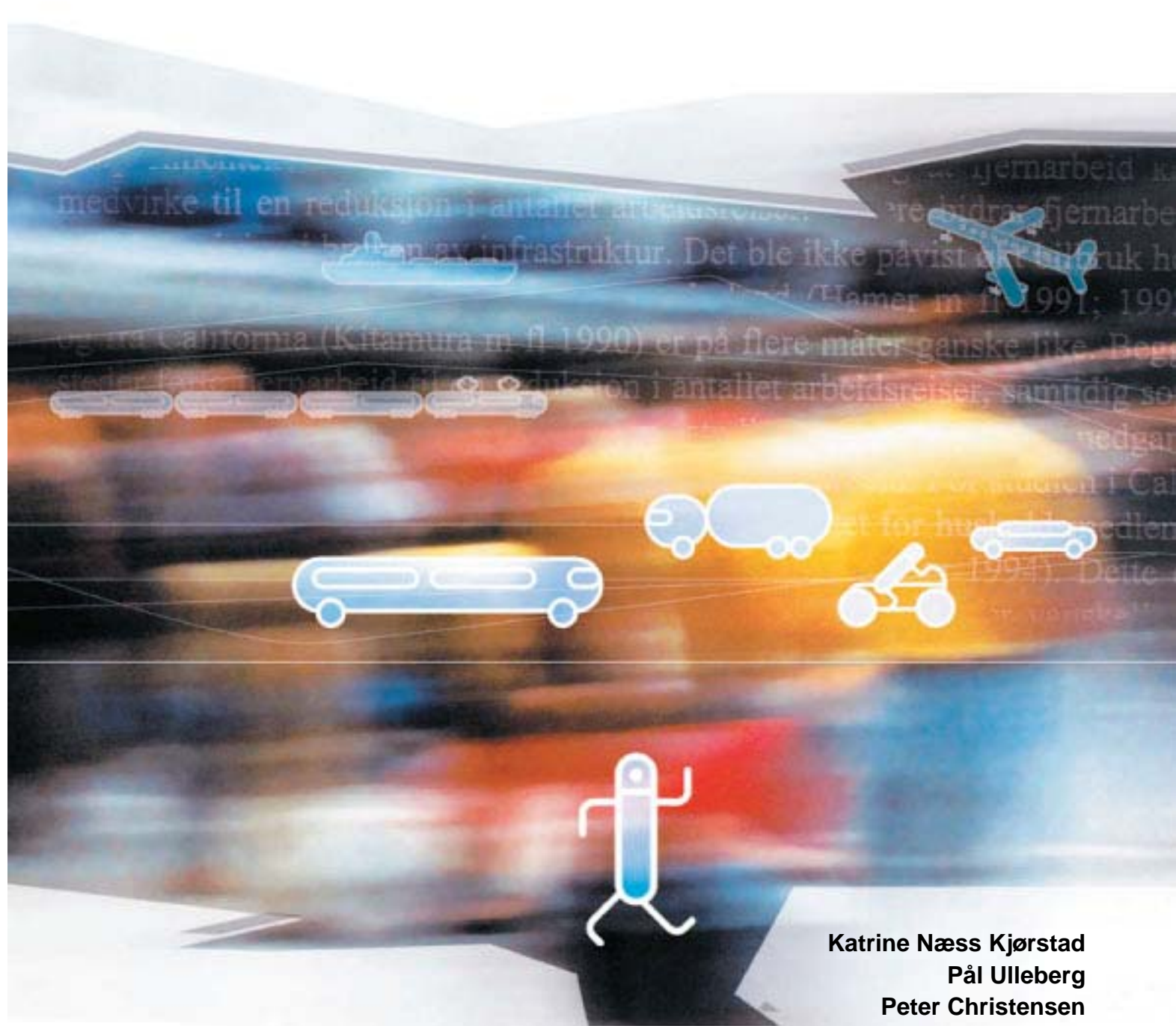


Kjem ein Trygt heim for ein 50-lapp?

Evaluering av tiltaket "Trygt heim for ein 50-lapp" i Sogn og Fjordane i perioden 2002-2004



Katrine Næss Kjørstad
Pål Ulleberg
Peter Christensen
Rune Elvik
Åse Nossun
TØI rapport 795/2005

Kjem ein Trygt heim for ein 50-lapp?

Evaluering av tiltaket "Trygt heim for ein 50-lapp" i Sogn og Fjordane i perioden 2002-2004

Katrine Næss Kjørstad, Pål Ulleberg, Peter Christensen, Rune Elvik og Åse Nossun

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.

I ISSN 0808-0808-1190

ISBN 82-480-0553-4 Papirversjon

ISBN 82-480-0554-2 Elektronisk versjon

Oslo, oktober 2005

Tittel: Kjem ein Trygt heim for ein 50-lapp?
Evaluering av tiltaket "Trygt heim for ein 50-
lapp" i Sogn og Fjordane i perioden 2002-2004

Forfatter(e): *Katrine Næss Kjørstad;*
Pål Ulleberg; Peter Christensen;
Rune Elvik; Åse Nossum;

TØI rapport 795/2005

Oslo, 2005-11

63 sider

ISBN 82-480-0553-4 Papirversjon

ISBN 82-480-0554-2 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Prosjekt: 3013 "Trygt heim"

Prosjektleder: Pål Ulleberg

Kvalitetsansvarlig: Fridulv Sagberg

Emneord:

Trafikksikkerhet; Ungdom; Ulykker; Kollektivtransport

Sammendrag:

"Trygt heim for ein 50-lapp" går ut på at det natt til søndag er satt opp subsidierte maxi-taxier og rutebusser fra ulike byer og tettsteder i Sogn og Fjordane. Målet med tiltaket er å redusere helgeulykker i trafikken. En spørreundersøkelse gjennomført blant ungdom i fylket viser at mange kjenner til tilbudet, men at informasjon om når og hvor tilbudet gjelder er mangelfull. Omkring en tredjedel av de spurte hadde benyttet tilbudet, og 70 % av disse oppgav at dette hadde ført til at de enten satte igjen bilen hjemme eller lot være å sitte på i privatbiler på lørdag kveld og natt til søndag. Analyser av skadetall for den perioden "Trygt heim.." har vært virksom, viser en reduksjon på mellom 22 og 30 % skadde og drepte i aldersgruppen 16-30 år. Nedgangen er imidlertid ikke statistisk pålitelig, og kan skyldes tilfeldige svingninger i skadetall.

Title: Safely home for five quid. A road safety campaign for Saturday night travellers.

Author(s): *Katrine Næss Kjørstad;*
Pål Ulleberg; Peter Christensen; Rune Elvik;
Åse Nossum;

TØI report 795/2005

Oslo: 2005-11

63 pages

ISBN 82-480-0553-4 Paper version

ISBN 82-480-0554-2 Electronic version

ISSN 0808-1190

Financed by:

Norwegian Public Roads Administration

Project: 3013 "Home safely"

Project manager: Pål Ulleberg

Quality manager: Fridulv Sagberg

Key words:

Traffic safety; Adolescents; Accidents; Public transport

Summary:

During 2002-2004, a Saturday night road safety campaign directed at youths took place in the Sogn og Fjordane county of western Norway. A subsidised taxi and bus service offered their clients to get "Safely home" for 50 Norwegian kroner, i. e. appr £4,50. The idea was to discourage youths from using private cars to and from their Saturday night destination. Our evaluation study shows that about one third of the adolescents interviewed had made use the "Safely home" facility. 70 per cent of the users stated that it had made them leave their car at home or avoid riding with other drivers on Saturday nights. A Poisson regression analysis of official accident statistics suggests that the number of injured or killed road users in the age group 16-30 years was reduced by 22 to 30 percent during the "Safely home" campaign. The reduction is not, however, statistically significant.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, biblioteket,
Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90
Pris kr 250

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, the library,
PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90
Price € 30

Forord

Tiltaket ”Trygt heim for ein 50-lapp” startet opp i hele Sogn og Fjordane fylke i mai 2002, og går i korthet ut på at det natt til søndag er satt opp subsidierte maxi-taxier og rutebusser fra ulike byer og tettsteder i fylket. Tiltaket ble initiert av Trafikktryggingsutvalet i Sogn og Fjordane, og Sogn og Fjordane fylkeskommune bevilger 1 mill. kr årlig, som dekker merkostnadene knyttet til tiltaket.

I samarbeid med Statens Vegvesens regionkontor i Leikanger kontaktet Vegdirektoratet TØI i 2004 for å få evaluert effektene av ”Trygt heim for ein 50-lapp” og for å finne ut om det eksisterende tilbudet kan forbedres. Prosjektets kontaktperson ved Vegdirektoratet har vært senioringeniør Richard Muskaug, mens rådgiver Kåre Ljones har vært kontaktperson ved Statens Vegvesens regionkontor i Leikanger. Vi benytter anledningen til å takke begge for konstruktive innspill underveis i prosjektarbeidet. Halvparten av prosjektmidlene er bevilget av Vegdirektoratet, mens den andre halvdel er bevilget av Statens Vegvesens regionkontor i Leikanger.

Rapporten består av to delundersøkelser. Delundersøkelse 1 er utført av Katrine Næss Kjørstad og Åse Nossum. Åse Nossum har gjennomført dybdeintervjuene, bidratt til å utvikle spørreskjema og å gjennomføre datainnsamling via internett. Katrine Næss Kjørstad har også medvirket til å utvikle spørreskjema, og har utført alle analysene og skrevet det meste av delundersøkelse 1.

Delundersøkelse 2 er utført av Pål Ulleberg, Rune Elvik og Peter Christensen. Peter Christensen har utført Poisson-regresjonsanalysen av data. Rune Elvik har utført nytte-kostnadsanalysen av tiltaket og medvirket som veileder og kvalitetssikrer av analysen av skadetall. Pål Ulleberg har utført før-etterundersøkelsen og skrevet det meste av delundersøkelse 2.

Pål Ulleberg har vært prosjektleder for hele rapporten. Forskningsleder Fridulv Sagberg har vært ansvarlig for kvalitetssikring og sekretær Trude Rømning har stått for tekstbehandling av rapporten.

Oslo, oktober 2005
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Fridulv Sagberg
forskningsleder

Innhold

Samandrag

Delundersøkelse 1: Intervjuundersøkelser blant ungdom 16-24 år

1 Bakgrunn og problemstilling	3
1.1 Beskrivelse av ”Trygt heim for ein 50-lapp”	3
1.2 Fylkeskommunenes evaluering av prøveprosjektet 1.5-9.6.2002.....	4
2 Datakilder	5
2.2 Formålet med undersøkelsene.....	5
2.3 Hovedundersøkelsen er gjennomført på Internett.....	6
2.4 Utvalg og rekruttering.....	6
2.4.1 Rekrutteringsmåte	8
3 Oppsummering av dybdeintervjuene	9
4 Hovedundersøkelsen - analysemetode	11
4.1 Multirespons spørsmål	11
4.2 Bruttoanalyser	11
4.3 Regresjonsanalyser.....	11
4.4 Inndeling av datamaterialet i hensiktsmessige grupperinger	12
5 Hovedundersøkelsen - resultater	13
5.1 Ungdommene og deres bruk av sentrum i helgene	13
5.2 Hvordan kommer de seg til og fra sentrum.....	14
5.3 Kjennskap til ”Trygt heim...” tilbudet og vurderinger av informasjonen om tilbudet.	16
5.3.1 Hvordan fikk ungdommene kunnskap om tilbudet?	17
5.3.2 Hvordan vurderer ungdommene informasjonen om tilbudet	18
5.4 Bor ungdommene på steder som gjør det aktuelt for dem å benytte seg av ”Trygt heim...” tilbudet?	19
5.4.1 Avstand til sentrum	20
5.5 Bruken av tilbudet.....	21
5.6 Hvilke faktorer betyr mest for bruk av ”Trygt heim...”?	23
5.7 Hvor ofte reiser de som har benyttet ”Trygt heim...”?.....	25
5.8 Fører ”Trygt heim...” til at de setter bilen igjen hjemme, eller fører det til at de reiser oftere til sentrum?.....	27
5.9 Betjening og betalingsvillighet	27
5.9.1 Betalingsvillighet for et bedre tilbud.....	28
5.10 Hva ville de gjort hvis tilbudet ikke fantes	29

5.11 Fordeler og ulemper ved tilbudet og hvilke forbedringer ønsker ungdommen.....	30
5.11.1 Ulemper	30
5.11.2 Fordelene.....	31
5.11.3 Forbedringer.....	33
5.12 Ikke-brukere – årsaker til at de ikke har benyttet ”Trygt heim...”	34
5.12.1 Hva skal til for at de skal begynne å benytte tilbudet	35

Delundersøkelse 2: Tiltakets virkning på antallet skadde og drepte i perioden 2002-2004

6 Oppsummering.....	36
7 Bakgrunn og problemstilling	41
8 Datakilder og metode	43
8.1 Datakilder.....	43
8.2 Krav til en god evaluering.....	44
8.3 Undersøkelsesopplegg – opplegg for analyse av data	46
8.3.1 Før-og-etterundersøkelser med sammenligningsgrupper	46
8.3.2 Mål på virkning i før-og-etterundersøkelsene	46
8.3.3 Multivariat analyse (Poisson-regresjonsanalyse)	47
9 Resultater	49
9.1 Utvikling i antall skadde og drepte i Sogn og Fjordane perioden 1987-2004, lørdag kl 20.00 til søndag kl 06.00	49
9.2 Før-og-etterundersøkelse med hele landet som sammenligningsgruppe	51
9.3 Poisson-regresjonsanalyse	52
9.4 Nytte-kostnadsanalyse	55
10 Drøfting og konklusjon.....	57
10.1 Er skadetallene unormalt høye i før-perioden?	57
10.2 Har det vært en generell reduksjon i skadetallene i Sogn og Fjordane?.....	57
10.3 Bidrar ”Trygt heim for ein 50-lapp” til at flere setter igjen bilen hjemme? ..	58
10.4 Konklusjon	58
11 Referanser.....	60
Vedlegg.....	63

Samandrag

Kjem ein Trygt heim for ein 50-lapp?

Bakgrunn

”Trygt heim for ein 50-lapp” starta i Sogn og Fjordane i mai 2002. ”Trygt heim for ein 50-lapp” går kort sagt ut på at det natt til søndag er sett opp subsidierte maxi-taxiar og rutebussar frå byar og tettstader i Sogn og Fjordane. Målet med ”Trygt heim for ein 50-lapp” er å redusere helgeulukker i trafikken ved å leggje til rette for å kunne bruke kollektivtransport for å kome seg heim natt til søndag, framfor at dei sjølve køyrer eller sit på med andre bilførarar. Primær målgruppe for tiltaket er ungdom i alderen 16-24 år, men dei fleste stader er tilbodet ope for alle aldersgrupper, og prisen er 50 kroner for alle.

Evalueringa av tiltaket er gjort gjennom to delundersøkingar. Delundersøking 1 er basert på ei spørjegransking gjennomført blant brukarane av ”Trygt heim for ein 50-lapp” i Sogn og Fjordane. Denne granskar om tiltaket lukkast i å få ungdom til å reise med buss og maxi-taxi natt til søndag i staden for å bruke privatbil, og kva som må til for å eventuelt få fleire til å bruke tilbodet. Delundersøking 2 har som mål å granske om det har skjedd ein reduksjon i talet på skadde og drepte i trafikken som følgje av tiltaket.

Positiv haldning til tilbodet

Delundersøking 1 er tufta på djupintervju av eit utval ungdomar frå Sogn og Fjordane og ei spørjegransking som vart gjennomført etterpå. Djupintervjua vart gjennomført hausten 2004. Målet var å finne dei underliggjande årsakene til at ungdommen sin bruk av tilbodet varierte mellom områda. Svara frå intervjuja danna grunnlaget for utforminga av spørjegranskinga, som vart gjennomført i mars/april 2005. Ein tredjedel av ungdomar i aldersgruppa 16-24 år som budde i kommunar som ”Trygt heim...” dekkjer, vart inviterte til å delta i granskinga. Vi fekk 833 svar, som viser at 29 % av dei som vart inviterte til å delta, svarte på undersøkinga.

Resultata av delundersøking 1 viser at dei fleste ungdomane, nesten 90 %, kjenner til ”Trygt heim...”-tilbodet, men at mange ikkje veit kvar og når drosjene/bussane går. Deira vurdering av informasjonen om ”Trygt heim...” kan tyde på at tilbodet kunne ha vore kommunisert betre, at tilgjenge til informasjonen kunne ha vore betre og at den kunne ha vore meir synleg.

Om lag 1/3 av ungdomane som kjenner til tilbodet, har brukt det. 68 % av brukarar over 18 år seier at ”Trygt heim...” har gjort at dei set att bilen oftare enn dei elles ville ha gjort. Samstundes seier 42 % at dei reiser oftare inn til sentrum som følgje av ”Trygt heim...”. Sidan den delen som hevdar at dei set att bilen er

større enn den delen som hevdar at dei reiser oftare inn til sentrum som følgje av tiltaket, tyder dette på at "Trygt heim..." har lukkast i å redusere reiser med bil på laurdagskveldane og natt til søndag.

Avstanden til sentrum har mykje å seie for bruken av tilbodet. Det må vere ein viss avstand før dette tilbodet blir valt. Dei som bur nær, kan i større mon gå heim, eller spleise på vanleg taxi. Difor meiner dei at tilbodet ikkje er aktuelt for dei.

Bruken av "Trygt heim..." skjer hyppigast blant dei som er 20 år og eldre. Dette heng saman med at det er serleg studentar og yrkesaktive som brukar tilbodet.

Barrierane mot å bruke "Trygt heim..." er lægre mellom ungdom som ofte reiser med ordinære rutebussar. Sameleis er sjansen for at dei har brukt tilbodet høgre mellom dei som har eit ordinært rutetilbod til sentrum på laurdagskvelden.

Ungdom som ofte er i sentrum, har større sannsyn for å ha brukt tilbodet enn dei som er der sjeldan. Vi fann ingen skilnad mellom stadene med omsyn til kor ofte ungdomane er i sentrum på laurdagskvelden. Derimot varierte bruken av "Trygt heim..." etter kva for stader ungdomane besøkte på laurdagskvelden. Med andre ord, bruken av "Trygt heim..." vert påverka av visse eigenskapar ved stadene/byane og nærområda deira, utover avstand til sentrum, kor ofte ungdomen er i sentrum på laurdagskvelden, om dei går på skule, studerar eller er yrkesaktive. Desse forskjellane kan skuldast lokale tilhøve ved "Trygt heim..."-tilbodet, t.d. kor godt tilbodet dekkjer dei områda der ungdomane bur eller geografiske tilhøve i kommunane rundt tettstaden.

Ungdomane er positive til tilbodet, og det har lite å seie kva for transportmiddel som vert brukt. Om tilbodet skal vere berre for ungdom eller for alle, er synet meir delt. Dei som har brukt tilbodet, synest i større mon enn dei som ikkje har brukt det, at "Trygt heim..." burde vere ope for alle.

"Trygt heim..." er truleg ein relativt rimeleg måte å kome seg heim på. I tillegg gjer tilbodet at dei ikkje treng å tenkje på korleis dei skal kome seg heim om natta. Dei slepp med andre ord å planleggje så mykje og kan vere uavhengige av andre. Tryggleikssida ved tilbodet er også viktig, både for dei sjølve og for familiane.

Ulempene heng naturleg nok nøye saman med dei betringar dei ønskjer. Ungdomen ønskjer at tilbodet vert utvida med fleire avgangar, tilbod også på fredagskvelden/natt til laurdag og i feriane. Krav om tinging på førehand og at det må vere fleire personar, vert vurdert som store ulemper. Dessutan bør det informerast betre om tilbodet.

Tendens til nedgang i skadetal

Som sagt går "Trygt heim for ein 50-lapp" kort ut på at det natt til søndag er sett opp subsidierte maxi-taxiar og rutebussar frå byar og tettstader i Sogn og Fjordane. Målet er å redusere helgeulukker i trafikken. For å granske om "Trygt heim..." har nokon verknad for skadetalet, har vi valt å vurdere verknaden av "Trygt heim for ein 50-lapp" på talet på skadde og drepne i trafikken i tidsromet frå laurdag kveld kl. 20.00 til natt til søndag kl. 06.00. Bakgrunnen for å ta med talet på skadde og drepne på laurdagskveldar, er at tilbodet om "Trygt heim..."

også kan påverke reisemønsteret på laurdagskveldane, ikkje berre om natta. At det er mindre trong for privat transport for å kome seg heim om natta, kan gjere det mindre attraktivt å køyre privatbil til ein tettstad for å kunne bruke denne når ein skal heim att.

Verknadene av ”Trygt heim for ein 50-lapp” er utrekna for to grupper:

- a) Alle skadde og drepne *i alderen 16-30 år* mellom laurdag kl. 20.00 og søndag kl. 06.00, uansett trafikantgruppe
- b) Alle skadde og drepne *i alle aldersgrupper* mellom laurdag kl. 20.00 og søndag kl. 06.00, uansett trafikantgruppe

Verknaden av ”Trygt heim for ein 50-lapp” er undersøkt på to måtar:

- Ved ei før- og etterundersøking der talet på skadde og drepne i tidsromet laurdag kl. 20.00 – søndag kl. 06.00 i Sogn og Fjordane er samanlikna med utviklinga i alt i alle dei andre fylka i Noreg.
- Ved ein multivariat analyse (Poisson-regresjonsanalyse) der verknaden for talet på skadde og drepne i same tidsrom i Sogn og Fjordane vert samanlikna med kvart av dei 18 andre fylka i Noreg. Analysen fangar opp den systematiske variasjonen i skadetal som kan tilskrивast andre moglege forklaringsfaktorar, nærmare bestemt folketal, del ungdom i folket, trafikkarbeid, trafikkettleik og årleg trend.

Analysane viser ein nedgang på mellom 22 og 30 % i talet på skadde og drepne laurdag kveld og natt til søndag i aldersgruppa 16-30 år i perioden med ”Trygt heim for ein 50-lapp”. Men reduksjonen er ikkje statistisk påliteleg (signifikant) og kan difor skuldast tilfeldige svingingar i skadetal. Difor kan vi ikkje sikkert konkludere med at ”Trygt heim...” bidreg til reduksjon av skadetal. Sidan analysane er tufta på låge skadetal for ein relativt kort periode, er det vanskeleg å påvise statistisk påliteleg endring i skadetal. For at ei endring skal vere statistisk påliteleg, måtte det i dette tilfellet ha vore ein reduksjon av talet på skadde og drepne på 40-50 %. Det er urealistisk å tru at det skjer ein reduksjon i denne storleiken som følgje av tiltaket, mellom anna fordi ”Trygt heim...” ikkje er tilgjengeleg i heile fylket og at mange vel å køyre bil uansett. Dersom ein ser bort frå kravet om statistisk signifikans (pålitelegheit), er det fleire forhold som talar for at ”Trygt heim...” kan ha hatt ein gunstig verknad for talet på drepne og skadde:

- Alle analysemodellane gjev same konklusjon, også dei best kontrollerte analysane (dvs. ein nedgang i skadetal på 22-30 %).
- Skadetala er ikkje unormalt høge i før-perioden.
- Reduksjonen i talet på skadde og drepne i Sogn og Fjordane er større i dei tidene ”Trygt heim...” har vore verksam enn på andre tidspunkt i åra 2002-2004.
- Reduksjonen i talet på skadde og drepne er størst i målgruppa for tiltaket.

- Resultata frå spørjeundersøkinga viser at mange seier at dei vel å bruke tilbodet ”Trygt heim...” natt til søndag i staden for å køyre sjølv eller sete på med andre. Dette er ein føresetnad for at det skal vere eit årsak-verknadsforhold mellom ”Trygt heim...” og ein reduksjon i skadetal.

Ei utrekning av det samfunnsøkonomiske nytteverdet ved ”Trygt heim...”, basert på at tiltaket gjev ein 22 % nedgang i skadetal for aldersgruppa 16-30 år, konkluderar med at nytten ved tiltaket er 4,4 gonger større enn kostnaden. Dei sparte kostnadene ved tiltaket er vurdert til 11 millionar kroner. Vi gjer merksam på at denne vurderinga er svært usikker, då den er tufta på ein venta nedgang i skadetal som ikkje er statistisk påliteleg.

Konklusjonar

Det er sannsynsovervekt for at tiltaket verkar. Blir det vidareført, vil det vere nyttig at analysane av skadetal vert gjennomført på nytt om nokre år, når ein har eit større talmateriale. Tiltaket er relativt rimeleg samanlikna med andre trafikktryggleikstiltak, og det skal små reduksjonar i skadetal til for at tiltaket vert samfunnsøkonomisk lønsamt.

Mange seier at dei set att bilen på laurdagskveldane som følgje av ”Trygt heim...”. Resultata frå spørjegranskinga tyder på at det er mogleg å overføre meir privat køyring blant ungdom til kollektive transportmiddel, dersom det vert gjort nokre endringar i opplegget for ”Trygt heim...”. Ungdomane er i utgangspunktet positive til tilbodet, men ein kan få endå fleire til å bruke det ved å informere betre om kvar og når ”Trygt heim...” er tilgjengeleg, utvide tilbodet gjennom fleire avgangar, ved å ha tilbod natt til laurdagar og i feriar og ved å ta bort kravet om førehandstinging.

Liknande tilbod som ”Trygt heim...” finst no i fleire fylke i Noreg. Det er ikkje sikkert at tiltaket vil lukkast i å overføre privat køyring til kollektivtransport i andre fylke. Ei årsak er at det ikkje var kollektive transporttilbod på laurdagsnettene i Sogn og Fjordane før tiltaket vart oppretta (slik einskilde andre fylke alt har). Ein annan grunn er at Sogn og Fjordane på mange måtar er i ei særstilling med sitt langsiktige, førebyggjande arbeid retta mot ungdom og trafikktryggleik, i hovudsak gjennom ”Sei ifrå!”-kampanjen som har vart sidan 1993. Dette kan mellom anna ha skapt større sosial aksept for å la vere å sete på med andre og heller bruke maxi-taxi eller buss for å kome seg heim. Ein tillegghypotese kan vere at ”Sei ifrå!” også har bidrege til å skape ein trong for å kome seg ”Trygt heim” (med kollektivtransport). Dette kan ha ført til at tiltaket lettare vert ein del av ungdomskulturen. Men det har ikkje vore mogleg for oss å undersøkje om tiltak som ”Sei ifrå!”-kampanjen er ein føresetnad for å få ungdom til å velje kollektive transportmiddel i helgane.

Delundersøkelse 1: Intervjuundersøkelser blant ungdom 16-24 år

Katrine Næss Kjørstad og Åse Nossun

1 Bakgrunn og problemstilling

1.1 Beskrivelse av ”Trygt heim for ein 50-lapp”

I løpet av 90-årene startet drosjene i Leikanger i Sogn og Fjordane opp med et tilbud med maxi-taxi på nattestid i helgene. Med utgangspunkt i erfaringer fra Leikanger og som en videreføring av ”Sei ifrå!”, ble tiltaket ”Trygt heim for ein 50-lapp” startet opp i hele Sogn og Fjordane fylke i mai 2002. ”Trygt heim for ein 50-lapp” går i korthet ut på at det natt til søndag er satt opp subsidierte maxi-taxier og rutebussar fra ulike byer og tettsteder i Sogn og Fjordane. Fra hver by og tettsted går det flere faste ruter til faste tider (fortrinnsvis etter at utestedene der stenger). I tillegg kjøres enkelte ruter hvis tre eller flere personer bestiller plass på forhånd. Rutene er mer fleksible enn vanlig kollektivruter, da passasjerene blir kjørt så nær hjemmet som ”et rasjonelt transporttilbud kan tillate”. Rutene skal i prinsippet ha plassgaranti, d.v.s. at det blir satt opp ekstra taxi eller buss dersom noen ikke får plass. Tilbudet er åpent for alle aldersgrupper og prisen er 50 kr. I Sogndal og Førde er det imidlertid innført en prøveordning der de som er 30 år eller yngre betaler 50 kr mens de som er eldre enn 30 år betaler 100 kr. Tiltaket ble initiert av Trafikktryggingsutvalet i Sogn og Fjordane, og det er Sogn og Fjordane fylkeskommune bevilger 1 mill. kr årlig som dekker merkostnadene knyttet til tiltaket.

”Trygt heim for ein 50-lapp” er gjeldende natt til søndager. Rutene, som kjøres med buss, maxi-taxi og vanlig taxi, har faste avgangstider og fast avreiseholdeplass i sentrum. Avgangstidspunkt fra sentrum er ca. kl 02.30. Enkelte ruter er bestillingsruter, dvs. at de må bestilles innen kl 18. I tillegg må det være minst 2-3 passasjerer. Rutene betjener klart avgrensede områder, men traséen ved endepunktet er fleksibel slik at passasjerene blir kjørt så nær huset sitt som mulig innen et rasjonelt transportopplegg.

Fylkeskommunen gjennomførte et forprosjekt i 2002, fra russefeiringens start i mai til skoleslutt i juni 2002. Det ble til sammen etablert 23 ”Trygt heim...” ruter: 2 ruter i Florø, 8 ruter i Førde, 1 rute i Høyanger, 1 rute i Måløy, 3 ruter i Stryn, 3 ruter i Sandane og 5 ruter i Sogndal.

På bakgrunn av fylkeskommunens evaluering av tilbudet i forsøksperioden ble rutene i Måløy, Høyanger og Stryn lagt ned for hovedprosjektet startet høsten 2002. I 2005 er det igjen opprettet rute i Høyanger. I følge Sogn og Fjordane fylkeskommunes nettsider er det i januar 2005 til sammen 24 ”Trygt heim...” ruter i fylket, tabell 1.1.

Tabell 1.1: "Trygt heim..." ruter pr januar 2005. Kilde: Sogn og Fjordane fylkeskommunes internettssider.

Tettsted/sentrum	Tilbudet dekker kommunene:	Ruter ved oppstart
Florø	Flora	Norrdalsfjorden Eikefjorden
Førde	Førde, Jølster, Naustdal, Gaular	Vassenden –Skei – Staradalen Vassenden – Myklebust - Dvergsdalen Holsen – Viksdalen –Oppedal Haukedalen Forhåndsbestilling før kl 18 min 3 pass Bygstad – Laukeland Sande – Bjørvikstranda Naustdal – Finland Naustdal - Helle – Vevring Dale Solheimsdalen – Kvamme Forhåndsbestilling før kl 18. min 3 pass
Høyanger	Høyanger	Kyrkjebø – Vadheim Forhåndsbestilling før kl 18. min 2 pass
Nordfjordeid	Eid	Remmedalen – Stårheim – Kjølsdalen – Lefdal Nes – Holmøyane – Hornindal Torheim, Hennebygda, Heggjebygda/Navelsaker Forhåndsbestilling før kl 18. min 2 pass
Sandane	Gloppen	Sørstranda Nordstranda Byrkjelo
Sogndal	Sogndal, Leikanger, Luster	Hafslo – Gaupne Kaupanger Slinde – Øvstedalen Forhåndsbestilling før kl 18. min 3 pass Leikanger Sogndalsdalen Forhåndsbestilling før kl 18. min 3 pass

Kilde: TØI rapport 795/2005

1.2 Fylkeskommunenes evaluering av prøveprosjektet 1.5-9.6.2002

I følge fylkeskommunens oppsummering ble tilbudet positiv mottatt i drosjenæringen og blant publikum. Oppslutningen varierte imidlertid fra sted til sted. I prøveperioden, som varte i en drøy måned, var det totalt 100 personer som benyttet tilbudet.

Drosjenæringen mente det var viktig med faste avgangstider, men tidspunktet kunne variere fra sted til sted. De ønsket heller ikke avgrensning på alder.

Det var svært varierende oppslutning om tilbudet. Flest benyttet seg av tilbudet i Sogndal (og Førde), mens Stryn og Måløy hadde mye mindre trafikk enn forventet. En mulig årsak er at man i Sogndal hadde erfaring med et tidligere tilbud mellom Sogndal og Leikanger.

Tilbudet har vært lite kjent i prøveperioden. Verken markedsføringen eller omtalen i lokalavisene fungerte godt nok i følge fylkeskommunens evaluering.

2 Datakilder

Evalueringen bygger på data fra spørreundersøkelser blant ungdom i et utvalg kommuner i Sogn og Fjordane. Målgruppen for undersøkelsen var ungdom mellom 16 og 24 år. Dette er en noe snevrere målgruppe enn målgruppen for ”Trygt heim...” tilbudet, som er 16-30-åringer, men ble valgt fordi dette er høyrisikogruppen.

Undersøkelsen besto av to deler

- Dybdeintervjuer/fokusgrupper av ungdom på noen utvalgte steder.
- En spørreundersøkelse (hovedundersøkelse) blant et representativt utvalg av ungdommer i kommuner i Sogn og Fjordane med ulik bruk av ”Trygt heim...”-tilbudet.



Figur 2.1: Kommuner i Sogn og Fjordane

2.2 Formålet med undersøkelsene

Dybdeintervjuene/fokusgruppene ble gjennomført høsten 2004. Formålet var å finne de underliggende årsakene til at ungdommenes bruk av tilbudet varierte i de ulike områdene. Svarene fra intervjuene danner grunnlaget for utformingen av hovedundersøkelsen .

Hovedundersøkelsen ble gjennomført i mars/april 2005, Formålet med undersøkelsen var blant annet å kartlegge:

- *I hvilken grad benytter ungdom "Trygt heim..."-tilbudet?*
- *Har man klart å overføre trafikk fra bil til kollektivtransport – eller genererer tilbudet nye reiser?*
- *Hva er positivt med "Trygt-heim...." tilbudet og hvordan kan det forbedres?*
- *Hva må til for at de ungdommene som i dag ikke benytter tilbudet skal begynne å bruke det?*
- *Finnes det barrierer mot denne typen skyssordning?*

2.3 Hovedundersøkelsen er gjennomført på Internett

Erfaringer fra tidligere undersøkelser har vist at det er en utfordring å få denne aldersgruppen til å svare på undersøkelser. Ungdom i dag har god tilgang til Internett og har kunnskap nok til å gjennomføre et internettintervju. Erfaringer fra tilsvarende undersøkelser har vist at ungdom velger å svare på Internett i stedet for papirskjema når de har valget (Nossum et al. 2005). Dette var hovedårsaken til at vi valgte å gjennomføre denne studien på Internett. Undersøkelsen ble ikke supplert med andre datainnsamlingsmetoder. Internettbaserte undersøkelser har gjort det økonomisk mulig å trekke et vesentlig større utvalg enn det som ville vært mulig ved bruk av telefonintervjuer eller spørreskjema sendt per post.

Det ble sendt brev til utvalget med brukernavn og passord slik at intervju-personene kunne logge seg inn på Internett for å svare på spørreskjemaet. Skjemaet ble designet for Internett i Sawtooth Software, og undersøkelsen lå på TØIs server.

2.4 Utvalg og rekruttering

Gjennom Folkeregisteret ble det trukket et tilfeldig utvalg på 3000 personer fra 16 til 24 år bosatt i 13 kommuner i Sogn og Fjordane. Kommunene ble valgt ut på bakgrunn av hvor "Trygt heim..."-tilbudet var i bruk eller hadde vært i bruk tidligere, tabell 2.1.

Tabell 2.1: Områder hvor undersøkelsen ble gjennomført

Sentrum/ Aktuelt reisemål	Kommune	Bruk (bygd på opplysninger fra fylkeskommunen)
Florø	Flora	Middels
Måløy	Vågsøy	Lite – nedlagt
Nordfjordeid	Eid	Middels
Stryn	Stryn	Lite – nedlagt
Sandane	Gloppen	Middels
Førde	Førde, Jølster, Naustdal, Gaular	Bra
Høyanger	Høyanger	Lite – nedlagt – senere gjenopprettet
Sogndal	Sogndal, Leikanger, Luster	Bra

Kilde: TØI rapport 795/2005

Opplysninger om navn, postadresse, fødselsår, kjønn og grunnkretsnummer ble hentet fra Folkeregisteret, noe som betyr at vi har en relativt god kontroll på frafallet .

I de aktuelle kommunene er det 8796 personer i alder 16-24 år i 2004. Det ble foretatt et tilfeldig utvalg av 3000 personer i den aktuelle aldersgruppen fra Folkeregisteret, dvs. ca 1/3 av all ungdom i de aktuelle kommunene.

Tabell 2.2: Svarprosjenter

	Antall	Prosent
Bosattte 16-24 åringer	8796	
Sendt ut	3000	
Adressat ukjent/retur	85	
Netto utvalg	2915	100
Svar	835	28,6

Kilde: TØI rapport 795/2005

I Folkeregisteret er ungdom som bor hjemme registrert. Likeledes er ungdom som studerer registrert på foreldres hjemmeadresse. Dette innebærer at rekrutteringslistene har med enkelte ungdommer som ikke bor hjemme fordi de er ferdig med videregående skole og evt. studerer utenfor hjemkommunen, avtjener verneplikt mm. Rekrutteringslistene omfatter ikke ungdom som er folkeregistrert andre steder, f eks studenter med foreldre bosatt utenfor undersøkelseskommunene. De fleste av disse studentene bor imidlertid på hybler nær sentrum, og ”Trygt heim...” tilbudet er trolig mindre aktuelt for dem.

Tabell 2.3: Oversikt over antall rekruttert og svarprosent i de ulike områdene..

Sentrum	Kommune	Antall rekruttert	Antall svar	Svar%
Måløy	Vågsøy	209	45	22
Stryn	Stryn	278	55	20
Høyanger	Høyanger	157	16	10
Florø	Flora	430	94	22
Nordfjordeid	Eid	249	56	22
Sandane	Gloppen	241	79	33
Førde	Førde, Jølster, Naustdal, Gaular	789	259	33
Sogndal	Sogndal, Leikanger, Luster	562	229	41
SUM		2915	833	29

Kilde: TØI rapport 795/2005

Svarprosenten er høyest i de områdene hvor ”Trygt heim...”-tilbudet fungerer best, tabell 2.3.

Svarprosenten varierer etter alder, og er høyest blant de yngste. Noe av årsaken til dette kan skyldes at de eldste er ferdig med videregående skole. En del av dem studerer og bor derfor ikke hjemme, slik at de trolig ikke anser undersøkelsen som aktuell for dem, tabell 2.4.

Tabell 2.4: Andel av hele utvalget og andel av svarene innen de ulike fødselsårene. Prosent.

	Fødselsår									Totalt
	80	81	82	83	84	85	86	87	88	
Andel av hele utvalget (N=2915)	10	10	12	12	11	10	12	12	12	100
Andel av svarene (N=835)	6	6	8	9	9	10	14	17	20	100

Kilde: TØI rapport 795/2005

2.4.1 Rekrutteringsmåte

Det ble sendt ut 3000 brev med internettadresse til undersøkelsen og personlige brukernavn og passord. Brevene ble sendt med B-post og ankom derfor respondentene til noe ulik tid. Dette har ført til at svarene fordeler seg over en lengre periode enn hvis alle hadde fått brevet samtidig. Brevet inneholdt en kort beskrivelse av formålet med undersøkelsen. Respondentene ble gjort oppmerksom på at det var frivillig å delta, og at ingen av spørsmål var om sensitive personopplysninger. Det ble dessuten gjort oppmerksom på at opplysningene som sendes over Internett ikke kan knyttes direkte til person. Det ble poengtert at svarene også blant ikke-brukerne er svært nyttige for å vite mer om årsaken til at ”Trygt heim...”-tilbudet ikke blir benyttet. .

Fristen for å svare var satt til 1½ uke etter utsending. Fra tilsvarende undersøkelser tidligere vet vi at de som svarer gjør det i løpet av ganske kort tid (Nossum 2003). Det ble sendt ut en purring.

3 Oppsummering av dybdeintervjuene

Dybdeintervju/fokusgrupper i forkant av hovedundersøkelsen skulle sikre at vi i størst mulig grad fikk tak i de underliggende årsaken til bruk/ikke bruk av ”Trygt heim...”- tilbudet.

Det ble gjennomført dybdeintervjuer med ungdom i Sogndal, Nordfjordeid og Måløy. Disse tre stedene ble valgt ut for å representere en bredde i tilbudet. Ved å velge disse tre stedene fanget vi opp både litt større steder og de litt mindre. I Måløy var ”Trygt heim...”-tilbudet lagt ned, mens i Sogndal fungerte tilbudet godt. På denne måten fikk vi intervjuet ungdom både på steder der tilbudet fungerer og der det ikke fungerer.

Intervjuene tok ca en time og fokusgruppen besto av 7 stykker på hvert sted. De som var med i dybdeintervjuene var plukket ut av en lokal kontaktlærer ved skolen. Intervjuene fulgte samme oppsett, men det ble forsøkt å gjøre samtalene så naturlige som mulig for å fange opp ungdommenes virkelige synspunkter.

De som ble intervjuet var relativt unge, og enkelte hadde ikke førerkort. Intervjupersonene representerer dermed ikke målgruppen for ”Trygt heim...”-tilbudet direkte. Intervjuene ga imidlertid en god indikasjon på hva ungdom mener er av betydning.

De som var med i gruppen var ikke et representativt utvalg av elever ved skolen/stedet. Det var taleføre, skoleflinke, engasjerte og flere var representanter fra elevrådet. Denne gruppen er så ung at endring i transportmønster i stor grad skyldes alder, for eksempel at man får førerkort, egen bil, større frihet hjemmefra etc. De viktigste funnene fra dybdeintervjuene/fokusgruppene er presentert her:

- Ungdommene mener at man er avhengig av bil i disse områdene og flere av dem som bor langt unna sentrum hadde allerede skaffet seg bil. De syntes også at det er greit å benytte rutebuss, men problemet er at det er få avganger.
- Generelt var det lite snakk om hva foreldrene/foresatte mener/synes. Intervjuobjektene så på seg selv som selvstendige individer som tar egne avgjørelser uavhengig av hva foreldre/foresatte mener. ”Vi er da 18 år”.
- I helgene er det mye sentrumsrettet aktivitet, som kino, og besøk på utesteder. Men de drar ikke inn til sentrum uten mål og mening.
- Det er vanlig å sitte på med noen til/fra kveldsaktiviteter. Sjøføren tar litt betalt (dvs. kameratkjøring).
- De mener det er en fordel å kjenne sjåføren. ”Sitter ikke på med folk jeg ikke vet hvem er”.

- Når de er i sentrum på kveldstid kommer de seg nesten alltid hjem. Hvis ikke overnatter de hos kjente. Det er imidlertid ikke nødvendigvis noe lettere å komme seg hjem neste dag (søndag).
- Alle kjente til ”Trygt heim...” som en mulighet til å komme seg hjem, men de så ikke nødvendigvis sammenhengen med trafiksikkerhet.
- Selv om tilbudet var lagt ned i Måløy, kjente ungdommene godt til hva det var.
- ”Trygt heim...” ble ikke oppfattet som spesielt tilgjengelig.
- Selv om de kjente til tilbudet, mente de det var dårlig informasjon om det.
- De skilte heller ikke mellom ”Trygt heim...” og andre liknende tilbud. For eksempel skyss til og fra spesielle arrangementer. Det blir satt opp skyss fra spesialarrangementer f eks russearrangementer.
- De mente også at de ikke dro oftere ut pga tilbudet.
- Tilbudet var mest aktuelt for dem som bor langt unna.
- For dem som bodde i umiddelbar nærhet, hjemme eller på hybel, var tilbudet lite aktuelt. For dem er det billigere å ta en vanlig taxi.
- En del benyttet ikke ”Trygt heim...” siden det ikke går dit de skal.
- De mente man trengte skyss hjem fra fest også på fredager. I tillegg mente de at det var behov for flere avganger.
- Forhåndsbestilling er dumt, og det at man må være 3 personer er litt mye. Men allikevel mente de at det var bedre med dette tilbudet enn at det ikke var noe tilbud i det hele tatt.
- Å gå fra holdeplass/hovedveien og hjem på natten så de ikke som noe stort problem. Det var kun i Sogndal de var noe mer skeptiske til å gå i mørket og å gå alene hjem.
- I noen områder finnes det alternativer til ”Trygt heim...” (Nattekspressen fra Oslo), men den går ikke så sent som ”Trygt heim...”.
- De mener at alle bør betale det samme for tilbudet. De vurderte 100 kr som litt for mye. Imidlertid mente de at foreldre er villig til å betale mye for at de (ungdommene) skal bruke ”Trygt heim...”.
- Dårlig miljø på bussen var ikke noe problem.
- De mente at Trygt Heim. godt kunne være for alle så lenge det ikke går på bekostning av ungdommen.

Oppsummeringene av disse intervjuene var viktig bakgrunnsinformasjon da internettspørreskjemaet til hovedundersøkelsen ble utformet. Synspunktene ungdommene kom med ble spesielt benyttet til å lage realistiske svarkategorier for spørsmål om fordeler/ulempes ved tilbudet, årsaker til at de ikke benytter/benyttet tilbudet og hvilke forbedringer de ønsker av tilbudet.

4 Hovedundersøkelsen - analysemetode

4.1 Multirespons spørsmål

Mange av spørsmålene i undersøkelsen gir muligheter for å avgi flere svar, multirespons spørsmål. Årsaken til at vi har stilt spørsmål på denne måten er at det ikke alltid vil være svarkategorier som er gjensidig utelukkende. For eksempel er det trolig flere årsaker til at respondentene velger å reise med ”Trygt heim...” tilbudet. Ved å tillate flere svar får vi dermed et mer nyansert bilde av årsakene til at de har benyttet tilbudet. Tolkningen av spørsmål hvor man kan angi flere svare (multirespons spørsmål) kan gjøres på flere måter. Vi kan se på hvor stor andel av respondentene som har krysset av på de ulike svaralternativene. Da vil summen bli over 100 prosent hvis respondentene har svart på mer enn ett svaralternativ. Hvor mye over 100 prosent summen er, angir hvor mange svaralternativer det i gjennomsnitt er krysset av på. Vi kan også se på hvor stor andel av alle avkryssinger hvert av svaralternativene har fått, da er det svaralternativene/kategoriene og ikke respondenten som er enheten og summen blir 100 prosent.

4.2 Bruttoanalyser

I de første analysene danner vi oss et bilde av hvordan situasjonen er. Vi gjennomfører ”bruttoanalyser”, dvs. at vi ser på bivariante sammenhenger for å finne ut om en uavhengig variabel (f.eks. alder) har statistisk sammenheng med den avhengige variabelen vi søker å forklare (f.eks. bruk/ ikke bruk av tilbudet). I disse analysene leter vi med andre ord etter hva som f.eks. kan ha betydning for bruken ”Trygt heim...” tilbudet. For å finne ut om forskjellene er reelle (statistisk sett), signifikantestes resultatene. Signifikantestene sannsynliggjør i hvilken grad forskjellene er store nok til at de ikke skyldes tilfeldigheter. Når antallet enheter er få kan vi finne tilsynelatende store forskjeller som ikke er signifikante (statistisk holdbare), men som skyldes at det er stor variasjon i svarene.

4.3 Regresjonsanalyser

I bruttoanalysene kontrolleres det imidlertid ikke for om det er andre bakenforliggende eller mellomliggende årsaker som påvirker de sammenhengene vi finner. Vi gjennomfører derfor multivariate analyser (binær logistisk regresjon) for å se flere årsaksfaktorer/forklaringsfaktorer i sammenheng. Logistisk regresjon er en statistisk analyseteknikk som egner seg for analyser der den avhengige variabelen har to verdier. De uavhengige variablene kan være på alle målenivåer. En grunnleggende egenskap ved denne analyseteknikken er at utsatthet for en hendelse regnes som *odds* og ikke som prosent (Klæboe 1994).

Mens prosent angir hvor mange som for eksempel bruker ”Trygt heim...” tilbudet i forhold til det totale antallet enheter, angir oddsen sjansen for å bruke tilbudet i forhold til sjansen for ikke å benytte tilbudet gitt de forklaringsvariablene vi har med i regresjonen. Dvs vi beregner hvor mye hver av de uavhengige variablene (forklaringsfaktorene) påvirker oddsen (sjansen for) å bruke ”Trygt heim...” tilbudet.

Odds = $P \text{ benyttet} / P \text{ ikke benyttet} = P \text{ benyttet} / (1 - P \text{ benyttet})$.

Regresjonsanalysene vil dermed gi den ”isolerte” effekten av hver av forklaringsfaktorene, som kan være kjønn, alder, bosted, osv, kontrollert for effekten av de andre forklaringsfaktorene.

4.4 Inndeling av datamaterialet i hensiktsmessige grupperinger

Datamaterialet består totalt av 835 respondenter. Det er 8 tettsteder/byer ungdommene kan reise til/fra, og som det vil være naturlig å segmentere datamaterialet i. Når vi har så få som 835 respondenter totalt sett vil vi i en del analyser få så få respondenter i hver gruppe til at vi ikke kan trekke noen holdbare slutninger. I noen analyser har vi derfor valgt, å dele materialet inn i 3 områdegrupper etter hvor godt tilbudet har fungert.

- Steder hvor tilbudet har fungert bra: Sogndal og Førde. 488 respondenter.
- Steder hvor tilbudet har fungert tilfredsstillende og det fortsatt er tilbud: Nordfjordeid, Sandane, Florø. 229 respondenter.
- Steder hvor tilbudet er tatt bort: Stryn, Måløy og Høyanger¹. 116 respondenter.

Vi har delt materialet i 3 aldersgrupper:

- 16-17 åringer. Dette er ungdom som i hovedsak går på videregående skole, og er for unge til å ha førerkort. 311 respondenter.
- 18-19 åringer. Ungdom som går i siste klasse på videregående eller nettopp er ferdig. De er gamle nok til å ha førerkort. 203 respondenter.
- 20 år eller eldre. Ungdom som er ferdig med videregående. Arbeider eller studerer. 321 respondenter.

Alderssammensetningen gjenspeiler seg også i respondentenes hovedbeskjeftigelse. Nesten 80 prosent av respondentene går på skole, studerer eller er lærlinger. Kun 14 prosent arbeider.

¹ I Høyanger ble tilbudet tatt bort i en lengre periode, men på undersøkelsestidspunktet (mars 2005) var det igjen opprettet en bestillingsrute her.

5 Hovedundersøkelsen - resultater

5.1 Ungdommene og deres bruk av sentrum i helgene

Mange ungdommer er relativt ofte i sentrum på kveldstid i helgene. Kun 4 prosent sier at de aldri er i sentrum på kveldstid i helgen. Det er ingen forskjeller mellom de ulike aldersgruppene mht til hvor ofte de er i sentrum. Det er heller ingen forskjell mellom byene/tettsted mht hvor ofte ungdommen drar til sentrum i helgene.

Tabell 5.1: Hvor ofte ungdommene er i sentrum på kvelden i helgen. N=795

	Antall	Prosent
Hver helg	67	8
Nesten hver helg	188	24
Av og til	333	42
Noen helger i året	173	22
Aldri	34	4
Total	795	100

Kilde: TØI rapport 795/2005

Det er naturlig å anta at ungdommene er med på mange ulike aktiviteter på kveldstid i helgene. I spørreskjemaet var det derfor mulig å krysse av for mange ulike aktiviteter. På denne måten får vi et mer nyansert bilde av hva ungdommen er med på, og ikke bare hva de gjorde f eks sist gang de var i sentrum i helgen.

Tabell 5.2: Hvilke aktiviteter ungdommen er med på når de er i sentrum på kvelden i helgene. N=758.

Aktiviteter i sentrum	Antall kryss	Andel av alle kryss. Prosent.	Andel av respondentene som valgte aktiviteten.
"Ute på byen"	546	22	72
På fest	546	22	72
Kino	338	14	45
Møter venner uten noen spesiell plan	292	12	39
Besøker venner/kjente	272	11	36
Drar for å se om noe skjer	203	8	27
Fritidsaktivitet	86	4	11
Lufter meg/går tur	42	2	6
Arbeid	44	2	6
Skoleaktiviteter	45	2	6
Annet	18	1	2
Bingo	1	0	0
Sum	2433	100	321

Kilde: TØI rapport 795/2005

I gjennomsnitt er ungdommene med på 3,21 aktiviteter. Det de gjør mest, er å dra på fest eller ”ut på byen”. For 72 prosent av respondentene er festing en av aktivitetene de er med på når de er i sentrum i helgene. Like stor andel er ”ute på byen”. Mange drar også til sentrum for å gå på kino i helgen, 45 prosent av respondentene har kino som en av tre aktiviteter. 39 prosent møter venner uten at de har noen spesiell plan for hva de skal gjøre, 36 prosent besøker venner/kjente. 27 prosent drar rett og slett ut for å se om det skjer noe. Fritidsaktiviteter og skoleaktiviteter er lite aktuelt på kveldstid i helgene.

Prioriteringsrekkefølgen er den samme også når vi ser på andelene av alle avkryssinger². 75 prosent av aktivitetene på kvelden i helgene har med sosialt samvær å gjøre, å være sammen med venner og kjente. 14 prosent av aktiviteten er kino.

5.2 Hvordan kommer de seg til og fra sentrum

”Trygt heim...” tilbudet er et tilbud hjem på natten, natt til søndag. Det er ikke alle som benytter dette tilbudet når de skal hjem. For å kartlegge ungdommenes reisemåte hjem fra sentrum i helgene ble de stilt spørsmål om hvordan de reiser når de skal hjem.

Reisemåte *til* en aktivitet er ofte styrende for hvordan man kommer hjem. Derfor ble ungdommene også stilt spørsmål om sin reisemåte til sentrum.

Ungdommene ble stilt følgende spørsmål: ”Tenk på når du er i sentrum på kvelden i helgene:

Hvordan kommer du deg til sentrum?

Hvordan kommer du deg hjem?

Vi antok at de ikke alltid reiser på samme måte og ba dem oppgi de ulike transportmidlene de benytter.

Ungdommen veksler til en viss grad mellom ulike måter å komme seg både til og fra sentrum på.

Tabell 5.3: Hvordan kommer du deg TIL sentrum. N=760.

Transport TIL sentrum	Antall kryss	Andel av alle kryss. Prosent.	Andel av respondentene som krysset av transportmåten.
Bil, sitter på med andre	505	28	66
Bil, kjørt av foreldre/andre	308	17	41
Bil, kjører selv	242	13	32
Rutebuss	242	13	32
Går	183	10	24
Taxi	126	7	17
Ekspressbuss	92	5	12
Sykkel	59	3	8
Mc/moped	24	1	3
Båt	13	1	2
Annet	15	1	2
Ferge	1	0	0
Sum	1810	100	238

Kilde: TØI rapport 795/2005

² Det vil si at vi bruker *svarene* som enheter, ikke respondentene.

Tabell 5.4: Hvordan kommer du deg hjem. N=760

Transport HJEM	Antall kryss	Andel av alle kryss. Prosent.	Andel av respondentene som krysset av transportmåten
Bil, sitter på med andre	514	27	68
Blir kjørt av foreldre/andre	283	15	37
Taxi	227	12	30
Bil, kjører selv	198	10	26
Går	194	10	26
"Trygt heim..."	186	10	25
Rutebuss	167	9	22
Ekspressbuss	58	3	8
Sykkel	49	3	6
Mc/moped	26	1	3
Annet	24	1	3
Båt	11	1	1
Ferge	1	0	0
Sum	1938	100	255

Kilde: TØI rapport 795/2005

De aller fleste sitter på med andre i bil, både til sentrum og hjem. Det er nesten 70 prosent av respondentene som sier at dette er ett av transportmidlene de benytter.

Mange blir av og til kjørt av foreldre eller andre, 41 prosent på vei til sentrum og 37 prosent hjem. Å kjøre bil selv er et transportalternativ for 32 prosent til sentrum og for 26 prosent fra sentrum.

For 32 prosent er ett alternativ å gå til sentrum, og 26 prosent hjem.

Buss er et alternativ for til sammen 44 prosent på vei til sentrum, 32 prosent med rutebuss og 12 prosent med ekspressbuss. På hjemreisen er buss et alternativ for 30 prosent (22 prosent med rutebuss og 8 prosent med ekspressbuss)

"Trygt heim..." nevnes av 25 prosent av respondentene som en av deres alternative måter å komme hjem på.

Rutetilbudet til sentrum har trolig betydning for hvordan ungdommene kommer seg hjem på kvelden i helgene. Rutebuss og ekspressbuss blir nevnt som alternative måter å komme seg både til og fra sentrum.

Vi ønsket å kartlegge hvilket rutetilbud ungdommene selv oppgir at de har på lørdagskvelden fordi dette kan være bestemmende for valg av transportmåte.

Tabell 5.5: Busstilbud (rutebuss) til og fra sentrum på lørdagskvelden

	TIL sentrum	Hjem fra sentrum
Har angitt tidspunkt	39	41
Finnes ikke tilbud	8	9
Vet ikke om det finnes tilbud	53	50
	523	521

Kilde: TØI rapport 795/2005

Mange vet ikke om det finnes noe tilbud. Over halvparten vet ikke om det finnes tilbud til sentrum på lørdagskvelden. 8 prosent mener at det ikke finnes tilbud, og kun 39 prosent oppgir tidspunkt for siste rutebuss til sentrum.

Likeledes er det nesten halvparten som ikke vet om det går rutebuss på kveldstid på lørdagen hjem til dem. Bare 41 prosent oppgir tidspunkt. Her er det noen som har svart ca kl 3 om natten. Dette tyder på at de har regnet med ”Trygt heim...” tilbudet. De aller fleste angir imidlertid tilbud spredt utover hele ettermiddagen og kvelden. Svært få oppgir busstidspunkt etter kl 23.

At så mange ikke vet om det går rutebuss på kvelden på lørdager kan bety at ungdommene ikke ser på kollektivtransport som et reelt alternativ og derfor ikke bryr seg om å skaffe seg informasjon. En annen årsak kan være at det er for dårlig informasjon om det tilbudet som eksisterer.

Vi har spurt ungdommen om deres bruk av buss generelt fordi det kan være slik at de som benytter buss til daglig også ha lettere for å velge buss i fritiden. De som benytter buss ofte, daglig eller 2-4 ganger i uken, vil trolig ha bedre kunnskap om det generelle rutetilbudet enn de som aldri benytter buss.

37 prosent av ungdommene bruker buss ofte, daglig eller 2-4 ganger i uken. Ungdom som går på skolen benytter buss oftest, 57 prosent. Deretter kommer studentene, 21 prosent av dem benytter bussen ofte. Ungdom som arbeider eller er lærlinger reiser sjelden med buss. 82 prosent av de ungdommene som jobber og 71 prosent av lærlingene reiser sjelden eller aldri med buss, tabell 5.6.

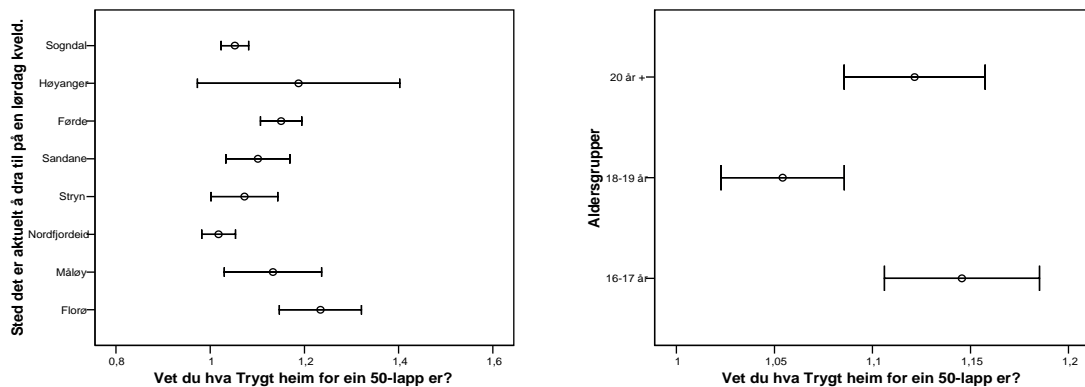
Tabell 5.6: Hvor ofte de reiser kollektivt etter hovedbeskjeftigelse. Prosent.

Hvor ofte kollektivt	Går på skole	Studerer	Jobber	Lærling	Arbeidsledig/ trygdet/Annet	Total
Ofte (daglig eller 2-4 ganger i uken)	57	21	8	12	22	37
Av og til	21	26	10	17	16	20
Sjelden eller aldri	22	53	82	71	63	43
Sum	100	100	100	100	100	100
Antall	405	182	113	41	51	792

Kilde: TØI rapport 795/2005

5.3 Kjennskap til ”Trygt heim...” tilbudet og vurderinger av informasjonen om tilbudet.

Totalt sett kjenner hele 89 prosent av ungdommene til ”Trygt heim...”. Figur 5.1 viser at ungdom som reiser til Sogndal og Nordfjordeid har (signifikant) bedre kjennskap til ”Trygt heim...” enn ungdom som reiste til Florø og Førde. Videre viser figuren at 18-19 åringene har bedre kjennskap til tilbudet enn både de som er yngre og de som er eldre.



Kilde: TØI rapport 795/2005

Figur 5.1: Kjennskap til "Trygt heim..." tilbudet etter hvor de reiser på lørdag kveld og etter alder (N=833). Skala: 1= vet hva "Trygt heim..." er, 2=vet ikke hva "Trygt heim..." er.³

5.3.1 Hvordan fikk ungdommene kunnskap om tilbudet?

At en stor andel av ungdommene kjenner til "Trygt heim..." gir ingen indikasjon på hvor detaljert kunnskap de har om dette tilbudet. Svarene på spørsmål om hvor de har fått informasjon om tilbudet fra og deres vurdering av informasjonen, kan gi oss en pekepinn på om tilbudet er godt nok profilert.

Vi stilte følgende spørsmål: "Hvordan fikk du vite om "Trygt heim..."?". Det var mulig å krysse av på flere svaralternativer. På denne måten får vi et mer nyansert bilde av hvilke informasjonskanaler som har nådd publikum.

Tabell 5.7: Hvordan de fikk vite om "Trygt heim...". N=735

Informasjonskanal	Antall kryss	Andel av alle kryss. Prosent.	Andel av respondentene som krysset av informasjonskanalen
Venner og kjente	367	23	50
På skolen	303	19	41
Annonse i avisen	264	16	36
Omtale i avisen	264	16	36
Brosjyre i posten	174	11	24
Familie	88	5	12
Husker ikke	59	4	8
Annet	55	3	8
Med brevet fra oss*	37	2	5
Internett	18	1	2
Sum	1629	100	222

* dvs rekrutteringsbrevet om undersøkelsen

Kilde: TØI rapport 795/2005

I gjennomsnitt oppga ungdommene 2,22 informasjonskanaler, tabell 5.7. Halvparten av respondentene sier de har fått informasjon om tilbudet gjennom venner og kjente som en av de drøyt 2 informasjonskanalene de krysser av for. For 50 prosent av respondentene er dette med andre ord en av de to viktigste

³ Jo nærmere punktet/tallet er lik 1 jo flere har kjennskap til tilbudet. Linjene rundt punktet viser konfidensintervallet, dvs spredningen i materialet. Når linjene for de ulike gruppene ikke overlapper hverandre er forskjellene signifikante.

informasjonskanalene. Den nest viktigste informasjonskanalen er skolen. 41 prosent sier de har fått informasjon på skolen. Deretter kommer annonsering og omtale. De mer tradisjonelle kanalene for direkte informasjon har hatt mindre betydning. 24 prosent har krysset av for brosjyre i posten.

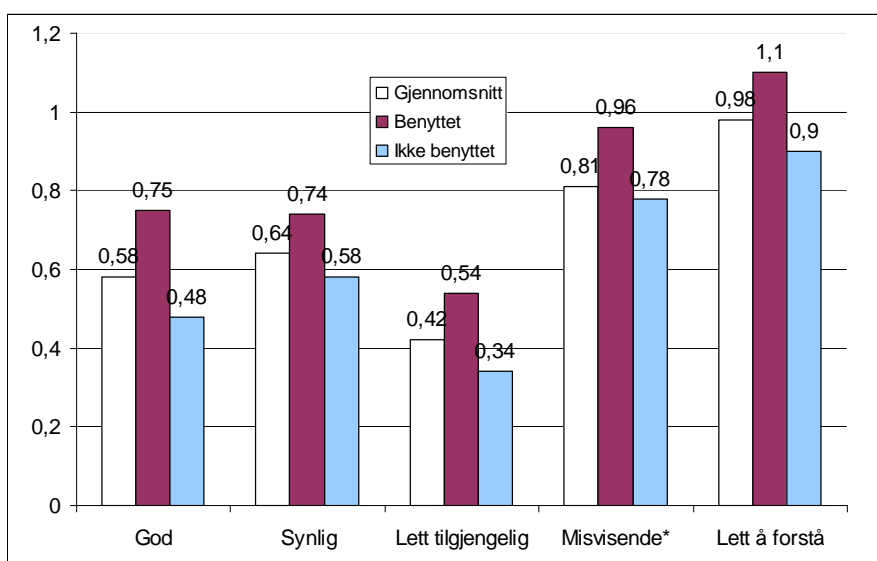
Prioriteringsrekkefølgen endrer seg ikke når vi ser på andelene av alle avkryssinger. 23 prosent av alle avkryssinger (totalt 1629 kryss) er i kategorien venner og kjente, mens 19 prosent av avkryssingene har skolen som svaralternativ.

Resultatet er ikke overraskende. Tidligere undersøkelser om informasjon om kollektivtransport viser at de muntlige kanalene er viktige, og viktigere for ungdom enn andre. Direkte informasjon har dessuten også tidligere vist seg å være viktig ved innføring av nye tilbud (Ruud 2005, Norheim og Kjørstad 2004, Kjørstad 1997). Et slikt tilbud som "Trygt heim..." vil trolig være et samtaleemne i enda større grad enn endringer i det ordinære tilbudet.

5.3.2 Hvordan vurderer ungdommene informasjonen om tilbudet

Vi ba de respondentene som sa at de kjenner til tilbudet om å vurdere den informasjonen de har fått. Vi presenterte fem utsagn som de skulle ta stilling til. De kunne si seg "helt uenig", "delvis uenig", "verken enig eller uenig", "delvis enig" og "helt enig". Vi har kodet svarene fra -2 til +2 hvor 0 er verken enig eller uenig. -2 er helt uenig, -1 er delvis uenig, +1 er delvis enig og +2 er helt enig.

Gjennomsnittsskåren på disse utsagnene ligger mellom 0 og 1. Det vil si et sted mellom "verken enig eller uenig" og "delvis enig". Dette kan tyde på at informasjonen blir vurdert som relativt middelmådig. Best vurdering får utsagnene om hvor forståelig informasjonen har vært. I gjennomsnitt er respondentene delvis enig i at informasjonen har vært lett forståelig. Dårligst vurdering får informasjonens tilgjengelighet. Her er gjennomsnittscoren 0,42, dvs. så vidt over "verken enig eller uenig", figur 5.2.



* I analysene er utsagnet kodet om slik at enig = uenig for å få samme retning på verdiene som for de andre utsagnene

Kilde: TØI rapport 795/2005

Figur 5.2: Vurdering av informasjonen, blant de om har benyttet tilbudet, ikke benyttet tilbudet og totalt.

De som har benyttet tilbudet gir en noe høyere score enn de som ikke har benyttet tilbudet. Men selv blant dem som har benyttet tilbudet er det kun ett utsagn de i gjennomsnitt sier seg "delvis enige" i, og det er at informasjonen har vært lett å forstå.

Vi har også konstruert en totalindeks for informasjonen, som er summen av alle utsagnene. Indeksen går dermed fra -10 til +10. Hvis en respondent er helt enig i alle utsagnene vil han/hun få en totalsum på 10. Hvis han/hun er *delvis* enig i alle utsagnene vil han/hun få en totalsum på 5. Dette kan han/hun også oppnå ved å være negativ til enkelte utsagn og positiv til andre.

I gjennomsnitt ligger totalsummen på ca 4 for dem som har benyttet tilbudet og på 3 for dem som ikke har benyttet tilbudet. Det betyr at respondentene er "i underkant av" delvis fornøyd med informasjonen totalt sett. Vi finner ingen signifikante forskjeller mellom områdene mht vurderingen av informasjonen.

Når det gjelder alder er 18-19-åringene som har best vurdering av informasjonen, og signifikant bedre enn 16-17-åringene.

Resultatet tyder på at tilbudet kunne vært kommunisert bedre. Tilgjengeligheten til informasjonen kunne vært bedre og den kunne vært mer synlig. Også respondentenes egne kommentarer knyttet til informasjon om tilbudet støtter vår vurdering:

"Er usikker på om tilbudet er for meg".

"Er usikker på hvor rutene går",

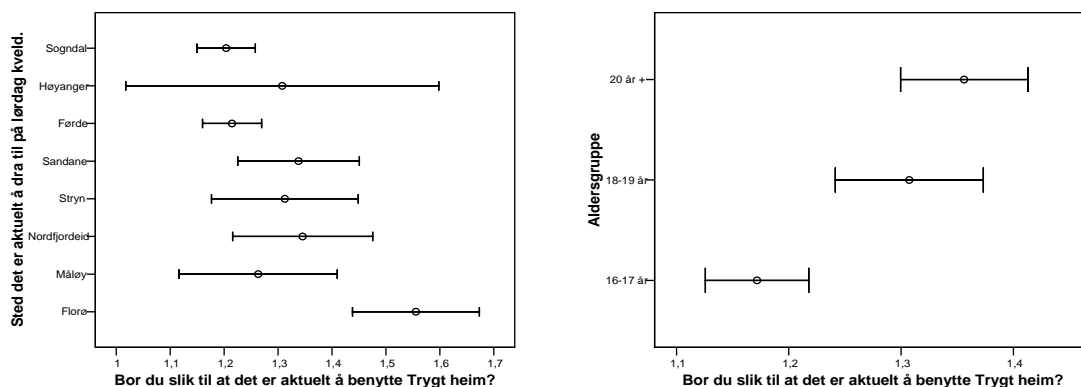
"Vet ikke om jeg kommer hjem".

"Lenge sidan eg har høyrte om det, så eg hugsar ikkje heilt presist lenger"

5.4 Bor ungdommene på steder som gjør det aktuelt for dem å benytte seg av "Trygt heim..." tilbudet?

71 prosent av alle respondentene, og 72 prosent av dem som kjenner til "Trygt heim...", mener at de bor slik til at det er aktuelt for dem å benytte seg av tilbudet. Andelen er høyest der tilbudet har fungert best (Sogndal og Førde), men den er ikke signifikant høyere enn der tilbudet ikke lenger eksisterer (Stryn og Måløy). Florø har signifikant færre som mener de bor slik til at tilbudet er aktuelt å benytte enn alle de andre stedene. De yngste, 16 og 17-åringene, hevder i større grad enn andre at de bor slik til at tilbudet er aktuelt for dem, figur 5.3.

Kjem ein Trygt heim for ein 50-lapp?



Kilde: TØI rapport 795/2005

Figur 5.3: Bor slik til at "Trygt heim..." tilbudet er aktuelt å benytte etter reisested/sentrum og etter alder (N=732 og N=714). 1= bor slik til at det er aktuelt å benytte "Trygt heim...", 2= bor ikke slik til at det er aktuelt å benytte "Trygt heim...".

Det kan være flere årsaker til at ungdommen hevder at tilbudet ikke er aktuelt for dem. F eks kan de bo slik til at det faktisk ikke er tilbud. De kan bo så nær sentrum at det ikke er aktuelt å benytte tilbudet fordi alternativene er mer fleksible, mer praktiske og billigere. En annen mulighet er at de bor så langt unna eller har så lang gangavstand at tilbudet oppfattes som uaktuelt.

5.4.1 Avstand til sentrum

Det er store forskjeller når det gjelder reiseavstand til sentrum. Ungdom som reiser til Førde og Sogndal bor lengst unna, i gjennomsnitt nesten 2 mil. Ungdom i Florø og Måløy bor i gjennomsnitt drøyt 6 km unna sentrum, tabell 5.8.

Tabell 5.8: Avstand til sentrum.

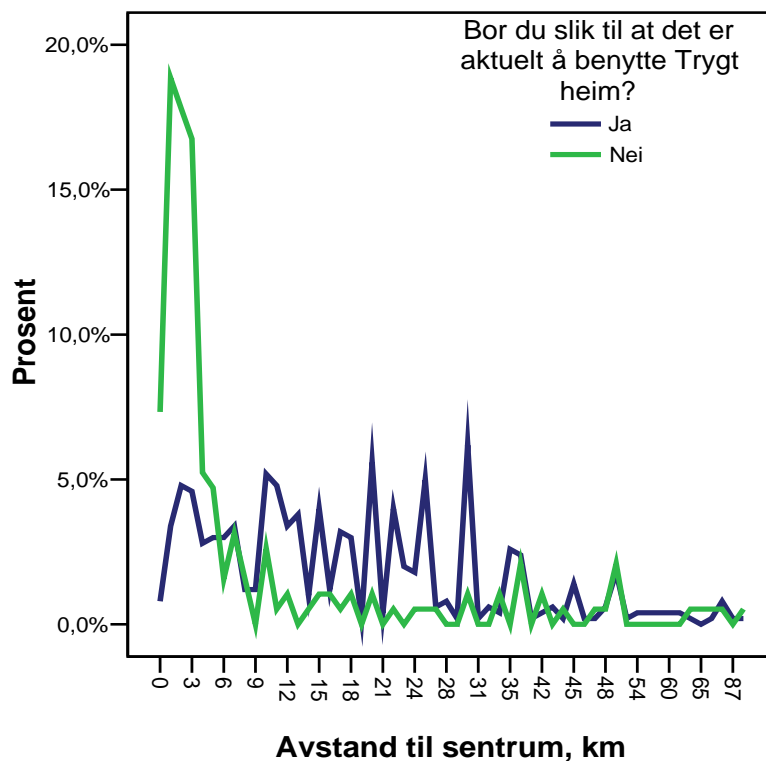
Hvilket sted er mest aktuelt å dra til på lørdag kveld.	Gjennom snitt	Antall	Standardavvik
Florø	6,3	79	9,6
Måløy	6,2	41	4,6
Nordfjordeid	15,3	52	15,1
Stryn	16,7	50	13,5
Sandane	12,7	77	17,6
Førde	19,6	233	18,3
Høyanger	12,1	14	18,3
Sogndal	19,3	214	16,1
Total	16,1	760	16,5

Kilde: TØI rapport 795/2005

Avstand til sentrum har betydning for hvorvidt tilbudet er aktuelt å benytte. De som bor nær sentrum hevder i større grad enn andre at tilbudet ikke er aktuelt. Gjennomsnittlig avstand fra sentrum er 9,4 km for dem som mener at tilbudet ikke er aktuelt, men de fleste bor under 5 km fra sentrum. Det er noen få med lang avstand til sentrum som trekker gjennomsnittet opp.

For dem som mener tilbudet er aktuelt å benytte er gjennomsnittsavstanden 19 km. Her er materialet mer normalfordelt rundt gjennomsnittet, selv om det også her er enkelte med lange avstander som trekker gjennomsnittet noe opp.

Avstanden til sentrum kan med andre ord forklare noe av forskjellen i bruken av "Trygt heim..." tilbudet. I Måløy, hvor tilbudet ble lagt ned etter prøveperioden, bor de aller fleste relativt nær sentrum, gjennomsnittlig 6 km fra sentrum. Her er spredningen liten. Også i Florø bor de nær sentrum men her er spredningen større. Det betyr at en del av ungdommen bor lengre fra sentrum slik at tilbudet er mer aktuelt for dem. I Stryn, som er det andre området hvor tilbudet ble lagt ned, bor respondentene i gjennomsnitt nesten 17 km fra sentrum. De fordeler seg på alle avstander men med noe opphoping på under 1 mil (36 prosent). Så manglende bruk av tilbudet må også ha andre årsaker enn bare avstand til sentrum.



Kilde: TØI rapport 795/2005

Figur 5.4: Avstand fra sentrum N=732.

5.5 Bruken av tilbudet

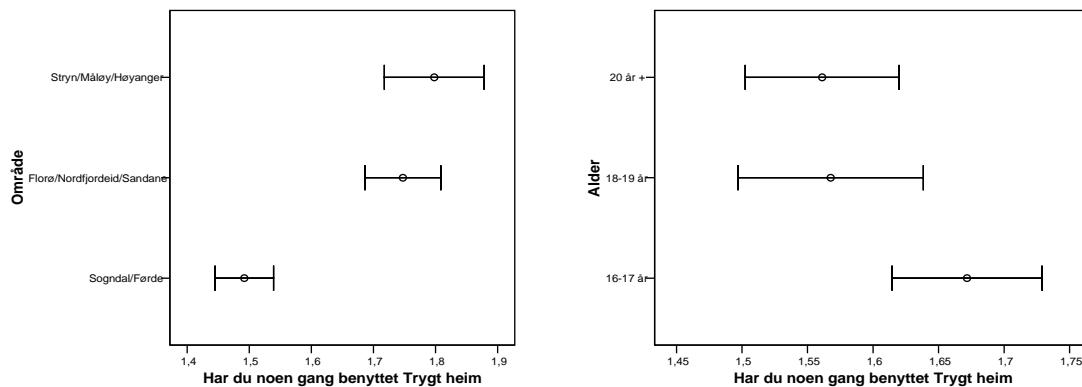
89 prosent av ungdommene kjenner til tilbudet, og 40 prosent av disse har benyttet det. Dette er 36 prosent av alle ungdommene.

Tabell 5.9: Har benyttet/ikke benyttet "Trygt heim...". Av de som kjenner tilbudet. N= 738.

	Antall	Prosent
Har benyttet "Trygt heim..."	291	39,8
Har ikke benyttet "Trygt heim..."	441	60,2
Totalt	732	100,0

Kilde: TØI rapport 795/2005

Bruken varierer fra sted til sted, og det er signifikant høyere bruk i Sogndal/Førde enn i de andre områdene. Ungdom som er 18 år eller eldre har i større grad benyttet tilbudet enn 16-17 åringene, figur 5.5.



Kilde: TØI rapport 795/2005

Figur 5.5: Benyttet "Trygt heim..." etter område og etter alder. $N=732$. 1= har benyttet "Trygt heim...", 2=har ikke benyttet "Trygt heim..."

Resultater vist i forrige avsnitt tyder på at det må være en viss avstand til sentrum før ungdommene vurderer tilbudet som aktuelt å benytte. Dette gjenspeiler seg også i bruken av tilbudet.

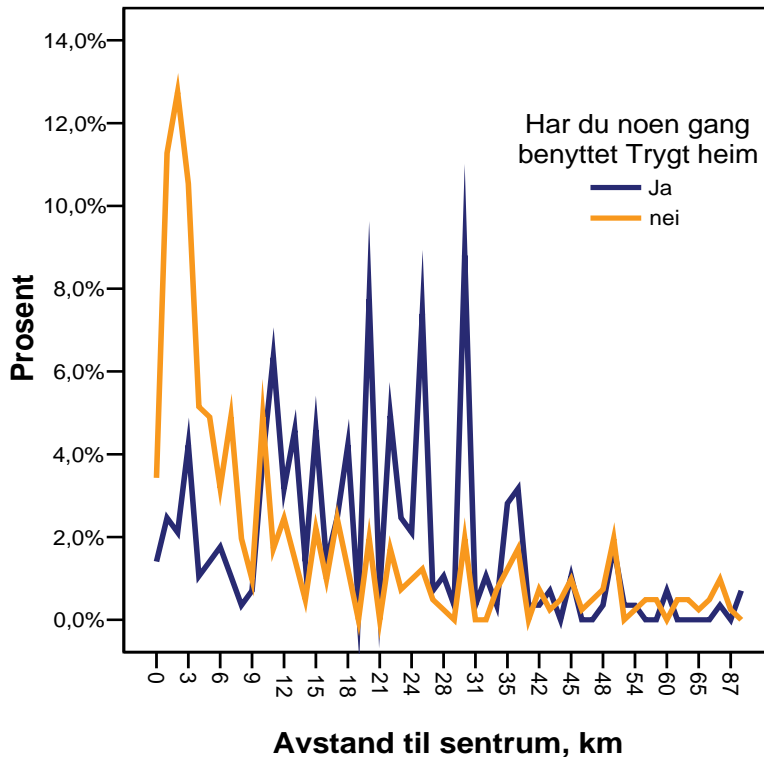
Ungdom som har benyttet tilbudet bor i gjennomsnitt drøyt 2 mil fra sentrum mens de som ikke har benyttet tilbudet bor i gjennomsnitt 13 km fra sentrum.

Tabell 5.10: Gjennomsnittsavstand til sentrum etter bruk/ikke bruk. Av de som kjenner til "Trygt heim...". $N= 758$.

Har du noen gang benyttet "Trygt heim..."	Gjennomsnitt	Antall	Standardavvik
Ja	20,4	286	13,2
Nei	13,2	472	17,1
Total	15,9	758	16,1

Kilde: TØI rapport 795/2005

For dem som ikke har benyttet tilbudet er spredningen i materialet større enn for dem som har benyttet tilbudet. Mange bor nær sentrum (under 5 km). Det er noen få som bor langt unna, og som dermed trekker opp gjennomsnittet, figur 5.6.



Kilde: TØI rapport 795/2005

Figur 5.6: Avstand til sentrum – de som har/ikke har benyttet ”Trygt heim...”.

5.6 Hvilke faktorer betyr mest for bruk av ”Trygt heim...”?

I de forrige avsnittene har vi vist at bruken av ”Trygt heim...” har sammenheng med avstand til sentrum, hvor en bor og hvor gammel en er. Vi har hittil sett på disse faktorene hver for seg, noe som ikke gir svar på hvilke faktorer som har *størst* betydning for bruken av tilbudet.

I tillegg er det grunn til å anta at det er andre kjennetegn ved ungdommene som også kan forklare bruk/ikke bruk av ”Trygt heim...”.

Vi har gjennomført en binomisk regresjon hvor vi trekker inn flere faktorer vi mener kan ha betydning for bruken av tilbudet:

- om de er jente eller gutt
- om de er over eller under 18 år
- avstand til sentrum
- om de bor hjemme eller ikke
- om de benytter rutebuss ofte eller sjelden/aldri
- om de er ofte eller sjelden/aldri i sentrum på lørdagskvelden
- om de har busstilbud til sentrum på lørdagskvelden eller ikke
- om de arbeider, studerer eller går på skole
- deres vurdering av informasjonen om tilbudet
- hvilket sted de reiser til på kvelden

Tabell 5.11: Variabler som øker eller reduserer sannsynligheten for å ha benyttet ”Trygt heim...” tilbudet. Målt i endret sannsynlighet (odds). Positive verdier = større sannsynlighet, negative verdier = lavere sannsynlighet. Binær logistisk regresjon. Kun resultater der det er signifikante forskjeller mellom gruppene er vist (95% nivå).

Kjennetegn	Referansekategori	Signifikant	Odds i %	Konfidensintervall på 95% nivå	
Jente	Gutt	NEI			
Avstand til sentrum	Kontinuerlig, km	JA	2	0,8	3,1
Bor hjemme	Bor ikke hjemme	NEI			
Benytter rutebuss ofte(daglig -2-4 dager i uken)	Benytter rutebuss sjelden eller aldri	JA	93	25	196
Er ofte i sentrum på lørdagskvelden (hver eller nesten hver helg)	Er i sentrum av og til , sjelden eller aldri	JA	98	35	189
Har busstilbud til sentrum lørdag kveld	Har ikke/vet ikke om det er busstilbud til sentrum på lørdag kveld	JA	131	54	247
18 år eller over	Under 18 år	NEI			
Går på skole	Arbeider/lærling	JA	-57	-76	-23
Studerer	Arbeider/lærling	NEI			
Vurdering av informasjonen	Kontinuelig indeks	JA	7	2,4	12
Florø	Sogndal	JA	-88	-95	-74
Måløy	Sogndal	JA	-91	-97	-74
Nordfjordeid	Sogndal	JA	-66	-83	-33
Stryn	Sogndal	JA	-77	-89	-50
Sandane	Sogndal	JA	-73	-86	-49
Førde	Sogndal	JA	-52	-66	-20
Høyanger	Sogndal	JA	-80	-96	-14

Kilde: TØI rapport 795/2005

Den multivariate analysen viser at:

Kjønn eller om de bor hjemme hos foreldre eller ikke, har ingen betydning for bruken av ”Trygt heim...” tilbudet.

Avstand til sentrum har betydning, også når vi kontrollerer for de andre faktorene. Oddsene/sjansen for at de benytter tilbudet øker jo lengre fra sentrum de bor, med 2 prosent pr km. Det betyr at en som bor 15 km fra sentrum har 20 prosent høyere sannsynligheten for å ha benyttet tilbudet enn en som bor 5 km fra sentrum.

Bruk av buss generelt har betydning. De som ofte benytter rutebuss har 93 prosent høyere sannsynlighet for å ha benyttet ”Trygt heim...” tilbudet enn de som sjelden eller aldri benytter rutebuss.

Likeledes har rutetilbudet til sentrum på lørdagskvelden betydning. De som har oppgitt at de har busstilbud til sentrum på lørdagskvelden har 131 prosent høyere sannsynlighet for å ha benyttet ”Trygt heim...” tilbudet enn de som ikke har/ikke vet om de har rutetilbud til sentrum på lørdagskvelden. Spredningen er imidlertid stor noe som betyr at gruppen som oppgir at de har busstilbud til sentrum på lørdagskvelden er lite homogen.

At det generelle busstilbudet har betydning for å benytte ”Trygt heim...” tilbudet har trolig sammenheng med at barrierene for å benytte et slikt spesialtilbud som ”Trygt heim...”, er lavere blant dem som benytter ordinære busser. Disse er trolig mer åpne for å tilegne seg kunnskaper om ”Trygt heim...” tilbudet fordi de kan

relatere det til et ordinært tilbud de kjenner. De vet hvor traseene går, holdeplassene er osv. I tillegg er de trolig mer åpne for å benytte tilbudet. Undersøkelser om virkninger av kollektivtiltak viser at de som en viss kunnskap om eksisterende tilbud lettere benytter seg av nye tilbud (Stangeby og Norheim 1995, Renolen 1998, Kjørstad m fl 2000, Norheim og Kjørstad 2004)

Hvor ofte de er i sentrum på lørdagskvelden har også betydning for bruken av tilbudet. Oddsene for å benytte "Trygt heim..." tilbudet er 98 prosent høyere blant dem som er ofte i sentrum på lørdagskvelden enn blant dem som er der sjelden.

Når vi trekker inn både alder og om de går på skole, studerer eller arbeider ser vi at alder i seg selv ikke lenger har signifikant betydning for bruken av tilbudet. De som går på skole har imidlertid 52 prosent lavere odds for å ha benyttet tilbudet enn de som arbeider og studerer. Dette betyr at hva ungdommen gjør til daglig har større betydning enn alder. Så den sammenhengen vi fant tidligere mht alder og bruk (at de yngste benyttet tilbudet mindre enn de eldre) har større sammenheng med at de går på skolen enn alder. Det betyr for eksempel at en 19- eller 20-åring som går på videregående skole vil ha mindre sannsynlighet for å benytte tilbudet enn en 19- eller 20-åring som studerer eller arbeider. Dette har trolig sammenheng med at man "gjør som vennekretsen" dvs de man har rundt seg til daglig.

Hvilket sted de reiser til på lørdagskvelden har betydning for bruken av tilbudet. Det er langt mer sannsynlig at en ungdom har benyttet "Trygt heim..." tilbudet dersom han/hun er i Sogndal på lørdagskvelden enn hvis han/hun er i hvilket som helst av de andre sentra. Men forskjellen fra Sogndal er varierende:

Mest forskjellig fra Sogndal er Florø og Måløy. De som er i Florø og Måløy på lørdagskvelden har hhv 88 og 91 prosent lavere odds for å benytte tilbudet enn de som er i Sogndal på lørdagskvelden.

De som reiser til Høyanger har 80 prosent lavere odds for å benytte tilbudet. Her er imidlertid spredningen i materialet stort. Det betyr at de som reiser til Høyanger er en lite homogen gruppe. Det kan f.eks. skyldes at kommunen er delt i to med en fjord og tilbudet ikke dekker dem som må benytte ferge til/fra sentrum.

De som reiser til Stryn og Sandane har hhv 77 og 73 prosent lavere odds sannsynlighet for å ha benyttet tilbudet.

De som reiser til Nordfjordeid har 66 prosent lavere sannsynlighet for å ha benyttet tilbudet. Her er det noe spredning i materialet.

Førde er minst forskjellig fra Sogndal. De som reiser til Førde på lørdagskvelden har 53 prosent lavere odds for å benytte "Trygt heim..." enn de reiser til Sogndal.

De forskjellene vi finner i stedsvariabelen inneholder egenskaper ved tettstedet/byen og området rundt, korrigert for avstanden til sentrum. Det betyr at det er visse egenskaper ved tettstedet som øker eller reduserer sannsynligheten for at ungdommen benytter "Trygt heim..." tilbudet.

5.7 Hvor ofte reiser de som har benyttet "Trygt heim..."?

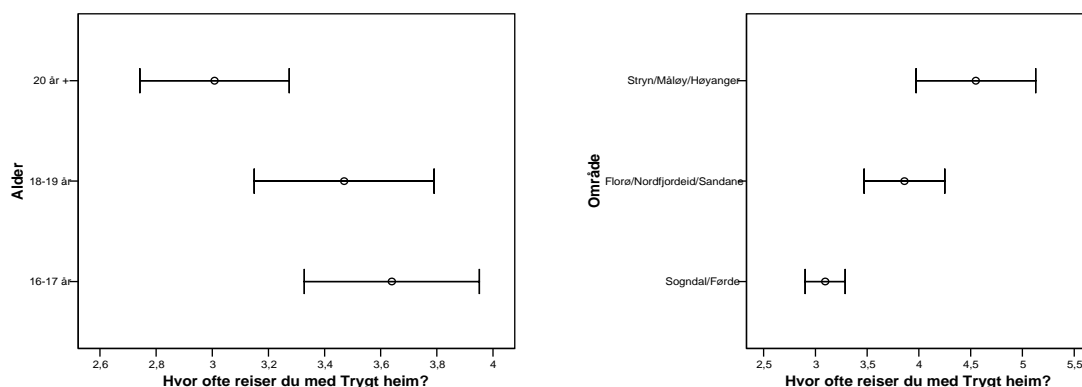
40 prosent av dem som kjenner til "Trygt heim..." tilbudet har benyttet seg av det, og de reiser med det relativt ofte. Drøyt 30 prosent av dem benytter "Trygt

heim...” hver eller nesten hver gang de er i sentrum. Nesten 40 prosent benytter det av og til, mens de resterende 29 prosentene benytter det sjelden.

Tabell 5.12: Hvor ofte de benytter ”Trygt heim...”. Prosent. N=291

Hvor ofte de benytter ”Trygt heim...”.	Andel
Hver eller nesten hver gang	31
Av og til, noen ganger	39
Sjelden eller aldri	29
Total	100

Kilde: TØI rapport 795/2005



Kilde: TØI rapport 795/2005

Figur 5.7: Hvor ofte de benytter tilbudet etter alder og etter område. N=291. Skala: 1= hver eller nesten hver gang, 2= av og til, 3= sjelden/aldri.

Ikke unaturlig er det i Sogndal/Førde tilbudet benyttes mest jevnlig, og det er de som er 20 år eller eldre som benytter det oftest.

32 prosent av ungdommen er i sentrum hver eller nesten hver helg. 64 prosent av og til. Nesten halvparten, 46 prosent, av dem som ofte er i sentrum på kvelden i helgene, har benyttet ”Trygt heim...” tilbudet, tabell 5.13.

Tabell 5.13: Har benyttet ”Trygt heim...” etter hvor ofte de er i sentrum på kvelden i helgene. Prosent

Hvor ofte de er i sentrum kvelden i helgene	Alle	Har benyttet ”Trygt heim...”	Har ikke benyttet ”Trygt heim...”	Totalt
Hver eller nesten hver helg	32	46	54	100
Av og til eller noen ganger i året	64	40	60	100
Aldri/Sjelden	4	8	92	100
Totalt	100			
Antall	795	289	428	

Kilde: TØI rapport 795/2005

Ca 70 prosent av dem som har benyttet tilbudet, benytter det også ganske regelmessig. De som ofte er i sentrum, og har benyttet tilbudet, bruker det minst hver 3. gang de er i sentrum, tabell 5.14.

30 prosent benytter det aldri eller sjelden. De har med andre ord forsøkt tilbudet, de sier de har benyttet det, men det er ikke et tilbud som de bruker.

Tabell 5.14: De som har benyttet "Trygt heim...". Hvor ofte de benytter tilbudet etter hvor ofte de er i sentrum. Prosent. N=289

Hvor ofte de er i sentrum på lørdagskvelden	Hvor ofte de benytter "Trygt heim..."			Totalt
	Hver eller nesten hver gang	Av og til eller noen ganger	Aldri/sjelden	
Hver eller nesten hver helg	38	32	30	100
Av og til eller noen ganger i året	28	44	28	100
Totalt – av alle som benytter "Trygt heim..."	32	39	29	100

Kilde: TØI rapport 795/2005

5.8 Fører "Trygt heim..." til at de setter bilen igjen hjemme, eller fører det til at de reiser oftere til sentrum?

En av målsettingene med "Trygt heim..." er å gi ungdom et tilbud hjem i helgene som gjør at de setter igjen bilen hjemme.

68 prosent av dem som er 18 år eller eldre og har benyttet tilbudet, hevder at det har ført til at de setter bilen igjen hjemme. Flest i Sogndal/Førde. Men fordi datamaterialet er så lite blir spredningen såpass stor at vi strengt tatt ikke kan si at forskjellen mellom områdene er signifikant.

Vi har gjennomført en binomisk logistisk regresjon hvor vi er har benyttet ulike forklaringsfaktorer for å se om det er visse grupper som i større grad enn andre hevder at "Trygt heim..." har ført til at de setter bilen igjen hjemme.

Vi finner igjen signifikante utslag, verken på alder, sted, kjønn, om de bor hjemme eller ikke, avstand til sentrum, hvor ofte de er i sentrum på lørdagskvelden, om de reiser ofte med buss ellers eller om de har rutetilbud til sentrum på lørdagskvelden.

Samtidig som "Trygt heim..." fører til at det er en del som setter igjen bilen hjemme, så fører det også til at enkelte reiser oftere til sentrum enn de ellers ville ha gjort. 42 prosent sier at de reiser oftere til sentrum som følge av "Trygt heim...". Denne andelen er lavere enn den andelen som hevder at de setter bilen igjen hjemme, noe som tyder på at "Trygt heim..." har lyktes i å overføre trafikk med privatbil til kollektivtransport.

Vi vet imidlertid ikke hvor mye oftere de reiser til sentrum og heller ikke hvor mange ganger de har valgt å sette bilen igjen hjemme. Prosentandelene er dermed ikke et uttrykk for hvor stor andelen av reisene som nå blir foretatt med buss i stedet for egen bil, og heller ikke hvor mye oftere de reiser til sentrum.

5.9 Betjening og betalingsvillighet

Om tilbudet betjenes med buss, taxi eller maxi-taxi kan ha betydning for vurderingen av tilbudet. Hvis de kunne velge transportmiddel er det nesten halvparten som sier at det ikke spiller noen rolle hvilket transportmiddel som benyttes.

Tabell 5.15: Transportmiddel – hvis de kan velge. Prosent

	Av dem som har benyttet tilbudet	Av alle
Buss	15	12
Taxi	7	14
Maxi-taxi	34	26
Spiller ingen rolle	44	48
Total	100	100
N	291	738

Kilde: TØI rapport 795/2005

Om tilbudet skal gjelde bare ungdom eller alle, kan ha konsekvenser både for bruk og ikke minst for kostnadene ved å drive tilbudet. Imidlertid kan aldersavgrensning være problematisk. Om det skal være en aldersbegrensning bør den settes på "et mest mulig rettferdig" sted. Det er jo ikke alltid slik at de som er ute sammen og skal samme vei hjem, er like gamle.

Tabell 5.16: Hvem tilbudet bør gjelde for. Prosent.

	Av dem som har benyttet tilbudet	Av dem som ikke har benyttet tilbudet	Av alle
Bare ungdom	35	51	45
Alle	65	48	55
N	291	436	738

Kilde: TØI rapport 795/2005

De som har erfaring med tilbudet mener i vesentlig større grad en de som ikke har erfaring med tilbudet at det bør være åpent for alle.

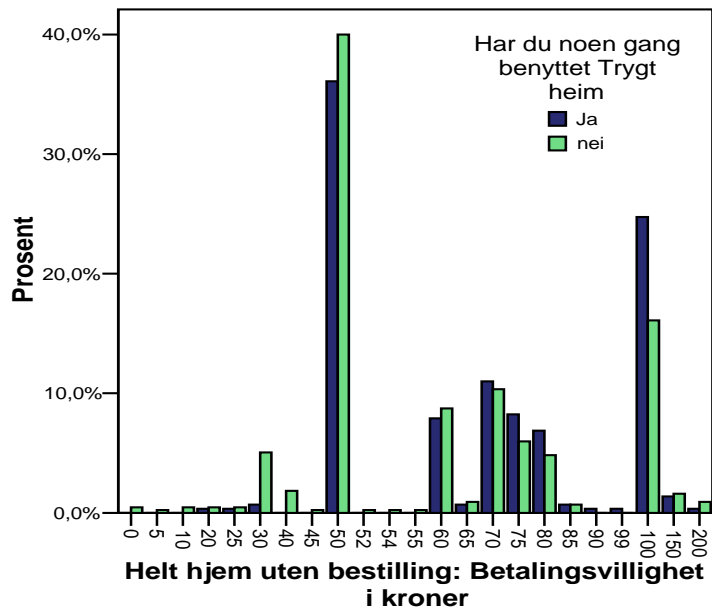
5.9.1 Betalingsvillighet for et bedre tilbud

Betalingsvillighet benyttes ofte som et mål på i hvor stor grad et tilbud er viktig. I slike sammenhenger benyttes gjerne SP-undersøkelser, dvs. undersøkelser hvor man gjennom valgsekvenser må foreta avveininger mellom ulike typer tilbud. I undersøkelsen her har vi ikke stilt respondentene overfor slike valgsekvenser men bare stilt et direkte spørsmål om betalingsvillighet. Hypotetiske spørsmål kan føre til at man svarer strategisk eller også at man overvurderer sine muligheter. Svarene fra dette direkte spørsmålet om hva de er villige til å betale for et bedre tilbud, sier derfor ingenting om hva som er en akseptabel pris for et slikt forbedret tilbud. Det dette sier oss er om en slik tenkt forbedring er med på å forbedre tilbudet.

Vi spurte: "I dag koster det 50 kr å reise med "Trygt heim..." for ein 50-lapp". Hvis tilbudet ble utvidet til å kjøre deg helt hjem både fredager og lørdager, uten at du må forhåndsbestille: Hvor mye er du villig til å betale for et slikt tilbud?"

Den gjennomsnittlige betalingsvilligheten er 72 kr for de som har benyttet "Trygt heim..." og 65 kr for de som ikke har benyttet "Trygt heim...".

Den slutningen vi kan trekke av dette er at de som har prøvd tilbudet verdsetter en slik forbedring høyere enn de som ikke har prøvd tilbudet, og at en slik endring faktisk anses som en vesentlig forbedring av tilbudet.



Kilde: TØI rapport 795/2005

Figur 5.8: Direkte betalingsvillighet for et bedre tilbud N=810.

5.10 Hva ville de gjort hvis tilbudet ikke fantes

Hvis ikke ”Trygt heim...” tilbudet hadde vært der, ville kanskje noen latt være å reise til sentrum om kvelden, mens andre ville funnet alternative måter å komme seg hjem på.

Vi ba dem som har benyttet seg av ”Trygt heim...” tilbudet om å tenke på *den siste gangen de benyttet det*, og spurte så om *hva de ville gjort hvis tilbudet ikke hadde eksistert*. De kunne krysse av for flere alternativer. I gjennomsnitt krysser de av for 2,2 alternativer.

Tabell 5.17: Hvis ”Trygt heim...” ikke hadde eksistert: Hva ville de gjort? N=291.

Hva ville de gjort	Antall kryss	Andel av alle kryss. Prosent.	Andel av respondentene som har krysset av for alternativet
Sittet på med andre som skulle samme vei, i bil	151	23	52
Overnattet hos venner og kjente	145	22	50
Blitt hentet av foreldre/venner	137	21	47
Tatt taxi	121	19	42
Blitt hjemme	28	4	10
Tatt rutebussen tidligere på kvelden	20	3	7
Kjørt bil selv	15	2	5
Dratt et annet sted	11	2	4
Gått/syklet	11	2	4
Annet	10	2	3
Kjørt moped/motorsykkle som sjåfør	2	-	1
Kjørt moped/motorsykkle som passasjer	3	1	1
Sum	654	100	223

Kilde: TØI rapport 795/2005

Om ”Trygt heim...” ikke hadde eksistert har liten betydning for om de ville dratt til sentrum eller ikke den siste lørdagen de var i sentrum. Kun 10 prosent av respondentene og 4 prosent av antallet avkryssinger havner i denne kategorien.

Ungdommene hadde i stor utstrekning overnattet hos venner og kjente. De hadde kjørt med andre som skulle samme vei, blitt hentet av foreldre/venner eller tatt taxi.

5.11 Fordeler og ulemper ved tilbudet og hvilke forbedringer ønsker ungdommen

5.11.1 Ulempene

Vi ønsket å finne ut hva de største ulempene ved tilbudet, dvs de tingene som kan være barrierer som reduserer bruken.

Her kunne respondentene krysse av for inntil 3 alternativer. I gjennomsnitt har de som har benyttet ”Trygt heim...” krysset av for 2,2 ulemper, mens de som ikke har benyttet tilbudet har krysset av for 2 ulemper.

Tabell 5.18: Ulemper ved ”Trygt heim...” tilbudet. De som har benyttet tilbudet. N=291

Ulemper	Har benyttet ”Trygt heim...”		
	Antall kryss	Andel av alle kryss. Prosent.	Andel av respondentene som har krysset av for ulempen
Går bare på lørdager	140	22	48
Bare en avgang	120	19	41
Går ikke i feriene	104	17	36
Må være flere personer	50	8	17
Må bestille på forhånd	45	7	16
Går for tidlig	47	8	16
Kommer ikke helt hjem	41	6	14
Annet	22	4	8
Går for sent	21	3	7
Går ikke dit jeg skal	15	2	5
For dyrt	5	1	2
Like billig med ordinær taxi	5	1	2
Utrivelig miljø	5	1	2
For langt til holdeplassen i Sentrum	4	1	1
Føler meg utrygg/usikker	1	-	1
Sum	626	100	215

Kilde: TØI rapport 795/2005

Tabell 5.19: Ulemper ved "Trygt heim..." tilbudet. De som ikke har benyttet tilbudet. N=438

Ulemper	Har ikke benyttet "Trygt heim..."		
	Antall kryss	Andel av alle kryss. Prosent.	Andel av respondentene som har krysset av for ulempen.
Bare en avgang	177	20	40
Må bestille på forhånd	177	20	40
Går bare på lørdager	125	14	29
Kommer ikke helt hjem	70	8	16
Annet	64	7	15
Går ikke dit jeg skal	65	7	15
Går ikke i feriene	51	6	12
Må være flere personer	52	6	12
Går for tidlig	41	5	9
Utrivelig miljø	3	3	7
Like billig med ordinær taxi	19	2	4
Går for sent	12	1	3
For dyrt	14	2	3
For langt til holdeplassen i Sentrum	14	2	3
Føler meg utrygg/usikker	8	1	2
Sum	892	100	203

Kilde: TØI rapport 795/2005

Blant dem som har benyttet tilbudet er det tre ulemper som peker seg ut som de dominerende:

- at tilbudet bare finnes på lørdag
- at det bare er en avgang
- at tilbudet ikke går i feriene

Også de som ikke har benyttet tilbudet mener at det at det bare er en avgang/ett avgangstidspunkt og at man må forhåndsbestille på enkelte ruter er de største ulempene ved tiltaket. Deretter kommer det at tilbudet bare går på lørdager.

Forhåndsbestilling og at man må være flere personer anses også som ulemper blant dem som har benyttet tilbudet men ikke i like stor grad som for dem som ikke har benyttet tilbudet.

Prisen er ikke vurdert som noen ulempe verken blant de som har og de som ikke har benyttet tilbudet.

5.11.2 Fordelene

"Trygt heim..." er et tiltak for å sikre at ungdom kommer seg hjem på en trygg måte i helgen. På samme måte som vi kartla hva de mener er ulempene ved tilbudet, har vi sett på hva de mener er fordelene. De kunne krysse av for de tre viktigste fordelene ved tilbudet. De som har benyttet tilbudet har i gjennomsnitt krysset av på 2,7 fordeler og de som ikke har benyttet tilbudet har angitt 2,3 fordeler i gjennomsnitt.

Tabell 5.20: Fordelene ved "Trygt heim..." tilbudet. De som har benyttet tilbudet. N=291

Fordeler	Har benyttet "Trygt heim..."		
	Antall kryss	Andel av alle kryss. Prosent.	Andel av respondentene som har krysset av for fordelene
Behøver ikke tenke på hvordan jeg skal komme hjem	190	24	65
Grei pris	156	20	54
Slipper å være avhengig av andre	102	13	35
Slipper å planlegge/avtale så mye på forhånd	76	10	26
Famile/venner føler seg sikre/trygge	74	9	25
Jeg føler meg sikker/trygg	61	7	21
Kommer nesten helt hjem	45	6	16
Passe tidspunkt å reise hjem på	34	4	12
Kan dra ut oftere	26	3	9
Behøver ikke tenke på når jeg skal reise hjem	15	2	5
Får følge med andre	8	1	3
Annet	4	1	1
Sum	790	100	272

Kilde: TØI rapport 795/2005

"Trygt heim..." er tydeligvis en relativt rimelig måte å komme seg hjem på.

I tillegg betyr tilbudet at de ikke behøver å tenke på hvordan de skal komme seg hjem om natten. De slipper med andre ord å planlegge så mye og kan være uavhengige av andre.

Det er tydeligvis også et trygghetsaspekt i tilbudet, både for dem selv og for familien.

Tabell 5.21: Fordelene ved "Trygt heim..." tilbudet. De som ikke har benyttet tilbudet. N=436

Fordeler	Har ikke benyttet "Trygt heim..."		
	Antall kryss	Andel av alle kryss. Prosent.	Andel av respondentene som har krysset av for fordelene
Behøver ikke tenke på hvordan jeg skal komme hjem	249	25	57
Grei pris	227	22	52
Famile/venner føler seg sikre/trygge	142	14	33
Jeg føler meg sikker/trygg	107	11	25
Slipper å være avhengig av andre	91	9	21
Slipper å planlegge/avtale så mye på forhånd	62	6	14
Annet	31	3	7
Behøver ikke tenke på når jeg skal reise hjem	26	3	6
Kommer nesten helt hjem	24	2	6
Kan dra ut oftere	24	2	6
Passe tidspunkt å reise hjem på	18	2	4
Får følge med andre	17	2	4
Sum	1018	100	234

Kilde: TØI rapport 795/2005

5.11.3 Forbedringer

Hvilke forbedringer av tilbudet ønsker ungdommen? De kunne krysse av de tre viktigste forbedringene. De som har benyttet tilbudet har i gjennomsnitt krysset av for 2,6 forbedringer, mens de som ikke har benyttet tilbudet har krysset av for 2,5 forbedringer.

Tabell 5.22: Forbedringer ungdommen ønsker. De som har benyttet tilbudet. N=291

Forbedringer	Har ikke benyttet "Trygt heim..."		
	Antall kryss	Andel av alle kryss. Prosent.	Andel av respondentene som har krysset av for forbedringen
Tilbud også på fredag	163	22	56
Tilbud også i feriene	156	21	54
Flere avganger	141	19	49
Slippe å forhåndsbestille	73	10	25
Flere ekstrasusser til spesielle arrangementer	41	5	14
Tilbud på andre hverdager	33	4	11
Bedre tilpasset lokale aktiviteter-stengetider	31	4	11
Må kunne dra alene	29	4	10
Bedre informasjon	23	3	8
Flere ruter	20	3	7
Tilbud til aktiviteter, ikke bare hjem igjen	17	2	6
Stopper flere steder i sentrum	11	2	4
Andre	11	2	4
Lavere pris	9	1	3
Sum	758	100	260

Kilde: TØI rapport 795/2005

Når det gjelder ønskede forbedringer er de som har og de som ikke har benyttet tilbudet relativt samstemte. Ungdommen ønsker at tilbudet utvides med:

- Flere avganger
- Tilbud også på fredagskvelden
- Tilbud også i feriene

Å slippe forhåndsbestilling er også høyt prioritert.

Tabell 5.23: Forbedringer ungdommen ønsker. De som ikke har benyttet tilbudet. N=435

Forbedringer	Har ikke benyttet "Trygt heim..."		
	Antall kryss	Andel av alle kryss. Prosent.	Andel av respondentene som har krysset av for forbedringen
Flere avganger	216	20	50
Tilbud også på fredag	174	16	40
Tilbud også i feriene	132	12	30
Slippe å forhåndsbestille	112	10	26
Bedre tilpasset lokale aktiviteter-stengetider	73	7	17
Stopper flere steder i sentrum	66	6	15
Flere ruter	64	6	15
Bedre informasjon	53	5	12
Tilbud på andre hverdager	44	16	10
Må kunne dra alene	42	4	10
Flere ekstrasusser til spesielle arrangementer	37	3	9
Tilbud til aktiviteter, ikke bare hjem igjen	26	2	6
Andre	28	3	6
Lavere pris	15	1	3
Sum	1082	100	249

Kilde: TØI rapport 795/2005

5.12 Ikke-brukere – årsaker til at de ikke har benyttet "Trygt heim..."

64 prosent av alle ungdom og 60 prosent av dem som kjenner til "Trygt heim..." har ikke benyttet seg av tilbudet.

Vi har spurt disse om årsakene til at de ikke har benyttet seg av tilbudet. De kunne krysse av inntil 3 årsaker. Vi valgte å stille spørsmålet slik at de kunne krysse ut flere årsaker fordi det sjelden er bare en årsak alene som gjør at de ikke velger tilbudet. På denne måten får vi et mer nyansert bilde av situasjonen.

I gjennomsnitt svarer de 2,03 årsaker hver, de har med andre ord to grunner til ikke å benytte tilbudet. Det betyr at når vi ser på hvor stor andel av respondentene som har krysset av på hver av svaralternativene vil den totale prosenten bli 203 prosent.

Den årsaken som nevnes av flest, er at de sitter på med andre. 40 prosent av respondentene har krysset av for "sitter på med andre" samtidig som de i gjennomsnitt har krysset av for ett av de andre alternative svarene.

Den nest viktigste årsaken er at de bor for nærme, 30 prosent av respondentene har oppgitt dette som en av årsakene til at de ikke benytter tilbudet.

Tabell 5.24: Årsaker til ikke å ha benyttet "Trygt heim...". N=440.

Årsak:	Antall kryss	Andel av alle kryss. Prosent.	Andel av respondentene som har krysset av for årsaken
Sitter på med andre	171	19	39
Bor for nærme	133	15	30
Andre årsaker	115	13	26
Går ikke dit jeg skal	75	8	17
Må bestille på forhånd	65	7	15
Går ikke når jeg trenger det	65	7	15
Like greit å spleise på ordinær taxi	52	6	12
Ingen av dem jeg kjenner reiser med "Trygt heim..."	53	6	12
Må være flere personer	46	5	11
Kjenner ikke tilbudet	33	4	8
Liker ikke å være avhengig av andre	24	3	6
For langt å gå fra holdeplassen og hjem	27	3	6
Liker ikke å reise alene med "Trygt heim..."	7	1	2
Kan hende jeg møter noen jeg ikke ønsker å treffe	9	1	2
For mange berusede mennesker	8	1	2
For dyrt	8	1	2
Sum	891	100	203

Kilde: TØI rapport 795/2005

Etter avstand og at de kjører med andre, kommer forhold ved tilbudet som viktige årsaker. Selv om det bare er 6 av 24 avganger som krever forhåndsbestilling og det må være minimum på 2-3 personer fr å kunne forhåndsbestille, opplever mange forhåndsbestillingen (og det at man må være flere personer for å kunne forhåndsbestille) som en viktig barrierer mot å benytte tilbudet.

Andre årsaker enn dem vi har benyttet som svaralternativer er ”den tredje viktigste årsaken”. Respondentene hadde her mulighet til å skrive kommentarer. Det har de i stor grad gjort. En del av kommentarene går på presisering av det de har krysset av: ”bor i sentrum”, ”kort vei å gå hjem”. I tillegg er det imidlertid mange som nevner at informasjonen har vært mangelfull. De er usikre på hvor tilbudet kjøres fra, hvem det gjelder for, hvor rutene går osv. Enkelte sier også: ”visste ikke om det før det var tatt bort”. Erfaringsmessig tar det tid å innarbeide nye tilbud (Renolen 1998), og ”prøveperioden” var muligens for kort i Stryn og Måløy til at tilbudet var godt nok kjent. ”Kjører bil sjølv” er også en hyppig kommentar og en del ”er sjelden ute på fest”. I tillegg er det en del studenter som bor utenfor hjemkommunen og bare er hjemme i feriene når det ikke er tilbud.

5.12.1 Hva skal til for at de skal begynne å benytte tilbudet

På samme måte som vi spurte om årsakene til at de ikke benyttet tilbudet, har vi spurt dem om hva som skal til for at de skal begynne å bruke det. De kunne krysse av for inntil tre årsaker. I gjennomsnitt har de svart 2,1 tiltak/forbedringer

Tabell 5.25: Hva skal til for å starte å bruke tilbudet. N= 439.

Hva skal til:	Antall kryss	Andel av alle kryss. Prosent.	Andel av respondentene som har krysset av for alternativet
Ikke aktuelt for meg	156	18	35
Må slippe forhåndsbestilling	131	14	30
Flere avganger i løpet av natta	123	13	28
Må gå dit jeg bor	118	13	27
Må gå når jeg trenger det	95	10	22
Bedre informasjon om tilbudet	68	7	16
Annet	58	6	13
Må kunne reise alene	43	5	10
Må gå både til og fra sentrum	39	4	9
Må hente meg der jeg er	41	4	9
Redusert pris	22	2	5
Tilbudet skal bare være for ungdom	21	2	5
Hyggeligere sjåfører	15	2	3
Sum	930	100	212

Kilde: TØI rapport 795/2005

35 prosent av respondentene mener tilbudet ikke er aktuelt for dem. Det kan det være flere årsaker til. Det kan hende de ikke er ute på kveldstid i helgene, de kan bo for nærme eller de studerer annet sted slik at de ikke bor hjemme. Kommentarene tyder på at dette er hovedårsakene til at de mener tilbudet ikke er aktuelt.

Det de mener er det viktigste man kan gjøre med tilbudet, er å ta bort forhåndsbestillingen. Deretter bør det bli flere avganger, ruten må gå dit de bor og når de trenger det. I tillegg trengs det bedre informasjon om tilbudet.

6 Oppsummering

De fleste ungdommene, nesten 90 prosent, kjenner til "Trygt heim..." tilbudet, men at de kjenner til tilbudet er ikke det samme som at de vet hvor og når drosjene/bussene går. Deres vurdering av informasjonen om tilbudet kan tyde på at tilbudet kunne vært kommunisert bedre, at tilgjengeligheten til informasjonen kunne vært bedre og at den kunne vært mer synlig.

Ca 1/3 del av ungdommene som kjenner til tilbudet har benyttet det.

Avstanden til sentrum har stor betydning for bruken av tilbudet. Det må være en viss avstand til sentrum før de velger å benytte tilbudet. De som bor nærme kan i større grad gå hjem, eller spleise på ordinær taxi. Derfor mener de tilbudet er uaktuelt for dem.

Barrierene for å benytte "Trygt heim..." er lavere blant ungdom som ofte benytter seg av ordinære rutebuss. Likeledes sannsynligheten for at de har benyttet tilbudet høyere blant dem som har et ordinært rutetilbud til sentrum på lørdagskvelden.

Alder har mindre betydning for bruken av tilbudet enn hva ungdommen gjør til daglig. Skoleelever har mindre sannsynlighet for å ha benyttet tilbudet enn både studenter og yrkesaktive.

Ungdom som er ofte i sentrum har høyere sannsynlighet for å ha benyttet tilbudet enn dem som er sjelden i sentrum.

Vi fant ingen forskjeller mellom stedene mht hvor ofte ungdommene er i sentrum på lørdagskvelden. Men vi finner at hvilket sted de reiser til på lørdagskvelden har betydning for bruken. Det er med andre ord visse egenskaper ved stedene/byene og områdene rundt som har betydning for bruken av "Trygt heim..." utover avstanden til sentrum, hvor ofte ungdommen er i sentrum på lørdagskvelden, om de går på skole, studerer eller er yrkesaktive. Disse forskjellene kan skyldes lokale forhold ved "Trygt heim..." tilbudet, f eks hvor godt tilbudet dekker de områdene der ungdommen bor eller geografiske forhold i kommunene rundt tettstedet.

Ungdommen er positive til tilbudet og det har liten betydning hva slags transportmiddel som benyttes. Om tilbudet skal være bare for ungdom eller for alle har de et mer delt syn på. De som har benyttet tilbudet synes i større grad enn dem som ikke har benyttet tilbudet at "Trygt heim..." burde være åpent for alle.

Trygt heim. er tydeligvis en relativt rimelig måte å komme seg hjem på. I tillegg betyr tilbudet at de ikke behøver å tenke på hvordan de skal komme seg hjem om natten. De slipper med andre ord å planlegge så mye og kan være uavhengige av andre. Det er tydeligvis også et trygghetsaspekt i tilbudet, både for dem selv og for familien.

Ulempene henger naturlig nok nøye sammen med de forbedringene de ønsker. Ungdommen ønsker at tilbudet utvides med flere avganger, tilbud også på fredagskvelden og i feriene. I tillegg anses forhåndsbestilling og at man må være flere personer som en stor ulempe/barriere som bør fjernes. I tillegg bør det informeres bedre om tilbudet.

Delundersøkelse 2: Tiltakets virkning på antallet skadde og drepte i perioden 2002-2004

Pål Ulleberg, Peter Christensen og Rune Elvik

7 Bakgrunn og problemstilling

I den siste 10-årsperioden har det vært en positiv utvikling med hensyn til antall skadde og drepte ungdommer i trafikken i Sogn og Fjordane. Siden 1993 har Statens vegvesen i samarbeid med andre gjennomført ”Sei ifrå!” – kampanjen som setter fokus på ungdomsmiljøet rundt bil og bilkjøring. Transportøkonomisk institutt evaluerte kampanjen i 1999 og fant at tiltaket hadde redusert tallet på skadde og drepte unge bilpassasjerer i alderen 16-19 år med ca 30 % i perioden 1993-1998 (Amundsen, Elvik og Fridstrøm, 1999). Videre er det mye som tyder på at det har skjedd en betydelig reduksjon i antallet alvorlig skadde og drepte ungdommer i alderen 16-24 år i Sogn og Fjordane fra 1993 og fram til 2004 (se Figur v1 i vedlegg). Imidlertid er det ikke skjedd tilsvarende reduksjon i antallet ungdommer som blir lettere skadd i trafikken i samme tidsrom, slik at det synes å skjedd en reduksjon i skadegrad fremfor antallet lettere skadde.

Målet med ”Trygt heim for ein 50-lapp” er å redusere helgeulykker i trafikken ved å tilrettelegge for bruk av kollektivtransport for å komme seg hjem natt til søndag, fremfor at de selv kjører eller sitter på med andre bilførere. Delundersøkelse 2 har til hensikt å undersøke om det har skjedd en reduksjon i antallet skadde og drepte i trafikken som følge av tiltaket. Vi har valgt å beregne effekten av tiltaket på antall skadde og drepte i trafikken i tidsrommet lørdag kveld kl 20.00 til og med søndag kl 06.00. Bakgrunnen for å inkludere antall skadde og drepte på lørdagskvelder i tillegg til natt til søndag er at tilbudet om ”Trygt heim...” også kan påvirke reisemønsteret på lørdagskveldene. Det at man ikke er like avhengig av å kjøre privatbil for å komme seg hjem på natten kan gjøre det mindre attraktivt kjøre privatbil til tettsted for så å benytte denne for å komme seg hjem.

Siden den viktigste målgruppen for tiltaket er ungdom, er det i denne gruppen det forventes at ”Trygt heim...” har størst virkning. ”Trygt heim...” kan likevel ha en gunstig effekt på antall skadde og drepte i andre aldersgrupper på grunn av at disse også kan benytte tilbudet, samt at risikoen for å kolliderer med annen bil eller å bli påkjørt som myk trafikant vil reduseres hvis flere ungdommer velger å ikke bruke bil på lørdagskvelder og natt til søndag. Vi har videre valgt å benytte skadetall for alle trafikantgrupper siden tiltaket ikke kun kan ha en effekt på trafikanter i bil, som nevnt kan f eks risikoen for å bli påkjørt som myk trafikant også reduseres hvis mengden biltrafikk reduseres på lørdagskvelder og natt til søndag.

Dette innebærer at virkningen av ”Trygt heim for ein 50-lapp” er beregnet for to grupper:

- a) Alle skadde og drepte lørdag kl. 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00 i alderen 16-30 år, uansett trafikantgruppe
- b) Alle skadde og drepte lørdag kl. 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00 i alle aldersgrupper, uansett trafikantgruppe

Den metodiske tilnærmingen som evalueringen bygger på er så å si identisk med den som ble benyttet i evalueringen av "Sei ifrå!" kampanjen i Sogn og Fjordane (se Amundsen, Elvik og Fridstrøm, 1999).

8 Datakilder og metode

8.1 Datakilder

Evalueringen bygger på opplysninger om antall skadde og drepte personer i trafikken i Sogn og Fjordane og i andre norske fylker i årene fra og med 1987 til og med 2004 i tidsrommet lørdag kveld kl 20.00 til og med natt til søndag kl 06.00. ”Trygt heim...” tilbys ikke i skolens sommerferie, og vi har derfor utelatt skadetall for perioden 20.juni - 20. august for alle år før og etter ”Trygt heim...” ble iverksatt. Opplysningene om antallet skadde og drepte personer er hentet fra Statistisk sentralbyrås (SSB) register over politirapporterte personskadeulykker. Antall skadde og drepte personer i lørdag kveld og natt til søndag er oppgitt for følgende grupper for hvert fylke og hvert år etter 1987:

- a) Antall skadde og drepte i aldersgruppen 16-30 år, for alle trafikantgrupper
- b) Antall skadde og drepte i alt, uansett aldersgruppe og for alle trafikantgrupper

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

- a) *Lengden av offentlige veger* i hvert fylke hvert år etter 1987. Opplysningene er hentet fra Opplysningsrådet for veitrafikk.
- b) *Folkemengden i hvert fylke* ved utgangen av hvert år fra 1987 til 2004. Opplysningene er hentet fra Statistisk sentralbyrås befolkningsstatistikk. Folketallet er fordelt på aldersgruppene 16-30 år og andre aldersgrupper (0-15 år og 31 år og mer).
- c) På grunnlag av opplysninger om folkemengden, er det for hvert fylke og hvert år etter 1987 beregnet hvilken *andel personer i alderen 16-30 år* utgjorde av folkemengden.
- d) *Trafikkarbeidet* i millioner kjøretøykilometer i hvert fylke hvert år etter 1987. Trafikkarbeidet er beregnet på grunnlag av en modell utviklet av Fridstrøm (1999).

8.2 Krav til en god evaluering

For å kunne si at et tiltak har påvirket antallet skadde og drepte i trafikken, må vi med rimelig sikkerhet kunne fastslå at tiltaket har ført til at det er færre eller flere skadde og drepte i trafikken enn det ellers ville ha vært. Det største problemet i en evaluering av et trafiksikkerhetstiltak er å si noe om hva antallet skadde og drepte ellers ville ha vært, det vil si dersom tiltaket ikke var tatt i bruk. Følgende punkter (Hauer, 1997) oppsummerer de krav som vanligvis stilles for å si at et tiltak er (en medvirkende) årsak til endringer i skadetall:

Årsaksretningen må kunne bestemmes entydig

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

Det må være en statistisk sammenheng mellom årsak og virkning

Dette kravet betyr at det må være statistisk pålitelige (signifikante) endringer i antall skadde og drepte personer fra før til etter at ”Trygt heim for ein 50-lapp” ble innført. Selv om én ulykke med personskafe er en for mye, er antallet skadde og drepte hvert år i tidsrommet lørdag kveld til natt til søndag svært lavt i statistisk forstand. Dette innebærer at eventuelle effekter av tiltaket må være svært sterke for å kunne dokumentere noen effekt med statistisk pålitelighet. For å øke sannsynligheten for å kunne påvise effekter, er undersøkelsen lagt opp på følgende måte:

- a) Signifikansnivået er satt til 10%, som er mindre strengt enn 5% som vanligvis brukes.
- b) I før-og-etterundersøkelsen i kapittel 9 er opplysninger fra alle år før og alle år etter innføring av ”Trygt heim for ein 50-lapp” slått sammen for å gi et størst mulig datagrunnlag.
- c) Det er utført en Poisson-regresjonsanalyse (negativ binomial fordeling) av data med hvert enkelt kalenderår som enhet. Denne analyseteknikken er lagt spesielt til rette for ulykkesdata og kan fange opp alle systematiske sammenhenger data inneholder og beregne deres effekter (se nærmere beskrivelse i avsnitt 8.3.3).

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

Antallet skadde og drepte i trafikken påvirkes av svært mange forhold. Et bestemt tiltak, som ”Trygt heim for ein 50-lapp”, er bare ett av disse forholdene. For å kunne si at endringer i antallet skadde og drepte etter at ”Trygt heim for ein 50-lapp” ble innført skyldes dette tiltaket, og ikke andre ting, bør ideelt sett virkningene av alle andre forhold som påvirker antallet skadde og drepte elimineres. Det er ikke mulig i en ikke-eksperimentell før-og-etterundersøkelse

som denne, men kan til en viss grad tas hensyn til gjennom å kontrollere for endringer som kan skyldes:

- a) Endringer i folkemengden
- b) Endringer i befolkningssammensetningen, det vil si andelen i alderen 16-30 år i prosent av befolkningen
- c) Generelle endringer i antall skadde og drepte personer, det vil si endringer som har skjedd samtidig over hele landet, for eksempel som en følge av svingninger i økonomiske konjunkturer
- d) Langsiktige trender i antall skadde og drepte personer, det vil si systematiske utviklingstendenser fra år til år som var til stede allerede før ”Trygt heim for ein 50-lapp” ble igangsatt og har fortsatt etterpå
- e) Endringer i trafikkmengde, det vil si i antallet kjøretøykilometer utført av motorkjøretøy i det enkelte fylke.

Kravet om at sammenhengen mellom årsak og virkning skal holde for kontroll for andre mulige forklaringer betyr at det må være mulige å påvise en effekt av ”Trygt heim for ein 50-lapp”-kampanjen etter at man har kontrollert for de faktorene som er nevnt over. Poisson-regresjonsanalysen i kapittel 9 kontrollerer for de ovennevnte faktorer.

Tiltaket bør ha størst virkning i sin målgruppe

Dette kalles ofte en ”spesifisitet” i virkningen av en faktor. Når det gjelder ”Trygt heim for ein 50-lapp”, betyr dette at vi venter å finne en virkning av kampanjen i den aldersgruppen av trafikanter den er rettet mot (16-30 åringer), men ikke så stor effekt i andre aldersgrupper.

Dog kan det tenkes at tiltaket også har en positiv ”smitteeffekt” for andre aldersgrupper. Bakgrunn for denne hypotesen er at tilbudet er åpent for alle (dog må de som er over 30 år betale 100 kr), samtidig som at hvis ungdom kjører mindre som følge av tiltaket i det aktuelle tidsrommet, reduseres risikoen for at personer i andre aldersgrupper kolliderer med eller blir påkjørt av en ung bil- eller MC-fører.

Årsaksmekanismen som formidler virkningen av et tiltak bør være kjent

Tiltaket ”Trygt heim for ein 50-lapp” har som nevnt til hensikt å få ungdom til å velge kollektivtransport fremfor å sitte på eller selv kjøre bil natt til søndag. Som vist i delundersøkelse 1, er det mye som tyder på at tiltaket ”Trygt heim...” lykkes i å overføre kjøring med privatbil til kollektivtransport. Dette funnet gir et ekstra holdepunkt for å bedømme om tiltaket har virket, i tillegg til eventuelle endringer i antall skadde og drepte personer.

8.3 Undersøkellesopplegg – opplegg for analyse av data

8.3.1 Før-og-etterundersøkelser med sammenligningsgrupper

Det er utført to før-og-etterundersøkelser med sammenligningsgruppe. Betegnelsen ”sammenligningsgruppe” brukes i stedet for kontrollgruppe, fordi sammenligningsgruppen er valgt ut fra visse kriterier, ikke fremkommet tilfeldig som i et eksperiment (Hauer 1997). Perioden 1987-2001 er brukt som før-periode, mens perioden 2002-2004 er brukt som etter-periode⁴. Følgende sammenligningsgrupper er valgt:

- a) Antallet skadde og drepte i perioden lørdag kl 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00 i alle andre fylker i Norge til sammen. Analysene er gjennomført separat for aldersgruppen 16-30 år og for skadde og drepte i alle aldersgrupper.
- b) Antallet skadde og drepte i samme tidsrom i hvert av de 18 andre fylkene i Norge. De 18 andre fylkene representerer mengden av mulige sammenligningsgrupper for Sogn og Fjordane fylke. I Poisson-regresjonsanalysen er variasjonen i antallet skadde og drepte i alle de andre fylkene og i Sogn og Fjordane beregnet med en multivariat analyseteknikk som fanger opp den systematiske variasjon som kan tilskrives de forklaringsfaktorer som inngår i analysen (andel ungdom i befolkningen, trafikkarbeid, trafikk tetthet og årlig trend).

8.3.2 Mål på virkning i før-og-etterundersøkelsene

I før-og-etterundersøkelsen er effekten av ”Trygt heim for ein 50-lapp” på antallet skadde og drepte personer pr. 10000 innbygger uttrykt i form av oddsforholdet. Grunnen til at vi benytter antallet skadde og drepte pr 10000 innbygger er for å kontrollere for endringer i folketall. Dette kalles å uttrykke effekten i form av endringer i helserisiko. Effekten (oddsforholdet) er beregnet slik:

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

A_i = Antall skadde og drepte personer pr. 10000 innbygger lørdag 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00 i etter-perioden i Sogn og Fjordane.

B_i = Antall skadde og drepte personer pr. 10000 innbygger lørdag 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00 i før-perioden i Sogn og Fjordane.

C_i = Antall skadde og drepte personer pr. 10000 innbygger lørdag 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00 i etter-perioden i sammenligningsgruppen (resten av landet).

⁴ Siden ”Trygt heim...” ble iverksatt mai 2002, er det utført tilleggsanalyser der perioden januar til april er utelatt for hvert enkelt år (både før og etter 2002). Imidlertid vil vi i hovedrapporten legge mest vekt på analyser som om tar utgangspunkt i at ”Trygt heim...” var virksom hele kalenderåret 2002. Bakgrunnen for dette er å få et størst mulig tallmateriale å analysere. En bakdel med å benytte hele kalenderåret, er at skadetall for en periode hvor ”Trygt heim..” ikke var virksom inkluderes, dvs. perioden januar-april 2002.

D_i = Antall skadde og drepte personer pr. 10000 innbygger lørdag 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00 i før-perioden i sammenligningsgruppen (resten av landet).

Når oddsforholdet er mindre enn 1,0, er antallet skadde og drepte personer pr. 10000 innbygger (dvs. helserisikoen) redusert i Sogn og Fjordane sett i forhold til utviklingen i resten av landet. Når det er 1,0, er endringen i helserisiko den samme som i resten av landet. Når oddsforholdet er større enn 1,0, har antallet skadde og drepte personer pr. 10000 innbygger økt mer i Sogn og Fjordane enn i resten av landet. Effekter uttrykt i form av oddsforhold er beregnet for følgende grupper:

- a) Alle skadde og drepte lørdag kl. 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00 i alderen 16-30 år, uansett trafikantgruppe (alle skadde og drepte) pr. 10000 innbygger.
- b) Alle skadde og drepte lørdag kl. 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00 i alle aldersgrupper, uansett trafikantgruppe (alle skadde og drepte) pr. 10000 innbygger.

Usikkerheten i den beregnede virkningen av ”Trygt heim for ein 50-lapp” kampanjen er beskrevet ved hjelp av et 90% konfidensintervall. Det er et område der den ”sanne” virkningen tiltaket vil ligge med 90 % sannsynlighet. Disse konfidensgrensene bygger på en forutsetning om normalfordelte ulykkestall. Denne forutsetningen gir god tilnærming når forventet ulykkestall er mer enn ca 20, noe som er tilfelle i det datamaterialet denne undersøkelsen bygger på⁵.

8.3.3 Multivariat analyse (Poisson-regresjonsanalyse)

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

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

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

Et 90% konfidensintervall for effektene av de enkelte variabler i Poisson-regresjonsanalysen er beregnet ved å benytte anslagene for standardfeilen til de enkelte β koeffisienter som produseres automatisk av programvaren som er brukt i analysen. Vi har anvendt en såkalt generalisert Poisson-regresjon, dvs. en negativ binomial fordeling. Estimaten er beregnet med programpakken LIMDEP.

⁵ Dette er ikke tilfelle for hvert enkelt år, der skadetallene i de fleste tilfeller er under 20. Slår man derimot antallet skadde og drepte personer sammen for henholdsvis før- og etterperioden, blir skadetallene større enn 20.

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

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

Her betyr de ulike symbolene følgende:

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

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

q = trafikkmengden i millioner kjøretøykilometer

l = veglengden i kilometer

p = andelen unge i alderen 16-30 år i prosent av befolkningen i et fylke, eller det totale folketallet i fylket i når analysene star for seg alle skadde og drepte, uansatt aldersgruppe.

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

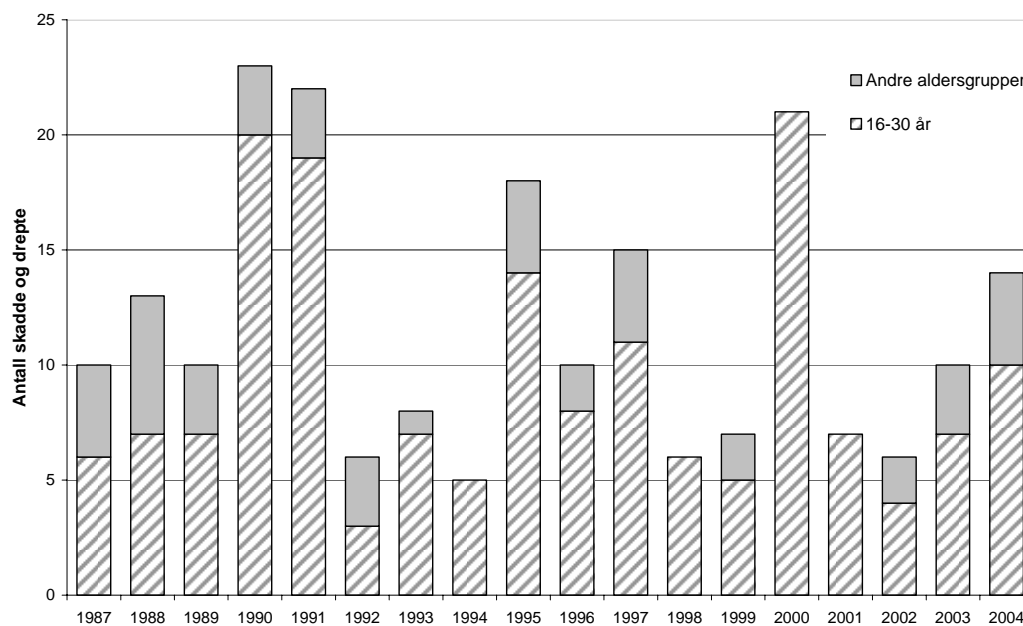
d = en hjelpevariabel som brukes til å definere hvordan effekten av "Trygt heim for ein 50-lapp" kampanjen varierer over tid i perioden 1999-2002. Se nærmere beskrivelse i avsnitt 9.3.

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

9 Resultater

9.1 Utvikling i antall skadde og drepte i Sogn og Fjordane perioden 1987-2004, lørdag kl 20.00 til søndag kl 06.00

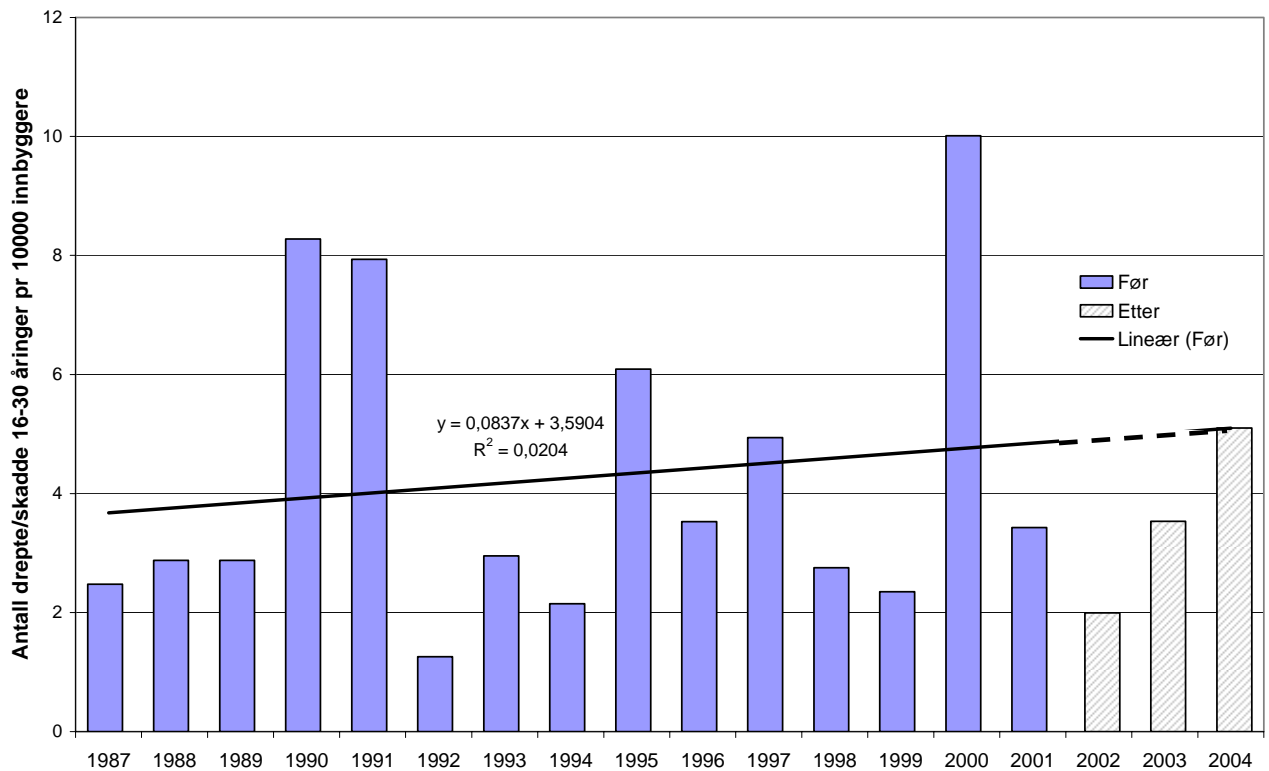
Figur 9.1 viser utviklingen i antall skadde og drepte i trafikken i Sogn og Fjordane fra 1987-2004 i tidsrommet lørdag kl 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00, fordelt på alder. Skadetall for skolens sommerferie er utelatt for hvert år, siden "Trygt heim..." ikke er virksom i sommerferien. Som det framgår av figuren, er det først og fremst personer i aldersgruppen 16-30 år som blir skadd eller drept lørdag kveld og natt til søndag. Videre kan man ut fra figuren lese at det er store variasjoner i antallet som blir skadde eller drept i trafikken fra år til år, noe som godt kan være et uttrykk for tilfeldige svingninger i skadetall.



Figur 9.1 Utvikling i antall skadde og drepte i trafikken i tidsrommet lørdag kl 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00 i Sogn og Fjordane 1987-2004. Tall fordelt på aldersgrupper. Skadetall i sommerferieperioden er utelatt for hvert år.

Tallene i figur 9.1 kan imidlertid være noe misvisende, da antallet innbyggere i aldersgruppen 16-30 år har gått ned siden 1987. Vi har av den grunn valgt å presentere tallene i for av antall skadde og drepte 16-30 åringer pr. 10 000 innbygger i denne aldersgruppen (Figur 9.2). I figuren er det tegnet inn en trendlinje, som er estimert på grunnlag av utviklingen de 15 årene før "Trygt heim..." startet opp. Trendlinjen viser at antallet skadde og drepte pr 10 000 har vært svakt økende i perioden før "Trygt heim..." ble iverksatt. Etter at "Trygt

heim...” ble iverksatt i 2002 er det en tendens til at skadetallene pr. 10 000 innbygger synker noe, med unntak av i år 2004.



Figur 9.2 Utvikling i antall skadde og drepte i trafikken pr 10 000 innbygger 18-30 år i tidsrommet lørdag kl 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00 i Sogn og Fjordane 1987-2004. Skadetall i sommerferieperioden er utelatt for hvert år.

I figur 9.1 og 9.2 er det ikke kontrollert for utviklingen i skadetall resten av landet (sammenligningsgruppen). Dette vil bli gjort i påfølgende analyser.

9.2 Før-og-etterundersøkelse med hele landet som sammenligningsgruppe

Det er foretatt to før-og-etterundersøkelser. Den første tar for seg virkningen av ”Trygt heim...” i hele perioden 2002-2004, mens de andre tar for seg virkningen i månedene mai-desember i 2002-2004. Bakgrunnen for sistnevnte analyse er at ”Trygt heim...” startet opp i mai 2002, og følgelig kan det bli litt feilaktig å ta med skadetall for månedene januar – april 2002. Imidlertid anbefales det å legge mest vekt resultatene fra den første analysen, siden denne bygger på et større tallmateriale.

Resultatene av analysene presentert i tabell 9.1 og 9.2 viser prosentvis endring⁶ i antallet skadde og drepte i tidsrommet lørdag kl 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00 i Sogn og Fjordane når det er kontrollert for endringer i folketall og generelle endringer i antallet skadde og drepte lørdag kveld/natt til søndag i landet som helhet. Begge tabellene viser et systematisk mønster; det har vært en nedgang i antallet skadde og drepte i Sogn og Fjordane etter at ”Trygt heim ..” ble iverksatt, og at nedgangen er størst i aldersgruppen 16-30 år. Imidlertid er ingen av endringen statistisk pålitelige på 10 % nivå, slik at det ikke kan utelukkes at nedgangen skyldes tilfeldige svingninger i ulykkestall.

Tabell 9.1: Endringer i helserisiko lørdag kl 20.00 til søndag kl 06.00 for ulike aldersgrupper i Sogn og Fjordane, sett i forhold til resten av landet. Sommerferieperioden utelatt for hvert år. Før-periode 1987-2001, etter-periode 2002-2004.

Trafikantgruppe	Prosent endring i helserisiko etter ”Trygt heim” ble iverksatt	90% konfidensintervall
16-30 år	-26	-64, + 13
Alle aldersgrupper	- 13	- 46, + 20

Tabell 9.2: Endringer i helserisiko lørdag kl 20.00 til søndag kl 06.00 for ulike aldersgrupper i Sogn og Fjordane, sett i forhold til resten av landet .Kun månedene mai-september hvert år. Sommerferieperioden utelatt for hvert år. Før-periode 1987-2001, etter-periode 2002-2004.

Trafikantgruppe	Prosent endring i helserisiko etter ”Trygt heim” ble iverksatt	90% konfidensintervall
16-30 år	- 13	-56, + 30
Alle aldersgrupper	- 10	- 49, + 28

Kilde: TØI rapport 795 /2005

⁶ Denne er estimert gjennom å trekke 1 fra oddsratioen (se avsnitt 8.3.2), og deretter multiplisere dette tallet med 100; (Oddsratio-1)*100.

9.3 Poisson-regresjonsanalyse

Tabell 9.3 og 9.4 viser et utdrag av resultatene av Poisson-regresjonsanalysen. Avhengige variabler er antallet skadde og drepte i aldersgruppen 16-30 år i alt (alle skadde og drepte i trafikken i perioden lørdag kl 20.00 t.o.m. søndag kl 06.00), og antallet skadde og drepte i alle aldersgrupper i samme tidsrom. Virkningen av "Trygt heim..." er videre beregnet for to ulike tidsrom, for hele perioden 2002-2004 og for perioden mai-desember 2002-2004. Skadetall for sommerferieperioden er utelatt for hvert kalenderår.

Virkningen av "Trygt heim..." er beregnet med to ulike modeller. Modell 1 (dummy) tar utgangspunkt i at "Trygt heim..." har lik effekt i alle år etter 2002, dvs. at virkningen ikke er større i 2002 enn i 2004. Modell 2 (krumning) tar høyde for at virkningen forsterker seg over tid⁷, noe det er rimelig å forvente da det har vært en økning i antallet som benytter tilbudet fra 2002 til 2004 (se tabell v1 i vedlegg).

Kontrollvariabler er andre forhold som kan påvirke antallet skadde og drepte og som det er kontrollert for i analysene. De kontrollvariabler som inngår i de ulike analysene er:

- Trafikkarbeidet i millioner kjøretøykilometer (trafikkarbeid)
- Trafikktettheten, det vil si antallet kjøretøykilometer per kilometer veg (trafikktetthet)
- Antallet innbyggere i aldersgruppen 16-30 år, eller det totale folketallet når analysene ser på virkning på antallet skadde og drepte i alle aldersgrupper
- Langsiktig trend, det vil si gjennomsnittlig årlig økning eller nedgang i antallet skadde og drepte (trend).

Tabell 9.3 og 9.4 oppgir kun koeffisientene som måler virkningen av "Trygt heim...". Koeffisientene (β) tolkes slik:

- Et negativt fortegn betyr at "Trygt heim..." bidrar til *færre* skadde og drepte personer. Jo høyere tallverdien til koeffisienten er, desto sterkere er effekten.
- Et positivt fortegn betyr at "Trygt heim..." bidrar til *flere* skadde og drepte personer. Jo høyere tallverdien til koeffisienten er, jo sterkere er økningen i antallet skadde/drepte.

Signifikanssannsynlighet viser om effekten av "Trygt heim..." på antallet skadde/drepte er større enn det vi forventer ut i fra tilfeldige svingninger i ulykkestall. En signifikanssannsynlighet på *under 0.10* betyr at effekten er

⁷ Dette er gjort gjennom å benytte en såkalt "Box-Cox" parameter ($\lambda = 0,5$), som i dette tilfellet betyr at den beregnede virkningen av "Trygt heim..." på antallet skadde og drepte personer øker over tid, men at økningstakten gradvis avtar/flater ut. Denne modellen samsvarer for øvrig godt med økningen i antallet registrerte passasjerer som benyttet tilbudet "Trygt heim..." i perioden 2002-2004 (se tabell v1 i vedlegg).

statistisk pålitelig (signifikant) på 10% nivå, dvs at vi tror effekten er større enn det vi forventer ved rene tilfeldigheter. I tabellen er signifikanssannsynligheten oppgitt både tosidig og ensidig. Et tosidig signifikansnivå betyr at man ta utgangspunkt i at skadetallene både kan øke eller minke etter at tiltaket ble innført. Siden det neppe er grunn til å forvente at et tiltak av denne typen bidrar til å øke skadetall, har vi også presentert et ensidig signifikansnivå. Dette tester om skadetallene reduseres eller er det samme som før etter at tiltaket ble innført, og tar dermed ikke hensyn til at skadetallene også kan tenkes å øke.

Tabell 9.3: Resultater av Poisson-regresjonsanalyse av "Trygt heim..." i Sogn og Fjordane. Koeffisienter (β) for virkningen av "Trygt heim!" i lørdag kveld t.o.m. natt til søndag i perioden 2002-2004. Kontroll for trafikkarbeid, trafikkthet, antall unge/totalt folketall og trend. Sammenligningsgruppe: alle fylker i resten av landet. Sommerferieperioden utelatt for hvert år. Før-periode 1987-2001, etter-periode 2002-2004.

Modell	Tiltaksvariabel (krumning)	Avhengig variabel	β -tiltak (effekt av "Trygt heim..." i perioden 2002-2004)	Standardfeil til β -koeffisient	Signifikanssannsynlighet (tosidig)	Signifikanssannsynlighet (ensidig)
1	Dummy	16-30 år	-.349	.380	.362	.181
		Alle aldersgrupper	-.130	.227	.564	.282
2	Krumning	16-30 år	-.150	.248	.547	.274
		Alle aldersgrupper	-.009	.150	.955	.478

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

Kilde: TØI rapport 795/2005

Tabell 9.4: Resultater av Poisson-regresjonsanalyse av "Trygt heim..." i Sogn og Fjordane. Koeffisienter (β) for virkningen av "Trygt heim!" i lørdag kveld t.o.m. natt til søndag i perioden mai-desember 2002-2004. Kontroll for trafikkarbeid, trafikkthet, antall unge/totalt folketall og trend. Sammenligningsgruppe: alle fylker i resten av landet. Sommerferieperioden utelatt for hvert år. Før-periode 1987-2001, etter-periode 2002-2004.

Modell	Tiltaksvariabel (krumning)	Avhengig variabel	β -tiltak (effekt av "Trygt heim..." i perioden mai-desember 2002-2004)	Standardfeil til β -koeffisient	Signifikanssannsynlighet (tosidig)	Signifikanssannsynlighet (ensidig)
1	Dummy	16-30 år	-.341	.401	.396	.198
		Alle aldersgrupper	-.319	.293	.277	.139
2	Krumning	16-30 år	-.134	.231	.562	.281
		Alle aldersgrupper	-.118	.180	.535	.268

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

Kilde: TØI rapport 795/2005

Resultatene av de ulike analysemodellene gir svært samsvarende resultat; alle modellene viser en reduksjon i antall skadde og drepte i tidsrommet "Trygt heim for ein 50-lapp" har vært virksom, og at reduksjonen er størst i aldersgruppen som er i målgruppen for tiltaket. Endringene er imidlertid langt fra statistisk

signifikante, og vi kan derfor ikke utelukkes at reduksjonen i antall skadde og drepte skyldes tilfeldige svingninger i ulykkestall.

For å lettere kunne tolke resultatene av Poisson-regresjonsanalysene, har vi i tabell 9.5 regnet om de estimerte effektene av "Trygt heim..." til prosentvise endringer i antallet skadde og drepte. Dette gjør det også mulig å sammenligne resultatene direkte med de tall som er oppgitt i tabell 9.1 og 9.2.

Tabell 9.5: Prosentvise endringer i antall skadde og drepte for ulike aldersgrupper i Sogn og Fjordane, beregnet på grunnlag av Poisson-regresjonsanalysene.

Modell	Avhengig variabel	Prosentvis endring (effekt av "Trygt heim")	90 % konfidensintervall
<i>For hele perioden 2002-2004:</i>			
1 (dummy)	16-30 år	- 30	(-63, + 32)
	Alle aldersgrupper	-12	(-40, + 28)
2 (krumning)	16-30 år	-22	(-60, + 50)
	Alle aldersgrupper	-1	(-54, + 45)
<i>For perioden mai-des 2002-2004:</i>			
1 (dummy)	16-30 år	-29	(-63, +38)
	Alle aldersgrupper	-27	(-55, +18)
4 (krumning)	16-30 år	-19	(-57, + 48)
	Alle aldersgrupper	-16	(-48, + 30)

Ingen av endringene er statistisk signifikante på 0.10 nivå.
Kilde: TØI rapport 795/2005

Tabell 9.5 viser at det for perioden 2002-2004 er 22-30 % nedgang i antall skadde og drepte i aldersgruppen 16-30 år, avhengig av hvilke modell som benyttes. Reduksjonen i antallet skadde og drepte for alle aldersgrupper er noe mindre. Dette samsvarer godt med resultatene presentert i tabell 9.1 og 9.2.

Kort oppsummert viser alle de ulike analysene at det har vært en nedgang i antallet skadde og drepte i tidsrommet lørdag kveld kl. 20.00 t.o.m. natt til søndag kl. 06.00. Nedgangen er størst blant målgruppen for tiltaket. Imidlertid er ikke nedgangen statistisk pålitelig, og det kan derfor ikke utelukkes at dette skyldes tilfeldige svingninger i skadetall. På den annen side er analysene basert på svært lave skadetall, noe som tilsier at en nedgangen i skadetall må være svært sterk for at denne skal være statistisk pålitelig. I dette tilfellet måtte nedgangen i skadetall vært på om lag 40-50 % for at virkningen skulle være statistisk signifikant på 10 % nivå. Det er på mange måter urealistisk å forvente en slik kraftig reduksjon (dvs. en halvering i skadetall) som følge av ett enkelt tiltak, og vi har av den grunn også gjennomført en nytte-kostnadsanalyse av tiltaket, til tross for at reduksjonen i skadetall ikke er statistisk pålitelig.

9.4 Nytte-kostnadsanalyse

Nytte-kostnadsanalysene er basert på en modell beskrevet av Elvik (1999). I følge opplysninger fra Sogn og Fjordane fylkeskommune er kostnadene forbundet med tiltaket "Trygt heim for ein 50-lapp" i perioden 2002-2004 beregnet til 2,676 mill. kr. Disse midlene omfatter subsidiering av taxi-ordningen natt til søndag og ulike markedsføringstiltak. I tillegg til disse kostnadene, har fylkeskommune hatt kostnader med å utvikle og organisere tiltaket. Omfanget av dette arbeidet er vanskelig å anslå, og på grunn av at dette arbeidet er gjennomført innenfor ordinære budsjetter og ordinær arbeidstid har vi utelatt denne kostnaden i regnestykket, selv om denne ideelt sett burde vært inkludert.

De offentlige kostnadene ved tiltaket er multiplisert med 1,2 for å gi et uttrykk for de samfunnsøkonomiske kostnadene ved tiltaket⁸. De samfunnsøkonomiske kostnadene ved "Trygt heim for ein 50-lapp" blir da:

Samfunnsøkonomisk kostnad: 2,674 millioner kr x 1,2 = 3,21 millioner kr

Som mål på effekten på trafikksikkerheten av et tiltak brukes *endringer i forventet antall skadde personer*. Med forventet antall skadde personer menes det gjennomsnittlige antall som kan ventes å skje lørdag kveld og natt til søndag i perioden 2002-2004 hvis "Trygt heim .." ikke var virksom, ved uendret eksponering og skaderisiko (tall for sommerferieperioden er ikke tatt med i beregningen).

Endring av antall skadde = Forventet antall skadde i tiltakets målgruppe x
Prosent effekt på antall skadde

Siden tilbudet først og fremst er rettet mot aldersgruppen 16-30 år er kostnytteanalysen beregnet for denne aldersgruppen. Med utgangspunkt i den mest konservative Poisson-regresjonsmodellen (krumning, dvs. at virkningen av tiltaket forsterker seg over tid) er nedgangen i antallet skadde og drepte 16-30 åringer på 22 %, i perioden lørdag kveld/natt til søndag 2002-2004, noe som tilsvarer 6,1 færre personskader enn forventet.

⁸ Med *samfunnsøkonomiske kostnader* menes alternativkostnaden ved et tiltak, det vil si den nyttepengene som brukes til tiltaket ville ha gitt i beste alternative anvendelse. Alternativkostnaden til offentlige budsjettkroner er lik utgiftene på offentlige budsjetter multiplisert med *skattekostnadsfaktoren* for offentlige utgifter som finansieres av generelle skatter og avgifter (det vil si ikke av direkte brukerbetaling):

Alternativkostnad = Utgifter på offentlige budsjetter x Skattekostnadsfaktor

Skattekostnadsfaktoren for offentlige utgifter er et uttrykk for det samfunnsøkonomiske effektivitetstap (dødvektap) skatter og avgifter medfører. I Norge har et offentlig utredningsutvalg (Kostnadsberegningssutvalget, se NOU 1997:27 og NOU 1998:16) anbefalt at alle offentlige utgifter multipliseres med 1,2 for å komme fram til de samfunnsøkonomiske kostnader ved offentlige utgift.

Gjennomsnittskostnadene til en personskade er beregnet til 2,33 mill kr pr skadd. Det er da tatt hensyn til at om lag 90 % av alle personskadene er lette personskader, mens de resterende er alvorlig skadde og drepte. Følgelig representerer dette et vektet gjennomsnitt av kostnadene forbundet med personskader. Den beregnede nytteverdi av 6,1 færre skadde blir da:

Samfunnsøkonomisk nytte = $6,1 \times 2,33$ millioner kr = 14,2 millioner kroner

Beregningen konkluderer da med at nytten ved tiltaket er 4,4 ganger større enn kostnaden ($14,21/3,21$). De sparte kostnadene ved tiltaket blir da $14,21 - 3,21 = 11$ millioner kroner.

Vi presiserer at dette er et meget usikkert estimat siden nedgangen i antall skadde og drepte ikke er statistisk pålitelig (signifikant). På den annen side illustrerer dette regnestykket at det ikke skal så mye til før et tiltak som "Trygt heim..." er samfunnsøkonomisk lønnsomt; med kun to sparte personskader vil fortsatt nytten være større enn kostnaden ved tiltaket.

10 Drøfting og konklusjon

Analysene viser at den observerte nedgangen i antallet som skades eller blir drept i trafikken lørdag kveld og natt til søndag etter at ”Trygt heim for ein 50-lapp” ble iverksatt ikke er statistisk signifikant og derfor kan skyldes tilfeldige svingninger i skadetall. Fordi datamaterialet er lite (dvs. lavt antall skadde og drepte), kan det likevel tenkes at tiltaket har hatt en effekt, uten at dette kunne påvises med rimelig sikkerhet i denne undersøkelsen.

Selv om nedgangen er reell og ikke skyldes tilfeldige svingninger i skadetall, kan det tenkes at det er andre forklaringer enn ”Trygt heim...” på en slik nedgang. Vi vil i de påfølgende avsnitt kort drøfte noen andre mulige feilkilder enn tilfeldige svingninger i ulykkestall som mulig årsak til denne nedgangen.

10.1 Er skadetallene unormalt høye i før-perioden?

En mulig feilkilde er at det har vært unormalt høye skadetall i perioden før ”Trygt heim...” ble iverksatt. I slike tilfeller må vi vente at antallet skadde og drepte personer vil gå ned i etter-perioden. Dette kalles regresjon mot gjennomsnittet, og er en alvorlig feilkilde i før-og-etterundersøkelser.

En indikasjon på dette er om antallet skadde og drepte lørdag kveld og natt til søndag var unormalt høyt i årene umiddelbart før tiltaket ble iverksatt i 2002. Som vist i figur 9.2, var skadetallene svært høye i 2000, men lave i 1998, 1999 og 2001. På grunnlag av dette konkluderes det med at skadetallene i Sogn og Fjordane ikke var unormalt høye i perioden før ”Trygt heim...” ble satt i gang. Regresjon mot gjennomsnittet er følgelig ingen sannsynlig feilkilde i denne undersøkelsen.

10.2 Har det vært en generell reduksjon i skadetallene i Sogn og Fjordane?

En mulighet er at reduksjonen i antall skadde og drepte på lørdag kveld og natt til søndag er en del av en generell nedgang i skadetall i Sogn og Fjordane og ikke er en konsekvens av ”Trygt heim...”. En mulighet å undersøke dette på, er å undersøke om det har skjedd en endring i skadetall på *andre* tidspunkter enn lørdag kveld og natt til søndag i perioden 2002-2004. Analyser av skadetallene for Sogn og Fjordane i denne perioden viser at det har vært en reduksjon på 10 % i antall skadde og drepte 16-30 åringer i perioden 2002-2004 og 3 % for alle aldersgrupper når tall for lørdag kveld og natt til søndag utelates (se tabell v2 vedlegg). Den beregnede effekten av ”Trygt heim...” er sterkere enn dette (30 % for 16-30 åringer og 14 % for alle aldersgrupper når samme type analyse benyttes), noe som indikerer at ”Trygt heim...” har en større effekt enn den

generelle nedadgående trenden i skadetall. Likevel kan dette tyde på at noe av nedgangen i skadetall lørdag kveld og natt til søndag kan tilskrives en generell nedadgående trend i skadetall i Sogn og Fjordane.

10.3 Bidrar "Trygt heim for ein 50-lapp" til at flere setter igjen bilen hjemme?

Tiltaket "Trygt heim for ein 50-lapp" har som nevnt til hensikt å få ungdom til å velge kollektivtransport fremfor å sitte på eller selv kjøre bil lørdag kveld og natt til søndag. Dersom det er mulig å påvise slike endringer i atferd, gir det et ekstra holdepunkt for å bedømme om tiltaket har virket. Resultatene fra delundersøkelse 1 viste at 68 % av ungdommene over 18 år oppgav at "Trygt heim..." hadde ført til at de satt igjen bilen hjemme. Siden denne andelen er større enn andelen som oppgav at de reiser oftere inn til sentrum som følge av tiltaket, indikerer dette at "Trygt heim..." lykkes i å få overført deler av bilreisene til kollektivreiser.

10.4 Konklusjon

De ulike analysene viser en nedgang på mellom 22 til 30 prosent i antallet skadde og drepte i perioden "Trygt heim for ein 50-lapp" har vært virksom, men reduksjonen i skadetall er ikke stor nok til å være statistisk pålitelig. Følgelig kan det på ingen måte utelukkes at nedgangen i skadetall skyldes tilfeldige svingninger i ulykkestall. Dette er nok den viktigste innvendingen mot å hevde at "Trygt heim for ein 50-lapp" har hatt en virkning på antallet skadde og drepte i trafikken.

Vi kan dermed ikke med sikkerhet konkludere med at "Trygt heim..." bidrar til en reduksjon i skadetall. Imidlertid er analysene basert på lave skadetall over en relativt kort periode, noe som gjør det vanskelig å påvise en statistisk pålitelig endring i skadetall. For at en slik endring skal være statistisk pålitelig, måtte det i dette tilfellet ha vært en vært en reduksjon i antall skadde og drepte på om lag 40-50 %. Det er på mange måter urealistisk å tro det skjer en reduksjon i denne størrelsesordenen som følge av tiltaket, blant annet på grunn av at "Trygt heim..." ikke er tilgjengelig i hele fylket, samt at mange velger å kjøre bil uansett. Hvis man ser bort fra kravet om statistisk signifikans (pålitelighet), er det flere forhold som taler for at "Trygt heim..." kan ha hatt en gunstig virkning på antallet drepte og skadde:

- Alle de ulike analysemodellene gir samme konklusjon, også de best kontrollerte analysene (dvs. en nedgang i antall skadde og drepte ungdommer på 22 til 30 %)
- Skadetallene er ikke unormalt høye i før-perioden
- Reduksjonen i antall skadde og drepte er større i de tidene "Trygt heim..." har vært virksom enn på andre tidspunkt i perioden 2002-2004
- Reduksjonen i antall skadde og drepte er størst blant målgruppen for tiltaket

- Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at mange oppgir at de velger å benytte tilbudet ”Trygt heim...” natt til søndag isteden for å selv kjøre bil eller å sitte på med andre. Dette er en forutsetning for det skal være et årsak-virkningsforhold mellom ”Trygt heim...” og en reduksjon i skadetall.

En anbefaling fra vår side er at ”Trygt heim...” videreføres, og at de samme analysene gjennomføres på nytt om noen år når skadetall for et lengre tidsrom foreligger. Et annet argument for å videreføre tiltaket er, foruten at man finner en tendens til nedgang i skadetall, at dette er et relativt rimelig tiltak sammenlignet med andre trafikksikkerhetstiltak, slik at det skal små reduksjoner i skadetall til for at tiltaket blir samfunnsøkonomisk lønnsomt. Et annet viktig argument for å videreføre tiltaket er at resultatene fra delundersøkelse 1 viser at flere oppgir at de setter igjen bilen som følge av ”Trygt heim...”. Det er rimelig å forvente at en reduksjon i trafikkmengde og/eller at en støtte andel av trafikkarbeidet overføres kollektive transportmidler vil bidra til en reduksjon i skadetall.

Lignende tilbud som ”Trygt heim...” eksisterer nå i en rekke fylker i Norge. Det er ikke nødvendigvis gitt at tiltaket vil lykkes i å overføre privat kjøring til kollektivtransport i andre fylker, da Sogn og Fjordane på mange måter er i en særstilling med sitt langsiktige forebyggende arbeid rettet mot ungdom og trafikksikkerhet, hovedsakelig gjennom ”Sei ifrå!” kampanjen som har vært virksom siden 1993. Dette kan blant annet ha skapt større sosial aksept for å la være å sitte på med andre og heller benytte seg av maxi-taxi eller buss for å komme seg hjem. En tilleggshypotese kan være at ”Sei ifrå!” også har bidratt til å skape et behov for å komme seg ”trygt heim”(med kollektivtransport), noe som kan ha ført til at bruken av tiltaket lettere blir en del av ungdomskulturen. Vi har imidlertid ikke mulighet til å undersøke om tiltak slik som ”Sei ifrå!” kampanjen er en forutsetning for å få ungdom til å velge kollektive transportmidler i helgene.

11 Referanser

- Amundsen, A., Elvik, R. og Fridstrøm, L. 1999
Virkninger av "Sei ifrå" kampanjen i Sogn og Fjordane på antall skadde og drepte i trafikken. TØI rapport 425, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Elvik, R. 1999. *Bedre trafikksikkerhet I Norge.* TØI rapport 446, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Fridstrøm, L. 1999
Econometric models of road use, accidents, and road investment decisions. TØI-rapport 456 og 457. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Hauer, E. 1997
Observational before-after studies in road safety. Estimating the effect of highway and traffic engineering measures on road safety. Oxford, Pergamon Press.
- Kjørstad, Katrine N, m fl 2000.
Samlet evaluering av tiltakspakker for kollektivtransport i byområder 1996/97. TØI rapport 497/2000. Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Kjørstad, Katrine N 1997.
Markedsføring av kollektivtransport. Analyser av markedsføringskampanjene innenfor Forsøksordningen for kollektivtransport. TØI rapport 360/1997. Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Klæboe, Ronny 1994.
Logistisk regresjon. TØI arbeidsdokument TP/616. Oslo Transportøkonomisk institutt.
- Norges Offentlige Utredninger (NOU). *Nytte-kostnadsanalyser. Prinsipper for lønnsomhetsvurderinger i offentlig sektor.* NOU 1997:27. Oslo, Statens forvaltningstjeneste, 1997.
- Norges Offentlige Utredninger (NOU). *Nytte-kostnadsanalyser. Veiledning i bruk av lønnsomhetsvurderinger i offentlig sektor.* NOU 1998:16. Oslo, Statens forvaltningstjeneste, 1998.
- Norheim, Bård og Katrine N Kjørstad 2004
Tiltakspakker for kollektivtransport 1996-2000. Kollektivtrafikantenes vurdering av tiltakene og endret bruk av buss. TØI rapport 736/2004. Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Nossum, Åse, Inge Brechan og Nils Fearnley 2005.
Internett - en effektiv metode for å finne trafikantenes preferanser? TØI rapport 763a/2005, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Nossum, Åse 2003.
Kollektivtilbudet i Osloregionen - Trafikantenes verdsetting av tid. TØI rapport 633/2003. Oslo, Transportøkonomisk institutt

Renolen, Heidi 1998.

Hva Forsøksordningen har lært oss. Hovedkonklusjoner fra forsøk med kollektivtransport 1991-95. TØI rapport 393/1998. Oslo, Transportøkonomisk institutt

Ruud, Alberte 2005.

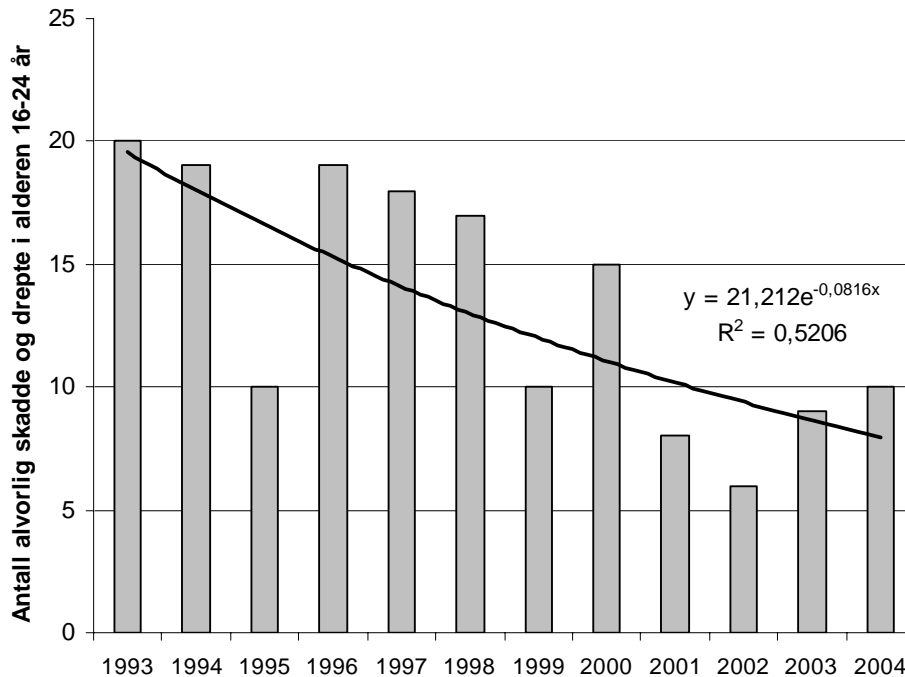
Tiltakspakker for kollektivtransport 1996 - 2000. Effekter av informasjonstiltakene. TØI rapport 774/2005. Oslo, Transportøkonomisk institutt

Stangeby, Ingunn og Bård Norheim 1995,

Fakta om kollektivtransport. TØI rapport 307/1995. Oslo, Transportøkonomisk institutt

Kjem ein Trygt heim for ein 50-lapp?

Vedlegg



Kilde: TØI rapport 795/2005

Figur v1: Antallet alvorlig skadde, meget alvorlig skadde og drepte i aldersgruppen 16-24 år i trafikken i Sogn og Fjordane. Tall for perioden 1993-2004.

Tabell v1: Antall registrerte passasjerer som har benyttet tilbudet "Trygt heim for ein 50-lapp" tall fra Sogn og Fjordane fylkeskommune

Trafikantgruppe	Passasjerer som har benyttet "Trygt heim..."
2002	2921
2003	5882
2004	6077

Kilde: TØI rapport 795/2005

Tabell v2: Endringer i helserisiko i alle andre tidspunkt enn lørdag kveld og natt til søndag perioden 2002-2004 for ulike aldersgrupper i Sogn og Fjordane, sett i forhold til resten av landet.

Trafikantgruppe	Prosent endring i helserisiko etter "Trygt heim" ble iverksatt	90% konfidensintervall
16-30 år	-10	(-20, + 2)
Alle aldersgrupper	-3	(-10, + 4)

Kilde: TØI rapport 795/2005

Sist utgitte TØI publikasjoner under program:

Trafikantadferd og sikkerhet

Trafikkinformasjon og bilførerers oppmerksomhet. En undersøkelse av hvordan tavler med variabel tekst påvirker kjøreatferd.	799/2005
Kjem ein Trygt heim for ein 50-lapp? Evaluering av tiltaket "Trygt heim for ein 50-lapp" i Sogn og Fjordane i perioden 2002-2004	795/2005
Flysikkerhet i Norge	782/2005
Evaluering av forsøksordning med trafikklederlos ved Kvitsøy trafikksentral (VTS)	781/2005
Unga passagerare som skyddsänglar. Vad hindrar eller främjar deras roll som påverkare?	776/2005
Praktisk bruk av tester på fareoppfattelse hos bilførere - forprosjekt.	772/2005
Faktorer som påvirker bilisters kjørefart	765/2005
Trøtthet, sovning og redusert årvåkenhet som risikofaktorer ved bilkjøring.	739/2004
Sovning bak rattet: Medvirkende faktorer, omfang og konsekvenser	728/2004
Effekter av informasjonskampanjer på atferd og trafikkulykker - forutsetninger, evaluering og kostnadseffektivitet	727/2004
Evaluering av "Sei ifrå " kampanjen i Telemark.	722/2004
Aggressiv kjøring - en litteraturstudie.	709/2004
Trøtte typer på tur. Trøtthet og innsovning bak rattet - erfaring, kunnskap og atferd blant private bilister og yrkesførere.	706/2004
Kontroll av bremsar på tyngre kjøretøy ved teknisk utekontroll.	701/2004
Overlevelse eller avvik? En modell for bilførerers atferd. Sluttrapport.	666/2003

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

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter
for samferdselsforskning
P.b. 6110 Etterstad
0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00

www.toi.no