

Evaluering av  
trafikksikkerhetstiltaket "Ikke tøft å  
være død"





# Evaluering av trafikksikkerhetstiltaket "Ikke tøft å være død"

Inger Synnøve Moan og Pål Ulleberg

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 82-480-0716-6 Papirversjon

ISBN 82-480-0717-3 Elektronisk versjon

Oslo, februar 2007

---

**Tittel:** Evaluering av trafikksikkerhetstiltaket "ikke tøft å være død"

**Forfatter(e):** Inger Synnøve Moan; Pål Ulleberg

TØI rapport 872/2007

Oslo, 2007-02

80 sider

ISBN 978-82-480-0716-6      Papirversjon

ISBN 978-82-480-0717-3      Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

**Finansieringskilde:**

Trygg Trafikk

**Prosjekt:** 3101 Evaluering av "ikke tøft å være død"

**Prosjektleder:** Inger Synnøve Moan

**Kvalitetsansvarlig:** Fridulv Sagberg

**Emneord:**

Trafikksikkerhet; Kampanje; Evaluering

**Sammendrag:**

Målet med undersøkelsen var å evaluere forestillingen "Ikke tøft å være død", som høsten 2005 ble vist ved ungdomsskoler i tre fylker i Norge. Hensikten med forestillingen er å bevisstgjøre ungdom om ulykkesrisiko i trafikken og å skape gode holdninger til trafikksikkerhet. Evalueringen viste at elevene generelt vurderte kampanjen positivt og at de tenker annerledes rundt trafikksikkerhet, men at forestillingen og gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen ikke bidro til signifikante endringer i elevenes holdninger, intensjoner eller atferd.

---

**Title:** Evaluation of the traffic safety measure "Being dead isn't cool"

**Author(s):** Inger Synnøve Moan; Pål Ulleberg

TØI report 872/2007

Oslo: 2007-02

80 pages

ISBN 978-82-480-0716-6      Paper version

ISBN 978-82-480-0717-3      Electronic version

ISSN 0808-1190

**Financed by:**

The Norwegian Council for Road Safety

**Project:** 3101 Not cool to be dead

**Project manager:** Inger Synnøve Moan

**Quality manager:** Fridulv Sagberg

**Key words:**

Traffic safety; Campaign; Evaluation

**Summary:**

This study evaluates a road safety campaign show called "Being dead isn't cool", presented at junior high schools in three counties of Norway. The campaign aims to raise adolescents' awareness about road accident risk and to promote healthy attitudes towards road safety. The evaluation showed that the show was well received by adolescents, who generally stated that they think differently about road safety after seeing the performance. However, seeing the show and participating in group discussions about road safety before and after the show did not contribute to significant changes in adolescents' attitudes, intentions or behaviour. The implications for revising the campaign, and for future efforts to promote safe road behaviour among adolescents, are discussed in the report.

**Language of report:** Norwegian

---

Rapporten kan bestilles fra:  
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

---

The report can be ordered from:  
Institute of Transport Economics, The library  
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

---

# Forord

Siden 1987 har trafikksikkerhetstiltaket ”Ikke tøft å være død” blitt gjennomført blant 10. klassinger i Norge. Hovedelementet i kampanjen er en 90 minutters skoleforestilling. Hensikten med forestillingen er å gi et realistisk bilde av konsekvensene av en alvorlig ungdomsulykke i trafikken. I tillegg er det laget en modul for før- og etterarbeid som omhandler kampanjen. Det overordnede målet med tiltaket er å bevisstgjøre ungdom om risiko og konsekvenser av risikofylt atferd i trafikken og å skape ”gode” holdninger til trafikksikkerhet. Formålet med denne undersøkelsen var (i) å undersøke hvordan elevene vurderte kampanjen, (ii) å undersøke om forestillingen bidro til å endre elevenes holdninger til trafikksikkerhet, deres intensjoner om å opptre sikkert i trafikken og selvrapportert trafikkatferd, og (iii) å undersøke om gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen bidro til å endre elevenes holdninger, intensjoner og atferd.

Undersøkelsen er utført på oppdrag fra Trygg Trafikk. Kontaktpersonen for prosjektet har vært Tori Grytli og Audhild Håvaldsrud. I tillegg har fem av Trygg Trafikk sine fylkesrepresentanter bidratt med innspill og vært til god hjelp i forbindelse med datainnsamlingen.

Ved Transportøkonomisk institutt har Inger Synnøve Moan vært prosjektleder, gjennomført analyser og skrevet hoveddelen av rapporten. Pål Ulleberg utformet prosjektet og har kommet med innspill til analyser og skrevet det meste av diskusjonsdelen. Trude Rømning har tilrettelagt rapporten for trykking og forskningsleder Fridulv Sagberg har kvalitetssikret rapporten.

Oslo, februar 2007  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Fridulv Sagberg*  
forskningsleder



# Innhold

## Sammendrag

## Summary

<b>1 Bakgrunn og målsetning</b> .....	<b>1</b>
1.1 Kunnskap om effekt av trafikksikkerhetskampanjer .....	3
1.1.1 Elementer som kan forklare variasjon i kampanjens effekt – implikasjoner for evalueringen .....	4
1.2 Beskrivelse av kampanjen "Ikke tøft å være død" .....	5
1.3 Problemstillingene i undersøkelsen .....	6
1.3.1 Elevenes vurdering av "Ikke tøft å være død".....	6
1.3.2 Forestillingens betydning for holdninger, intensjoner og atferd.....	6
1.3.3 Betydning gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen .....	7
<b>2 Metode</b> .....	<b>8</b>
2.1 Datainnsamling og respondenter .....	8
2.1.1 Fylkesvis fordeling og svarprosent .....	9
2.1.2 Fordeling mellom eksperiment- og sammenligningsgruppe .....	10
2.1.3 Fordeling mellom elever på skoler i urbane og rurale strøk.....	10
2.1.4 Fordeling kjønn og alder.....	11
2.2 Spørreskjema.....	12
2.2.1 Elevenes evaluering av "Ikke tøft..." og faktorer som kan forklare variasjon i kampanjens effekt.....	12
2.2.2 Effektmål .....	13
2.2.3 Andre sentrale variabler .....	14
<b>3 Resultater</b> .....	<b>16</b>
3.1 Elevenes vurdering av "Ikke tøft å være død".....	16
3.1.1 Antall elever som har sett forestillingen "Ikke tøft..." .....	16
3.1.2 Elevenes vurderinger av forestillingen.....	17
3.1.3 Identifisering med skadd person i "Ikke tøft..." .....	19
3.1.4 Følelser aktivert av "Ikke tøft..." .....	20
3.1.5 Trafikksikkerhet som tema blant familie, venner og lærere .....	21
3.1.6 Gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen.....	23
3.1.7 Elevenes vurderinger av gruppearbeid/diskusjoner FØR og ETTER forestilling .....	24
3.1.8 Interesse for gruppearbeid/diskusjoner .....	25
3.2 Forestillingens betydning for holdninger, intensjoner og atferd.....	27
3.2.1 Holdninger til trafikksikkerhet.....	28
3.2.2 Spesifikke holdninger .....	29
3.2.3 Atferdsintensjoner .....	32
3.2.4 Atferd.....	34
3.3 Betydning av gruppearbeid/diskusjoner FØR og ETTER forestillingen.....	37
3.3.1 Mengde gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen.....	38
3.3.2 Betydning av før- og etterarbeid for holdninger, intensjoner og atferd.....	38
<b>4 Diskusjon</b> .....	<b>41</b>
4.1 Elevenes vurdering av "Ikke tøft..." .....	41
4.2 Forestillingens betydning for holdninger, intensjoner og atferd.....	43
4.2.1 Urelevante mål på effekt?.....	43
4.2.2 Upresise mål på effekt? .....	44
4.2.3 Er effektene målt på for kort tid etter tiltaket? .....	45
4.2.4 Andre mulige forklaringer på hvorfor ingen effekter ble funnet .....	45
4.2.5 Effekt sett i forhold til andre trafikksikkerhetskampanjer.....	47
4.3 Konklusjoner og praktiske implikasjoner.....	48
<b>Referanser</b> .....	<b>50</b>
<b>Vedlegg: Spørreskjemaer</b> .....	<b>53</b>





**Sammendrag:**

# **Evaluering av trafikksikkerhetstiltaket "Ikke tøft å være død"**

Målet med denne undersøkelsen var å evaluere forestillingen "Ikke tøft å være død", som ble vist høsten 2005 ved ungdomsskoler i tre fylker i Norge. Resultatene viste at elevene generelt vurderte "Ikke tøft..." positivt, og mange sier at forestillingen gjorde at de tenker annerledes rundt trafikksikkerhet. Likevel tyder resultatene på at verken forestillingen eller gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen bidro til å endre elevenes holdninger, intensjoner og atferd.

## **Bakgrunn og metodikk**

"Ikke tøft å være død" er et trafikksikkerhetstiltak rettet mot 10. klassinger i ungdomsskolen (dvs. ungdom i 15-16 års alderen). Hovedelementet i kampanjen er en 90 minutters skoleforestilling. Hensikten med forestillingen er å gi et realistisk bilde av konsekvensene av en alvorlig ungdomsulykke i trafikken, for eksempel presentert av et team bestående av en trafikkskadd, en representant fra politiet og en tredje person (f. eks en akuttstykkepleier eller en kjent idrettsperson). I tillegg til forestillingen er det laget en modul for før- og etterarbeid med hovedfokus på trafikksikkerhet, hovedsakelig knyttet til tematikk vist under forestillingen.

Det overordnede målet med tiltaket er å bevisstgjøre ungdom om risiko og konsekvenser av risikofylt atferd i trafikken og å skape "gode" holdninger til trafikksikkerhet. Kampanjen har vært landsomfattende siden 1987, men til nå har ikke effekten av tiltaket blitt evaluert. Formålene med denne studien var å undersøke:

- (i) hvordan elevene i de tre eksperimentfylkene vurderte forestillingen "Ikke tøft å være død"
- (ii) om forestillingen bidro til å endre elevenes holdninger, intensjoner og atferd
- (iii) om gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen hadde betydning for elevenes holdninger, intensjoner og atferd

Evalueringen ble gjennomført høsten 2005 og våren 2006, som en før-etter undersøkelse med eksperiment- og kontrollgruppe. Eksperimentgruppen bestod av 2323 elever fra tre fylker (Akershus, Oppland og Telemark) hvor "Ikke tøft..." ble gjennomført. Kontrollgruppen bestod av 1062 elever i 10. klasse fra to fylker (Buskerud og Hedmark) hvor kampanjen ikke ble gjennomført. Begge gruppene mottok et spørreskjema før kampanjen ble gjennomført. Halvparten av elevene mottok et spørreskjema 1-2 måneder etter kampanjen (etterundersøkelse 1) mens

den andre halvparten mottok et spørreskjema 3-4 måneder etter kampanjen (etterundersøkelse 2) ble gjennomført. Spørreskjemaene inneholdt mål på holdninger til trafikksikkerhet, til bilbeltebruk, til trimming av moped/motorsyssel, holdninger til å si ifra om fart, intensjoner om å bruke bilbelte, om å trimme og om å si ifra. Det ble også inkludert mål på selvrapportert tendens til å si ifra om fart og bilbeltebruk. I tillegg fikk eksperimentgruppen ulike spørsmål knyttet til hvordan de vurderte "Ikke tøft...". Det var 90% av elevene i eksperimentgruppen som besvarte førundersøkelsen, 85% besvarte etterundersøkelse 1 og 82% besvarte etterundersøkelse 2. Det var henholdsvis 65%, 63% og 56% av elevene i kontrollgruppen som fylte ut spørreskjema fra førundersøkelsen, etterundersøkelse 1 og 2.

### **Elevenes vurderinger av "Ikke tøft å være død"**

Elevene hadde generelt en positiv oppfatning av forestillingen, de identifiserte seg med den trafikkskadde personen som deltok i forestillingen, og forestillingen lyktes i å aktivere følelser blant elevene. Mange oppgav også at de tenkte annerledes rundt trafikksikkerhet etter å ha sett forestillingen. Det var imidlertid klare forskjeller i undergrupper av utvalget. Jentene vurderte forestillingen klart mer positivt enn guttene, de identifiserte seg i større grad med den trafikkskadde personen og de ble mer emosjonelt berørt av forestillingen enn guttene. Det var også klare forskjeller mellom elevene i de tre eksperimentfylkene. Elever i Oppland var mer positive til forestillingen enn elever i Akershus og Telemark, de identifiserte seg mer med den trafikkskadde personen og de ble mer følelsesmessig berørt av forestillingen.

Når det gjaldt gruppearbeidet før og etter forestillingen, var jentene mer positive til dette enn guttene. Elever i Oppland rapporterte å ha hatt klart mer før- og etterarbeid enn elever i Akershus og Telemark, og de var mer positive til gruppearbeidet enn elevene i de to andre eksperimentfylkene.

### **Forestillingens betydning for holdninger, intensjoner og atferd**

Resultatene tyder på at forestillingen ikke bidro til å endre elevenes holdninger til trafikksikkerhet, holdninger til bilbeltebruk, trimming, eller deres holdninger til å si ifra om fart. Det ble heller ikke påvist noen effekt av forestillingen på elevenes intensjoner og atferd. Dette gjaldt for utvalget som helhet og for undergruppene i utvalget.

Forestillingen kan betraktes som et nødvendig referansepunkt for en dialog om trafikksikkerhet, og trafikksikkerhet er det overordnede temaet for gruppearbeidet/diskusjonene før og etter forestillingen. Gjennom denne dialogen antas det at elevene i større grad får bearbeidet informasjonen de blir presentert for, noe som kan være avgjørende for om en kampanje har effekt eller ikke. Resultatene viste imidlertid at gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen ikke bidro til endringer i elevenes holdninger, intensjoner eller atferd.

## **Konklusjon**

Selv om det er vanskelig å finne noen målbare effekter av "Ikke tøft å være død", på holdninger og atferd, så er det grunn til å minne om at elevene generelt hadde en positiv vurdering av "Ikke tøft..." forestillingen. Det at mange oppgir at de tenker at det den trafikkskadde hadde opplevd også kunne skje dem og at de tenker annerledes om trafikksikkerhet etter forestillingen, er en indikasjon på at forestillingen klarte å skape mer bevissthet rundt det å bli skadd i trafikken. Dette tyder på at ungdom er mottakelige for kampanjens budskap, men at forestillingen i seg selv, verken med eller uten tilhørende gruppearbeid, er tilstrekkelig til å gi en endring i elevenes holdninger, intensjoner og atferd. Basert på resultater fra tidligere forskning er det mye som tyder på at effekten av "Ikke tøft..." kan forbedres ved å innføre kontrolltiltak i kombinasjon med kampanjen, f eks kontroller knyttet til trimming av moped/motorsykkel og bilbeltebruk.



**Summary:**

# **Evaluation of the road safety campaign "Being dead isn't cool"**

The goal of the present study was to evaluate the road safety campaign "Being dead isn't cool", which was implemented the autumn of 2005 in junior high schools in three Norwegian counties. Pupils generally evaluated the campaign positively, but significant differences were revealed in subgroups of the sample. Neither the campaign in itself nor group work/discussions before and after the campaign contributed to significant changes in attitudes, intentions and behaviours.

## **Background and method**

"Being dead isn't cool" is a road safety campaign aimed at 10<sup>th</sup> graders, i.e., adolescents aged between 15 and 16 years. The main element in the campaign is a 90 minutes long theatre performance. The performance aims to provide a realistic picture of the consequences of a serious road traffic accident where adolescents are involved, primarily presented by one person seriously injured in such an accident, one person from the police, and a third person of significance (e.g., a nurse or a well-known athlete). In addition, the campaign consists of a section of group work/discussions before and after the performance, where the main focus is on road safety, mainly related to issues raised in the performance. The overall goal of the campaign is to make adolescents aware of the road accident risk and of the consequences of risky behaviour on the road, and to create "healthy" attitudes towards road safety. The campaign was implemented nationwide in 1987, but until now the effect of the campaign had not been evaluated. The purpose of this study was to examine:

- (i) how the pupils in the three counties where the campaign was implemented, evaluated "Being dead..."
- (ii) whether the performance contributed to changes in attitudes, intentions, or behaviour
- (iii) if the group work/discussion before and after the performance contributed to change the pupils' attitudes, intentions or behaviour

Being conducted in autumn 2005 and in spring 2006, the study was designed as a before and after study with a test group and a comparison group. The test group consisted of 2323 pupils in 10<sup>th</sup> grade from three counties in Norway (Akershus, Oppland and Telemark) where "Being dead..." was implemented. The comparison group consisted of 1062 pupils in 10<sup>th</sup> grade from two counties in Norway (Buskerud and Hedmark) where the campaign was not implemented. Both groups received a questionnaire before the campaign was conducted. Half of the pupils

received a follow-up questionnaire 1-2 months after the campaign (follow-up study 1) while the other half received a follow-up questionnaire 3-4 months after the campaign was conducted (follow-up study 2). The questionnaires contained measures of attitudes towards road safety, towards seat belt use, towards speaking out against speeding while being a car passenger. They also measured attitudes towards illegally trimming the moped/motorcycle engine, intentions to wear seat belts, to speak out against speeding and to conduct illegal trimming of mopeds or motorcycles. Measures of self-reported tendency to speak out against speeding and seat belt use were also included. In addition, the pupils in the test group received some questions regarding "Being dead...". The response rate for the test group was 90% at baseline, 85% at follow-up study 1, and 82% at follow-up study 2. The corresponding response rates in the comparison group were 65%, 63% and 56%.

### **The pupils' evaluation of "Being dead isn't cool"**

The pupils generally had a positive evaluation of the performance, they identified themselves with the person injured in a road accident, and the performance succeeded in activating feelings among the pupils. Moreover, many pupils reported that the performance made them think differently about traffic safety. Significant differences were found between subgroups of the sample. Girls evaluated the performance more positively than boys, they identified themselves more strongly with the injured person, and they were more emotionally affected by the performance than boys were. There were also significant differences between the three test counties. Pupils in Oppland county evaluated the performance more positively than pupils in the counties of Akershus and Telemark, they identified themselves more strongly with the injured person, and they were more emotionally affected by the performance than were pupils in the other test counties.

Regarding the group work/discussions before and after the performance, girls clearly had a more positive evaluation of this than the boys. Pupils in Oppland county reported having used significantly more time discussing road safety issues before and after the performance than pupils in Akershus and Telemark county, and pupils in Oppland county evaluated the group work/discussions more positively than pupils in the other test counties.

### **The performance's impact on attitudes, intentions and behaviour**

The results suggest that the performance in itself did not contribute to significant changes in the pupils' attitudes towards road safety, attitudes towards seat belt use, attitudes towards speaking out against speeding while being a passenger or their attitudes towards trimming the moped/motorcycle engine. Moreover, the results did not suggest that seeing the performance lead to any significant changes in intentions or behaviour. This is true for the sample as a whole as well as for its subgroups.

The performance can be viewed as a necessary point of reference for a dialogue concerning road safety, and road safety was the main focus in the group

work/discussion before and after the performance. Through this dialogue it is assumed that the pupils to a larger extent are able to elaborate the message given, a factor which might be decisive for a campaign having effect or not. Other aspects that might explain why group work/discussions seem to be important, is that the message is communicated personally during this activity, and that the pupils have an opportunity to ask questions etc. With this in mind, it was examined whether pupils who participated in group work/discussions before and after the performance had a different development of attitudes, intentions and behaviour as opposed to those who did not participate in such discussions. The results showed that participation in group work/discussions did not have a significant impact on attitudes, intentions or behaviour.

### **Conclusion**

The study suggests that the pupils generally had a positive evaluation of "Being dead isn't cool", but that the performance and group work/discussion before and after the performance were not sufficient to create "healthy" attitudes, intentions and behaviour among the pupils. Based on results from previous research, one might assume that the effect of "Being dead isn't cool" might be improved by including police control measures along with the campaign, e.g. roadside controls related to moped/motorcycle trimming or to seat belt use.





# 1 Bakgrunn og målsetning

Ungdom i aldersgruppen 15–24 år er en utsatt gruppe når det gjelder skadde og drepte i trafikken. I Norge representerer denne gruppen ca. 12% av landets totale befolkning, men samme gruppe utgjør ca. 30% av alle som blir skadd eller drept i trafikken (SSB, 2004). Dette tilsier at behovet for effektive forebyggende tiltak for ungdom er stort. For å kunne utvikle forebyggende trafikksikkerhetstiltak bør man imidlertid kjenne til de mekanismene som er avgjørende for at ungdom handler eller unngår å handle på en risikofylt måte i trafikken. For eksempel, hva er det som gjør at noen velger å bruke bilbelte mens andre ikke gjør det? I de følgende avsnitt vil relevant forskning på dette området bli gjennomgått.

Det at ungdom er en høyrisikogruppe i trafikken forklares gjerne med at unge førere av bil og moped/motorsykkel har manglende erfaring, samtidig som mange har en tendens til overvurdere egne ferdigheter og undervurdere farene i trafikken (Moe, 1986; Sagberg & Bjørnskau, 2003; Elvik, Mysen & Vaa, 1997). Flere studier har vist at ungdom som opplever å ha en lav grad av kontroll over ulike former for antisosial atferd, for eksempel tendensen til å overstige fartsgrensen, er mer motivert til å begå slike forseelser (Conner, Smith & McMillan, 2003; Parker, Manstead & Stradling, 1995).

Det er også mye som tyder på at mange unge førere er utsatt for en form for negativt gruppepress som gjør at de oftere tar sjanser og kjører fortere når de har unge passasjerer i bilen. Dette gjenspeiler seg i at ulykkesrisikoen for en ung fører er mer enn dobbelt så høy når man har unge passasjerer i bilen sammenlignet med når man kjører uten unge passasjerer (se Ulleberg, 2004 for en oversikt). I tillegg har Ulleberg (2004) demonstrert at en stor gruppe av ungdom synes det er vanskelig å si ifra om fart eller andre risikofaktorer hvis de føler seg utrygge som passasjer i bil. Følgelig er det viktig at de forebyggende tiltakene både rettes mot førere og passasjerer. På den annen side kan andre mennesker ha en positiv innvirkning på ungdoms atferd i trafikken. Studier fra Storbritannia tyder på at når ungdommer oppfatter at personer som er viktige for dem, for eksempel venner og foreldre, mener at de ikke bør kjøre for fort, kan dette redusere motivasjonen til å gjøre det (Conner m fl., 2003; Parker m fl., 1995). Ungdoms atferd i trafikken formes også ved at de observerer hvordan foreldre eller eldre søsken faktisk oppfører seg i trafikken (Rivis & Sheeran, 2004), noe som understreker viktigheten av å ha gode rollemodeller.

Holdninger, dvs. individets positive eller negative evaluering av en atferd (for eksempel å kjøre for fort eller å bruke bilbelte), har vist seg å være en viktig determinant av ungdoms trafikkatferd (Ulleberg, 2002). Andre studier viser imidlertid at holdninger påvirker motivasjonen om å utføre en bestemt atferd, men at de ikke har like sterk innflytelse på faktisk atferd. For eksempel fant Elliot, Armitage og Baughan (2003) at holdninger ikke hadde en direkte innvirkning på

atferd for folk som kjørte for fort (se også Quine, Rutter & Arnold, 1998). Derimot viste studien at holdninger var sterkt relatert til deres motivasjon om å kjøre for fort. Dette er i tråd med andre studier som har undersøkt sammenhengen mellom holdninger og motivasjon om å begå trafikkovertredelser (Stead, Tagg, MacKintosh, & Eadie, 2005; Thuen & Rise, 1994).

Motivasjonen eller intensjonen om å utføre en bestemt atferd gir en indikasjon på hvor mye og hvor hardt individet er villig til å prøve for å utføre en bestemt atferd (Ajzen, 1991). En meta-analyse <sup>1</sup> av 185 studier av helse- og risikorelatert atferd (inkludert studier av trafikantatferd) viste at holdninger var den viktigste determinanten av intensjon (Armitage & Conner, 2001), etterfulgt av opplevd kontroll over atferden og opplevd sosialt press. Armitage og Conner (2001) undersøkte også i hvilken grad holdninger, opplevd sosialt press, opplevd kontroll over atferden og intensjon kunne bidra til å forklare fremtidig atferd. Resultatene fra meta-analysen viste at blant disse faktorene var intensjon den klart sterkeste determinanten av atferd. I tråd med dette fant Moan og Ulleberg (2006) at motivasjonen om å begå/ikke begå trafikforseelser (f. eks å kjøre for fort) var den viktigste determinanten av fremtidig atferd.

Ved å identifisere hvilke faktorer som påvirker ungdoms motivasjon til å ta risiko i trafikken, også blant unge som ikke selv kjører bil, kan man utforme kampanjer som kan ha en ulykkesreduserende effekt. Et tiltak av denne typen er trafikksikkerhetskampanjer med sikte på å skape mer risikobevissthet og en mer positiv holdning til trafikksikkerhet blant ungdom.

Trygg Trafikk har siden slutten av 2001 satt aldersgruppen 15–24 år mer i fokus i det forebyggende arbeidet, og kampanjen "Ikke tøft å være død" er en del av denne satsingen. Kampanjen er rettet mot 10. klassinger i grunnskolen (dvs. ungdom i 15-16 års alderen). Denne målgruppen ble valgt for å prøve å etablere en positiv holdning til trafikksikkerhet i god tid før ungdom får førerkort for bil, samtidig som mange i denne aldergruppen allerede ferdes i trafikken som førere av moped eller lett motorsykkel. Den unge målgruppen er også valgt på grunnlag av forskning som tilsier at det er langt vanskeligere å påvirke en målgruppe som allerede har etablert "uideelle" holdninger til et tema enn mottakere som ikke har fullt så fast etablerte holdninger (se Eagly & Chaiken, 1993 for en oversikt over relevante studier).

Kampanjen kan være et viktig bidrag til å redusere antallet skadde og drepte ungdommer i trafikken, men foreløpig er ikke effekten av dette tiltaket evaluert. Det overordnede målet med dette prosjektet var å:

- (i) *Evaluere mulige effekter av tiltaket "Ikke tøft og være død"*  
Basert på resultatene fra studier på ungdoms trafikkatferd er det mye som tyder på at ungdommers holdninger til trafikksikkerhet og deres intensjoner om å handle på bestemte måter i trafikken gir relativt bra indikasjoner på fremtidig trafikkatferd. I tillegg er kampanjen "Ikke

---

<sup>1</sup> Meta-analyse er en statistisk metode som oppsummerer resultater fra ulike studier i form av en veid, gjennomsnittlig effekt.

tøft..." utviklet for å forsøke å etablere positive holdninger til trafikksikkerhet blant ungdom. I denne undersøkelsen ble derfor holdninger, intensjoner og selvrapportert atferd valgt som effektindikatorer.

- (ii) *Få generelt mer kunnskap om hva som skal til for å påvirke ungdoms atferd i trafikken.*  
Dette kan gi nyttig kunnskap innen andre områder som benytter kampanjer som virkemiddel for forebygging.

## 1.1 Kunnskap om effekt av trafikksikkerhetskampanjer

Det finnes flere oppsummeringer der en har forsøkt å gi et samlet bilde av trafikksikkerhetskampanjers virkning på ulykker og/eller atferd (Järmark, 1992; Elliot, 1993; OECD, 1993 og 1994, Elvik m fl., 1997; Vaa & Glad, 1995; Aarø & Rise, 1996; Delhomme m fl., 1999). Av disse er det tre som har anvendt meta-analyse (Elliot, 1993; Elvik m fl., 1997; Delhomme m fl., 1999), og to konkluderte med at kampanjer kan være et effektivt virkemiddel. På grunnlag av en gjennomgang av 173 trafikksikkerhetskampanjer anslo Elliot (1993) at den gjennomsnittlige effekten av disse på atferd var 7 %, det vil si at 7 % endret atferd i ønsket retning. Eksempler på atferd var bruk av bilbelte, hastighet, promillekjøring med mer.

Når det gjelder effekt på ulykker, fant Delhomme m fl (1999) at den gjennomsnittlige ulykkesreducerende effekten av 35 evaluerte kampanjer var 10 %<sup>2</sup>. Det er imidlertid viktig å understreke at flere av disse kampanjene var gjennomført i kombinasjon med kontrolltiltak (hovedsakelig politikontroller). Videre var det også slik at majoriteten av disse kampanjene ikke viste noen ulykkesreducerende effekt.

De 35 kampanjene ble senere mer grundig analysert av Vaa m fl (2004), med sikte på å identifisere spesifikke kjennetegn ved kampanjene som kunne forklare hvorfor noen hadde effekt og andre ikke. Konklusjonen var at kampanjer som var kombinert med kontrolltiltak (dvs. synlig kontrollvirksomhet på veien utført av fortrinnsvis politi) var spesielt effektive med tanke på å redusere forekomsten av ulykker (se Vaa, Assum, Ulleberg & Veisten, 2004, for flere detaljer). Ett annet funn av betydning var at kampanjer som hadde et element av personlig kommunikasjon i seg (f eks ansikt-til-ansikt kommunikasjon) syntes å være mer effektive enn andre.

Selv om dette kan sies å være oppløftende resultater mht. kampanjers effekt på trafikksikkerhet, er grunn til å nevne majoriteten av kampanjene som var inkludert i ovennevnte studier ikke viste noen målbar effekt på ulykker. Det var heller ikke

---

<sup>2</sup> Det var på det tidspunkt ikke mulig å identifisere flere enn 35 evaluerte trafikksikkerhetskampanjer der man hadde målt ulykker før og etter kampanjen ble satt i verk, med tilsvarende mål i et kontrollområde. De evalueringsstudiene fra de 35 kampanjene inkluderte imidlertid mer enn ett mål på ulykkeseffekt, i alt ble 72 effekter målt før og etter kampanjestart.

mulig å si noe mer spesifikt om hva som kjennetegner en vellykket kampanje (med unntak av kontrollvirksomhet og personlig kommunikasjon), noe som i hovedsak skyldes relativt få kampanjer er evaluerte i form av effekt på ulykker. Følgelig er kunnskapen om hva som må til for at en kampanje skal virke mangelfull.

### 1.1.1 Elementer som kan forklare variasjon i kampanjens effekt – implikasjoner for evalueringen

Selv om det er vanskelig å si noe om hva som må til for at en trafikksikkerhetskampanje skal ha en effekt, kan studier som omhandler holdning- og atferdsendring gi en pekepinn på hva som er de virksomme mekanismene i en kampanje. I følge ”The Elaboration Likelihood Model” bør et budskap virke interessant, meningsfullt og personlig relevant for de man søker å påvirke. Dette vil bidra til at budskapet bearbeides (les: elaboreres), noe som øker sannsynligheten for at en holdnings- og/eller atferdsendring inntreffer. En tommelfingerregel er at jo mer aktivisering av tankevirksomhet (dvs. dypere prosessering), jo større er sjansen for en varig holdningsendring. Dette er gjerne en nødvendig, men ikke tilstrekkelig forutsetning for å endre holdninger (Petty & Cacioppo, 1986). Følgelig vil det være interessant å undersøke om elevene opplever kampanjen som interessant og om den oppleves som personlig relevant.

Et annet forhold som kan bidra til at kampanjens budskap bearbeides mer aktivt, er at det er lagt opp til gruppearbeid før og etter at forestillingen blir vist på den enkelte skole. Gruppearbeid før og etter forestillingen kan bidra til å aktivisere tankene rundt tema relatert til trafikksikkerhet og kan derfor bidra til å forklare forskjeller i kampanjens effekt. Grad av engasjement utvist av læreren(e) og de andre elevene med henhold til før- og etterarbeid kan også ha betydning for elevenes holdninger og intensjoner (motivasjon). Følgelig vil det undersøkes hvordan elevene opplevde gruppearbeidet og om det å ha gjennomført gruppearbeid har noen betydning for mulige effekter av ”Ikke tøft å være død”.

Som nevnt inngår en person som tidligere er blitt alvorlig skadet i en trafikkulykke som et sentralt element i forestillingen som blir vist på skolene. Vi vil undersøke i hvilken grad elevene identifiserer seg med denne personen. Årsaken til dette er at forskning tyder på at slike møter ikke nødvendigvis er positivt da utfallet avhenger av om den enkelte identifiserer seg med personen de møter. Hvis man ikke gjør det, er det en gjennomgående tendens til at man oppfatter risikoen for å havne i samme situasjon som mindre enn før møtet – ”dette rammer andre enn meg”. Hvis man derimot identifiserer seg med personen, kan slike møter virke positivt (Lockwood, 2002). Elevene vil følgelig bli spurt om hvordan de opplevde dette møtet.

Virkingen av trafikksikkerhetskampanjer ser generelt ut til å være sterkere på kort sikt enn lang sikt. Holdnings- og atferdsendringer er ofte størst rett etter kampanjen (dog ikke nødvendigvis), for så å falle tilbake til status quo etter en viss tid (Pasto & Baker, 2001). Dette er begrunnelsen for å foreta målinger av

kampanjens effekt ved ulike tidspunkt etter "Ikke tøft.." gjennomføres ved skolene.

Vanligvis måles effekter av kampanjer som en gjennomsnittlig effekt for hele målgruppen. Imidlertid tyder flere studier på at ulike undergrupper responderer ulikt på slike tiltak. For eksempel har tidligere forskning vist at norske jenter vurderer trafikksikkerhetskampanjer mer positivt enn gutter (Ulleberg, 2002). Ulleberg (2002) fant også at jenter har mer ideelle holdninger til trafikksikkerhet enn gutter, og at jenters atferd i trafikken er mindre preget av regelbrudd og sjansetaking enn det som er tilfelle for gutter. I forbindelse med denne spesifikke kampanjen, var det også slik at elever i Oppland ble eksponert for en ny versjon av "Ikke tøft..." mens elever i Akershus og Telemark ble eksponert for den gamle versjonen. Til slutt kan det tenkes at elever i by og land har ulike holdninger til trafikksikkerhet og at de forholder seg forskjellig til regelbrudd og sjansetaking i trafikken.

I denne undersøkelsen ble det derfor valgt å se på kjønnsforskjeller, fylkesvise forskjeller og forskjeller mellom elever i by og land, i tillegg til den gjennomsnittlige effekten for hele målgruppen.

## **1.2 Beskrivelse av kampanjen "Ikke tøft å være død"**

"Ikke tøft å være død" ble opprinnelig laget av den tidligere fotballspilleren Arne Dokken og politimannen Birger. M. Dyrstad i Trondheim i 1986. Hovedelementet i kampanjen er en 90 minutters skoleforestilling. Hensikten med forestillingen er å gi et usminket og realistisk bilde av konsekvensene av en alvorlig ungdomsulykke i trafikken, fortrinnsvis presentert av et team bestående av en trafikkskadd, representant fra politiet og en tredje person (akuttsykepleier, kjent idrettsperson el.). Sammensetning av team varierer noe fra fylke til fylke og i noen tilfeller innenfor et fylke.

Kampanjen er rettet mot 10.-klassinger i ungdomsskolen (dvs. ungdom i 15-16-årsalderen). Siden 1987 har den vært landsomfattende, og frem til i dag har over 600.000 avgangselever i ungdomsskolen sett forestillingen. Kampanjen er dermed et virkemiddel som når store deler av ungdom i 15-16-årsalderen, og den har følgelig et stort potensial for skadeforbygging. Imidlertid er nok ikke kampanjematerialet, så vel som forestillingen, like egnet til å nå fram til ungdom i dag som i 1986. Trygg Trafikk har siden 2002 arbeidet med å fornye og videreutvikle "Ikke tøft å være død", både med tanke på en mer "tidsriktig" tilpasning av budskapet til målgruppen og med større vekt på opplegg og materiell for obligatorisk før- og etterarbeid. Blant annet er det nylig laget en modul for før- og etterarbeid som omhandler kampanjen. Denne modulen er identisk for alle fylkene som inngikk i den foreliggende evalueringen. Den nye forestillingen vil gjennomføres i Rogaland og Oppland før den tilbys ungdom i resten av landet. Trygg Trafikk sine egne evalueringer tyder på at den nye utgaven av kampanjen vil bli positivt mottatt blant målgruppen (Håvaldsrud & Kjersem, 2004). Det er imidlertid ikke gitt at kampanjen virker etter sitt primære formål, nemlig å bevisstgjøre

ungdom om risiko og konsekvenser av risikofylt atferd i trafikken, og å skape ”gode” holdninger til trafikksikkerhet.

### 1.3 Problemstillingene i undersøkelsen

Det var tre overordnede formål med denne undersøkelsen: (i) å undersøke hvordan elevene i de tre eksperimentfylkene vurderte forestillingen ”Ikke tøft å være død”, (ii) å undersøke om forestillingen bidro til å endre elevenes holdninger, intensjoner og atferd, og (iii) om gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen hadde betydning for elevenes holdninger, intensjoner og atferd. Problemstillingene er beskrevet i detalj under.

#### 1.3.1 Elevenes vurdering av ”Ikke tøft å være død”

Vi ønsket å undersøke 10.-klassingene sin generelle evaluering av forestillingen (opplevde de den som interessant og følte de at temaene som ble tatt opp i forestillingen angikk dem), grad av gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen, og vurderinger av gruppearbeid/diskusjoner (opplevde de det som interessant, lærerikt). I tillegg ønsket vi å kartlegge hvorvidt forestillingen ble mottatt forskjellig i de ulike undergruppene. Spesifikt ble det undersøkt om:

- Jenter og gutter vurderte forestillingen ”Ikke tøft..” og diskusjoner/ gruppearbeid forskjellig.
- Elever i de tre eksperimentfylkene hadde ulike vurderinger av forestillingen og til gruppearbeid/diskusjoner, og om antall timer med gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestilling varierte i fylkene.
- Elever ved skoler i by og land vurderte forestillingen forskjellig, om deres oppfatning av gruppearbeid/diskusjoner var forskjellig, og om antall timer med gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestilling varierte mellom elever ved skoler i by og land.

#### 1.3.2 Forestillingens betydning for holdninger, intensjoner og atferd

I del to av undersøkelsen ønsket vi å belyse hvorvidt ”Ikke tøft...” har bidratt til å endre elevenes holdninger, intensjoner og atferd. Vi ønsket også å undersøke om forestillingen hadde ulik innvirkning på undergrupper av utvalget. Spesifikt ble følgende problemstillinger belyst:

- Bidro forestillingen til å endre jenters og/eller gutters holdninger, intensjoner og atferd?
- Hadde forestillingen ulik innvirkning på holdninger, intensjoner og atferd blant elever i by og land?
- Bidro forestillingen til å endre holdninger, intensjoner og atferd for elevene i de ulike fylkene, og var i så fall påvirkningen forskjellig?

### **1.3.3 Betydning gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen**

I del tre av undersøkelsen ble det undersøkt om gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen bidro til å endre elevenes holdninger, intensjoner og atferd. Det ble utført analyser for utvalget som helhet, og for undergruppene i utvalget (dvs. jenter og gutter, elever i ulike fylker, og elever ved skoler i by og land).

## 2 Metode

### 2.1 Datainnsamling og respondenter

Evalueringen ble gjennomført høsten 2005 og våren 2006, som en før- og etterundersøkelse med eksperiment- og sammenligningsgruppe. Eksperimentgruppen bestod av elever i 10. klasse ved skoler i fylker der kampanjen (dvs. forestillingen samt før- og etterarbeid) ble gjennomført. Sammenligningsgruppen bestod av elever i 10. klasse ved skoler i fylker der kampanjen *ikke* ble gjennomført.

Ved å benytte sammenligningsgruppe i tillegg til eksperimentgruppe, kan man på en sikrere måte avdekke om eventuelle endringer i holdninger, intensjoner og atferd kan tilskrives kampanjen. Hvis man finner klare endringer i forventet retning for eksperimentgruppen (f. eks at holdningene til bilbeltebruk blir klart mer positive etter elevene at elevene har sett forestillingen) og ikke for sammenligningsgruppen, er det trolig at endringene skyldes kampanjen. Hvis derimot holdningene til eksperiment- og sammenligningsgruppen endrer seg i like stor eller like liten grad er det derimot lite trolig at endringene skyldes tiltaket.

Det var totalt 4383 spørreskjema som ble sendt ut i tre runder fordelt på 5 fylker og 25 skoler: *førundersøkelsen* (ble sendt ut før elevene så forestillingen), *etterundersøkelse 1* (1-2 mnd etter forestillingen ble vist) og *etterundersøkelse 2* (3-4 mnd etter forestillingen). Alle elevene mottok skjemaene fra førundersøkelsen (25 skoleklasser), mens omtrent halvparten av elevene mottok etterundersøkelse 1 (12 skoleklasser) og den andre halvparten mottok etterundersøkelse 2 (13 skoleklasser). Det var altså ikke de samme individene som besvarte etterundersøkelse 1 og 2. Evalueringsdesignet i undersøkelsen er gjengitt i Tabell 1.

**Tabell 1.** Beskrivelse av designet i undersøkelsen

	Før	Etter 1 (1-2 mnd etter skolebesøk)	Etter 2 (3-4 mnd etter skolebesøk)
Eksperimentfylke	16 skoleklasser	8 skoleklasser	8 skoleklasser
Sammenligningsfylker	9 skoleklasser	4 skoleklasser	5 skoleklasser
	25	12	13

Kilde: TØI rapport 872/2007

Det var totalt 3385 av skjemaene som ble besvart, noe som utgjorde en samlet svarprosent på 77%. Vanligvis ligger svarprosenten i undersøkelser utført blant ungdom på mellom 30-50% (se f. eks Kjørstad, Ulleberg, Christensen, Elvik & Nossum, 2005). Det betyr at svarprosenten i denne undersøkelsen må betraktes som svært tilfredsstillende. I de påfølgende kapitlene vil andel svar samt



svarprosenten i de fem fylkene, i eksperiment- og sammenligningsgrupper, blant jenter og gutter, og blant elever ved skoler i by og land beskrives.

### 2.1.1 Fylkesvis fordeling og svarprosent

I alt fem fylker deltok i undersøkelsen: Akershus, Oppland, Telemark, Hedmark og Buskerud. "Ikke tøft å være død" ble vist i Akershus, Oppland og Telemark, mens Hedmark og Buskerud fungerte som sammenligningsfylker. Tabell 2 viser fylkesvis fordeling av svarprosenten i førundersøkelsen samt i de to etterundersøkelsene.

**Tabell 2.** Fylkesvis fordeling og svarprosent

	Før	Etter 1 (1-2 mnd etter skolebesøk)	Etter 2 (3-4 mnd etter skolebesøk)
Akershus	4 skoleklasser N = 361/432 (84%)	2 skoleklasser N = 203/249 (82%)	2 skoleklasser N = 147/183 (80%)
Oppland	6 skoleklasser N = 419/457 (92%)	3 skoleklasser N = 197/236 (83%)	3 skoleklasser N = 161/221 (73%)
Telemark	6 skoleklasser N = 425/449 (95%)	3 skoleklasser N = 228/254 (90%)	3 skoleklasser N = 182/196 (93%)
Buskerud	6 skoleklasser N = 370/418 (89%)	3 skoleklasser N = 176/247 (71%)	3 skoleklasser N = 135/173 (78%)
Hedmark	3 skoleklasser N = 185/434 (43%)	1 skoleklasser N = 108/207 (52%)	2 skoleklasser N = 88/227 (39%)
Totalt	25 skoleklasser N = 1760/ 2190 (80%)	12 skoleklasser N = 912/1193 (76%)	13 skoleklasser N = 713/1000 (71%)

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 2 viser at det totalt ble sendt ut 2190 spørreskjema ved førundersøkelsen. Disse skjemaene ble besvart av til sammen 1760 elever (svarprosent = 80%). Svarprosenten i fylkene varierte relativt mye, fra 43% i Hedmark til 95% i Telemark. Ved første etterundersøkelse mottok halvparten av skolene til sammen 1193 skjema. Av disse ble 912 utfylt (svarprosent = 76%). Også i denne runden var det Hedmark som hadde lavest svarprosent (52%) mens Telemark stod for den høyeste svarprosenten (90%). I etterundersøkelse 2 ble 1000 skjema sendt ut og 713 utfylt (svarprosent = 71%). Svarprosenten i siste runde av datainnsamlingen varierte mellom 39% (Hedmark) og 93% (Telemark).

### 2.1.2 Fordeling mellom eksperiment- og sammenligningsgruppe

Elever i 10. klasse ved skoler i de tre eksperimentfylkene (Akershus, Oppland og Telemark) besvarte spørreskjema før og etter "Ikke tøft..." ble gjennomført, og elevene i sammenligningsfylkene mottok før- og etterskjema på omtrent samme tidspunkt. Se tabell 3 for fordeling av respondenter i eksperiment- og sammenligningsgruppe.

**Tabell 3.** Fordeling og svarprosent for eksperiment- og sammenligningsgruppe

	Før	Etter 1-2 mnd	Etter 3-4 mnd
Eksperimentgr.	N = 1205/1338 (90%)	N = 628/739 (85%)	N = 490/600 (82%)
Kontrollgr.	N = 555/852 (65%)	N = 284/454 (63%)	N = 223/400 (56%)
Totalt	N = 1760/2190 (80%)	N = 912/1193 (77%)	N = 713/1000 (71%)

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 3 viser at det var totalt 1338 spørreskjema som ble sendt til eksperimentfylkene ved førundersøkelsen, og at 1205 av disse ble besvart (svarprosent = 90%). I oppfølgingsstudiene ble henholdsvis 739 (1. runde) og 600 (2. runde) skjema sendt ut. I alt 628 (svarprosent = 85%) skjema ble besvart i etterundersøkelse 1 mens i etterundersøkelse 2 ble 490 (svarprosent = 82%) skjema fylt ut. Buskerud og Hedmark utgjorde sammenligningsfylkene og mottok i alt 852 skjema ved førundersøkelsen. Av disse ble 555 (svarprosent = 65%) besvart. I oppfølgingsstudiene ble henholdsvis 454 (1. runde) og 400 (2. runde) skjema sendt ut. Disse ble besvart av 284 (svarprosent = 63%) respondenter i etterundersøkelse 1 og 223 (svarprosent = 56%) i etterundersøkelse 2.

### 2.1.3 Fordeling mellom elever på skoler i urbane og rurale strøk

Fordi det kan tenkes at "Ikke tøft..." påvirker ungdom i by og ungdom i mer rurale strøk forskjellig, var omtrent halvparten av skolene som ble trukket ut byskoler mens de resterende skolene var skoler på landet<sup>3</sup>. Fordelingen mellom by og landskoler som ble trukket ut var i utgangspunktet 50-50, med en liten overvekt av byskoler. I alt 3262 skjemaer ble returnert etter tre runder med datainnsamling. Ved førundersøkelsen ble 1689 skjema returnert og av disse kom 969 (57,4%) fra skoler i by og 720 (42,6%) fra skoler på landet. Etterundersøkelse 1 resulterte i til sammen 885 ferdig utfylte skjema. I en av forsendelsene ble imidlertid alle skjemaene lagt sammen, uten at det ble spesifisert fra hvilken skole skjemaene kom fra. Dette førte til at vi ikke kunne identifisere tilhørigheten til 197 skjema i del to av undersøkelsen. Av de resterende 688 skjemaene var 362 (52,6%) fra byskoler og 326 (47,4%) fra skoler i rurale strøk. I etterundersøkelse 2 ble i alt 688 skjema besvart. Igjen ble det ved en feiltakelse sendt skjema samlet slik at tilhørigheten til i alt 159 skjema ikke kunne identifiseres. Blant de

<sup>3</sup> Det ble overlatt til Trygg Trafikk sine 5 fylkessekretærer å avgjøre hvilke skoler som skulle betraktes som skoler i by og på land.

resterende 529 skolene var 304 (57,5%) byskoler og 225 (42,5%) skoler i rurale strøk. Se fordeling av elever fra skoler i by og land i tabell 4.

**Tabell 4.** Fordeling av elever ved skoler i by og på land

	Før	Etter 1-2 mnd	Etter 3-4 mnd
By	<i>N</i> = 969	<i>N</i> = 362	<i>N</i> = 304
Land	<i>N</i> = 720	<i>N</i> = 326	<i>N</i> = 225
Ukjent	<i>N</i> = 0	<i>N</i> = 197	<i>N</i> = 159
Totalt	<i>N</i> = 1689/1689 (100%)	<i>N</i> = 688/885 (78%)	<i>N</i> = 529/688 (77%)

*Merk.* Total svarprosent er oppgitt i parentes.

Kilde: TØI rapport 872/2007

### 2.1.4 Fordeling kjønn og alder

Gutter er i større grad involvert i trafikkulykker enn jenter (Ulleberg, 2002) og følgelig var det interessant å undersøke hvorvidt "Ikke tøft..." påvirket jenter og gutter forskjellig. Tabell 5 viser fordeling av kjønn i førundersøkelsen samt de to etterundersøkelsene.

**Tabell 5.** Fordeling av kjønn

	Før	Etter 1-2 mnd	Etter 3-4 mnd
Gutter	<i>N</i> = 858 (50,8%)	<i>N</i> = 452 (51,1%)	<i>N</i> = 336 (48,8%)
Jenter	<i>N</i> = 831 (49,2%)	<i>N</i> = 433 (48,9%)	<i>N</i> = 352 (51,2%)
Ikke oppgitt	<i>N</i> = 71	<i>N</i> = 27	<i>N</i> = 25
Total	<i>N</i> = 1689/1760 (96%)	<i>N</i> = 885/912 (97%)	<i>N</i> = 688/713 (97%)

*Merk.* Andel gutter og jenter ved de ulike måletidspunktene er oppgitt i parentes, og total svarprosent for hvert tidspunkt er oppgitt i parentes.

Kilde: TØI rapport 872/2007

Det ble i alt sendt ut 4383 spørreskjema og av disse ble til sammen 3385 besvart. Det var 1646 gutter og 1616 jenter fylte ut spørreskjemaene. I 123 (3,6%) av skjemaene manglet opplysninger om kjønn. Hvis man tar utgangspunkt i de 3262 utfylte skjemaene bestod følgelig 50,5% av det totale utvalget av gutter mens jenteandelen utgjorde 49,5%.

Utvalget av 10. klassinger var i gjennomsnitt 15,5 år (standardavvik = 5,72) ved førundersøkelsen. Gjennomsnittsalderen for gutter og jenter var den samme.

## 2.2 Spørreskjema

Det var til sammen 3 spørreskjema som ble benyttet i undersøkelsen. Alle elevene mottok det samme spørreskjemaet ved førundersøkelsen. Ved etterundersøkelse 1 og etterundersøkelse 2 ble det sendt forskjellige spørreskjema til de som hadde sett "Ikke tøft..." (eksperimentgruppen) og de som ikke hadde sett forestillingen (sammenligningsgruppen). Den vesentlige forskjellen bestod i at eksperimentgruppen fikk spørsmål knyttet til forestillingen, dvs. spørsmål om omfang av før- og etterarbeid og evalueringsspørsmål knyttet til forestillingen. I det påfølgende kapitlet vil eksempler på de mest sentrale variablene beskrives. For flere detaljer, se alle tre spørreskjemaene i vedlegg 1.

### 2.2.1 Elevenes evaluering av "Ikke tøft..." og faktorer som kan forklare variasjon i kampanjens effekt

Det første formålet med denne studien var å undersøke hvordan elevene vurderte forestillingen og diskusjonene/gruppearbeidet før og etter forestillingen. Følgelig, for å kunne si noe om hvordan kampanjen ble vurdert av elevene, fikk de av elevene som så forestillingen en rekke spørsmål knyttet til "Ikke tøft..." i etterundersøkelsen.

Elevene ble spurt om de hadde sett forestillingen "Ikke tøft å være død", og om hvor lenge det var siden de hadde sett den. Svaralternativene var: 1 måned eller mindre, 2 måneder, 3 måneder, 4 måneder eller mer, husker ikke.

*Identifisering med skadd person.* I forestillingen deltok det en person som var blitt alvorlig skadd i en trafikkulykke. Grad av identifisering med den skadde ble kartlagt ved å spørre elevene om de trodde at (i) ...dette kan også skje med meg, (ii) ...dette kan skje med noen jeg kjenner godt, og (iii) ...de som blir skadd i trafikkulykker er personer som er veldig forskjellige fra meg. Svaralternativene var *Ikke i det hele tatt* (1) – *I svært stor grad* (7).

*Generell vurdering av forestillingen.* For å få en indikasjon av hvordan elevene vurderte forestillingen, ble de bedt om å ta stilling til fem begrepspar målt på en 7-punkts Likert skala: Hva synes du om forestillingen? "Kjedelig (1) – Spannende" (7), "Uinteressant (1) – Interessant (7)", "Den gjorde ikke noe inntrykk på meg (1) – Den gjorde sterkt inntrykk på meg (7)", "Den angikk ikke meg (1) – Den angikk meg i stor grad (7)", og "Den fikk meg ikke til å tenke annerledes om trafikksikkerhet (1) – Den fikk meg til å tenke annerledes om trafikksikkerhet (7)".

*Følelser aktivert av forestillingen.* Følelser aktivert av "Ikke tøft..." ble målt med følgende spørsmål: "Etter at forestillingen var ferdig, i hvilken grad følte du deg (i) ...trist, (ii) ...glad, og (iii) ...bekymret. Svaralternativene var *Ikke i det hele tatt* (1) – *I svært stor grad* (7).

*Samtaletema aktivert av forestillingen.* Det ble undersøkt om elevene snakket om trafikksikkerhet etter å ha sett forestillingen. Spørsmålet som ble stilt var: "Har du

snakket med noen om trafikksikkerhet etter at du så "Ikke tøft..." forestillingen?": (i) ... med dine nærmeste venner, (ii) ... med din familie, og (iii) ... med lærer(e) på skolen din. Svaralternativene var *Ikke i det hele tatt* (1) – *I svært stor grad* (7).

*Diskusjoner eller gruppearbeid før og etter forestillingen.* Elevene ble spurt om de hadde hatt diskusjoner eller gruppearbeid før og etter forestillingen ble vist, og de ble bedt om å angi hvor mange timer som var satt av til dette formålet. Svaralternativene var: Ingen timer, 1 time, 2 timer, 3 timer og 4 timer eller mer.

*Vurderinger av gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen.* For å få en indikasjon av hvordan elevene opplevde diskusjonene før og etter forestillingen, ble de bedt om å ta stilling til fem begrepspar målt på en 7-punkts Likert skala: Hva synes du om diskusjonene/gruppearbeidet dere hadde om trafikksikkerhet før og etter forestillingen? "Kjedelig (1) – Spennende" (7), "Uinteressant (1) – Interessant (7)", "Visst om alt dette fra før (1) – Dette gav meg ny kunnskap (7)", og "Den fikk meg *ikke* til å tenke annerledes om trafikksikkerhet (1) – Den fikk meg til å tenke annerledes om trafikksikkerhet (7)".

*Interesse for gruppearbeid/diskusjoner utvist blant andre* ble målt ved å stille spørsmålene "Hvor interessert opplevde du at følgende personer var i diskusjonene/gruppearbeidet?": (i) "...læreren/lærerne" og (ii) de andre elevene. Elevene svarte på en skala fra 1 (Svært uinteressert) til 7 (Svært interessert).

## 2.2.2 Effektmål

Kampanjens primære formål er å bevisstgjøre ungdom om risiko og konsekvenser av risikofylt atferd i trafikken, og å skape "gode" holdninger til trafikksikkerhet. Dette er en noe vag målsetning mht. å operasjonalisere dette som målbare effekter, men ut i fra en nærmere beskrivelse av innholdet i forestillingen og før- og etterarbeidet samt tidligere forskning mht. variabler som kan predikere fremtidig atferd, ble følgende effektmål valgt:

*Holdninger til trafikksikkerhet* ble målt med 5 spørsmål på en 7-punkts skala, f. eks "Ofte er det slik at jo bedre kjøreferdigheter en bilfører har, jo fortere kan han/hun tillate seg å kjøre", Helt uenig (1) – Helt enig (7). Cronbach's alpha ble beregnet for å få en indikasjon på målenes indre konsistens, dvs. i hvilken grad de ulike spørsmålene kunne sies å være et mål på det samme. Cronbach's alpha for holdning til trafikksikkerhet var 0,63.

Spørreskjemaet var så delt inn i tre deler, hvor del 1 omhandlet "Det å si ifra om fart når man er passasjer i bil", del 2 omhandlet "Trimming av moped/motorsykel" og del 3 omhandlet "Bilbeltebruk". Bakgrunnen for å velge ut disse mer spesifikke målene var at (1) dette er elementer som forestillingen skulle inneholde (i følge samtaler med Trygg Trafikk's fylkessekretærer fra de tre fylkene og krav til elementer som forestillingen *skal* inneholde i følge "Ikke tøft å være død – kokebok for fylkessekretærer og team") og (2) dette representerer tema som ansees å være mest relevante for 15-16 åringer. Effektmålene under ble brukt i hver av disse delene (se vedlegg 1 for flere detaljer i spørreskjemaet).

Innen hver del (del 1 - 3) ble *holdninger* ble målt ved hjelp av 3 spørsmål på en 7-punkts Likert skala, f. eks "Å droppe bilbeltet vil være" Ufarlig (1) – Farlig (7), Dumt (1) – Klokt (7), Unødvendig (1) – Nødvendig (7). Cronbach's alpha for holdning til å si ifra om fart = 0,84, holdning til trimming = 0,87, holdning til bilbeltebruk = 0,67

Del 1 – del 3 inneholdt også mål på *intensjon (motivasjon)* om å ikke begå trafikkovertrедelser. Intensjon ble målt ved hjelp av 2 spørsmål på en 7 punkts skala for hvert av de tre temaene, f. eks "Hvis jeg sitter på i bil med en ung fører... vil jeg ta på meg bilbelte hvis jeg sitter i baksetet", Svært usannsynlig (1) – Svært sannsynlig (7). Siden det kun ble brukt 2 spørsmål for å måle intensjon, ble korrelasjonen mellom spørsmålene beregnet, ikke Cronbach's alpha. Interkorrelasjon for intensjon om å si ifra var:  $r = 0,68$ , intensjon om å trimme:  $r = 0,73$ , intensjon om å bruke bilbelte:  $r = 0,80$ .

*Egen atferd* i trafikken, dvs. selvrapportert bilbeltebruk og evne til å si ifra om høy fart som passasjer i bil, ble målt med henholdsvis 3 og 2 spørsmål på en 5-punkts skala, f. eks "Hvor ofte bruker du bilbelte når..." (i) ...du sitter på bare en kort tur?, (ii) ...du sitter i baksetet, og (iii) ...du sitter i forsetet, Aldri (1) – Alltid (5). Cronbach's alpha for selvrapportert bilbeltebruk = 0,86. Interkorrelasjonen for spørsmålene som ble benyttet for å måle tendensen til å si ifra om fart var  $r = 0,62$ .

Alle variablene ble rekodet slik at alle gikk fra ikke ideell mht til trafikksikkerhet til ideell. Cronbach's alpha og interkorrelasjonene varierte mellom 0,62 og 0,87, og de fleste målene lå i nærheten eller over 0,70. I følge Nunnally (1978) reflekterer det tilfredsstillende indre konsistens.

Det ble ikke lagt opp til å måle noen effekt på trafikkulykker, da målgruppen antas å ha størst omfang av trafikkskader etter fylte 18 år (pga. førerkort for bil). Dermed blir det for små skadetall til gjøre noen statistisk holdbare analyser.

### 2.2.3 Andre sentrale variabler

I tillegg til de faktorene som ble nevnt i innledningen, er det en rekke ulike faktorer som har vist seg å påvirke ungdoms trafikkatferd. Eksempler på viktige determinanter av trafikantatferd er emosjoner (Lawton, Parker, Manstead & Stradling, 1997), forventet anger (Parker m fl., 1995) og moralske vurderinger (Conner m fl., 2003; Parker m fl., 1995). Det ble inkludert mål på disse faktorene i spørreskjemaene. På grunn av knappe ressurser ble vi imidlertid nødt til å prioritere analyser som involverte de variablene som ble ansett som mest sentrale, og som kampanjen hadde til hensikt å påvirke (holdninger, intensjoner og atferd). Det foreligger imidlertid planer om å skrive artikler basert på de resterende målene:

- *Opplevd kontroll*, dvs. individets oppfatning av hvor lett eller vanskelig det å utføre en bestemt atferd (f. eks å si ifra om høy fart når han/hun sitter på hos en ung fører).

- *Subjektiv norm*, dvs., individets oppfatning om at betydningsfulle andre (foreldre, venner, søsken) mener at han/hun bør eller ikke bør begå trafikkovertrедelser.
- *Gruppeidentifisering*, dvs. i hvilken grad ungdommene identifiserer seg med en bestemt gruppe som er viktige for dem (f. eks deres venner).
- *Deskriptiv norm*, dvs. individets oppfatning av hvordan betydningsfulle andre (eldre søsken, venner, foreldre) selv oppfører seg i trafikken.
- *Positive og negative følelser* individet forventer å oppleve når han/hun begår trafikkovertrедelser, f. eks når han/hun kjører for fort.
- *Positive og negative følelser* individet forventer å oppleve etter at han/hun har begått en trafikkovertrедelse.
- *Moralsk norm*, dvs. individets overbevisning om at det er riktig eller galt å begå trafikkovertrедelser (f. eks unngå å bruke bilbelte på korte turer).

## 3 Resultater

### 3.1 Elevenes vurdering av ”Ikke tøft å være død”

Det første formålet med denne undersøkelsen var å belyse hvordan elevene vurderte ”Ikke tøft å være død”. Flere faktorer kan ha betydning for om en kampanje påvirker unge trafikanter. For eksempel har forskning vist at identifisering med innholdet i en kampanje kan gi variasjoner i effekten (Lockwood, 2002). I første del av resultatdelen, kapittel 3.1.1 – 3.1.11, vil derfor elevenes vurdering av slike faktorer belyses. Spørsmålene ble besvart av eksperimentgruppen i etterundersøkelse 1 og 2, altså omtrent 1-2 måneder etter de hadde sett forestillingen og 3-4 måneder etter forestillingen ble vist. Vi undersøkte hvordan utvalget som helhet vurderte forestillingen. I tillegg undersøkte vi om undergrupper av utvalget (jenter og gutter, elever i by og land, og elever i Akershus, Oppland og Telemark) vurderte ”Ikke tøft...” forskjellig. T-tester (tohaledede) ble brukt for å undersøke om forskjellene var statistisk signifikante<sup>4</sup>. Det ble brukt et signifikansnivå på 5%.

På enkelte spørsmål kan det mangle svar. Det vil derfor kunne forekomme avvik mellom det totale antall svar og de tallene som er oppgitt i tabellene. Avviket vil også kunne variere i og med at et ulikt antall svar kan mangle på ulike spørsmål.

#### 3.1.1 Antall elever som har sett forestillingen ”Ikke tøft...”

Tabell 3 viser at det til sammen var 1118 elever i eksperimentgruppen som besvarte etterundersøkelse 1 og 2. Av disse var det 979 (87,6%) som svarte at de hadde sett ”Ikke tøft...” og det var 97 (8,7%) elever som svarte at de *ikke* hadde sett forestillingen.

Det var 97 av elevene som svarte at de ikke hadde sett forestillingen. Dette kan være et reelt tall og kan for eksempel skyldes fravær på grunn av sykdom eller lignende. Likevel må det sies at 97 fordelt på 16 klasser, dvs. i gjennomsnitt 6

---

<sup>4</sup> Uttrykket statistisk signifikant benyttes for å avgjøre om et resultat er pålitelig eller ikke. Skal man skal avgjøre om en forskjell i holdninger (eller andre effektmål) mellom en eksperiment- og sammenligningsgruppe skyldes en tilfeldighet eller om det er grunn til å tro at det er en reell (systematisk) forskjell mellom de to gruppene., signifikanstester man forskjellen i skårer mellom de to gruppene. På grunn av tilfeldigheter (tilfeldig variasjon) kan skåren på f. eks holdninger i de to gruppene skille seg fra hverandre uten at forskjellen mellom gruppene er reell. Statistisk signifikans viser hvor sannsynlig det er at en forskjell mellom holdningene i to grupper skyldes en tilfeldighet. Hvis denne sannsynligheten er mindre enn 5 % (man kan også velge en annen grense, men denne er den vanligste), sier vi at forskjellene i holdninger mellom de to gruppene er såpass stor at det sannsynligvis *ikke* skyldes rene tilfeldigheter, men at det er en systematisk forskjell mellom de to gruppene. Vi sier da at forskjellen mellom de to gruppene i f. eks holdninger er *statistisk signifikant*.



elever per klasse, høres mye ut. Man kan selvfølgelig ikke utelukke at noen elever har oversett spørsmålet ved et uhell, evt. bevisst unngått å besvare spørsmålet. Det var i alt 524 gutter som svarte på spørsmålet og av disse hadde 475 sett forestillingen mens 49 (9,4%) svarte at de ikke hadde sett den. Resultatene viste at 547 jenter svarte på spørsmålet, hvorav 500 hadde sett forestillingen og 47 (8,6%) svarte at de ikke hadde sett den. Det var altså noen flere jenter enn gutter som rapporterte at de hadde sett "Ikke tøft...". Forskjellen i andelen jenter og gutter som rapporterte at de hadde sett forestillingen var ikke statistisk signifikant.

### 3.1.2 Elevenes vurderinger av forestillingen

Elevene ble bedt om å ta stilling til fem begrepspar som alle er gjengitt i Tabell 6. Gjennomsnittsskårene for utvalget som helhet, og for gutter og jenter er presentert i Tabell 6.

**Tabell 6.** Hele utvalgets, og jenters ( $N = 498$ ) og gutters ( $N = 474$ ) vurderinger av "Ikke tøft...". Standardavvik er oppgitt i parentes.

	Totalt	Jenter	Gutter	Diff.
Kjedelig (1) – Spennende (7)	5,12 (1,56)	5,35 (1,42)	4,88 (1,66)	0,47***
Uinteressant (1) – Interessant (7)	5,62 (2,20)	5,78 (1,34)	5,47 (2,83)	0,31**
Gjorde ikke inntrykk (1) – Gjorde sterkt inntrykk (7)	5,57 (1,47)	5,83 (1,28)	5,30 (1,58)	0,53***
Angikk meg ikke (1) – Angikk meg i stor grad (7)	4,38 (1,62)	4,54 (1,52)	4,22 (1,71)	0,32***
Jeg tenker ikke annerledes på trafikksikkerhet (1) – Jeg tenker annerledes på trafikksikkerhet (7)	5,19 (1,60)	5,49 (1,45)	4,88 (1,69)	0,61***

\*\*\* $p < 0,001$ , \*\* $p < 0,01$

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 6 viser at elevene generelt sett var positive til "Ikke tøft...", særlig i forhold til at de syntes forestillingen var interessant og at den gjorde sterkt inntrykk. Jenter var gjennomgående mer positive til forestillingen enn gutter. De største forskjellene ble funnet i det siste spørsmålet, hvor jenter i større grad enn gutter følte at forestillingen fikk dem til å tenke annerledes på trafikksikkerhet. Forestillingen gjorde også sterkere inntrykk på jenter enn på gutter, jentene syntes forestillingen var mer spennende enn guttene, de følte at forestillingen angikk dem i større grad enn det guttene gjorde og de syntes forestillingen var mer interessant enn guttene. Forskjellen i gjennomsnittsskårene var signifikant for samtlige mål.

Det ble også undersøkt om elever ved skoler i by og land vurderte "Ikke tøft..." forskjellig. Tabell 7 viser gjennomsnittsskåren for elever i by og land, samt differansen i gjennomsnittsskåren for hvert begrepspar.

**Tabell 7.** Vurdering av ”Ikke tøft...” blant elever i by (N = 368) og land (N = 264). Standardavvik er oppgitt i parentes.

	By	Land	Diff.
Kjedelig (1) – Spennende (7)	4,82	5,05	0,23
Uinteressant (1) – Interessant (7)	5,29	5,53	0,24*
Gjorde ikke inntrykk (1) – Gjorde sterkt inntrykk (7)	5,40	5,38	-0,03
Angikk meg ikke (1) – Angikk meg i stor grad (7)	4,16	4,30	0,14
Jeg tenker <i>ikke</i> annerledes på trafikksikkerhet (1) – Jeg tenker annerledes på trafikksikkerhet (7)	5,04	4,93	0,10

\*  $p < 0,05$

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 7 viser at det var små forskjeller mellom vurderingene til elever ved skoler i by og på land. Elever fra skoler på rurale strøk (land) syntes i gjennomsnitt at forestillingen var litt mer interessant enn hva elever fra skoler i by gjorde.

Til slutt ble det undersøkt om elever i de tre eksperimentfylkene vurderte ”Ikke tøft...” forskjellig. Gjennomsnittskåren i eksperimentfylkene er gjengitt i Tabell 8.

**Tabell 8.** Vurdering av ”Ikke tøft...” blant elever i Akershus (N = 288), Oppland (N = 331) og Telemark (N = 344). Standardavvik er oppgitt i parentes.

	Akershus	Oppland	Telemark
Kjedelig (1) - Spennende (7)	5,12 (1,60)	<b>5,51 (1,32)</b>	4,77 (1,64)
Uinteressant (1) – Interessant (7)	5,62 (1,43)	<b>6,06 (3,04)</b>	5,23 (1,61)
Gjorde ikke inntrykk (1) – Gjorde sterkt inntrykk (7)	5,67 (1,39)	<b>5,89 (1,30)</b>	5,18 (1,55)
Angikk meg ikke (1) – Angikk meg i stor grad (7)	4,15 (1,69)	<b>4,69 (1,52)</b>	4,29 (1,61)
Jeg tenker <i>ikke</i> annerledes på trafikksikkerhet (1) – Jeg tenker annerledes på trafikksikkerhet (7)	5,15 (1,61)	<b>5,58 (1,40)</b>	4,87 (1,70)

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 8 viser at elevene i Oppland generelt sett var mer positive til ”Ikke tøft...” enn elevene i Akershus og Telemark. Differansen mellom Oppland og Telemark, og Oppland og Akershus var signifikant for alle målene ( $p < 0,001$ ). Det er nærliggende å tro at dette skyldes at elevene i Oppland fikk se den nye ”Ikke tøft å være død” forestillingen. Elever i Akershus var generelt mer positive til ”Ikke tøft...” enn elever i Telemark. Denne differansen var signifikant ( $p < 0,001$ ) for alle målene, med unntak av ett (hvorvidt de følte at ”Ikke tøft...” angikk dem eller ikke).

Selv om det var signifikante forskjeller mellom de tre fylkene på disse målene, er det grunn til å minne på at elevene gir en temmelig positiv vurdering av forestillingen i alle de tre fylkene. Et unntak er imidlertid spørsmålet om de følte at forestillingen angikk dem eller ikke. Her dette spørsmålet får en litt over middels vurdering, noe som kan tyde på at elevene i begrenset grad identifiserte

seg med budskapet. En litt bedre indikasjon på dette kan man få ved å spørre om de identifiserte seg med den trafikkskadde i forestillingen.

### 3.1.3 Identifisering med skadd person i "Ikke tøft..."

Elevene ble stilt tre spørsmål knyttet til den alvorlig skadde personen som deltok i forestillingen. Spørsmålene og gjennomsnittsverdiene for hele utvalget, samt for gutter og jenter er gjengitt i Tabell 9. Differanseskåren mellom gutter og jenter er også presentert i tabellen.

**Tabell 9.** Utvalget som helhet, og jenters (N = 498) og gutters (N = 474) identifisering med skadd person. Minimumskåre = 1, maksimumskåre = 7. Standardavvik i parentes.

	Totalt	Jenter	Gutter	Diff.
Dette kan også skje meg.....	4,99 (1,65)	5,38 (1,42)	4,58 (1,71)	0,80***
Dette kan skje med noen jeg kjenner godt..	5,41 (1,55)	5,75 (1,34)	5,06 (1,62)	0,69***
De som blir skadd i trafikkulykker er veldig forskjellig fra meg.....	2,83 (1,85)	2,60 (1,28)	3,08 (1,87)	0,48***

\*\*\* $p < 0,001$

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 9 viser at utvalget som helhet identifiserte seg i relativt stor grad med den skadde personen. Det er imidlertid store kjønnsforskjeller på noen av spørsmålene, særlig mht. at jenter i større grad enn gutter mente at den trafikkskadde hadde opplevd også kunne skje dem, og at noen de kjente kunne oppleve dette. Resultatene viste også at jentene i mindre grad enn guttene mente at de som blir skadet i trafikkulykker er forskjellige fra dem. Forskjellen i gjennomsnittsverdiene var statistisk signifikant for alle spørsmålene.

Tabell 10 viser i hvilken grad elever ved skoler i by og land identifiserte seg med den skadde personen i forestillingen. Forskjellen mellom de to gruppene var ikke statistisk signifikant.

**Tabell 10.** Elever ved skoler i by (N = 376) og elever ved skoler på landet (N = 268) sin identifisering med skadd person. Minimumskåre = 1, maksimumskåre = 7.

	By	Land	Diff.
Dette kan også skje meg.....	4,95 (1,75)	4,93 (1,66)	is
Dette kan skje med noen jeg kjenner godt.....	5,43 (1,60)	5,42 (1,51)	is
De som blir skadd i trafikkulykker er veldig forskjellig fra meg.....	2,82 (1,89)	2,72 (1,78)	is

*Merk.* Standardavvik er oppgitt i parentes.

Kilde: TØI rapport 872/2007

is = forskjellene var ikke statistisk signifikante

Tabell 11 viser i hvilken grad elever ved skoler i de tre eksperimentfylkene identifiserte seg med den skadde personen i forestillingen.

**Tabell 11.** Identifisering med skadd person: forskjeller mellom elever i Akershus (N = 294), Telemark (N = 350) og Oppland (N = 331). Minimumskåre = 1, maksimumskåre = 7.

	Akershus	Telemark	Oppland
Dette kan også skje meg.....	5,04 (1,70)	4,86 (1,72)	5,07 (1,52)
Dette kan skje med noen jeg kjenner godt.....	<b>5,61</b> (1,46)	5,27 (1,63)	5,37 (1,54)
De som blir skadd i trafikkulykker er veldig forskjellig fra meg.....	2,73 (1,84)	2,82 (1,85)	2,93 (1,85)

Merk. Standardavvik er oppgitt i parentes.

Kilde: TØI rapport 872/2007

Elever i Akershus trodde i større grad at folk de kjente godt kunne bli skadd i en ulykke enn elever i Telemark og Oppland. Forskjellene var statistisk signifikante ( $p < 0,001$ ). Det var ingen forskjell mellom eksperimentfylkene på de to andre utsagnene.

### 3.1.4 Følelser aktivert av ”Ikke tøft...”

Vi var interessert i å finne ut i hvilken grad ”Ikke tøft...” aktiverte følelser hos elevene som så forestillingen. Gjennomsnittsverdiene for utvalget som helhet og for jenter og gutter er presentert i Tabell 12. Forskjellen mellom jenter og gutter er også vist i tabellen.

**Tabell 12.** Følelser aktivisert av ”Ikke tøft...” for hele utvalget, og for jenter (N = 496) og gutter (N = 466). Minimumskåre = 1, maksimumskåre = 7. Standardavvik i parentes.

Følelser	Totalt	Jenter	Gutter	Diff.
Trist	3,99 (1,83)	4,57 (1,65)	3,37 (1,80)	1,20***
Glad	2,65 (1,57)	2,36 (1,44)	2,97 (1,64)	-0,61***
Bekymret	3,85 (1,74)	4,26 (1,64)	3,42 (1,75)	0,84***

\*\*\* $p < 0,001$

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 12 viser at utvalget som helhet verken ble veldig triste eller bekymret av forestillingen, men de ble heller ikke nevneverdig glade. ”Ikke tøft...” aktiverte tydelig sterkere følelser blant jenter enn blant gutter. Jentene opplevde å bli mer triste etter forestillingen enn gutter, de ble mer bekymret enn gutter, og de var i mindre grad glad enn guttene etter å ha sett ”Ikke tøft...”. Resultatene viste at differansen mellom jenter og gutter var statistisk signifikant for alle tre målene.

Tabell 13 viser i hvilken grad ”Ikke tøft...” aktiverte følelser hos elever ved skoler i by og land, og om det var forskjeller mellom gruppene.

**Tabell 13.** Følelser aktivisert av "Ikke tøft..." for elever ved skoler i by (N = 371) og land (N = 265). Minimumskåre = 1, maksimumskåre = 7. Standardavvik er oppgitt i parentes.

Følelser	By	Land	Diff.
Trist	3,70 (1,90)	3,73 (1,70)	is
Glad	2,59 (1,55)	3,00 (1,66)	0,42***
Bekymret	3,70 (1,82)	3,73 (1,65)	is

\*\*\* $p < 0,001$ , is = ikke statistisk signifikant

Kilde: TØI rapport 872/2007

Elever ved skoler i by var mindre glad etter forestillingen enn elever ved skoler på landet. Forskjellen var statistisk signifikant ( $p < 0,001$ ). For øvrig var ingen av forskjellene statistisk signifikante.

Tabell 14 viser i hvilken grad "Ikke tøft..." aktiverte følelser blant elever i de tre eksperimentfylkene.

**Tabell 14.** Følelser aktivisert av "Ikke tøft..." for elever i Akershus (N = 290), Oppland (N = 332) og Telemark (N = 345). Minimumskåre = 1, maksimumskåre = 7. Standardavvik i parentes.

Følelser	Akershus	Telemark	Oppland
Trist	3,92 (1,90)	3,54 (1,78)	4,52 (1,73)
Glad	2,48 (1,55)	3,00 (1,67)	2,43 (1,47)
Bekymret	3,76 (1,82)	3,68 (1,80)	4,12 (1,69)

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 14 viser at elever i Oppland ble mer triste og bekymret etter å ha sett forestillingen enn elever i Akershus og Telemark. Forskjellene var statistisk signifikante ( $p < 0,001$ ). Elever i Oppland var også mindre glad etter forestillingen enn elever i Akershus og Telemark. Forskjellen mellom Oppland og Telemark var statistisk signifikant ( $p < 0,001$ ). Elever i Akershus var mer triste og mindre glade etter å ha sett "Ikke tøft..." enn elever i Telemark. Også disse forskjellene var statistisk signifikante ( $p < 0,001$ ).

### 3.1.5 Trafikksikkerhet som tema blant familie, venner og lærere

Hvis elever snakker med venner, familie og lærere om trafikksikkerhet etter å ha sett "Ikke tøft..." kan det være en indikasjon på at forestillingen gjorde inntrykk og engasjerte elevene. Vi undersøkte derfor i hvilken grad trafikksikkerhet hadde vært et samtaletema etter forestillingen. Gjennomsnittsverdiene for utvalget som helhet, og for gutter og jenter er presentert i Tabell 15. Forskjellen mellom gutter og jenter er også vist.

**Tabell 15.** Trafikksikkerhet som tema i diskusjoner med familie, venner og lærere for utvalget totalt, og for jenter (N = 501) og gutter (N = 466). Minimumskåre = 1, maksimumskåre = 7. Standardavvik er oppgitt i parentes.

Trafikksikkerhet som tema i diskusjoner med...	Totalt	Jenter	Gutter	Diff.
...dine nærmeste venner	3,08 (1,92)	3,54 (1,90)	2,59 (1,83)	0,95***
...med din familie	2,85 (1,94)	3,06 (1,98)	2,62 (1,87)	0,44***
...med lærer(e) på skolen	2,33 (1,63)	2,46 (1,70)	2,19 (1,54)	0,27**

\*\*\* $p < 0,001$ , \*\*  $p < 0,01$

Kilde: TØI rapport 872/2007

Utvalget som helhet rapporterte at de i liten grad hadde diskutert trafikksikkerhet med sine nærmeste venner, sin familie og lærere på skolen etter å ha sett "Ikke tøft...". Av Tabell 15 ser vi imidlertid at jenter i større grad diskuterte trafikksikkerhet med sine nærmeste venner, med sin familie, og med lærer(e) på skolen enn det gutter gjorde. Kjønnsforskjellene var statistisk signifikante.

Tabell 16 viser i hvilken grad elever ved skoler i by og land diskuterte trafikksikkerhet etter å ha sett "Ikke tøft...", og hvorvidt det var en forskjell mellom gruppene.

**Tabell 16.** Trafikksikkerhet som tema i diskusjoner med familie, venner og lærere for elever i by (N = 374) og land (N = 267). Minimumskåre = 1, maksimumskåre = 7. Standardavvik i parentes.

Trafikksikkerhet som tema i diskusjoner med...	By	Land	Diff.
...dine nærmeste venner	2,70 (1,80)	2,84 (1,82)	is
...med din familie	2,50 (1,84)	2,60 (1,86)	is
...med lærer(e) på skolen	2,05 (1,46)	2,02 (1,48)	is

Merk: is = ikke statistisk signifikant

Kilde: TØI rapport 872/2007

Resultatene viste at det ikke var signifikante forskjeller mellom elever ved skoler i by og land.

Tabell 17 viser i hvilken grad elevene i de tre eksperimentfylkene diskuterte trafikksikkerhet etter forestillingen.

**Tabell 17.** Trafikksikkerhet som tema i diskusjoner med familie, venner og lærere for elever i Akershus (N = 293), Oppland (N = 330) og Telemark (N = 348). Minimumskåre = 1, maksimumskåre = 7. Standardavvik er oppgitt i parentes.

Trafikksikkerhet som tema i diskusjoner med...	Akershus	Telemark	Oppland
...dine nærmeste venner	2,82 (1,75)	2,71 (1,86)	3,72 (1,96)
...med din familie	2,67 (1,88)	2,44 (1,82)	3,43 (1,97)
...med lærer(e) på skolen	1,81 (1,31)	2,23 (1,56)	2,90 (1,78)

Kilde: TØI rapport 872/2007

Elever i Oppland rapporterte å diskutere trafikksikkerhet med sine nærmeste venner, med familien, og med sine lærere i større grad enn elever i Akershus og Telemark. Forskjellene var statistisk signifikante ( $p < 0,001$ ). Elever i Telemark diskuterte trafikksikkerhet i større grad med sine lærere enn elever i Akershus, og forskjellen var statistisk signifikant ( $p < 0,001$ ).

### 3.1.6 Gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen

Elevene ble spurt om de hadde gruppearbeid/diskusjoner om trafikksikkerhet før og etter "Ikke tøft..." ble vist på skolen. Av elevene i eksperimentgruppen var det 245 (23,5%) som svarte at de hadde hatt gruppearbeid før forestillingen. De resterende 799 (76,5%) svarte at de ikke hadde hatt gruppearbeid før forestillingen. Til sammen 247 (23,7%) svarte at de hadde hatt gruppearbeid etter forestillingen. Det var altså 795 elever som svarte at de ikke hadde hatt etterarbeid. Hvis man betrakter hele eksperimentgruppen under ett, rapporterte elevene å ha brukt i gjennomsnitt 0,99 timer på gruppearbeid/diskusjoner før forestillingen og 0.90 timer etter forestillingen.

Tabell 18 – Tabell 20 viser timer brukt på før- og etterarbeid i undergruppene.

**Tabell 18.** Antall timer (0-5) brukt på gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen i følge jenter ( $N = 514$ ) og gutter ( $N = 481$ ). Standardavvik i parentes.

Antall timer brukt...	Jenter	Gutter	Diff.
...FØR forestillingen	1,10 (1,59)	0,87 (1,46)	0,23**
...ETTER forestillingen	1,01 (1,47)	0,78 (1,34)	0,23**

\*\* $p < 0,01$

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 18 viser at jentene oppga å ha brukt mer tid på gruppearbeid før og etter forestillingen sammenlignet guttene. Forskjellene var statistisk signifikante.

**Tabell 19.** Antall timer (0-5) brukt på gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen i følge elever ved skoler i by ( $N = 400$ ) og land ( $N = 271$ ). Standardavvik er oppgitt i parentes.

Antall timer brukt...	By	Land	Diff.
...FØR forestillingen	0,30 (0,69)	0,45 (0,97)	0,15*
...ETTER forestillingen	0,30 (0,70)	0,32 (0,71)	0,02

\* $p < 0,05$

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 19 viser at elever ved skoler på landet rapporterte at de brukte signifikant mer tid på gruppearbeid/diskusjoner før "Ikke tøft..." ble vist sammenlignet med elever ved byskoler. Det var ingen forskjell mellom elever i by og land når det gjaldt mengde gruppearbeid etter forestillingen.

**Tabell 20.** Antall timer (0-5) brukt på gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen i Akershus (N = 311), Telemark (N = 360) og Oppland (N = 327). Standardavvik i parentes.

Antall timer brukt...	Akershus	Telemark	Oppland
...FØR forestillingen	0,34 (0,87)	0,37 (0,77)	2,27 (1,83)***
...ETTER forestillingen	0,22 (0,60)	0,39 (0,77)	2,11 (1,71)***

\*\*\* $p < 0,001$

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 20 viser at elever ved skoler i Oppland rapporterte at de brukte mer tid på gruppearbeid/diskusjoner både før og etter forestilling enn elever ved skoler i Akershus og Telemark. Forskjellen mellom Oppland og de to andre fylkene var signifikant ( $p < 0,001$ ), både når det gjaldt antall timer brukt på gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestilling.

I og med at de fylkesvise forskjellene i antall timer brukt på før- og etterarbeid var så store, var det interessant å se nærmere på fordelingen. Resultatene viste at 85% av elevene i Akershus svarte at de hadde hatt 0 timer med gruppearbeid før og etter forestillingen. I likhet med dette oppga nær 80% av elevene i Telemark at de ikke hadde hatt gruppearbeid før og etter forestillingen. I Oppland rapporterte over 70% av elevene at de hadde hatt 1 time eller mer med gruppearbeid før og etter forestillingen.

### 3.1.7 Elevenes vurderinger av gruppearbeid/diskusjoner FØR og ETTER forestilling

Elevene ble spurt om hva de syntes om gruppearbeidet/diskusjonene de hadde om trafikksikkerhet før og etter forestillingen. Spørsmålene samt svarene for utvalget som helhet, og svarene for gutter og jenter er presentert i Tabell 21. Differansen mellom skårene for jenter og gutter er også presentert i tabellen.

**Tabell 21.** Hele utvalgets, og jenters (N = 197) og gutters (N = 155) vurderinger av diskusjoner/gruppearbeid FØR og ETTER forestillingen. Standardavvik i parentes.

	Total	Jenter	Gutter	Diff.
Kjedelig (1) - Spennende (7)	4,24 (1,60)	4,37 (1,58)	4,10 (1,61)	0,47is
Uinteressant (1) – Interessant (7)	4,58 (1,56)	4,72 (1,51)	4,43 (2,83)	0,31is
Visste alt fra før (1) – Fikk ny kunnskap (7)	4,37 (1,75)	4,51 (1,78)	4,22 (1,68)	0,53is
Tenker <i>ikke</i> annerledes på trafikksikkerhet (1) – Tenker annerledes på trafikksikkerhet (7)	4,72 (1,62)	4,85 (1,65)	4,57 (1,56)	0,28is

is = ikke signifikant

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 21 viser at elevene syntes diskusjonene var moderat spennende, litt over middels interessante, ga i noen grad ny kunnskap, og fikk dem i noen grad til å tenke annerledes på trafikksikkerhet. Forskjellene mellom jenter og gutter var for små til å bli statistisk signifikante.



Det ble også undersøkt om elever i by og land vurderte diskusjonene/ gruppearbeidet før og etter forestillingen forskjellig.

**Tabell 22.** Vurderinger av gruppearbeid/diskusjoner blant elever ved skoler i by ( $N = 199$ ) og land ( $N = 147$ ). Standardavvik er oppgitt i parentes.

	By	Land	Diff.
Kjedelig (1) - Spennende (7)	3,27 (1,65)	3,89 (1,47)	0,62**
Uinteressant (1) – Interessant (7)	3,57 (1,62)	4,09 (1,53)	0,52 ( $p = 0,07$ )
Visste alt fra før (1) – Fikk ny kunnskap (7)	3,51 (1,73)	3,91 (1,91)	0,40is
Jeg tenker <i>ikke</i> annerledes på trafikksikkerhet (1) – Jeg tenker annerledes på trafikksikkerhet (7)	3,61 (1,72)	4,20 (1,57)	0,58 ( $p = 0,06$ )

\*\* $p < 0,01$ , is = ikke signifikant  
872/2007

Kilde: TØI rapport

Tabell 22 viser at elever ved skoler på landet generelt sett var mer positive til diskusjoner og gruppearbeid i forbindelse med "Ikke tøft...". Forskjellen var statistisk signifikant for ett av målene og nær signifikant for to mål.

Det ble også undersøkt om elevene i eksperimentfylkene vurderte gruppearbeid/ diskusjoner forskjellig.

**Tabell 23.** Vurderinger av gruppearbeid/diskusjoner blant elever i Akershus ( $N = 42$ ), Oppland ( $N = 232$ ) og Telemark ( $N = 75$ ). Standardavvik er oppgitt i parentes.

	Akershus	Oppland	Telemark
Kjedelig (1) – Spennende (7)	3,64 (1,48)	4,57 (1,50)	3,54 (1,63)
Uinteressant (1) – Interessant (7)	3,89 (1,43)	4,97 (1,42)	3,83 (1,70)
Visste alt fra før (1) – Fikk ny kunnskap (7)	3,65 (1,89)	4,71 (1,61)	3,84 (1,81)
Jeg tenker <i>ikke</i> annerledes på trafikksikkerhet (1) – Jeg tenker annerledes på trafikksikkerhet (7)	3,84 (1,52)	5,13 (1,46)	4,04 (1,72)

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 23 viser at elever ved skoler i Oppland var mer positive til diskusjoner/ gruppearbeid i forbindelse med "Ikke tøft..." enn elever i Akershus og Telemark. Forskjellen mellom Oppland og Akershus, og Oppland og Telemark var signifikant ( $p < 0,001$ ) for alle målene. Forskjellene mellom elever i Akershus og Telemark var ikke signifikant.

### 3.1.8 Interesse for gruppearbeid/diskusjoner

Hvorvidt elevene opplevde at folk rundt dem viste engasjement for trafikksikkerhet kan også ha betydning for hvordan forestillingen påvirker dem. Følgelig ble det stilt spørsmål om grad av interesse for trafikksikkerhet utvist blant lærere og medelever.

**Tabell 24.** Hele utvalgets, jenters ( $N = 195$ ) og gutters ( $N = 156$ ) oppfatning av andres interesse for trafikksikkerhet. Standardavvik er oppgitt i parentes.

Interesse utvist blant...	Totalt	Jenter	Gutter	Diff.
...lærerne	4,99 (1,68)	5,27 (1,53)	4,69 (1,77)	0,58***
...de andre elevene	4,51 (1,57)	4,68 (1,45)	4,33 (1,68)	0,35**

\*\*\* $p < 0,001$ , \*\*  $p < 0,01$

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 24 viser at elevene opplevde *lærerne* som over middels interessert. De mente at *elevene* var noe mindre interessert enn lærerne, men også de ble plassert over middels på skalaen. Jentene mente i større grad at lærerne viste interesse for gruppearbeid/diskusjoner knyttet til trafikksikkerhet enn det guttene gjorde. Det samme gjaldt interessen utvist blant de andre elevene. Forskjellene var statistisk signifikante.

Det ble undersøkt i hvilken grad elever ved skoler i by og land opplevde at lærerne og de andre elevene var interessert i trafikksikkerhet.

**Tabell 25.** Oppfatning av andres interesse for trafikksikkerhet blant elever i by ( $N = 199$ ) og land ( $N = 147$ ). Standardavvik er oppgitt i parentes.

Interesse utvist blant...	By	Land	Diff.
...lærerne	3,62 (1,91)	4,62 (1,69)	1,00** *
...de andre elevene	3,48 (1,71)	4,28 (1,62)	0,80**

\*\*\* $p < 0,001$ , \*\*  $p < 0,01$

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 25 viser at elever ved skoler på landet klart oppfattet lærere og andre elever som mer interessert i trafikksikkerhet enn elever ved skoler i by. Forskjellene var statistisk signifikante.

Dernest undersøkte vi i hvilken grad elevene i de tre eksperimentfylkene opplevde at lærere og elever viste interesse for trafikksikkerhet.

**Tabell 26.** Forskjeller i oppfatning av andres interesse for trafikksikkerhet blant elever i Akershus ( $N = 40$ ), Telemark ( $N = 76$ ) og Oppland ( $N = 237$ ). Standardavvik i parentes.

Interesse utvist blant...	Akershus	Oppland	Telemark
...lærerne	3,93 (1,56)	5,43 (1,39)	4,18 (2,02)
...de andre elevene	3,73 (1,49)	4,84 (1,39)	3,92 (1,82)

Kilde: TØI rapport 872/2007

Tabell 26 viser at elever i Oppland opplevde at både lærerne og de andre elevene viste mer interesse for trafikksikkerhet enn elever ved skoler i Telemark og Akershus. Forskjellen mellom Oppland og Akershus, og Oppland og Telemark

var statistisk signifikant ( $p < 0,001$ ). Forskjellen mellom elever Telemark og Akershus var ikke statistisk signifikant.

I kapittel 3.2 vil vi presentere hvordan elevenes holdninger, intensjoner og atferd endret seg over tid, og hvorvidt endringene kan forklares ved at elevene har sett forestillingen. Endringene i utvalget som helhet og i undergruppene av utvalget vil bli presentert.

## 3.2 Forestillingens betydning for holdninger, intensjoner og atferd

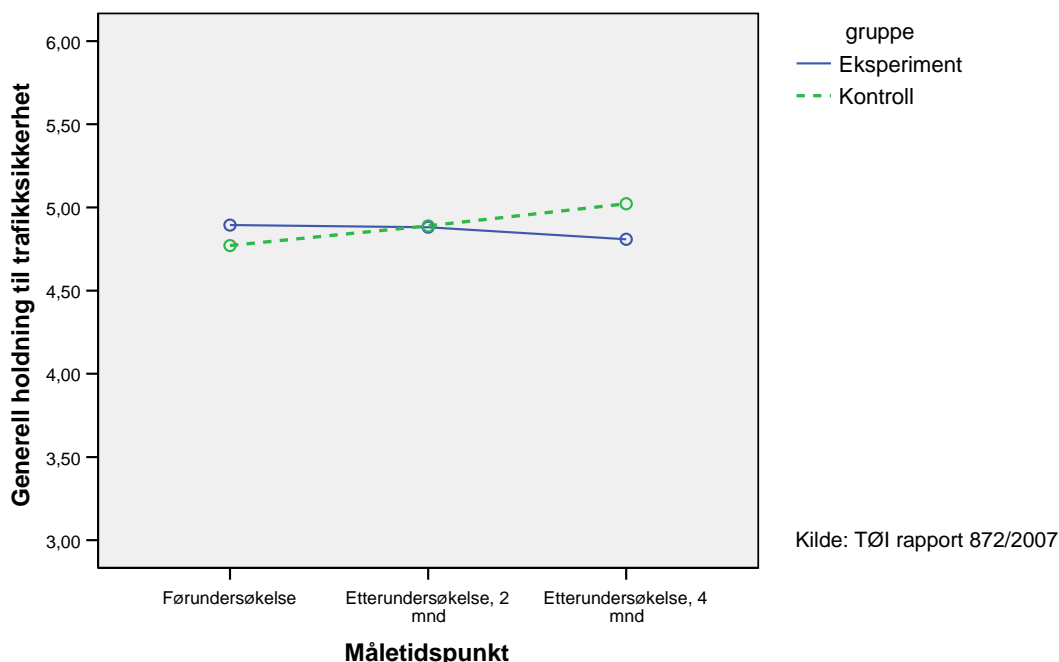
Det andre formålet med studien var å undersøke om "Ikke tøft å være død" hadde bidratt til å endre elevenes holdninger til trafikksikkerhet, deres holdninger til bilbeltebruk, holdninger til å si ifra om fart, og holdninger til trimming av moped/motorsyssel. Det ble også undersøkt om elevenes intensjoner om å bruke bilbelte, intensjoner om å si ifra, og deres intensjoner om å trimme moped/motorsyssel hadde endret seg etter at de hadde sett forestillingen. Til slutt ønsket vi å undersøke om "Ikke tøft..." hadde bidratt til å endre grad av selvrapporert bilbeltebruk og elevenes tendens til å si ifra om fart når de var passasjerer i bil. Vi undersøkte om det forekom endringer i utvalget som helhet og for undergrupper av utvalget: gutter og jenter, elever i by og land, elever i ulike fylker. Det ble brukt toveis ANOVA for å undersøke om holdningene, intensjonene og atferden i eksperiment- og sammenligningsgruppen hadde endret seg forskjellig over tid, dvs. mellom førundersøkelsen, 1-2 måneder og 3-4 måneder etter skolebesøk.

### VIKTIG INFORMASJON:

- 1. Figurene i kapittel 3.2.1 – 3.2.4:** Når det gjelder figurene som blir presentert i kapittel 3.2.1 – 3.2.4 er det viktig å huske at de opprinnelige skalaene gikk fra 1 – 7 (holdninger og intensjoner) og fra 1 – 5 (atferd), og at figurene ofte viser en mindre del av måleskalaen. Vær derfor oppmerksom på at eventuelle forskjeller mellom gruppene ser større ut enn de i virkeligheten er.
- 2. Årsak – virkningsforhold:** Vi har ikke mulighet til å kontrollere for andre forhold som kan ha påvirket holdninger, intensjoner og atferd. Følgelig kan vi ikke utelukke at andre faktorer enn forestillingen har bidratt til å endre holdninger etc. Dette er viktig å huske på når man leser dette kapittelet (3.2) og neste kapittel (3.3).

### 3.2.1 Holdninger til trafikksikkerhet

Først ble det undersøkt om ”Ikke tøft å være død” hadde bidratt til å endre elevenes holdninger til trafikksikkerhet i utvalget som helhet. Resultatene viste at utviklingen av holdninger over tid var litt forskjellig for de to gruppene.



**Figur 1.** Utvikling av holdninger til trafikksikkerhet for eksperiment- og sammenligningsgruppe i utvalget som helhet. Høy skåre = ideell holdning til trafikksikkerhet (min = 1, maks = 7).

Figur 1 viser at for elevene som hadde sett ”Ikke tøft...” var holdningene relativt stabile over tid. Elevene i sammenligningsgruppen fikk derimot noe mer positive holdninger til trafikksikkerhet i løpet av denne perioden. Forskjellen i endringen var signifikant ( $p < 0,01$ ). Det at holdningene er relativt stabile over tid i eksperimentgruppen, mens de blir litt mer positive i sammenligningsgruppen, tyder på at kampanjen ikke bidro til å skape mer positive holdninger til trafikksikkerhet.

**Kjønnforskjeller.** Det ble også undersøkt om ”Ikke tøft...” hadde bidratt til å endre jenters og gutters holdninger til trafikksikkerhet. Resultatene viste at jentene hadde mer positive holdninger til trafikksikkerhet enn guttene ved alle tre målingene ( $p < 0,01$ ). Forskjellen mellom gruppene var tilnærmet lik ved alle måletidspunkt og kan derfor ikke tilskrives ”Ikke tøft...”. De som hadde sett forestillingen fikk altså ikke mer positive holdninger til trafikksikkerhet enn elevene i sammenligningsgruppen, og det gjaldt både for gutter og jenter.

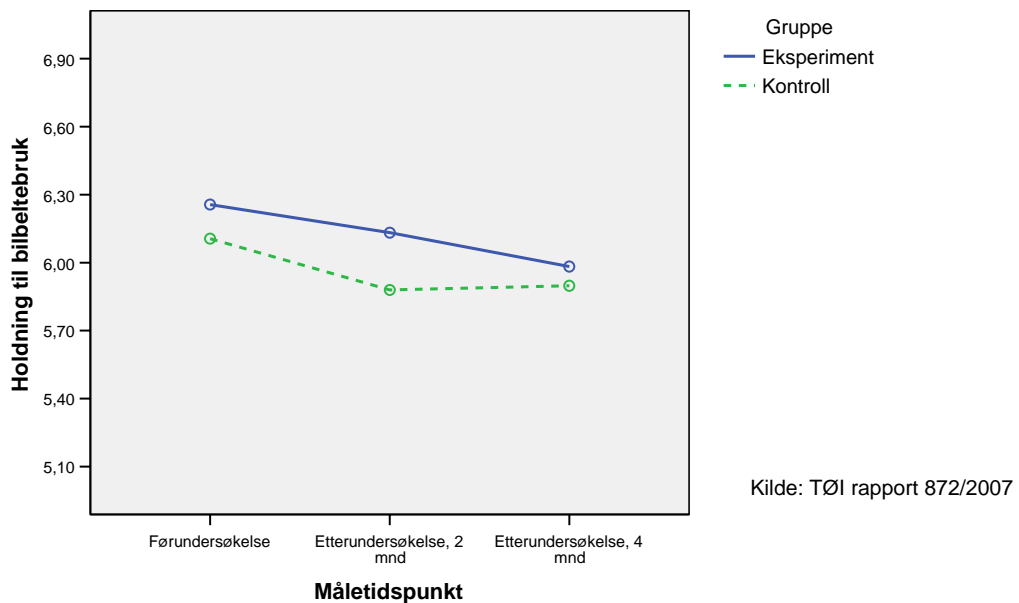
**Forskjeller mellom elever i by og land.** Vi undersøkte også om ”Ikke tøft...” hadde bidratt til å endre holdningene til trafikksikkerhet blant elevene ved byskoler og elever på landet, og om det eventuelt var forskjeller i denne utviklingen over tid. Resultatene viste at det ikke var signifikante forskjeller i utviklingen av holdningene til de som hadde sett ”Ikke tøft...” og de som ikke

hadde sett forestillingen. Dette gjaldt både for elever i by og land. Det var med andre ord vanskelig å knytte de holdningsendringene som fant sted til kampanjen.

*Fylkesvise forskjeller.* Det var ingen signifikante forskjeller i endringene av holdningene til trafikksikkerhet i de tre eksperimentfylkene.

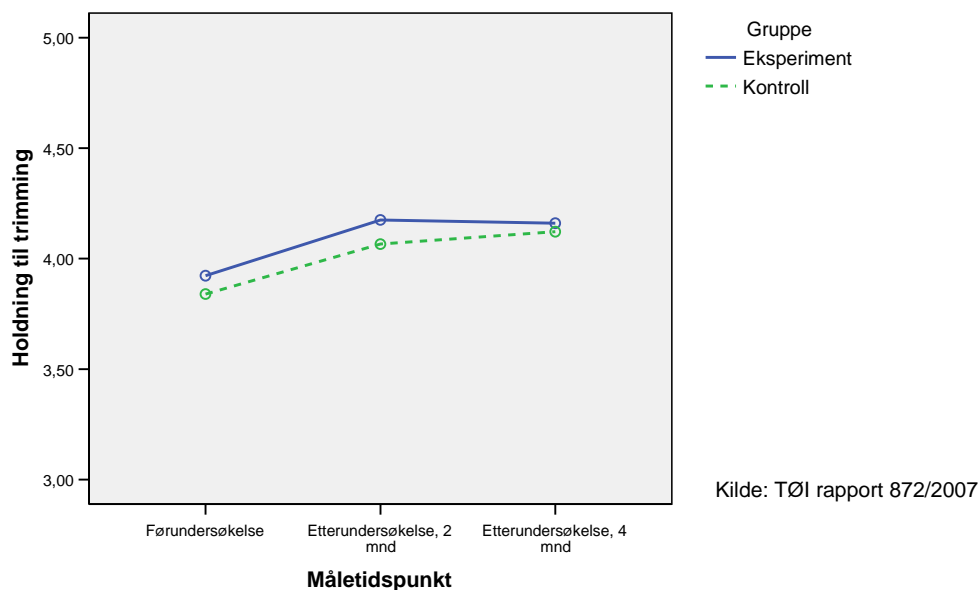
### 3.2.2 Spesifikke holdninger

Videre ble det undersøkt om "Ikke tøft..." hadde bidratt til å endre holdninger til bilbeltebruk, til trimming av moped/motorsykkel og holdninger til å si ifra om fart i utvalget som helhet og i undergruppene av utvalget.



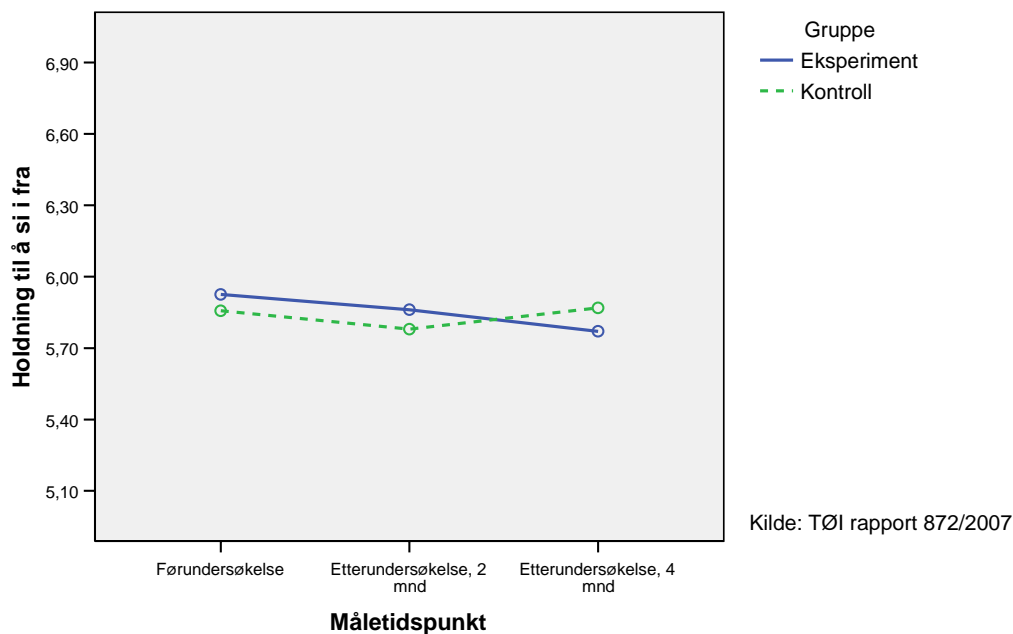
**Figur 2.** Utvikling av holdninger til bilbeltebruk for eksperiment- og sammenligningsgruppe. Høy skåre = ideell holdning til bilbeltebruk (min = 1, maks = 7).

Figur 2 viser at holdningene til bilbeltebruk ble noe mindre ideelle over tid for begge gruppene. Elevene i eksperimentgruppen hadde imidlertid mer positive holdninger til bilbeltebruk enn sammenligningsgruppen ved samtlige måletidspunkt ( $p < 0,001$ ). Eksperimentgruppen var altså mer positive til det å bruke bilbeltet enn sammenligningsgruppen i utgangspunktet, og forskjellen mellom de to gruppene var omtrent den samme over tid. Det at utvikling i disse holdningene var omtrent lik for de to gruppene over tid, tyder på at forestillingen ikke bidro til å endre holdninger til bilbeltebruk.



**Figur 3.** Utvikling av holdninger til trimming av moped/motorsykel for eksperiment- og sammenligningsgruppe. Høy skåre = ideell, dvs. negativ, holdning til å trimme (min = 1, maks = 7).

Når det gjelder trimming av moped/motorsykel var det en utvikling over tid mot mer ideelle holdninger for begge gruppene ( $p < 0,05$ ). Som vi ser av Figur 3 hadde eksperimentgruppen noe mer ideelle holdninger til trimming enn sammenligningsgruppen ved alle tre måletidspunkter. Det at utviklingen av holdning til trimming over tid var så å si nesten identisk for de to gruppene tyder imidlertid på at forestillingen ikke bidro til å endre holdninger til trimming.

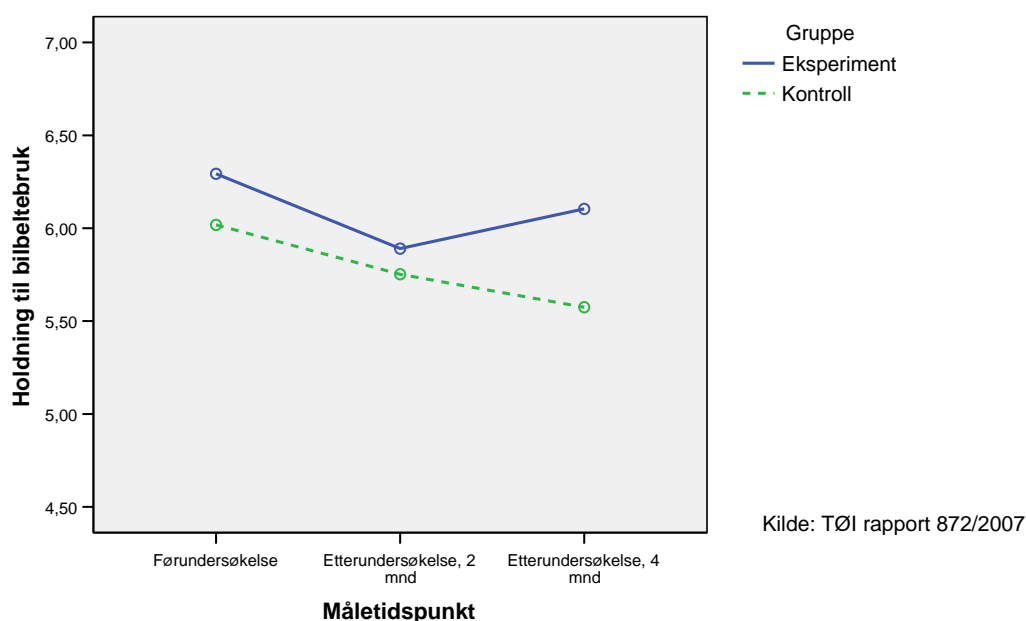


**Figur 4.** Utvikling av holdninger til å si ifra om fart for eksperiment- og sammenligningsgruppe. Høy skåre = ideell holdning til å si ifra om fart (min = 1, maks = 7).

Figur 4 viser at elevene i eksperimentgruppen hadde noe mer ideelle holdninger til å si ifra enn sammenligningsgruppen ved førundersøkelsen og etterundersøkelse 1, men at det var en tendens til at holdningene i eksperimentgruppen ble mindre ideelle over tid. Ved etterundersøkelse 2 hadde elevene i sammenligningsgruppen noe mer ideelle holdninger til å si ifra enn elevene i eksperimentgruppen. Det kan dermed ikke konkluderes med at forestillingen hadde en signifikant innvirkning på elevenes holdninger til å si ifra.

*Kjønnforskjeller.* Resultatene viste at jenter hadde mer ideelle holdninger til å si ifra, til trimming, og til bilbeltebruk enn gutter ved alle måletidspunkt ( $p < 0,001$ ). Jenter som hadde sett forestillingen fikk imidlertid ikke mer ideelle holdninger over tid enn jenter som ikke hadde sett forestillingen. Det ble heller ikke påvist en signifikant effekt av "Ikke tøft..." på gutters holdninger til å si ifra, til å trimme og til å bruke bilbelte.

*Forskjeller mellom elever i by og land.* Det ble ikke påvist signifikante forskjeller mellom elever i eksperiment- og sammenligningsgruppen når vi undersøkte endringene av holdninger til å si ifra, til trimming og holdninger til bilbeltebruk for elever i by og land. Enten hadde eksperimentgruppen mer ideelle holdninger ved de to første måletidspunktene (førundersøkelsen og etterundersøkelse 1) eller så hadde elevene i eksperimentgruppen mer ideelle holdninger enn elevene i sammenligningsgruppen ved alle målinger. Et eksempel på sistnevnte fant vi da vi undersøkte holdningene til bilbeltebruk blant elever ved byskoler. Figur 5 viser gjennomsnittsverdiene for holdninger til bilbeltebruk for eksperiment- og sammenligningsgruppen for elever ved byskoler.



**Figur 5.** Utviklingen av holdninger til bilbeltebruk for eksperiment- og sammenligningsgruppe blant elever ved byskoler. Høy skåre = ideell holdning til bilbeltebruk (min = 1, maks = 7).

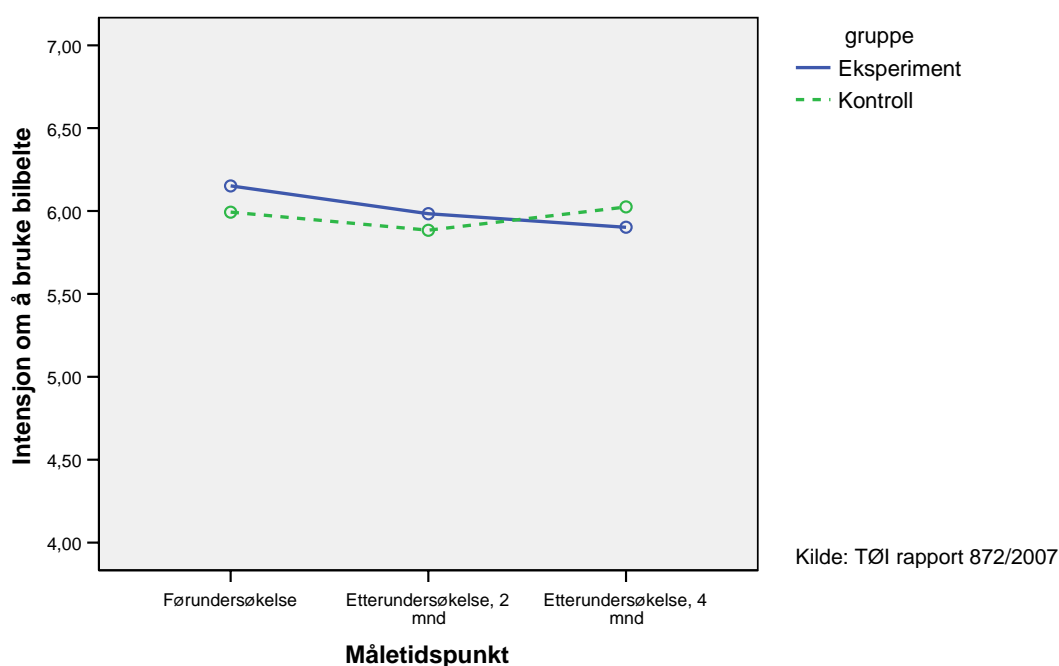
Figur 5 illustrerer at eksperimentgruppen hadde mer ideelle holdninger til bilbeltebruk enn sammenligningsgruppen ved alle tre måletidspunktene, spesielt

3-4 måneder etter forestillingen ble vist ( $p < 0,001$ ). Forskjellen i endringen over tid var imidlertid ikke signifikant, og forskjellen mellom gruppene skyldes dermed trolig tilfeldigheter.

*Fylkesvise forskjeller.* Holdningene til å si ifra, til trimming og holdninger til bilbeltebruk for elevene i eksperimentfylkene ble sammenlignet. Forskjellene i endringene var for små til å bli statistisk signifikante.

### 3.2.3 Atferdsintensjoner

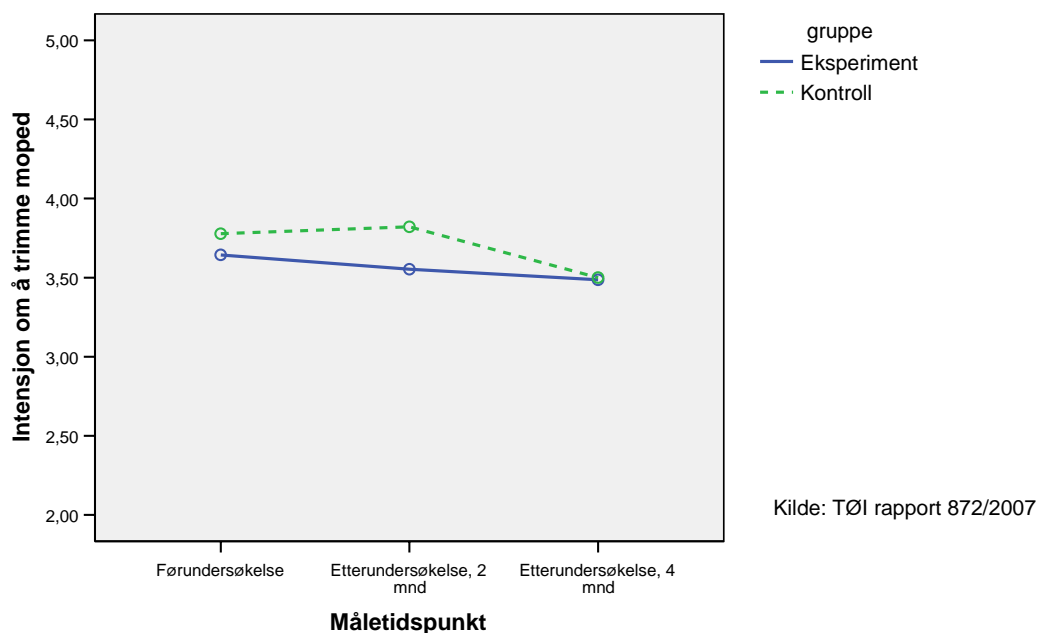
Vi undersøkte om "Ikke tøft..." hadde bidratt til å endre elevenes intensjoner om å bruke bilbelte, om å trimme moped, og intensjoner om å si ifra når man er uttrygg som passasjer i bil.



**Figur 6.** Utviklingen av intensjonene om å bruke bilbelte for eksperiment- og sammenligningsgruppe. Høy skåre = sterk intensjon om å bruke bilbelte (min = 1, maks = 7)

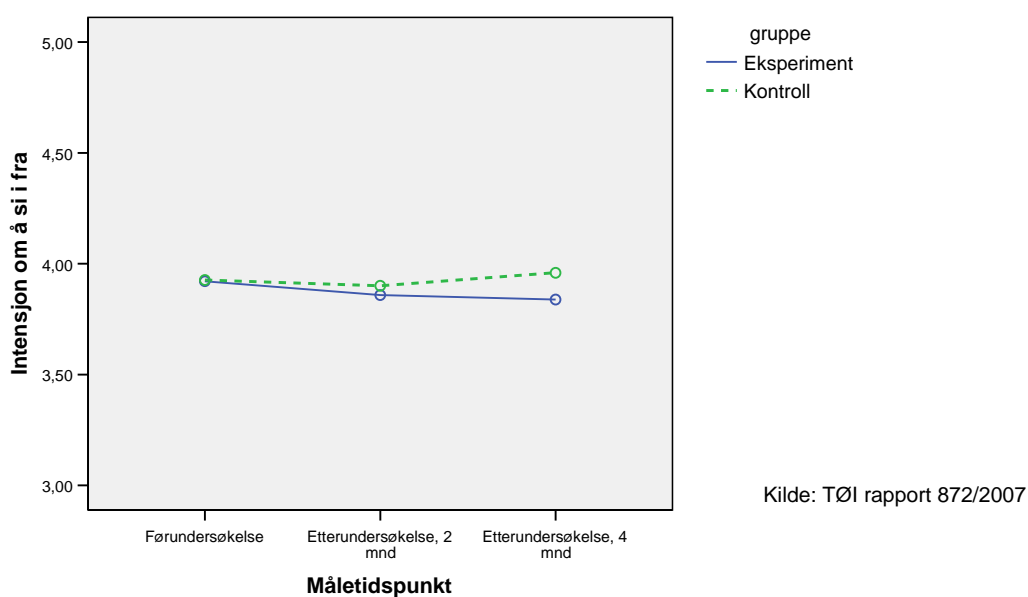
Figur 6 viser at elevene i eksperimentgruppen hadde mer ideelle intensjoner om å bruke bilbelte ved førundersøkelsen og etterundersøkelse 1. Ved etterundersøkelse 2 hadde imidlertid sammenligningsgruppen mer ideelle intensjoner om bilbeltebruk enn sammenligningsgruppen. Forskjellene i endringene i eksperiment- og sammenligningsgruppen var ikke signifikante.





**Figur 7.** Utviklingen av intensjoner om å trimme moped/motorsykkel for eksperiment- og sammenligningsgruppe. Høy skåre = ideell, dvs. negativ, intensjon om å trimme (min = 1, maks = 7).

Figur 7 viser at sammenligningsgruppen hadde mer ideelle intensjoner om å trimme moped/motorsykkel enn eksperimentgruppen ved de to første måletidspunktene, men ved etterundersøkelsen 3-4 mnd etter skolebesøket har de like gjennomsnittsskåre som eksperimentgruppen.. Imidlertid ble ikke funnet signifikante forskjeller i endring ovre tid i de to gruppene. Det kan følgelig ikke konkluderes med at forestillingen hadde hatt en innflytelse på elevenes intensjoner om å trimme moped/motorsykkel.



**Figur 8.** Utviklingen av intensjoner om å si ifra om fart for eksperiment- og sammenligningsgruppe i hele utvalget. Høy skåre = sterk intensjon om å si ifra (min = 1, maks = 7)

Figur 8 viser at eksperiment- og sammenligningsgruppen i utgangspunktet hadde likt nivå på intensjon om å si ifra om fart, men at sammenligningsgruppen hadde litt høyere skåre på dette enn eksperimentgruppen ved etterundersøkelse 2 (3-4 måneder etter skolebesøk). Endringene over tid var ikke signifikant forskjellige og det kan derfor ikke konkluderes med at forestillingen hadde påvirket elevenes intensjoner om å si ifra om fart.

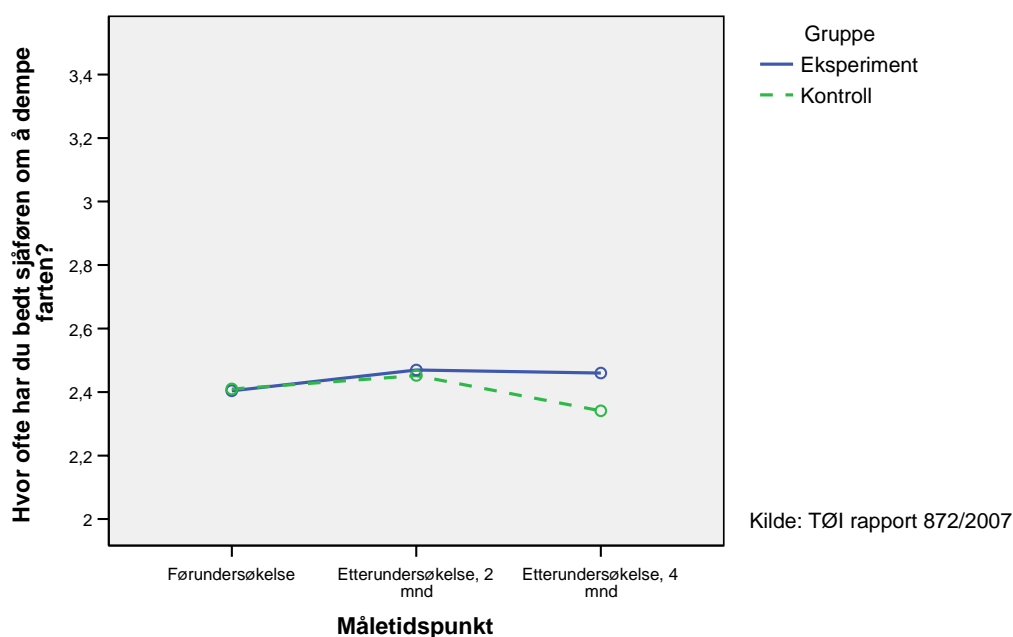
*Kjønnforskjeller.* Resultatene viste at forestillingen ikke hadde bidratt til signifikante endringer i intensjonene om å si ifra, om å trimme eller intensjoner om å bruke bilbelte. Det var altså ingen systematiske forskjeller mellom intensjonene for elevene i eksperimentgruppen og elevene i sammenligningsgruppen. Dette funnet gjaldt både for gutter og for jenter.

*Forskjeller mellom elever i by og land.* Forestillingen bidro ikke til signifikante endringer av intensjoner for elever i by og land. Det vil si at elevene som hadde sett forestillingen og de som ikke hadde sett forestillingen hadde tilnærmet like intensjoner før og etter forestillingen ble vist. Dette gjaldt både for elever ved skoler i by og land.

*Fylkesvise forskjeller.* Det ble ikke funnet signifikante forskjeller i endringene av intensjoner om å si ifra, om å trimme moped/motorsykel eller intensjonene om å bruke bilbelte for elevene i de tre eksperimentfylkene.

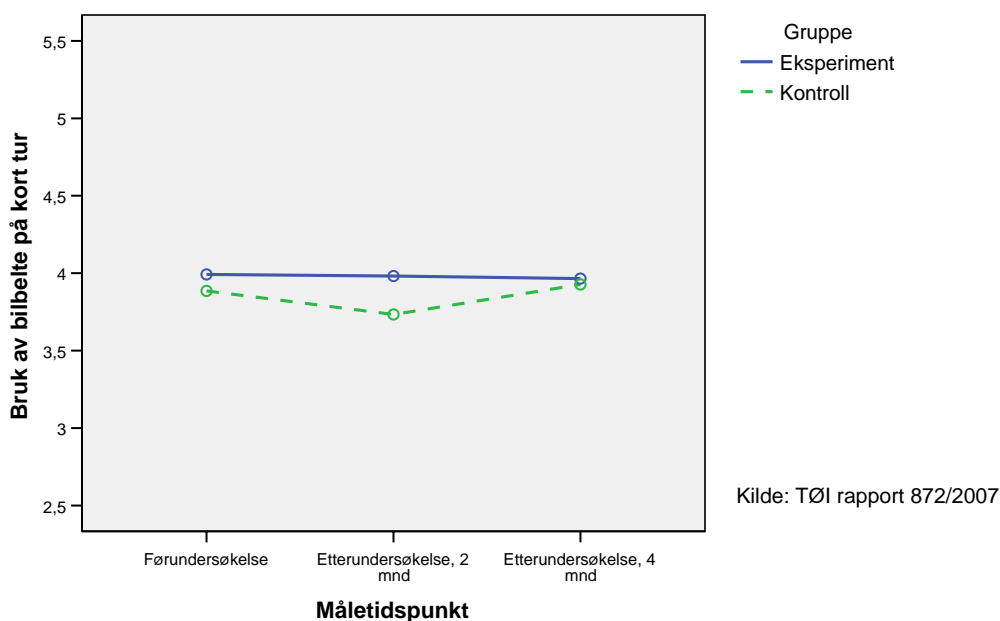
### 3.2.4 Atferd

Det ble også undersøkt om "Ikke tøft..." hadde bidratt til å endre elevenes tendens til å si ifra om fart og selvrapportert bruk av bilbelte i baksetet, på korte turer og i forsetet.



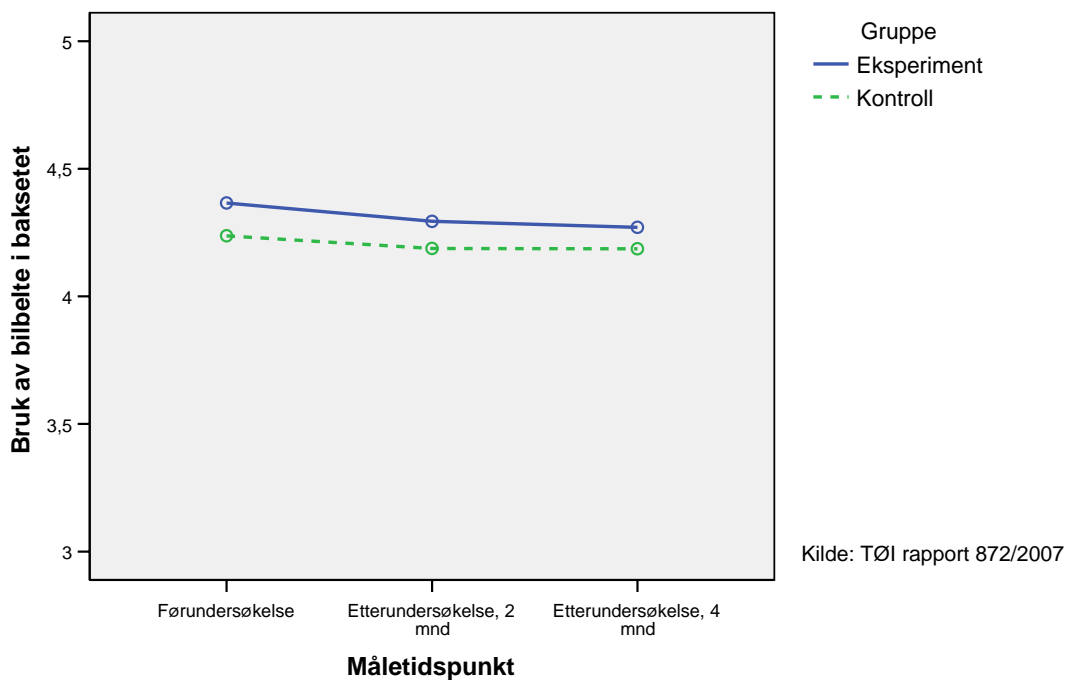
**Figur 9.** Utvikling av tendens til å si ifra om fart for eksperiment- og sammenligningsgruppen. Høy skåre = høy grad av selvrapportert tendens til å si ifra (min = 1, maks = 5)

Figur 9 viser at elevene eksperimentgruppen hadde en økt tendens til å be sjåføren om dempe farten fra førundersøkelsen til etterundersøkelse 1, men at tendensen flatet ut ved siste del av undersøkelsen. Elevene i sammenligningsgruppen rapporterte i større grad at de sa ifra om fart ved etterundersøkelse 1 enn ved førundersøkelsen, men for dem var det noe nedgang i denne tendensen mellom etterundersøkelse 1 og 2. Resultatene fra variansanalysen viste imidlertid at det ikke var signifikante forskjeller i endringene mellom elevene i eksperimentgruppen og sammenligningsgruppen.



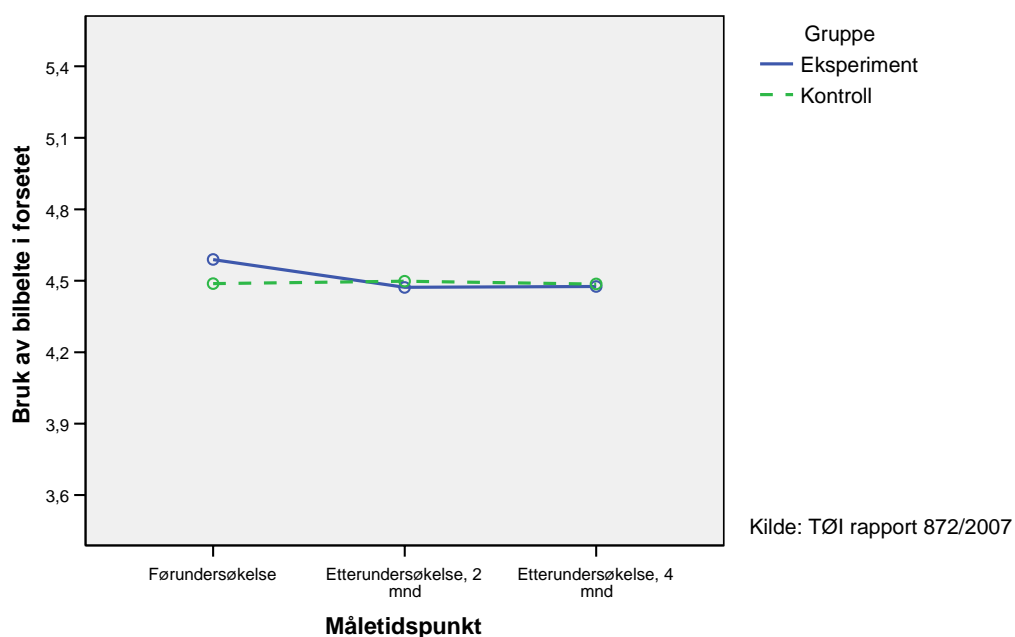
**Figur 10.** Utviklingen av selvrappert bilbeltebruk på korte bilturer for eksperiment- og sammenligningsgruppe. Høy skåre = høy grad av selvrappert bilbeltebruk (min = 1, maks = 5).

Figur 10 viser at eksperimentgruppen rapporterte å bruke bilbelte på korte bilturer i større grad enn elevene i sammenligningsgruppen ved samtlige måletidspunkt ( $p < 0,01$ ). Forskjellen i endringene mellom de to gruppene var imidlertid ikke signifikant. Endringer i grad av bilbeltebruk kan derfor ikke forklares ved hjelp av "Ikke tøft...".



**Figur 11.** Utviklingen av selvrapportert bilbeltebruk i baksetet for eksperiment- og sammenligningsgruppe. Høy skåre = høy grad av selvrapportert bilbeltebruk (min = 1, maks = 5).

Figur 11 viser at elevene i eksperimentgruppen rapporterte å bruke bilbelte i baksetet i litt større grad enn sammenligningsgruppen ved alle tidspunkt i undersøkelsen ( $p < 0,01$ ). Imidlertid var det ikke signifikante forskjeller i utviklingen av selvrapportert bilbeltebruk i baksetet over tid for de to gruppene. Utviklingen av bilbeltebruk over tid kan derfor ikke forklares ved hjelp av ”Ikke tøft...”.



**Figur 12.** Utviklingen av selvrapportert bilbeltebruk i forsetet for eksperiment- og sammenligningsgruppen. Høy skåre = høy grad av selvrapportert bilbeltebruk (min = 1, maks = 5).

Figur 12 viser at bilbeltebruk i forsetet var litt mer utbredt blant elevene i eksperimentgruppen ved førundersøkelsen enn blant elevene i sammenligningsgruppen (dog er ikke forskjellen signifikant). Ved etterundersøkelse 1 og 2 var det imidlertid ingen forskjell mellom de to gruppene. Dette tyder på at forestillingen ikke hadde noen effekt på elevenes bilbeltebruk i baksetet av bil.

*Kjønnsforskjeller.* "Ikke tøft..." bidro ikke til signifikante endringer av jenters eller gutters tendens til å si ifra eller deres selvrapporterte bilbeltebruk i forsetet, i baksetet eller bilbeltebruk på korte turer.

*Forskjeller mellom elever i by og land.* Det var ingen signifikante forskjeller i utviklingen av eksperiment- og sammenligningsgruppens tendens til å si ifra eller deres selvrapporterte bilbeltebruk. Dette gjaldt både for elever i by og land.

*Fylkesvise forskjeller.* Forskjellene i endringene i tendensen til å si ifra blant elever i de tre eksperimentfylkene var ikke statistisk signifikant. Nivået av selvrapportert bilbeltebruk i de tre fylkene var tilnærmet likt ved alle måletidspunkt, og følgelig kan vi ikke konkludere med at "Ikke tøft..." bidro til å endre atferden blant elevene.

### 3.3 Betydning av gruppearbeid/diskusjoner FØR og ETTER forestillingen

En hypotese er at det å ha sett forestillingen først vil ha den ønskede effekt hvis man bearbeider budskapet aktivt. En måte å gjøre dette på er gjennom gruppearbeid/diskusjoner i klassene, som var et viktig element i "Ikke tøft å være død". Det tredje formålet med denne studien var å undersøke om gruppearbeid/diskusjoner før og hovedsakelig etter forestillingen bidro til endre elevenes holdninger, intensjoner og atferd. Til dette formålet ble svarene fra elevene i eksperimentgruppen benyttet. Det ble kun benyttet data fra elever som både hadde fylt ut spørreskjemaet fra førundersøkelsen og skjema fra en av oppfølgingsstudiene (etterundersøkelse 1 eller 2), dvs. at vi undersøkte endringene over tid på individnivå. På grunn av problemer med å identifisere alle elevene på to måletidspunkter, ble dette utvalget bestående av i alt 1021 elever, hvorav 709 var fra de tre eksperimentfylkene<sup>5</sup>. Det ble brukt ANOVA tilpasset gjentatte målinger (repeated measures) for å undersøke om før- og etterarbeid hadde bidratt til å endre elevenes holdninger, intensjoner og atferd.

---

<sup>5</sup> Elevene laget selv en egen identitetskode på hvert av de to skjemaene de besvarte. Denne var basert på de to første bokstavene i eget navn, de to første bokstavene i mors navn og den dagen i måneden de var født på. Dette gjorde det mulig å følge de samme elevene over tid, noe som er en forutsetning for å gjøre nettopp de analysene som presenteres i denne delen av rapporten. På grunn av at det i flere tilfeller var vanskelig å identifisere de som hadde svart på både før- og etterundersøkelsen, er utvalget av elever langt færre enn hva tilfellet var i de foregående analysene. Totalt sett klarte vi å identifisere 1021 elever, hvorav 273 var fra Telemark, 115 var fra Hedmark, 221 var fra Oppland, 215 var fra Akershus og 207 var fra Buskerud.

### 3.3.1 Mengde gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen

Som det fremkom i første del av resultatdelen (kapittel 3.1) rapporterte elever i Oppland å ha brukt klart mer tid på gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen sammenlignet med elever i Akershus og Telemark. I tabell 27 er mengde før og etterarbeid presentert for de 709 elevene som vi hadde målinger på før og etter forestillingen ble vist, og man kan se det samme bildet her.

Av praktiske hensyn (dvs. for å få nok elever i de ulike gruppene til å foreta meningsfulle analyser) ble elevene i Akershus og Telemark delt inn i to grupper; de som ikke hadde hatt før/etterarbeid og de som hadde hatt det. I Oppland ble den samme inndelingen også foretatt, men det ble også utført separate analyser der antall timer før- og etterarbeid ble tatt hensyn til.

**Tabell 27.** Mengde før- og etterarbeid for elever som kunne identifiseres på både førundersøkelsen og en av etterundersøkelsene

	Førarbeid		Etterarbeid	
	%	N	%	N
Akershus (n = 215)				
0 timer	89,5	192	95,5	205
1 time	4	9	4	9
2 timer	5,5	12	0,5	1
3 timer	1	2	0	0
Telemark (n = 273)				
0 timer	90	245	87	237
1 time	9	25	12,5	34
2 timer	1	3	0,5	2
Oppland (n = 221)				
0 timer	39	86	36,5	81
1 time	15	33	24	53
2 timer	22	49	19,5	43
3 timer el. mer	24	53	20	44

Merk: De som ikke hadde registrert om de hadde hatt før- eller etterarbeid eller ikke, ble registrert med 0 timer.

Kilde: TØI rapport 872/2007

### 3.3.2 Betydning av før- og etterarbeid for holdninger, intensjoner og atferd

I tabell 28 har vi vist en oversikt over de ulike variablene vi har målt effekten av før- og eller etterarbeid på. Vi har i analysene tatt hensyn til at det i utgangspunktet er forskjeller mellom de tre fylkene, samt undersøkt om det kan være kjønnsespesifikke effekter tilstede<sup>6</sup>.

Som det fremgår av tabellen, var det kun når det gjaldt intensjon om å trimme moped (blant gutter i Telemark) at vi fant en statistisk signifikant effekt av etterarbeid. Denne går imidlertid i motsatt retning av forventet, noe vi skal komme tilbake til. Det ble også undersøkt om mengden før- og etterarbeid hadde

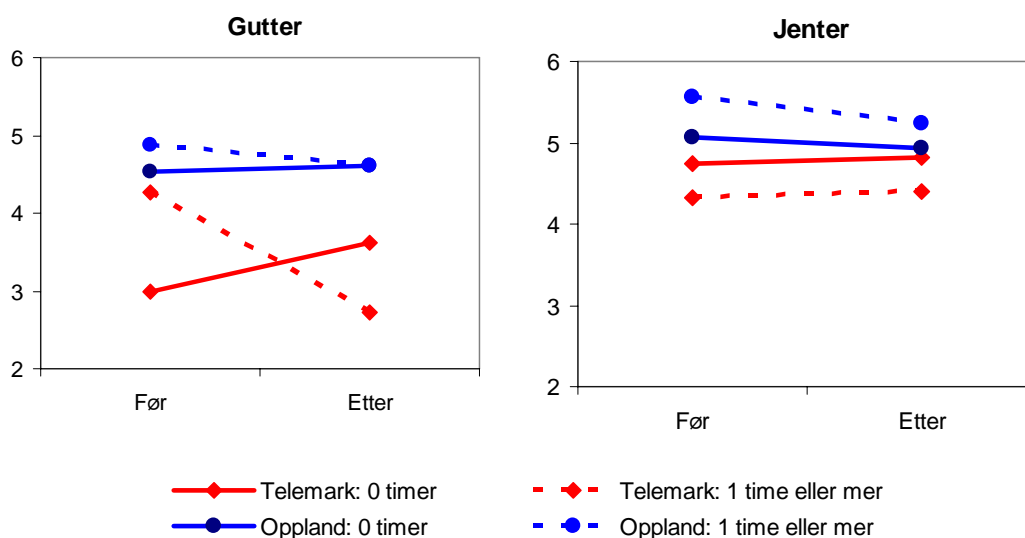
<sup>6</sup> Forskjeller mellom fylkene er tatt hensyn til gjennom å benytte variabelen fylke som såkalt kovariat i analysene og gjennom å utføre separate analyser for de tre fylkene. Effekter av kjønn er tatt hensyn til gjennom å inkludere kjønn som uavhengig variabel i variansanalysene.

noe betydning, men kort oppsummert så fant vi at mengde før/etterarbeid ikke hadde noe å si. Det er med andre ord så godt som ingen effekter å spore av det å ha hatt før- og etterarbeid i forbindelse med forestillingen.

**Tabell 28.** Oversikt over beregnede effekter av før- og etterarbeid på holdninger, intensjoner og atferd

	Effekt av forarbeid?	Effekt av etterarbeid?	Ulik effekt for gutter og jenter?
1. Generell holdning til trafikksikkerhet	Nei	Nei	Nei
2. Trimming av moped			
Holdning	Nei	Nei	Nei
Atferdsintensjon	Nei	Delvis, men motsatt retning	Kun effekt blant gutter i Telemark
3. Bruk av bilbelte			
Holdning	Nei	Nei	Nei
Atferdsintensjon, baksete	Nei	Nei	Nei
Atferdsintensjon, forsete	Nei	Nei	Nei
Bruk på korte turer	Nei	Nei	Nei
Bruk i forsete	Nei	Nei	Nei
Bruk i baksete	Nei	Nei	Nei
4. Å si i fra om høy fart			
Holdning	Nei	Nei	Nei
Intensjon om i si ifra om fart	Nei	Nei	Nei
Intensjon om å ikke si noe	Nei	Nei	Nei
Bedt fører om å dempe fart	Nei	Nei	Nei
Ikke sagt i fra når man har følt seg utrygg i bil	Nei	Nei	Nei

Kilde: TØI rapport 872/2007



Kilde: TØI rapport 872/2007

**Figur 13.** Utvikling av elevenes intensjoner om å trimme moped avhengig av mengde etterarbeid. Høy skåre = ikke intensjon om å trimme moped (min = 1, maks = 7)

Figur 13 viser at det først og fremst er blant gutter i Telemark som har hatt etterarbeid at vi finner en endring i intensjon om å trimme moped ( $p < 0,01$ ), i dette tilfellet betyr det at skåren går ned at intensjonen om å trimme moped blir sterkere<sup>7</sup>. Gutter i Telemark som ikke har hatt etterarbeid, har derimot hatt fått litt svakere intensjon om å trimme moped etter at forestillingen ble vist.

I spørreskjemaet var det kun de som hadde kjøpt eller tenkt å kjøpe moped som skulle svare på spørsmålet om de trodde de kom til å trimme mopeden eller kjøpe en som var trimmet fra før. Det var i underkant av halvparten av elevene fra Telemark som svarte på dette spørsmålet om trimming. Sett i lys av at kun et fåtall av disse elevene fra Telemark hadde hatt etterarbeid (kun 12 gutter), er gruppen såpass liten at det anbefales å ikke legge så stor vekt på dette resultatet selv om det var en statistisk signifikant økning i intensjon om å trimme blant disse. Resultatet kan skyldes en tilfeldighet ved utvalget.

Utviklingen blant elevene i Akershus er ikke vist her. Årsaken er at det var svært få elever som hadde hatt etterarbeid i Akershus, slik at det ikke var grunnlag for å gjøre noen meningsfulle analyser av effekten av etterarbeid.

---

<sup>7</sup> Det er i analysene også tatt hensyn til om elevene tilhører skolene er i byområde eller ”på landet”, da det kan tenkes at mopedtrimming er et mer utbredt fenomen utenfor byområder. Dette påvirker ikke resultatene i nevneverdig grad.



## 4 Diskusjon

Det var tre formål med denne undersøkelsen: (i) å undersøke hvordan elevene vurderte "Ikke tøft å være død" og om undergrupper av utvalget vurderte kampanjen forskjellig, (ii) å undersøke om forestillingen hadde bidratt til å endre elevenes holdninger, intensjoner og atferd og om ulike undergrupper av utvalget ble mer eller mindre påvirket av forestillingen, og (iii) om graden av gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen hadde en innvirkning på elevenes holdninger, intensjoner og atferd. Det ble også undersøkt om før- og etterarbeid hadde ulik betydning for undergrupper av utvalget. I de påfølgende avsnitt vil hovedfunnene i undersøkelsen.

### 4.1 Elevenes vurdering av "Ikke tøft..."

Resultatene viste at elevene gav en gjennomgående positiv vurdering av forestillingen innen de tre fylkene den ble vist. Dette var særlig utbredt blant elever i Oppland, noe som kan skyldes at det var i dette fylket at elevene fikk oppleve den nye og mer oppdaterte versjonen av "Ikke tøft...". Imidlertid hadde elevene i Oppland også hatt klart mer gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen enn elevene i Akershus og Telemark, noe som også kan ha resultert i en mer positiv evaluering av "Ikke tøft...". Dette innebærer trolig at elevene i Oppland i større grad har bearbeidet informasjonen som ble formidlet før, under og etter forestillingen. Selv om elevene i Oppland i gjennomsnitt gav en mer positiv vurdering av forestillingen enn i de to andre fylkene, gir ikke dette seg noe utslag i form av større identifisering med den trafikkskadde i Oppland enn i de andre fylkene. Det var en gjennomgående tendens til at elevene tenkte at det samme kunne skje med dem (dvs. bli skadd), uavhengig av hvordan de likte forestillingen ellers.

Imidlertid var det klare kjønnsforskjeller mht. til dette, jentene mente i større grad enn guttene at dette kunne skjedd med dem selv. Med tanke på at en av hovedmålsetningene med forestillingen er å skape bevissthet om at man kan bli skadd i trafikken, så tyder resultatene på at budskapet når frem i stor grad til jentene, men at det er et forbedringspotensial når det gjelder guttene. Jentene gav ellers en langt mer positiv evaluering av forestillingen og av før- og etterarbeidet, rapporterte at de ble mer emosjonelt berørt av forestillingen, og at de hadde diskutert trafikksikkerhet oftere med andre enn guttene. Det er i tråd med tidligere forskning som viser at norske jenter i gjennomsnitt vurderer trafikksikkerhetskampanjer mer positivt enn hva gutter gjør (Ulleberg, 2002). På samme tid uttrykker mer ideelle holdninger til trafikksikkerhet og utviser mer trafikksikker atferd i trafikken, noe som også ble funnet i den foreliggende undersøkelsen.

Satt litt på spissen, kan dette tyde på at "Ikke tøft..." mottas mest positivt av den gruppen som trenger en holdnings- og atferdsendring minst. På den annen side er det ikke nødvendigvis noen ulempe at den gruppen som har mest ideelle holdninger (og atferd) liker kampanjen best. Påvirkning av denne gruppen kan føre til at de opprettholder sine positive holdninger og oppfatninger rundt trafikksikkerhet, og videre at denne gruppe kan utøve en form for sosial kontroll ovenfor omgivelsene, eksempelvis gjennom å be unge, fortrinnsvis mannlige, førere om å kjøre saktere og å ta mindre sjanser når de (jentene) er passasjerer i bilen. Nå er det imidlertid ikke noen støtte for at "Ikke tøft..." bidro til at ungdommene sa i fra til sjåfører som kjører usikkert, noe vi skal komme tilbake til.

Utvalget som helhet rapporterte at de i relativt liten grad hadde diskutert trafikksikkerhet etter forestillingen med venner, familie og lærere. Elever i Oppland rapporterte i litt større grad å ha diskutert trafikksikkerhet etter forestillingen enn elever i Akershus og Telemark, men likevel tyder resultatene på at trafikksikkerhet ikke er det mest populære samtaleemnet blant ungdom.

Resultatene viste at det generelt var satt av lite tid til gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen – det å ha før- og/eller etterarbeid var heller unntaket enn regelen. Oppland skilte seg imidlertid ut klart ut i positiv forstand, da det var stort sett innen dette fylket at før- og etterarbeid ble gjennomført. Resultatene kan dermed tolkes slik at det er vanskelig å få skolene til å gjennomføre slikt arbeid, men likevel mulig (jfr. Oppland).

De som hadde gjennomført før og/eller etterarbeid var moderat positive til dette. Elevene i Oppland var mer positive til før- og etterarbeid enn elever i Akershus og Telemark. Dette tyder på at i tillegg til at etterarbeidet hadde et mye større omfang i Oppland, så var det også av bedre kvalitet sett fra elevenes synspunkt. Det er nærliggende å tro at dette skyldes at elevene i Oppland opplevde lærerne og de andre elevene som mer interesserte i trafikksikkerhet enn hva tilfellet var i de andre to eksperimentfylkene.

Alt i alt var det små forskjeller mellom elever i by og land når det gjaldt elevenes evaluering av forestillingen og før- og etterarbeidet. Dette kan være en refleksjon av de faktiske forhold, men samtidig kan det tenkes at skolene som ble valgt ut til å delta i undersøkelsen ikke representerer gode eksempler på skoler i by og land. En av fylkessekretærene i Trygg Trafikk uttalte at alle de utvalgte skolene var relativt bynære.

## 4.2 Forestillingens betydning for holdninger, intensjoner og atferd

Elevene gav som nevnt en gjennomgående meget god evaluering av selve forestillingen. I tillegg oppgav mange at de tenkte annerledes rundt trafikksikkerhet og at de i stor grad følte at de også kunne bli skadd i trafikken etter å ha sett forestillingen. Dette er en av hovedmålsetningene med "Ikke tøft å være død" og mye tyder på at forestillingen dermed lyktes i å oppnå bevissthet rundt det å bli skadd i trafikken.

Til tross for dette viste resultatene at det ikke hadde skjedd noen signifikante endringer i elevenes generelle holdninger til trafikksikkerhet, deres holdninger, intensjoner og atferd i forhold til det å si ifra, trimming av moped/motorsykkel, og bilbeltebruk etter at de hadde sett forestillingen.

Resultatene viste heller ingen målbare effekter av gruppearbeid. Dette kan skyldes flere ting. En forklaring kan være at kvaliteten i gruppearbeidet var for lav eller at det blir fokusert på tema som ikke var så relevante, men dette har vi ingen mulighet til å undersøke i det foreliggende studiet. En annen forklaring kan være at det må mer enn noen få timers gruppearbeid til for å oppnå en ønsket effekt.

Det at vi ikke finner noen målbar effekt av "Ikke tøft å være død" på holdninger, intensjoner og atferd, betyr ikke nødvendigvis at forestillingen ikke virker etter hensikten. Det være feilkilder ved undersøkelsen som er årsaken til at man ikke finner noen effekt av tiltaket, det kan tenkes at relevante effektmål er utelatt og det er mulig at effektene er målt for kort tid etter at forestillingen ble vist. Dette vil bli drøftet i påfølgende avsnitt.

### 4.2.1 Urelevante mål på effekt?

En mulighet er at de effektmålene som er benyttet er helt eller delvis urelevante i forhold til de tema som omhandles i forestillingen og i før- og etterarbeidet som gjennomføres. De effektmålene som ble benyttet i undersøkelsen (mopedtrimming, bilbeltebruk, å si ifra til en ung sjåfør og generelle oppfatninger om trafikksikkerhet) ble valgt i konsultasjon med Trygg Trafikks fylkessekretærer fra eksperimentfylkene. Disse tema er for øvrig eksplisitt nevnt som tema forestillingen skal inneholde i Trygg Trafikks "Ikke tøft å være død- kokebok for fylkessekretærer og team" fra 2005.

Likevel har representanter fra Trygg Trafikk som har sett en eller flere av "Ikke tøft.." forestillingene i eksperimentfylkene gitt uttrykk for at de ikke opplevde at forestillingen(e) i særlig grad tok opp tema som mopedtrimming, bilbeltebruk eller det å si ifra til en usikker sjåfør (personlig kommunikasjon, møte med Trygg Trafikk 16.02.2007). Forestillingen hadde, etter deres mening, mer fokus på faren for å bli skadd i trafikken og hvor lett slik kunne skje.

Hvis dette er et riktig bilde av forestillingen, kan det tenkes at de mer spesifikke effektmålene som trimming, bilbeltebruk og det å si ifra til en som kjører usikkert ikke fanger opp mulige effekter av tiltaket så lenge slike tema ikke ble omhandlet

i skoleforestillingen. På den annen side var det inkludert fem spørsmål som målte generelle holdninger til risiko for ulykker og sjansetaking i trafikken<sup>8</sup>. Disse burde i så måte være egnet til å (delvis) kunne fange opp eventuelle effekter av tiltaket hvis forestillingen la hovedvekten på bevissthet rundt det å bli skadd i trafikken. Dog kan det ikke utelukkes at andre mål på effekt kan ha gitt mer gunstige resultater mht. tiltakets effekt på nettopp denne formen for risikobevissthet.

Ett eksempel på en slik effekt er opplevelse av risiko/utrygghet for å bli skadd i trafikken. I elevenes evaluering av selve forestillingen ble de blant annet bedt å ta stilling til spørsmålet ”I forestillingen deltok det en person som var blitt alvorlig i en trafikkulykke. Når du tenker på denne personen, i hvilken grad tenker du at dette kan skje med deg?”. I gjennomsnitt skåret elevene 5 på en skala fra 1 til 7 på dette spørsmålet (1= ikke i det hele tatt, 7 = i svært stor grad). Videre oppnådde elevene i gjennomsnitt skåren 5,2 på spørsmålet om forestillingen fikk dem til å tenke annerledes om trafikksikkerhet (fra 1 = tenker ikke annerledes til 7 = tenker annerledes). Nå kan ikke disse skårene sammenlignes med de som ikke så forestillingen av naturlige årsaker. Likevel er dette en indikasjon på at forestillingen satte i gang ønskede tankeprosesser blant tilhørerne. Akkurat hva de tenker annerledes om mht. trafikksikkerhet er vanskelig å avgjøre, men resultatene tyder på de tenkte mer på at de kan bli skadd i trafikken etter at de hadde sett forestillingen. Dette er for øvrig en av målsetningene med tiltaket, og i så måte kan det argumenteres for at tiltaket oppnådde en av de ønskede effektene.

På den annen side tyder ikke resultatene på at en eventuell økt bevissthet om skaderisiko har smittet over på mer spesifikke holdninger og atferd i trafikken, slik som bruk av bilbelte, det å si ifra til en usikker sjåfør, trimming av moped og generelle holdninger til fart og sjansetaking. Likevel kan det ikke utelukkes at dette skjer på et senere tidspunkt, noe vi skal komme tilbake til.

#### 4.2.2 Upresise mål på effekt?

Selv om effektmål tar for seg tema som er relevant i forestillingen og i før/etterarbeidet, kan det tenkes at målene som ble benyttet er upresise og i verst fall måler noe helt annet enn det de er tiltenkt å måle (dvs. at de mangler det som kalles reliabilitet og validitet). En indikasjon på at effektmålene kunne være upresise, er at det fra enkelte skoler kom meldinger om at en del elever (i særlig grad de med ikke hadde norsk som morsmål) syntes spørsmålene var vanskelige å forstå. Ett eksempel på et slikt spørsmål er ”Jeg identifiserer meg med mine venner”, der ordet ”identifiserer” var vanskelig å forstå. Dette og andre spørsmål som vi fikk konkrete tilbakemeldinger på at var vanskelige å forstå ble ikke benyttet som effektmål.

---

<sup>8</sup> Disse fem spørsmålene er før øvrig godt opprøvd i andre undersøkelser (se f eks Ulleberg og Rundmo, 2002).

Effektmålenes reliabilitet ble også beregnet empirisk gjennom å måle den indre konsistens når effektmålet var sammensatt av flere spørsmål. Disse var tilfredsstillende, noe som tyder på at lav reliabilitet (som ofte skyldes at man misforstår spørsmålet man svarer på) ikke var noen vesentlig feilkilde. Hvis en slik feilkilde er tilstede, vil den uansett virke i like stor grad i sammenligningsgruppen som i eksperimentgruppen, med mindre det er systematiske forskjeller i språkforståelse mellom de to gruppene.

#### **4.2.3 Er effektene målt på for kort tid etter tiltaket?**

I samråd med oppdragsgiver og av praktiske hensyn måtte ettermålingene skje i løpet av det samme skoleår som forestillingen ble vist. Til syvende og sist er gjerne målsetningen med trafikksikkerhetskampanjer å endre trafikanters motivasjon og/eller atferd, og gjennom dette redusere skadetall i trafikken. I så måte hadde det vært relevant å følge målgruppen over en lengre tidshorison enn to til fire måneder etter forestillingen, fortrinnsvis en tid etter at de f.eks. fikk førerkort for bil, og deretter undersøke om "Ikke tøft..." kunne ha noen effekt på ulykkesrisiko. Dette kunne i prinsippet gjøres ved å sammenligne ulykkesrisiko blant de som har sett forestillingen med jevnaldrende som ikke hadde sett forestillingen, og ville nok vært den mest relevante effektmål av tiltaket.

En av de største ulempene ved et slikt design er nok et langt tidsrom mellom da forestillingen ble vist og når ulykkesrisiko beregnes (anslagsvis en periode på minimum 4-5 år). Eventuelle forskjeller i risiko mellom gruppene kan skyldes andre ting som gruppene blir utsatte for i mellomtiden. Et element som forsterker denne feilkilden, er at gruppene som sammenlignes vil være fra forskjellige geografiske områder (les fylker), og dermed med høy sannsynlighet vil bli utsatt for ulike andre tiltak med virkning på ulykkesrisiko i mellomtiden. Dog kan dette til en viss grad kontrolleres for gjennom bl.a. å ta hensyn til utvikling i skadetall i andre aldersgrupper innen området og langsiktige trender i skadetall innen det samme område.

Kort oppsummert er det viktig å understreke at langtidseffekter av forestillingen ikke er undersøkt, og at det ikke kan utelukkes at en slik effekt kan være tilstede.

#### **4.2.4 Andre mulige forklaringer på hvorfor ingen effekter ble funnet**

En forklaring på at det ikke ble registrert noen effekter av tiltaket kan være at de ulike typene holdninger, intensjoner og atferd som er inkludert i undersøkelsen er vanskelig å endre. Dette vil kort bli drøftet i påfølgende avsnitt.

##### **4.2.4.1 *Bruk av bilbelte - lite rom for forbedring?***

Elevene oppgir relativt ideelle holdninger og atferdsintensjoner til bilbeltebruk før forestillingen ble vist. Både holdning til bruk av bilbelte og intensjon om å bruke bilbelte i fremtiden ble målt på en skala fra 1 til 7, der 7 var maksimal skåre. Elevene i eksperimentfylkene skåret i gjennomsnitt henholdsvis 6,25 og 6,15 på

de to målene før forestillingen ble vist. Dette betyr at elevene på forhånd hadde såpass ideelle holdninger og atferdsintensjoner at det er liten mulighet til å oppnå noen ytterligere forbedring på disse målene. Ergo kan man ikke forvente noen effekt av forestillingen av betydning på disse målene.

Når det gjelder selvrappotert bilbeltebruk, forbedringspotensialet varierende. Før forestillingen ble vist oppgav relativt mange at de ofte eller alltid bruker bilbelte når de sitter i forsetet av bil (91 %) mens tilsvarende tall for bruk av belte i baksetet er 80 % når de sitter i baksetet. Forbedringspotensialet er størst mht. bruk av bilbelte på korte turer, der 72 % svarte at de ofte/alltid brukte bilbelte. Det imidlertid ingen økning i denne andelen når elevene ble spurt om det samme to til fire måneder etter at forestillingen ble vist.

#### *4.2.4.2 Er oppfatninger om trimming av moped vanskelig å endre?*

Størst forbedringspotensial er det nok i forhold til elevenes holdninger til og intensjon om å trimme moped. Mange oppgav lite ideelle holdninger og atferdsintensjoner sett i forhold til gjeldende regelverk; før forestillingen oppgir nesten 60 % av de som har moped eller tror de kommer til å kjøpe moped at de mener det er mer trafikksikkert å kjøre med en moped som er trimmet moped enn en som ikke er det. Etter forestillingen er denne andelen omtrent den samme.

En grunn til at det ikke var noen endring i holdninger og intensjoner om mopedtrimming, kan som nevnt være at det er noe omdiskutert om dette var et reelt tema i forestillingene som ble vist. En annen grunn kan være at dette er et vanskelig budskap å "selge inn" blant de som er interesserte i moped. En forklaring er at det lett oppleves som utrygt å til stadighet bli forbikjørt pga. at mopeden ikke kan kjøre fortere enn 45 km/t. Dette kan gjøre det vanskelig å forstå at det ikke er mer trafikksikkert å kunne kjøre litt fortere, slik at forbikjøringer kan unngås. Videre synes det å være en utbredt aksept for mopedtrimming, også blant f eks leverandører og forhandlere, samtidig som trimsett er lett tilgjengelige hos forhandlere av mopeder (se for eksempel Aftenposten 04/05/2005). Disse forholdene gir grunnlag for en slags "dobbelkommunikasjon", dvs. et budskap som er det motsatte av budskapet om å ikke trimme mopeden.

#### *4.2.4.3 Vanskelig å "Si i fra" for 15-åringer?*

I en undersøkelse gjennomført blant svensk ungdom i aldersgruppen 17-20 år, oppgav omkring en tredjedel av disse at de sjelden eller aldri sa i fra når de følte seg utrygge i bil sammen med en ung bilfører. Videre analyser viste på at redsel for å skape konflikt og lav tro på egen påvirkningsevne var de viktigste forklaringsfaktorene på hvorfor man ikke sa i fra (Ulleberg og Must, 2005). Rapportens hovedkonklusjon var følgelig at disse oppfatningene burde forsøkes å endres, men at utradisjonelle virkemidler hentet fra sosial læringsteori, som f eks rollespill, burde utprøves (dog uten at effekten av dette er kjent i forhold til det å si ifra).

Blant ungdommene i eksperimentfyllkene i den foreliggende undersøkelsen var det omkring 40 % av elevene som oppgav at der de har sittet på med ung fører som de syntes har kjørt for fort eller tatt sjanser (36 % av guttene og 45 % av jentene). Av disse oppgav i overkant av halvparten at de aldri eller sjelden hadde bedt sjåføren

om å dempe farten i en slik situasjon. Dette indikerer at mange 15-åringers synes det er svært vanskelig å si ifra til en usikker sjåfør, og sett i lys av forskningen blant svensk ungdom er det grunn til å tro at barrierene mot å si ifra er såpass store at det å påvirke bevisstheten om at man kan bli skadd i trafikkulykker ikke er nok (og kanskje ikke så relevant heller) i forhold til å fremme denne typen atferd og intensjoner.

#### **4.2.5 Effekt sett i forhold til andre trafikksikkerhetskampanjer**

Kampanjen "Ikke tøft å være død" er rettet mot ungdom i 15-16 års alderen. Det er til vår kjennskap ikke gjennomført noen evaluerte trafikksikkerhetskampanjer der målgruppen er såpass ung som 15-16 år og effekten er målt på noe annet enn hvordan ungdommene evaluere selve forestillingen. Likevel kan det være interessant å undersøke erfaringer med andre påvirkningstiltak mot ungdom i trafikken.

Det er imidlertid i de senere år i Norge gjennomført flere evalueringer av trafikksikkerhetskampanjer rettet mot ungdom i 16-20 års alderen der skolebesøk i mer eller mindre grad er sentrale element. 18-40-kampanjen startet i Møre og Romsdal og Sør Trøndelag høsten 1998. Kampanjen var rettet mot ungdom i den videregående skolen og bygger i utgangspunktet på "Ikke tøft å være død" konseptet, men med en del flere virkemidler. Skolebesøk er imidlertid hoveddelen av kampanjen. Rundmo og Ulleberg (2000) gjennomførte en evaluering av kampanjen, og fant en systematisk endring i ønsket retning i ungdommenes holdninger til trafikksikkerhet, risikovurderinger og selvrappotert atferd kort tid etter at skolebesøk ble gjennomført. Det ble også funnet en tendens til nedgang i trafikkulykker med ungdom, men nedgangen var ikke statistisks pålitelig (signifikant). I studien ble det kontrollert for endringer i disse målene i to fylker der kampanjen ikke ble gjennomført.

Evalueringen viste målbare effekter, men målte effekten kun innenfor et par uker etter skolebesøke. Det kan dermed tenkes at skolebesøk virker på svært kort sikt, for så å forsvinne. På den annen side kan det tenkes at budskap om det å bli skadd i trafikken og det og si ifra som passasjer oppleves som en mer relevant problematikk for denne litt eldre målgruppen enn 15-16 åringer.

"Sei ifrå!" kampanjen startet i Sogn og Fjordane i 1993 og har pågått der siden. Den er også startet opp i ulike varianter i en rekke andre fylker i Norge. Kampanjen benytter litt skolebesøk og informasjon til ungdom i 16-19 års alderen, men hovedvekten av tiltaket (skal etter kampanjen retningslinjer) legges på kontrollvirksomhet på veien. En evaluering av tiltaket viste en signifikant nedgang i antallet skadde og drepte bilpassasjerer i alderen 16-19 år 5 år etter at tiltaket ble gjennomført (Amundsen, Elvik og Fridstrøm, 1999). "Sei ifrå!" kampanjen startet også i Telemark i 1999, men her med mer vekt på skolebesøk og mindre vekt på kontrollvirksomhet enn i Sogn og Fjordane. En evaluering av tiltaket viste ingen tegn på nedgang i drepte og skadde ungdommer i bil i aldersgruppen 16-19 år (Ulleberg, Elvik og Christensen, 2004). Dette indikerer at det å kombinere informasjon med kontrollvirksomhet på veien (med hovedvekten

på det siste) kan være en hensiktsmessig måte å redusere skadetall blant ungdom på, noe vi skal komme tilbake til.

### 4.3 Konklusjoner og praktiske implikasjoner

Som nevnt innledningsvis er det vanskelig å gi spesifikke anbefalinger om hvordan en kampanje bør gjennomføres hvis man ønsker å oppnå noe annet enn økt oppmerksomhet. Likevel kan det være på sin plass å gi noen forslag, vel og merke uten at dette kan garantere noen effekt.

”Ikke tøft å være død” er hovedsakelig et informasjonstiltak som pågår over et kort tidsrom. Som nevnt innledningsvis fant Vaa mfl., (2004) i sin meta-analyse av trafikksikkerhetskampanjer at rene informasjonskampanjer hadde liten innvirkning på atferd/trafikksikkerhet, men at kombinasjonen av informasjons- og kontrolltiltak ga større effekt. Følgelig kan man forvente at effekten av ”Ikke tøft...” kan forbedres ved å innføre kontrolltiltak i tillegg til forestillingen og gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen. Når det gjelder de tema som forestillingen skal inneholde, kan man kombinere disse med kontroller knyttet til trimming av moped og til bilbeltebruk. Ved å foreta kontroller i tillegg til å gjennomføre kampanjen signaliserer man ovenfor ungdom at samfunnet mener alvor med budskapet - regelbrudd *blir* sanksjonert og man får dermed konsekvenser av å ikke følge oppfordringen om trafikksikker atferd.

Et annet aspekt er at kontroller i større grad ”tvinger” frem en atferdsendring som er vanskelig å oppnå på andre måter. Tidligere forskning har vist at individet ofte søker et samsvar mellom atferd og holdninger (Festinger, 1950). Det å bli tvunget til å endre atferd (i hvert fall midlertidig), øker ofte sjansen for at holdningene endres til å bli i samsvar med atferden. Et godt eksempel på dette er at det i perioden før det ble innført gebyr for manglende bruk av bilbelte i Norge, ble implementert en rekke bilbeltekampanjer som ikke gav noen effekt av betydning. Da det i Norge i 1979 ble innført gebyr for å ikke bruke bilbelte i forsetet og da kontrollvirksomheten på vei økte som en følge av dette, økte bilbeltebruken i forsetet i tettbebygde strøk fra 46 % til 78 % en måned etter gebyret ble innført (Statens vegvesen, 2004).

Et annet element er at risikoatferd i trafikken blant annet kan tilskrives sosial påvirkning (indirekte eller direkte) (Parker mfl., 1992; Parker mfl., 1995) og ungdom er gjerne mer tilbøyelige til å gi etter for gruppepress mot det å kjøre fort, trimme moped, ikke bruke bilbelte etc. Hvis man kan vise til sanksjoner (gjennom kontroller) har man imidlertid en unnskyldning for *ikke* å ”tøffe seg” og dermed gjøre det enklere å motstå gruppepress.

Selv om det er vanskelig å finne noen målbare effekter av ”Ikke tøft å være død”, så er det grunn til å minne på at elevene generelt hadde en positiv vurdering av ”Ikke tøft...” forestillingen. Det at mange oppgav at de tenkte at det den trafikkskaffe hadde opplevd også kunne skje dem og at de tenkte annerledes om trafikksikkerhet etter forestillingen er en indikasjon på at forestillingen kalte å skape mer bevissthet rundt det å bli skadd i trafikken. Dette tyder på at ungdom er mottakelige for kampanjens budskap, men at forestillingen i seg, verken med eller



uten tilhørende gruppearbeid, er tilstrekkelig til å gi noen endring i elevenes holdninger, intensjoner og selvrapporterte atferd.

## Referanser

- Aarø, L. E., & Rise, J. (1996). *Den menneskelige faktor: Kan ulykker forebygges gjennom holdningspåvirkning?* Institutt for samfunnspsykologi/HEMIL-senteret, Universitetet i Bergen.
- Amundsen, A., Elvik, R. og Fridstrøm, L. (1999) *Virksomheter av "Sei ifrå" kampanjen i Sogn og Fjordane på antall skadde og drepte i trafikken*. TØI rapport 425, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Aftenposten, artikkel om Mopedtrimming 4.mai 2005:  
<http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/oslo/article1032990.ece>
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Armitage, C. J., & Conner, M. (2001). Efficacy of the theory of planned behaviour: A meta-analytic review. *British Journal of Social Psychology*, 40, 471 - 499.
- Conner, M., Smith, N., & McMillan, B. (2003). Examining normative pressure in the theory of planned behaviour: Impact of gender and passengers on intentions to break the speed limit. *Current Psychology: Developmental, Learning, Personality, Social*, 22 (3), 252-263.
- Delhomme, P., Vaa, T., Meyer, T., Harland, G., Goldenbeld, C., Järmark, S., Christie, N., & Rehnova, V. (1999). *Evaluated Road Safety Media Campaigns: An Overview of 265 Evaluated Campaigns and Some Meta-Analysis on Accidents*. INRETS. Project funded by EC and partners under EU 4<sup>th</sup> Framework Programme. Paris March 1999.
- Eagly, A. H., & Chaiken, S. (1998). Attitude structure and function. In D. T. Gilbert, S. T. Fiske, & G. Lindzey (Eds.) *The handbook of social psychology* (Vol. 1; 4th ed) New York: McGraw-Hill (269-322).
- Elliott, B (1993). *Effective road safety mass media campaigns: A Meta Analysis*. Report prepared by Elliot & Shanahan Research. Transport and Communications.
- Elliott, M. A., Armitage, C. J., & Baughan, C. J. (2003). Drivers' compliance with speed limits: An application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, 88 (5), 964-972.
- Elvik, R., Mysen, A. B., & Vaa, T. (1997). *Trafikksikkerhetshåndbok 1997*, tredje utgave. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Festinger, L. (1950). Informal social communication. *Psychological Review*, 57, 271-282.
- Järmark, S. (1992). *Kan vi påverka trafikanternas beteende med information?* VTI-meddelande Nr. 709-1992.
- Håvaldsrud, A. N., & Kjersem, B. (2004). *Ikke tøft å være død*. Evalueringsrapport for prøveprosjekt i Oppland og Rogaland 2004. Traygg Trafikk.
- Kjørstad, K. N., Ulleberg, P., Christensen, P., Elvik, R., & Nossun, Å. (2005). *Kjem ein Trygt heim for ein 50-lapp? Evaluering av tiltaket "Trygt heim for ein 5-lapp" i Sogn og Fjordane i perioden 2002-2004*. TØI rapport 795/2005.

- Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1997). The role of affect in predicting social behaviours: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27 (14), 1258-1276.
- Lockwood, P. (2002). Could it happen to me? Predicting the impact of downward comparison of the self. *Journal of Personality and Social Psychology*, 82 (3) 343-358.
- Moe, D. (1986). *Young drivers. Relationship between real and perceived ability. Behavioural studies*. Rapport STF63 A92002, SINTEF samferdselsteknikk, Trondheim.
- Moan, I. S., & Ulleberg, P. (2006). *Efficacy of an extended theory of planned behaviour to predict risky road behaviours: Meta-analysis*. In manuscript.
- Nunnally, J. C. (1978). *Psychometric theory*. New York: McGraw-Hill.
- OECD Road Transport Research (1993). *Marketing of traffic safety*. Paris.
- OECD Road Transport Research (1994). *Improving road safety by attitude modification*. Paris.
- Parker, D., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1995). Extending the theory of planned behaviour: The role of personal norm. *British Journal of Social Psychology*, 34, 127-137.
- Parker, D., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G., Reason, J. T., & Baxter, J. S. (1992). Intention to Commit Driving Violations: An Application of the Theory of Planned Behavior. *Journal of Applied Psychology*, 77 (1), 94-101.
- Pasto, L. & Baker, A.G. (2001). Evaluation of a brief intervention for increasing seat-belt use on a college campus. *Behaviour Modification* 25 (3), 471-486.
- Petty, R.E. & Cacioppo, J.T. (1986). The elaboration model of persuasion. *Advances in experimental social psychology*, Vol 19.
- Quine, L., Rutter, D. and Arnold, L. (1998). Predicting and understanding safety helmet use among schoolboy cyclists: a comparison of the theory of planned behaviour and the health belief model. *Psychology and Health*, 13, 251-269.
- Rivis, A. J., & Sheeran, P. (2004). Descriptive norms as an additional predictor in the theory of planned behaviour: A meta-analysis. *Current Psychology*, 22, 264-280.
- Rundmo, T., & Ulleberg, P. (2000). *Var Det Verdt Det? Evaluering av 18-40 Aksjonen. Resultatrapport*. Trondheim, Rotunde publikasjoner.
- Sagberg, F., & Bjørnskau, T. (2003). *Uerfaren bak rattet. Hva forklarer nye føreres ulykkesreduksjon de første månedene med førerkort? TØI rapport 656*, Oslo Transportøkonomisk institutt.
- Statens vegvesen (2004). *Tilstandsundersøkelser 2003*. Rapport fra TS-seksjonen, 02/2004.
- Statistisk sentralbyrå (2004). *Veitrafikkulykker med personskade 2003*. <http://www.ssb.no/vtu/>
- Stead, M., Tagg, S., MacKintosh, A. M., & Eadie, D. (2005). Development and evaluation of a mass media Theory of Planned Behaviour intervention to reduce speeding. *Health Education Research*, 20 (1), 36-50.
- Thuen, F. & Rise, J. (1994). Young adolescents' intention to use seat belts: the role of attitudinal and normative beliefs. *Health Education Research*, 9 (2), 215-223.

- Ulleberg, P. (2002). *Påvirkning av subgrupper av unge førere og deres passasjerer. Motivasjonell innflytelse av personlighetstrekk på holdninger til risikotakning og kjøreatferd*. TØI rapport 605/2002.
- Ulleberg, P. (2004). Social influence from the back-seat. Factors related to adolescent passengers willingness to address unsafe drivers. *Transportation Research Part F: Traffic psychology and behaviour*, 7, 17-30.
- Ulleberg, P., Elvik, R. og Christensen, P. (2004) *Evaluering av "Sei ifrå" kampanjen i Telemark*. TØI-rapport 722, Oslo, Transportøkonomisk institutt
- Ulleberg, P. & Must, T. (2005) *Unga passagereare som skyddsänglar*. TØI rapport 776/2004, Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Ulleberg, P. & Rundmo, T. (2002). Risk-taking attitudes among young drivers: The psychometric quality and dimensionality of an instrument intended to measure young drivers' risk-taking attitudes. *Scandinavian Journal of Psychology*, 43, 227-238.
- Vaa, T., Assum, T., Ulleberg, P., & Veisten, K. (2004). *Effekter av informasjonskampanjer på atferd og trafikkulykker – forutsetninger, evaluering og kostnadseffektivitet*. TØI rapport 727/2004, Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Vaa, T., & Glad, A. (1995). *Påvirkning av fart: En vurdering av politiovervåking, automatisk farts kontroll, sanksjoner mot regelbrudd, informasjonskampanjer, individuell og kollektiv tilbakemelding*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, 1995 (TØI-notat 1006/1995).

## **Vedlegg: Spørreskjemaer**





Transportøkonomisk institutt

### Kjære elev!

Vi skal foreta en undersøkelse om ungdoms syn på trafikk. Din skole har blitt valgt ut til å delta i denne spørreundersøkelsen. Gjennom å svare på spørreundersøkelsen vil din skole delta i trekningen av en pengepremie, som dere kan bruke til hva dere vil.

Det tar ca 20 minutter å fylle ut skjemaet. Noen av spørsmålene kan være litt vanskelige å svare på, mens andre spørsmål kan virke ganske like hverandre. Vi ber deg likevel om å svare så godt du kan. Det er ingen rette eller gale svar på spørsmålene, så vi ber deg om å svare ærlig. Du kan la være å svare på enkelte spørsmål hvis du vil. Hvis det er noen ord eller spørsmål som du ikke forstår, kan du spørre læreren eller andre voksne som er tilstede i klasserommet.

### NB! Før du svarer på skjemaet, må alle lage sin egen personlige kode. Koden lager du slik:

Først skriver du inn tallene som viser den dagen i måneden du har fødselsdag. Deretter skriver du de to første bokstavene i fornavnet ditt og de to første bokstavene i din mors fornavn.

Eksempel: Berit har fødselsdag den 8. november og hennes mor heter Kristin. Koden blir da:

Den dag i måneden hun har fødselsdag:	De to første bokstavene i fornavnet:	De to første bokstavene i morens fornavn:
0 8	B E	K R

### Lag din personlige kode på samme måte:

Den dag i måneden du har fødselsdag:	De to første bokstavene i fornavnet ditt:	De to første bokstavene i din mors fornavn:

Spørsmål om undersøkelsen kan stilles til forskerne Pål Ulleberg eller Inger Synnøve Moan ved Transportøkonomisk institutt via tlf. 22 57 38 00 eller e-post: [pal.ulleberg@toi.no](mailto:pal.ulleberg@toi.no) / [ism@toi.no](mailto:ism@toi.no).

### På forhånd tusen takk for hjelpen!

Vennlig hilsen for TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Pål Ulleberg

Inger Synnøve Moan







## OM DET Å VÆRE PASSASJER I BIL

Tenk deg at du sitter på med en ung bilfører og at du synes han eller hun kjører for fort og tar sjanser. Tenk på denne situasjonen når du tar stilling til spørsmålene nedenfor. NB! Husk kun ett kryss per linje

### 6. Å be den som kjører om å dempe farten i en slik situasjon ville for meg være:

Dårlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bra
Dumt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Klokt
Unødvendig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nødvendig

### 7. I en slik situasjon...

	<i>Helt uenig</i>							<i>Helt enig</i>
... er det lite jeg kan gjøre for å få føreren til å dempe farten.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... er det først og fremst opp til meg å få sjåføren til å dempe farten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>Svært vanskelig å påvirke den som kjører</i>							<i>Svært lett å påvirke den som kjører</i>
...er det for meg.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 8. Når jeg kommer i den situasjonen som er beskrevet ovenfor...

	<i>Helt uenig</i>							<i>Helt enig</i>
... er det uakseptabelt å si noe om kjøringen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... er det galt av meg å si i fra hvis jeg synes hastigheten er for høy.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 9. Hvis jeg ba den som kjører om å dempe farten, vil jeg etterpå føle meg...

	<i>Svært usannsynlig</i>							<i>Svært sannsynlig</i>
...angrende.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...dum.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...feig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...tilfreds.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...glad.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...stolt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**10. Hvis jeg kommer opp i en slik situasjon...**

		<i>Svært usannsynlig</i>						<i>Svært sannsynlig</i>
...vil jeg be den som kjører om å dempe farten.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil jeg sitte på og ikke si noe om kjøringen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**11. Har du opplevd en slik situasjon selv noen gang når du har sittet på med en ung bilfører?**

Nei.....      Ja...

Gå til spm 13

**12. Hvis ja, hvor ofte har du da gjort følgende:**

		<i>Aldri</i>	<i>Sjelden</i>	<i>Av og til</i>	<i>Ofte</i>	<i>Alltid</i>
Bedt den som kjørte om å dempe farten .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sittet på og latt være å si noe om kjøringen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**13. Hvor ofte tror du at dine venner gjør følgende i en slik situasjon...**

		<i>Aldri</i>	<i>Sjelden</i>	<i>Av og til</i>	<i>Ofte</i>	<i>Alltid</i>
...sier i fra når de synes sjåføren kjører for fort? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...lar være å si i fra når de synes sjåføren kjører for fort? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**14. Ta stilling til utsagnene under ved å sette ett kryss per linje**

		<i>Helt uenig</i>						<i>Helt enig</i>
Mine venner synes man skal la være å kommentere kjøringen til den man sitter på med.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mine venner synes det er greit at man sier i fra når man er redd i bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**15. Ta stilling til utsagnene under ved å sette ett kryss per linje**

		<i>Helt uenig</i>						<i>Helt enig</i>
Jeg har mye til felles med mine venner .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg identifiserer meg med mine venner .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<i>I liten grad</i>						<i>I høy grad</i>
I hvilken grad er dine venner viktige for deg? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## OM MOPED

### 16. Hender det at du kjører moped?

Nei...       Ja...

Gå til spm 18

### 17. Omtrent hvor ofte kjører du moped når føreforholdene tillater det?

En gang i måneden eller mindre.....       1 gang annenhver uke...       1-2 ganger i uka...       3-4 ganger i uka...       5 ganger i uka eller mer...

**18. Her følger noen påstander om trimming av moped. Med "trimming" menes at plombering er fjernet og/eller at utstyr er byttet ut slik at mopeden går raskere enn 45 km/t. Vi ber deg ta stilling til om du er enig eller uenig i disse. Marker med ett kryss (X) for hver påstand.**

	<i>Helt uenig</i>						<i>Helt enig</i>
Mopeder som ikke er trimmet går så sakte at de skaper mange farlige situasjoner i trafikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er mer trafiksikkert å kjøre med en moped som er trimmet enn med en som ikke er det.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mopeder bør kunne gå i minst 60 km/t.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er bedre å kjøpe en lett MC enn å trimme mopeden.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 19. Tror du at du kommer til å kjøpe deg moped? (Hvis du allerede har moped, kryss av for "Ja")

Ja.....       Vet ikke.....       Nei...  → Gå til side 6

**Tenk deg at du har kjøpt deg en moped. Tenk på denne situasjonen når du tar stilling til spørsmålene nedenfor. NB! Husk kun ett kryss per linje**

### 20. Hvis jeg skulle trimme mopeden eller kjøpe en som er trimmet fra før, ville det være:

Dårlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bra
Dumt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unødvendig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 21. Hvis jeg kjøper meg moped...

	<i>Helt uenig</i>						<i>Helt enig</i>
... kan jeg lett utstyre den med trimsett hvis den ikke er trimmet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... kan jeg lett få tak i en som er trimmet fra før.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Svært vanskelig</i>							<i>Svært lett</i>
...vil det å trimme den være.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 22. Hvis jeg kjøper meg moped ....

	<i>Helt uenig</i>					<i>Helt enig</i>	
...er det helt i orden å trimme den eller å kjøpe en som er trimmet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil det være galt av meg å trimme den eller å kjøpe en som er trimmet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil jeg få dårlig samvittighet hvis jeg trimmer den eller kjøper en som er trimmet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil jeg la være å trimme den eller la være å kjøpe en som er trimmet fordi forsikringen ikke gjelder da.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 23. Hvis jeg skulle trimme mopeden min eller kjøpe en som er trimmet fra før, vil jeg etterpå føle meg...

	<i>Svært usannsynlig</i>					<i>Svært sannsynlig</i>	
...angrende.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...skyldig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...bekymret.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...tilfreds.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...glad.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...stolt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 24. Hvis jeg skulle kjøpe meg moped...

	<i>Svært usannsynlig</i>					<i>Svært sannsynlig</i>	
... vil jeg trimme den hvis den allerede ikke er det..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... vil jeg kjøpe en som allerede er trimmet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 25. Hvor mange av dine venner som har eller kommer til å kjøpe seg moped...

	<i>Ingen</i>					<i>Alle</i>	
...tror du har eller kommer til å trimme mopeden sin? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... tror du har eller kommer til å kjøpe en moped som er trimmet? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 26. Ta stilling til utsagnene under ved å sette ett kryss per linje

	<i>Helt uenig</i>					<i>Helt enig</i>	
Mine venner synes det er greit hvis jeg skulle kjøre med trimmet moped.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mine foreldre synes det er greit hvis jeg skulle kjøre med trimmet moped.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>For deg som har eldre søsken:</i>							
Mine eldre søsken synes det er greit hvis jeg skulle kjøre med trimmet moped..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## OM DET Å BRUKE BILBELTE

Tenk deg at du sitter på med en ung bilfører. Tenk på denne situasjonen når du tar stilling til spørsmålene nedenfor. NB! Husk kun ett kryss per linje

### 27. Å droppe bilbeltet vil da være:

Ufarlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Farlig
Dumt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Klokt
Unødvendig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nødvendig

### 28. Når jeg sitter på i bil...

	<i>Helt uenig</i>		<i>Helt enig</i>
... er det lett å glemme å ta på meg bilbelte.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>Uproblematisk</i>		<i>Problematisk</i>
...er det å bruke bilbelte .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 29. Når jeg sitter på i bil...

	<i>Helt uenig</i>		<i>Helt enig</i>
... er det i orden å droppe bilbelte hvis man sitter i baksetet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... er det riktig av meg å bruke bilbelte hvis jeg sitter i forsetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 30. Hvis jeg skulle droppe bilbeltet, vil jeg etterpå føle meg...

	<i>Svært usannsynlig</i>		<i>Svært sannsynlig</i>
...redd.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...utrygg.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...bekymret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...tilfreds .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...tøff.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...stolt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 31. Hvis jeg sitter på i bil med en ung fører

	<i>Svært usannsynlig</i>		<i>Svært sannsynlig</i>
...vil jeg ta på meg bilbelte hvis jeg sitter i baksetet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil jeg ta på meg belte hvis jeg sitter i forsetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**32. Hvor ofte bruker du bilbelte når..**

	<i>Aldri</i>	<i>Sjelden</i>	<i>Av og til</i>	<i>Ofte</i>	<i>Alltid</i>
..du sitter på bare en kort tur .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
..du sitter i baksetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.. du sitter i forsetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**33. Hvor ofte tror du dine venner bruker bilbelte når...**

	<i>Aldri</i>	<i>Sjelden</i>	<i>Av og til</i>	<i>Ofte</i>	<i>Alltid</i>
..de sitter i baksetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.. de sitter i forsetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**34. Ta stilling til utsagnene under ved å sette ett kryss per linje**

	<i>Helt uenig</i>					<i>Helt enig</i>	
Mine venner synes det er greit at jeg dropper bilbelte.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mine foreldre synes det er greit at jeg dropper bilbelte .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**TIL SLUTT HAR VI NOEN ANDRE SPØRSMÅL TIL DEG****35. Har noen vært involvert i en trafikkulykke der du eller noen andre ble skadet?**

	Ja, flere ganger	Ja, en gang	Nei, aldri
På sykkel.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
På moped/lett MC .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Som forgjenger .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**36. Bruker du hjelm når du sykler?**

Aldri.....	<input type="checkbox"/>
Sjelden.....	<input type="checkbox"/>
Av og til .....	<input type="checkbox"/>
Ofte .....	<input type="checkbox"/>
Alltid .....	<input type="checkbox"/>

**37. Hvor ofte røyker du?**

Hver dag.....	<input type="checkbox"/>
Flere ganger i uka.....	<input type="checkbox"/>
1-2 ganger i uka.....	<input type="checkbox"/>
Sjeldnere enn 1 gang i uka.....	<input type="checkbox"/>
Har sluttet .....	<input type="checkbox"/>
Har aldri røkt.....	<input type="checkbox"/>

**38. Hvor ofte drikker du alkohol?**

Flere ganger i uka.....	<input type="checkbox"/>
1 gang i uka .....	<input type="checkbox"/>
2 til 3 ganger i måneden.....	<input type="checkbox"/>
1 gang i måneden .....	<input type="checkbox"/>
Sjeldnere enn 1 gang i måneden.....	<input type="checkbox"/>
Aldri .....	<input type="checkbox"/>

**39. Har noen av dine venner røkt hasj noen gang?**

Nei, ingen .....	<input type="checkbox"/>
Ja, en.....	<input type="checkbox"/>
Ja, flere.....	<input type="checkbox"/>

**Da har vi ingen flere spørsmål. Tusen takk for at du tok  
deg tid til å svare på spørreskjemaet!**





Transportøkonomisk institutt

### Kjære elev!

For noen måneder siden ble det gjennomført en spørreundersøkelse på din skole om hva ungdom mener om trafikk og sikkerhet. Vi skal nå gjenta undersøkelsen, og håper du tar deg tid til å svare på skjemaet denne gangen også. Gjennom å svare på spørreundersøkelsen vil din skole delta i trekningen av en pengepremie, som dere kan bruke til hva dere vil.

Det tar ca 20 minutter å fylle ut skjemaet. Noen av spørsmålene kan være litt vanskelige å svare på, mens andre spørsmål kan virke ganske like hverandre. Vi ber deg likevel om å svare så godt du kan. Det er ingen rette eller gale svar på spørsmålene, så vi ber deg om å svare ærlig. Du kan la være å svare på enkelte spørsmål hvis du vil. Hvis det er noen ord eller spørsmål som du ikke forstår, kan du spørre læreren eller andre voksne som er tilstede i klasserommet.

### NB! I likhet med forrige gang, må alle lage sin egen personlige kode. Koden lager du på samme måte som sist:

Først skriver du inn tallene som viser den dagen i måneden du har fødselsdag. Deretter skriver du de to første bokstavene i fornavnet ditt og de to første bokstavene i din mors fornavn.

Eksempel: Berit har fødselsdag den 8. november og hennes mor heter Kristin. Koden blir da:

Den dag i måneden hun har fødselsdag:	De to første bokstavene i fornavnet:	De to første bokstavene i morens fornavn:
0 8	B E	K R

### Lag din personlige kode på samme måte:

Den dag i måneden du har fødselsdag:	De to første bokstavene i fornavnet ditt:	De to første bokstavene i din mors fornavn:

Spørsmål om undersøkelsen kan stilles til forskerne Pål Ulleberg eller Inger Synnøve Moan ved Transportøkonomisk institutt via tlf. 22 57 38 00 eller e-post: [p.al.ulleberg@toi.no](mailto:p.al.ulleberg@toi.no) / [ism@toi.no](mailto:ism@toi.no).

**På forhånd tusen takk for hjelpen!**

Vennlig hilsen for TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Pål Ulleberg

Inger Synnøve Moan





**7. Hadde dere noen form for diskusjoner eller gruppearbeid om trafikksikkerhet i klassen i forbindelse med at "Ikke tøft å være død" ble vist på skolen din? (Du kan sette flere kryss)**

Nei, vi hadde ingen diskusjoner eller gruppearbeid .....  → Gå til neste side

Ja, vi hadde dette noen uker/dager **før** forestillingen ble vist.....

Ja, vi hadde dette noen dager/uker **etter** at forestillingen ble vist.....

**8. Hvor mange timer brukte diskusjoner/grupperarbeid til dette FØR dere så forestillingen?**

Ingen... En time... To timer... Tre timer... Fire timer eller mer..

**9. Hvor mange timer brukte dere til diskusjoner/grupperarbeid ETTER at dere så forestillingen?**

Ingen... En time... To timer... Tre timer... Fire timer eller mer..

**10. Hva synes du om gruppearbeidet/diskusjonene dere hadde om trafikksikkerhet før og etter forestillingen?**

Nøytralt

←-----|-----→

Kjedelig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Spennende
Uinteressant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Interessant
Visste om alt dette fra før	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dette gav meg ny kunnskap
Det fikk meg <i>ikke</i> til å tenke annerledes om trafikksikkerhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Det fikk meg til å tenke annerledes om trafikksikkerhet

**11. Hvor interessert opplevde du at følgende personer var i diskusjonene/grupperarbeidet?**

	<i>Svært uinteressert</i>						<i>Svært interessert</i>
... læreren/lærerne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... de andre elevene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## LITT OM DEG SELV

### 12. Er du gutt eller jente?

Gutt .....

Jente .....

### 15. Har du førerkort for moped?

Ja .....

Nei.....

### 13. Hvor gammel er du

		år	og			måneder
--	--	----	----	--	--	---------

### 16. Har du noen gang vært involvert i en trafikkulykke der du eller noen andre ble skadet?

	Ja, flere ganger	Ja, en gang	Nei, aldri
På sykkel.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
På moped/lett MC .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Som fotgjenger.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 14. Hvilket fylke bor du i?

Akershus .....

Hedmark .....

Oppland .....

Telemark.....

Buskerud.....

### 17. Her følger noen spørsmål om trafikk og bilkjøring. Marker i hvilken grad du er enig eller uenig i disse med ett kryss (X) for hver linje. Husk at det ikke er noen rette eller gale svar.

	<i>Helt uenig</i>						<i>Helt enig</i>
Ofte er det slik at jo bedre kjøreferdigheter en bilfører har, jo fortere kan han eller hun tillate seg å kjøre .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er helt i orden å kjøre over fartsgrensen hvis trafikforholdene er bra .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noen ganger må man tøyne reglene for å komme seg fram i trafikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hovedårsaken til de fleste trafikkulykker er dårlige veier og gamle biler ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er en klar sammenheng mellom høy fart og ulykker .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## OM DET Å VÆRE PASSASJER I BIL

Tenk deg at du sitter på med en ung bilfører og at du synes han eller hun kjører for fort og tar sjanser. Tenk på denne situasjonen når du tar stilling til spørsmålene nedenfor. NB! Husk kun ett kryss per linje

### 18. Å be den som kjører om å dempe farten i en slik situasjon ville for meg være:

Dårlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bra
Dumt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Klokt
Unødvendig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nødvendig

### 19. I en slik situasjon...

	<i>Helt uenig</i>							<i>Helt enig</i>
... er det lite jeg kan gjøre for å få føreren til å dempe farten.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... er det først og fremst opp til meg å få sjåføren til å dempe farten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<i>Svært vanskelig å påvirke den som kjører</i>						<i>Svært lett å påvirke den som kjører</i>
...er det for meg.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 20. Når jeg kommer i den situasjonen som er beskrevet ovenfor...

	<i>Helt uenig</i>							<i>Helt enig</i>
... er det uakseptabelt å si noe om kjøringen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... er det galt av meg å si i fra hvis jeg synes hastigheten er for høy.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 21. Hvis jeg ba den som kjører om å dempe farten, vil jeg etterpå føle meg...

	<i>Svært usannsynlig</i>							<i>Svært sannsynlig</i>
...angrende.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...dum.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...feig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...tilfreds.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...glad.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...stolt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**22. Hvis jeg kommer opp i en slik situasjon...**

	<i>Svært usannsynlig</i>					<i>Svært sannsynlig</i>	
...vil jeg be den som kjører om å dempe farten.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil jeg sitte på og ikke si noe om kjøringen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**23. Har du opplevd en slik situasjon selv noen gang når du har sittet på med en ung bilfører?**

Nei.....       Ja...

Gå til spm 25

**24. Hvis ja, hvor ofte har du da gjort følgende:**

	<i>Aldri</i>	<i>Sjelden</i>	<i>Av og til</i>	<i>Ofte</i>	<i>Alltid</i>
Bedt den som kjørte om å dempe farten .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sittet på og latt være å si noe om kjøringen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**25. Hvor ofte tror du at dine venner gjør følgende i en slik situasjon...**

	<i>Aldri</i>	<i>Sjelden</i>	<i>Av og til</i>	<i>Ofte</i>	<i>Alltid</i>
...sier i fra når de synes sjåføren kjører for fort? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...lar være å si i fra når de synes sjåføren kjører for fort? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**26. Ta stilling til utsagnene under ved å sette ett kryss per linje**

	<i>Helt uenig</i>					<i>Helt enig</i>	
Mine venner synes man skal la være å kommentere kjøringen til den man sitter på med.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mine venner synes det er greit at man sier i fra når man er redd i bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## OM MOPED

### 27. Hender det at du kjører moped?

Nei...       Ja...

Gå til spm 29

### 28. Omtrent hvor ofte kjører du moped når føreforholdene tillater det?

En gang i måneden eller mindre.....       1 gang annenhver uke...       1-2 ganger i uka...       3-4 ganger i uka...       5 ganger i uka eller mer...

### 29. Her følger noen påstander om trimming av moped. Med "trimming" menes at plombering er fjernet og/eller at utstyr er byttet ut slik at mopeden går raskere enn 45 km/t. Vi ber deg ta stilling til om du er enig eller uenig i disse. Marker med ett kryss (X) for hver påstand.

	<i>Helt uenig</i>						<i>Helt enig</i>
Mopeder som ikke er trimmet går så sakte at de skaper mange farlige situasjoner i trafikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er mer trafiksikkert å kjøre med en moped som er trimmet enn med en som ikke er det.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mopeder bør kunne gå i minst 60 km/t.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er bedre å kjøpe en lett MC enn å trimme mopeden.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 30. Tror du at du kommer til å kjøpe deg moped? (Hvis du allerede har moped, kryss av for "Ja")

Ja.....       Vet ikke.....       Nei...  → Gå til side 8

### Tenk deg at du har kjøpt en moped. Tenk på denne situasjonen når du tar stilling til spørsmålene nedenfor. NB! Husk kun ett kryss per linje

### 31. Hvis jeg skulle trimme mopeden eller kjøpe en som er trimmet fra før, ville det være:

Dårlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bra
Dumt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unødvendig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 32. Hvis jeg kjøper meg moped...

	<i>Helt uenig</i>						<i>Helt enig</i>
... kan jeg lett utstyre den med trimsett hvis den ikke er trimmet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... kan jeg lett få tak i en som er trimmet fra før.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>Svært vanskelig</i>						<i>Svært lett</i>
...vil det å trimme den være.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



### 33. Hvis jeg kjøper meg moped ....

	<i>Helt uenig</i>					<i>Helt enig</i>	
...er det helt i orden å trimme den eller å kjøpe en som er trimmet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil det være galt av meg å trimme den eller å kjøpe en som er trimmet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil jeg få dårlig samvittighet hvis jeg trimmer den eller kjøper en som er trimmet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil jeg la være å trimme den eller la være å kjøpe en som er trimmet fordi forsikringen ikke gjelder da.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 34. Hvis jeg skulle trimme mopeden min eller kjøpe en som er trimmet fra før, vil jeg etterpå føle meg...

	<i>Svært usannsynlig</i>					<i>Svært sannsynlig</i>	
...angrende.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...skyldig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...bekymret.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...tilfreds.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...glad.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...stolt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 35. Hvis jeg skulle kjøpe meg moped...

	<i>Svært usannsynlig</i>					<i>Svært sannsynlig</i>	
... vil jeg trimme den hvis den allerede ikke er det..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... vil jeg kjøpe en som allerede er trimmet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 36. Hvor mange av dine venner som har eller kommer til å kjøpe seg moped...

	<i>Ingen</i>					<i>Alle</i>	
...tror du har eller kommer til å trimme mopeden sin? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... tror du har eller kommer til å kjøpe en moped som er trimmet? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 37. Ta stilling til utsagnene under ved å sette ett kryss per linje

	<i>Helt uenig</i>					<i>Helt enig</i>	
Mine venner synes det er greit hvis jeg skulle kjøre med trimmet moped.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mine foreldre synes det er greit hvis jeg skulle kjøre med trimmet moped.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>For deg som har eldre søsken:</i>							
Mine eldre søsken synes det er greit hvis jeg skulle kjøre med trimmet moped..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## OM DET Å BRUKE BILBELTE

Tenk deg at du sitter på med en ung bilfører. Tenk på denne situasjonen når du tar stilling til spørsmålene nedenfor. NB! Husk kun ett kryss per linje

### 38. Å droppe bilbeltet vil da være:

Ufarlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Farlig
Dumt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Klokt
Unødvendig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nødvendig

### 39. Når jeg sitter på i bil...

	<i>Helt uenig</i>		<i>Helt enig</i>
... er det lett å glemme å ta på seg bilbelte .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>Uproblematisk</i>		<i>Problematisk</i>
...er det å bruke bilbelte .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 40. Når jeg sitter på i bil...

	<i>Helt uenig</i>		<i>Helt enig</i>
... er det i orden å droppe bilbelte hvis man sitter i baksetet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... er det riktig av meg å bruke bilbelte hvis jeg sitter i forsetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 41. Hvis jeg skulle droppe bilbeltet, vil jeg etterpå føle meg...

	<i>Svært usannsynlig</i>		<i>Svært sannsynlig</i>
...redd.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...utrygg.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...bekymret.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...tilfreds.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...tøff.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...stolt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 42. Hvis jeg sitter på i bil med en ung fører

	<i>Svært usannsynlig</i>		<i>Svært sannsynlig</i>
...vil jeg ta på meg bilbelte hvis jeg sitter i baksetet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil jeg ta på meg belte hvis jeg sitter i forsetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**43. Hvor ofte bruker du bilbelte når..**

	<i>Aldri</i>	<i>Sjelden</i>	<i>Av og til</i>	<i>Ofte</i>	<i>Alltid</i>
..du sitter på bare en kort tur .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
..du sitter i baksetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.. du sitter i forsetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**44. Hvor ofte tror du dine venner bruker bilbelte når...**

	<i>Aldri</i>	<i>Sjelden</i>	<i>Av og til</i>	<i>Ofte</i>	<i>Alltid</i>
..de sitter i baksetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.. de sitter i forsetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**45. Ta stilling til utsagnene under ved å sette ett kryss per linje**

	<i>Helt uenig</i>					<i>Helt enig</i>	
Mine venner synes det er greit at jeg dropper bilbelte.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mine foreldre synes det er greit at jeg dropper bilbelte .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**TAKK FOR AT DU SVARTE PÅ UNDERSØKELSEN!**





Transportøkonomisk institutt

### Kjære elev!

For noen måneder siden ble det gjennomført en spørreundersøkelse på din skole om hva ungdom mener om trafikk og sikkerhet. Vi skal nå gjenta undersøkelsen, og håper du tar deg tid til å svare på skjemaet denne gangen også. Gjennom å svare på spørreundersøkelsen vil din skole delta i trekningen av en pengepremie, som dere kan bruke til hva dere vil.

Det tar ca 20 minutter å fylle ut skjemaet. Noen av spørsmålene kan være litt vanskelige å svare på, mens andre spørsmål kan virke ganske like hverandre. Vi ber deg likevel om å svare så godt du kan. Det er ingen rette eller gale svar på spørsmålene, så vi ber deg om å svare ærlig. Du kan la være å svare på enkelte spørsmål hvis du vil. Hvis det er noen ord eller spørsmål som du ikke forstår, kan du spørre læreren eller andre voksne som er tilstede i klasserommet.

### NB! I likhet med forrige gang, må alle lage sin egen kode. Koden lager du på samme måte som sist:

Først skriver du inn tallene som viser den dagen i måneden du har fødselsdag. Deretter skriver du de to første bokstavene i fornavnet ditt og de to første bokstavene i din mors fornavn.

Eksempel: Berit har fødselsdag den 8. november og hennes mor heter Kristin. Koden blir da:

Den dag i måneden hun har fødselsdag:	De to første bokstavene i fornavnet:	De to første bokstavene i morens fornavn:
0 8	B E	K R

### Lag din personlige kode på samme måte:

Den dag i måneden du har fødselsdag:	De to første bokstavene i fornavnet ditt:	De to første bokstavene i din mors fornavn:

Spørsmål om undersøkelsen kan stilles til forskerne Pål Ulleberg eller Inger Synnøve Moan ved Transportøkonomisk institutt via tlf. 22 57 38 00 eller e-post: [pal.ulleberg@toi.no](mailto:pal.ulleberg@toi.no) / [ism@toi.no](mailto:ism@toi.no).

**På forhånd tusen takk for hjelpen!**

Vennlig hilsen for TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

Pål Ulleberg

Inger Synnøve Moan





## OM DET Å VÆRE PASSASJER I BIL

Tenk deg at du sitter på med en ung bilfører og at du synes han eller hun kjører for fort og tar sjanser. Tenk på denne situasjonen når du tar stilling til spørsmålene nedenfor. NB! Husk kun ett kryss per linje

### 7. Å be den som kjører om å dempe farten i en slik situasjon ville for meg være:

Dårlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bra
Dumt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Klokt
Unødvendig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nødvendig

### 8. I en slik situasjon...

	<i>Helt uenig</i>						<i>Helt enig</i>
... er det lite jeg kan gjøre for å få føreren til å dempe farten.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... er det først og fremst opp til meg å få sjåføren til å dempe farten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>Svært vanskelig å påvirke den som kjører</i>						<i>Svært lett å påvirke den som kjører</i>
...er det for meg.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 9. Når jeg kommer i den situasjonen som er beskrevet ovenfor...

	<i>Helt uenig</i>						<i>Helt enig</i>
... er det uakseptabelt å si noe om kjøringen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... er det galt av meg å si i fra hvis jeg synes hastigheten er for høy.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 10. Hvis jeg ba den som kjører om å dempe farten, vil jeg etterpå føle meg...

	<i>Svært usannsynlig</i>						<i>Svært sannsynlig</i>
...angrende.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...dum.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...feig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...tilfreds.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...glad.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...stolt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



**11. Hvis jeg kommer opp i en slik situasjon...**

	<i>Svært usannsynlig</i>					<i>Svært sannsynlig</i>	
...vil jeg be den som kjører om å dempe farten.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil jeg sitte på og ikke si noe om kjøringen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**12. Har du opplevd en slik situasjon selv noen gang når du har sittet på med en ung bilfører?**

Nei..... Ja...

Gå til spm 14

**13. Hvis ja, hvor ofte har du da gjort følgende:**

	<i>Aldri</i>	<i>Sjelden</i>	<i>Av og til</i>	<i>Ofte</i>	<i>Alltid</i>
Bedt den som kjørte om å dempe farten .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sittet på og latt være å si noe om kjøringen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**14. Hvor ofte tror du at dine venner gjør følgende i en slik situasjon...**

	<i>Aldri</i>	<i>Sjelden</i>	<i>Av og til</i>	<i>Ofte</i>	<i>Alltid</i>
...sier i fra når de synes sjåføren kjører for fort? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...lar være å si i fra når de synes sjåføren kjører for fort? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**15. Ta stilling til utsagnene under ved å sette ett kryss per linje**

	<i>Helt uenig</i>					<i>Helt enig</i>	
Mine venner synes man skal la være å kommentere kjøringen til den man sitter på med.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mine venner synes det er greit at man sier i fra når man er redd i bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## OM MOPED

### 16. Hender det at du kjører moped?

Nei...       Ja...

Gå til spm 18

### 17. Omtrent hvor ofte kjører du moped når føreforholdene tillater det?

En gang i måneden eller mindre.....       1 gang annenhver uke...       1-2 ganger i uka...       3-4 ganger i uka...       5 ganger i uka eller mer...

### 18. Her følger noen påstander om trimming av moped. Med "trimming" menes at plombering er fjernet og/eller at utstyr er byttet ut slik at mopeden går raskere enn 45 km/t. Marker med ett kryss (X) for hver påstand.

	<i>Helt uenig</i>						<i>Helt enig</i>
Mopeder som ikke er trimmet går så sakte at de skaper mange farlige situasjoner i trafikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er mer trafiksikkert å kjøre med en moped som er trimmet enn med en som ikke er det.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mopeder bør kunne gå i minst 60 km/t.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er bedre å kjøpe en lett MC enn å trimme mopeden.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 19. Tror du at du kommer til å kjøpe deg moped? (Hvis du allerede har moped, kryss av for "Ja")

Ja.....       Vet ikke.....       Nei...  → Gå til side 6

### Tenk deg at du har kjøpt en moped. Tenk på denne situasjonen når du tar stilling til spørsmålene nedenfor. Husk kun ett kryss per linje

### 20. Å trimme mopeden eller kjøpe en som er trimmet fra før, ville for meg være:

Dårlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bra
Dumt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Klokt
Unødvendig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nødvendig

### 21. Hvis jeg kjøper meg moped...

	<i>Helt uenig</i>						<i>Helt enig</i>
... kan jeg lett utstyre den med trimsett hvis den ikke er trimmet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... kan jeg lett få tak i en som er trimmet fra før.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Svært vanskelig</i>							<i>Svært lett</i>
...vil det å trimme den være.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 22. Hvis jeg kjøper meg moped ....

	<i>Helt uenig</i>							<i>Helt enig</i>						
...er det helt i orden å trimme den eller å kjøpe en som er trimmet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil det være galt av meg å trimme den eller å kjøpe en som er trimmet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil jeg få dårlig samvittighet hvis jeg trimmer den eller kjøper en som er trimmet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil jeg la være å trimme den eller la være å kjøpe en som er trimmet fordi forsikringen ikke gjelder da.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 23. Hvis jeg skulle trimme mopeden min eller kjøpe en som er trimmet fra før, vil jeg etterpå føle meg...

	<i>Svært usannsynlig</i>							<i>Svært sannsynlig</i>						
...angrende.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...skyldig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...bekymret.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...tilfreds.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...glad.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...stolt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 24. Hvis jeg skulle kjøpe meg moped...

	<i>Svært usannsynlig</i>							<i>Svært sannsynlig</i>						
... vil jeg trimme den hvis den allerede ikke er det..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... vil jeg kjøpe en som allerede er trimmet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 25. Hvor mange av dine venner som har eller kommer til å kjøpe seg moped...

	<i>Ingen</i>							<i>Alle</i>						
...tror du har eller kommer til å trimme mopeden sin? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... tror du har eller kommer til å kjøpe en moped som er trimmet? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 26. Ta stilling til utsagnene under ved å sette ett kryss per linje

	<i>Helt uenig</i>							<i>Helt enig</i>						
Mine venner synes det er greit hvis jeg skulle kjøre med trimmet moped.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mine foreldre synes det er greit hvis jeg skulle kjøre med trimmet moped.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>For deg som har eldre søsken:</i>														
Mine eldre søsken synes det er greit hvis jeg skulle kjøre med trimmet moped..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## OM DET Å BRUKE BILBELTE

Tenk deg at du sitter på med en ung bilfører. Tenk på denne situasjonen når du tar stilling til spørsmålene nedenfor. NB! Husk kun ett kryss per linje

### 27. Å droppe bilbeltet i en slik situasjon ville for meg være:

Ufarlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Farlig
Dumt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Klokt
Unødvendig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nødvendig

### 28. Når jeg sitter på i bil...

	<i>Helt uenig</i>		<i>Helt enig</i>
... er det lett å glemme å ta på seg bilbelte .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>Uproblematisk</i>		<i>Problematisk</i>
...er det å bruke bilbelte .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 29. Når jeg sitter på i bil...

	<i>Helt uenig</i>		<i>Helt enig</i>
... er det i orden å droppe bilbelte hvis man sitter i baksetet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... er det riktig av meg å bruke bilbelte hvis jeg sitter i forsetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 30. Hvis jeg skulle droppe bilbeltet, vil jeg etterpå føle meg...

	<i>Svært usannsynlig</i>		<i>Svært sannsynlig</i>
...redd.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...utrygg.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...bekymret.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...tilfreds.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...tøff.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...stolt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 31. Hvis jeg sitter på i bil med en ung fører

	<i>Svært usannsynlig</i>		<i>Svært sannsynlig</i>
...vil jeg ta på meg bilbelte hvis jeg sitter i baksetet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...vil jeg ta på meg belte hvis jeg sitter i forsetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 32. Hvor ofte bruker du bilbelte når..

	<i>Aldri</i>	<i>Sjelden</i>	<i>Av og til</i>	<i>Ofte</i>	<i>Alltid</i>
..du sitter på bare en kort tur .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
..du sitter i baksetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.. du sitter i forsetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 33. Hvor ofte tror du dine venner bruker bilbelte når...

	<i>Aldri</i>	<i>Sjelden</i>	<i>Av og til</i>	<i>Ofte</i>	<i>Alltid</i>
..de sitter i baksetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.. de sitter i forsetet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 34. Ta stilling til utsagnene under ved å sette ett kryss per linje

	<i>Helt uenig</i>					<i>Helt enig</i>	
Mine venner synes det er greit at jeg dropper bilbelte.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mine foreldre synes det er greit at jeg dropper bilbelte .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**TAKK FOR AT DU SVARTE PÅ UNDERSØKELSEN!**