgruppa og omtales heretter som aksjonsgruppa eller som JTA (jentenes trafikkaksjon). I den andre gruppa – kontrollgruppa – er det jenter som ikke er med i Jentenes trafikkaksjon. Målinger ble gjort i desember 2007 og i februar 2010, dvs. med ca to års mellomrom. Utvalgene vi benytter i analysene i dette dokumentet består av nøyaktig de samme jentene, dvs. de jentene som svarte på undersøkelsen både i 2007 og i 2010. Dette gjelder både aksjons- og kontrollgruppa.

Ved å bruke et slikt mellom-gruppe før-og-etter-design, har man et godt grunnlag for å evaluere aksjonen. For at en skal kunne slutte at aksjonen har hatt effekt, må en finne en annen utvikling over tid i aksjonsgruppa enn i kontrollgruppa. Dette kalles en *interaksjonseffekt*. Dersom aksjonen har hatt effekt, kan en altså forvente en endring i aksjonsgruppa over tid, men ikke i kontrollgruppa, eventuelt en større endring over tid i aksjonsgruppa enn i kontrollgruppa. Sammenligning av gruppene gjør at vi kan si om det er en forskjell mellom gruppene på *ett* tidspunkt (jf. Gripsrud 2008). Sammenligning av gruppene på *to tidspunkter* gjør at vi i tillegg kan se om det er en endring over tid fra tidlig i aksjonen til slutten av aksjonen, *samt* om denne endringen kun forekommer i aksjonsgruppa (aksjonen har hatt effekt) eller i begge gruppene (en eller flere andre variabler virker inn på endringen over tid, og aksjonen har ikke hatt effekt). Denne typen effekt – en effekt av gruppe og tid – kalles altså interaksjonseffekt.

I analysene som presenteres her vil vi altså sammenligne svarene jentene i aksjons- og kontrollgruppa oppga i 2007 med de samme jentenes svar i 2010. Dette gjøres ved å sammenligne fordelinger av svar, samt gjennomsnittsverdier. Resultatene blir i hovedsak presentert som prosentfordeling av svar i de to gruppene på to tidspunkter. Signifikanstesting er gjort på gjennomsnittsverdier, ved å foreta såkalt repetert variansmåling av de to gruppene (repeated measures ANOVA, between groups), eller ved statistisk testing av forskjeller i prosentandeler.

2.1 Utvalg og prosedyre

I 2007 ble det sendt ut invitasjonsbrev til å delta i en spørreundersøkelse på internett til 2038 jenter som var medlem av Jentenes trafikkaksjon. Av disse svarte 642. I tillegg ble det sendt invitasjon til 3200 jenter i samme aldersgruppe, men som ikke var med i Jentenes trafikkaksjon – kontrollgruppa. Jentene i kontrollgruppa som ble invitert består av alle jentene som ble født i 1991 i Hedmark, Oppland, Østfold og Telemark. Dette er fylker der ingen jenter i 2007

var blitt invitert til å delta i Jentenes trafikkaksjon. 1187 av jentene i kontrollgruppa svarte på undersøkelsen.

I oppfølgingsundersøkelsen som ble gjennomført i februar 2010, ønsket vi svar fra de samme jentene som deltok i 2007. Det ble derfor sendt ut brev til de 642 jentene i aksjonsgruppa og de 1187 jentene i kontrollgruppa med invitasjon til å delta i en ny spørreundersøkelse. Som insentiv for å delta ble det informert om at 10 av jentene ville vinne gavekort på H&M til en verdi av 1000 kr.

Invitasjonsbrev ble altså sendt til totalt 1828 jenter i februar 2010. 109 av brevene kom i retur, hvilket vil si at det totale utvalget (dvs. totalt antall jenter som mottok brev) var på 1719. 487 jenter svarte på undersøkelsen, hvilket vil si en svarprosent på ca. 28 prosent. Av de 487 jentene som svarte er 302 i kontrollgruppa (62 %) og 185 (38 %) i aksjonsgruppa. Svarprosenten i aksjonsgruppa var ca 29 prosent, mens den var noe lavere, 25 prosent, i kontrollgruppa. En svarprosent på ca 28 prosent kan virke lavt, men er høyt sammenlignet med spørreundersøkelser foretatt i tilfeldige, representative utvalg i Norge for tiden. Spesielt er svarprosenten i denne undersøkelsen høy tatt i betraktning at utvalget består av ungdom, en gruppe det normalt er vanskelig å få svar fra.

2.2 Spørreskjema

Spørreskjemaet som ble brukt i 2010 var, med unntak av noen spørsmål, identisk med spørreskjemaet fra 2007. I 2010-undersøkelsen ønsket vi å inkludere noen spørsmål om "Jentenes trafikkaksjon" til aksjonsgruppa. For ikke å få for langt spørreskjema, ble derfor noen av spørsmålene fra 2007 ekskludert i det nye skjemaet. I tillegg ble det foretatt noen små språklige endringer i enkelte spørsmål, men dette vil høyst sannsynlig ikke ha noen effekt på svarene. Spørreskjemaet fra 2010 er lagt ved i vedlegg 1.

3 Resultater

3.1 Bakgrunn

For å kunne si noe om Jentenes trafikkaksjon har hatt effekt på holdninger, kunnskap eller selvrapportert atferd, ønsker vi å sammenligne personer som er så like som mulig – utenom det at de har vært med i Jentenes trafikkaksjon eller ikke. Vi ønsker altså at jentene fra de to gruppene skal være like når det gjelder bakgrunnsvariabler, slik at vi med større sannsynlighet kan si at en eventuell forskjell mellom gruppene på våre studievariabler skyldes kampanjen.

For å sikre så lite variasjon i bakgrunnsvariabler som mulig er alle jentene som er med i undersøkelsen født i 1991. På denne måten er vi sikret mot at alder påvirker resultatene.

For å være helt sikre på at ingen av jentene i kontrollgruppa hadde blitt med i Jentenes trafikkaksjon i løpet av perioden fra 2007 til 2010, spurte vi jentene i kontrollgruppa om de hadde hørt om, og eventuelt var med i, Jentenes trafikkaksjon. Ingen av jentene i kontrollgruppa var medlem av Jentenes Trafikkaksjon, og 15 prosent hadde hørt om den.

I Tabell 2 ser vi fordeling av bosted i aksjons- og kontrollgruppa.

Tabell 2 Bosted i aksjons- og kontrollgruppene. Prosent.

Bosted	JTA	Kontroll	Total
By med over 100 000 innbyggere	16 %	1 %	33
By med 50-100 000 innbyggere	15 %	13 %	68
By med 10-49 999 innbyggere	19 %	27 %	115
Tettsted med under 10 000 innbyggere	28 %	26 %	132
Bygd med spredt bosetting	22 %	33 %	139
Total	(185) 100 %	(302) 100 %	487

Kilde: TØI rapport 1076/2010

Når det gjelder bosted, er det en stor forskjell mellom gruppene (Tabell 2). Det er en atskillig større prosentandel i aksjonsgruppa som bor i ”by med over 100 000 innbyggere” enn det er i kontrollgruppa. Forskjellen mellom gruppene er statistisk signifikant ($kji\text{-kvadrat}=47.428$, $p<0,001$). Denne forskjellen mellom gruppene bør tas i betraktning dersom det er forskjeller mellom gruppene som kan tenkes påvirkes av bosted. Det er verdt å merke seg at denne bostedsfordelingen er basert på jentenes svar fra 2007, og det kan være at jentene har flyttet siden den gang. Det er imidlertid ikke svært sannsynlig; vi har sendt invitasjonen til å være med til de samme adressene som de oppga i 2007.

Årsaken til den store forskjellen i bosted mellom gruppene kommer sannsynligvis av at jentene i kontrollgruppa kommer fra fylkene Telemark, Østfold, Oppland og Hedmark, mens jentene i aksjonsgruppa kommer fra elleve forskjellige fylker med større byer.

Tabell 3 og Tabell 4 viser andelene som går på videregående skole og linjevalget blant de som går på videregående.

Tabell 3 Frekvens- og prosentandel som går på videregående skole, 2010.

Videregående skole	JTA	Kontroll	Total
Ja	84 % (152)	93 % (274)	90 % (426)
Nei	16 % (28)	7 % (20)	10 % (48)
Total	100 % (180)	100 % (294)	100 % (474)

Kilde: TØI rapport 1076/2010

Tabell 3 viser at det er færre som går på videregående skole blant jentene i aksjonsgruppa enn blant jentene i kontrollgruppa. Denne forskjellen er statistisk signifikant ($p < .01$). I 2007 ble jentene spurt om de "går på eller planlegger å gå på" videregående skole. Hvis vi utelukkende ser på de jentene som svarte begge årene, var det i 2007 kun ei jente som sa at hun ikke gikk på eller planla å gå på videregående. Videre svarte 72 prosent at de gikk på/planla å gå på studieforberedende program, mens 27 prosent planla yrkesforberedende.

En forklaring på den store andelen som svarer at de ikke går på videregående skole i 2010 kan være at de har gått på to-årig yrkesfaglig linje og dermed er ferdige på videregående. En supplerende forklaring på den høye andelen som ikke går på videregående skole i 2010 er at mange, særlig på yrkesforberedende linje, dropper ut av skolen.

Tabell 4 Studieretning på videregående skole, 2010. Frekvens og prosent.

Retning	JTA	Kontroll	Total
Studieforberedende	85 % (129)	89 % (243)	87 % (372)
Yrkesforberedende	15 % (23)	11 % (31)	13 % (54)
Total	100 % (152)	100 % (274)	100 % (423)

Kilde: TØI rapport 1076/2010

Blant de som sier at de går på videregående skole i 2010 er det en høyere andel i kontroll- enn aksjonsgruppa som tar studieforeberedende retning (Tabell 4), men denne forskjellen er ikke statistisk signifikant og kan skyldes tilfeldigheter.

3.2 Førerkort

En annen viktig variabel som kan virke inn på resultatene, er om man har førerkort eller ikke. I Tabell 5 ser vi fordelingen av førerkort i de to gruppene.

Tabell 5 Andel med førerkort kl. B.

Førerkort	JTA	Kontroll	Total
Ja	61 % (112)	61 % (84)	61 % (296)
Nei	39 % (73)	39 % (116)	39 % (189)
Total	100 % (185)	100 % (300)	100 % (485)

Kilde: TØI rapport 1076/2010

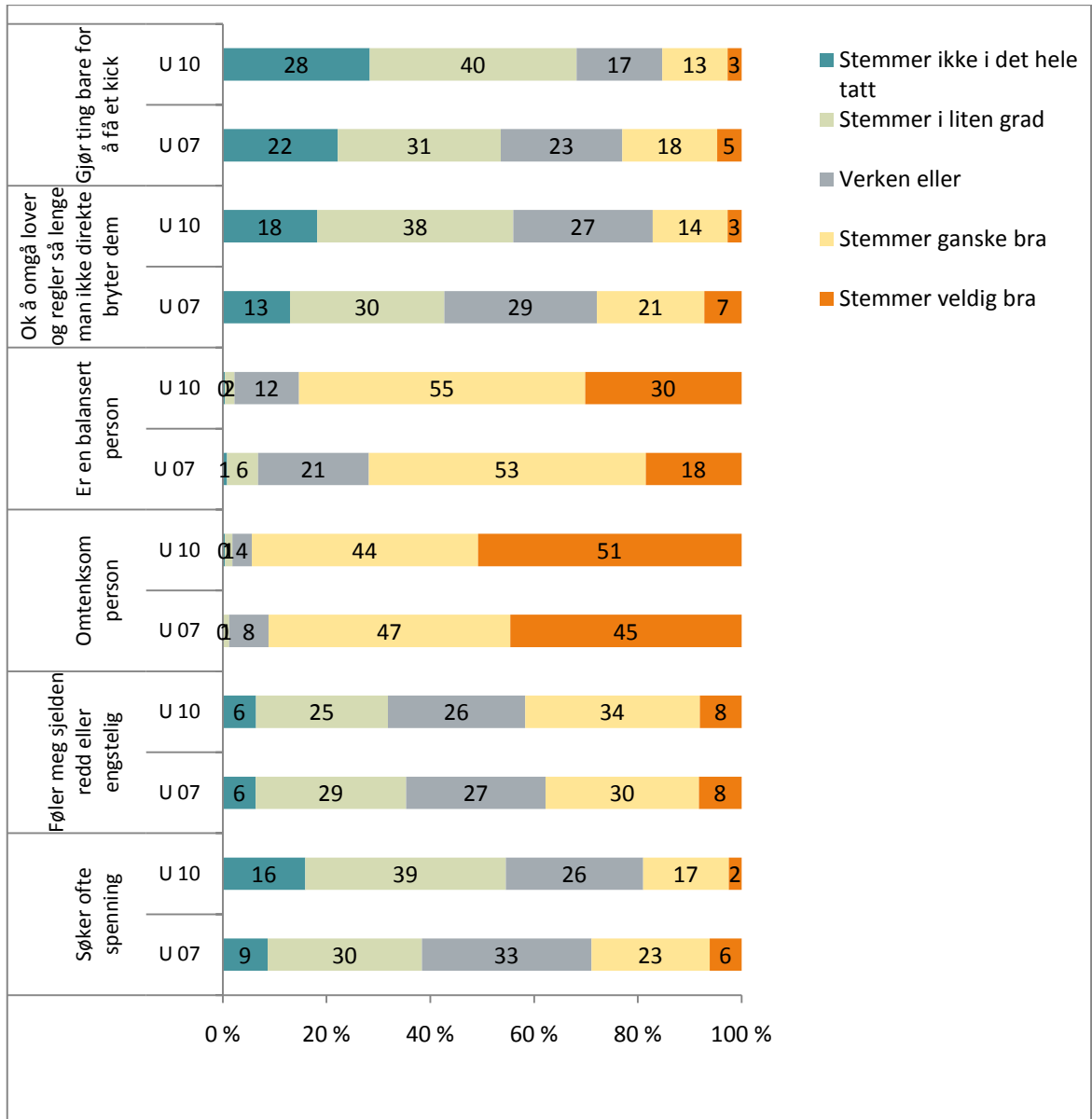
61 prosent av utvalget i 2010 har førerkort for bil, og her er det ingen forskjell mellom jentene i aksjonsgruppa og kontrollgruppa. I 2007 ble jentene spurt om de hadde tatt trafikalt grunnkurs, og det er en høyere andel blant de som hadde tatt grunnkurset i 2007 som nå har førerkort (71 %) enn i utvalget som helhet (61 %).

Av de 189 jentene som ikke har tatt førerkort, har de fleste begynt å øvelseskjøre (aksjonsgruppa: 75 %, kontrollgruppa: 78 %). Kun svært få har "ikke tenkt til å ta førerkort" (aksjonsgruppa: 3 personer, kontrollgruppa: 3 personer) eller "vet ikke/har ikke bestemt" seg (aksjonsgruppa: 3 personer, kontrollgruppa: 1 person).

3.3 Personlighet

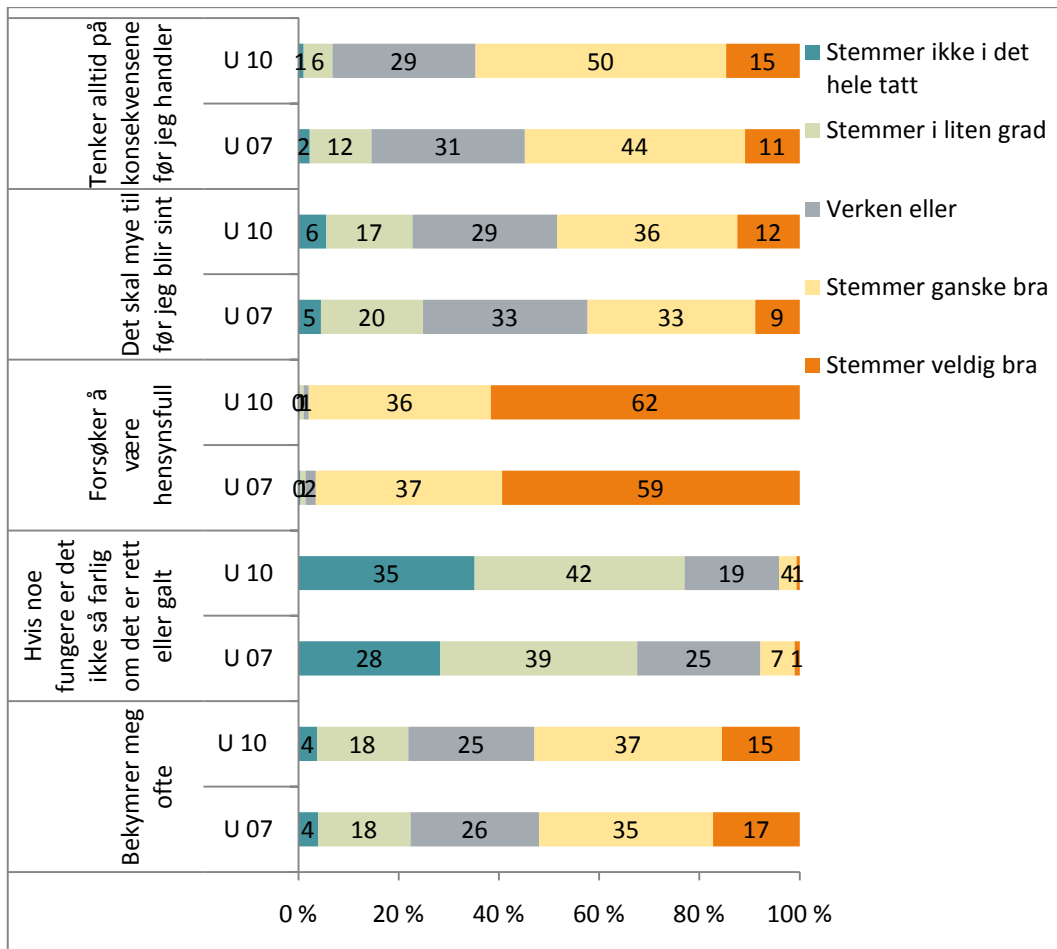
Jentene ble både i 2007 og 2010 spurt om å ta stilling til en rekke påstander som brukes for å måle ulike personlighetsstrekk. Ved å sammenligne gjennomsnittssvarene på disse spørsmålene i de to gruppene og på begge tidspunktene, kan vi se 1) om det er en forskjell i "personlighet" mellom jentene i aksjonsgruppa og kontrollgruppa og 2) om det har skjedd en endring blant jentene i de to gruppene over tid.

På de fleste personlighetsmålene var det ingen forskjell mellom jentene i aksjonsgruppa og jentene i kontrollgruppa. I Figur 1 og Figur 2 er derfor svarfordelingene for de to gruppene i 2007 og 2010 presentert samlet. På ett spørsmål var det imidlertid en statistisk signifikant forskjell mellom de to gruppene. Det gjaldt påstanden "Jeg tenker alltid på konsekvensene før jeg handler". Figur 3 viser svarene på denne påstanden fordelt på både gruppe og tidspunkt.



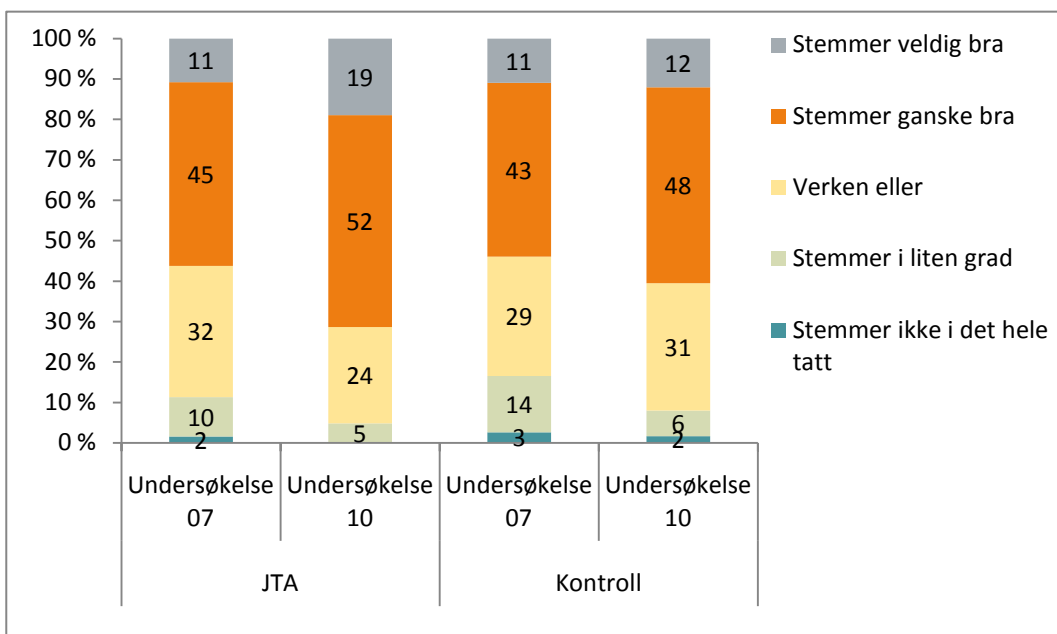
Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 1 Fordeling av svar på personlighetsspørsmål, undersøkelse 07 og 10. Prosent.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 2 Fordeling av svar på personlighetsspørsmål, undersøkelse 07 og 10. Prosent.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 3 Svarfordeling på utsagnet "Jeg tenker alltid på konsekvenser før jeg handler" fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent.

Som vi ser av Figur 3 er det en forskjell i fordelingene mellom jentene i aksjonsgruppa og jentene i kontrollgruppa i 2010, og flere av jentene i aksjonsgruppa synes det ”stemmer veldig bra” eller ”ganske bra” at de ”alltid tenker på konsekvensene før de handler” enn jentene i kontrollgruppa. Det var ikke forskjeller mellom aksjons- og kontrollgruppa i 2007, og heller ingen statistisk signifikant interaksjonseffekt. Vi ser allikevel at det er en tendens til at det har skjedd en større endring i aksjonsgruppa over tid enn i kontrollgruppa. Det er dessuten en statistisk signifikant forskjell mellom andelen av jentene i aksjonsgruppa som sier at det ”stemmer veldig bra” i 2007 og 2010, mens det ikke er en tilsvarende forskjell i kontrollgruppa.

I Tabell 6 ser vi alle påstandene som jentene skulle ta stilling til, samt hvorvidt det er signifikante forskjeller mellom gruppene og over tid og om det er interaksjonseffekter mellom gruppe og tid. Dette er altså kun en annen måte å presentere resultatene fra Figur 1 til Figur 3 på.

Tabell 6 Signifikanstest for forskjeller mellom grupper og over tid på personlighetsmål.

Påstander	Gruppe	Tid	Gruppe x Tid
Jeg søker ofte spenning		*	
Jeg føler meg sjelden redd eller engstelig			
Jeg ser på meg selv som en omtenkstom person		*	
Jeg er en balansert person		*	
Det er helt OK å omgå lover og regler så lenge man ikke direkte bryter dem		*	
Av og til gjør jeg ting bare for å få et kick eller for spenningens skyld		*	
Jeg bekymrer meg ofte over om noe galt kan skje			
Om noe fungerer er det ikke så nøye om det er rett eller galt		*	
Som regel forsøker jeg å være hensynsfull og omtenkstom			
Det skal mye til før jeg blir sint		*	
Jeg tenker alltid på konsekvensene før jeg handler	*	*	

Kilde: TØI rapport 1076/2010

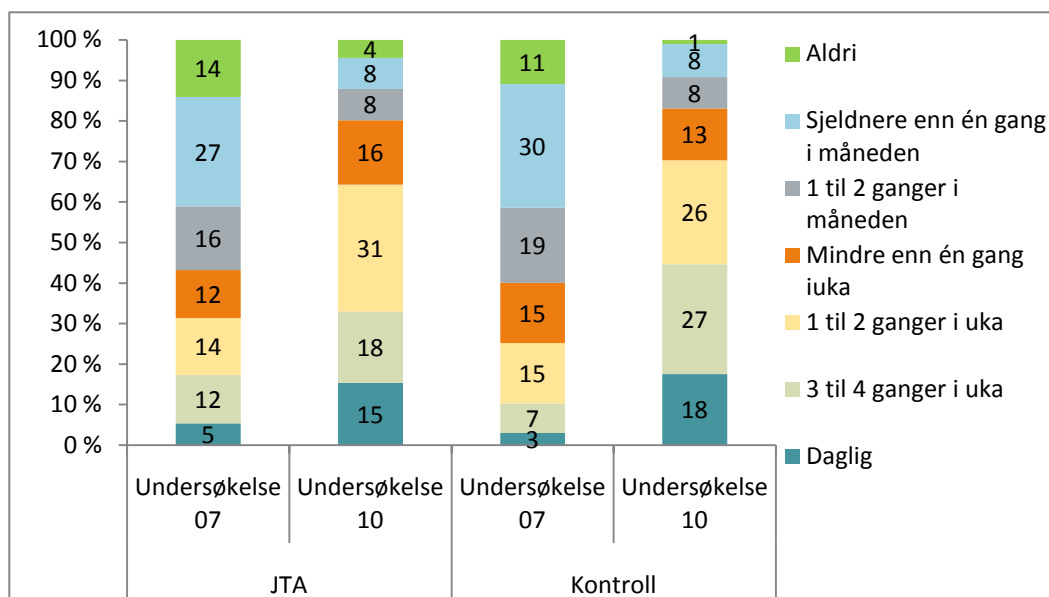
Som vi ser er det en gjennomgående tendens til at jentene i begge grupper har endret seg over tid, mens det kun er forskjell mellom jentene når det gjelder påstanden ”Jeg tenker alltid på konsekvensene før jeg handler” – jentene i aksjonsgruppa synes som nevnt, at det stemmer bedre på dem enn det jentene i kontrollgruppa synes.

Det er ingen signifikante interaksjonseffekter mellom gruppe og tid. Det betyr at jentene i aksjonsgruppa ikke har endret oppfatninger om disse påstandene verken i større eller mindre grad enn jentene i kontrollgruppa.

4 Om å være passasjer med ung sjåfør

4.1 Hvor ofte, når og med hvem sitter de unge på med i bil?

Jentene ble i begge undersøkelsene spurt om hvor ofte de pleier å sitte på med sjåfør som er yngre enn 24 år. Dette er vist i Figur 4 både i 2007 og i 2010.



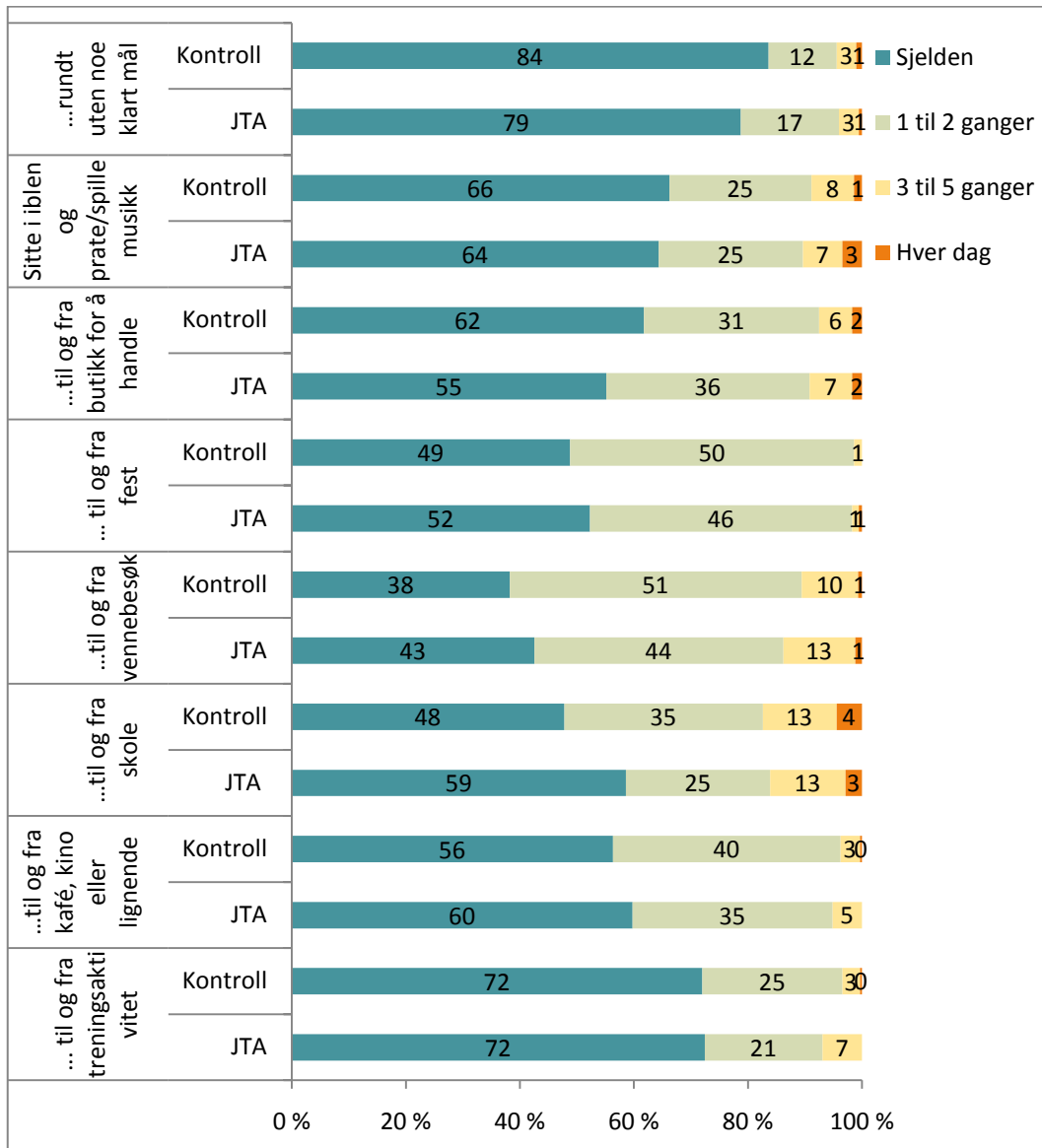
Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 4 Hvor ofte jentene er passasjer med ung sjåfør fordelt på gruppe og tid. Prosent.

Det er ingen statistisk signifikante forskjeller i fordelingene mellom aksjons- og kontrollgruppa i 2007, og vi ser at henholdsvis 14 og 11 prosent aldri satt på med ung sjåfør i 2007, mens 27 og 30 prosent satt på med ung sjåfør sjeldnere enn én gang i måneden. Det er skjedd en endring over tid, og i 2010 ser vi at fire prosent blant jentene i aksjonsgruppa aldri sitter på med annen ung sjåfør, mens det tilsvarende tallet i kontrollgruppa er en prosent. Åtte prosent av jentene – i begge gruppene sitter på med sjåfør sjeldnere enn én gang i måneden. Samtidig har andelen som sitter på med ung sjåfør daglig økt fra fem til 15 prosent i aksjonsgruppa og fra tre til 18 prosent i kontrollgruppa. Det er ingen signifikant forskjell i fordelingene mellom gruppene i 2010.

At det er en større andel av jentene som sitter på med en ung sjåfør ofte i 2010 enn i 2007 er ikke overraskende, da flere av respondentenes jevnaldrende har fått førerkort siden 2007.

Videre ble jentene i 2010 spurt om hvor ofte de sitter på med jevnaldrende sjåførere i ulike situasjoner. Resultatene er presentert i Figur 5.

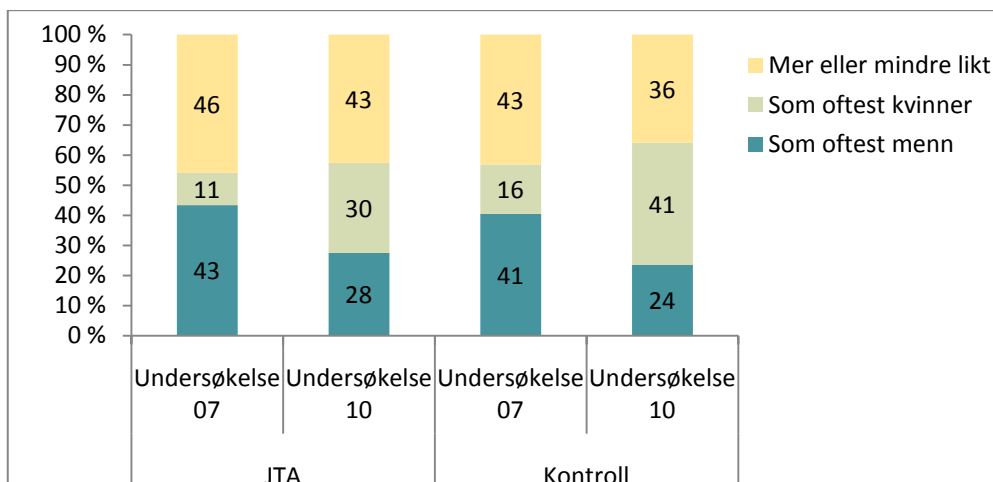


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 5 Hvor ofte/hvor mange ganger i uka man sitter på med unge sjåførere i ulike situasjoner fordelt på grupper. 2010. Prosent

Det var ikke forskjell mellom aksjonsgruppa og kontrollgruppa her. Kun seks prosent av jentene oppgir at de hver dag eller tre til fem ganger i uka kjører rundt uten klart mål, mens mange rapporterer at de sitter på med ung sjåfør ”til og fra vennebesøk” og ”til og fra skole”.

Jentene som svarte at de sitter på med en ung sjåfør under 24 år ble videre spurt om de som oftest sitter på med unge mannlige eller unge kvinnelige sjåførere. Svarene er presentert i Figur 6.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

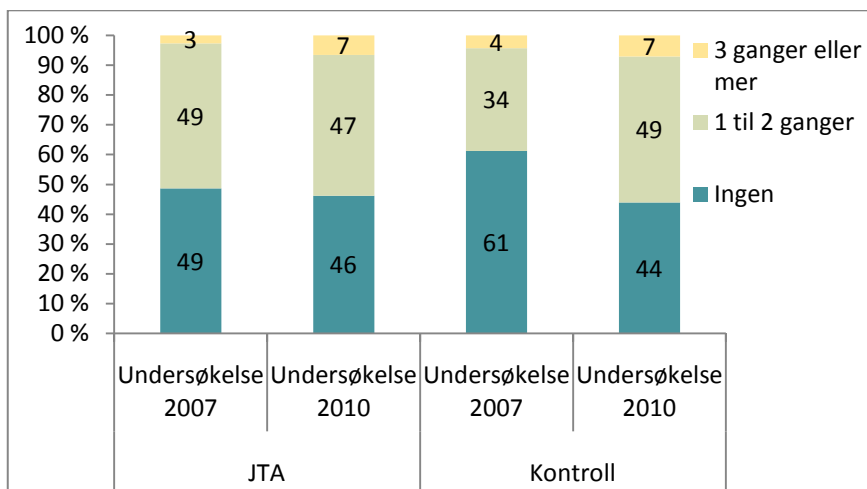
Figur 6 Kjønn på ung sjåfør man oftest sitter på med fordelt på gruppe og tid. Prosent.

Det er en mindre andel i 2010 - både i aksjons- og kontrollgruppa – som oftest sitter på med menn enn i 2007, mens andelen som oftest sitter på med andre jenter har økt fra 2007 til 2010 i begge gruppene. Endringen over tid er signifikant ($p < .001$). At andelen som sitter på med unge kvinnelige sjåførere har økt fra 2007 til 2010, skyldes antakelig at jentene ofte sitter på med jevnaldrende venninner som har førerkort i 2010.

4.2 Har jentene opplevd risikofylte situasjoner i løpet av de siste 12 månedene?

Jentene ble i begge undersøkelsene spurt om de hadde opplevd ulike situasjoner, og hvor mange ganger de hadde opplevd disse situasjonene i løpet av de siste 12 månedene.

I Figur 7 ser vi svarene jentene ga i 2007 og 2010 på spørsmålet om hvor ofte de hadde vært nær ved å oppleve en trafikkulykke som passasjer eller fører i løpet av det siste året.

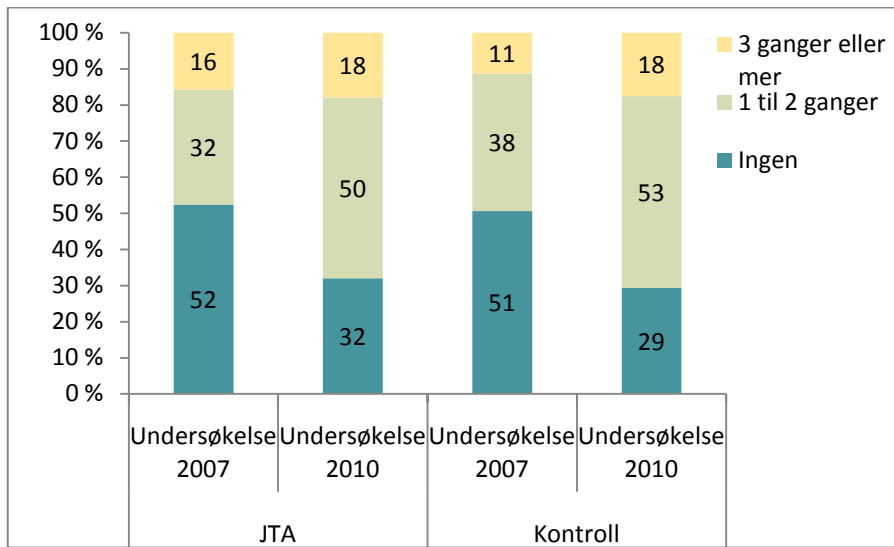


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 7 "Vært nær ved å oppleve en trafikkulykke enten som passasjer eller fører" fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent.

I 2007 var det en statistisk signifikant høyere andel av jentene i aksjonsgruppa enn i kontrollgruppa som hadde vært nær ved å oppleve en trafikkulykke som passasjer eller fører i løpet av de siste 12 månedene. I 2010 er det imidlertid ingen forskjell mellom gruppene. At flere av jentene i aksjonsgruppa hadde opplevd en slik "nesten-ulykke" i 2007 kan indikere at trafikkaksjonen tiltrekker seg jenter som har egen erfaring med temaet og derfor er opptatt av dette.

I Figur 8 ser vi fordelingen av svar på spørsmålet om de har kjent seg utrygge mens de hadde vært passasjer med en ung sjåfør.

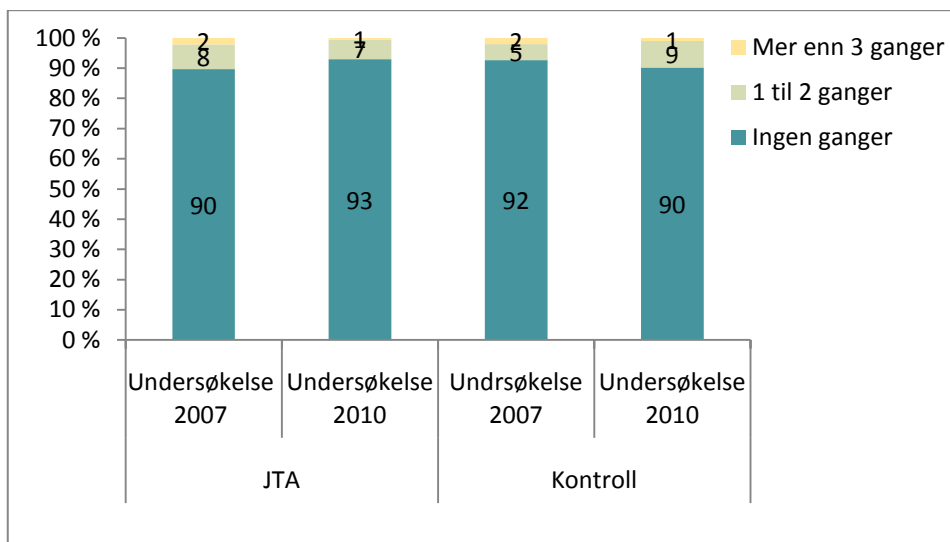


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 8 "Kjent deg utrygg som passasjer mens du har sittet på med ung sjåfør" fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent.

Det er ingen statistisk signifikante forskjeller mellom gruppene, men en klar endring over tid. Det er færre som sier de ikke har vært bekymret noen ganger ("ingen" ganger) i 2010 enn i 2007, og jentene er altså oftere bekymret nå enn i 2007. Dette gjelder imidlertid for begge gruppene (Figur 8), og kan henge samme med at de oftere sitter på med unge sjåførere i 2010 enn de gjorde i 2007.

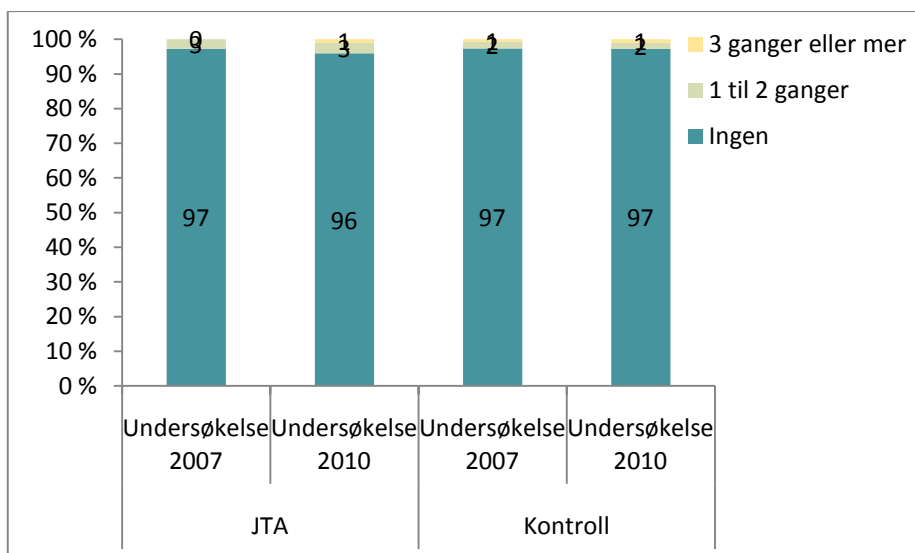
I Figur 9 er svarene på spørsmålet om de har sittet på med sjåfør som hadde drukket alkohol presentert, mens Figur 10 viser tilsvarende svar på spørsmålet om å ha sittet på med sjåfør som har vært påvirket av narkotika.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 9 "Sittet på med sjåfør som har drukket alkohol" i løpet av det siste året fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent.

Det er ingen forskjell mellom gruppene og heller ingen endring fra 2007 til 2010 når det gjelder hvor mange ganger jentene i løpet av det siste året har sittet på med sjåfør som har drukket alkohol (Figur 9). Andelen som svarer at de ikke har opplevd dette i det hele tatt det siste året ligger på ca 90 prosent i begge grupper både i 2007 og i 2010.

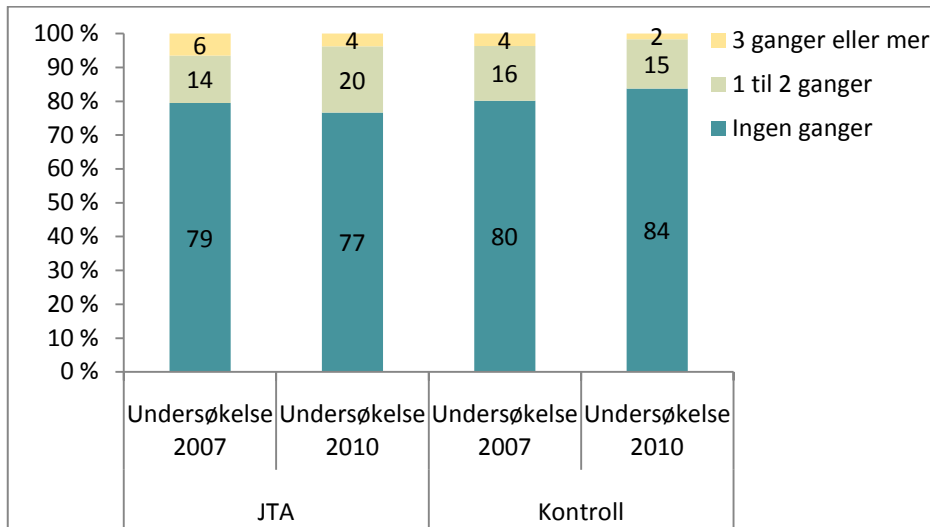


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 10 "Sittet på med sjåfør som har vært påvirket av narkotika" i løpet av det siste året fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent.

Det er heller ingen forskjell mellom gruppene når det gjelder hvor ofte de i løpet av de siste 12 månedene har sittet på med sjåfør som har vært påvirket av narkotika. Det er heller ingen endring over tid, og andelen som sier at de har opplevd dette i løpet av det siste året ligger på omtrent tre prosent (Figur 10).

Svarfordelingene på spørsmålet om jentene har opplevd å være med på kappkjøring som passasjer eller sjåfør er presentert i Figur 11.

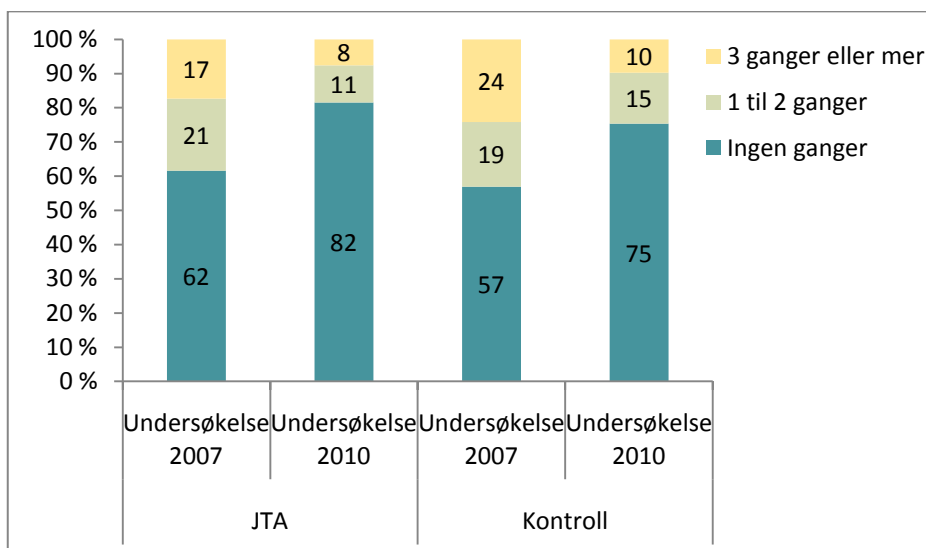


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 11 "Vært med på å kappkjøre som passasjer eller sjåfør" fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent.

Det er ikke statistisk signifikante forskjeller i fordelingene mellom gruppene når det gjelder det å ha vært med på å kappkjøre i løpet av de siste 12 månedene. Vi ser at om lag 80 prosent svarer at de ikke har vært med på å kappkjøre i løpet av de siste 12 månedene (Figur 11).

Hvor ofte jentene har opplevd å ikke bruke bilbelte i forsetet og i baksetet er presentert i henholdsvis Figur 12 og Figur 13.

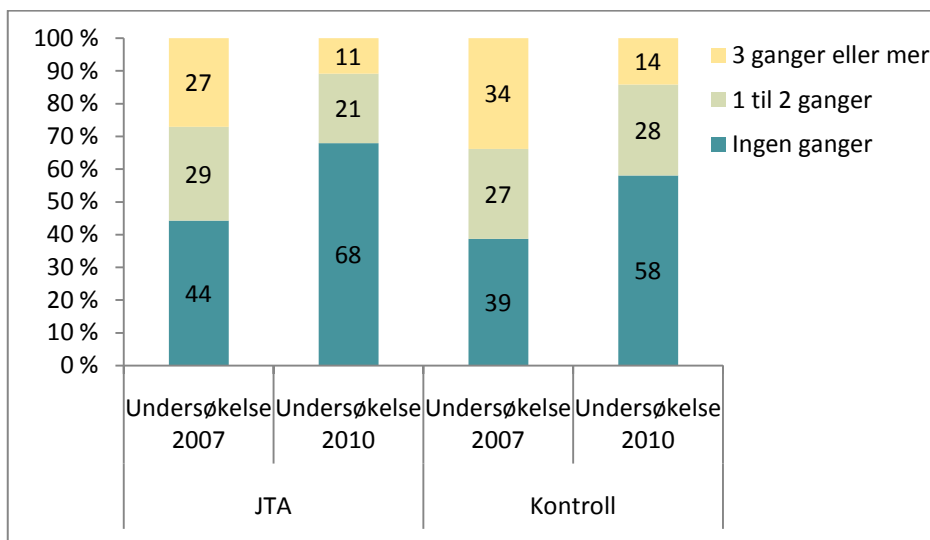


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 12 "Ikke brukt bilbelte i forsetet." fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent.

Det er ikke statistisk signifikante forskjeller mellom gruppene, verken i 2007 eller i 2010. Det er imidlertid en klar tidseffekt, og en betydelig lavere andel i begge

grupper svarer at de har latt være å bruke bilbelte i forsetet i løpet av de siste 12 månedene i 2010 enn i 2007 (Figur 12).

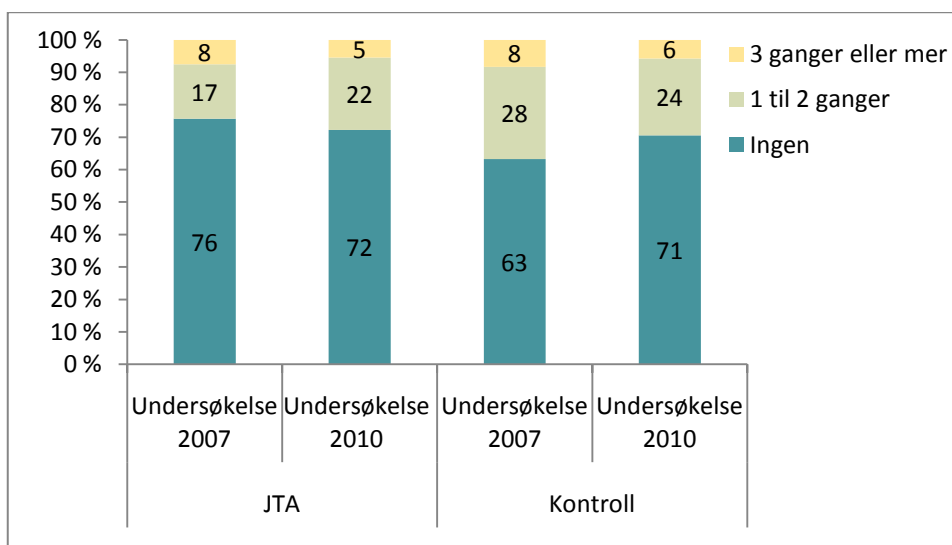


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 13 "Ikke brukt bilbelte i baksetet" fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent.

Når det gjelder å ikke bruke bilbelte i baksetet er det også en klar endring over tid; færre lar være å bruke bilbelte i 2010 enn i 2007. Det er verken statistisk signifikant forskjell mellom gruppene i 2007 eller i 2010, men det er en svak tendens til at en større andel av jentene i kontrollgruppa har latt være å bruke bilbelte i baksetet (forskjell mellom gruppene i 2010, $p < .10$).

Endelig ble jentene spurt om de i løpet av de siste 12 månedene hadde vært passasjer med sjåfør som kjørte risikabelt og at de allikevel satt på fordi de ikke hadde andre transportmuligheter. Svarene er presentert i Figur 14.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 14 "Vært passasjer med sjåfør du synes kjører risikabelt fordi du ikke har hatt andre transportmuligheter." fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent.

I 2007 var det en statistisk signifikant forskjell i fordelingene til aksjons- og kontrollgruppa; flere av jentene i kontrollgruppa hadde i løpet av de siste 12 månedene sittet på med en sjåfør de syntes kjørte risikabelt fordi de ikke hadde hatt andre transportmuligheter, enn jentene i aksjonsgruppa ($p=.01$). En mulig forklaring på denne forskjellen er at flere av jentene i kontrollgruppa bor utenfor de store byene og følgelig har mindre tilgang til kollektivtransport. Det kan derfor være at de blir "tvunget" til å sitte på med andre unge i større grad på grunn av manglende alternativ transport.

Det er imidlertid ikke forskjell mellom gruppene i 2010.

4.3 Hva gjør jentene i en tenkt "risikofylt" situasjon?

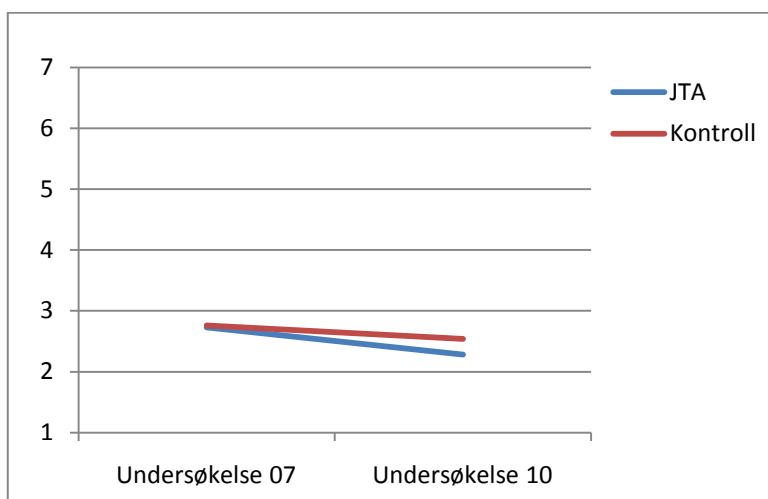
Jentene ble videre stilt overfor en hypotetisk situasjon og bedt om å ta stilling til hvor sannsynlig det var at de ville foreta ulike handlinger i den aktuelle situasjonen:

Tenk deg at du er på et sted og vil komme deg derfra. Du blir tilbudt å sitte på med en sjåfør du vet kjører risikabelt. Det finnes ingen andre muligheter for skyss på stedet.

Vurder på en skala fra 1 til 7 hvor sannsynlig det er at du vil foreta deg følgende handlinger i en slik situasjon...

Svarene skulle avgis på en skala fra 1 til 7 der 1 var "svært lite sannsynlig" og 7 var "svært sannsynlig". Resultatene er presentert i Figur 15 til Figur 18.

Blir med i bilen og sier ingenting til sjåføren.



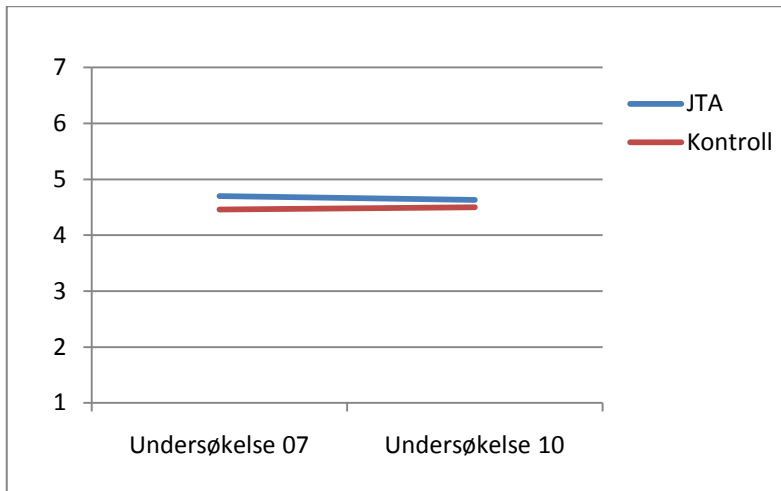
Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 15 "Blir med i bilen og sier ingenting". Gjennomsnitt fordelt på tidspunkt og gruppe.

Når det gjelder å bli med i bilen og ikke si i fra til sjåføren er det ingen forskjell mellom gruppene, og det er heller ingen interaksjonseffekt. Det er imidlertid en

svak tidseffekt ($p < .001$), og alle jentene mener det er mindre sannsynlig at de vil foreta denne handlingen i 2010 enn i 2007 (Figur 15).

Bli med i bilen og ber sjåføren ta det med ro.

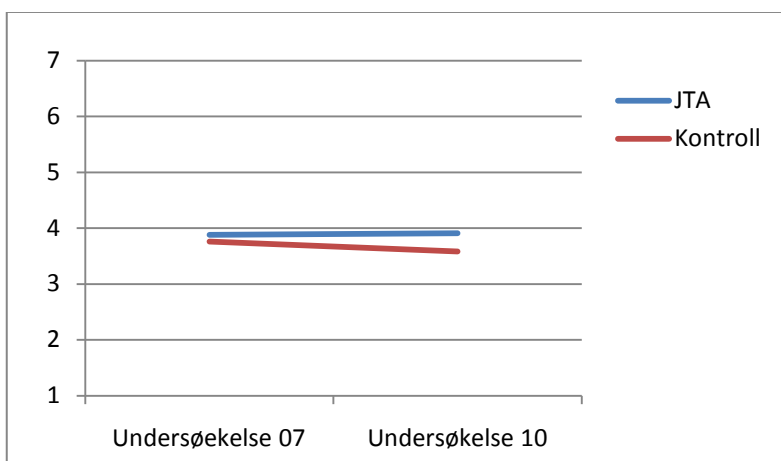


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 16 "Blir med i bilen og ber sjåføren ta det med ro". Gjennomsnitt fordelt på tidspunkt og gruppe.

Det er ingen forskjell mellom gruppene, ingen endring over tid og heller ikke noen interaksjonseffekt når det gjelder "Blir med i bilen og ber sjåføren ta det med ro" (Figur 16).

Før du setter deg inn i bilen sier du til sjåføren at du ikke liker å kjøre for fort eller risikofylt.

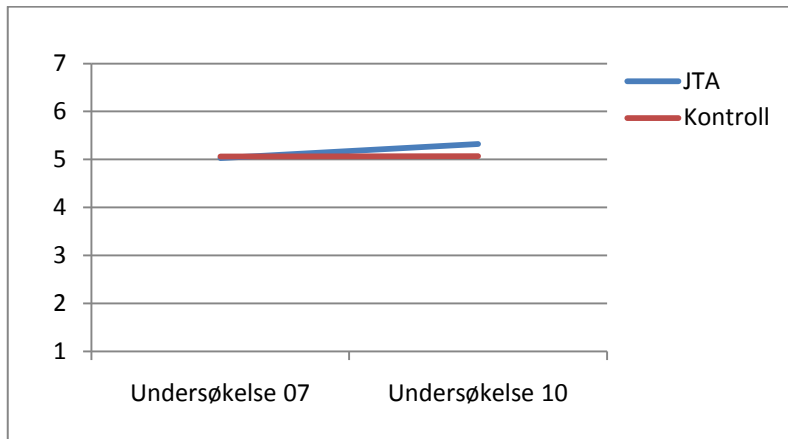


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 17 "Før du setter deg inn i bilen sier du til sjåføren at du ikke liker å kjøre for fort eller risikofylt". Gjennomsnitt fordelt på tidspunkt og gruppe.

Når det gjelder å si fra til sjåføren før man setter seg inn i bilen er det ingen tidseffekt og ingen interaksjonseffekt. Det er heller ingen statistisk signifikant effekt av gruppe ($p=.129$), men en svak tendens til at jentene i aksjonsgruppa synes det er mer sannsynlig at de vil foreta denne handlingen enn jentene i kontrollgruppa (Figur 17).

Ringer mor eller far, eller annen voksen person.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 18 ”Ringer mor eller far, eller en annen voksen person”. Gjennomsnitt fordelt på tidspunkt og gruppe.

Det er heller ingen forskjell mellom gruppene eller endring over tid når det gjelder ”Ringer mor eller far eller annen voksen person”, og heller ingen interaksjonseffekt (Figur 18).

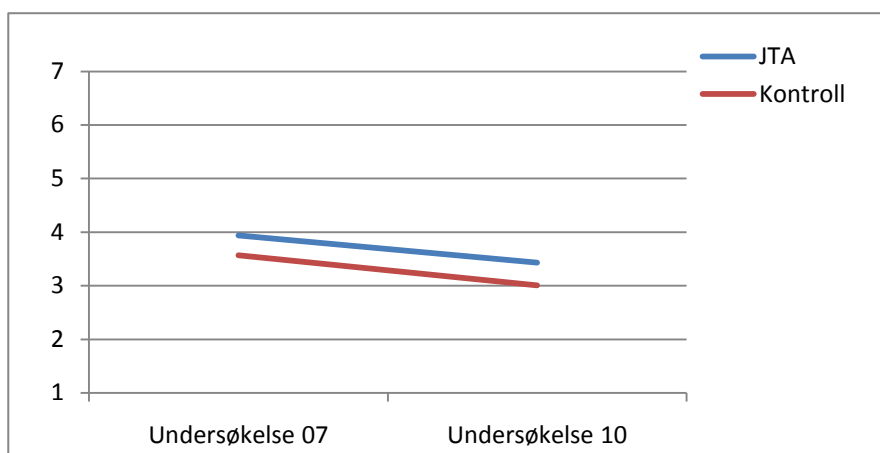
Generelt ser vi at det i liten grad er forskjell på svarene til jentene i aksjonsgruppa og kontrollgruppa, og ingen av forskjellene er statistisk signifikante. Videre er det heller ikke særlig endring over tid, med unntak av ”blir med i bilen og sier ingenting” – når det gjelder denne påstanden synes jentene i begge grupper at det er mindre sannsynlig at de vil gjøre dette i 2010 enn i 2007. Det er allikevel en svært svak tendens til at jentene i aksjonsgruppa i noen større grad sier i fra enn jentene i kontrollgruppa, mens det omvendte er tilfelle for ”blir med i bilen og sier ingenting”.

Vi finner altså ingen effekt av aksjonen på disse svarene. En alternativ hypotese er at det å ha tatt førerkort og dermed ha gått igjennom føreropplæringen, kan ha en effekt. Vi har derfor også undersøkt om det er en forskjell når det gjelder vurderingen av disse påstandene mellom de som har førerkort og de som ikke har førerkort i 2010. Det var imidlertid ingen forskjell mellom de som har førerkort og de som ikke har førerkort. Det var heller ingen endring over tid, med unntak av hvor sannsynlig de synes det ville være at de ”blir med i bilen og sier ingenting til sjåføren”; i 2010 så alle jentene dette som noe mindre sannsynlig enn i 2007.

4.4 Tror jentene at deres nærvær påvirker sjåføren?

Jentene ble også spurt om i hvilken grad de tror at deres eget nærvær vil påvirke en sjåfør som er litt eldre enn dem selv til å kjøre fortere, saktere osv. Jentene ble bedt om krysse av på en skala fra 1 til 7 der 1 var ”overhodet ingen påvirkning” og 7 var ”påvirker i meget høy grad”.

Det var få forskjeller i svarene mellom jentene i aksjonsgruppa og kontrollgruppa når det gjelder hvor mye de selv tror de påvirker en annen ung sjåfør. Den eneste forskjellen gjaldt i hvilken grad jentenes nærvær påvirker sjåføren til å kjøre roligere; jentene i aksjonsgruppa tror deres nærvær påvirker sjåføren i noe større grad enn det jentene i kontrollgruppa tror (Figur 19). Dette gjelder imidlertid både i 2007 og 2010.

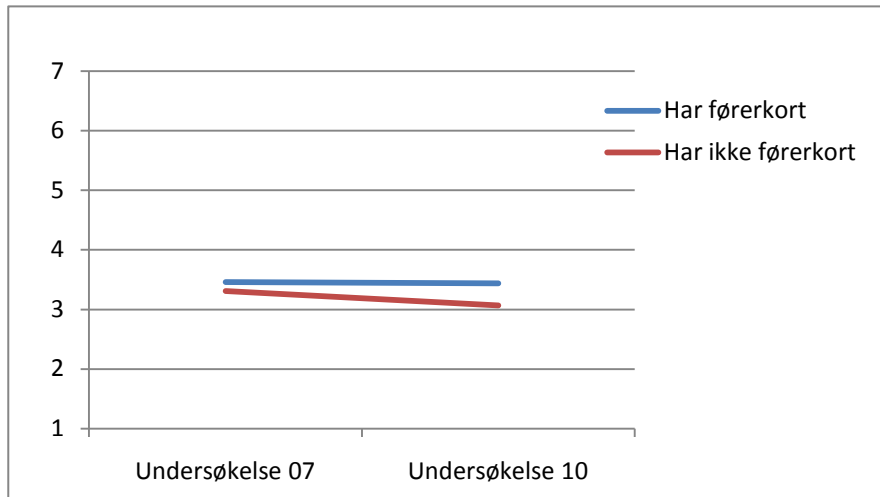


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 19 Oppfatning om at nærvær påvirker sjåføren til å kjøre roligere. Gjennomsnitt fordelt på gruppe og tidspunkt.

Videre er det en tidseffekt når det gjelder hvorvidt de tror de påvirker sjåføren til å ”kjøre roligere” og ”ta risiko og kjøre fort for å imponere”; i 2010 tror jentene at deres nærvær påvirker mindre enn i 2007. Det er også en liknende tendens når det gjelder å ”Kjøre forbi andre biler” ($p=.058$) og ”Kjøre for nært bilen foran” ($p=.081$).

Vi har også sett på om det er noen forskjell når det gjelder oppfattelse av påvirkning mellom de som har førerkort og de som ikke har førerkort i 2010. Det var ingen forskjell mellom gruppene på disse spørsmålene, foruten når det gjelder å ”kjøre fortere enn fartsgrensen” (Figur 20). Her var det ingen forskjell i 2007 mellom de som har og de som ikke har førerkort (i 2010), men i 2010 tror jentene som har førerkort at de påvirker sjåføren i større grad enn jentene som ikke har førerkort, og denne forskjellen var statistisk signifikant ($p<.05$) (Figur 20).



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 20 Oppfatning om at nærvær påvirker sjåføren til å kjøre fortere enn fartsgrensen. Gjennomsnitt fordelt på tidspunkt og om man har førerkort.

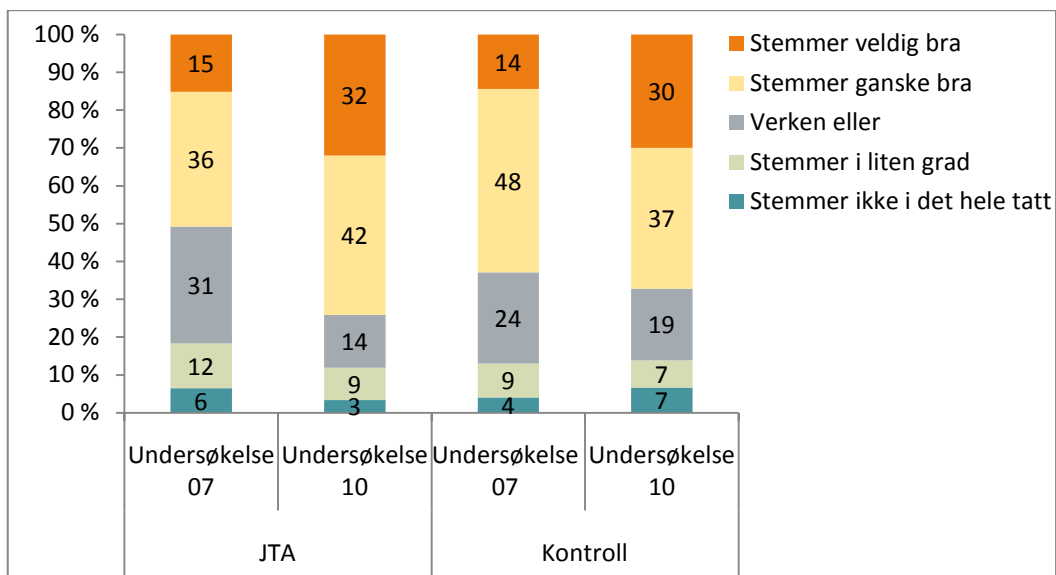
I tillegg er det en tidseffekt når det gjelder oppfattelse av påvirkning på ”kjøre forbi andre biler”, ”kjøre roligere” og ”ta risiko og kjøre fort for å imponere”. Alle jentene opplever at de i mindre grad påvirker sjåføren i 2010 enn i 2007. En liknende, ikke-signifikant, tendens finner vi for ”Kjøre for nært bilen foran” ($p=.085$).

4.5 Hvordan oppleves det å være passasjer i bil?

I begge undersøkelsene ble jentene bedt om å ta stilling til hvor godt en rekke påstander om hvordan det kan oppleves å være passasjer bil stemte på dem selv. Svarene man kunne gi var ”stemmer ikke i det hele tatt”, ”stemmer lite”, ”verken eller”, ”stemmer ganske godt”, og ”stemmer veldig godt”.

Første¹ påstand jentene ble bedt om å ta stilling til var: Det er enklere å kommentere andres måte å kjøre på når man selv har førerkort (Figur 21).

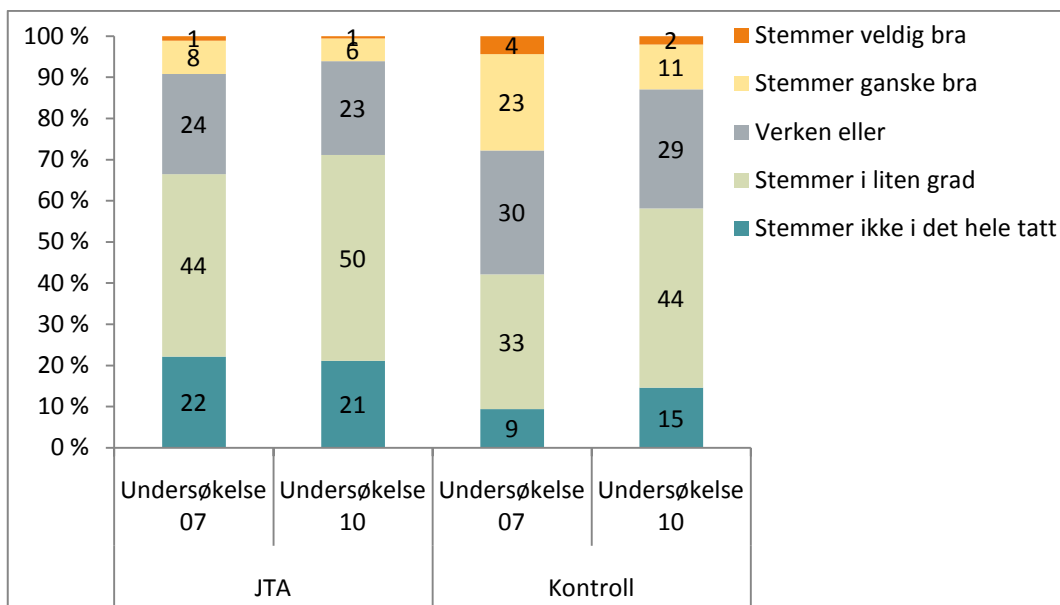
¹ I 2007 ble jentene presentert flere påstander enn i 2010. Kun de som er felles for de to årene er inkludert i analysene i denne rapporten.



Figur 21 "Det er enklere å kommentere andres måte å kjøre på når man selv har førerkort" fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent.

Det er en svak ikke-signifikant forskjell i fordelingene av svar mellom aksjons- og kontrollgruppa i 2007 ($p=.071$). I 2010 er det ingen forskjell mellom gruppene. I tillegg er det en tidseffekt, og en større andel av jentene i begge grupper synes det stemmer bra at det er enklere å kommentere når man selv har førerkort i 2010 enn i 2007. Det er ingen interaksjonseffekt mellom gruppe og tid.

I Figur 22 ser vi hvordan jentene stiller seg til påstanden "Det er veldig lite jeg kan gjøre for å hindre andre unge i å ta sjanser i trafikken".

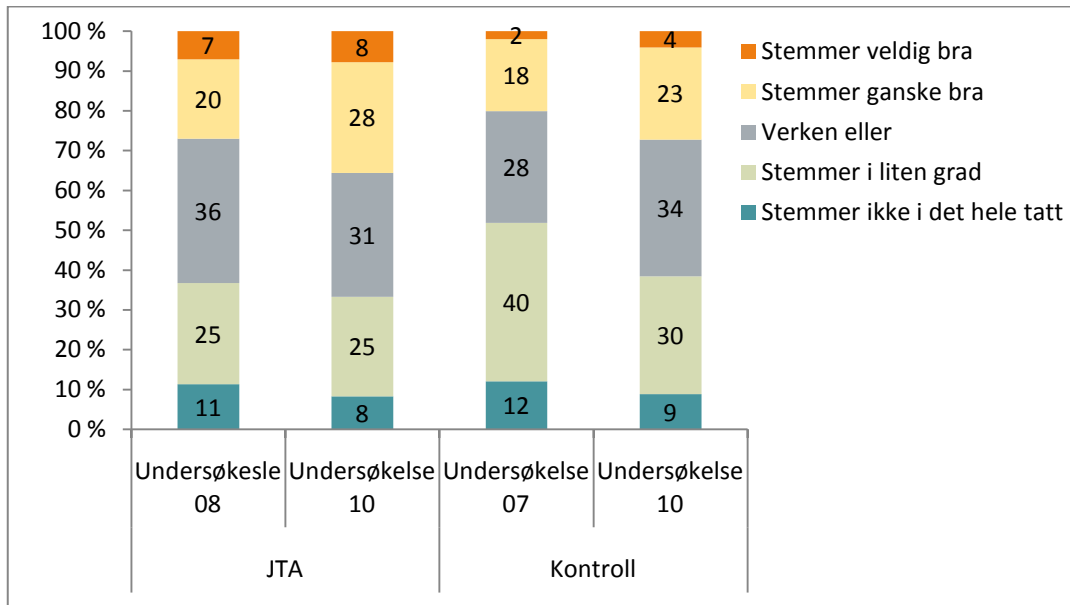


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 22 "Det er veldig lite jeg kan gjøre for å hindre andre unge i å ta sjanser i trafikken" fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent.

Når det gjelder tro på om man selv kan gjøre noe for å hindre andre unge i å ta sjanser i trafikken er det en forskjell mellom gruppene – både i 2007 og 2010 (Figur 22). Jentene i kontrollgruppa har mindre tro på at de kan gjøre noe for å hindre andre unge i ta sjanser i trafikken enn jentene i aksjonsgruppa. I tillegg er det en tidseffekt og jentene i begge grupper har større tro på at de kan gjøre noe i 2010 enn i 2007. Det er ingen interaksjonseffekt.

Jentene ble også bedt om å ta stilling til påstanden ”Jeg blander meg opp i hvordan andre kjører”, og resultatene er presentert i Figur 23.

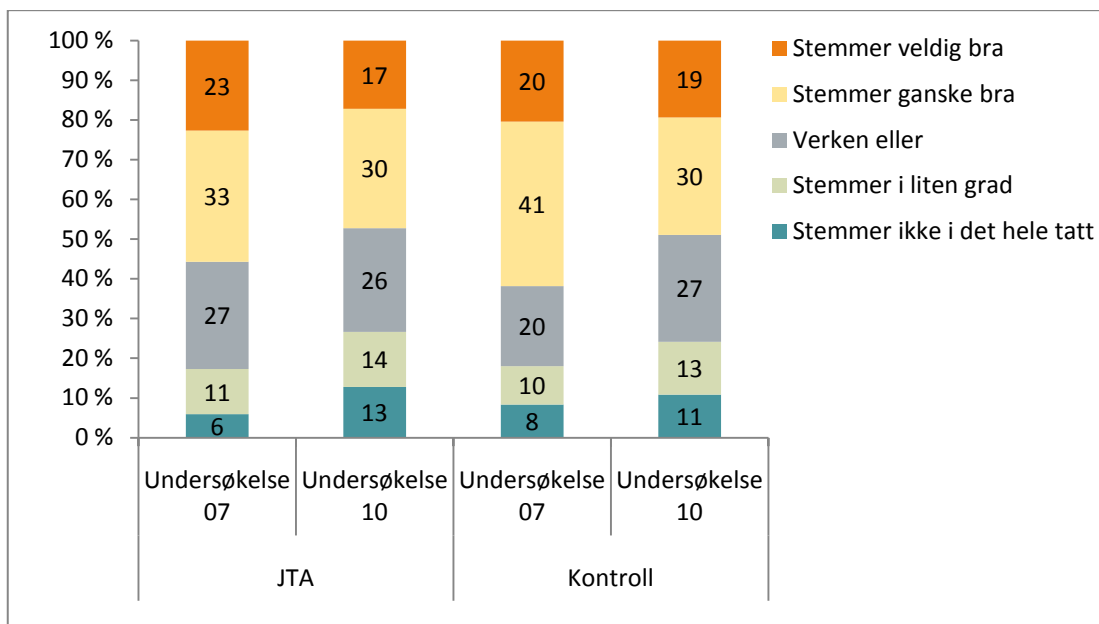


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 23 ”Jeg blander meg opp i hvordan andre kjører” fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent

Det er en forskjell i fordelingene til aksjonsgruppa og kontrollgruppa i 2010, og det ser ut til at en større andel blant jentene i aksjonsgruppa synes det stemmer bra at de blander seg opp i hvordan andre kjører enn blant jentene i kontrollgruppa (Figur 23). Det er dessuten en tidseffekt i begge gruppene, og en høyere andel av jentene i begge gruppene synes det stemmer bra at de legger seg opp i andres kjøring i 2010 enn i 2007. Det er ingen interaksjon mellom gruppe og tidspunkt.

I Figur 24 ser vi jentenes svar når det gjelder påstanden ”Det er lettere å si ifra til en ung kvinnelig sjåfør enn en ung mannlig sjåfør”.

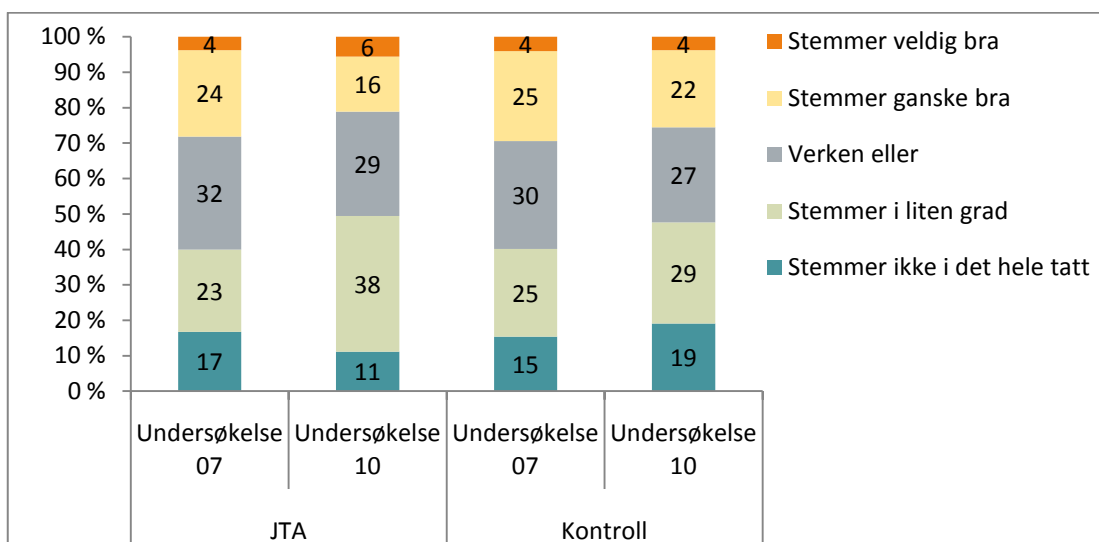


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 24 "Det er lettere å si ifra til en ung kvinnelig sjåfør enn en ung mannlig sjåfør" fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent.

Det er en tidseffekt, men ingen forskjell mellom gruppene, når det gjelder hvor lett det er å si ifra til ung kvinnelig versus ung mannlig sjåfør (Figur 24). En høyere andel syntes at det var lettere å si ifra til ung kvinnelig sjåfør enn ung mannlig sjåfør i 2007 enn i 2010, og dette gjelder for begge gruppene. Det var ingen interaksjonseffekt.

I Figur 25 ser vi jentens svar på påstanden om at det å si ifra kan bli oppfattet som mas.

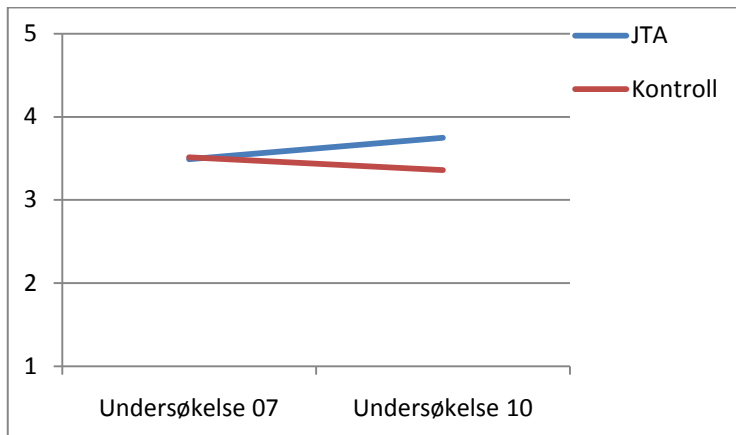


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 25 "Hvis jeg sier til venner at de skal kjøre roligere, vil det lett bli oppfattet som mas" fordelt på gruppe og tidspunkt. Prosent.

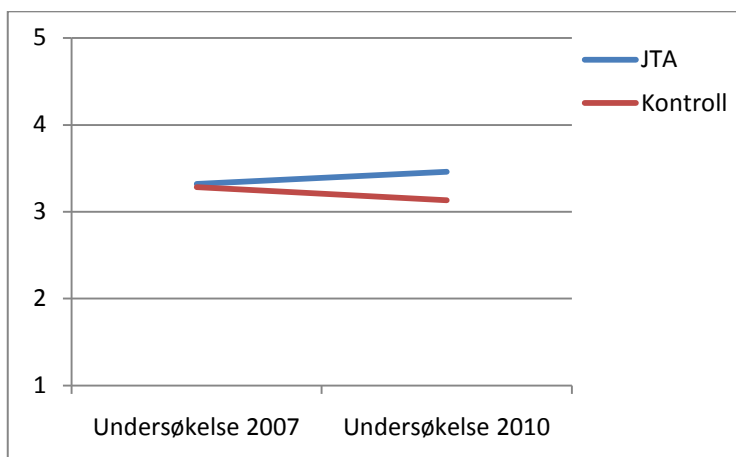
Igjen er det en tidseffekt, men ingen forskjell mellom gruppene (Figur 25). En lavere andel av jentene i begge grupper synes det stemmer bra at det å si ifra til venner at de skal kjøre roligere lett kan bli oppfattet som mas i 2010 enn i 2007. Det er ingen forskjell mellom aksjons- og kontrollgruppa, og heller ingen interaksjonseffekt.

Jentene skulle også ta stilling til hvor godt de synes det stemte på dem at ”Det er viktig at bilen du sitter på med er i god teknisk stand” (Figur 26) og ”Det er viktig at bilen du sitter på med har moderne sikkerhetsutstyr” (Figur 27).



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 26 ”Det er viktig at bilen du sitter på med er i god teknisk stand”, gjennomsnitt av svar fordelt på gruppe og tidspunkt.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 27 ”Det er viktig at bilen du sitter på med har moderne sikkerhetsutstyr”, gjennomsnitt av svar fordelt på gruppe og tidspunkt.

Når det gjelder disse to påstandene finner vi en signifikant interaksjonseffekt mellom gruppe og tid. Jentene i aksjonsgruppa synes det stemmer bedre at ”det er viktig at bilen de sitter på med er i god teknisk stand” i 2010 enn i 2007, mens det motsatte er tilfelle for jentene i kontrollgruppa (Figur 26). Den samme tendensen ser vi når det gjelder påstanden ”Det er viktig at bilen du sitter på med har moderne sikkerhetsutstyr”; jentene i aksjonsgruppa synes dette stemmer bedre i 2010 enn i 2007, mens jentene i kontrollgruppa synes det stemmer dårligere i

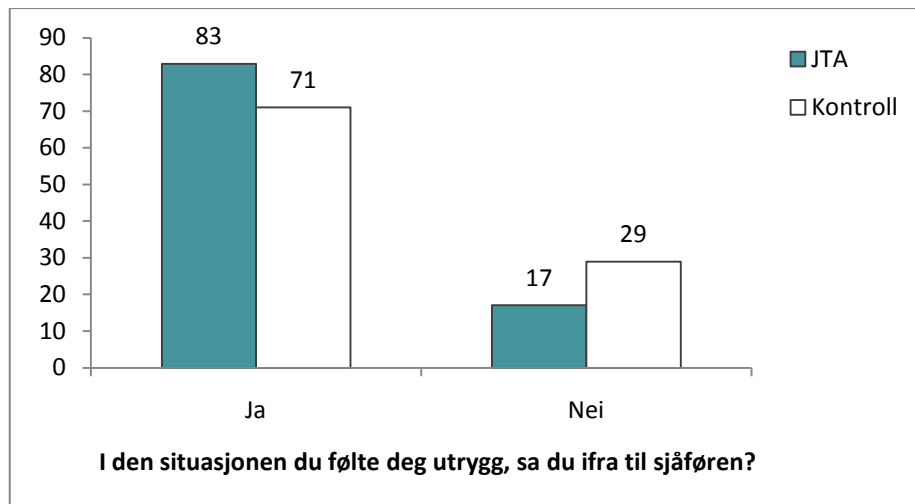
2010 enn i 2007. Disse interaksjonseffektene indikerer at aksjonen har hatt en effekt på hvor bevisste jentene er på bilens tekniske stand når de skal være passasjerer.

5 Om å si ifra som passasjer

5.1 Utrygghet som passasjer

I 2010-undersøkelsen ble jentene spurt om de i løpet av det siste året hadde sittet på med noen og følt seg utrygg på grunn av måten sjåføren kjørte på. Blant jentene i aksjonsgruppa svarte 67 prosent "Ja" på dette spørsmålet, mens det tilsvarende tallet i kontrollgruppa var 70 prosent. Denne lille forskjellen er ikke statistisk signifikant, og skyldes trolig tilfeldigheter.

Videre ble de som svarte "Ja" spurt om de sa ifra til sjåføren i den situasjonen der de følte seg utrygge. Svarene ser vi i Figur 28.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 28 Andel som sa ifra til sjåføren da de følte seg utrygge. Prosent.

Blant jentene i aksjonsgruppa svarte 83 prosent at de hadde sagt i fra, mot 71 prosent i kontrollgruppa. Denne forskjellen var statistisk signifikant ($p < .05$). Dette indikerer at Jentenes trafikkaksjon kan ha hatt en effekt på det "å si ifra" når man føler seg utrygg når man sitter på i bil. Vi kan allikevel ikke utelukke at denne forskjellen skyldes en selvseleksjonseffekt, all den tid vi ikke stilte dette spørsmålet i 2007 og dermed ikke har muligheten til å se på utviklingen i svarene over tid. Vi har imidlertid stilt en rekke spørsmål om å si i fra både i 2007 og i 2010, og svarene på disse spørsmålene tyder på en selvseleksjonseffekt. Spørsmålene og svarene blir presentert i det følgende.

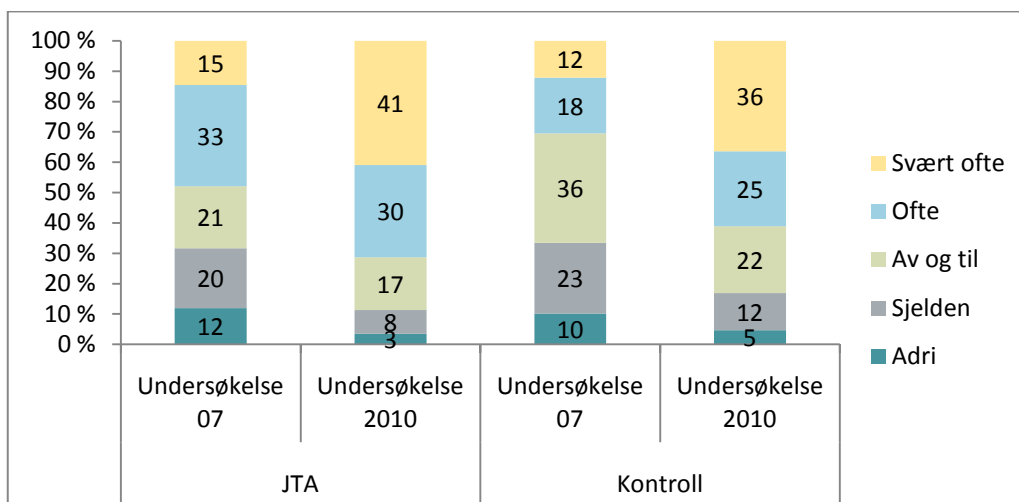
5.2 Hvor ofte sier jentene i fra?

I begge undersøkelsene ble det stilt flere spørsmål om hvor ofte jentene sier i fra når de er passasjer i bil i ulike situasjoner. Resultatene blir presentert i det følgende.

Spørsmål: Når du sitter på med en sjåfør som bryter trafikkreglene på en eller annen måte, hvor ofte gjør du følgende:

...sier at sjåføren må ta på bilbelte om han eller hun ikke har det.

I Figur 29 ser vi fordelingen av svar i de to gruppene i 2007 og 2010.

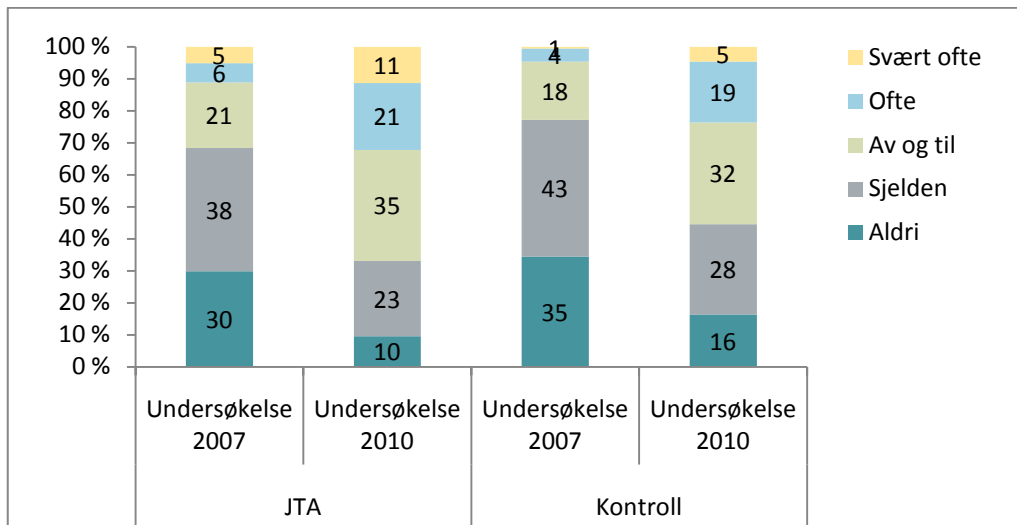


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 29 Svar på spørsmål om hvor ofte man sier i fra om bilbelte, fordelt på gruppe og tid. Prosent.

Vi ser at det er en endring i svarfordelingen fra 2007 til 2010 i begge gruppene – i 2010 er det atskillig flere som svarer at de ”svært ofte” eller ”ofte” sier i fra om at sjåføren må ta på seg bilbelte enn i 2007 (Figur 29). Det ser også ut til å være en tendens til at en større andel av jentene i aksjonsgruppa sier ifra ”ofte” eller ”svært ofte” enn i kontrollgruppa, og denne forskjellen er statistisk signifikant i 2007, men ikke i 2010. Signifikanstest av gjennomsnittsverdier viser at hovedeffekten av tid er signifikant ($p < .001$), mens det ikke er statistisk signifikant forskjell i gjennomsnittsverdiene mellom gruppene selv om det er en tendens til at aksjonsjentene sier i fra oftere enn kontrolljentene ($p = .054$). Det er heller ingen interaksjonseffekt.

...sier ifra til sjåføren om å holde lengre avstand til bilen foran.

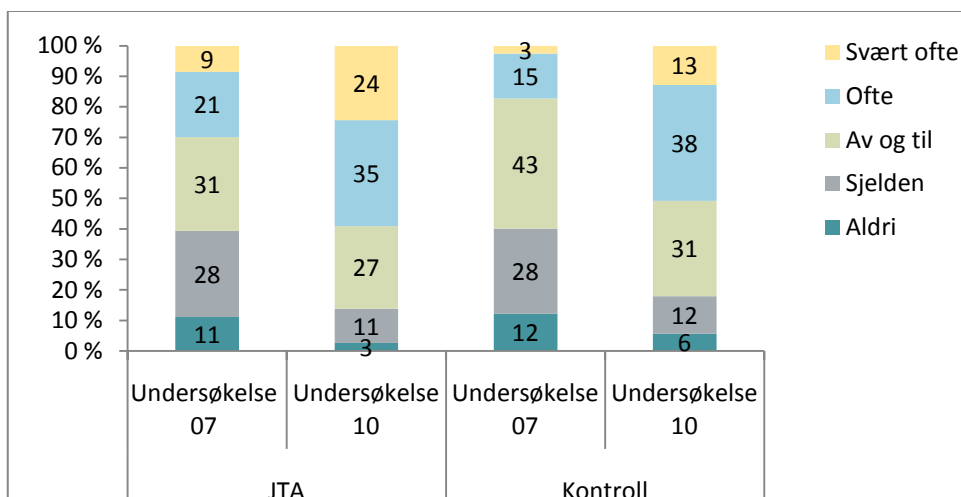


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 30 Svar på spørsmål om hvor ofte man sier ifra om lengre avstand til bilen foran, fordelt på gruppe og tid. Prosent.

Her er det også en endring over tid, og en større andel i 2010 sier at de "svært ofte" eller "ofte" sier i fra enn i 2007 (Figur 30). Det er en tendens til at en høyere andel i aksjonsgruppa enn i kontrollgruppa sier ifra "ofte" eller "svært ofte", og kji-kvadrattest viser at det er en signifikant forskjell i 2010 ($p < .05$), men ikke i 2007 ($p = .073$). Signifikantest av gjennomsnittsverdier viser at det er en statistisk signifikant hovedeffekt av tid ($p < .001$). Det er også en statistisk signifikant hovedeffekt av gruppe – en noe større andel av jentene i aksjonsgruppa sier ifra enn i kontrollgruppa ($p < .01$). Det er ingen interaksjonseffekt mellom tid og gruppe.

... *hjelper sjåføren å oppdage mulige farer i trafikken.*



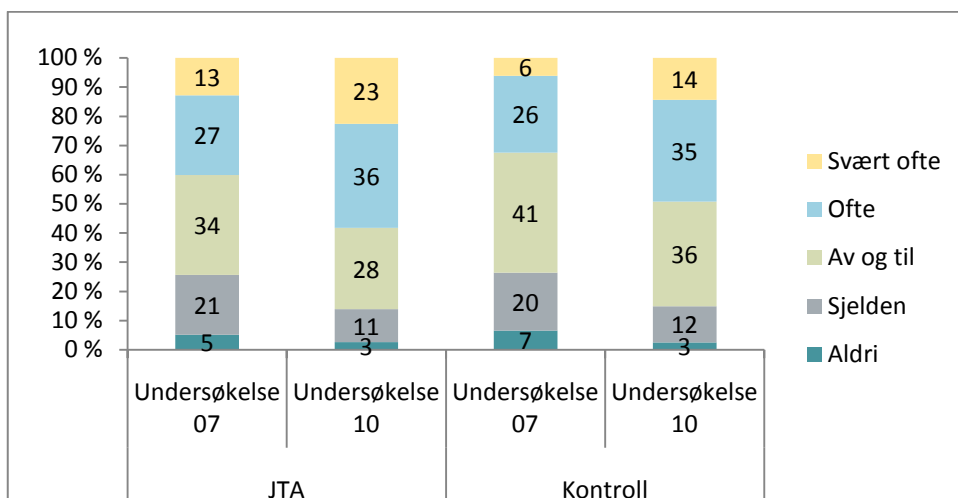
Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 31 Svar på spørsmål om hvor ofte man hjelper til å oppdage mulige farer, fordelt på gruppe og tid. Prosent.

I Figur 31 ser vi at det også her er en hovedeffekt av tid ($p < .001$) og en hovedeffekt av gruppe ($p < .05$) (p-verdier fra signifikanstesting av gjennomsnittsverdier). En større andel i 2010 rapporterer at de "svært ofte" eller "ofte" hjelper sjåføren å oppdage mulige farer i trafikken enn i 2007. Dette gjelder både for aksjons- og kontrollgruppa. Det er samtidig en større andel i aksjonsgruppa som rapporterer at de "svært ofte" gjør dette i enn i kontrollgruppa, og dette gjelder både i 2007 og i 2010. Det er ingen interaksjonseffekt.

...*sier ifra når du synes sjåføren kjører for fort.*

Svarfordelingene for "sier ifra når du synes sjåføren kjører for fort" er presentert i Figur 32.

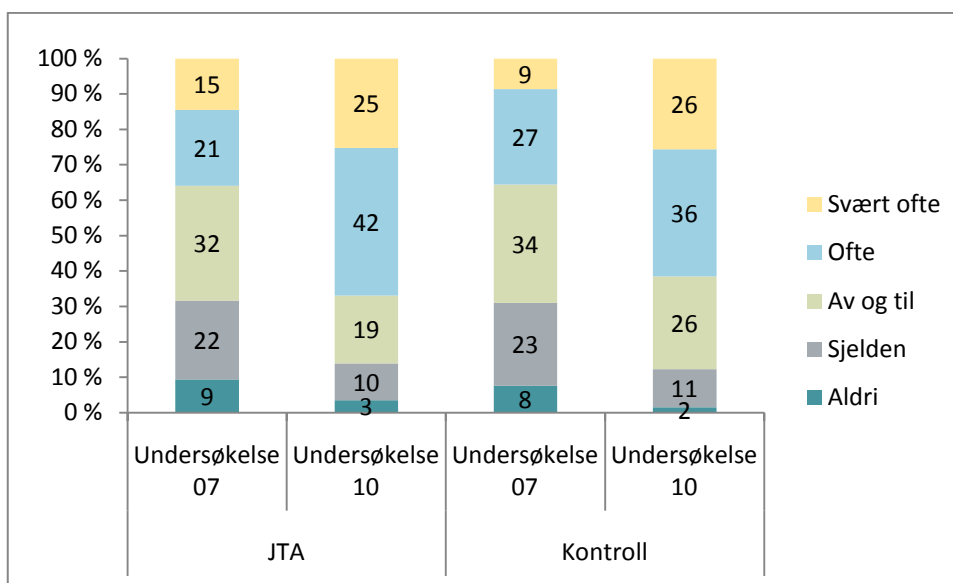


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 32 Svar på spørsmål om hvor ofte man sier ifra om at det går for fort, fordelt på gruppe og tid. Prosent.

Når det gjelder å si ifra om at sjåføren man sitter på med kjører for fort, er det igjen en hovedeffekt av tid ($p < .001$) og en hovedeffekt av gruppe ($p < .05$) (p-verdier fra signifikanstesting av gjennomsnitt) (Figur 32). En større andel sier at de sier ifra "svært ofte" og "ofte" i 2010 enn i 2007, både blant jentene i aksjonsgruppa og kontrollgruppa. Det er også en høyere andel blant jentene i aksjonsgruppa som sier at de "svært ofte" sier ifra enn blant jentene i kontrollgruppa. Dette gjelder både i 2007 og i 2010. Det er ingen interaksjonseffekt.

...sier ifra når sjåføren foretar farlige forbikjøringer.



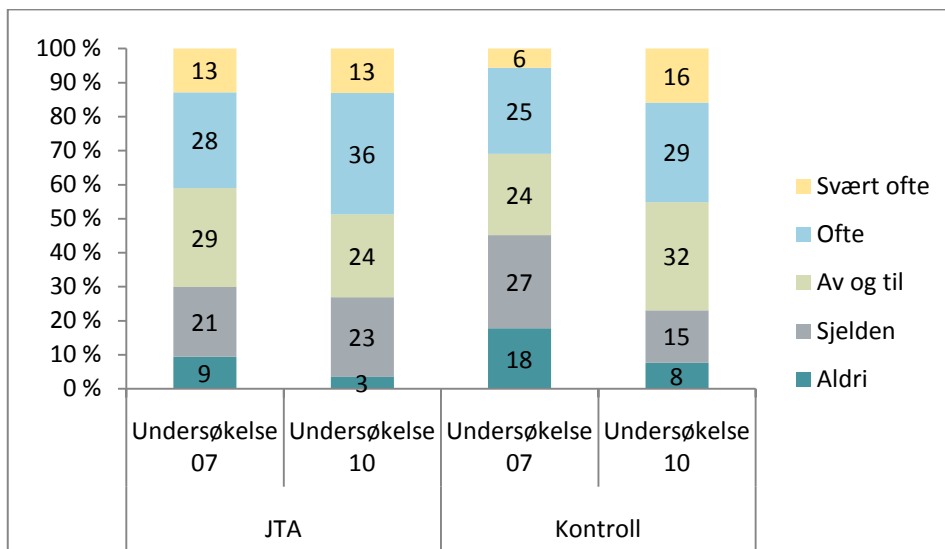
Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 33 Svar på spørsmål om hvor ofte man sier ifra om farlige forbikjøringer, fordelt på gruppe og tid. Prosent.

Her er det en hovedeffekt av tid ($p < .001$), men ikke av gruppe (p-verdi fra signifikanstest av gjennomsnittsverdier). En større andel sier at de "svært ofte" eller "ofte" sier ifra om forbikjøringer i 2010 enn i 2007. Det er ingen interaksjonseffekt (Figur 33).

...sier ifra hvis sjåføren virker for trøtt til å kjøre.

Når det gjelder å si ifra hvis sjåføren virker for trøtt til å kjøre, finner vi en annen tendens enn forventet (Figur 34).



Kilde: TØI rapport 1076/2010

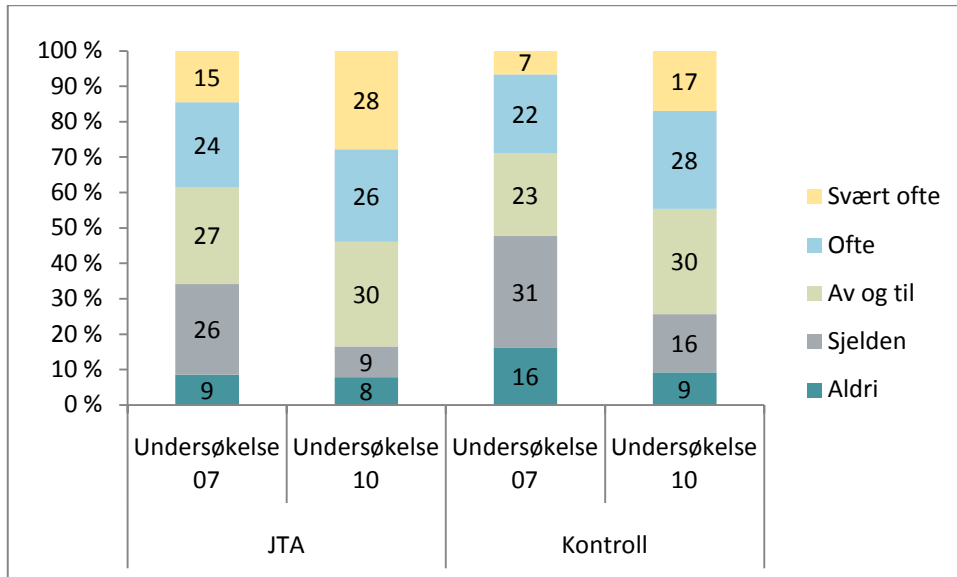
Figur 34 Svar på spørsmål om hvor ofte man sier ifra hvis sjåføren virker trøtt, fordelt på gruppe og tid. Prosent.

Det er en hovedeffekt av tid ($p < .001$) og av gruppe ($p < .05$) (Figur 34). Som i resultatene ovenfor finner vi at det er en høyere andel i 2010 som sier de ”svært ofte” eller ”ofte” sier ifra, samt at det i 2007 er en noe høyere andel blant jentene i aksjonsgruppa som sier at de sier ifra enn i kontrollgruppa. I tillegg er det en interaksjonseffekt, men denne er ikke som forventet dersom aksjonen hadde hatt effekt. Effekten fra 2007 til 2010 er tvert i mot større i kontrollgruppa enn i aksjonsgruppa; dvs. at det er en større endring i ”positiv” retning (flere sier ifra i 2010 enn i 2007) i kontrollgruppa enn blant jentene i aksjonsgruppa.

En mulig forklaring kan være jentenes bosted; jentene i aksjonsgruppa kommer i større grad fra store byer, mens jentene i kontrollgruppa kommer fra byer og steder med mindre bytrafikk og der en kjører lengre strekninger. Det kan dermed være at jentene i kontrollgruppa i større grad har blitt bevisste farene ved å være trøtt når man kjører, enn jentene i aksjonen. For øvrig er det verdt å merke seg at når man gjør en rekke signifikanstestinger vil en – ved ren tilfeldighet – få noen signifikante resultater. Den observerte effekten som omtales her kan dermed være en tilfeldighet.

...sier i fra hvis sjåføren styrer med for mange ting på en gang (mobil, stereo eller lignende).

I Figur 35 ser vi fordelingen av svar på spørsmålet om man sier ifra ”...hvis sjåføren styrer med for mange ting på en gang”.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

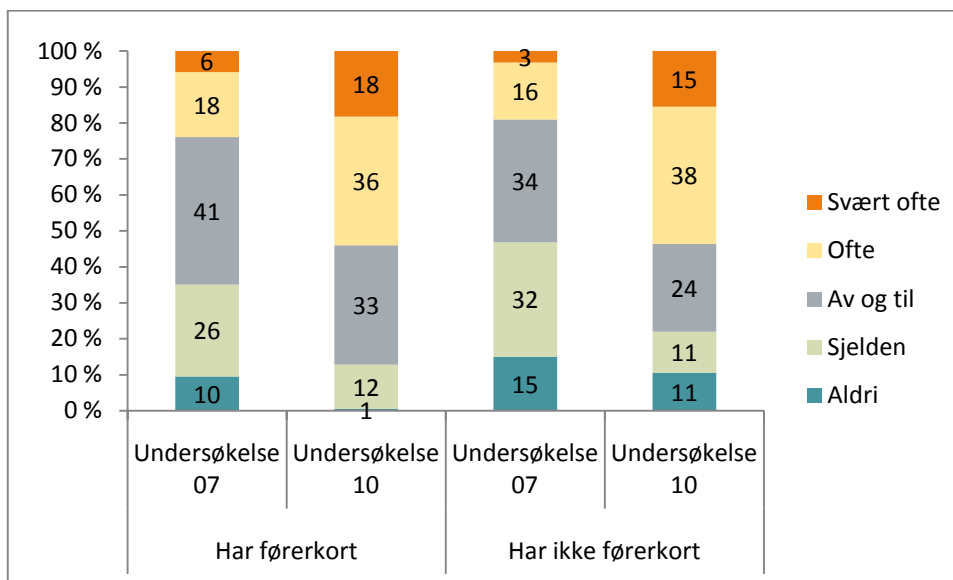
Figur 35 Svar på spørsmål om hvor ofte man sier i fra hvis sjåføren styrer med for mange ting, fordelt på gruppe og tid. Prosent.

Her er det en hovedeffekt av tid ($p < .001$), men ikke av gruppe. Det er heller ingen interaksjonseffekt. En større andel sier at de vil si i fra i 2010 enn i 2007. I 2010 er det også en forskjell mellom aksjons- og kontrollgruppa, med en større andel blant jentene i aksjonsgruppa som sier at de ”svært ofte” sier i fra enn blant jentene i kontrollgruppa.

Det ser altså ut til å være en klar tidseffekt når det gjelder å si ifra, og dessuten en tendens til at jentene i aksjonsgruppa noe oftere sier ifra enn jentene i kontrollgruppa. Det er allikevel verdt å merke seg at endringen over tid stort sett har vært lik i aksjons- og kontrollgruppa, noe som indikerer at det er andre forhold enn selve aksjonen som har hatt effekt. En forklaring på at jentene i aksjonsgruppa rapporterer at de oftere sier ifra enn jentene i kontrollgruppa kan for eksempel være at jentene som er med i aksjonen er mer sikkerhetsorienterte enn andre jenter.

En annen faktor som kan påvirke, er om man har tatt førerkort eller ikke. Vi sammenlignet derfor svarene til de jentene som har tatt førerkort i 2010 med svarene til jentene som ikke har tatt førerkort i 2010. Resultatene viser igjen at det er en gjennomgående tidseffekt, og i liten grad en effekt av gruppe – dvs. om man har førerkort eller ikke i 2010. Når vi ser på frekvensfordelingene fra 2007, er det ingen signifikante forskjeller mellom jentene som har førerkort og de som ikke har førerkort i 2010. Dette indikerer at jentene som senere velger å ta førerkort ikke skiller seg fra jentene som ikke tar førerkort i utgangspunktet på disse variablene. De eneste forskjellene mellom gruppene som er signifikante i 2010,

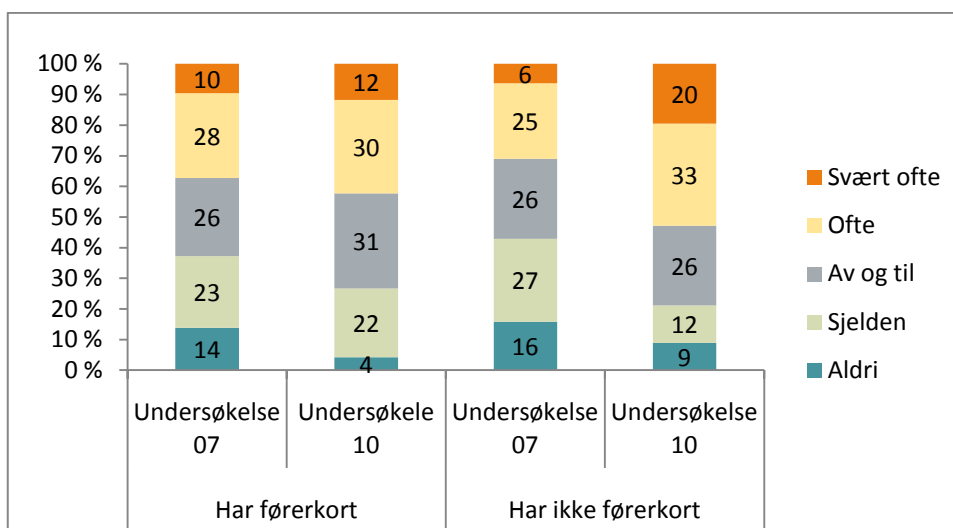
gjelder ”å hjelpe sjåføren med å oppdage mulige farer i trafikken” og ”å si ifra hvis sjåføren virker for trøtt til å kjøre”. Dette er vist i figur 36 og 37.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 36 Svar på spørsmål om hvor ofte man hjelper sjåføren med å oppdage mulige farer, fordelt på ”førerkort” og tid. Prosent.

En større andel blant jentene som ikke har førerkort sier at de ”aldri” hjelper sjåføren med å oppdage mulige farer i trafikken (Figur 36).



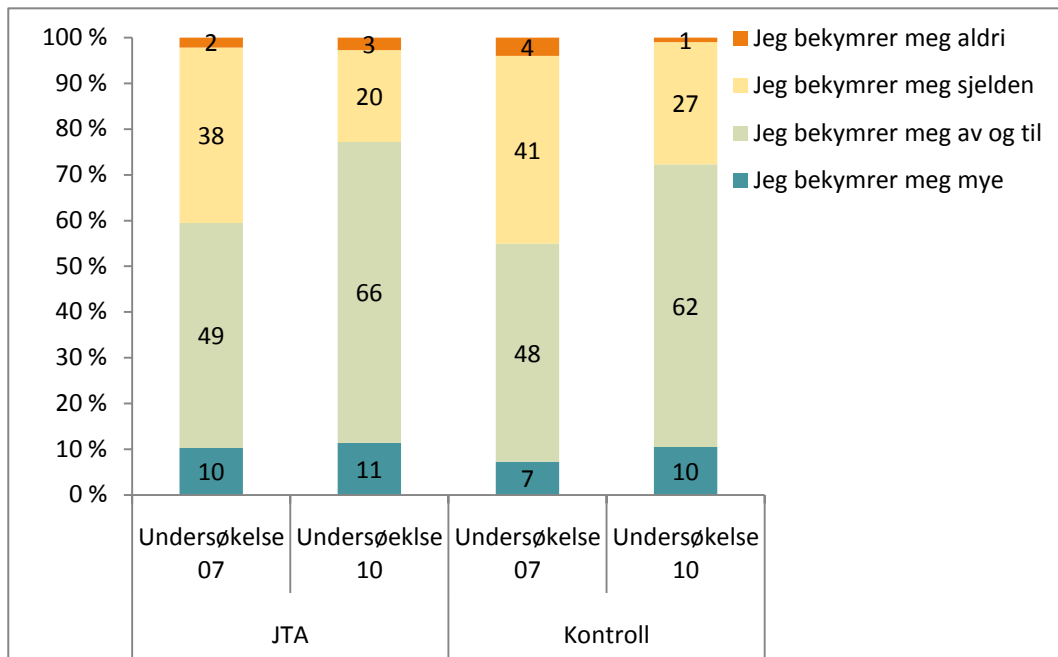
Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 37 Svar på spørsmål om hvor ofte man sier ifra hvis sjåføren virker for trøtt til å kjøre, fordelt på ”førerkort” og tid. Prosent.

Når det gjelder å si ifra om at sjåføren virker for trøtt til å kjøre, er det en større andel blant jentene uten førerkort som sier at de ”svært ofte” sier ifra, men også en større andel som sier at de ”aldri” sier ifra (Figur 37).

6 Bekymring for ulykker

I undersøkelsene ble jentene spurt om de er bekymret for at de selv kan bli utsatt for en trafikkulykke. Resultatene er presentert i Figur 38.



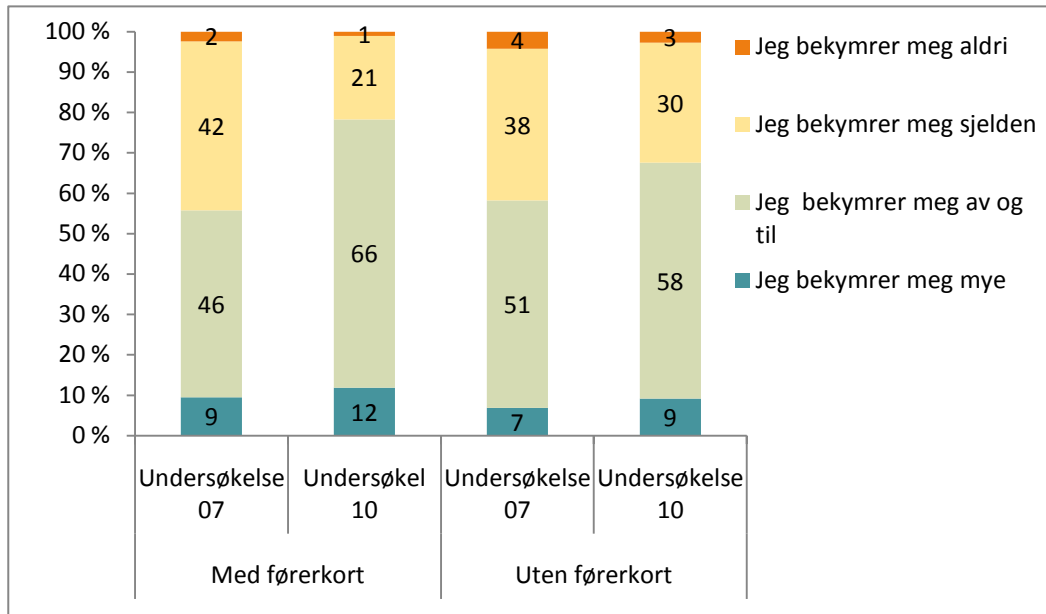
Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 38 Bekymring for trafikkulykke fordelt på gruppe og tid. Prosent.

Vi ser at det ikke er forskjell mellom jentene i aksjons- og kontrollgruppa når det gjelder hvor bekymret de er for å bli utsatt for en ulykke selv. Dette gjelder både for undersøkelsen i 2007 og 2010. Det er derimot en signifikant høyere andel av jentene som er bekymret i 2010 enn i 2007, og det gjelder både for jentene i aksjons- og kontrollgruppa.

Vi finner altså ingen effekt av det å være med i Jentenes trafikkaksjon på hvor bekymret man er. En alternativ hypotese er at hvorvidt man har førerkort eller ikke, og dermed har vært igjennom føreropplæring, har en effekt på bekymring.

Resultatene er presentert i Figur 39.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 39 Bekymring for trafikkulykke fordelt på om man har førerkort og tid. Prosent.

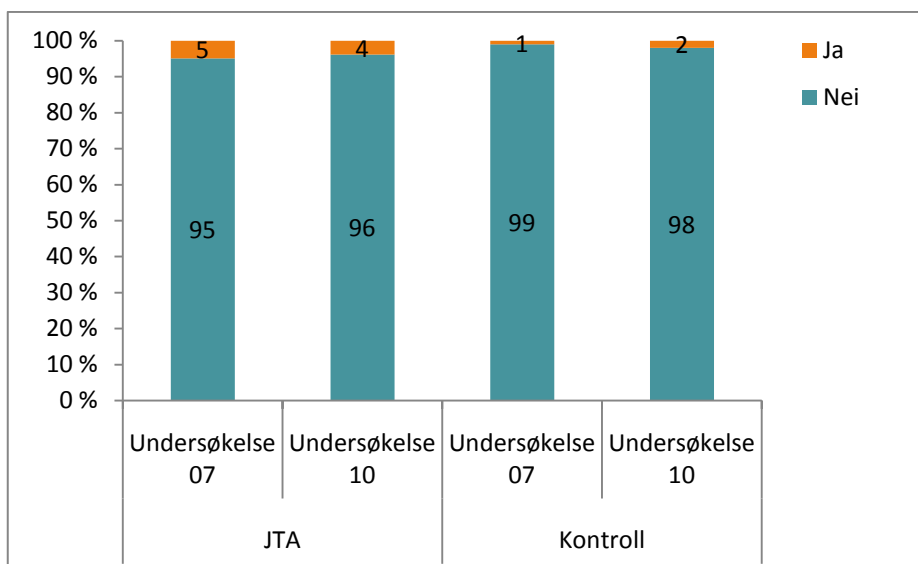
Vi ser at det også her er en tendens til at jentene er mer bekymret i 2010 enn i 2007. Dette gjelder både for jentene som har førerkort ($p < .01$) og de som ikke har førerkort ($p < .05$). I 2010 ser det også ut til å være en tendens til at en høyere andel blant de som har førerkort er bekymret enn blant de som ikke har førerkort ($p = .052$). Hvis vi ser på de samme jentene i 2007 – altså sammenligner de som har og ikke har førerkort i 2007 – er det ingen forskjell i bekymring. Dette indikerer at jentene som har førerkort i 2010 ikke i utgangspunktet var mer bekymret enn de andre jentene, men at de etter å ha vært igjennom føreropplæring og nå kan kjøre selv, er mer bekymret enn de som ikke har førerkort.

7 Opplevde ulykker

Både i 2007 og i 2010 ble jentene spurt om de a) noen gang hadde blitt alvorlig skadet i trafikkulykke (som passasjer i bil/som fører eller passasjer av moped eller MC/som fører av bil) og b) om de i løpet av de siste to årene hadde vært innblandet i en trafikkulykke (som passasjer i bil/fører eller passasjer av moped/MC/fører av bil).

7.1 Trafikkulykke som passasjer i bil

I Figur 40 ser vi andelen som svarer at de ”noen gang” er blitt alvorlig skadet i en trafikkulykke.



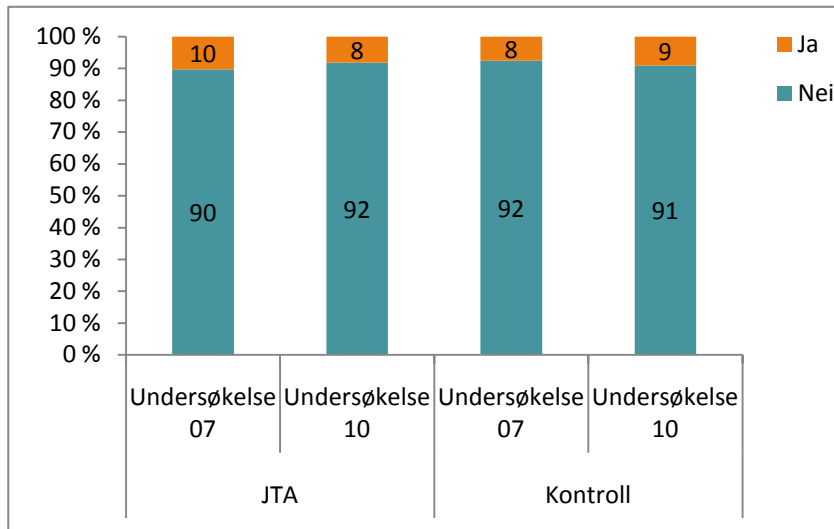
Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 40 Alvorlig skadet som passasjer i bil fordelt på gruppe og tid. Prosent.

5 prosent av jentene i aksjonsgruppa og 1 prosent av jentene i kontrollgruppa rapporterte i 2007 at de ”noen gang” hadde blitt alvorlig skadet i en trafikkulykke som passasjer i bil. De tilsvarende tallene for 2010 var 4 prosent i aksjonsgruppa og 2 prosent i kontrollgruppa. Her ser det ut til at noen av jentene i aksjonsgruppa har svart ”feil” – for eksempel ikke lest spørsmålet godt nok – ettersom det er færre i 2010 som ”noen gang” har blitt alvorlig skadet enn i 2007.² En mulig alternativ forklaring kan være at jentene i 2007 trodde at det var mer alvorlig enn det viste seg å bli. Det var ingen forskjell mellom gruppene, verken i 2007 eller 2010.

² 6 av jentene (5 i aksjonsgruppa, 1 i kontrollgruppa) som svarte ”Nei” i 2010 svarte at de hadde blitt alvorlig skadet i 2007.

I Figur 41 ser vi andelene som har vært innblandet i en trafikkulykke som passasjer i løpet av de to siste årene.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 41 Innblandet i trafikkulykke som passasjer i bil siste to år, fordelt på gruppe og tid. Prosent.

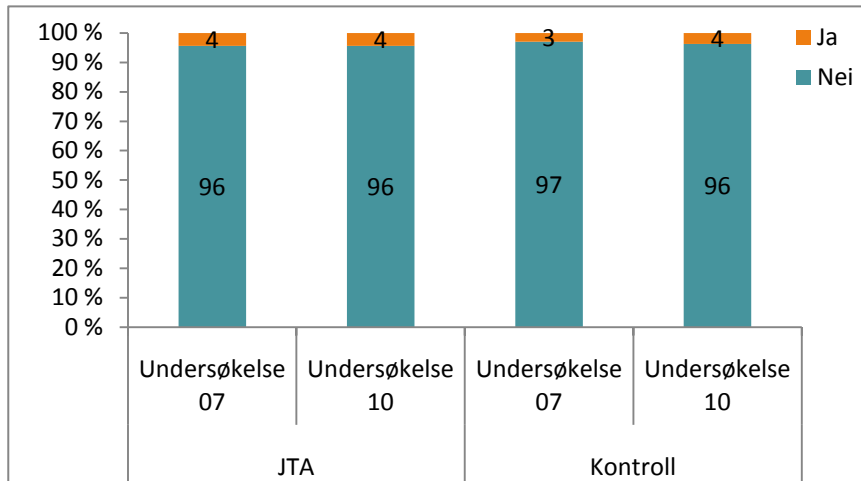
I 2007 svarte ti prosent av jentene i aksjonsgruppa at de i løpet av de siste to årene hadde vært innblandet i en trafikkulykke som passasjer i bil, mens det tilsvarende tallet i kontrollgruppa var åtte prosent (Figur 41). I 2010 hadde andelen sunket til åtte prosent i aksjonsgruppa og økt til ni prosent i kontrollgruppa. Det er ingen forskjell mellom gruppene eller over tid, og det ser altså ut til at andelen som er innblandet i en trafikkulykke som passasjer over en toårsperiode er ca ni prosent.

7.2 MC-ulykke

Videre ble jentene spurt om de noen gang hadde blitt alvorlig skadet i en trafikkulykke som fører eller passasjer av moped/MC.

To prosent av jentene i begge gruppene svarte at de "noen gang" hadde blitt alvorlig skadet i en slik ulykke. Denne prosentandelen endret seg ikke til 2010.

I Figur 42 ser vi andelen som svarte at de hadde vært involvert i en ulykke som fører eller passasjer av MC/moped i løpet av de to siste årene.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

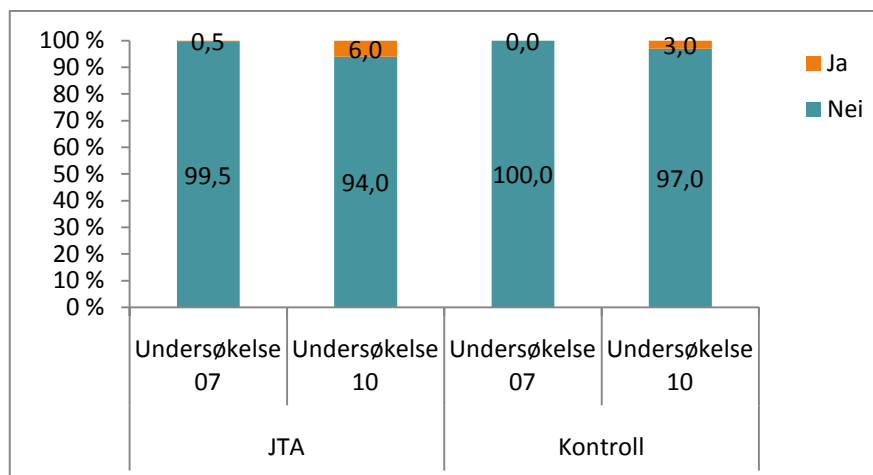
Figur 42 Innblandet i trafikkulykke siste to år som fører eller passasjer på MC/moped, fordelt på gruppe og tid. Prosent.

Det var heller ikke her noen forskjell mellom gruppene. Andelen som hadde vært involvert i en slik ulykke i løpet av de siste to årene var ca. fire prosent (Figur 42).

7.3 Fører av bil

I 2007 var det ingen av jentene som hadde blitt alvorlig skadet i trafikkulykke som (ulovlig) fører av bil, mens to jenter – begge i aksjonsgruppa – svarte at de hadde blitt alvorlig skadet i trafikkulykke som (lovlig) fører av bil i 2010.

I tillegg ble jentene spurt om de i løpet av de siste to årene hadde vært involvert i en trafikkulykke når de selv var bilfører. I 2007 ble det presisert at dette i så fall var ulovlig kjøring ettersom ingen av jentene den gang hadde førerkort. Svarene er presentert i Figur 43.



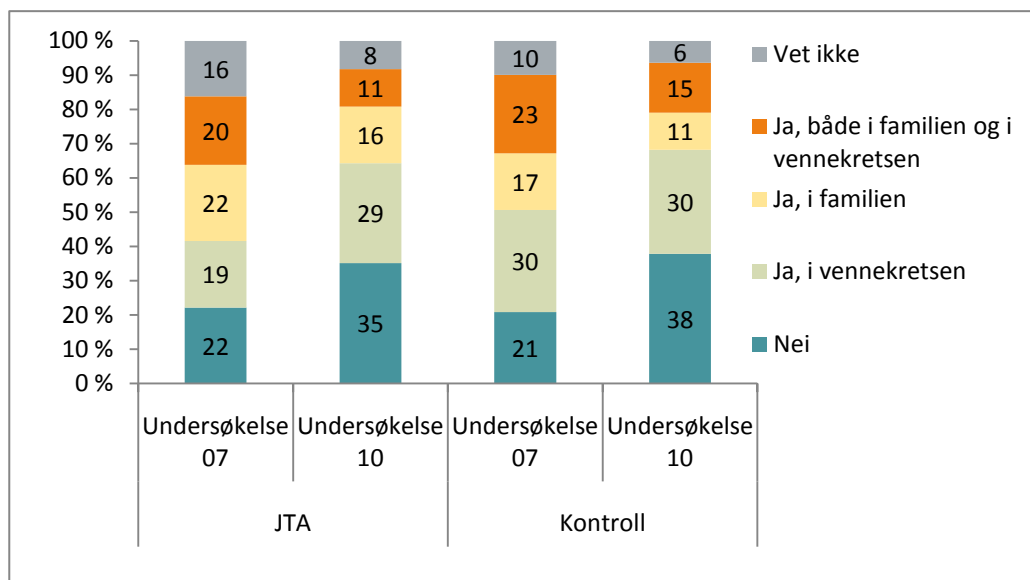
Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 43 Innblandet i trafikkulykke som fører av bil (i 2007, ulovlig) i løpet av siste to år, fordelt på gruppe og tid. Prosent.

I 2007 svarte én person i aksjonsgruppa at hun hadde vært innblandet i en ulykke som ulovlig fører av bil, mens ingen i kontrollgruppa hadde vært involvert i en slik ulykke. I 2010 hadde disse tallene økt til 6 prosent i aksjonsgruppa og tre prosent i kontrollgruppa (Figur 43). Forskjellen mellom gruppene er ikke statistisk signifikant.

7.4 Kjenner jentene noen som er blitt alvorlig skadet i trafikkulykke?

Endelig ble jentene spurt om de kjenner noen godt som er blitt alvorlig skadet i en trafikkulykke noen gang. Jentene skulle svare på dette spørsmålet både i 2007 og i 2010. Her kunne en forvente at det enten ikke ville være noe forskjell innad i gruppene fra 2007 til 2010, eller at flere ville svart ”ja” i 2010.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 44 Kjenner noen som har blitt alvorlig skadet i trafikkulykke, fordelt på gruppe og tid. Prosent.

Vi ser imidlertid av Figur 44 at andelen som svarer ”nei” har gått opp fra 2007 til 2010 i begge gruppene. Samtidig har andelen som svarer ”vet ikke” gått noe ned, og en kan anta at noen av de som ikke visste i 2007 har svart ”nei” i 2010. Det er imidlertid vanskelig å forklare at andelen som svarer ”ja, i familien” og ”ja, både i familien og vennekretsen” har gått ned fra 2007 til 2010.³ Forklaringer kan for eksempel være at noen av jentene har glemt til 2010, eller at de ikke har lest spørsmålet godt nok og trodd at det også her ble spurt om de to siste årene. Også her kan en mulig forklaring være at man i 2007 trodde skadene var mer alvorlige enn det de viste seg å være.

³ 83 jenter (60 i kontrollgruppa og 23 i aksjonsgruppa) som svarte ”Nei” på spørsmålet i 2010 svarte i 2007 ”Ja, i vennekretsen”, ”Ja, i familien” eller ”Ja, både i familien eller vennekretsen”.

8 Kunnskap

8.1 Har Jentenes trafikkaksjon hatt effekt på kunnskapsnivået?

Jentene som har vært med i Jentenes trafikkaksjon har jevnlig i løpet av perioden fått tilsendt brev der det har vært fokusert på ett trafikkikkerhetstema hver gang. For å undersøke om denne informasjonen har hatt effekt på kunnskapsnivået hos jentene i aksjonsgruppa, stilte vi i 2010-undersøkelsen noen kunnskapsspørsmål, bl.a. om temaene som det ble fokusert på i brevene i Jentenes trafikkaksjon. Merk at vi her ikke har tilsvarende data fra 2007, og dermed ikke kan si noe om utviklingen i kunnskapsnivået over tid i de to gruppene, kun om de to gruppene er forskjellige fra hverandre.

Spørsmål 1: Hva er promillegrensen i Norge?

På dette spørsmålet svarte de fleste riktig. Det er ikke statistisk signifikant forskjell mellom gruppene.

Tabell 7 Svar på kunnskapsspørsmål om promillegrense i Norge fordelt på gruppe.

Promillegrense	JTA	Kontroll	Total
0,2 promille	98 % (181)	97 % (290)	98 % (471)
0,3 promille	2 % (4)	1 % (4)	2 % (8)
0,4 promille	0	1 % (2)	2
0,5 promille	0	1 % (2)	2
Total	100 % (185)	100 % (298)	100 % (483)

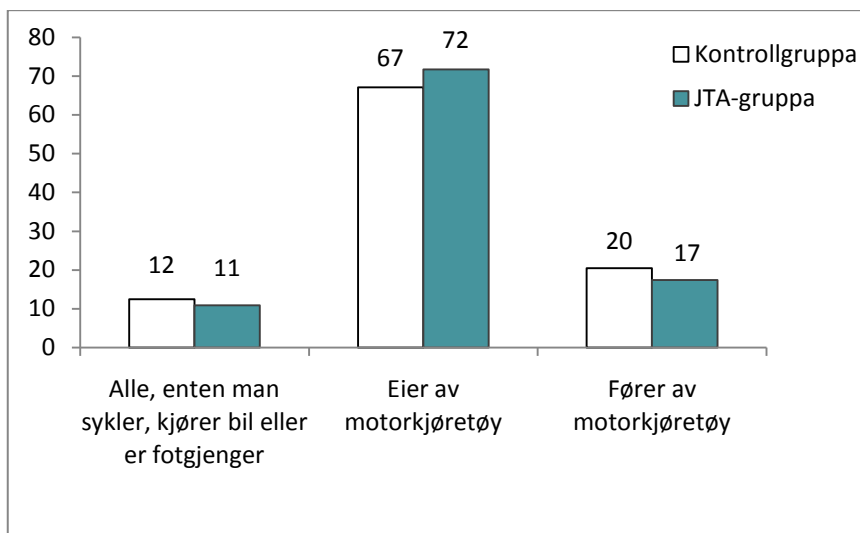
Kilde: TØI rapport 1076/2010

Spørsmål 2: Er det nødvendig å bruke bilbelte når bilen har airbag?

På dette spørsmålet svarte alle utenom én person "Ja". Den personen som svarte "Nei" var i kontrollgruppa.

Spørsmål 3: Hvem må ha ansvarsforsikring?

På dette spørsmålet var det noe mer spredning enn på de to foregående kunnskapsspørsmålene (Figur 45).



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 45 Svar på spørsmål om ansvarsforsikring fordelt på gruppe.

En noe større andel blant jentene i aksjonsgruppa svarte ”eier av motorkjøretøyet” som er det riktige svaret, enn i kontrollgruppa. Forskjellen var ikke statistisk signifikant.

Spørsmål 4: *Hva veier en person i en kollisjon (dvs. hva er kollisjonsvekten) når farten er 50 km/t og personen veier ca 60 kg? (Svaralternativer: ca 100 kg/ca 500 kg/ca. 2 tonn)⁴*

Heller ikke her var det noen forskjell mellom gruppene. Ca 42 prosent svarte riktig i begge gruppene (dvs. ca. 2 tonn), mens 49 prosent svarte 500 kg i begge gruppene.

Spørsmål 5: *Hvor høy tror du farten må være på en vei med fartsgrense 80 km/t for at en skal miste førerkortet?*

På dette spørsmålet var det ikke svarkategorier og respondentene skulle oppgi et tall over 80. Resultatene er presentert i Tabell 8.

⁴ Vi gjør oppmerksom på at informasjonen som gikk ut til jentene i Jentenes trafikkaksjon var noe misvisende; i brevet jentene fikk var det opplyst om at kollisjonsvekten er 1.9 tonn, mens det i en ”fartslinjal” som fulgte med ble opplyst om at kollisjonsvekten er 1.2 tonn. Svaralternativene ble utformet for å omgå problemet.

Tabell 8 Kunnskapsspørsmål om fart og mulighet for å miste førerkort fordelt på gruppe. Prosent og kumulativ prosent.

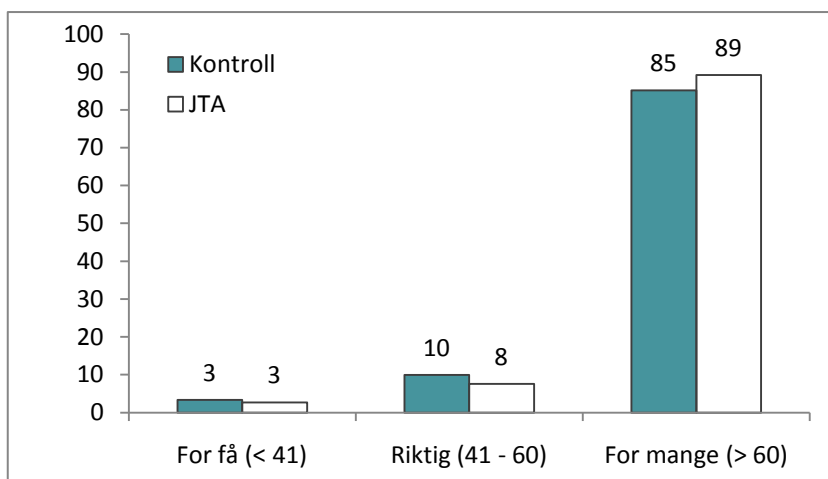
Fartsgrense	JTA		Kontroll	
	Prosent	Kumulativ prosent	Prosent	Kumulativ prosent
90 km/t	9,2	12	9,1	12,1
100 km/t	26,6	46,7	27,3	50,2
110 km/t	15,8	67,4	18,5	75,8
116 km/t	13,0	85,3	6,4	85,2
120 km/t	10,9	96,7	10,4	96,0
130 km/t	1,1	98,4	2,0	99,3

Kilde: TØI rapport 1076/2010

Som vi ser av Tabell 8 er det en betydelig høyere andel blant jentene i aksjonsgruppa (13 %) som svarer det riktige svaret – 116 km/t – enn i kontrollgruppa (6 %).

Spørsmål 6: Av 100 dødsulykker i Norge, i hvor mange tror du at for høy fart etter forholdene er en vesentlig medvirkende faktor?

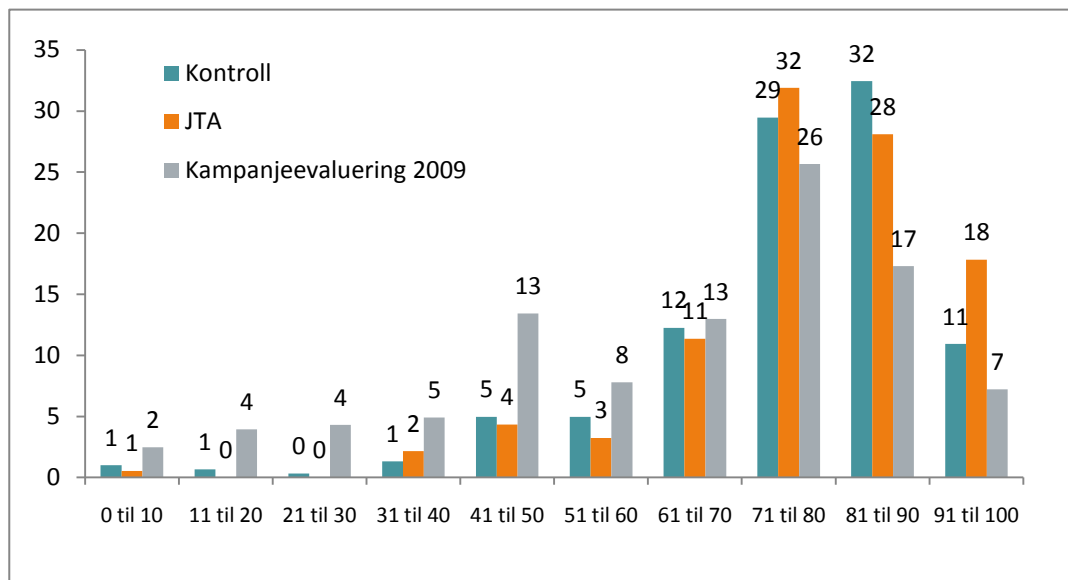
I følge dybdeanalyser fra Statens Vegvesens ulykkesanalysegrupper har for høy fart etter forholdene vært en vesentlig medvirkende faktor i ca. 50 prosent av alle dødsulykkene i Norge (Statens Vegvesen, 2008). Som vi ser av Figur 46 er det en sterk tendens til at alle jentene – og særlig jentene i aksjonsgruppa – overvurderer i hvor mange ulykker for høy fart etter forholdene medvirker.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 46 Fordeling av svar på spørsmålet "Av 100 dødsulykker i Norge, i hvor mange tror du at for høy fart etter forholdene er en vesentlig medvirkende faktor". Grupper.

I Figur 47 ser vi svarene fordelt på flere kategorier. I tillegg ser vi også svarfordelingen på det samme spørsmålet stilt til et annet og større utvalg, trukket tilfeldig fra førerkortregisteret.⁵



Figur 47 Svar på spørsmålet "Av 100 dødsulykker i Norge, i hvor mange tror du at for høy fart etter forholdene er en vesentlig medvirkende faktor". Sammenligning med kampanjeevaluering fra 2009.

Som vi ser er det en klar forskjell mellom de unge jentene (i det aktuelle prosjektet) og utvalget i den andre studien (18 til 74 år) (Figur 47). De unge jentene overvurderer antallet ulykker der for høy fart etter forholdene er en vesentlig medvirkende faktor i større grad enn utvalget i den andre studien. Én mulig forklaring kan være aldersforskjellen på utvalgene og at jentene i aksjons- og kontrollgruppa har lettere for å tenke på ungdomsulykker enn utvalget i kampanjeevalueringen.

Resultatene fra analysene som er presentert i dette avsnittet indikerer at kampanjen ikke har hatt effekt på det generelle kunnskapsnivået. Den eneste forskjellen som ble funnet mellom jentene i aksjonsgruppa og kontrollgruppa gjaldt straffereaksjon på å kjøre for fort; 13 prosent av jentene i aksjonsgruppa visste at man må kjøre i 116 km/t for å miste førerkortet på en vei med fartsgrense 80, mot seks prosent i kontrollgruppa.

⁵ Dette spørsmålet ble stilt i en undersøkelse der hovedhensikten er å evaluere en trafikksikkerhetskampanje om fart ("Hvilken side av fartsgrensen er du på?") (Backer-Grøndahl, 2009)

8.2 Har det å ha tatt førerkort en effekt på kunnskapsnivået?

Et annet forhold som kan tenkes å ha effekt på kunnskapsnivået er om man har førerkort eller ikke. Dette undersøkte vi nærmere og resultatene presenteres i neste avsnitt.

Som nevnt fant vi at nesten alle jentene i aksjonsgruppa og i kontrollgruppa visste hva promillegrensen var. I Tabell 9 ser vi svarene fordelt på om man har førerkort eller ikke.

Tabell 9 Svar på spørsmål om promille fordelt på om man har førerkort.

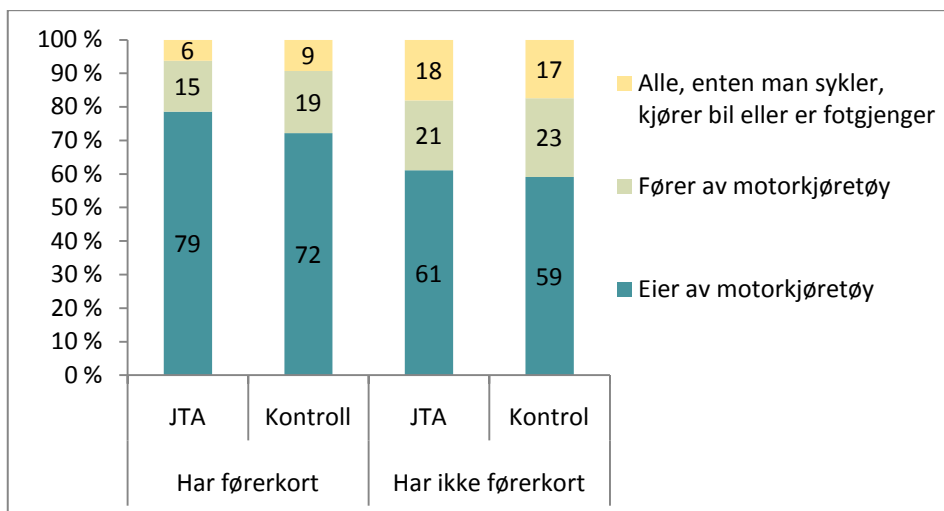
Promille	Har førerkort	Har ikke førerkort
0,2 promille	98 % (290)	96 % (181)
0,3 promille	1 % (3)	3 % (5)
0,4 promille	0	1 % (2)
0,5 promille	1 % (2)	0
Total	295 (100 %)	188 (100 %)

Kilde: TØI rapport 1076/2010

Det er en ørliten, men ikke statistisk signifikant forskjell i fordelingen mellom de som har og de som ikke har førerkort når det gjelder svaret på spørsmål om hva som er promillegrensen i Norge ($p=.097$) (Tabell 9). Det er en noe større andel blant de som har førerkort som vet at promillegrensen er 0,2 enn blant de uten førerkort.

På spørsmålene om det var nødvendig å bruke bilbelte dersom bilen var utstyrt med airbag, var det som nevnt én som svarte at dette ikke var nødvendig. Denne ene jenta hadde førerkort i 2010.

Når det gjelder svar på spørsmålet om hvem som må ha ansvarsforsikring, var det en statistisk signifikant forskjell mellom de som har førerkort og de som ikke har førerkort. En signifikant høyere andel blant de som har førerkort svarer "eier av motorkjøretøy" som er det riktige svaret ($p<.001$). Videre fordelte vi svarene på a) om man har førerkort eller ikke og b) aksjons- og kontrollgruppe. Resultatene presenteres i Figur 48.

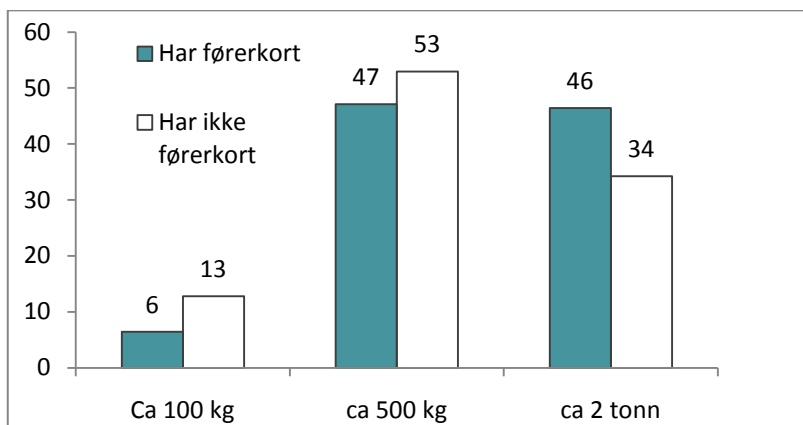


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 48 Svar på spørsmål om ansvarsforsikring fordelt på om man har førerkort eller ikke og gruppe.

Det er ikke statistisk signifikante forskjeller mellom fordelingene hos jentene i aksjons- og kontrollgruppa som har førerkort, og heller ikke mellom de to gruppene blant de som ikke har førerkort. Vi ser allikevel at det er flere av jentene i aksjonsgruppa som har førerkort som svarer riktig på spørsmålet enn blant jentene i kontrollgruppa som har førerkort, men forskjellen er altså ikke signifikant ($p=.440$). Vi finner ikke denne effekten blant de som ikke har førerkort.

I Figur 49 ser vi svar på spørsmålet om kollisjonsvekt fordelt på om man har førerkort eller ikke.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 49 Svar på spørsmål om kollisjonsvekt fordelt på om man har førerkort eller ikke.

Det er en statistisk signifikant forskjell mellom de som har førerkort og de som ikke har førerkort når det gjelder spørsmålet om kollisjonsvekt når farten er 50 km/t og personen veier ca 60 kg (Figur 49). En signifikant høyere andel blant jentene med førerkort enn blant jentene uten førerkort svarer ca 2 tonn (som er det riktige svaret) ($p<.01$).

I Tabell 10 presenteres svarene på spørsmålet om hvilken fart som skal til for at man skal miste førerkortet på vei med fartsgrense 80.

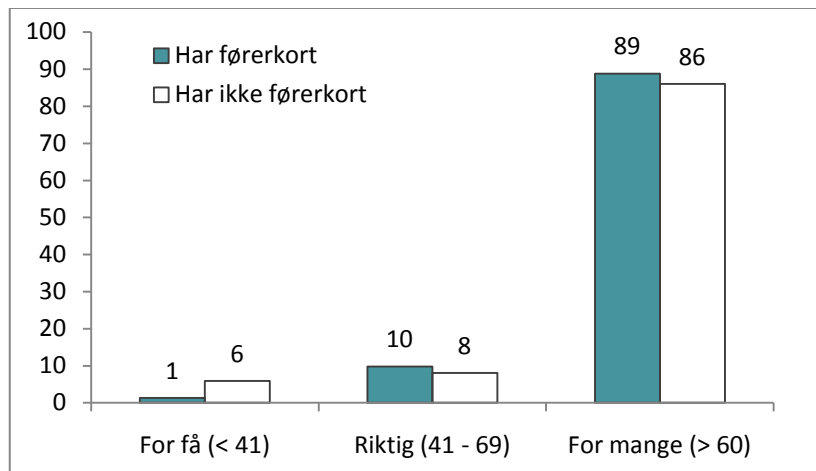
Tabell 10 Fordeling av svar på spørsmål om fart for å miste førerkort på vei med fartsgrense 80.

Fart	Har førerkort		Har ikke førerkort	
	Prosent	Kumulativ prosent	Prosent	Kumulativ prosent
90 km/t	6	9	14	17
100 km/t	24	42	31	60
110 km/t	19	69	15	78
116 km/t	12	85	4	85
120 km/t	11	96	11	97
130 km/t	1	97	2	99

Kilde: TØI rapport 1076/2010

Det var også en forskjell mellom jentene som har førerkort og de som ikke har førerkort i svarene på spørsmålet om hvilken fart man må kjøre i på en vei med fartsgrense 80 for at man skal miste førerkortet. En høyere andel av jentene som har førerkort oppgir det riktige svaret som er 116 km/t (12 %) enn jentene som ikke har førerkort (4 %)⁶. Statistisk signifikantstest av gjennomsnitt (t-test) viser at jentene som har førerkort i gjennomsnitt oppgir høyere fart (M=106,81) enn jentene som ikke har førerkort (M=103,55, t=3,15, df=479, p<.01). Igjen ser det ut til at det å ha vært igjennom føreropplæringen har hatt en effekt.

I Figur 50 ser vi fordelingen av svar på spørsmålet om i hvor mange av 100 dødsulykker i Norge for høy fart etter forholdene er en vesentlig medvirkende faktor.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 50 Svar på spørsmålet "Av 100 dødsulykker i Norge, i hvor mange tror du at for høy fart etter forholdene er en vesentlig medvirkende faktor?" fordelt på om man har førerkort eller ikke.

Også her er det en svak forskjell mellom de som har førerkort og de som ikke har førerkort når det gjelder svar på spørsmålet om i hvor mange dødsulykker hvor for høy fart etter forholdene er en vesentlig medvirkende faktor. Det er en noe høyere andel blant jentene som har førerkort enn blant jentene som ikke har førerkort som oppgir et svar som ligger innenfor det "riktige" intervallet (41 til 60 ulykker, 50 er det "riktige" svaret).

⁶ Merk at jentene her skulle oppgi et tall i ett fritt felt, det var altså ingen svarkategorier.

9 Å snakke om trafiksikkerhet

I 2010 ble alle jentene spurt om det hender at de snakker om ulike trafiksikkerhetstemaer. Nedenfor ser vi en sammenligning av jentene i aksjons- og kontrollgruppa når det gjelder dette.

Spørsmål: I hvilken grad hender det at du snakker med venner om:

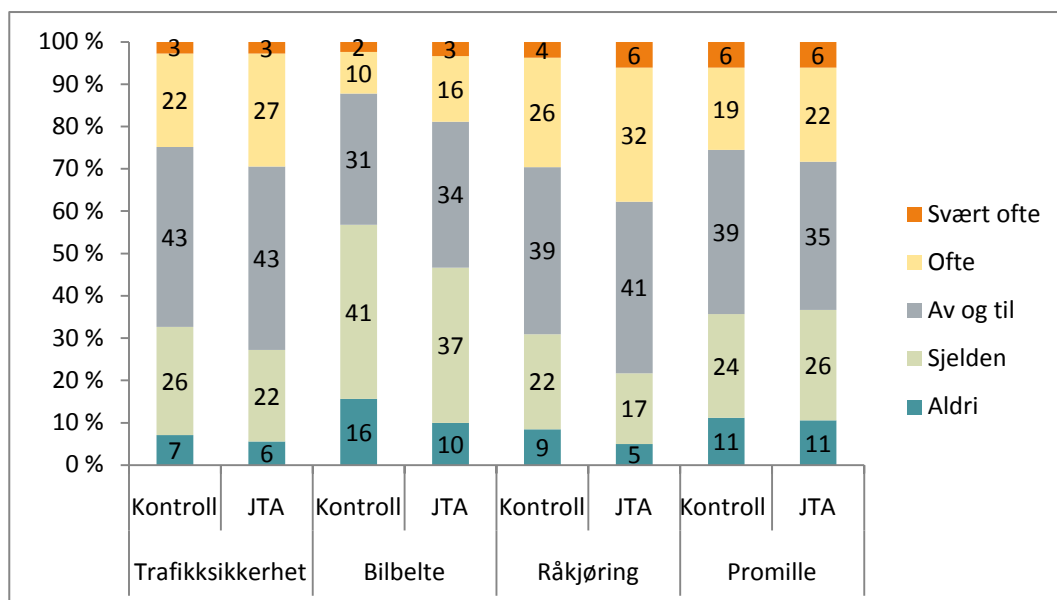
...trafiksikkerhet

...bilbelte

...det å kjøre rolig/råkjøre

...promille

Det ser ut til å være en gjennomgående, men svak tendens til at flere av jentene i aksjonsgruppa "svært ofte" eller "ofte" snakker med vennene sine om de ulike temaene enn blant jentene i kontrollgruppa. Det er imidlertid kun når det gjelder det å snakke om bilbelte at det er en statistisk signifikant høyere andel i aksjonsgruppa som oppgir "svært ofte" eller "ofte" enn i kontrollgruppa ($p < .05$).



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 51 Hvor ofte man snakker med venner om trafiksikkerhet. Sammenligning kontroll- og aksjonsgruppe i 2010.

10 Jentenes oppfatning av aksjonen

For å undersøke hva jentene som har vært med i Jentenes trafikkaksjon synes om aksjonen, stilte vi disse jentene en del ekstraspørsmål om det å ha deltatt i denne.

I Tabell 11 ser vi fordelingen av svar på spørsmålet om hvor ofte jentene snakker med vennene sine om Jentenes trafikkaksjon.

Tabell 11 Snakker om Jentenes trafikkaksjon med venner. Aksjonsgruppa

Snakker om JTA	Frekvens	Prosent
Aldri	59	33
Sjelden	65	36
Av og til	42	23
Ofte	11	6
Svært ofte	3	2
Total	180	100

Kilde: TØI rapport 1076/2010

Åtte prosent av jentene i aksjonsgruppa svarer at de ”ofte” eller ”svært ofte” snakker om Jentenes trafikkaksjon med vennene sine, mens nesten 70 prosent ”aldri” eller ”sjelden” snakker om aksjonen med vennene sine.

I tabell 12 presenteres fordelingen av svar på spørsmålet om hvor ofte jentene i aksjonsgruppa besøker nettsamfunnet www.jentenes.no.

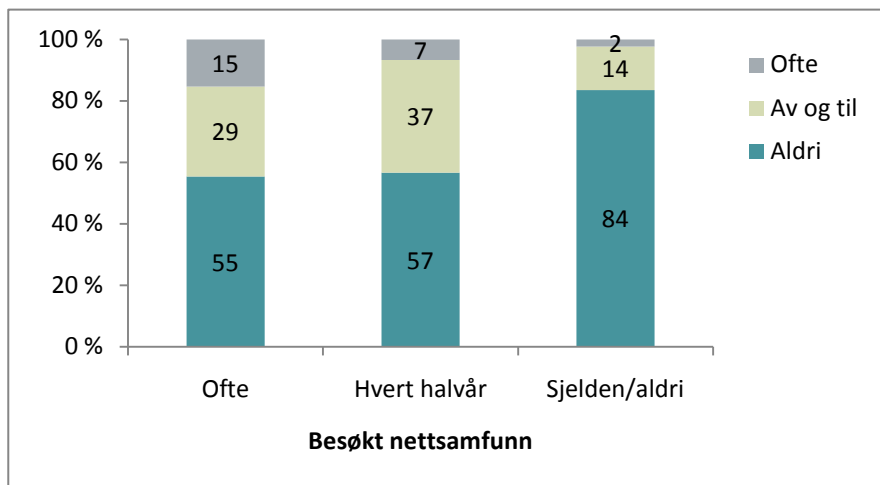
Tabell 12 Besøk på nettsamfunnet (JTA).

Besøkt nettsamfunn	Frekvens	Prosent
Én gang i måneden eller oftere	17	9
Etter hvert brev fra Trygg Trafikk	48	27
Én gang hvert halvår	30	17
1 til 3 ganger	72	40
Aldri	13	7
Total	180	100

Kilde: TØI rapport 1076/2010

Syv prosent av jentene i aksjonsgruppa har aldri vært inne på Jentenes trafikkaksjons nettsamfunn, mens 40 prosent sier de har vært der én til tre ganger (Tabell 12). Mange (27 prosent) går inn på nettsamfunnet etter at de har fått brev fra Trygg Trafikk, mens ni prosent er inne på nettsamfunnet én gang i måneden eller oftere.

Vi har videre sett på om det er en sammenheng mellom hvor ofte man er inne på nettsamfunnet og hvor ofte man snakker med venner om Jentenes trafikkaksjon. Resultatene er presentert i Figur 52.

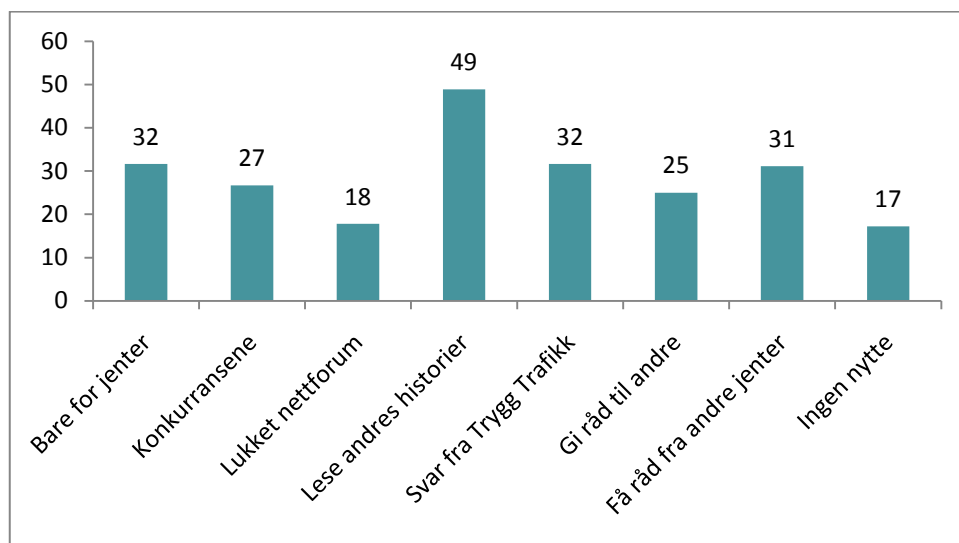


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 52 Hvor ofte man snakker om JTA fordelt på hvor ofte man har vært inne på nettsamfunnet.

Det er en sammenheng mellom hvor ofte man har besøkt nettsamfunnet og hvor ofte man snakker med vennene sine om Jentenes trafikkaksjon (Figur 52). En større andel blant de som "ofte" er inne på nettsamfunnet sier at de "ofte" snakker om Jentens trafikkaksjon, enn de som sjelden/eller aldri er inne på nettsamfunnet. Merk at her er det få respondenter i hver kategori: Besøkt nettsamfunn ofte=65, besøkt nettsamfunn hvert halvår=30, besøkt nettsamfunn aldri/sjelden=85.

Jentene ble også spurt om hva de synes det beste med Jentenes trafikkaksjon er. På dette spørsmålet kunne de gi inntil tre svar. Resultatene er presentert i Figur 53.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 53 Det beste med Jentenes trafikkaksjon. Prosent.

Vi ser at det som ble nevnt hyppigst som det beste ved aksjonen var ”å lese andres historier” (49 %), etterfulgt av at det ”bare er for jenter” (32 %) og ”å få svar fra Trygg Trafikk” (32 %) eller ”få råd fra andre jenter” (31 %). At aksjonen ikke har noen nytte ble nevnt av 17 prosent.

I Tabell 13 ser vi svarene på spørsmålet ”I hvilken grad har du lest brevene du har mottatt fra Jentenes trafikkaksjon?”.

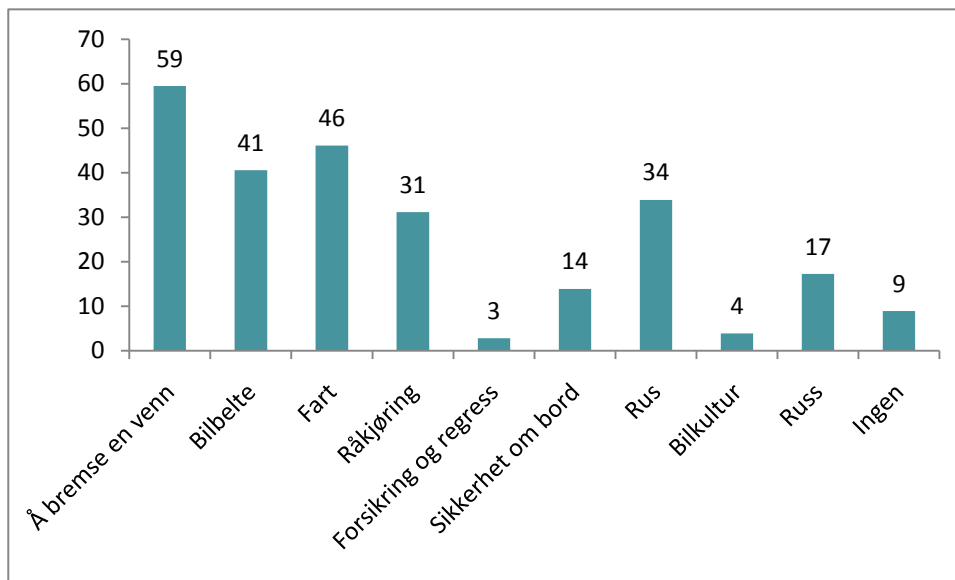
Tabell 13 Om jentene har lest brevene fra Trygg Trafikk.

Brev	Frekvens	Prosent
Lest alle brevene grundig	130	72
Lest noen av brevene grundig	29	16
Lest brevene lite grundig	15	8
Sluttet etter hvert å lese brevene	6	3
Total	180	99

Kilde: TØI rapport 1076/2010

Hele 72 prosent av jentene i aksjonen som svarte på denne undersøkelsen rapporterte at de har lest alle brevene de har fått fra Trygg Trafikk grundig, mens tre prosent svarte at de etter hvert sluttet å lese brevene (Tabell 13).

Jentene ble også spurt om hvilke tema som ble tatt opp i aksjonen de syntes hadde gjort mest inntrykk på dem. Svarene er presentert i Figur 54.

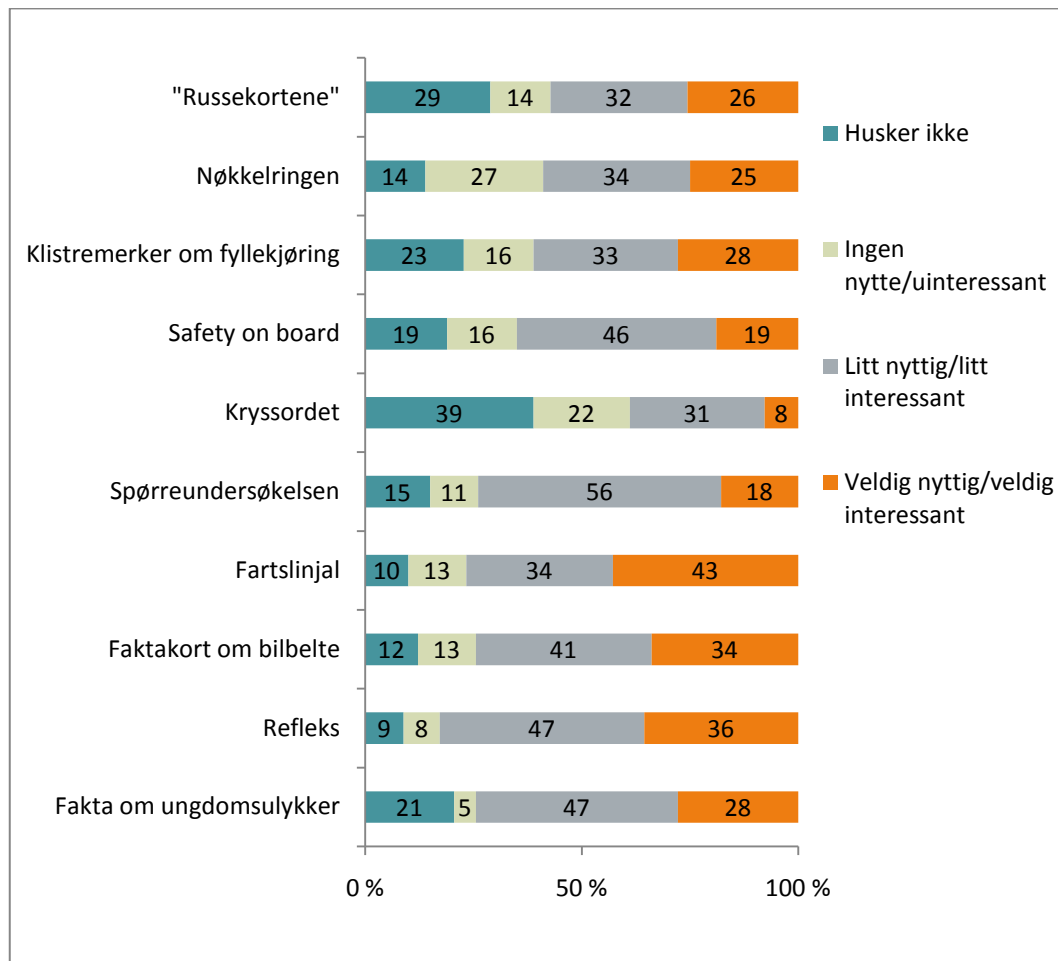


Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 54 Tema som har gjort mest inntrykk. Prosent.

Her kunne de gi inntil tre svar av de oppgitte kategoriene. Som vi ser av Figur 54 ble ”å bremse en venn” oppgitt av flest (59 %) etterfulgt av ”fart” (46 %) og ”bilbelte” (41 %). ”Forsikring og regress” er nevnt av kun tre prosent.

Endelig ble jentene også bedt om å vurdere hvor nyttig/interessant de forskjellige tingene som ble sendt i brevene fra Trygg Trafikk var, og svarene er presentert i Figur 55.



Kilde: TØI rapport 1076/2010

Figur 55 Svar på spørsmål om hva som har vært mest nyttig/interessant. Aksjonsgruppa.

"Fartslinjal", "Refleksen" og "Faktakort om bilbelte" var det de fleste anså som "veldig nyttig/veldig interessant". En høy andel av jentene husket ikke "russekortene" og "kryssordet", mens "nøkkelringen" og "kryssordet" ble av mange ansett å ha "ingen nytte/uinteressant".

11 Oppsummering

11.1 Om å være passasjer med ung sjåfør

Det er få forskjeller mellom gruppene når det gjelder spørsmålene om å være passasjer med ung sjåfør, og dette tyder på at kampanjen ikke har hatt effekt på jentenes oppfatninger og atferd. Det er imidlertid noen resultater som tyder på at det er skjedd en endring over tid, men dette gjelder stort sett for jentene i begge grupper.

Flere jenter sitter "daglig" på med annen ung sjåfør i 2010 enn det de gjorde i 2007, og dette gjelder i både aksjons- og kontrollgruppa. Det ser ut til å være en svak tendens til at flere i aksjonsgruppa "aldri" sitter på med annen ung sjåfør enn i kontrollgruppa. Videre har andelen som oftest sitter på med jenter økt fra 2007 til 2010, mens andelen som oftest sitter på med menn har gått ned. Her er det heller ingen forskjell mellom gruppene, og forklaringen er sannsynligvis at mange av jentene i begge grupper har venninner som har fått førerkort og tilgang til bil i 2010, som de sitter på med.

En større andel av jentene i aksjonsgruppa enn i kontrollgruppa sa i 2007 at de har vært nær ved å oppleve en trafikkulykke som passasjer eller sjåfør. Det var ingen forskjell mellom gruppene når det gjaldt det å ha kjent seg utrygg som passasjer med ung sjåfør, å ha sittet på med sjåfør som har drukket alkohol eller vært påvirket av narkotika eller vært med å kappkjøre. Det er færre av jentene – både i kontroll- og aksjonsgruppa – som lar være å bruke bilbelte i 2010 enn i 2007. Endelig er det flere av jentene i kontrollgruppa enn i aksjonsgruppa som sier at de har sittet på med en sjåfør de vet kjører risikofylt fordi de ikke har hatt andre transportmuligheter.

Når det gjelder hva jentene vil gjøre i ulike situasjoner der eneste transportmulighet er å sitte på med en ung sjåfør man vet kjører risikabelt, er det i liten grad forskjell mellom aksjons- og kontrollgruppa. Unntaket gjelder det "å si i fra" før en setter seg i bilen til en sjåfør en vet kjører risikofylt – her er det en forskjell mellom gruppene, og jentene i aksjonsgruppa mener det er mer sannsynlig at de vil si ifra enn jentene i kontrollgruppa. Utviklingen er imidlertid lik i de to gruppene over tid og indikerer dermed ikke effekt av aksjonen.

Det er dessuten i liten grad skjedd endring over tid når det gjelder disse spørsmålene. Det samme er tilfelle for svar på spørsmål som omhandler i hvilken grad jentene som passasjer tror de påvirker en ung sjåfør; det er ingen forskjell mellom aksjons- og kontrollgruppa foruten når det gjelder oppfatningen av at nærværet fører til at sjåføren kjører roligere. Jentene i aksjonsgruppa tror deres nærvær påvirker sjåføren til å kjøre roligere i større grad enn jentene i kontrollgruppa tror. Forskjellen mellom gruppene er imidlertid lik i 2007 og 2010 og indikerer dermed at dette skyldes andre forhold enn aksjonen.

I den grad vi finner en tidseffekt, viser denne at jentene i 2010 tror at deres nærvær i mindre grad har effekt på sjåførens atferd enn det de trodde i 2007. Det

ser altså ut til at jentene blir mer ”pessimistiske” med tanke på i hvilken grad deres nærvær har noe å si for atferden til sjåføren de sitter på med.

Det er heller ikke noe som tyder på at det er noen forskjell i svar på disse spørsmålene mellom de som har og de som ikke har førerkort – verken når det gjelder ulike handlingsalternativer når eneste transportmulighet er å sitte på med en ung sjåfør som kjører risikabelt, eller når det gjelder i hvilken grad de tror de kan påvirke en ung sjåfør. Den eneste forskjellen mellom gruppene gjelder i hvilken grad de tror deres nærvær påvirker sjåføren til å kjøre fortere enn fartsgrensen; her tror jentene som har førerkort i større grad at deres nærvær fører til at sjåføren kjører fortere enn fartsgrensen enn jentene som ikke har førerkort. Det vil si at jentene med førerkort i større grad mener at deres nærvær fører til risikotaking av den sjåføren de sitter på med.

Det er verdt å merke seg at tidseffekten når det gjelder jentenes syn på deres nærvær og påvirking på sjåføren – uavhengig av gruppe og om de har førerkort – går i retning av at de i 2010 tror at nærværet i mindre grad påvirker sjåføren enn i 2007. Dette gjelder både for ”risikoatferd” som å kjøre fortere enn fartsgrensen, og ”beskyttende” atferd som å ”kjøre roligere”.

Vi finner imidlertid noe som kan tyde på effekt av kampanjen på to spørsmål som har med i hvilken grad jentene synes det er viktig at bilen de sitter på med er i teknisk og moderne stand; her er det en interaksjonseffekt, og jentene i aksjonsgruppa synes dette er viktigere i 2010 enn i 2007, mens jentene i kontrollgruppa synes det er mindre viktig i 2010 enn i 2007.

11.2 Om å si i fra som passasjer

I 2010 svarte 67 prosent av jentene i aksjonsgruppa at de hadde følt seg utrygge på grunn av måten en sjåfør kjørte på, mens det tilsvarende tallet i kontrollgruppa var 70 prosent. Av disse svarte 83 prosent av jentene i aksjonsgruppa at de hadde sagt i fra til sjåføren om at de følte seg utrygge, mot 71 prosent i kontrollgruppa. Dette indikerer at Jentenes trafikkaksjon *kan* ha hatt en effekt på det ”å si ifra” når man føler seg utrygg som passasjer i bil. Vi kan imidlertid ikke av dette slutte at aksjonen har hatt effekt. Dette spørsmålet ble ikke stilt i 2007 – vi kan derfor ikke undersøke om det har skjedd en større endring i aksjonsgruppa enn i kontrollgruppa (en interaksjonseffekt). Vi kan følgelig ikke vite om forskjellen mellom aksjons- og kontrollgruppa skyldes en seleksjonseffekt, altså at jentene i aksjonsgruppa er mer sikkerhetsbevisste i utgangspunktet. Det er imidlertid andre funn som tyder på at det nettopp er en slik selvseleksjon.

Videre ble jentene i begge undersøkelsene spurt om hvor ofte de sier ifra når de er passasjer i bil i ulike situasjoner. Resultatene tyder på at det er en gjennomgående tidseffekt: en større andel rapporterer i 2010 at de ”svært ofte” sier ifra enn i 2007, og denne tidseffekten er gjennomgående statistisk signifikant. I tillegg er det en stabil svak tendens til at en større andel blant jentene i aksjonsgruppa sier ifra ”svært ofte” enn jentene i kontrollgruppa. Denne forskjellen mellom gruppene er imidlertid lik over tid, og indikerer snarere at aksjons- og kontrollgruppa er ulike i utgangspunktet heller enn en effekt av kampanjen.

At det er en forskjell mellom aksjons- og kontrollgruppa er altså i seg selv ikke nok for å konkludere med at aksjonen har hatt effekt. For at aksjonen skal ha hatt

effekt må det være en større/annen endring over tid i aksjonsgruppa enn i kontrollgruppa. Dette kalles interaksjonseffekt (eg. interaksjon mellom gruppe og tid). Vi finner kun én slik effekt når det gjelder å si ifra når man sitter på med en ung sjåfør, og denne går i ”motsatt retning” av hva en skulle forvente dersom aksjonen har hatt effekt; det er en større endring fra 2007 til 2010 i kontrollgruppa enn i aksjonsgruppa når det gjelder å si ifra om at sjåføren virker for trøtt til å kjøre, og en større andel blant jentene i kontrollgruppa som sier ifra i 2010 enn i aksjonsgruppa.

11.3 Bekymring for ulykker og opplevde ulykker

Det er ingen forskjell mellom jentene i aksjons- og kontrollgruppa når det gjelder hvor bekymret de er for å bli utsatt for en ulykke. Det er derimot en forskjell mellom de som har og de som ikke har førerkort i 2010: Flere blant jentene som har førerkort er bekymret for å bli utsatt for en ulykke enn blant jentene som ikke har førerkort. Videre er det en tendens til at alle jentene er mer bekymret i 2010 enn i 2007.

Det er heller ingen forskjeller mellom aksjons- og kontrollgruppa når det gjelder om man har blitt alvorlig skadet i trafikkulykke eller har vært innblandet i trafikkulykke.

Det er verdt å merke seg at det er noen tendenser i datamaterialet som tyder på at jentene svarer ”feil” eller har glemt tilfeller når det gjelder innblanding i ulykker. Det er for eksempel en lavere andel i 2010 som sier at noen i familien ”noen gang” har blitt alvorlig skadet i en trafikkulykke enn i 2007, og dette gjelder både for aksjons- og kontrollgruppa. Dette *kan* også tyde på tilfeldige svar i spørreskjemaet generelt, men mest sannsynlig er det utslag av at jentene har lest spørsmålet feil eller har glemt dette eller at skadene/ulykkene ikke var så alvorlige som man først trodde i 2007.

11.4 Kunnskap

Det er lite som tyder på at aksjonen har hatt effekt på kunnskapsnivået til jentene. Den eneste forskjellen vi finner mellom aksjons- og kontrollgruppa gjaldt straffereaksjon på å kjøre for fort; her var det en større andel blant jentene i aksjonsgruppa enn blant kontrollgruppa som oppga riktig svar.

Det var imidlertid flere forskjeller i kunnskapsnivået mellom jentene som har førerkort og de som ikke har førerkort. Det var en høyere andel blant jentene som har førerkort som svarte riktig på spørsmålet om ansvarsforsikring, kollisjonsvekt, straffereaksjon ved å kjøre for fort og andel av dødsulykker i Norge der for høy fart etter forholdene er en vesentlig medvirkende faktor. Det ser altså ut til at aksjonen kun i svært liten grad har hatt effekt på kunnskapsnivået, mens det å ha vært igjennom føreropplæring har hatt en effekt.

11.5 Om Jentenes trafikkaksjon

Det er en gjennomgående tendens til at en høyere andel blant jentene i aksjonsgruppa ofte snakker om ulike trafiksikkerhetstema med vennene sine enn jentene i kontrollgruppa. Videre er det ca. åtte prosent av jentene i Jentenes trafikkaksjon som svarte på undersøkelsen som "ofte" snakker om aksjonen med vennene sine, mens 33 prosent sier at de aldri gjør det. Syv prosent av jentene har aldri vært inne på det lukkede nettsamfunnet til Jentenes trafikkaksjon, mens 27 prosent er inne etter hvert brev de får fra Trygg Trafikk. Alle brevene er blitt lest grundig av 72 prosent av jentene i aksjonen som svarte på undersøkelsen, mens kun tre prosent sier de sluttet å lese brevene etter hvert.

Jentene i Jentenes trafikkaksjon svarer at det beste med aksjonen har vært "å lese andres historier" (49 %), etterfulgt av at aksjonen "bare er for jenter" (32 %) og å få "svar fra Trygg Trafikk" (32 %).

Temaet som har gjort mest inntrykk var "å bremse en venn" (59 %), etterfulgt av "fart" (46 %) og "bilbelte" (41 %). Det mest nyttige og interessante jentene fikk i brevene fra Trygg Trafikk er i følge dem selv "fartslinjal", "refleks" og "faktakort om bilbelte".

12 Diskusjon

Det er lite som tyder på at aksjonen har hatt effekt på selvrapportert atferd og holdninger. For at en skal kunne slutte entydig at aksjonen har hatt effekt, ønsker en å finne en interaksjonseffekt mellom gruppe (aksjons- og kontrollgruppe) og tid (undersøkelse 2007 og 2010). Dersom aksjonen hadde hatt effekt, skulle en forvente en endring i aksjonsgruppa over tid, men ikke i kontrollgruppa, eventuelt en større endring over tid i aksjonsgruppa enn i kontrollgruppa. Med unntak av på ett tema målt ved to spørsmål, finner vi ingen slike interaksjonseffekter.

Når det gjelder kunnskap finner vi heller ingen store forskjeller mellom jentene i aksjonsgruppa og kontrollgruppa.

Vi finner imidlertid en ganske stabil tidseffekt. Det vil si at jentene gir noe annerledes svar i 2010 enn i 2007, men endringen er stort sett helt lik i aksjons- og kontrollgruppa. Dette tyder på at det er andre faktorer enn aksjonen som har effekt på svarene.

Det er flere mulige forklaringer på denne tidseffekten, og disse vil bli diskutert i det følgende.

For det første har flere av jentene tatt førerkort i løpet av perioden som er gått mellom de to undersøkelsene. Om man har førerkort eller ikke er én mulig faktor som kan virke inn på selvrapportert atferd, holdninger og kunnskap. Det er naturlig å tenke seg at de som har vært igjennom føreropplæringen har mer kunnskap om ulike trafikktema, samt noe andre holdninger.

Når det gjelder kunnskap finner vi en effekt av det å ha førerkort, og det ser ut til at det å ha vært igjennom føreropplæringen høyner kunnskapsnivået. Når det gjelder holdninger og selvrapportert atferd er det noen få funn som kan tyde på at det å ha tatt førerkort har en effekt, men det er ingen gjennomgående tendens. Det ser altså ikke ut til at førerkort kan forklare endringen over tid i begge grupper når det gjelder holdninger og selvrapportert atferd.

En annen mulig forklaring på at alle jentene i noen grad har endret seg over tid på en del av spørsmålene, kan være modningsprosessen de går igjennom i disse årene. I følge psykologisk utviklingsteori foregår det en søken etter å finne sin identitet i denne perioden og fram til senest begynnelsen/midten av 20-årene (Atkinson et al. 2000). Dette indikerer at jentene i perioden fra de er 16 til de er 18 er i endring psykologisk sett, og tidseffekten kan dermed muligens forklares med en psykologisk modning. I denne forbindelse er det verdt å merke seg at endringen over tid gjennomgående går i en "positiv" retning; det vil si at jentene for eksempel i større grad sier ifra om risikofylt atferd. Denne forklaringen, at endringen over tid skyldes modning, støttes dessuten av svarene jentene har gitt på spørsmålene om "personlighet". I utgangspunktet er dette spørsmål der en kan forvente relativt stabile svar over tid hos voksne personer – personlighet endres ikke mye over tid. Personligheten er imidlertid ikke "utviklet ferdig" hos ungdom,

og disse jentene er midt i perioden med å ”finne seg selv”.⁷ Vi finner også en endring over tid i en del av disse personlighetsmålene, og disse indikerer at jentene i 2010 i mindre grad ”gjør ting bare for å få et kick” eller ”synes det er greit å omgå lover og regler”, i mindre grad er enige i at ”hvis noe fungerer er det ikke så farlig om det er rett eller galt” osv. Mer stabile personlighetstrekk som for eksempel hvorvidt man er redd eller engstelig og om man ser på seg selv som en omtentksom person, er derimot stabilt over tid hos disse jentene.

En tredje mulig forklaring på tidseffekten kan være at jentene i 2010 sitter mer på med, og med andre ”typer”, unge sjåførere enn de gjorde i 2007 og at dette har en effekt på deres holdninger og atferd. For eksempel ser vi at jentene i 2010 oftere sitter på med en ung sjåfører, enn i 2007 (jf Figur 4). Erfaringsgrunnlaget for å svare på spørsmålene er med andre ord større i 2010 enn i 2007, og dette kan ha en effekt på jentenes svar.

I denne forbindelse er det også verdt å merke seg at avstanden i alder mellom jentene (som er passasjerer) og sjåføren sannsynligvis er mindre i 2010 enn i 2007. I 2007 satt jentene på med unge sjåførere som må ha vært minst et par år eldre enn dem selv. I 2010 sitter de kanskje vel så mye på med unge sjåførere som er jevnaldrende. En kan anta at jentene har lettere for å si ifra til en jevn gammel sjåfører enn en eldre (ung) sjåfører. Det kan også være at jentene synes det er lettere å si ifra til andre jenter enn til gutter som kjører. I 2010 rapporterte jentene at de i større grad enn i 2007 ”oftest” sitter på med unge kvinnelige sjåførere.

Det eneste temaet der vi finner en indikasjon på at kampanjen har hatt effekt – det vil si at vi har funnet en interaksjonseffekt i ”forventet” retning – gjelder hvor viktig jentene synes det er at bilen de sitter på med er i god teknisk og moderne stand. En mulig forklaring på at jentene i aksjonsgruppa synes dette er viktigere i 2010 enn i 2007, og dessuten viktigere enn jentene i kontrollgruppa, kan være at det i det siste brevet fra Trygg Trafikk ble fokusert på tekniske krav til russebil. Det kan dermed være at jentene i aksjonsgruppa er mer bevisste på slike krav enn jentene i kontrollgruppa.

Til tross for at det er svært få interaksjonseffekter mellom gruppe (aksjon og kontroll) og tid, ser det ut til å være en tendens til at jentene i aksjonsgruppa svarer noe annerledes på en del spørsmål – det ser for eksempel ut til at de i noen større grad sier ifra til sjåføren hvis de mener det er påkrevd, og at de i noe større grad tar de ”beste” valgene sikkerhetsmessig dersom de er i en situasjon der eneste transportmulighet er å sitte på med en risikabel sjåfører. Dette kan skyldes at jentene som er med i aksjonen er mer sikkerhetsorienterte enn andre jenter i utgangspunktet.

⁷ I tillegg er det slik at disse personlighetsmålene som er inkludert her er noe mer ”situasjonsspesifikke” enn noen andre standardiserte personlighetsmålene som gjerne brukes.

13 Konklusjon

Hovedhensikten med dette prosjektet har vært å undersøke om Jentenes trafikkaksjon har hatt noen effekt, dvs. om jentene som har vært med i aksjonen har blitt påvirket til mer trafikksikker atferd og til å påvirke sin omgangskrets til å bli mer bevisste om trafikksikkerhet. Vi har i tillegg sett på om det er forskjell i kunnskap om trafikksikkerhet mellom kontroll- og aksjonsgruppe, og undersøkt hvordan jentene som er med i aksjonen har opplevd denne.

Det er lite som tyder på at aksjonen har hatt effekt på holdninger, kunnskap og selvrapportert atferd. Det er allikevel tendenser i materialet som indikerer at jentene i aksjonen er noe mer sikkerhetsorienterte og i noen større grad enn andre jenter sier ifra dersom de føler seg utrygge som passasjer. Forskjellene mellom jentene i aksjons- og kontrollgruppa er imidlertid stort sett lik i 2007 og 2010. Det ser dermed ikke ut til at kampanjen har hatt effekt, men at jentene i aksjonsgruppa i utgangspunktet er mer ”sikkerhetsorienterte” enn jentene i kontrollgruppa.

Det er allikevel ett unntak, og det gjelder jentenes oppfatning av hvor viktig det er at bilen de sitter på med er i teknisk god og moderne stand; her finner vi interaksjonseffekter som tyder på at kampanjen har hatt en effekt. Jentene i aksjonsgruppa synes at det er viktigere i 2010 at bilen er i teknisk god og moderne stand enn i 2007, mens jentene i kontrollgruppa synes det er mindre viktig i 2010 enn i 2007.

Selv om vi utover dette ikke finner noen klar effekt av aksjonen, er det en ganske stabil tidseffekt i datamaterialet. Jentene, både i aksjons- og kontrollgruppa, svarer annerledes på en del spørsmål i 2010 enn de gjorde i 2007. Én mulig forklaring på dette kan være at jentene i perioden har gjennomgått en ”modningsprosess”. En annen forklaring kan være at jentene i 2010 oftere sitter på med unge sjåførere, samt at avstanden i alder til sjåføren jentene sitter på med sannsynligvis er annerledes i 2010 enn i 2007. At jentene i 2010 oftere sitter på med andre unge jenter (og ikke gutter) kan også ha noe å si for om jentene sier ifra.

Til tross for at det ser ut til at aksjonen ikke har hatt effekt, er jentene som har vært med i aksjonen og som svarer på spørreskjemaet, positive til brevene fra Trygg Trafikk og nettsamfunnet www.jentenes.no.

Referanser

- Atkinson, R. L., Atkinson, R. C., Smith, E. E., Bem, D. J., and Nolen-Hoeksema, S. (2000). *Hilgard's introduction to psychology*. (13th edition). Harcourt College Publishers: Orlando.
- Backer-Grøndahl, A. (2009). *Fartsvalg i trafikken: Holdninger, kunnskap og atferd*. TØI-rapport 1005. Transportøkonomisk institutt.
- Backer-Grøndahl, A. (2010). *Evaluering av fartskampanjen "Hvilken side av fartsgrensen er du på?": Holdning, kunnskap og atferd*. Arbeidsdokument 2110.
- Bjørnskau, T. (2008). *Risiko i veitrafikken 2005-07*. TØI-rapport 986, Transportøkonomisk institutt
- Bjørnskau, T. (2009). *Høyrisikogrupper eksponering og risiko i trafikk*. TØI-rapport 1042/2009.
- Engström, I., Gregersen, N.P., Granström, K., og Nyberg, A. (2008). Young drivers – reduced crash risk with passengers in the vehicle. *Accident Analysis and Prevention*, 341-348.
- Gripsrud, M. (2008). *Evaluering av spørreskjemaundersøkelse – Jentenes trafikkaksjon*. Arbeidsdokument, SM/1030/2008, Transportøkonomisk institutt
- Lam, L.T., Norton, R., Woodward, M., Connor, J. og Ameratunga, S. (2002). Passenger carriage and car crash injury: a comparison between younger and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 861 – 867.
- Statens Vegvesen (2008). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken – nasjonal årsrapport for ulykkesanalysegruppens arbeid i 2007*. Statens Vegvesen, Vegdirektoratet. TS: 2008:5.
- Ulleberg, P. og Must, T. *Unga passagerare som skyddsänglar. Vad hindrar eller främjar deras roll som påverkare?* TØI-rapport 776, Transportøkonomisk institutt.
- Williams, A.F. og Wells, J. K. (1995). Deaths of teenagers as motor-vehicle passengers. *Journal of Safety Research*, 26, s. 161-167.

Vedlegg 1 Spørreskjema 2010

Gruppe

Respondenten tilhører gruppen:

- m Kon
- m JA

forerkort

Har du førerkort?

- m Ja
- m Nei

øvelseskjør

Har du begynt å øvelseskjøre eller planlegger du å ta førerkort?

- m Har begynt å øvelseskjøre
- m Har ikke begynt å øvelseskjøre, men planlegger å ta førerkort
- m Har ikke tenkt til å ta førerkort
- m Vet ikke/Har ikke bestemt meg

personlighet

Ta stilling til hvor godt disse påstandene stemmer på deg:

	Stemmer ikke i det hele tatt	Stemmer i liten grad	Verken eller	Stemmer ganske bra	Stemmer veldig bra
Jeg søker ofte spenning	m	m	m	m	m
Jeg føler meg sjelden redd eller engstelig	m	m	m	m	m
Jeg ser på meg selv som en omtenssom person	m	m	m	m	m
Jeg er en balansert person	m	m	m	m	m
Det er helt OK å omgå lover og regler så lenge man ikke direkte bryter dem	m	m	m	m	m
Av og til gjør jeg ting bare for å få et kick eller for spenningens skyld	m	m	m	m	m

Jeg bekymrer meg ofte over om noe galt kan skje	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Om noe fungerer er det ikke så nøye om det er rett eller galt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Som regel forsøker jeg å være hensynsfull og omtenkksom	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det skal mye til før jeg blir sint	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg tenker alltid på konsekvensene før jeg handler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

sits

Har du i løpet av det siste året sittet på med noen og følt deg utrygg på grunn av måten sjåføren kjørte på?

- Ja
- Nei

atferd

I den situasjonen hvor du følte deg utrygg, sa du i fra til sjåføren og ba ham eller henne om å kjøre roligere/være mer oppmerksom eller lignende?

- Ja
- Nei

ruse

Hva er promillegrensen i Norge?

- 0,2 promille
- 0,3 promille
- 0,4 promille
- 0,5 promille

bilbelte

Er det nødvendig å bruke bilbelte når bilen har airbag?

- Ja
- Nei
- Vet ikke

ansvar

Hvem må ha ansvarsforsikring?

- Alle, enten man sykler, kjører bil eller er fotgjenger
- Eier av motorkjøretøy
- Fører av motorkjøretøy

kollisjonsvekt

Hva veier en person i en kollisjon (dvs. hva er kollisjonsvekten) når farten er 50 km/t og personen veier ca 60 kg?

- ca 100 kg
- ca 500 kg
- ca 2 tonn

Page3

mistefkort

Hvor høy tror du farten må være på en vei med fartsgrense 80 km/t for at en skal miste førerkortet?

(80 - 250)

dodulyk

Av 100 dødsulykker i Norge, i hvor mange tror du at for høy fart etter forholdene er en vesentlig medvirkende faktor?

(0 - 100)

opplevd

Hvor ofte har du opplevd noe av dette i løpet av de siste 12 månedene?

	Ingen ganger	1-2 ganger	3-5 ganger	5 ganger eller mer
Vært nær ved å oppleve en trafikkulykke enten som passasjer eller fører	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjent deg utrygg som passasjer mens du har sittet på med en ung sjåfør	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sittet på med en sjåfør som har drukket alkohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sittet på med en sjåfør som har vært påvirket av	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

narkotika

Vært med på å kappkjøre som passasjer eller sjåfør m m m m

Ikke brukt bilbelte i forsetet m m m m

Ikke brukt bilbelte i baksetet m m m m

Vært passasjer med sjåfør du synes kjører risikabelt fordi du ikke har hatt andre transportmuligheter m m m m

bekymret

Er du bekymret for at du selv kan bli utsatt for en trafikkulykke?

Ja, jeg bekymrer meg mye

Ja, jeg bekymrer meg av og til

Nei, jeg bekymrer meg sjelden

Nei, jeg bekymrer meg aldri

alvorlig

Har du noen gang blitt alvorlig skadet i en trafikkulykke?

	Nei	Ja, én gang	Ja, flere ganger
Som passasjer i bil	<input type="radio"/> m	<input type="radio"/> m	<input type="radio"/> m
Som fører eller passasjer av moped/MC	<input type="radio"/> m	<input type="radio"/> m	<input type="radio"/> m
Som fører av bil	<input type="radio"/> m	<input type="radio"/> m	<input type="radio"/> m

innblandet

Har du i løpet av de to siste årene vært innblandet i trafikkulykke som...

	Nei	Ja, én gang	Ja, flere ganger
...passasjer i bil	<input type="radio"/> m	<input type="radio"/> m	<input type="radio"/> m
...fører eller passasjer av moped/MC	<input type="radio"/> m	<input type="radio"/> m	<input type="radio"/> m
...fører av bil	<input type="radio"/> m	<input type="radio"/> m	<input type="radio"/> m

famellervenn

Har noen du kjenner godt blitt alvorlig skadet i en trafikkulykke

noen gang?

- Nei
- Ja, i vennekretsen
- Ja, i familien
- Ja, både i vennekretsen og i familien
- Vet ikke

oftepass

Hvor ofte er du passasjer med en sjåfør under 24 år?

- Daglig (minst 5 ganger i uka)
- 3-4 ganger i uka
- 1-2 ganger i uka
- Mindre enn 1 gang i uka
- 1-2 ganger i måneden
- Sjeldnere enn 1 gang i måneden
- Aldri

turtype

I hvilke sammenhenger og hvor ofte pleier du å sitte på med jevnaldrende? Velg et omtrentlig gjennomsnitt per uke.

	Sjelden/ aldri	1-2 ganger i uka	3-5 ganger i uka	Hver dag
Kjøring til og fra treningsaktivitet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjøring til og fra kafé, kino eller lignende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjøring til og fra skole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjøring til og fra vennebesøk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjøring til og fra fest	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjøring til og fra butikk for å handle mat/klær og lignende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sitte i bilen og prater/spiller musikk eller lignende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjøring rundt uten noe klart mål	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

sjåfkjonn

Sitter du som regel på med unge mannlige eller unge kvinnelige

sjåfører?

- Som oftest menn
- Som oftest kvinner
- Mer eller mindre likt fordelt

risk

Tenk deg at du er på et sted og vil komme deg derfra. Du blir tilbudt å sitte på med en sjåfør du vet kjører risikabelt. Det finnes ingen andre muligheter for skyss på stedet. Vurder på en skala fra 1 til 7 hvor sannsynlig det er at du vil foreta deg følgende handlinger i en slik situasjon:

	1 Svært lite sannsynlig	2	3	4	5	6	7 Svært sannsynlig
Blir med i bilen og sier ingenting til sjåføren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Blir med i bilen og ber sjåføren ta det med ro dersom han eller hun kjører på en slik måte at du kjenner deg utrygg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Før du setter deg inn i bilen sier du til sjåføren at du ikke liker å kjøre for fort eller risikofylt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ringer mor eller far, eller en annen voksen person	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

tilsted

Tenk deg at du sitter på med en sjåfør som er litt eldre enn deg. Hvordan tror du at ditt nærvær påvirker sjåføren (uten at du nødvendigvis sier noe direkte om hvordan sjåføren kjører). Vurder på en skala fra 1 til 7 i hvilken grad du tror at du påvirker sjåføren til å:

	1	2	3	4	5	6	Påvirker i meget høy grad
	Overhodet ingen påvirkning						
Kjøre fortere enn fartsgrensen	m	m	m	m	m	m	m
Kjøre forbi andre biler	m	m	m	m	m	m	m
Kjøre for nært bilen foran	m	m	m	m	m	m	m
Kjøre roligere	m	m	m	m	m	m	m
Ta risiko og kjøre fort for å imponere	m	m	m	m	m	m	m

sifra

Når du sitter på med en sjåfør som bryter trafikkreglene på en eller annen måte, hvor ofte gjør du følgende:

	Aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Svært ofte
Sier at sjåføren må ta på bilbelte om han eller hun ikke har det	m	m	m	m	m
Sier ifra til sjåføren om å holde lengre avstand til bilen foran	m	m	m	m	m
Hjelper sjåføren å oppdage mulige farer i trafikken	m	m	m	m	m
Lar være å si ifra når du synes sjåføren kjører for fort eller risikabelt	m	m	m	m	m
Sier ifra når du synes sjåføren kjører for fort	m	m	m	m	m
Sier ifra når sjåføren foretar farlige forbikjøringer	m	m	m	m	m
Sier ifra hvis sjåføren virker for trøtt til å kjøre	m	m	m	m	m
Sier ifra hvis sjåføren styrer med for mange ting på en gang (mobil, stereo e.l.)	m	m	m	m	m

sifraftere

Ønsker du å si ifra oftere når du synes sjåføren kjører risikabelt?

- Ja, mye oftere
- Ja, litt oftere
- Nei, jeg sier ifra i tilstrekkelig grad

andresifra

Tror du andre som sitter på med sjåfører som kjører risikofylt ønsker å si ifra oftere?

- Ja
- Nei
- Vet ikke

andresifra2

Når dere er flere som sitter på med en ung sjåfør, har du opplevd at noen av de andre i bilen ber sjåføren kjøre roligere?

- Ja, ofte
- Noen ganger
- Sjelden eller aldri

bilpass

Her følger noen påstander om hvordan det kan oppleves å være passasjer i bil. Ta stilling til hvor godt påstandene stemmer på deg.

	Stemmer ikke i det hele tatt	Stemmer lite	Verken eller	Stemmer ganske godt	Stemmer veldig godt
Det er enklere å kommentere andres måte å kjøre på når man selv har førerkort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er veldig lite jeg kan gjøre for å hindre andre unge i å ta sjanser i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Av og til kjører jeg med venner eller kjente jeg vet kjører risikofylt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er lettere å si ifra til en ung sjåfør som kjører risikofylt dersom vi er flere i bilen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg blir upopulær hvis jeg sier ifra til en ung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

sjåfør som kjører risikofyllt når vi er flere i bilen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg blander meg opp i hvordan andre kjører	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er lettere å si ifra til en ung kvinnelig sjåfør enn en ung mannlig sjåfør	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hvis jeg sier til venner at de skal kjøre roligere, vil det lett bli oppfattet som mas	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er viktig at bilen du sitter på med er i god teknisk stand (som rustfrihet, riktige dekk, alle lys fungerer, sprekkfri frontrute osv.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er viktig at bilen du sitter på med har moderne sikkerhetsutstyr (som ABS, airbag, ESP osv.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

skole

Nå er det bare noen få spørsmål om deg igjen! Går du på videregående skole?

- Ja
- Nei

skole2

Hvilket studieprogram går du på?

- Studieforbredende (allmennfaglig)
- Yrkesforberedende/yrkesfag

studier

Har du planer om å studere?

- Ja
- Nei
- Vet ikke

Snakkerom

Hvor ofte hender det at du snakker med venner om:

	Aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Svært ofte
Trafikksikkerhet	m	m	m	m	m
Bilbelte	m	m	m	m	m
Det å kjøre rolig/råkjøre	m	m	m	m	m
Det å kjøre med promille	m	m	m	m	m

hortom

Har du hørt om et nettsamfunn som heter Jentenes trafikkaksjon?

- Nei
- Ja, jeg har hørt om det, men er ikke medlem
- Ja, og jeg er medlem

snakkeromJA

I hvilken grad hender det at du snakker med venner om:

	Aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Svært ofte
Trafikksikkerhet	m	m	m	m	m
Bilbelte	m	m	m	m	m
Det å kjøre rolig/råkjøre	m	m	m	m	m
Det å kjøre med promille	m	m	m	m	m
Jentenes trafikkaksjon	m	m	m	m	m

besøkt

Hvor mange ganger har du besøkt nettforumet til Jentenes trafikkaksjon (www.jentenes.no)?

- Jeg er inne én gang i måneden eller oftere
- Jeg er inne etter hvert brev jeg får fra Trygg Trafikk
- Jeg er inne én gang hvert halvår
- Jeg har vært inne på siden 1-3 ganger
- Jeg har aldri vært inne på nettforumet

beste

Hva synes du er det beste med nettforumet til Jentenes trafikkaksjon (www.jentenes.no)? Du kan gi inntil tre svar

- At det er et sted bare for jenter

- Konkurransene
- At nettforumet er lukket og ingen utenforstående kan lese hva jeg skriver
- Å lese andre sine historier
- Å få svar fra Trygg Trafikk hvis jeg lurer på noe
- Å kunne gi råd til andre som opplever det samme som meg
- Å få råd fra andre jenter
- Jeg synes ikke jeg har hatt noe nytte av nettforumet
- Annet :

brev

I hvilken grad har du lest brevene du har mottatt fra Jentenes trafikkaksjon?

- Lest alle brevene grundig
- Lest noen av brevene grundig
- Lest brevene lite grundig
- Sluttet etterhvert å lese brevene

inntrykk

Hvilket tema i Jentenes trafikkaksjon har du lært mest av eller har gjort mest inntrykk på deg? *Du kan gi inntil tre svar*

- Å bremse en venn
- Bilbelte
- Fart
- Råkjøring
- Forsikring og regress
- Sikkerhet om bord
- Rus
- Bilkultur
- Russ
- Ingen

nyttig

Av de tingene du har fått i brevene fra Jentenes trafikkaksjon, hva har vært mest nyttig eller interessant for deg?

- | | | | |
|--------------------------|------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Husker ikke | Ingen nytte/
uinteressant | Litt nyttig/
litt interessant | Veldig nyttig/
veldig interessant |

Fakta om ungdomsulykker i invitasjonsbrevet	m	m	m	m
Refleks	m	m	m	m
Faktakortet om bilbelte	m	m	m	m
Fartslinjalen	m	m	m	m
Spørreundersøkelsen	m	m	m	m
Kryssordet	m	m	m	m
"Safety on board"-kortet	m	m	m	m
Klistremerker med utsagn om fyllekjøring	m	m	m	m
Nøkkelringen	m	m	m	m
"Russekortene"	m	m	m	m

kommkontroll

Har du ellers noen kommentarer til spørreskjemaet, trafikksikkerhet generelt eller noe annet som du vil ta opp?

Takk for at du deltok i undersøkelsen!

Vinnerne av konkurransen vil bli kontaktet!

Vennlig hilsen

Transportøkonomisk institutt og Trygg Trafikk

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no



**Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo