

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 tilgjengelet 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, trafikkttettleik 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.