

STF50 A3827 –Åpen

RAPPORT



Evaluering av kampanjen "Si ifra" i Vestfold og Aust- og Vest Agder

Dagfinn Moe

SINTEF Teknologi og samfunn
Transportsikkerhet og informatikk

November 2007



SINTEF Teknologi og samfunn
Transportsikkerhet og -informatikk

Postadresse: 7465 Trondheim
Besøksadresse: S.P. Andersensv. 5
Telefon: 73 59 46 60
Telefaks: 73 59 46 56

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

SINTEF RAPPORT

TITTEL

Evaluering av kampanjen "Si ifra" i Vestfold og Aust- og Vest Agder

FORFATTER(E)

Dagfinn Moe

OPPDRAGSGIVER(E)

Statens vegvesen Region Sør

RAPPORTNR. STF50 A3827	GRADERING Åpen	OPPDRAGSGIVERS REF. Åse Ulleberg og Marit Wroldsen Dahl	
GRADER. DENNE SIDE	ISBN 978-82-14-04288-7	PROSJEKTNR. 503392	ANTALL SIDER OG BILAG 35 + vedlegg
ELEKTRONISK ARKIVKODE I:\pro\503392\Rapportering\A3827 ...		PROSJEKTLEDÉR (NAVN, SIGN.) Dagfinn Moe <i>Dagfinn Moe</i>	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.) Kristian Sakshaug <i>K. Sakshaug</i>
ARKIVKODE 503392	DATO 2007-11-16	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.) Ragnhild Wahl, Forskningsjef <i>Ragnhild Wahl</i>	

SAMMENDRAG

Hovedmålet med undersøkelsen var å få et bilde av ungdoms erfaringer som passasjerer og førere de siste 12 månedene, og å finne ut om kampanjen "Si ifra" har hatt noen effekt på ungdom vedrørende å kommunisere til førere om risikofylt kjøring. Det var 1671 elever i videregående skole i Vestfold og Agderfylkene som har deltatt., og 611 av ungdommene hadde førerkort for personbil. Studien ble gjennomført ved bruk av spørreskjema som ble lagt ut på Internett.

Resultatene viser i hovedtrekk at ungdom som har deltatt på skolemøtene oftere sier ifra til førere om risikofylt kjøring. Ved å si ifra har ungdom oppnådd atferdsendringer hos førere ved at de har dempet farten, ikke kjørt påvirket av rusmidler, tatt på seg bilbelte og ikke kjørt når de har vært veldig trette.

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Samferdsel	Transport
GRUPPE 2	Sikkerhet	Safety
EGENVALGTE	Ungdom	Youth
	Evaluering	Evaluation
	Kampanje	Campaigne


FORORD

SINTEF Teknologi og samfunn, avdeling Transportsikkerhet og – informatikk har på oppdrag fra Statens vegvesen Region Sør gjennomført en evaluering av kampanjen "Si ifra". Den er gjennomført i fylkene Vestfold og Aust- og Vest Agder.

Kontaktpersoner hos Statens vegvesen har vært Åse Ulleberg og Marit Wroldsen Dahl. Prosjektleder ved SINTEF har vært seniorforsker Dagfinn Moe og seniorforsker Kristian Sakshaug har vært kvalitetssikrer.

SINTEF takker for oppdraget og det fine samarbeidet under gjennomføringen av prosjektet.

Trondheim, november 2007


Ragnhild Wahl
Forskningssjef

INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD	3
INNHALDSFORTEGNELSE	5
SAMMENDRAG	5
SUMMARY	8
1 Bakgrunn	9
2 Metode	9
3 RESULTATER	10
3.1 Ungdommenes holdninger til risikofylt bilkjøring	10
3.2 Risikoholdninger og ulykker.....	12
3.3 Passasjerers risikoholdninger til fart, beltebruk, rusmidler og tretthet	13
3.4 Førernes risikoholdninger relatert til fartsvalg	15
3.5 Førernes risikoholdninger til det å kjøre fort	17
3.6 Førernes risikoholdninger og vurdering av egen dyktighet	18
3.7 Oppsummering risikoholdninger	18
3.8 Hvor mange har deltatt på skolemøtene?.....	19
3.9 Hvilken påvirkning har kampanjen hatt i Agder?.....	19
3.10 Hvilken påvirkning har kampanjen hatt i Vestfold?.....	21
3.11 Omfanget av ”si ifra” blant ungdom i Aust- og Vest-Agder	23
3.12 Omfanget av ”si ifra” blant ungdom i Vestfold	25
3.13 Har skolebesøket effekt på det å ”si ifra” til førere	27
3.14 Føreres reaksjoner når passasjerer har ”sagt ifra”	29
3.15 Hvordan opplever ungdom å ”si ifra”	31
3.16 Ungdoms vurderinger av tiltak og kampanjeeffekter i Agderfylkene	33
3.17 Ungdoms vurdering av kampanjeeffekter og teaterstykket i Vestfold	35
4 OPPSUMMERING OG HOVEDKONKLUSJON	37
LITTERATUR	38
Vedlegg 1: Master spørreskjema som basis for utleggelse på Internett	39

SAMMENDRAG

Rapporten omhandler resultater fra en undersøkelse blant 1671 elever i alderen 16-19 år i videregående skole i Vestfold og Aust- og Vest Agder. Studien ble gjennomført ved bruk av spørreskjema som ble lagt ut på Internett. Hovedmålet var å få et bilde av ungdoms erfaringer som passasjerer og førere de siste 12 månedene, og å finne ut om kampanjen ”si ifra” har hatt noen effekt på ungdom vedrørende å kommunisere til førere om risikofylt kjøring. Det var 611 av ungdommene som hadde førerkort for personbil. Resultatene viser i hovedtrekk følgende:

- 46 % av elevene i Vestfold og 82 % i Agderfylkene deltok på skolemøtene der følgende temaer ble satt i fokus:
 - risikofylt kjøring,
 - sosiale relasjoner og viktigheten av å si ifra til førere om å redusere farten
 - ikke kjøre ruspåvirket eller trette
 - bruke bilbelte
- Rundt 30 – 35 % oppgav at de hadde deltatt i kappkjøring.
- Rundt 20 % hadde flere ganger vært passasjer i bil med alkoholpåvirket ung fører, og ca 10 % hadde vært passasjer til stoffpåvirket fører.
- Rundt 40 % hadde flere ganger siste året ikke brukt bilbelte i baksetet og rundt 30 % ikke brukt belte i forsetet.
- Rundt 35 % hadde sittet på til fører som var veldig trett, og 4 % oppgir å ha satt på i bil der fører sovnet.
- To sentrale holdningsdimensjoner knyttet til risikofylt atferd er identifisert. Den ene holdningen er sterkt preget av de som er villige til å kjøre ruspåvirket kombinert med høye hastigheter (ca 20 % av elevene). Den andre holdningen har sterkere elementer av kjøre glede, fart og spenning (45 % av elevene).
- Ungdom i høyrisikogrupper rapporterer at de oftere har kjørt med høye hastigheter, vært involvert i ulykker, kjørt uten belte og vært ruspåvirket enn ungdom som skårer lavere på ”risikotakingstesten”.
- Førerne i høyrisikogrupper oppgir at kjøre glede, mestringsopplevelse og spenning er sentrale motiver for å kjøre fort. Risikoopplevelsen er ikke så sterk.
- Rundt 60 – 70 % sier de har diskutert risikofylt kjøring med venner flere ganger.
- Over halvparten sier de har bedt fører dempe farten og bedt vedkommende ta på bilbelte.
- Rundt 60 – 70 % av bilførerne har på anmodning fra passasjerer redusert farten, tatt på bilbelte og latt være å kjøre ruspåvirket.
- En større andel av de ungdommene som hadde deltatt på skolemøtene enn de som ikke gjorde det, har sagt ifra til førere om å redusere farten, ikke kjøre beruset, stoppet førere fra å kjøre ruspåvirket og bedt dem ta på belte.
- Det var en signifikant forskjell mellom de som hadde og de som ikke hadde deltatt på skolemøtene med hensyn til å si ifra til førerne. Denne effekten fant vi også blant høyrisikogrupper.

Studien er en fersk tilbakemelding vedrørende situasjonen blant ungdom, og vil være veldig nyttig i det videre arbeidet. I skolemøtene har de blitt involvert i rollespill, blitt bevisst egne følelser og refleksjoner om hvordan ta riktige valg. Undersøkelsen viser at mange kjøreturer har blitt gjennomført med lavere hastighet og at andre påtenkte kjøreturer har blitt stanset på grunn av ruspåvirket fører. Det er ikke urimelig å anta at ulykker kan ha blitt avverget.

SUMMARY

The report presents results from a survey among 1671 college students at the age of 16 – 19 years in the counties of Vestfold, Aust- and Vest-Agder in Norway. The study used a questionnaire design and the participants could respond through Internet. The main purpose of the survey was to get a picture of their experience as car passengers and car drivers the last 12 months, and to see whether the campaign about communication processes among young people and their risky driving, had any effect. Among the youngsters were 611 with a driving license. The main results are summed up below:

- 46 % of the students in the county of Vestfold and 82 % in Aust- and Vest-Agder participated in school meetings concerning risky driving, social interaction and the importance of communicate to the driver that he should reduce the speed, not drive intoxicated, don't fall asleep behind the wheel and always use the seat belt.
- Approximately 30-35 % have been involved in driving races on public road
- About 20 % have been passengers once or several times in a car with a drunken young driver, and nearly 10 % participated in driving under the influence of drugs
- About 40 % have several times during the last year failed to use the safety belt in the back seat of the car, and nearly 30 % in the front seat
- 35 % of the passengers have experienced situations where the driver was very tired, and 4 % of the passengers reports that the driver had fall asleep during driving
- We have identified two central risk taking attitudes. The first one is connected to driving intoxicated (20 % of the students), and the second one correlate with sensation seeking, speeding and driving pleasure (45 % of the students).
- The risk taking groups have been more involved in reckless driving, drinking and driving and in accidents compared to students with a lower score on the attitude risk taking questionnaire.
- High-risk drivers state that joy of driving, excitement and thrill and mastering of the car are the most important motives for high speed driving.
- About 60-70 % reports that they the last year have had discussions with their friends concerning dangerous driving.
- Almost half of the young people report they several times have told the driver to reduce the speed and to use the seat belt
- About 60 – 70 % of the drivers responded positively at the passengers request and reduced the speed, stopped driving intoxicated and started to use the seat belt.
- A greater proportion of those who had participated in the school meetings than not, were communicating with the drivers about reducing the speed, not to drive intoxicated, not fall asleep during driving and to use the seat belt.
- There was a significant difference between these two groups as regards to communicating with the driver, even among the high risk groups there were a difference.

The study is an up-to date description and will be a very useful support regarding the traffic safety work. If we want to have any impact on young people it is not enough to catch their attention. The study indicate that the communication between the passengers and the drivers have resulted in risk reduction behavior. It is not unlikely to believe that accidents have been prevented.

1 Bakgrunn

I Vestfold og Aust-og Vest-Agder har det i 2005 og 2006 blitt gjennomført trafikksikkerhetstiltak rettet mot ungdom i videregående skole i form av skolemøter. I alle fylkene ble det gjennomført undersøkelser på tidligere tidspunkter vedrørende passasjerenes og førerens erfaringer mht opplevelser og vurderinger av risikofyllt kjøreatferd (Agderfylkene i 2003 og Vestfold i 2004). Dette gjør at man har en grundig beskrivelse av risikosituasjonen i trafikken blant ungdom i disse fylkene i denne tidsperioden.

Notatet omhandler en undersøkelse gjennomført i 2007 der ungdommens reaksjoner på tiltakene er evaluert. For å vurdere effekten av tiltakene er det nødvendig skaffe kunnskap om følgende forhold:

1. Er kampanjen blitt akseptert mht tema, metode og virkemidler?
2. Har kampanjen stimulert til samtale, diskusjon og ”si ifra-atferd” i målgruppen?
3. Har kampanjen ført til endringer i kunnskap, fareopplevelse, motivasjon, og holdninger?
4. Har kampanjen ført til endringer i konkret kjøreatferd og redusert risiko i trafikken?
5. Har kampanjen bidratt til ”si ifra-refleksjoner” i andre sammenhenger enn trafikk?
6. Hvordan opplevde målgruppen skolemøtene?

For å vurdere eventuelle endringer (pkt 3 og 4) er det ønskelig med kontrollfylker. Buskerud var kontrollfylke for Agderfylkene i 2003, men har ikke vært med i undersøkelsen i 2007. Det gjør at vi ikke kan sammenligne endringer relatert til et nøytralt kontrollfylke.

2 Metode

Undersøkelsen er gjennomført ved bruk av spørreskjema som ble lagt ut på Internett. Alle skolene fikk vite adressen til websiden, og elevene ble av lærerne oppfordret til å svare. Det ble satt av tid i løpet av skoletiden til dette, men det var også fullt mulig å fylle ut skjemaet på et annet tidspunkt. Alle videregående skoler i Vestfold og Aust- og Vest-Agder fikk tilbud om å delta. (Vedlegg 1: spørreskjema). Svarfordelingen ble som følger:

- Vi har svar fra 1671 elever: Vestfold 871 og Agderfylkene 777.
- Kjønnfordelingen i Vestfold er gutter 42 % og jenter 58 %. I Agderfylkene er fordelingen henholdsvis 51 % og 49 %.
- I Vestfold er aldersfordelingen på gruppene 16 år, 17 år og 18 år henholdsvis 18 %, 42 % og 40 %. I Agderfylkene er tilsvarende 1 %, 21 % og 78 %.
- I Vestfold utgjør elever på allmennfaglig studieretning 58 % og yrkesfaglig studieretning 42 %. Tilsvarende i Agderfylkene er 65 % og 35 %.
- I Vestfold har 24 % av ungdommene førerkort personbil og 51 % i Agderfylkene.

Undersøkelsen er basert på selvrapporing. Det innebærer at respondentene kan velge hvor ærlig og oppriktig de vil svare. På det viset kan mange svare ”riktig” slik de mener man bør oppføre seg i trafikken, i stedet for å beskrive sin egen faktiske atferd, tenkning og følelser. Flere studier der muligheten til å sammenligne spørreskjemasvar med reell kjøreatferd viser at det er meget stort samsvar (Moe-1984 – 86, Moe / Jenssen – 1992, Moe-1990, West – 1993, Zuckerman – 1994, Hattaka-97). Alle svarene er systematisk bearbeidet via SPSS basert på de problemstillinger som undersøkelsen fokuserer på. Signifikanstesting er gjort ved bruk av t-test og kji-kvadrattest.

3 RESULTATER

Hovedmålet med undersøkelsen er å få innsikt i ungdoms reaksjoner på de trafikksikkerhetstiltak som er iverksatt i form skolebesøk og andre aktiviteter rettet direkte mot ungdomsgruppen. Hovedproblemstillingene er fart, rus, bilbelte, avsovning bak rattet og ulykker. I vedlegg 1 er spørreskjemaet presentert, og der er frekvensfordelingene på alle svarene i spørreskjemaet skrevet inn.

3.1 Ungdommenes holdninger til risikofylt bilkjøring

Et sentralt moment vedrørende påvirkning av ungdom er hvilke holdninger de har og hvordan de forholder seg til risikofylte aktiviteter. Fra andre undersøkelser vet vi at ungdom med sterke og ikke ideelle holdninger til fart og risikofylt atferd har relativt stor motstandskraft mot å endre seg på disse momentene. Derfor vil det være viktig at vurderingen av skolemøtene og kampanjens påvirkning sees i lys av hvilke type risikogruppe ungdommene tilhører.

Identifiseringen av ungdommenes forhold til risikofylte aktiviteter har vi gjort ved hjelp av en faktoranalyse av spm. 20a-r. Det er fremsatt 17 påstander der de skulle vurdere grad av enighet til påstandene på en femdelt skala fra "helt uenig" til "helt enig". For å identifisere ungdommenes risikolegning søkte vi etter mønster eller felles trekk ved svarene. Eksempelvis; hvis en person liker å kjøre fort, vil han også mest sannsynlig ofte ha kjørt over fartsgrensen, drevet en del med kappkjøring og generelt være opptatt av fart og spenning. Gjennom faktoranalysen kan vi finne slike sammenhenger basert på elevenes avkryssing. På det viset reduseres de 17 spørsmålene til noen få hoveddimensjoner som kalles faktorer. Materialet blir mer oversiktlig og vi øker forklaringsstyrken i de resultater vi har fått. Det gir et bedre bilde av hvilke grupper som en kampanje eller budskap virker på.

Vi identifiserte 2 sentrale faktorer som forklarer 50 % av variansen i materialet. I beskrivelsen nedenfor er faktorene gitt et navn som representerer et fellestrekk for de påstandene som passer inn i faktoren.

Faktor 1: Risikooptimistisk og risikolikegyldig

- Å bruke bilbelte i 80-90 soner har ingen hensikt da du dør i slike situasjoner (ulykker) uansett
- Bare bilen er sikker er det ok at føreren kjører fort
- Å prøve et narkotisk stoff noen ganger er ikke så farlig
- Å kjøre bil etter å ha sovet lite en natt gjør ikke noe, bare man skjerper seg
- Forsiktige førere som holder fartsgrensene er kjedelig å sitte på med
- Man skal ikke blande seg bort i hvordan føreren kjører

Kombinasjonen av disse påstandene danner faktor 1 som blir en fellesnevner for et umodent, uerfarent og lite reflektert forhold til bilkjøring hvis man er enig i påstandene. Holdningen viser både en urealistisk optimisme og en likegyldighet til konsekvenser. Et sentralt bidrag i faktoren er forholdet til rusmidler. Det indikerer at høyrisikogruppen søker mot alkohol og stoff som en del av spenningssøkingen i kombinasjon med bilkjøringen. Vi har delt ungdommene inn i to hovedgrupper. Den ene gruppen utgjør ca 20 % av ungdommene. De gir uttrykk for at de er enige i de påstandene som inngår i faktoren. De resterende 80 % er ikke enig i påstandene.

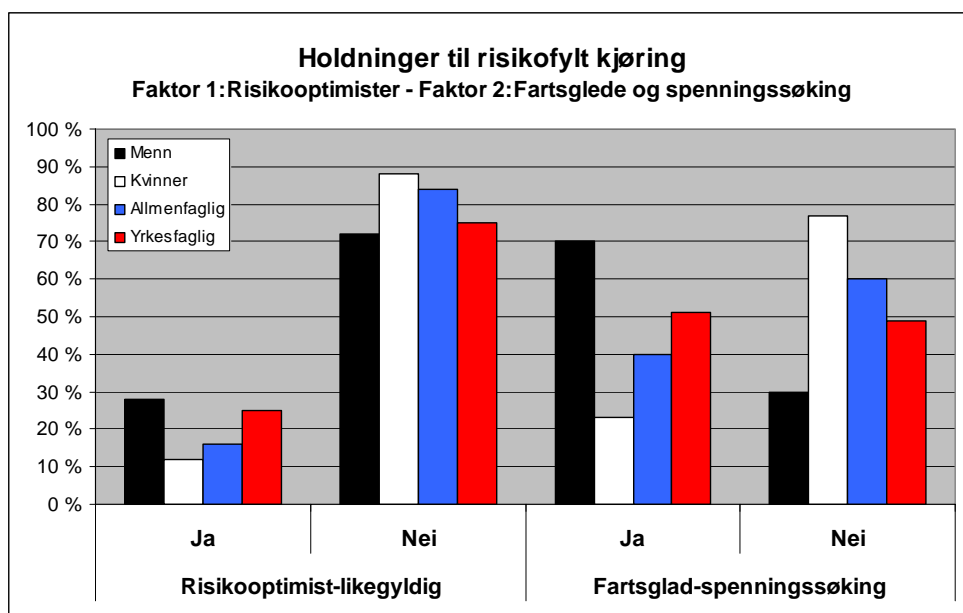
Faktor 2. Fartsglede og spenningssøking

- Å se på action- og voldsfilm med mye bilkjøring og krasjscener er moro
- Å bli trykt tilbake i setet under en kraftig fartsøking med bil er en deilig følelse
- Jeg liker å spille bilspill på PC, playstation, XBOX etc..
- Fartsfylt bilkjøring og full guffe på stereoanlegget er bare herlig.

Faktoren omhandler de følelser ungdom har og som vil være førende for hva de er villig til å være med på av risikofylt bilkjøring. Slike følelser gir livet mening og de er villige til å ta den risikoen dette innebærer. Fordelingen blant ungdommene viser at 45 % er enig i påstandene, og 55 % er ikke enige.

Begge disse dimensjonene (faktor 1 og 2) er i sterkt samsvar med resultatene fra undersøkelsene som ble gjennomført i Vestfold (2004) og i Agderfylkene (2002). Det som er viktig i en kampanje er å nå fram til de som bør endre sine holdninger, samtidig som de som har gode holdninger får disse forsterket. Forskjellen på høyrisikogruppene er viktig her. I dimensjonen ”fartsglede og spenningssøking” er ikke rusmidler viktig. De liker å søke spenning og sterke opplevelser med bilen uten rus. Det gjør at de har andre perspektiver på livet og risiko, men de liker å kjøre fort.

I figur 1 er fordelingen i forhold til kjønn og studieretning presentert vedrørende de to holdningsdimensjonene (faktor 1 og 2).



Figur 1: Risikoholdninger relatert til kjønn og studieretning

Figur 1 viser at menn har klart sterkere risikopregede holdninger enn kvinner i forhold til begge dimensjonene. Spesielt stor forskjell er det på dimensjonen ”Fartsglede og spenningssøking”. Det er generelt færre som har en holdning som omhandler ”Risikooptimist-likegyldighet”. Det er noen flere på yrkesfaglig studieretning som gir uttrykk for positive holdninger til risiko enn på allmenfaglig studieretning.

3.2 Risikoholdninger og ulykker

Et sentralt spørsmål er om ungdoms holdninger har sammenheng med kjøreatferd knyttet opp mot farlig kjøring og ulykker. I tabell 1 ser vi hvordan risikoholdningene relaterer seg til erfaringer med ulykker og farlig kjøring (spm. 12).

Tabell 1: Ungdoms risikoholdninger relatert til ulykkesatferd det siste året (N=1671)

Risikoholdninger Risikoaferd "det siste året"	Risikooptimisme og likegyldighet		Fartsglede og spenningsøking	
	Lav N=1347	Høy N=324	Lav N=928	Høy N=743
Trafikkulykke med personskaade og sykehus "èn eller flere ganger"	6 %	15 %	7 %	9 %
Trafikkulykke med personskaade, men ikke til sykehus "èn eller flere ganger"	7 %	18 %	6 %	12 %
Trafikkulykke med bare materiell skade "èn eller flere ganger"	29 %	38 %	25 %	37 %
Vært passasjer i bil med nestenulykke "èn eller flere ganger"	56 %	72 %	53 %	65 %

Tabell 1 viser at det er en større prosentandel av ungdom med høy grad av risikooptimisme og fartsglede som rapporterer at de har vært involvert i ulykker og nestenulykker i forhold til ungdom som ikke har disse holdningene. Spesielt skiller de 324 ungdommene som har stor grad av risikooptimisme seg ut. Når vi tar hensyn til antall ulykker de rapporterer å ha hatt siste året, så har denne gruppen nærmere tre ganger så mange ulykker som lavgruppen ($p < .05$).

Ungdom med høy grad av fartsglede har flere ulykker enn de som tilhører lavgruppen. Men de har færre personskaadeulykker enn høygruppen blant risikooptimister og likegyldighet ($p < .05$).

Totalt rapporterer de 1671 ungdommene følgende antall hendelser i løpet av det siste året:

- Ulykker med personskaade og sykehus: 182
- Ulykker med personskaade ikke på sykehus: 214
- Ulykker med bare materiell skade: 756
- Bilkjøring der det var nestenulykke: 1841

Det er viktig å være klar over at mange av ungdommene kan referere til den samme hendelsen da de kan ha vært flere i bilen. I spørsmål 19d sier 29 % at de er ca 3-4 personer i bilen, og 55 % sier det varierer. Uansett er det slik at dette er noe den enkelte har vært med på og opplevd. Målet med kampanjen er jo å bidra til at den enkelte tar ansvar og anmoder føreren om å endre kjøreatferd. Dette vil kunne føre til redusert risiko hvis fører følger anmodningen.

3.3 Passasjerers risikoholdninger til fart, beltebruk, rusmidler og tretthet

I tabell 2 er relasjonen mellom risikoholdningene og risikofaktorer som høy fart og kappkjøring, bilbeltebruk, bruk av rusmidler og tretthet bak rattet presentert (spm 12). De høyeste prosentene er uthevet.

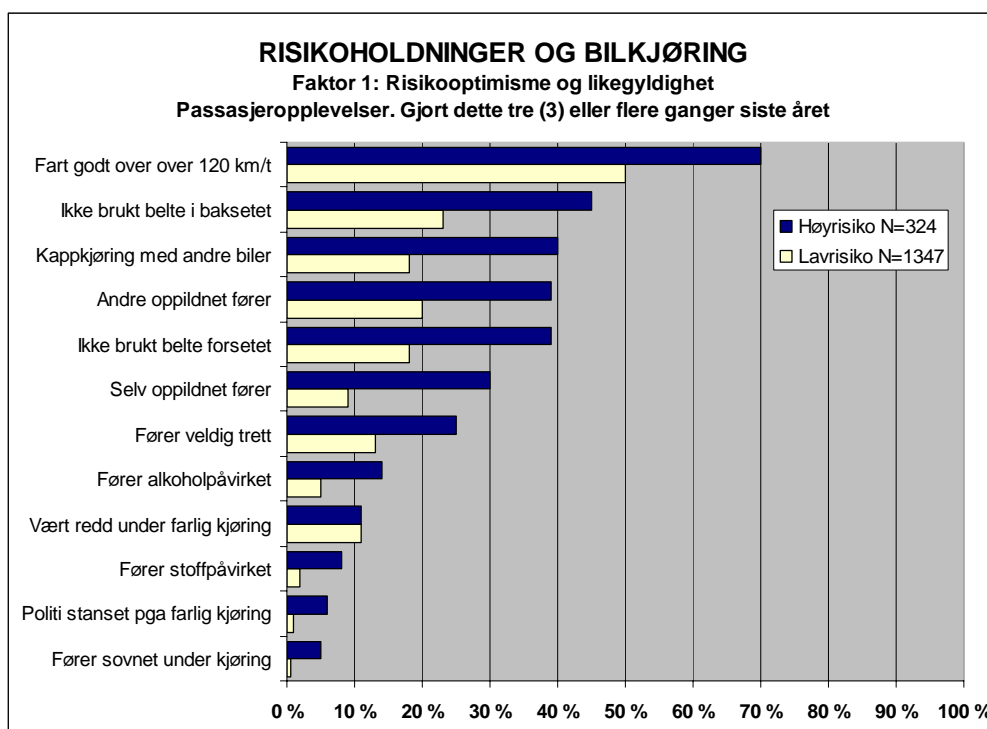
Tabell 2: Risikoholdningene relatert til flere risikofaktorer blant ungdom (N=1671).

Risikoholdninger Risikoatferd ”det siste året” Prosentandel ”èn eller flere ganger”	Risikooptimisme og likegyldighet		Fartsglede og spenningssøking	
	Lav N=1347	Høy N=324	Lav N=928	Høy N=743
Vært passasjer i bil der farten har vært godt over 120 km/t	72 %	84 %	63 %	83 %
Vært passasjer i bil der det ble drevet kappkjøring	38 %	64 %	35 %	53 %
Har vært redd på grunn av farlig kjøring	40 %	38 %	43 %	35 %
Har selv oppildnet fører til å kjøre fortere	23 %	51 %	17 %	44 %
Har opplevd at andre har oppildnet fører til å kjøre fortere	44 %	62 %	41 %	56 %
Latt være å ha på bilbelte i forsetet	28 %	53 %	27 %	40 %
Latt være å ha på bilbelte i baksetet	36 %	61 %	37 %	46 %
Har vært passasjer i bil der fører var ”veldig trett”	39 %	57 %	39 %	48 %
Har vært passasjer i bil der fører sovnet bak rattet	4 %	14 %	4 %	7 %
Har vært passasjer i bil der fører var påvirket av alkohol	18 %	38 %	19 %	25 %
Har vært passasjer i bil der fører var påvirket av stoff (hasj, amfetamin..)	6 %	30 %	7 %	10 %
Har vært passasjer i bil som ble stoppet av politiet på grunn av farlig kjøring	8 %	20 %	8 %	13 %

Tabell 3 viser at blant risikooptimistene skiller høygruppen seg klart ut som de med størst villighet til å gjøre risikofylte handlinger eller mangler evnen til å vurdere risikoen og viser en større grad av likegyldighet i forhold til konsekvenser.

Ungdom i høygruppen på faktoren ”fartsglede og spenningssøking” er også risikovillige. Men de er ikke så ekstreme som risikooptimistene. De skiller seg imidlertid klart ut som en gruppe med en sterk motivasjon for høye hastigheter.

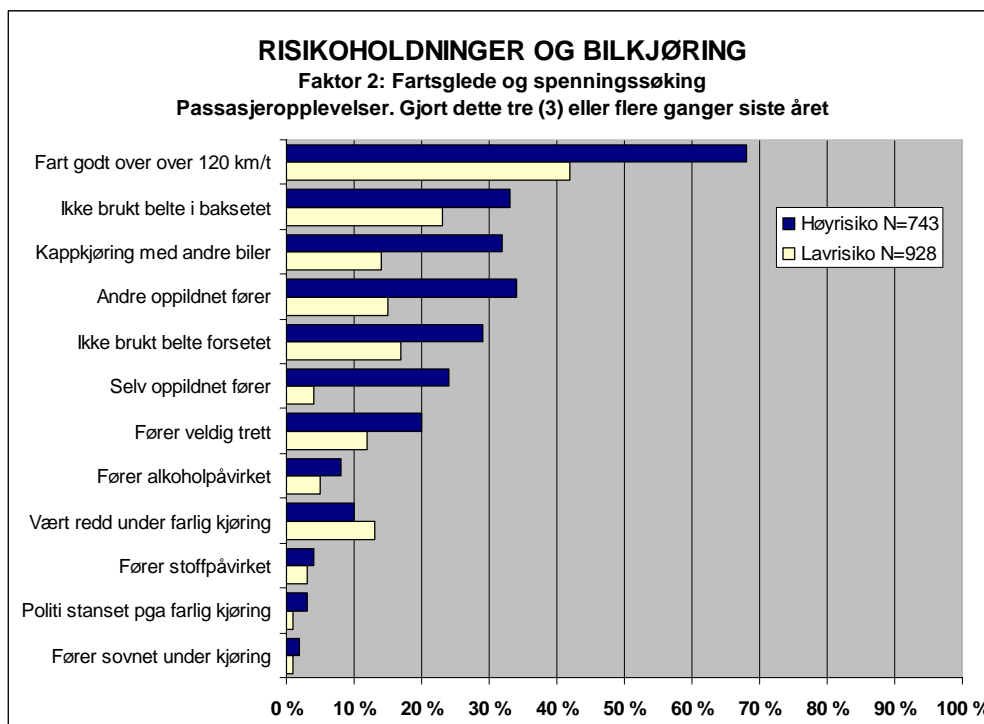
Et annet viktig moment er at begge høyrisikogrupperne oppgir i mye større grad enn lavgruppene at de har vært med på risikofylt bilkjøring flere ganger. Det innebærer at dette er en del av måten de lever livet på og er ikke noe engangstilfelle. I figur 2 og 3 har vi fremstilt prosentandelen som oppgir at de har gjort de risikofylte handlingene tre (3) eller flere ganger det siste året. Det viser hvor mange som oftere gjør dette og at det ikke er noe ”engangstilfelle”.



Figur 2: Risikoholdning relatert til hvor ofte risikofylt atferd er gjennomført.

Figur 2 viser at en relativ stor prosentandel i høyrisikogruppen oppgir at de det siste året har deltatt i risikofylt atferd ”tre eller flere ganger”. Et klart flertall i høyrisikogruppen og halvparten i lavrisikogruppen gir uttrykk for at de har deltatt i bilkjøring der farten har vært godt over 120 km/t. Prosentandelene er signifikant forskjellig på alle aktiviteter ($p < .05$). Det eneste momentet der de har lik prosentandel er på spørsmålet om de har vært redd under kjøringen. Ca 10 % i begge gruppene gir uttrykk for dette.

I figur 3 nedenfor er prosentandelene som har oppgitt ”tre eller flere ganger” for de to gruppene i faktor 2, fartsglede og spenningssøking, fremstilt.



Figur 3: Risikoholdning relatert til hvor ofte risikofylt atferd er gjennomført.

Figur 3 viser at høyrisikogruppen har en risikofylt atferd oftere enn lavrisikogruppen. Slik som påpekt i figur 2 er dette for høyrisikogruppen en del av en livsstil og noe som de oftere gjør. For lavrisikogruppen er det i større grad engangstilfeller som ikke inspirerer til gjentagelse.

3.4 Førernes risikoholdninger relatert til fartsvalg

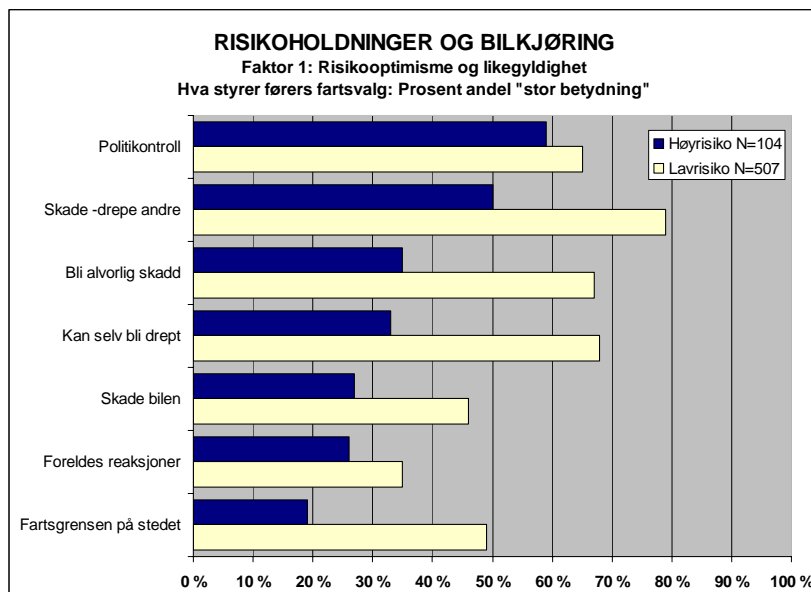
Av de 1671 som har svart på spørreskjemaet er det 611 ungdommer som har førerkort klasse B. Deres risikoholdninger relatert til holdningene ”Risikooptimister og risikolikegyldige” og ”Fartsglede og spenningssøking” fordeler seg som fremstilt i tabell 3.

Tabell 3: Antall ungdommer med førerkort klasse B relatert til risikoholdning.

Risikoholdninger	Risikooptimisme og likegyldighet		Fartsglede og spenningssøking	
	Lav	Høy	Lav	Høy
Antall ungdommer med førerkort klasse B	507	104	354	257

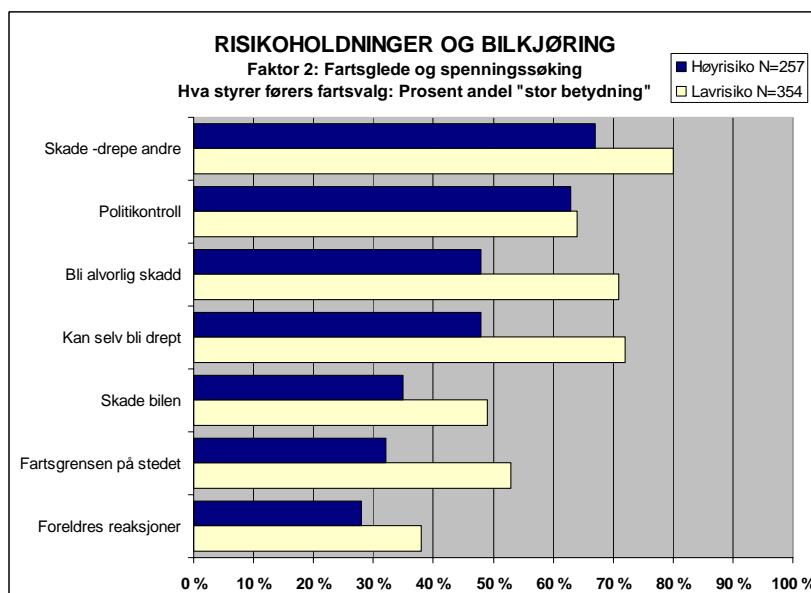
Tabell 3 viser at flesteparten av førerne tilhører lavrisikogruppene i begge holdningsdimensjonene. Fordelingen er jevnest på holdningen ”Fartsglede og spenningssøking”, mens på ”Risikooptimisme og likegyldighet” er det klart færre førere i høyrisikogruppen.

Et sentralt spørsmål vedrørende unge føreres hastigheter er hvilke vurderinger som ligger til grunn for fartsvalget. I figur 4 og 5 er dette presentert relatert til risikoholdningene.



Figur 4: Viktige forhold ved valg av fart relatert til risikoholdning (N=611).

Figur 4 viser at politikontroll er viktigst blant høyrisikogruppen, men at det er bare 60 % som tillegger det ”stor betydning”. Det samme mener lavrisikogruppen. Videre er det klare forskjeller mellom gruppene på alle momentene. Høyrisikogruppens likegyldighet eller mangel på forståelse for konsekvenser kommer tydelig fram i dette bildet.

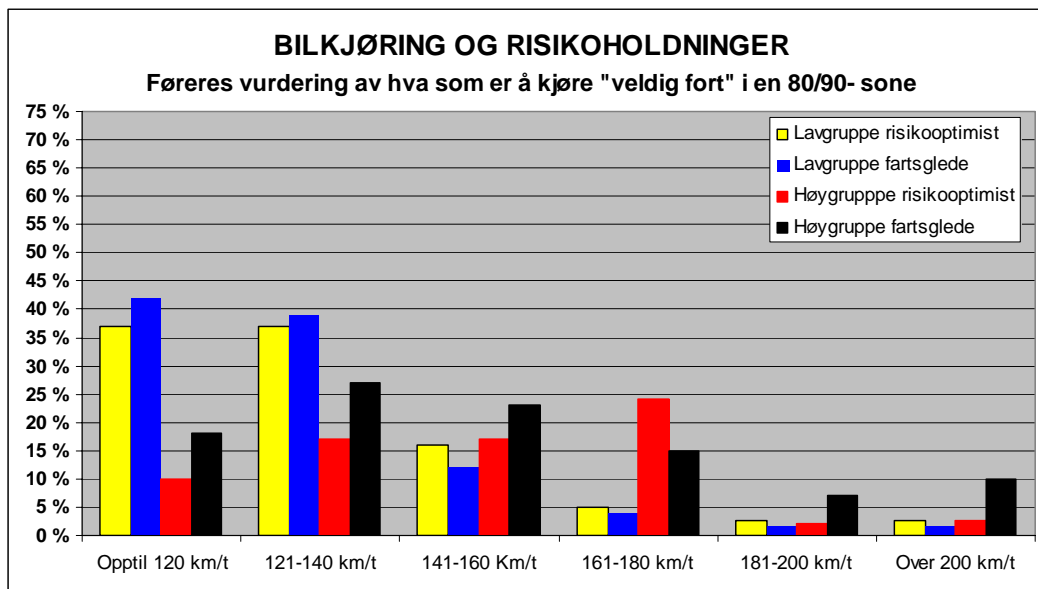


Figur 5: Viktige forhold ved valg av fart relatert til risikoholdning (N=611).

Figur 5 viser at lavrisikogruppen er mer fokusert på konsekvenser enn høyrisikogruppen. Men selv om høyrisikogruppen har holdninger som er positive til ”fartsglede og spenningssøking”, viser de en sterkere forståelse for konsekvenser enn høyrisikogruppen i figur 4.

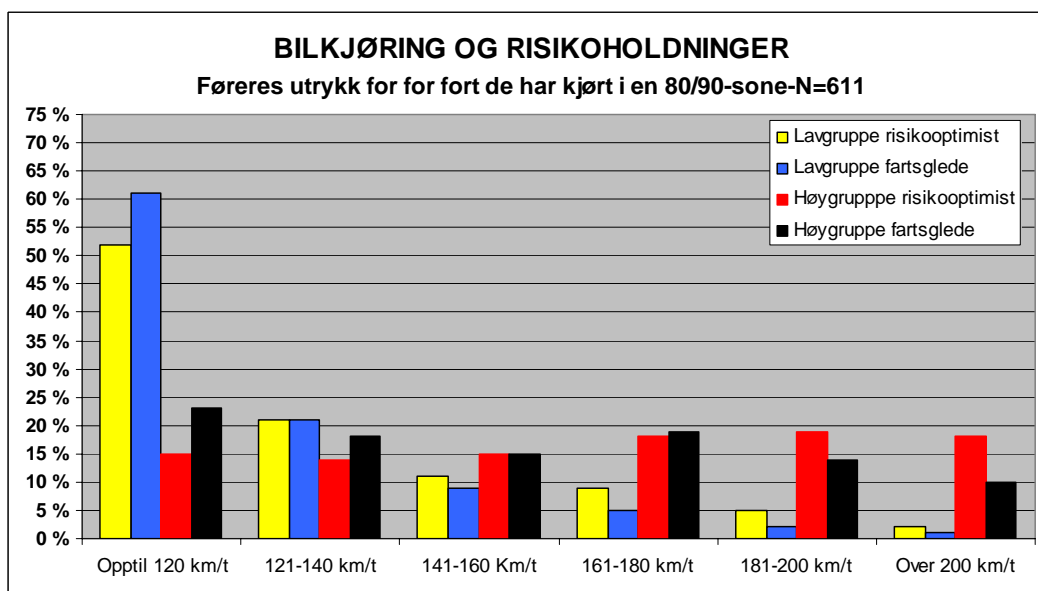
3.5 Førernes risikoholdninger til det å kjøre fort

Vi har spurt de unge førerne om hva de mener er å kjøre ”veldig fort” i Norge i en 80 eller 90 sone. Samtidig spurte vi om hvor fort de selv hadde kjørt med bil (fig 6-7).



Figur 6: Føreres utrykk for hva som er å kjøre ”veldig fort” i 80/90-sone (N=611).

Figur 6 viser at lavrisikogruppene har et klart annerledes bilde av hva som er veldig fort. De har hovedtyngden av svarene på de to laveste fartsnivåene. Høyrisikogruppene fordeler seg noe jevnere og har større prosentandeler på de høyeste hastighetene ($p < .05$).



Figur 7: Føreres utrykk for hva hvor fort de har kjørt i ”80/90-sone (N=611).

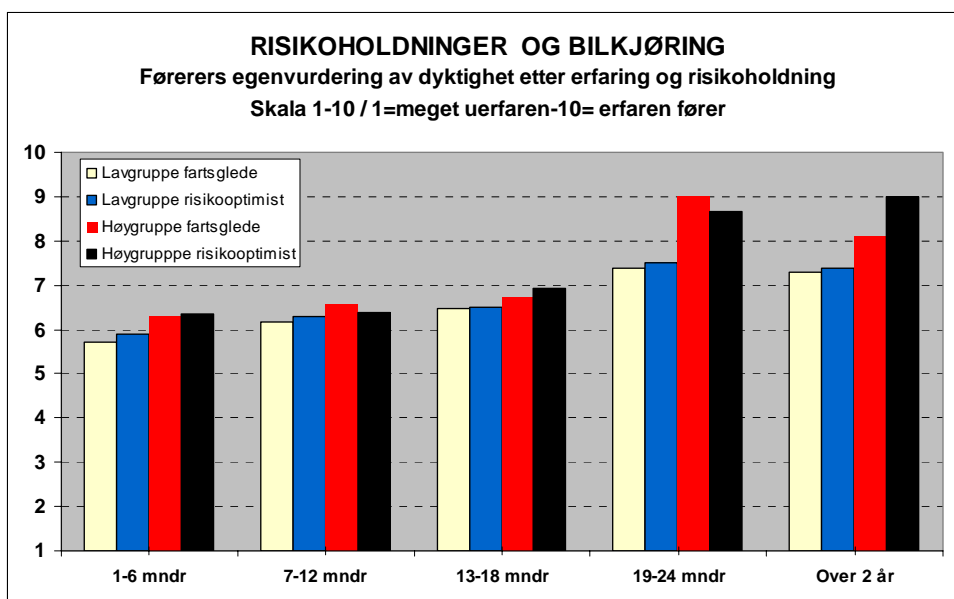
Figur 7 viser at flere førerne i begge høyrisikogruppene har kjørt i mye høyere hastigheter i Norge enn de i lavrisikogruppene ($p < .05$).

3.6 Førernes risikoholdninger og vurdering av egen dyktighet

Et viktig moment vedrørende unge føreres kjøreatferd er hva de mener om sitt eget dyktighetsnivå. I spørreskjemaet skulle de gjøre en vurdering på en skala fra 1 – 10 vedrørende egen kjøredyktighet. I spørreskjemaet ble skalaen beskrevet på følgende vis:

1= usikker, nølende, behersker ikke bilen helt, er litt redd i sterk trafikk og gjør en del feil.
10= fullbefaren fører, takler alle trafikkforhold, er rolig, sikker og effektiv i trafikken.

Egenvurderingen er presentert i figur 8 nedenfor.



Figur 8: Førernes egenvurdering av kjøredyktighet relatert til erfaring ($N=611$).

Figur 8 viser at de unge tillegger seg et relativt høyt dyktighetsnivå fra starten av. Med erfaring stiger det subjektive nivået. Førerne i begge høyrisikogrubbene ligger litt høyere enn de andre. Spesielt er dette tydelig for de som har kjørt bil lengst (19-24 mndr-over 2 år).

I tillegg er det viktig å påpeke at kvinner generelt oppgir lavere kjøredyktighetsnivå enn menn i begge grubbene. Unge førere på yrkesfaglig studieretning oppgir noe høyere subjektivt dyktighetsnivå enn de på allmennfaglig studieretning.

3.7 Oppsummering risikoholdninger

- To risikoholdninger, ”Risikooptimister og risikolikegyldige” og ”Farts glede og spennings søking”, ble definert. Ungdommene ble inndelt i hvor sterkt de identifiserte seg med holdningene.
- De med sterk tilknytning til holdningene skiller seg klart fra de med svak tilknytning med hensyn til at de som passasjerer i mye større grad har vært med på kjøring i høye hastigheter, involvert i flere ulykker og farlige situasjoner, oftere vært med i bil der fører var påvirket og bruker bilbeltet mindre.
- Førere med de samme holdninger kjører forttere, har større tro på egne ferdigheter og tenker ikke over konsekvenser ved kjøringen på samme måte som de som ikke har slike holdninger til risiko.

3.8 Hvor mange har deltatt på skolemøtene?

Et viktig moment ved kampanjer eller aksjoner rettet mot ungdom er å nå frem til dem som er i risikogruppen. Samtidig er det viktig å forsterke de holdninger eller atferd til de som ikke er i risikogruppen. De er også ungdom som kan gjøre feil uten at det ligger noe motiv knyttet opp mot spenningsøking eller risikovillighet. Alle har noe å lære, men noen er vanskeligere å påvirke, av årsaker vi har omtalt tidligere.

Det er 46 % (403) av ungdommene i Vestfold som oppgir at de har deltatt på skolemøtene og i Agderfylkene er det 82 % (640). Rundt 70 % gjennomførte kurset i 2006.

I tabell 1 nedenfor er prosentandelene som har deltatt på kursene relatert til kjønn, alder og studieretning. Tabell 1 nedenfor viser sammensetningen i de forskjellige gruppene.

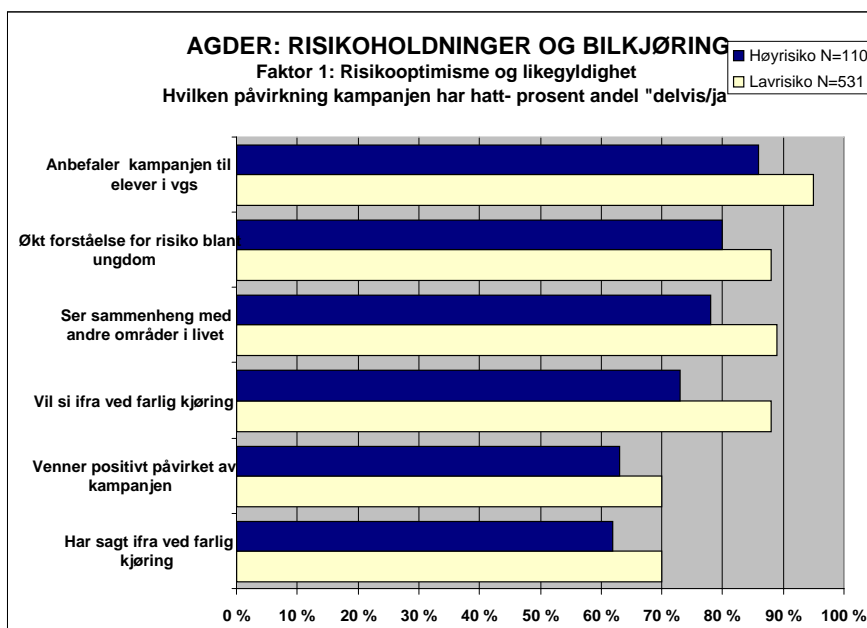
Tabell 4: Prosentandel av ungdommene som oppgav de deltok på skolemøtene

Kategori Fylker	Kjønn		Alder		Studieretning	
	Menn	Kvinner	16/17 år	18 år	Allmenf.	Yrkesfa.
Vestfold (N=403)	44 %	56 %	42 %	58 %	55 %	45 %
Aust- Vest Agder (N=641)	51 %	49 %	23 %	77 %	65 %	35 %

Tabell 4 viser at det er flere kvinner i Vestfold som har deltatt på skolemøtene enn menn, mens fordelingen er relativt lik i Agderfylkene. Ungdommene i Agderfylkene er noe eldre enn de i Vestfold. Videre er det generelt flere fra allmennfaglig studieretning som utgjør utvalget på skolemøtene i forhold til yrkesfaglig retning.

3.9 Hvilken påvirkning har kampanjen hatt i Agder?

I figur 9 og 10 er presentert ungdom i Agder sine vurderinger av kampanjen relatert til de to holdningsdimensjonene. Svarkategoriene var på tre nivåer: "Nei, Delvis og Ja". Prosentandelene i figur 9 er kombinasjonen av "Delvis" og "Ja".

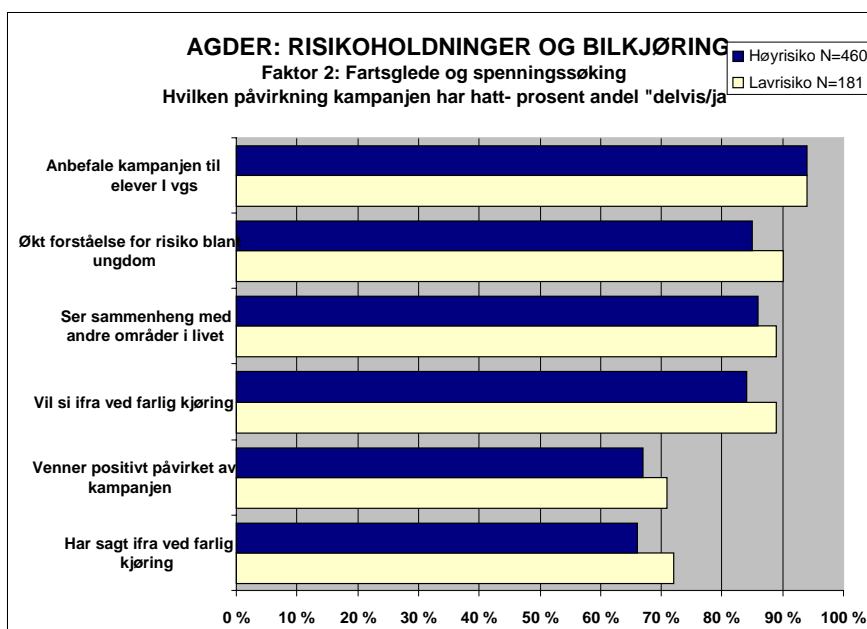


Figur 9: Ungdommenes opplevelser av kampanjen i Aust- og Vest-Agder (N=641)

Figur 9 viser at responsen fra målgruppene er meget god. Et klart flertall i begge gruppene anbefaler kampanjen til elever i videregående skole. Omtrent samme prosentfordelingen finner vi på de andre momentene unntatt de to nederste på figur 9. Andre momenter fra analysen av svarene er:

- Fordelingen i prosent mellom kategoriene ”Delvis” og ”Ja” er for lavrisikogruppen generelt størst på ”Ja”. For høyrisikogruppen er fordelingen lik eller noe lavere for ”Ja” enn for ”Delvis”.
- Jenter er generelt mer påvirket enn gutter, spesielt på ”økt forståelse” og at ”de ser sammenhenger med andre områder i livet”.
- Jenter gir også sterkere uttrykk for at de både vil si ifra og har gjort det sammenlignet med gutter
- Det er ubetydelig forskjeller mellom ungdom relatert til studieretning

I figur 10 ser vi på fordelingen relatert til holdningsdimensjonen ”Fartsglede og spenningssøking”.



Figur 10: Ungdommenes opplevelser av kampanjen i Aust- og Vest-Agder (N=641)

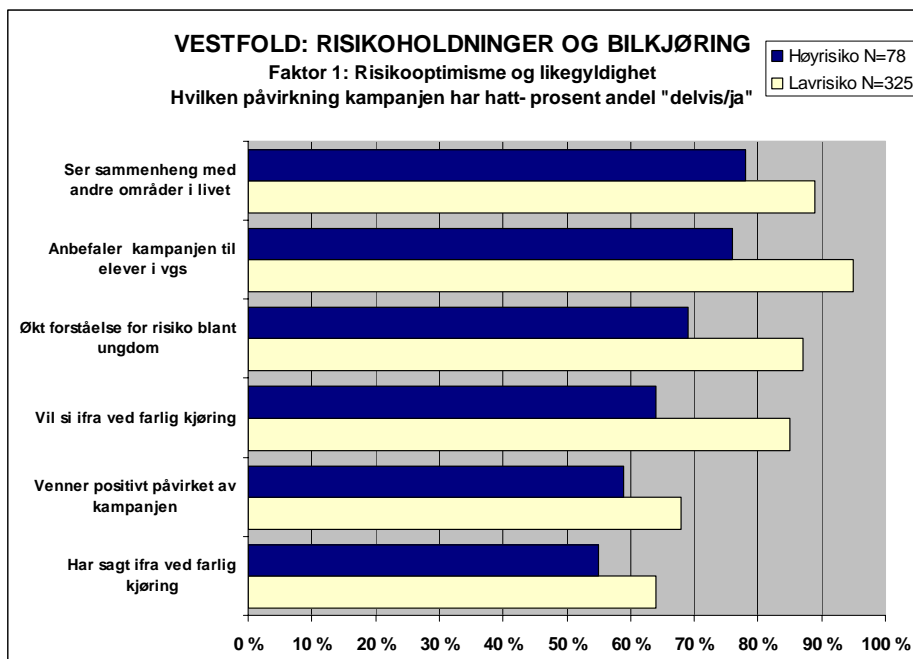
Figur 10 viser at over 90 % i begge gruppene vil anbefale kampanjen til elever i videregående skole. Vi ser ellers det samme bildet som i figur 9 ved at de nederste momentene har en noe lavere prosentandel. I lavgruppen er det generelt flere som ser ”Ja” enn ”Delvis”. I denne høyrisikogruppen er det jevnere fordeling mellom disse to svarkategoriene enn i figur 9.

Konklusjon:

Responsen fra elevene er meget bra, ikke minst fordi høyrisikogruppen også gir uttrykk for dette. At kampanjen har nedslagskraft ut over den trafikale sektor er også veldig positivt. Rundt 70 % mener dette har påvirket villigheten til å si ifra i begge gruppene, og tilsvarende prosentandel sier de har gjort det. Det vil alltid være usikkert hva ungdommene legger i et svar som ”Delvis”. Et ubetinget ”Ja” er lettere å forholde seg til. Men det har vært full anledning til å svare ”Nei” og på det viset gi uttrykk for at man ikke mente dette har hatt noen mening. Det at man anbefaler dette til elever i videregående skole er et godt tegn.

3.10 Hvilken påvirkning har kampanjen hatt i Vestfold?

I Vestfold fylke er det som tidligere nevnt 403 av 871 ungdommer som oppgir at de har vært med på kampanjen i videregående skole (figurene 11 og 12). Det er relativt få personer i høyrisikogruppen i forhold til lavrisikogruppen. Som tidligere nevnt er holdningen til rusmidler et sentralt bidrag i denne faktoren. Derfor er det flere som vil ta avstand fra en positiv holdning til rusmidler enn til høy fart.

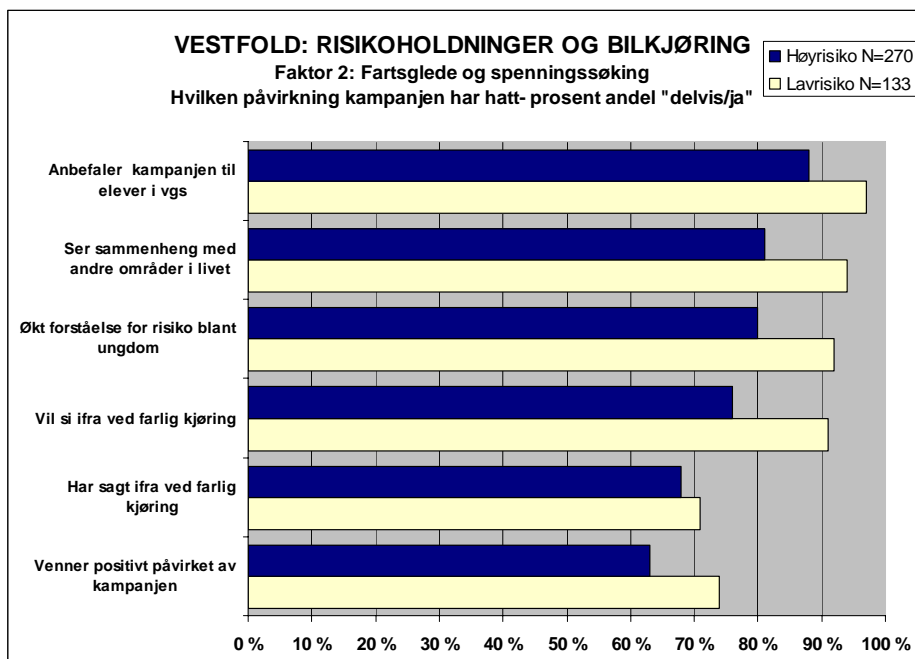


Figur 11: Ungdommenes opplevelser av kampanjen i Vestfold (N=403)

Figur 11 viser at lavrisikogruppen er mest positive til kampanjen. Rundt 80 % ser sammenhenger med andre områder i livet og et klart flertall anbefaler kampanjen til elever i videregående skole. Andre momenter fra analysen av svarene er:

- Fordelingen mellom kategoriene "Delvis" og "Ja", viser at prosentandelene for lavrisikogruppene generelt er størst for kategorien "Ja". For høyrisikogruppen er fordelingen lik eller noe lavere for "Ja" enn for "Delvis".
- Jenter er generelt mer positive enn gutter på alle momentene, spesielt når det gjelder "økt forståelse" og at "de anbefaler kampanjen" til elever i vgs.
- Jenter gir også sterkere uttrykk for at de både vil si ifra og har gjort det sammenlignet med gutter
- Det er ubetydelig forskjeller mellom ungdom relatert til studieretning

I figur 12 er ungdommenes reaksjoner sett i forhold til holdningen ”Fartsglede og spenningsøking”.



Figur 12: Ungdommenes opplevelser av kampanjen i Vestfold (N=403)

Figur 12 viser generelt et jevnere forhold mellom lav- og høyrisikogrupperne enn i figur 11. Det er høy grad av positive tilbakemeldinger når det gjelder å anbefale kampanjen til elever, og å se sammenhenger med andre områder i livet.

Konklusjon:

Responser fra elevene i Vestfold er meget bra. På samme vis som i Agder mener ungdommene at dette er noe andre elever også må få ta del i. Vi ser at høyrisikogruppen også er påvirket, om ikke i samme grad som lavrisikogruppen. Det er meget positivt at så mange mener at kampanjen har nedslagskraft ut over den trafikale sektor.

3.11 Omfanget av ”si ifra” blant ungdom i Aust- og Vest-Agder

Et sentralt moment er i hvilken grad ungdom sier ifra når de deltar på kjøring som de opplever som risikofylt. I tabell 5 er prosentandelen som har sagt ifra ”en eller flere ganger” presentert i forbindelse med risikofylt bilkjøring det siste året.

Tabell 5: Prosentandel som har sagt ifra ”en eller flere ganger” om risikofylt kjøring i Agderfylkene siste året relatert til risikoholdninger.

Risikoholdninger Prosentandel som har ”sagt ifra” Type atferd Agderfylkene	Faktor1: Risikooptimisme og likegyldighet		Faktor 2: Fartsglede og spenningssøking	
	Lavgruppe N=638	Høygruppe N=141	Lavgruppe N=410	Høygruppe N=369
Bedt fører dempe farten	60 %	47 %	62 %	52 %
Bedt fører stoppe for å sette deg av	9 %	15 %	13 %	7 %
Ikke sittet på med fører på grunn av tidligere farlige kjøreturer	22 %	23 %	25 %	20 %
Sagt ifra til fører som er trett	23 %	23 %	23 %	22 %
Bedt fører bruke bilbelte	47 %	40 %	49 %	41 %
Bedt andre i bilen bruke belte	60 %	53 %	60 %	59 %
Andre bedt deg ta på bilbelte	35 %	60 %	34 %	45 %
Sagt ifra for å stoppe fører fra å kjøre alkoholpåvirket	25 %	36 %	24 %	30 %
Sagt ifra for å stoppe fører fra å kjøre stoffpåvirket	5 %	12 %	6 %	7 %
Diskutert med venner farlig bilkjøring	73 %	58 %	73 %	67 %
Opplevd at andre har sagt ifra	50 %	50 %	46 %	53 %

Tabell 5 viser at i lavgruppene finner vi den største prosentandelen med ungdom som har sagt ifra både i tilknytning til fart, bilbelte og det å diskutere farlig bilkjøring. Samtidig ser vi at i høygruppen på faktor 1, oppgir 15 % at de har bedt fører om å stoppe og 47 % sagt ifra vedrørende demping av fart. Videre har samme gruppe høye prosentandeler når det gjelder bilbeltebruk og rusmidler. Det viser at denne gruppen har sine grenser for hva man er villig til å akseptere og at man faktisk gir utrykk for dette. Hvor store prosentandeler med å si ifra det er rimelig å forvente er det ikke noen fasit på. Ikke alle er så ofte ute i bil at det har oppstått situasjoner hvor dette har vært aktuelt.

Når føreren får en henvendelse fra passasjerene om å endre atferd er det neste steget om føreren gjør det. Skalaen var tredelt med kategoriene ”Nei”, ”Noen ganger” og ”Hver gang”. I tabell 6 har vi laget en oversikt over hvor stor prosentandel av passasjerene som sier at føreren fulgte oppfordringen ”hver gang”.

Tabell 6: Prosentandel av tilfellene der førerne hørte etter passasjerene hver gang og noen ganger i Agderfylkene.

Risikoholdninger Prosentandel førere som endret atferd ”Hver gang”	Faktor1: Risikooptimisme og likegyldighet		Faktor 2: Fartsglede og spenningsøking	
	Type atferd Agder	Lavgruppe	Høygruppe	Lavgruppe
Fører dempet farten (N=446)	50 %	30 %	50 %	45 %
Fører satte meg av (N=79)	32 %	40 %	34 %	34 %
Fører lot være å kjøre pga tretthet (N=177)	29 %	27 %	37 %	20 %
Fører tok på bilbeltet (N=353)	59 %	39 %	60 %	50 %
De andre tok på beltet (N=460)	58 %	41 %	56 %	54 %
Fører lot være å kjøre alkoholpåvirket (N=209)	49 %	39 %	50 %	42 %
Fører lot være å kjøre stoffpåvirket (N=50)	45 %	41 %	50 %	39 %

Tabell 6 viser prosentandelen ”Hver gang”, hvilket gjør at kategoriene ”Nei” og ”Noen ganger” ikke synes. Det er kun i fire tilfeller at kategorien ”Nei” hadde en høy prosentandel av betydning. Det er i følgende tilfeller:

- Fører satte meg av (25 – 45 %)
- Fører lot være å kjøre pga tretthet (25-30 %),
- Fører lot være å kjøre alkoholpåvirket (15-20 %)
- Fører lot være å kjøre stoffpåvirket (25 - 45 %).

Disse fire atferdstypene er det vanskeligst å få gjennomslag for når det gjelder atferdsendring hos førere. Nå er det sjelden passasjerer ber førere om å bli satt av, slik at det ikke har noe stort omfang. Tretthet og rusmidler er imidlertid risikofylte forhold hvor det er veldig viktig at førere stoppes. Vi ser forskjeller mellom lav- og høyrisikogrupperne slik som ellers i materialet. I høygruppene er det også oppnådd resultater gjennom at de har fått gjennomslag for sitt budskap enten det er å dempe farten, bruke bilbelte, ikke kjøre alkoholpåvirket etc.

Det er viktig å merke seg at i de tilfellene der fører har endret atferd, så er det ikke usannsynlig at man også har bidratt til å forhindre en ulykke.

3.12 Omfanget av ”si ifra” blant ungdom i Vestfold

I tabell 7 viser vi hvordan passasjerene har grepet inn for å reagere på risikofylt kjøring blant ungdom i Vestfold ”en eller flere ganger”.

Tabell 7: Prosentandel som har sagt i fra ”en eller flere ganger” om risikofylt kjøring i Vestfold siste året relatert til risikoholdninger.

Risikoholdninger Prosentandel som har ”sagt ifra”	Faktor1: Risikooptimisme og likegyldighet		Faktor 2: Fartsglede og spenningssøking	
	Type atferd Vestfold	Lavgruppe N=695	Høygruppe N=176	Lavgruppe N=509
Bedt fører dempe farten	47 %	32 %	49 %	37 %
Bedt fører stoppe for å sette deg av	6 %	11 %	9 %	5 %
Ikke sittet på med fører på grunn av tidligere farlige kjøreturer	15 %	18 %	16 %	14 %
Sagt ifra til fører som er trett	15 %	18 %	17 %	13 %
Bedt fører bruke bilbelte	37 %	33 %	38 %	33 %
Bedt andre i bilen bruke belte	40 %	48 %	48 %	45 %
Andre bedt deg ta på bilbelte	29 %	46 %	29 %	37 %
Sagt ifra for å stoppe fører fra å kjøre alkoholpåvirket	16 %	24 %	17 %	18 %
Sagt ifra for å stoppe fører fra å kjøre stoffpåvirket	3 %	11 %	5 %	4 %
Diskutert med venner farlig bilkjøring	62 %	48 %	62 %	56 %
Opplevd at andre har sagt ifra	34 %	44 %	37 %	34 %

Tabell 7 viser at passasjerer i høygruppen i faktor 1, ”risikooptimisme og likegyldighet”, oftere har sagt ifra til fører enn de som er i lavgruppen. Den motsatte tendensen ser vi i faktor 2, ”Fartsglede og spenning, der det er større prosentandeler i lavgruppen som har sagt ifra. Dette kan tyde på at høygruppen i faktor 1 ofte havner i situasjoner der passasjerene synes at dette blir for farlig, selv om de har en noe mer likegyldig forhold til risikofylt kjøring. Denne gruppen har større andeler kjøring med ruspåvirket førere, og det kan være et moment vedrørende å havne i risikofylte situasjoner. Høygruppen i faktor 2 liker farten og spenningen og er ikke opptatt av å anvende rusmidler. Det gjør at de vet bedre hva de gjør, de liker det og har ikke den samme likegyldigheten til risiko som høygruppen i faktor 1. Bruken av bilbelte er mangelfull i alle gruppene, og det er ca 30 – 50 % som er aktive for å endre dette.

I tabell 9 har vi laget en oversikt over hvor stor prosentandel av passasjerene som sier at føreren fulgte oppfordringen ”hver gang” i Vestfold fylke.

Tabell 8: Prosentandel av tilfellene der førerne hørte etter passasjerene ”hver gang” og noen ganger i Vestfold.

Risikoholdninger Prosentandel førere som endret atferd ”Hver gang”	Faktor1: Risikooptimisme og likegyldighet		Faktor 2: Fartsglede og spenningssøking	
	Type atferd i Vestfold	Lavgruppe	Høygruppe	Lavgruppe
Fører dempet farten (N=384)	44 %	33 %	47 %	35 %
Fører satte meg av (N=64)	43 %	20 %	39 %	28 %
Fører lot være å kjøre pga tretthet (N=155)	36 %	32 %	36 %	33 %
Fører tok på bilbeltet (N=314)	71 %	66 %	71 %	70 %
De andre tok på beltet (N=408)	67 %	61 %	66 %	65 %
Fører lot være å kjøre alkoholpåvirket (N=155)	48 %	37 %	45 %	45 %
Fører lot være å kjøre stoffpåvirket (N=43)	44 %	25 %	36 %	33 %

Tabell 9 viser at for faktor 1 er det en større prosentandel innen lavrisikogruppen som rapporterer at føreren fulgte oppfordringen om å endre atferd. For faktor 2 har også lavrisikogruppen størst gjennomslag til førerne, men her er forskjellene mindre mellom lav- og høygruppen. Vi skal merke oss at også innen høygruppene er det mange som sier i fra med godt resultat.

Prosentandelene i tabell 9 viser til svarkategorien ”Hver gang”, hvilket gjør at kategoriene ”Noen ganger” og ”Nei” ikke synes. Det er kun i fire tilfeller at kategorien ”Nei” hadde en høy prosentandel av betydning. Det er i følgende tilfeller:

- Fører satte meg av (37-60 %)
- Fører lot være å kjøre pga tretthet (28-38 %),
- Fører lot være å kjøre alkoholpåvirket (18-26 %)
- Fører lot være å kjøre stoffpåvirket (33 - 36 %).

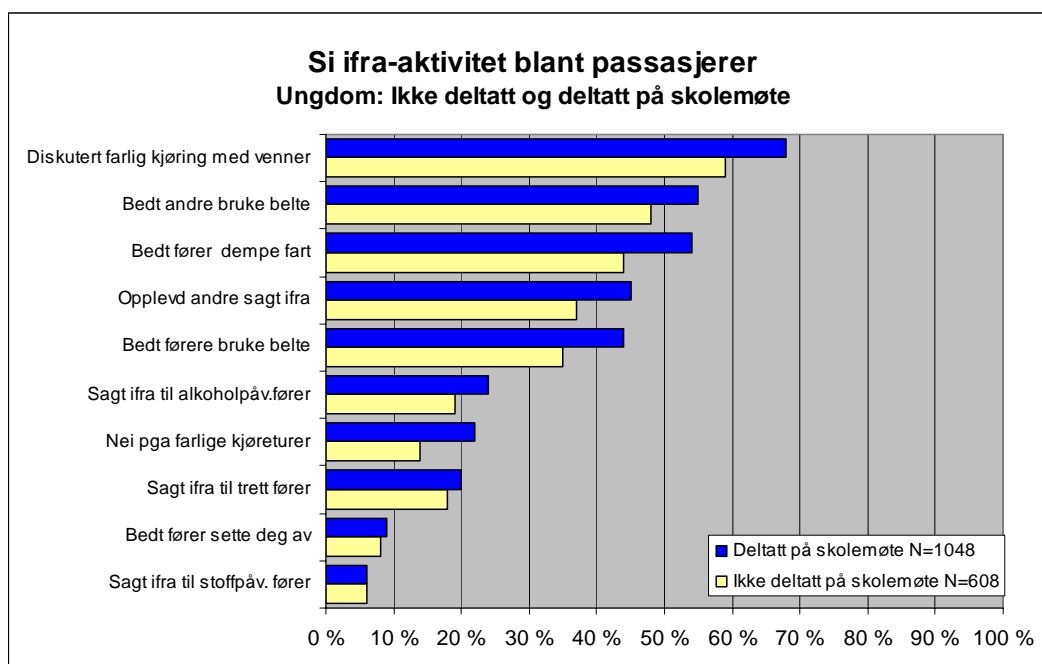
Vi ser at dette er situasjoner som er preget av høy risiko og mye motstand med hensyn til å endre atferd. Ruspåvirkning og tretthet vil begge bidra til å redusere villigheten til å endre atferd ved at evnen til å tenke klart reduseres og føreren kan fort bli irritert og sint på andre som griper inn.

3.13 Har skolebesøket effekt på det å ”si ifra” til førere

Hovedhensikten med skolebesøkene er å bidra til at ungdom tør ”si ifra” når de opplever sikkerheten truet som passasjerer i bil eller under forberedelsen til transport med unge førere. I utvalget er det totalt for Vestfold og Agderfylkene 63 % som har deltatt på skolemøtene og 37 % som ikke har deltatt. Sammensetningen av de to gruppene viser at:

- det er flere jenter blant de som ikke har deltatt på skolemøtene
- det er lik fordeling mht studieretning
- det er flere 16 åringer i gruppen som ikke har deltatt på skolemøtene
- det er lik fordeling på holdningen ”risikooptimisme og likegyldighet”
- det er noen flere fra høygruppen ”fartsglede og spenningssøking” på de som har deltatt på skolemøtene

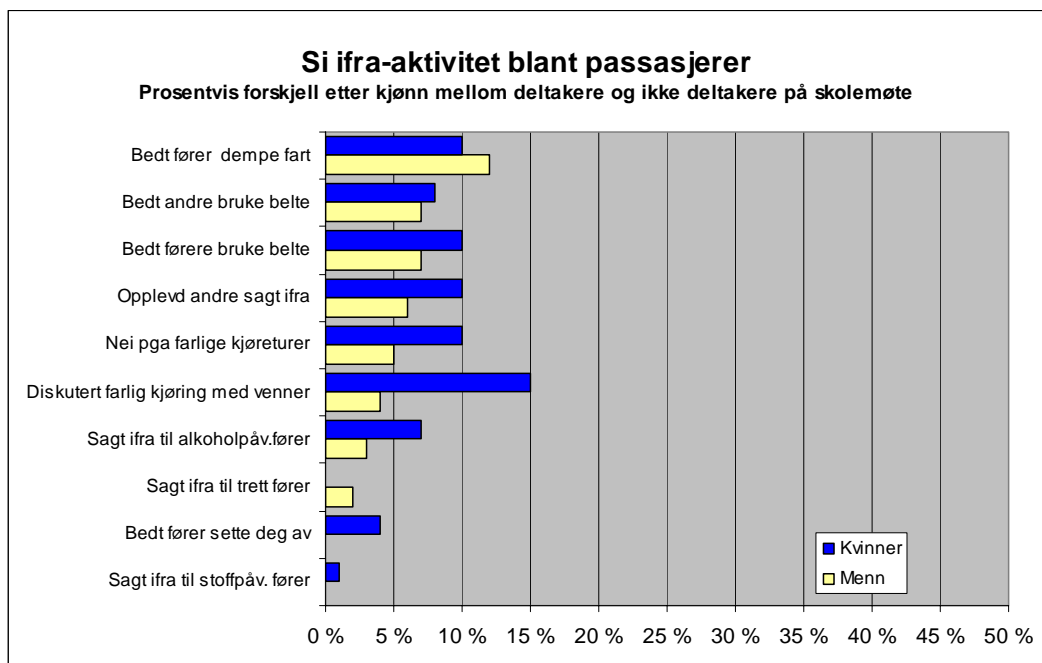
I figur 13 er presentert en sammenligning av de har sagt ifra og diskutert farlig bilkjøring med venner.



Figur 13: Sammenligning av ”si ifra-aktivitet” blant ungdom med og uten skolebesøk

Figur 13 viser generelt at mange ungdommer tør si ifra når de opplever risikofylt kjøring. De som har deltatt på skolemøtene har oftere grepet inn og i større grad diskutert farlig kjøring med venner. Det er ikke store prosentforskjeller, men det er et signifikant gjennomgående trekk ved de fleste momentene ($p < .05$). Det er i forbindelse med trett fører, ved henvendelse om å bli satt av og når fører har vært stoffpåvirket at det ikke er noen forskjeller.

Vi så i figur 13 at det er en større andel av ungdommene fra skolemøtene som har sagt ifra enn de som ikke var på skolemøtene. Et vesentlig spørsmål er i hvilken grad skolemøtet har påvirket begge kjønn likt. I figur 14 nedenfor er endringene fremstilt etter kjønn. Figuren viser hvor stor prosentandel forskjell det er mellom de som har deltatt på skolemøte og ikke deltatt etter kjønn.



Figur 14: Prosentandel forskjell etter kjønn mellom de som har vært på skolemøte og ikke.

I figur 14 ser vi at når det gjelder jenter er det større forskjell mellom de som har deltatt/ikke deltatt på skolemøter enn tilfellet er for gutter. Det gjelder nesten alle spørsmålene. Et unntak finner vi på momentet "Bedt fører dempe farten". Der har guttene økt sin aktivitet like mye som jentene. Hovedpoenget er at begge kjønn har øket sin aktivitet, men jenter noe mer enn gutter. Særlig tydelig er forskjellen på momentet "Diskutert farlig kjøring med venner".

Konklusjon

Ungdom som har vært på skolemøter har en økt "si ifra-aktivitet" sammenlignet med ungdom som ikke har vært på skolemøter. Jenter har økt sin aktivitet noe mer enn guttene (bortsett fra på det å be fører dempe farten). Dette er et gjennomgående trekk for flere av momentene, og forskjellene er signifikante.

3.14 Føreres reaksjoner når passasjerer har ”sagt ifra”

Det er 601 ungdommer som har førerkort klasse B. De ble spurt om de hadde vært i kjøresituasjoner der en eller flere av passasjerene hadde sagt ifra om at de måtte endre kjøreatferd. Nedenfor er listen over hvor stor prosentandel av førerne som har opplevd dette:

- 43 %: Har det hendt at en eller flere av dine passasjerer her bedt deg å dempe farten?
- 23 %: Har det hendt at passasjerer har bedt deg ta på bilbelte?
- 16 %: Har dine passasjerer sagt ifra at du ikke skulle kjøre pga tretthet?
- 10 %: Har passasjerer grepet inn for å hindre deg i å kjøre alkoholpåvirket
- 7 %: Har det hendt at venner eller kjente av deg ikke har ønsket å sitte på med deg?
- 5 %: Har det hendt passasjerer har bedt deg stanse og gå ut av bilen?
- 4 %: Har passasjerer grepet inn og stoppet deg fra å kjøre ruspåvirket (ikke alkohol)

Vi ser av listen ovenfor at det er varierte antall tilfeller der førere har opplevd å bli bedt om å endre kjøreatferd. De tre øverste, fartsdemping, bilbeltebruk og tretthet, er de mest vanlige. De andre tilfellene er det generelt ikke så mange av, hvilket forklarer den lave prosentandelen. Det betyr ikke at de er uvesentlige. Det å stoppe en fører fra å kjøre påvirket eller når han er veldig trett, kan ha forhindret en ulykke.

Et sentralt moment er i hvilken grad førerne som ble anmodet om å endre kjøreatferd gjorde dette. I tabell 9 er prosentandelene for kategoriene ”Noen ganger” og ”Hver gang” presentert. Kategorien ”Nei” var den siste, men er ikke tatt med her. Det er få førere, men det er likevel viktig å se om det er nytteløst å ”si ifra” eller om det er tendenser til at det hjelper.

Tabell 9: Prosentandel førere som endret kjøreatferd når det ble ”sagt ifra” etter fylke.

Endring av kjøreatferd	Agderfylkene		Vestfold	
	Noen ganger	Hver gang	Noen ganger	Hver gang
Førers beslutninger NA/NV=Antall førere i fylkene				
Jeg dempet farten (NA=169/ NV=69)	22 %	73 %	33 %	61 %
Jeg satte av passasjer som ville gå av (NA=19/NV=11)	21 %	47 %	73 %	18 %
Jeg lot være å kjøre pga tretthet (NA=66/NV=27)	41 %	39 %	44 %	30 %
Jeg tok på bilbeltet (NA=90/NV=28)	21 %	73 %	36 %	61 %
Jeg lot være å kjøre alkoholpåvirket (NA=38/NV=20)	32 %	50 %	40 %	45 %
Jeg lot være å kjøre stoffpåvirket (NA=16/NV=13)	19 %	31 %	54 %	31 %

I tabell 9 ser vi at førerne generelt responderer på passasjerenes reaksjoner på deres kjøring ved å endre kjøreatferd. De sterkeste reaksjonene gjelder fartsdemping, ta på seg bilbelte og at fører lot være å kjøre under påvirkning av alkohol. Dette viser at det er verdifullt å tørre å gi uttrykk for at man mener at kjøringen er for risikofylt og at man ønsker at kjøreatferden endres eller at man ikke kjører i det hele tatt (eks ruspåvirket/trett).

Prosentandelen som oppgir at de ”Hver gang” har fulgt opp passasjerenes oppfordringer om å dempe farten og ta på beltet er meget høye. En slik respons er verdifull med hensyn til å forhindre farlige situasjoner og eventuelt ulykker. Å ta på bilbelte når man blir bedt om det er også en sikkerhetsfremmende handling. Det er viktig å påpeke at i tillegg til at man får føreren til å dempe farten og ta på beltet, så øker man også generelt oppmerksomheten mot den risiko kjøring innebærer. Det i seg selv vil bidra til å øke bevisstheten om sitt eget forhold til kjøring og hvilke konsekvenser dette kan få ikke bare for en selv, men også for andre.

De andre prosentandelene vedrørende tretthet og ruspåvirkning skulle gjerne vært høyere, men de viser likevel at det er mulig å få budskapet gjennom og oppnå riktig respons. Det at føreren stanser for å slippe av passasjer som har bedt om det, har ikke skjedd så ofte. Det er en meget sterk anmodning fra en passasjer og som representerer et klart uttrykk for at man er redd. Vi har få tilfeller av dette i undersøkelsen så prosentandelene er meget usikre. Men vi ser at de fleste førerne har fulgt opp passasjerens ønske.

Sentrale momenter vedrørende førerne med hensyn til forskjeller mellom ulike grupper, er:

- Det er generelt flere gutter enn jenter som har opplevd å få reaksjoner fra passasjerene
- Det er flere i høyrisiko- enn lavrisikogrupperne som har fått reaksjoner fra passasjerer
- Førere i høyrisikogrupperne er mindre villige til å endre kjøreatferd. Særlig gjelder det førere i høygruppen ”Risikooptimister og likegyldighet”.

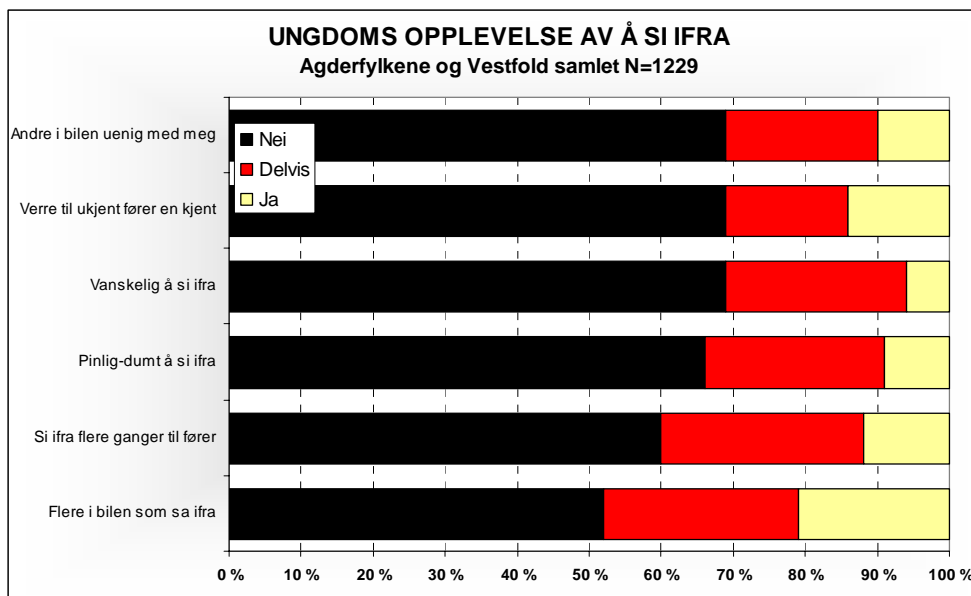
Konklusjon

Hovedinntrykket er at det å ”si ifra” om den fryktfølelsen og uroen som man kjenner under risikofylt kjøring med jevnaldrende, er viktig. Unge førere, uansett lav- eller høyrisikogruppe, reagerer og endrer sin kjøreatferd.

Det viser at gjennom den sosiale dialogen i bilen er det mulig å bidra til at risikofylt kjøreatferd avbrytes. Men dette er ikke noe som varer evig. Neste kjøretur kan igjen utvikle seg i en uakseptabel risikofylt retning, hvilket igjen krever ny inngripen fra oppmerksomme passasjerer som tør ”si ifra”.

3.15 Hvordan opplever ungdom å ”si ifra”

Det å si ifra til en fører om at han må endre kjøreatferd er ikke noe man nødvendigvis gjør med glede. Derfor er det viktig om dette er en form for ”kritikk” som er vanskelig å fremføre og medfører ubehag. I figur 15 er presentert hva ungdommene som har sagt ifra mener om dette.



Figur 15: Ungdoms opplevelse av å si ifra til en fører om å endre kjøreatferd.

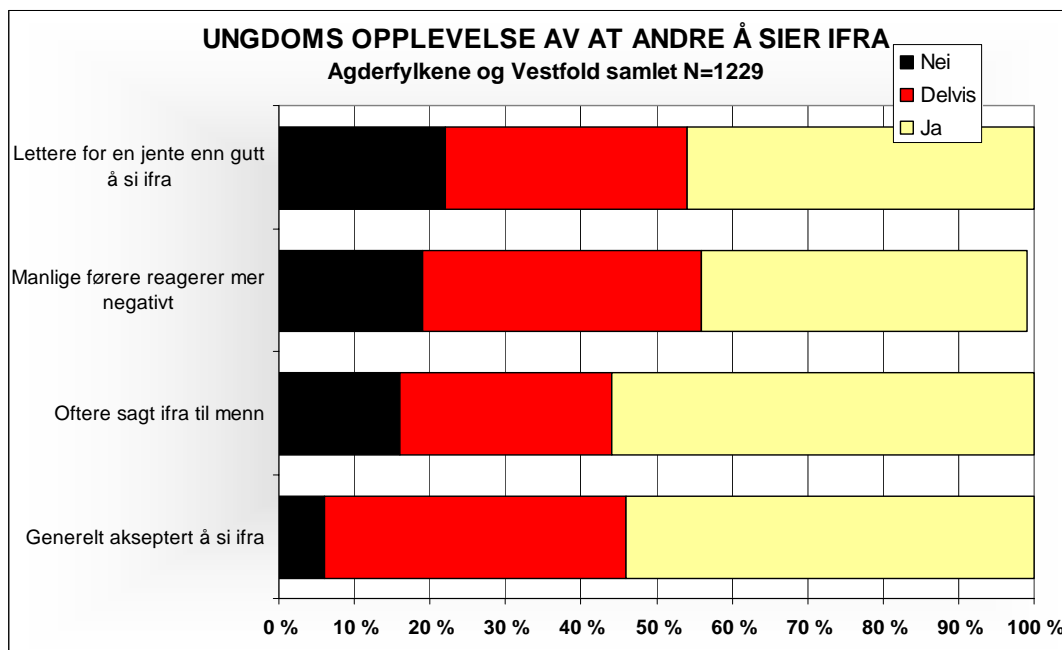
Figur 15 viser at over halvparten av ungdommene som har sagt ifra til en fører ikke opplever dette som vanskelig, pinlig eller dumt. Men det innebærer at rundt 35 – 40 % mener dette er noe problematisk. Rundt 30 % sier at andre har vært uenige når man har sagt ifra og at der er noe verre til en ukjent fører enn en man kjenner. Videre rapporterer 40 % at de har vært nødt til å gjenta oppfordringen til føreren før de fikk gjennomslag. Rundt halvparten gir utrykk for at det har vært situasjoner der flere i bilen har sagt til føreren.

Når passasjerene har sagt ifra til førerne er følgende metoder anvendt:

- 90 %: Direkte ansikt til ansikt
- 8 %: Fysisk grepet inn for å stoppe kjøring (ta fra nøkler)
- 5 %: Brukt tekstmeldinger
- 4 %: Ringt opp på mobil for å si ifra

Svarene viser at direkte kontakt er det mest vanlige. Videre har 8 % grepet fysisk inn for å hindre kjøring. Bruk av mobiltelefon er ikke så mye i bruk i denne sammenheng. Det er forståelig situasjonen tatt i betraktning når man sitter i samme bil.

Et annet moment er hvordan ungdom reagerer på at noen sier ifra (figur 16).



Figur 16: Ungdoms opplevelse av at andre sier ifra om farlig kjøreatferd.

Figur 16 viser at det generelt er akseptert blant ungdom at det sies ifra når man mener det er riktig. Det tydelig at det er lettere for en jente å si ifra og at mannlige bilførere reagerer mer negativt. Vi ser også at det er primært mannlige førere det reageres overfor. Det siste må også sees i lys av at det er flest mannlige unge førere.

3.16 Ungdoms vurderinger av tiltak og kampanjeeffekter i Agderfylkene

I Aust- og vest Agder har det vært anvendt forskjellige type tiltak (remindere) i form av:

- Kinospotter
- Utdeling av miniradio, hub, mobilholder, kortholder, fiberhåndkle og T-skjorte

Nedenfor er omfanget av disse og bruke presentert (Tabell 10).

Tabell 10: Antallet som har mottatt og tatt i bruk de forskjellige kampanjeeffektene (reminderne)

Kampanjeeffekter i Aust- og Vest Agder	Antall som har mottatt (% av alle)	Hvor ofte tatt i bruk		
		Hver dag/2-3 ganger i uka	1-3 ganger i uka/2-3 ganger i mnd	Sjelden/aldri
Fiberhåndkle	355 (46 %)	17 %	29 %	54 %
Miniradio	335 (43 %)	6 %	11 %	83 %
Kortholder	321(41 %)	21 %	11 %	68 %
T-skjorte	171 (22 %)	7 %	45 %	48 %
Hub	94 (12 %)	14 %	25 %	61 %
Mobilholder	38 (5 %)	37 %	13 %	50 %

Tabell 10 viser at fiberhåndkle, miniradio og kortholder har nærmere halvparten av ungdommen mottatt. Bruken av disse varierer, og spesielt miniradio synes å være lite i bruk. Derimot er mobilholder og T-skjorte er ofte i bruk, men det er ikke så mange som har mottatt disse. Det er små forskjeller med hensyn til kjønn og hvilken risikogruppe man tilhører. Dessuten kjenner vi ikke til hvordan distribueringen av gjenstandene har foregått. Har alle hatt like stor mulighet til å skaffe seg disse og hvor mange har det vært delt ut?

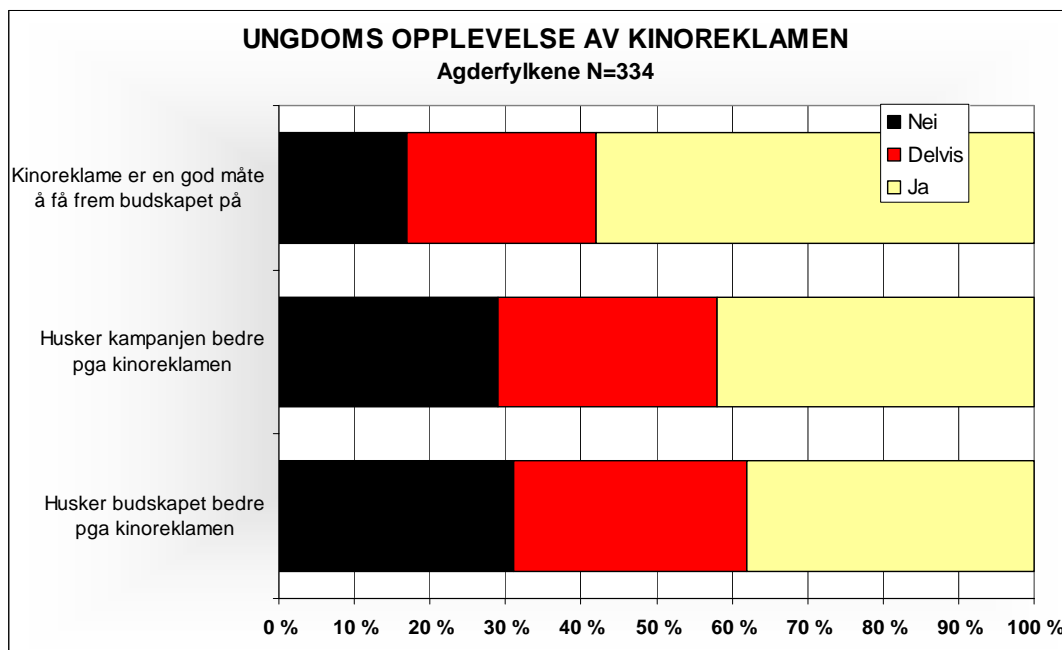
Hvor mange som har sett kinospottene går frem av tabell 11.

Tabell 11: Andel som har sett kinospotter i Agderfylkene

Har du sett kinospottene fra kampanjen ”si ifra”?	Nei	Ja, èn gang	Ja, to ganger	Ja, tre eller flere ganger
Prosentandeler	57 %	13 %	7 %	23 %

Tabell 11 viser at 57 % ikke har sett kinospottene. Videre er det 23 % av alle som oppgir å ha sett dem tre eller flere ganger.

I figur 17 er presentert hvordan ungdommene opplevde og vurderte kinospottene.



Figur 17: Ungdoms vurdering av kinoreklamene i kampanjen.

Figur 17 viser at et flertall har opplevd og vurdert kinoreklamene som positive bidragsyttere til å huske å bli påminnet kampanjebudskapet. Over halvparten mener at kinoreklame er en god måte å få frem budskapet på. Følgende momenter kan nevnes:

- Jenter er generelt noe mer positive enn gutter, men det er ikke store forskjeller
- Det er små forskjeller mellom lav- og høyrisikogruppene

Konklusjon

Det er variabelt hvor mange som har fått eller mottatt de gjenstandene som brukes som remindere. Kan hende skyldes det mangel på interesse, mangelfull distribuering, lite antall etc. Det vet vi ikke noe om. Suksesskriteriet er at ungdom har det med seg til daglig og ubevisst knytter assosiasjoner til det å ta vare på seg selv og hverandre. Mobilholder er det få som har fått, men den daglige bruken høy. T-skjorte og fiberhåndkle er også positivt mottatt.

Kinoreklamene er sett av nesten halvparten av ungdommene (43 %). Av disse mener 58 % at dette er en god måte å formidle budskapet på. Responsen vitner om at kino er en av de arenaene man kan få deres oppmerksomhet, og at det fungerer som en til dels meget god reminder.

3.17 Ungdoms vurdering av kampanjeeffekter og teaterstykket i Vestfold

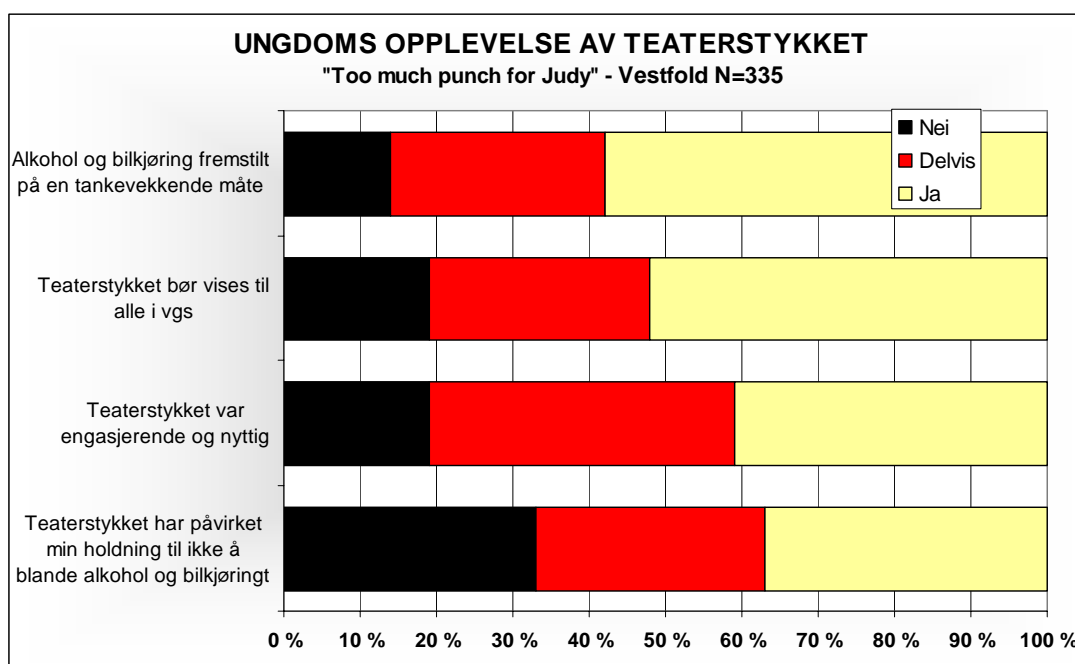
I Vestfold har de anvendt T-skjorte, miniradio og kortholdere som remindere til kampanjen. Vi vet ikke hvordan dette ble delt ut og i hvilket omfang. I tabell 12 nedenfor er presentert en oversikt vedrørende omfang og bruk av kampanjeeffektene.

Tabell 12: Antallet som har mottatt og tatt i bruk de forskjellige kampanjeeffektene.

Kampanjeeffekter i Vestfold	Antall og andel som har fått utlevert	Hvor ofte tatt i bruk.		
		Hver dag/2-3 ganger i uka	1 gang i uka/1-2 ganger i mnd	Sjelden/aldri
Miniradio	74 (18 %)	7 %	10 %	83 %
Kortholder	274 (67 %)	34 %	11 %	55 %
T-skjorte	75 (19 %)	8 %	18 %	74 %

Tabell 12 viser hvor mange som har mottatt effekter som er delt ut til de som deltok å på skolemøtene. Kortholder er mest brukt av de tre utdelte effektene. Ca en tredjedel bruker den nesten daglig.

I Vestfold har teaterstykket "Too much punch for Judy" vært fremført for ungdom. Det omhandler hvordan ungdom kan bli involvert i promillekjøring både som førere og passasjerer (figur 18).



Figur 18: Ungdoms opplevelse og vurdering av teaterstykket "Too much punch for Judy"

I figur 18 ser vi at nærmere 60 % sier ”Ja” til at stykket fremstiller forholdet mellom alkohol og bilkjøring på en tankevekkende måte. Rundt 15 % sier et ”Nei”. Figuren viser at ca 50 % mener stykket bør vises til alle ungdommer i vgs. De fleste (Ja/Delvis) mente at teaterstykket var engasjerende og nyttig. Nærmere 40 % mente stykket hadde endret holdning i positiv retning vedrørende alkohol og bilkjøring.

Ved å analysere etter kjønn og risikolegning er følgende viktig å nevne:

- Jentene er generelt mye mer positive til teaterstykket enn guttene
- Ungdom som tilhører lavrisikogruppene er mye mer positive til teaterstykket

Konklusjon

I Vestfold er omfanget av kampanjeeffekter (remindere) så begrenset at det ikke kan gjøres noen vurdering av betydningen. Teaterstykket ”Too much punch for Judy” har blitt godt til dels meget godt mottatt av ungdommene. Budskapet har nådd fram til ungdommene og stykket synes å ha fungert veldig bra. Men det er stor forskjell mellom kjønn og risikolegning med hensyn på hvordan teaterstykket er vurdert. Teaterstykket ble fremført på engelsk, hvilket kan ha redusert tekstoppfattelsen for noen selv om innholdet er lett å forstå..

4 OPPSUMMERING OG HOVEDKONKLUSJON

- Ungdom er forskjellig og undersøkelsen har definert to hoveddimensjoner vedrørende deres forhold til risiko. Hver dimensjon er inndelt i en lav- og høyrisikogruppe alt etter hvor sterk tilslutning de har til holdningen som dimensjonen står for. Den ene dimensjonen omhandler risikoholdningen ”Risikooptimistisk og likegyldig”. Ca 20 % av ungdommene tilhører denne høyrisikogruppen. At andelen ikke er større skyldes at denne dimensjonen er knyttet til bruken av rusmidler. Den andre dimensjonen omhandler risikoholdningen ”Fartsglede og spenningssøking”. Her er det 45 % av ungdommene som faller inn i høyrisikogruppen.
- Ungdom som tilhører høyrisikogrupperne deltar i kjøreatferd hvor det er flere ulykker, høyere hastigheter, mer kappkjøring, tretthet bak rattet, kjøring påvirket av rusmidler og manglende beltebruk enn blant de som er i lavrisikogrupperne.
- Førere som tilhører høyrisikogrupperne i de to dimensjonene, kjører fortere, har større tro på egne ferdigheter og tenker i mindre grad over konsekvenser ved kjøringen enn de som ikke har slike holdninger til risiko.
- Kampanjen er mottatt positivt i alle fylkene og et klart flertall gir uttrykk for at de har fått økt forståelse for bilkjøring og risiko, og at de er motivert for å si ifra hvis situasjonen krever det.
- Hele 80-90 % oppgir at de ser kampanjens budskap er nyttig også på andre områder i livet. Det gjør at kampanjen har betydning ut over den trafikale hverdagen.
- Høyrisikogrupperne gir positive tilbakemeldinger, om ikke i samme grad som lavrisikogruppen.
- Rundt halvparten har sagt ifra og flesteparten har diskutert farlig kjøring med venner
- Passasjerer sier at halvparten av førerne demper farten når de blir bedt om det. Førere som har blitt bedt om å dempe farten, sier de gjør det i de fleste tilfellene.
- Kinospottene i Agderfylkene er gode remindere, og nesten halvparten av ungdommen har sett disse på kino. Ungdom mener dette er en god måte å fremme budskapet på. Kampanjeeffektene varierer i omfang, men fiberhåndkle, T-skjorte og mobilholder er populære.
- Teaterstykket i Vestfold om promillekjøring er godt mottatt. Det har fått flesteparten til å tenke over sitt forhold til alkohol og bilkjøring.

Kampanjene i Vestfold og Agderfylkene har maktet å få oppmerksomheten til målgruppen. En større prosentandel av ungdommene som har deltatt på skolemøter ”sier ifra” sammenlignet med de som ikke har deltatt på skolemøter. Ved å si ifra har ungdom oppnådd atferdsendringer hos førere ved at de har dempet farten, ikke kjørt påvirket av rusmidler, tatt på seg bilbelte og ikke kjørt når de har vært veldig trette. Skolemøtene synes å ha bidratt positivt til dette, og det er ikke urimelig å anta at ulykker kan ha blitt avverget.

LITTERATUR

- Hattaka, M;
Keskinen E;
Katila, A & Laapoti S (1997)
Selfreporting driving habits are valid predictors of violations and accidents.
Transport and traffic psychology: Theori and applications. Oxford
Pergamon.
- Lajunen, T m fl Impression management and selfdeception in traffic behavior inventories.
Person. Individ. Diff. Vol 22 -1997.
- Moe, D & Jenssen Unge førere, risikotaking og pedagogiske konsekvenser (SINTEF 1992).
- Moe, D: Unge førere – forholdet mellom opplevde og faktisk kjøredyktighet.
Spørreskjema og direkte observasjoner av kjøreatferd. SINTEF 1984 – 86.
- Moe, D: Spørreundersøkelser om ungdom, risiko og bilkjøring i Akershus, Opland,
Hedmark, Østfold Aust og Vest- Agder og Buskerud fylke 2000 – 2003.
SINTEF 2002 og 2003.
- Moe, D Ungdom, risiko og bilkjøring i Vestfold 2004
SINTEF STF50 A05085 - 2005
- Rundmo, T & Ulleberg, P:
Var det verdt det? Evaluering av 18/40-aksjonen. Resultatrapport 43.
Trondheim Rotunde publikasjoner 2000.
- West, R: Direct observations of driving, self reports of driver beahvior and accident
involvement. Ergonomics, 36 – 1993
- Zuckerman, M:
Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking .
Cambridge University press 1994.

VEDLEGG 1:

Master spørreskjema som basis for utleggelse på Internett

i1 - Dette er et spørreskjema om ungdommers holdninger til trafikk og trafiksikkerhet.

Forskningsinstituttet SINTEF står bak undersøkelsen i samarbeid Statens Vegvesen i Vestfold og Agderfylkene

Spørreundersøkelsen er fullstendig anonym og alle opplysninger vil bli behandlet konfidensielt.

i39 - Vi starter med noen bakgrunnsspørsmål om kjønn og alder

Dem01Sex - Kjønn

(Check one)

- Gutt
- Jente

Dem04ALD - Hvor gammel er du?

(Check one)

- 16 år
- 17 år
- 18 år (eller eldre)

Dem05Kom - Hvilken kommune bor du i?

(Check one)

Dem06VGS - Hvilken skole går du på?

(Check one)

Dem02VGS - Hvilken studieretning går du på i videregående skole?

(Check one)

- Allmenfaglig
- Yrkesfaglig

i40 - Her er noen spørsmål om opplæring og kjøree erfaring.

FKS01STA - Har du mopedførerbevis?

(Check one)

- Ja
- Nei

FKS02Sta - Har du førerkort for personbil (klasse B)?

(Check one)

- Ja
- Nei

FKBRUK - Hvor ofte kjører du bil der du er fører av bilen?

(Check one)

- Hver dag
- 2-3 ganger i uka
- 1 gang i uka
- 1-2 ganger i måneden
- Sjelden/ aldri

KFS04OPP - Er du under opplæring for førerkort klasse B?

(Check one)

- Ja
- Nei

OEVKJOER - Hvor ofte driver du privat øvelseskjøring?

(Check one)

- Hver dag
- 2-3 ganger i uka
- 1 gang i uka
- 1-2 ganger i måneden
- Sjelden/ aldri

i41 - Nå følger noen spørsmål om hvilke erfaringer du har som passasjer med jevnaldrende førere.

PRO01 - Har du i løpet av det siste året vært utstøtt for eller vært med på følgende som passasjer i bil sammen med jevnaldrende?
(Check one alternative per row)

	Nei	En gang	To ganger	Tre eller flere ganger
Trafikkulykke hvor du eller andre måtte til legevakt eller ble innlagt på sykehus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafikkulykke hvor det bare ble materiell skade (ikke legevakt)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vært passasjer i bil der føreren var påvirket av alkohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vært passasjer i bil der føreren var påvirket av stoff (hasj, amfetamin, annet)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vært passasjer i bil der farten har vært over 120 km/t	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vært passasjer i bil der det ble drevet kappkjøring	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vært passasjer i bil hvor det var nære på at det kunne blitt en ulykke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har vært veldig redd pga farlig kjøring	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Latt være å ha på meg belte i forsetet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Latt være å ha på meg belte i baksetet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har vært passasjer i bil der føreren har vært "veldig trett", men likevel fortsatte å kjøre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har vært passasjer og selv oppildnet føreren til å kjøre fortere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har opplevd at andre passasjerer har oppildnet føreren til å kjøre fortere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har vært passasjer i bil som ble stoppet av politiet på grunn av farlig kjøring	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har vært passasjer i bil der fører sovnet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

PRO02 - Hvor mange ganger har følgende forhold/situasjoner oppstått? Ta utgangspunkt i de erfaringene du har med kjøreturene med dine venner i løpet av det siste året
(Check one alternative per row)

	Nei	En gang	To ganger	Tre eller flere ganger
Har du noen gang bedt fører dempe farten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du noen gang bedt føreren stoppe for å sette deg av på grunn av farlig kjøring	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du noen gang valgt å ikke sitte på med en fører på grunn av tidligere farlige kjøreturer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du sagt i fra til fører at han ikke skulle kjøre på grunn av tretthet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har det hendt at du har bedt føreren bruke bilbelte under kjøringen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har det hendt at du har bedt andre om å bruke bilbelte under kjøringen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har det hendt at andre har bedt deg om å ta på belte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du noen gang sagt i fra for å stoppe føreren fra å kjøre påvirket av alkohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du noen gang sagt i fra for å stoppe føreren fra å kjøre påvirket med stoff	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du diskutert med venner hvor farlig bilkjøring kan være	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du opplevd andre som har sagt i fra til fører om å dempe fart, bruke belte, ikke kjøre stoffpåvirket eller pga tretthet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sagtiframulti - Situasjoner hvor respondent har valgt å si fra

(Check all that apply)

- Fører dempet farten
- Fører satte meg av
- Fører lot være å kjøre pga tretthet
- Fører tok på bilbeltet
- De andre tok på bilbeltet
- Fører lot være å kjøre alkoholpåvirket
- Fører lot være å kjøre påvirket av stoff
- Ingen

FRR02 - Etter at du har sagt i fra til føreren, har du opplevd at han/hun hørte etter og gjorde det du ba om? Merk av på det som passer nedenfor med slik du oppfattet førerens reaksjon (kan krysse på flere).

(Check all that apply)

- Fører dempet farten
- Fører satte meg av
- Fører lot være å kjøre pga tretthet
- Fører tok på bilbeltet
- De andre tok på bilbeltet
- Fører lot være å kjøre alkoholpåvirket
- Fører lot være å kjøre påvirket av stoff
- Ingen – fører hørte ikke etter (brydde seg ikke om det du bad om)
- Fører ble irritert og sint
- Fører reagerte motsatt og økte farten

PRO07 - Hvordan opplevde du situasjonene der du sa i fra til føreren? Tenk gjennom de situasjonen du har sagt i fra. Marker hvor enig du er i følgende utsagn.

(Check one alternative per row)

	Helt uenig	Uenig	Både/ og	Enig	Helt enig
Jeg synes det var vanskelig å si i fra	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noen ganger var det pinlig/dumt å si i fra	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg måtte si i fra flere ganger før føreren hørte etter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er verre å si i fra til førere du kjenner godt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg mener at ved å si ifra har jeg og andre bidratt til å forhindre eller stanse farlig kjøring som kunne ført til en ulykke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

PRO08 - På hvilke(n) måte(r) har du sagt i fra? Marker alle måtene du har sagt i fra på.

(Check all that apply)

- Jeg har brukt tekstmeldinger
- Jeg har ringt opp på mobilen
- Jeg har sagt i fra direkte (ansikt til ansikt)
- Jeg har fysisk grepet inn for å stoppe fører
- Jeg har tatt fra føreren nøklene til bilen

PRO12 - Hvordan opplever du situasjoner der andre sier fra til føreren om farlig kjøring?

(Check one alternative per row)

	Ja	Både/og	Nei
At andre sier i fra til føreren at kjøringen er farlig er modig gjort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg har opplevd at førere har kjørt roligere når noen har sagt i fra	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

PRO09 - Enten du selv har opplevd det eller ikke, hvordan opplever du holdningen til å si ifra om farlig kjøring er blant ungdom?

(Check one alternative per row)

	Ja	Både/og	Nei
At noen sier i fra er blitt akseptert	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er lettere for ei jente å si i fra enn en gutt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mannlige førere blir det oftere sagt i fra til enn til kvinnelige	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mannlige førere reagere mer negativt på at noen sier i fra	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

q59 - Har du ellers andre tanker om å være passasjer med jevnaldrende sjåfører?

(Type text)

i42 - Her følger noen spørsmål om hvem du sitter på med, hvor ofte du er i bil og lignende.

PRO06 - Hvem sitter du mest på med når du er ute og kjører med jevnaldrende førere?

(Check one alternative per row)

	Ja	Nei	Det varierer
Jeg sitter mest på med mannlige førere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg sitter mest på med kvinnelige førere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg sitter mest på med førere jeg kjenner godt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vi er vanligvis 3-4 personer i bilen hver gang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vi er de samme vennene i bilen hver gang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

i43 - Nå vil vi gjerne vite hva DU mener om biler, bilkjøring, fart og spenning

TRN02GEN - Hvor enig er du i følgende utsagn. Selv om du ikke har vært med på eller gjort alt dette, så gjør deg opp en mening som du markerer.

(Check one alternative per row)

	Helt uenig	Delvis uenig	Både og	Delvis enig	Helt enig
Å kjøre fort er å risikere en for tidlig død	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Å bruke bilbelte i 30-50 soner er viktig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det bekymrer meg at så mange ungdommer dør og invalidiseres i trafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Å kjøre bil med 0,3-0,4 i promille er ulovlig, men påvirker kjøredyktigheten lite	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Å prøve et narkotisk stoff noen ganger er ikke så farlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Å bli trykt tilbake i setet under en kraftig fartsøkning med bil er en deilig følelse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Forsiktige førere som holder fartsgrensene er kjedelige å sitte på med	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Å kjøre bil etter å ha sovet lite en natt gjør ikke noe, bare man skjerper seg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er bedre å haike hjem fra fest alene om natta enn å sitte på med en uforsiktig fører	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man skal ikke blande seg bort i hvordan føreren kjører	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fartsfylt bilkjøring og full guffe på stereoanlegget er bare herlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Å bruke bilbelte i kollisjoner i 80-90 soner har ingen hensikt da du dør i slike situasjoner uansett	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bare bilen er sikker er det ok at føreren kjører fort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg tenker mer på unngå politikontroller enn at det kan skje en ulykke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Å se på action- og voldfilmer med mye bilkjøring og crashscener er moro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vi må si i fra og stoppe førere som kjører uvetting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg er redd for å bli ansvarlig for andres død i trafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dataspill som er voldelige og blodige med mye action er herlige å spille	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg tror at det "ikke kommer til å skje meg noe alvorlig i trafikken"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TRN02FK - Hvilke erfaringer har DU hatt som fører av bil det siste året?
(Check one alternative per row)

	Nei	En gang	To ganger	Tre eller flere ganger
Har det hendt at en eller flere av dine passasjerer har bedt deg dempe farten?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har det hendt at en eller flere av dine passasjerer har bedt deg stanse og gått ut av bilen pga din kjøring?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har det hendt at venner eller kjente av deg ikke har ønsket å sitte på til deg pga din kjøring?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du sovnet bak rattet under kjøring?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du fortsatt å kjøre bil selv om du var "veldig trett"?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har dine venner / passasjerer sagt i fra til deg at du ikke skulle kjøre pga tretthet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Snakket i mobiltelefon under kjøring?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sendt SMS under kjøring?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har det hendt at du ikke har brukt bilbelte under kjøring ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har det hendt at passasjerer har bedt deg om å ta på belte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du kjørt bil med ulovlig promille?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du kjørt bil ruset av annet stoff enn alkohol (hasj, amfetamin, annet)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har venner/passasjerer grepet inn for å hindre at du ikke skulle kjøre bil påvirket av alkohol?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har venner/passasjerer grepet inn for å hindre deg fra å kjøre påvirket av stoff?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafikkulykke hvor du eller andre måtte til legevakt eller ble innlagt på sykehus?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafikkulykke hvor det bare ble materiell skade (ikke legevakt)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjørt med bil i hastigheter godt over 120 km/t i Norge?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Drevet kappkjøring?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hatt situasjoner hvor det var nære på at det kunne blitt en alvorlig ulykke?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har blitt oppildnet av passasjerer til å kjøre fort?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TRN0380 - Tenk deg at du kjører i en 80-sone under gode vei og trafikkforhold. Hvor mye tenker du på følgende ting når du velger fart og kjøremåte?
(Check one alternative per row)

	Ingenting	Litt	Mye
At jeg kan bli tatt i en politikontroll	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At jeg kan komme til å miste kontroll og skade bilen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At jeg kan komme til å miste kontroll og bli alvorlig skadd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At jeg kan komme til å miste kontroll og bli drept	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At jeg kan komme til å miste kontroll og skade eller drepe andre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reaksjonen til mine nærmeste i form av sorg og bekymring hvis det blir en ulykke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
At mine foreldre /foresatte får økonomisk belastning hvis det blir en ulykke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

i61 - Du oppga å ha kjørt bil fortere enn 120 km/t i Norge. Vi vil gjerne vite litt om hvordan du opplevde slik kjøring.

TRN03120 - Hvordan opplevde / følte du følgende forhold under kjøring godt over 120 km/t?

(Check one alternative per row)

	1 Ikke noe	2	3	4	5	6 Meget sterkt
Ubehag	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Usikkerhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spenning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøreglede	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fryktfølelse- redsel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mestringsfølelse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lovbryter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aggresivitet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Frihetsfølelse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Risiko- fare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Samspillet med bilen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

AVSLUTT - Til slutt noen kommentarer fra deg

(Check one alternative per row)

	Ja	Delvis	Nei
Synes du det er greit å delta i undersøkelsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Synes du spørsmålene omhandlet relevante problemstillinger vedrørende ungdom og biljøring	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har skjemaet vært vanskelig å fylle ut	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

