

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 trafikkikkerhetstema 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.