



Samferdselsdepartementet

# Nasjonalt evaluering av "Trygt hjem for en 50-lapp"

Rapport

April 2009

Samferdselsdepartementet

# Nasjonalevaluering av "Trygt hjem for en 50- lapp"

Rapport

April 2009

## Innholdsfortegnelse

Tabeller 2

Figurer 2

<b>1.</b>	<b>Innledning</b>	<b>3</b>
1.1	Bakgrunn	3
1.2	Formål	3
1.3	Datagrunnlag og metodisk gjennomføring	4
1.4	Rapportens struktur	5
<b>2.</b>	<b>Sammendrag - overordnede funn og anbefalinger</b>	<b>6</b>
2.1	Overordnede funn: Ulik praksis, fornøyde brukere	6
2.2	“Trygt hjem for en 50-lapp” på tvers av fylkeskommunene: Utbredelse, organisering og praktisering	7
2.3	“Trygt hjem for en 50-lapp” – et trafiksikkerhetstiltak eller et velferdstiltak?	8
2.4	Samlet vurdering og anbefalinger	9
<b>3.</b>	<b>Kartlegging av ordningen i fylkeskommunene</b>	<b>11</b>
3.1	Sentrale funn fra kartleggingen	15
<b>4.</b>	<b>Funn fra casestudier i Sogn og Fjordane, Hedmark og Troms</b>	<b>20</b>
4.1	“Trygt hjem for en 50-lapp” i Sogn og Fjordane	21
4.2	“Trygt hjem for en 50-lapp” i Hedmark	25
		26
4.3	“Trygt hjem for en 50-lapp” i Troms	29
<b>5.</b>	<b>Suksesskriterier og utfordringer knyttet til “Trygt hjem for en 50-lapp”</b>	<b>32</b>
5.1	Suksesskriterier	33
5.2	Utfordringer	35
<b>6.</b>	<b>Effekt av ordningen på trafiksikkerhet/ulykker</b>	<b>37</b>
6.1	Datakilder/datagrunnlag	37
6.2	Effekt av “Trygt hjem..” på trafiksikkerhet	37
6.3	Ulykkesanalyse 1: Endring i antall ulykker	37
6.4	Ulykkesanalyse 2: Endring i alvorlighetsgrad av ulykker	40
6.5	Oppsummering: Effekt av “Trygt hjem på trafiksikkerhet	43
<b>7.</b>	<b>Anbefalinger for videreføring og/eller implementering av ordningen</b>	<b>45</b>
7.1	Tydliggjør ordningen som et trafiksikkerhetstiltak	45
7.2	Ta utgangspunkt i lokale forhold og behov	47
7.3	Vurder konsekvenser av målgruppedefinisjon	48
<b>8.</b>	<b>Vedlegg (statistikk)</b>	<b>49</b>
8.1	Ulykkesanalyse	49
8.2	Ulykkesgjennomgang	50
8.3	Output av estimeringene fra sas	52

**Tabeller**

<b>Tabell 3.1:</b> Kartlegging av "Trygt hjem for en 50-lapp" .....	12
<b>Tabell 3.2:</b> Fylkeskommunenes avgrensning av målgruppe.....	17
<b>Tabell 6.1:</b> Estimering av endringen i gjennomsnittlig antall personskader mellom før og etter perioden. ....	42

**Figurer**

<b>Figur 4.1.:</b> Aktører involvert i driften av tjenesten i Sogn og Fjordane .....	22
<b>Figur 4.2:</b> Aktører involvert i driften av ordningen i Hedmark.....	25
<b>Figur 4.3:</b> Aktørene involvert i driften av ordningen i Troms .....	1
<b>Figur 6.2:</b> Endring i antall personskader mellom "før"- og "etter"-periode. ....	41

## 1. Innledning

Rambøll Management Consulting (RMC) presenterer med dette sluttrapport for den nasjonale evalueringen av "Trygt hjem for en 50-lapp". Evalueringen er gjennomført i perioden januar – april 2009 på oppdrag for Samferdselsdepartementet.

### 1.1 Bakgrunn

"Trygt hjem for en 50-lapp" er et trafiksikkerhetstiltak som skal gi ungdom mulighet til sikker transport hjem fra aktiviteter utenfor regulære rutetider, først og fremst i forbindelse med helgedager, men også i forbindelse med spesielle arrangement der det er et behov for slik transport. "Trygt heim for en 50-lapp"<sup>1</sup> ble første gang iverksatt i 2002 av Sogn og Fjordane fylkeskommune, som fortsatt praktiserer ordningen. Formålet med ordningen er å redusere helgeulykker i trafikken og å styrke muligheten til å delta i sosiale aktiviteter for ungdom i aldersgruppen 16 og 24 år. "Trygt heim for en 50-lapp" i Sogn og Fjordane ble evaluert av Transportøkonomisk Institutt (TØI) i 2005<sup>2</sup>. I evalueringen fremkom det at mange ungdommer i fylket kjente til at tilbudet eksisterte, men at informasjonen om hvor og når ordningen gjaldt var mangelfull. Analyse av ulykkestall viste en nedgang i antall ulykker blant aldersgruppen 16-30 år i perioden ordningen gjaldt, men ikke en statistisk signifikant nedgang. Etter hvert har flere fylker innført "Trygt hjem for en 50-lapp" og ordningen er særlig aktuell i fylker med store geografiske avstander og spredt bosettingsstruktur, hvor det er aktuelt for unge å reise fra et større kommunesentrum etter å ha deltatt i aktiviteter på kveldstid, og hvor det ikke finnes et regulært nattbusstilbud i helgene.

### 1.2 Formål

Formålet med denne evalueringen har vært å

1. kartlegge forekomst av ordningen blant fylkeskommunene
2. kartlegge hvordan ordningen organiseres og praktiseres
3. innhente erfaringer om bruk av ordningen og hvordan ordningen oppleves av brukerne (brukertilfredshet)
4. analysere ordningens effekt på trafikkulykker

I evalueringen har det stått sentralt å innhente informasjon om hvordan "Trygt hjem for en 50-lapp" er utformet i den enkelte fylkeskommune, hvem som har vært premissleverandører fra politisk og administrativt hold og hvem som praktisk

---

<sup>1</sup> I rapporten benyttes bokmålsversjonen av navnet på ordningen, dvs. "Trygt hjem for en 50-lapp" og ikke "Trygt heim for en 50-lapp".

<sup>2</sup> Transportøkonomisk institutt (2005): *Kjem ein trygt heim for ein 50-lapp? Evaluering av tiltaket "Trygt heim for ein 50-lapp" i Sogn og Fjordane i perioden 2002-2004.*

utfører/ drifter ordningen. Videre har det vært viktig å belyse hvorvidt ordningen benyttes av målgruppa, hvordan de vurderer ordningen og hvilke eventuelle justeringer som bør foretas for å få flere til å benytte seg av ordningen. I tillegg har evalueringen også søkt å måle ordningens effekt på trafiksikkerhet, nærmere bestemt om den har medført en nedgang i ulykkesomfang og skadegrad. Her er det sammenlignet ulykkesdata fra før og etter ordningen ble innført, for å måle om antall helgeulykker og skadegrad i målgruppa er redusert etter tidspunktet for innføring av ordningen, og en statistisk analyse av hvorvidt en eventuell ulykkesreduksjon kan tilskrives "Trygt hjem for en 50-lapp".

### 1.3 **Datagrunnlag og metodisk gjennomføring**

Evalueringen baserer seg på en kombinasjon av kvalitative og kvantitative data, noe som har vært viktig for å innhente så vel bredde- som dybdeinformasjon om hvordan ordningen fungerer og oppfattes av ulike interessenter. I evalueringen inngår følgende datakilder:

- Forskningsrapporter, utredninger og policydokumenter med relevans for evalueringen
- Evalueringer, notater og passasjerstatistikk oversendt fra fylkeskommunene som praktiserer eller tidligere har praktisert "Trygt hjem for en 50-lapp"
- Telefonintervjuer med ansatte i fylkeskommunenes samferdselsavdelinger
- Ulykkesdata fra Statens Vegvesens STRAKS-database
- Casestudier i 3 fylker (Sogn og Fjordane, Hedmark og Troms) hvori inngår kvalitative intervjuer med
  - Representanter fra fylkeskommunenes samferdselsavdelinger
  - Representanter fra Statens Vegvesen
  - Fylkestingspolitikere og ungdomspolitikere
  - Brukere av ordningen (i form av fokusgruppeintervjuer med elever i videregående skole)
  - Transportører (fortrinnsvis taxisjåfører og representanter fra fylkestaxisentral)

Innledningsvis ble det også gjennomført intervjuer med representanter fra Statens Vegvesen Vegdirektoratet, Trygg Trafikk og TØI. Målet med disse intervjuene var å styrke kunnskapsgrunnlaget for evalueringen, samt få innspill til hvilke problemstillinger som burde belyses. De kvalitative intervjuene ble gjennomført ved hjelp av semistrukturerte intervjuguider som tok utgangspunkt i de ovennevnte evalueringstemaene. Når det gjelder materiale oversendt fra fylkeskommunene skal det bemerkes at det er stor variasjon når det gjelder hvordan disse har dokumentert erfaringene med ordningen på fylkesnivå, både når det gjelder omfang og

detaljeringsgrad av så vel statistisk materiale som notater, evalueringer og brukerundersøkelser. Det er heller ikke alle fylkeskommuner som fører passasjerstatistikk for ordningen, og den foreliggende statistikken er til dels mangelfull da det for eksempel ikke fremkommer kjønn og alder på passasjerene. Dette gjør det blant annet gjør det vanskelig å vurdere hvorvidt ordningen "treffer" hele eller bare deler av målgruppa for ordningen, og hvorvidt ordningen bidrar til atferdsendring blant den "farligste" sjåførgruppen, nemlig ferske mannlige sertifikatnehavere.

#### 1.4

#### **Rapportens struktur**

Rapporten er strukturert på følgende måte:

- Kapittel 2 – Sammendrag – overordnede funn og anbefalinger
- Kapittel 3 – Kartlegging av ordningen i fylkeskommunene
- Kapittel 4 – Funn fra casestudier i Sogn og Fjordane, Hedmark og Troms
- Kapittel 5 – Suksesskriterier og utfordringer knyttet til "Trygt hjem for en 50-lapp"
- Kapittel 6 – Effekt av ordningen på trafiksikkerhet/ ulykker
- Kapittel 7 – Anbefalinger for videreføring og/eller implementering av ordningen
- Kapittel 8 – Vedlegg (statistikk)

## 2. Sammendrag - overordnede funn og anbefalinger

RMC har på oppdrag for Samferdselsdepartementet gjennomført en nasjonal evaluering av "Trygt hjem for en 50-lapp". Oppdraget er gjennomført i perioden januar – april 2009. Formålet med evalueringen har vært å

1. kartlegge forekomst av ordningen i norske fylkeskommuner
2. kartlegge hvordan ordningen organiseres og praktiseres
3. innhente erfaringer om bruk av ordningen og hvordan ordningen oppleves av brukerne (brukertilfredshet)
4. analysere ordningens effekt på trafikkulykker

Evalueringen er gjennomført ved hjelp av dokumentstudier, kvalitative intervjuer og analyse av statistikk. Det er gjennomført til sammen 42 intervjuer med informanter på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå.

Evalueringen gir en oversikt over hvordan "Trygt hjem for en 50-lapp" praktiseres eller tidligere har blitt praktisert i samtlige norske fylker, med unntak av Oslo og Aust-Agder<sup>3</sup>, hvordan den oppfattes av ulike interessenter som er involvert i ordningen, ordningens effekt på trafikkulykker i helger blant personer i målgruppa, samt hvilke hensyn RMC vurderer bør ligge til grunn for en videreføring og eventuell implementering av ordningen.

### 2.1 Overordnede funn: Ulik praksis, fornøyde brukere

Det fremkommer i evalueringen at "Trygt hjem for en 50-lapp" praktiseres så vidt forskjellig på tvers av fylkeskommunene at den vanskelig kan ses som en enhetlig ordning. Forskjellene består blant annet i hvem som er målgruppe for ordningen, hva som er maksimal mal lengde for hjemkjøringsstrekning, hvorvidt det opereres med forhåndsbestilling eller faste avganger, og hvorvidt ordningen er åpen for personer utenfor målgruppa i.

Tilbakemeldingen fra et flertall av informantene tilsier at ordningen oppfattes som et positivt tiltak, men det varierer hvor mye ordningen benyttes på tvers av fylker og innad i det enkelte fylke som tilbyr ordningen. At ordningen finnes i et fylke betyr ikke nødvendigvis at den tilbys i alle kommunene i fylket. Dette har å gjøre med flere forhold – geografiske avstander, bosettings- og aktivitetsstruktur i den enkelte kommune, samtidig som det må være en viss avstand fra aktivitetssted til hjemsted

---

<sup>3</sup> Oslo har aldri praktisert ordningen, mens Aust-Agder tidligere har praktisert ordningen, uten at det har vært mulig å fremskaffe informasjon om ordningen fra fylkeskommunen.



for at ungdom velger å benytte "Trygt hjem for en 50-lapp" fremfor å benytte ordinær taxi eller eventuelt komme seg hjem på annen måte. I tillegg må det ikke finnes konkurrerende transporttilbud på den aktuelle strekningen, slik som for eksempel nattbuss. Sist, men ikke minst, må målgruppen kjenne til at ordningen eksisterer, og *hvor* og *når* den er tilgjengelig.

Når det gjelder hvordan brukerinformantene oppfatter ordningen, er det gjennomgående inntrykket at de stort sett er tilfredse. Brukerne er særlig tilfreds med at "Trygt hjem for en 50-lapp" gir dem mulighet til å komme seg trygt hjem fra ulike helgearrangementer for en rimelig penge, og en del oppgir også at foreldre/foresatte føler seg tryggere med ordningen. Egenandelen – som gjennomgående er satt til 50 kroner – oppgis å være en rimelig sats, men det fremkommer i fokusgruppeintervjuene at brukerne ikke er positive til å betale særlig mer enn dette.

Det brukerne gjennomgående er mindre tilfreds med er at ordningen i en del tilfeller må bestilles på forhånd, noe som er i konflikt med ungdommens ønske om ikke å måtte planlegge så mye på forhånd. Videre fremkommer det at ikke alle brukere alltid kommer seg *helt* hjem, i enkelte områder med store geografiske avstander må de av og til påregne å gå inntil 1,5 km til fots for å komme seg helt hjem til sitt bosted.

## 2.2 "Trygt hjem for en 50-lapp" på tvers av fylkeskommunene: Utbredelse, organisering og praktisering

Kartlegging av ordningen blant fylkeskommunene viser at "Trygt hjem for en 50-lapp" praktiseres i 13 fylker. 5 fylker har praktisert den tidligere, men har avskaffet den på grunn av at bruken av ordningen ikke stod i forhold til utgiftene den medførte, eller simpelthen fordi ordningen ble svært lite benyttet. Det fremkommer videre at det er stort lokalt handlingsrom når det gjelder *hvordan* ordningen praktiseres, mens selve *utformingen* og retningslinjene for ordningen stort sett skjer i samarbeid mellom fylkeskommune i samarbeid med transportører og (ungdoms)politikere.

I de fylkene hvor "Trygt hjem for en 50-lapp" praktiseres gjelder den stort sett i et *utvalg* kommuner hvor en av ulike grunner har sett behov for å iverksette en særskilt transportordning for ungdom. I enkelte fylker (for eksempel Hedmark) gjelder ordningen imidlertid i samtlige kommuner. Hvem som defineres som (aldermessig) målgruppe for ordningen varierer mellom 14 og 30 år, igjen på bakgrunn av en behovsvurdering, men et flertall av fylkene har definert målgruppa til å omfatte personer i alderen 16 – 24 år.

Ordningen finansieres stort sett over fylkeskommunens samferdselsbudsjett, i enkelte tilfeller særskilte trafiksikkerhetsmidler. Det finnes eksempler (Oppland) på at ordningen i vel så stor grad oppfattes som et ungdomspolitisk tiltak som et trafiksikkerhetstiltak heller og at finansieringen – i tråd med fylkets desentraliserte modell for ordningen – skjer over ulike budsjetter, avhengig av region. Her oppgis det at ordningen finansieres med så vel samferdselsmidler, som regionale utviklingsmidler og ungdomstiltaksmidler. I kartleggingen fremkommer det at det er

midler og ungdomstiltaksmidler. I kartleggingen fremkommer det at det er stor variasjon når det gjelder hvor mye ressurser fylkene bruker på ordningen, fra 125 000 kroner (Telemark) til nærmere 2 millioner kroner (Hedmark)<sup>4</sup>, og at det er store variasjoner i antall brukere på tvers av fylkene. Ordningen benyttes mest Hedmark og Sogn og Fjordane, og minst i Vest-Agder.<sup>5</sup>

I samtlige fylker som praktiserer ordningen er egenandelen satt til 50 kroner, men det er eksempler på at egenandelen forhøyes noe i tilfeller hvor passasjerene ønsker å bli kjørt lenger enn det som er definert som ordinær strekning, eller i de tilfeller hvor personer som faller utenfor den definerte målgruppa (fortrinnsvis personer eldre enn 24 år) får sitte på med "Trygt hjem for en 50-lapp" -transporten mot å betale noe mer. 6 fylker krever at "Trygt hjem for en 50-lapp" bestilles på forhånd, mens det i 4 av fylkene varierer fra kommune til kommune hvorvidt forhåndsbestilling er pålagt. 3 fylker har ikke noe krav om forhåndsbestilling, her kjøres det faste avganger fra definerte holdeplasser og langs faste traseer. Ordningen markedsføres stort sett gjennom plakater og løpesedler på skoler og taxiholdeplasser, oppslag i media og ikke minst ved hjelp av "jungeltelegrafene".

### 2.3 "Trygt hjem for en 50-lapp" – et trafikksikkerhetstiltak eller et velferdstiltak?

Et flertall av informantene i evalueringen oppgir at "Trygt hjem for en 50-lapp" gir ungdom anledning til å komme seg trygt hjem for en rimelig penge. Det fremkommer imidlertid at flere av informantene oppfatter ordningen som et ordinært kollektivtilbud heller enn et trafikksikkerhetstiltak. Blant politikere som er intervjuet er bevisstheten om "Trygt hjem for en 50-lapp" som et trafikksikkerhetstiltak større, og disse fremhever i tillegg at ordningen er et viktig distrikts- og ungdomspolitisk virkemiddel. I den fylkesvise statistikken over ordningen fremkommer det ikke om ordningen benyttes av personer i høyrisikogruppen, nemlig unge mannlige sjåførere, slik at det er mulig å påvise en eventuell endring i kjøreatferd som kunne tenkes å resultere i færre ulykker blant unge i det tidsrommet ordningen gjelder. Enkelte informanter oppgir at de *tror* ordningen bidrar til at flere i risikogruppen velger å sette igjen bilen hjemme, men det er her altså snakk om antakelser fremfor faktiske observasjoner.

I trafikksikkerhetsanalysene som inngår i evalueringen fremkommer det at det i kommunene som har praktisert "Trygt hjem for en 50-lapp" har vært en samlet nedgang i antall ulykker dersom en sammenligner før- og etter-perioden for innføring av ordningen. Det har imidlertid skjedd en større ulykkesreduksjon i kontrollgruppa (det vil si kommuner som ikke praktiserer "Trygt hjem for en 50-lapp", men som for øvrig har en del fellestrekk med kommuner hvor ordningen praktiseres) enn i kommuner hvor ordningen praktiseres og det er således vanskelig

---

<sup>4</sup> Tall fra 2008, jfr. opplysninger fra fylkeskommunene.

<sup>5</sup> Tall fra 2008, jfr. opplysninger fra fylkeskommunene. Statistikken er dog ikke helt pålitelig, skal vi tro tilbakemelding fra fylkeskommunene, blant annet på grunn av manglende felles registreringssystemer og -rutiner.

å si om ordningen har hatt noen direkte innvirkning på ulykkesreduksjonen i kommunene som har praktisert ordningen. Det kan imidlertid ikke *utelukkes* at ordningen har hatt en effekt på ulykker. Regresjonsanalyse viser at det ikke er mulig å påvise noen statistisk signifikant endring i perioden før innføring av ordningen til perioden etter at ordningen ble innført, til tross for at det observeres en tydelig positiv nedadgående tendens i antall alvorlig skadde. Analysen tilsier imidlertid at denne tendensen ikke kan tilskrives "Trygt hjem for en 50-lapp" alene.

#### 2.4 Samlet vurdering og anbefalinger

Evalueringen av "Trygt hjem for en 50-lapp" viser at det er variasjon når det gjelder hvordan ordningen organiseres og praktiseres på tvers av de 13 fylkene som tilbyr ordningen per i dag. Funn fra evalueringen tilsier også at brukerne – de som benytter ordningen – i overveiende grad er tilfreds med ordningen. Dette tilskrives blant annet at ordningen er tilpasset målgruppens behov og lokale forhold, samtidig som den oppfattes som et trygt og billig transportmiddel. Det er imidlertid gjennomført få systematiske brukerundersøkelser i de fylkene som praktiserer, eller tidligere har praktisert, ordningen, og det vites derfor ikke hvorvidt dette gjenspeiler den generelle oppfatningen blant alle som benytter ordningen. Til tross for at det ikke kan påvises noen isolert effekt av "Trygt hjem for en 50-lapp" på antall trafikkulykker, observeres det en nedadgående tendens i ulykkenes skadegrad. Det kan også argumenteres for at ordningen legitimerer seg selv som et trafiksikkerhetstiltak all den tid den medfører at personer i målgruppen benytter ordningen fremfor privatbil, og at ethvert liv spart rettferdiggjør fylkeskommunens utgifter til ordningen. Det fremkommer imidlertid ikke av passasjerstatistikken som er oversendt fra fylkeskommunene hvorvidt det er sannsynlig at ordningen bidrar til endring i kjøreatferd. Det som imidlertid fremkommer i evalueringen, er at brukerne i stor grad oppfatter ordningen som et kollektivtilbud som gjør det enklere – og rimeligere – for ungdom å delta i (først og fremst festlige) aktiviteter, fremfor at det oppfattes som et trafiksikkerhetstiltak. På bakgrunn av dette kan det være grunn til å stille spørsmål om "Trygt hjem for en 50-lapp" utelukkende skal finansieres med samferdsels- eller trafiksikkerhetsmidler, eller om flere sektorområder bør involveres i finansieringen. I den grad ordningen skal være et godt *trafiksikkerhetstiltak*, bør den i større grad markedsføres som en del av et helhetlig trafiksikkerhetsarbeid, hvor det legges vekt på å nå frem til personer i høyrisikogruppen.

Funn fra evalueringen tilsier også at det bør vurderes hvem som skal være målgruppe for ordningen. Det fremkommer i evalueringen at målgruppen varierer mellom 14 – 30 år, men at de fleste fylker opererer med en målgruppe fra 16 – 24 år. Det kan imidlertid stilles spørsmålstegn om hvilke signaler målgruppedefinisjonen for ordningen sender ut. En lav nedre aldersgrense kan indikere offentlig aksept for at personer deltar i aktiviteter som de strengt tatt er for unge til å delta i, mens en høy øvre aldersgrense kan gi grunn til å diskutere om det bør være en offentlig oppgave å subsidiere hjemtransport fra festlige aktiviteter på nattestid for voksne, presumptivt betalingsdyktige, personer.

På bakgrunn av funnene i evalueringen anbefaler RMC at det i en eventuell videreføring og implementering av ordningen bør legges vekt på å

- tydeliggjøre ordningen som et trafikksikkerhetstiltak
- styrke markedsføring av ordningen overfor målgruppen
- ta utgangspunkt i lokale forhold og behov ved utforming av ordningen
- etablere tydelige retningslinjer for ordningen
- vurdere konsekvensene av målgruppedefinisjon

### **3. Kartlegging av ordningen i fylkeskommunene**

I dette kapitlet presenteres resultatene fra kartleggingsundersøkelsen. Tabell 3.1 er en matrise som inneholder sentral informasjon om ordningen i fylker som praktiserer, og som tidligere har praktisert, ordningen. I matrisen fremkommer følgende informasjon:

- Utbredelse av ordningen i fylket
- Tidspunkt for etablering av ordningen i fylket
- Antall brukere i 2008
- Finansiering fra fylkeskommunen (FK) i 2008
- Kostnad per bruker
- Målgruppebestemmelse i fylket
- Hvorvidt ordningen er åpen for andre enn den definerte målgruppen
- Andre aktører og samarbeidspartnere
- Ukedager (med påfølgende netter) som ordningen gjelder for

Avsnitt 3.1 presenterer sentrale funn fra kartleggingen, med fokus på evalueringstemaene omfang og økonomi, markedsføring, organisering og praksis. Avsnittene 3.1.5 og 3.1.6 belyser utfordringer og suksesskriterier som fremkommer i kartleggingen.

**Tabell 3.1:** Kartlegging av "Trygt hjem for en 50-lapp"

Fylke	Utbredelse	Tidspunkt for etablering	Antall brukere i 2008	Finansiering fra FK	Kostnad per bruker	Målgruppe (alder)	Egendel	Åpen for andre	Involverte aktører	Ukedager ordningen	
Praktiserer "Trygt hjem for en 50-lapp"	Østfold	Ordnningen gjelder i følgende kommuner: Moss, Håbøl, Våler, Aremark, Halden, Isebakke, Sponvika, Askim, Mysen, Trøgstad, Rakkestad, Skiptvet, Spydeberg, Mysen, Ørje, Larkollen, Sarpsborg, Skjeberg, Ullerøy, Ise og Varteig	Juni 2004	1 139	800 000	702	16-24	50	Ja	Kommuner, ungdommens fylkesting og transportører	Fredag og lørdag
	Hedmark	Ordnningen gjelder i samtlige kommuner	Mai 2004	10 000	2 000 000	200	15-22	50	Nei	Kommuner, regionråd og transportør	Fredag og lørdag
	Oppland	Ordnningen gjelder i følgende regioner: Lillehammerregionen, Valdresregionen, Nord-Gudbrandsdal, Gjøvikregionen og Hadelandsregionen	Januar 1999	Ukjent	500 000	Ukjent	14-20	50	Ja	Kommuner, regioner og transportører	Fredag, lørdag og onsdag
	Buskerud	Ordnningen gjelder i følgende kommuner: Kongsberg, Gol og Ringerike	Januar 2005	450	Ukjent	Ukjent	16-24	50	Ja	Vestviken kollektivtrafikk, kommuner og elevråd	Lørdag
	Vest-Agder	Ordnningen gjelder i Kvinesdal kommune	September 2008	100	250 000	2500	Under 25	50	Ja	Kommune og idrettslag	Fredag og lørdag
	Rogaland	Ordnningen gjelder i følgende	Juli 2005	1 100	500 000	454	16-24	50	Ja	Kommuner	Fredag

		kommuner: Lund, Sokndal, Eigersund, Bjerkheim, Tysvær og Vindafjord								og transportører	og lørdag
Praktiserer "Trygt hjem for en 50-lapp"	<b>Møre og Romsdal</b>	Ordnningen gjelder i hele fylket med unntak av kommuner med nattbusstilbud	Januar 2005	1 938	430 000	221	Under 25	50	Ja	Kommuner, statens vegvesen, ungdomsråd, trygg trafikk og transportør	Fredag og lørdag
	<b>Sogn og Fjordane</b>	Ordnningen gjelder i følgende kommuner: Vågsøy, Stryn, Eid, Sogndal, Gloppen, Florø, Førde og Høyanger	Mai 2002	8 000	1 100 000	137	16-24	50	Ja	Transportører og ungdomsutvalg	Fredag og lørdag
	<b>Sør-Trøndelag</b>	Ordnningen gjelder for de fleste kommuner i fylket	September 2004	5 500	1 000 000	181	15-22	50	Ja	Kommuner og transportører	Fredag og lørdag
	<b>Nordland</b>	Ordnningen gjelder i følgende kommuner: Narvik, Vestvågøy, Hadsel, Flakstad, Alstadhaug og Meløy	August 2004	650	400 000	615	16-24	50	Nei	Kommuner og transportører	Fredag og lørdag
	<b>Telemark</b>	Ordnningen gjelder i følgende kommuner: Nome, Tinn og Bø	Januar 2005	435	125 000	287	16-24	50	Ja	Kommuner og transportører	Lørdag
	<b>Hordaland</b>	Ordnningen gjelder i følgende kommuner: Kvinnherad og Voss	September 2005	2 503	600 000	240	16-24	50	Ja	Kommuner, transportør og ungdommens fylkesutvalg	Fredag og lørdag
	<b>Troms</b>	Ordnningen gjelder i følgende	Januar 2005	1 400	277 000	197	17-25	50	Ja	Kommune,	Fredag

		kommuner: Målselv, Harstad, Øverbygd, Lyngen, Nordreisa og Skjervøy								ungdomsråd og transportører	og lørdag
Har tidligere praktisert "Trygt hjem for en 50-lapp"	<b>Akershus</b>	Ordningen gjaldt prøveordninger med kjøring fra to steder: Lillestrøm og Jessheim stasjon	Mars 2007	967 brukere i prøveperioden mars 2007-juni 2008	1 440 000	1489	16-24	50	Nei	Transportører	Fredag og lørdag
	<b>Vestfold</b>	Ordningen gjaldt kjøring fra Tønsberg sentrum mot Stokke og Horten	November 2004	Ukjent – nær ingen bruk	80 000	Ukjent	16-24	50	Ja	Regionråd og Vestviken Kollektivtrafikk	Lørdag
	<b>Nord-Trøndelag</b>	Ordningen gjaldt i følgende kommuner: Nærøy, Steinkjær, Namsos og Levanger	September 2003	546 passasjerer i perioden september 2003-juni 2005	950 000	1739	15-21	50	Ja	Kommuner, ungdomsråd og transportører	Fredag og lørdag
	<b>Finnmark</b>	Ordningen gjaldt i følgende kommuner: Sør-Varanger og Alta	Februar 2004	Ca 500 passasjerer i perioden februar 2004-desember 2004	100 000	200	Under 30	50	Ja	Kommuner og transportører	Lørdag



### 3.1 Sentrale funn fra kartleggingen

Tabell 3.1 viser at det er tretten fylker som praktiserer ordningen i dag. Det er fire fylker (i tillegg til Aust-Agder) som har praktisert ordningen tidligere men som har avskaffet den. Ordningen er derimot aldri blitt praktisert i Oslo fylke. Det er verdt å merke seg at det er stor variasjon i hvordan "Trygt hjem for en 50-lapp" organiseres og praktiseres i ulike fylker, men det er allikevel mulig å identifisere visse fellestrekk. For eksempel har fylkeskommunen i de fleste tilfeller et overordnet ansvar for den daglige driften av ordningen, og det er hovedsaklig drosjesjåfører som leverer tjenesten.

#### 3.1.1 Utbredelse og økonomi

Ordningen varierer mellom fylkene, både når det gjelder geografisk utbredelse og antall brukere. Noen fylker har stor grad av dekning, for eksempel Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Troms, Hedmark, Østfold, Sør-Trøndelag og Oppland. I Hedmark har alle kommunene hatt ordningen siden høsten 2008. I andre fylker praktiseres ordningen på færre steder. I Telemark og Buskerud tilbys ordningen i tre kommuner mens den kun tilbys i to kommuner i Hordaland. I Vest-Agder tilbys ordningen kun i én kommune, Kvinesdal. Dette er ikke nødvendigvis ensbetydende med at ordningen er lite benyttet, i Hordaland var det eksempelvis 2502 passasjerer i 2008. Fylkene som har oppgitt størst antall brukere er Sogn og Fjordane og Hedmark, med brukertall på henholdsvis 8000 og 10000 i 2008. I den andre enden av skalaen ligger Telemark og Vest-Agder, med henholdsvis 435 og 100 brukere i 2008.

Ordningen finansieres i stor grad over fylkeskommunenes samferdselsbudsjett. I visse tilfeller finansieres ordningen ved hjelp av trafikksikkerhetsmidler, dette er for eksempel tilfelle i Troms. I Oppland finansieres ordningen ved både regionale utviklingsmidler, ungdomstiltaksmidler og samferdselsmidler. I to tilfeller oppgis det at også *kommunene* bidrar økonomisk, dette gjelder Østfold og Sør-Trøndelag. I Østfold oppgis det at kommunene bidrar med 5000 kroner hver, mens det i Sør-Trøndelag er satt en kommunal egenandel på 30 %. I Hedmark vurderes det også om kommunene skal dekke en del av kostnadene. Det er også stor variasjon i ressursbruk, og dette spenner fra 125 000 kroner i Telemark til nærmere 2 000 000 kroner i Hedmark.

I noen fylker oppleves kostnadene som svært høye, og dette oppgis å være en av årsakene til at ordningen er blitt avskaffet i fylkene Akershus, Vestfold, Nord-Trøndelag og Finnmark. Det fremkommer at ordningen ble for lite brukt av målgruppen i forhold til de kostnadene som ble brukt til å etablere og drifte ordningen.

I Akershus ble "Trygt hjem for en 50-lapp" etablert som prøveordning i mars 2007 og avviklet i juni 2008. Det var i prøveperioden totalt 967 brukere som benyttet ordningen fordelt på ca 500 turer. Akershus Fylkeskommune bidro i den samme perioden med 1 440 000 kroner. Som illustrert i tabell 3.1 var kostnaden per bruker 1489 kroner. Akershus Fylkeskommune vurderte på grunnlag av dette at brukertallet ikke legitimerte kostnadene, og avviklet derfor tilbudet.

En sentral årsak til de høye kostnadene i Akershus oppgis å være utgifter til markedsføring. Følgende markedsføringsaktiviteter ble iverksatt i fylket i 2007: Annonsering, reklamefilm på kinoer, plakater i busser og på handlesentre, plakater og oppslag på videregående skoler, kontakt med "Natteravnene" og aktuelle utesteder med utdeling av brosjyrer. I fylkets evaluering av prøveordningen konkluderes det med at det er dyrt å markedsføre tilbudet og det oppgis at "valg av kanaler er beskjedent og nedslagsfeltet geografisk er stort"<sup>6</sup>. Av de totale kostnadene i prøveperioden på 1 488 085 kroner utgjorde markedsføringskostnadene 989 125 kroner.

### 3.1.2 **Markedsføringsaktiviteter**

De mest benyttede markedsføringskanalene er brosjyrer, avisannonser, plakater og oppslag på busser, skoler og andre samlingssteder samt reklamer på radio. I tillegg benyttes Internett til å informere om ordningen; det være seg fylkeskommunale og/eller kommunale Internettsider eller dedikerte Internettsider for ordningen. "Jungeltelegrafene" fremheves også som en nyttig formidlingskanal. Men "jungeltelegrafene" forutsetter at ordningen blir brukt, og at brukerne selv viderefremidler informasjon om tilbudet til bekjente.

### 3.1.3 **Organisering**

Fylkeskommunene har gjennomgående et overordnet ansvar for driften av "Trygt hjem for en 50-lapp". I tillegg medvirker kommune, transportør og regionråd i ulik grad.

I kun fire fylker er det *kommunene* som oppgis å ha det operative ansvaret. *Operativt ansvar* defineres i denne evalueringen som ansvar for den daglige driften av ordningen. De fire fylkene er Oppland, Østfold, Sør-Trøndelag og Telemark. For øvrig er det stort sett fylkeskommunene som har det operative ansvaret for å drifte ordningen, ofte i tett samarbeid med transportører. Transportører kan enten være aktører med regionalt ansvar, som eksempelvis Troms Taxi eller Vestviken Kollektivtrafikk, eller lokale aktører som løyvehavere og taxisjåfører. I de aller fleste tilfellene er drosjenæringen engasjert som leverandør av tjenesten. Under presenteres det noen eksempler på hvordan "Trygt hjem for en 50-lapp" organiseres i et utvalg fylker:

- I Nordland er det Nordland Fylkeskommune som har det operative ansvaret og fylkeskommunen samarbeider direkte med taxiselskapene som leverer tjenesten
- I Vest-Agder er ordningen utformet av Vest-Agder Fylkeskommune, Agder Kollektivtrafikk, Kvinesdal Kommune og Kvinesdal Idrettslag. Her er det Kvinesdal Idrettslag som har det operative ansvaret og som i tillegg er registrert som transportør
- Buskerud Fylkeskommune overfører midler til Vestviken Kollektivtrafikk som videre finansierer ordningen. Vestviken Kollektivtrafikk administrerer tilbudet, men samarbeider med kommuner og elevråd. Det er lokale

---

<sup>6</sup> Akershus Fylkeskommune (2008): *Evaluering av forsøksprosjektet "Hjem for en 50-lapp"*.

taxiselskaper som leverer tjenesten. Buskerud tar også del i et regionsamarbeid med Telemark om ordningen (tidligere deltok også Vestfold i dette samarbeidet)

- I Oppland er ordningen organisert ulikt fra region til region. Den er enten organisert under Fylkeskommunens fagenhet for samferdsel eller Regionrådene. Det er de enkelte kommuner som har det operative ansvaret, men regionrådene er også med. I tillegg er ungdomsrådene involvert. Det er drosjesentraler som leverer tjenesten

#### 3.1.4 **Praksis**

Det er også forskjeller når det gjelder hvordan "Trygt hjem for en 50-lapp" praktiseres i de ulike fylkene. Dette gjelder blant annet hvilken aldersgruppe fylkeskommunene definerer som ordningens målgruppe.

**Tabell 3.2:** Fylkeskommunenes avgrensning av målgruppe

Aldersgruppe	Fylker
16-24	Østfold, Buskerud, Rogaland, Sogn og Fjordane, Nordland, Telemark, Hordaland, Akershus, Vestfold
15-22	Hedmark, Sør-Trøndelag
15-21	Nord-Trøndelag
14-20	Oppland
17-25	Troms
<25	Vest-Agder, Møre og Romsdal
<30	Finnmark

Tabell 3.2 illustrerer hvordan fylkeskommunene avgrenser sin målgruppe. Et flertall av fylkene opererer med en målgruppe mellom 16 og 24 år, som er en aldersgruppe som av erfaring er svært utsatt for ulykker<sup>7</sup>. Ni fylker som har valgt denne aldersgruppen som sin målgruppe. To fylker, Vest-Agder og Møre og Romsdal, har valgt å tilby ordningen til ungdom under 25 år, mens de øvrige fylkene har andre varianter. Den yngste brukergruppen finner vi i Oppland (14-20 år), mens den eldste målgruppen fantes i Finnmark (<30), et fylke som ikke lenger praktiserer ordningen. Målgruppene som presenteres i tabell 3.2 kan beskrives som fylkenes primærmålgrupper, mens ordningen i praksis også *kan* være åpen for andre aldersgrupper. Under følger noen eksempler på hvordan målgruppebestemmelse praktiseres:

- Målgruppen i Troms er ungdom mellom 17 og 25 år. Men dersom det er ledig plass kan personer eldre enn 25 år bli med. Disse må betale 100 kr for tjenesten

<sup>7</sup> Dette er blant annet utgangspunktet for Statens Vegvesens "Sei ifrå"-kampanje, se <http://www.vegvesen.no/Fag/Trafikk/Trafikksikkerhetskampanjer/Regionale+kampanjer/Sei+ifra%C3%A5%21> [lesedato 30.04.2009]

- I Nordland fylke defineres målgruppen som ungdom mellom 16-24 år, og i utgangspunktet er ikke ordningen for personer utenfor denne aldersgruppen
- Målgruppen i Østfold er ungdom mellom 16 og 24 år. Ordningen er også åpen for andre aldersgrupper dersom tjenesten *bestilles* av en person innenfor målgruppen
- Målgruppen i Hordaland er ungdom mellom 16 og 24 år. Ungdom med ungdomskort reiser gratis i fylket, mens øvrige i målgruppen betaler 50 kroner. Ordningen tilbys også rullestolbrukere

Når det gjelder *forhåndsbestilling* praktiseres dette ulikt både på tvers av fylkene og innad i fylkene. Ulikhetene er knyttet til at det er behov for å gjøre lokale tilpasninger for at hver enkelt rute skal bli benyttet.

Intensjonen med "Trygt hjem for en 50-lapp" er, som navnet tilsier, å få ungdom trygt hjem for en 50-lapp. Det er to aspekter ved dette:

1. At ordningen koster 50 kroner for primærmålgruppen
2. At ungdom blir kjørt trygt hjem

I evalueringen fremkommer det at fylkeskommunene i stor grad lykkes med punkt 1, hvilket er å tilby et transporttilbud til ungdom som koster 50 kroner. Og i den grad det fravikes fra denne prisen er det som oftest overfor personer som faller utenfor primærmålgruppen. Det kan også stilles spørsmål til det at man tilbyr ordningen til eldre brukere, dersom det går *på bekostning av primærmålgruppen*. Evalueringen avdekker videre at punkt 2 kan være mer problematisk å innfri i praksis, ettersom ungdommen ikke nødvendigvis blir kjørt *helt hjem*. I Hordaland er det eksempelvis faste holdeplasser, mens i Telemark praktiseres ordningen slik at ungdom blir kjørt "nærmest mulig hjem". Dette er temaer som problematiseres ytterligere i kapittel 4 og 5, som presenterer og drøfter funn fra casestudier i Sogn og Fjordane, Hedmark og Troms.

### 3.1.5 **Utfordringer**

Følgende *utfordringer* fremkommer i kartleggingen:

- Lite bruk
- Til dels høye kostnader
- Manglende kjennskap til ordningen blant ungdom
- Tvil om ordningen treffer "risikogruppen" unge mannlige sjåførere

Det oppgis flere steder at ordningen er lite brukt. Dette er for eksempel tilfelle i Vest-Agder, med ca 100 brukere i 2008. I Vestfold var det nær ingen bruk av ordningen, og den ble som følge av det avviklet. Samtidig blir det oppgitt at ordningen er relativt kostbar, og at det dermed er en forutsetning at ordningen blir brukt dersom den skal opprettholdes. Kartleggingen viser også at ordningen innføres med lokale tilpasninger, og dette fordrer et behov for å gjøre de *lokale*

lokale tilpasninger, og dette fordrer et behov for å gjøre de *lokale retningslinjene* kjent blant brukerne. Det er helt sentralt at målgruppen informeres om ordningen slik at de kjenner til når, hvor og hvordan den kan benyttes. Dette er også viktig for at brukernes forventninger skal stemme overens med deres faktiske erfaringer med tjenesten. Til slutt uttrykkes det usikkerhet om ordningen treffer risikogruppen unge mannlige sjåførere, ettersom det oppgis at disse "kjører uansett" i tillegg til at kjønn og alder ikke fremkommer i passasjerstatistikken fra fylkene.

### 3.1.6 **Suksesskriterier**

Følgende *suksesskriterier* fremkommer i kartleggingen:

- Lokal tilpasning
- Kjennskap til ordningen blant målgruppen
- Forankring blant ungdom, transportører og beslutningstakere

Det er nødvendig å gjøre lokale tilpasninger på grunn av store forskjeller i bosettingsstruktur og geografi. Det vil si at ordningen må tilpasses lokale forhold for at den skal bli brukt. Det oppgis også at ordningen trolig ikke passer til alle fylker og kommuner. Dersom det for eksempel eksisterer et nattbusstilbud oppgis det at "Trygt hjem for en 50-lapp" er et overflødig tiltak. Det fremkommer i kartleggingen at ordningen passer godt i områder med spredt bosetting, og med et populært utkjøringsentrum. Som nevnt i avsnitt 3.1.5 er det helt sentralt at målgruppen kjenner til ordningen for at de skal kunne bruke den. Målgruppen må også kjenne til hvordan de kan ta tilbudet i bruk. Det er samtidig nødvendig at ordningen er forankret blant lokale interessenter, som ungdom, transportører og politikere. Det er viktig at disse aktørene samarbeider i utformingen av tilbudet, for å sikre at ordningen forankres og tilføres nødvendige ressurser. Ungdommen må involveres for å sikre at tilbudet treffer målgruppen, og for at ordningen skal bli et populært og sosialt akseptert transportmiddel. Ordningen må også tilrettelegges slik at den fungerer for transportørene, og til slutt er det nødvendig at det er politisk vilje til å opprettholde og eventuelt utbedre ordningen.

#### **4. Funn fra casestudier i Sogn og Fjordane, Hedmark og Troms**

RMC har gjennomført casestudier i Sogn og Fjordane, Hedmark og Troms. Disse fylkene er valgt ut fordi ordningen er relativt mye brukt i alle tre. I tillegg er Sogn og Fjordane et referansefylke for "Trygt hjem for en 50-lapp". Fylkene ble også valgt ut fra et ønske om å innhente erfaringer fra ulike geografiske kontekster. Målet med disse casestudiene har vært å få en grundigere innsikt i hvordan ordningen organiseres, praktiseres og benyttes i disse fylkene. Det er gjennomført intervjuer med informanter fra fylkeskommunal administrasjon, politikere, transportører, samt ungdomspolitikere og brukere. Intervju med brukere ble gjort i form av fokusgruppeintervjuer ved videregående skoler.

Det fremkommer i evalueringen at den politiske intensjonen bak tiltaket "Trygt hjem for en 50-lapp" har flere aspekter. Ordningen er iverksatt på bakgrunn av høye ulykkestall i forbindelse med kjøring i helgene, og forstås som et trafikksikkerhetstiltak rettet mot risikogruppen unge mannlige sjåførere. Samtidig benyttes tiltaket som et distriktspolitisk virkemiddel for å fremheve det aktuelle fylke som et attraktivt og trygt bosted. I Troms brukes ordningen for eksempel som et virkemiddel for "branding" av lokalsamfunn som trygge oppvekstmiljø.

Ordningen oppgis å være godt forankret i de tre fylkene, både blant ungdom og politikere. Lokal forankring blant ungdom er viktig for å fremme bruk av ordningen, og politisk forankring er viktig for å sikre at ordningen tilføres nødvendige midler. Imidlertid kommer det frem av evalueringen at "Trygt hjem for en 50-lapp" i liten grad markedsføres som et trafikksikkerhetstiltak, men at det heller promoterer som et kollektivt transporttilbud, på lik linje med andre kollektivtilbud. Et fåtall av informantene fra fylkeskommunenes samferdselsavdelinger, transportører og politikere opplever at de har grunnlag til å uttale seg om hvorvidt "Trygt hjem for en 50-lapp" bidrar til å redusere antall trafikkulykker.<sup>8</sup> Ordningen fremtrer i stedet som et velferdstiltak, som gir ungdom et offentlig transporttilbud der det er savnet.

Det fremkommer i casestudiene at det primært er fylkeskommunen og drosjenæringen som har ansvar for drift av ordningen. Kommunene involveres som dialogpartnere, men har lite operativt ansvar. Av de tre fylkene er det kun i Hedmark at kommunene til dels har en fremtredende rolle. I Hedmark har kommunene sammen med Regionrådet for Fjellregionen ansvar for å markedsføre ordningen ute i distriktene.

---

<sup>8</sup> Dette understøttes også av data fra gjennomførte telefonintervjuer i kartleggingsstudiet.

Det er, som kapittel 3 viser, stor variasjon i praktisering av ordningen på tvers av fylkene i evalueringen. Dette indikerer at det er behov for å tilpasse ordningen til lokale forhold. Dette kommer tydelig frem i Sogn og Fjordane, der ordningen fungerer godt de fleste steder i fylket, med unntak av Stryn-området.

#### 4.1 **“Trygt hjem for en 50-lapp” i Sogn og Fjordane**

Ordningen i dette fylket har fungert som en referansemødel for hvordan flere andre fylker har etablert “Trygt hjem for en 50-lapp”. Strekningen Sogndal-Leikanger oppgis også som landets aller første “Trygt hjem...”-rute. Ruten stammer ifølge våre informanter fra 1994, da lokale taxisjåførere i Leikanger etablerte ordningen på eget initiativ på bakgrunn av det store antallet ungdommer som benyttet taxi. Ordningen ble da etablert som en praktisk løsning for å få flere hjem samtidig. Taxisjåførene stilte allerede på denne tiden med taxier med plass til inntil 16 personer. I ettertid har fylkeskommunen gått inn og utviklet en mal for resten av fylket. Ordningen ble formelt iverksatt i fylket i mai 2002.

##### 4.1.1 **Organisering og praksis i Sogn og Fjordane**

Ordningen er svært utbredt og blir av våre informanter ansett som svært vellykket. Budsjettet for 2008 var på 1.1 millioner kroner, og i 2007 var det 8000 personer som benyttet seg av ordningen. Primærmålgruppen for ordningen er ungdom mellom 16 og 25 år, og ungdommen betaler 50 kroner for å komme seg hjem. Tilbudet gjelder også for eldre personer - personer mellom 25 og 30 år betaler 50 kroner per tur, mens personer over 30 år betaler 100 kroner per tur. Tilbudet gjelder for disse sekundærmålgruppene med det forbehold at det er ledig kapasitet, det vil si at det ikke skal gå på bekostning av primærmålgruppen. Det kjøres faste ruter og traséer, men informanter fra både FK og transportører informerer om at det utøves en viss fleksibilitet.

Ifølge transportørene er det ikke praktisk mulig å kjøre all ungdommen helt hjem, fordi mange bor langt fra hovedveiene. Dersom alle blir kjørt helt hjem vil dette føre til at turen blir for langvarig for ungdommen som skal lengst. I Sogn og Fjordane blir i stedet målgruppene kjørt så “nært huset som et rasjonelt transportopplegg kan tillate”.<sup>9</sup>

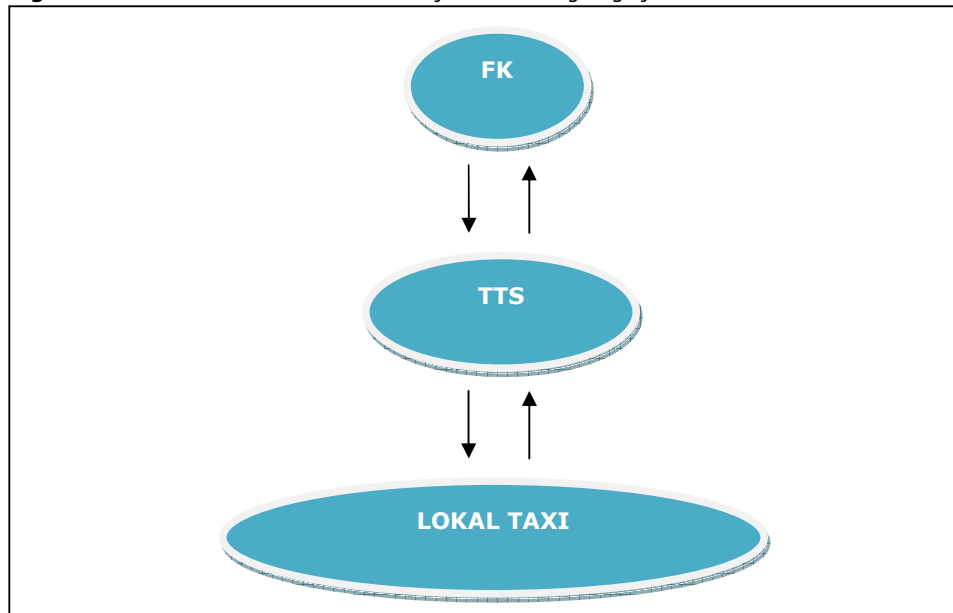
Det er plassgaranti for målgruppen i Sogn og Fjordane og dette skal sikre at all ungdom kommer seg hjem til distriktene fra de ulike sentra. Fokusgruppen i Leikanger bekrefter at all ungdom kommer seg hjem med ordningen, men bemerker at dette kan bety lang ventetid.

I Sogn og Fjordane er det drosjenæringen som har ansvar for å frakte ungdom trygt hjem for en 50-lapp. Drosjenæringen er involvert i ordningen på to nivåer; gjennom Taxi Transport Service Sogn og Fjordane (TTS) som administrerer den daglige driften av ordningen i hele fylket, og gjennom de enkelte drosjeeiere og -sjåførere som utfører turene. Over disse står Fylkeskommunen som bevilger de økonomiske

<sup>9</sup> Informasjonsbrosjyre fra Sogn og Fjordane Fylkeskommune om Trygt heim for en 50-lapp (2008).

ressursene som gjør ordningen mulig. Organisering av ordningen i fylket er illustrert i figur 4.1.

**Figur 4.1.:** Aktører involvert i driften av tjenesten i Sogn og Fjordane



Et punkt som blir fremhevet som viktig av informantene fra transportørene, er at det er lokale drosjesjåfører som har ansvar for å kjøre ungdom hjem. Det vil si at sjåfører fra brukernes hjemsted kjører inn til de ulike sentra og henter "sine kunder." Disse sjåførene kjenner ungdommen de har ansvar for å kjøre hjem, og har også kjennskap til arrangementer som kan medføre behov for ytterligere transporttilbud. Det benyttes som regel drosje eller maxi-taxi, mens det settes inn buss ved behov, for eksempel ved store enkeltarrangementer. Når de lokale sjåførene får kjennskap til behov for å mobilisere tilleggstransport, melder de fra til TTS som enten kontakter busselskapene direkte eller formidler behovet videre til FK. De lokale sjåførene melder også ifra til TTS dersom de opplever at det er nødvendig å gjøre endringer i rutene. TTS fungerer på denne måten som et mellomledd mellom FK og de lokale drosjesjåførene. Denne organiseringen gir ordningen en viss fleksibilitet, og er ifølge FK og transportører en styrke for ordningen i Sogne og Fjordane.

Prosjektet er blitt etablert på følgende steder i fylket: Måløy, Stryn, Sogndal, Eid, Sandane, Florø, Førde og Høyanger. Avsnitt 4.1.2 og 4.1.3 beskriver hvordan ordningen fungerer i henholdsvis Sogndal-Leikanger og i Stryn.

#### 4.1.2 **Sogndal-Leikanger**

Denne ruten er en del av et system av ruter som løper fra Sogndal sentrum og ut til de omkringliggende distriktene. Det kjøres faste ruter med avgang kl.02.30 fra Sogndal og med faste sjåfører fra Leikanger Taxi som kjenner kundene sine.



Transportørene legger vekt på at bruk av lokale taxisjåfører gir trygghet til foreldre og foresatte ettersom de også kjenner sjåførene som kjører deres ungdom. De uttrykker at relasjonen mellom sjåfør og bruker kan redusere bråk og uro under transporten. Det er også en eksplisitt strategi å blande aldersgrupper for å bidra til trygghet både for brukerne og sjåførene. Det fremkom i fokusgruppen i Sogndal-Leikanger at ungdom stiller spørsmål ved denne praksisen, da den i deres øyne kan føre til at eldre brukere får "turen" på bekostning av ungdommen.

I Sogn og Fjordane er tilbudet åpent for eldre brukere. Brukere under 30 år betaler 50 kr mens de over 30 år betaler 100 kr. Fokusgruppen i Sogndal-Leikanger uttrykker at eldre brukere ofte benytter seg av ordningen på bekostning av ungdom, og at ordningen fungerer etter et "førstemann til mølla-prinsipp". Dette kan tyde på tilbudet til sekundærmålgruppene i praksis kan gå på bekostning av tilbudet til primærmålgruppen. Også FKs representant medgir at dette kan skje, da det kan være vanskelig for sjåførene å avvise eldre kunder. Fokusgruppen er også kritisk til at eldre brukere, slik de oppfatter det, sjelden betaler mer enn 50 kroner for turen. Transportører er derimot tydelige på at brukere over 30 skal betale 100 kroner.

For øvrig uttrykker fokusgruppen at ungdom er godt informert og godt vant med ordningen, og de fleste i fokusgruppen bruker ordningen selv på regelmessig basis. I Stryn, derimot, viser det seg at ungdom er mindre kjent med ordningen. Dette belyses nærmere i avsnitt 4.1.3.

#### 4.1.3 **Stryn**

Ordningen i Stryn er i dag basert på forhåndsbestilling, og dette er et resultat av at ordningen til nå er blitt lite benyttet i området. Det settes krav til at "Trygt hjem..."-transporten må bestilles innen kl 18.00 samme dag som den skal benyttes og at det må være minimum 3 passasjerer som skal til samme sted. Dette kriteriet blir trukket frem som negativt av fokusgruppen i Stryn. Fokusgruppen uttrykker også at forhåndsbestilling er en barriere for å benytte ordningen, ettersom de opplever det utfordrende å planlegge kvelden på forhånd.

I Stryn blir tjenesten levert av det lokale drosjeselskapet, der samtlige sjåfører kan gjennomføre transporten. De lokale sjåførene undrer seg over at ordningen blir så lite benyttet i Stryn, ettersom den ifølge sjåførene er betydelig markedsført i området. Fokusgruppen i Stryn har imidlertid et motstridende syn på dette og uttrykker at ungdom i området generelt har lite kjennskap til ordningen, og at det er få som har benyttet seg av den. Enkelte i fokusgruppen *trodde* at de selv hadde benyttet seg av ordningen i forbindelse med et skoleball. Ellers fremhever fokusgruppen behov for å synliggjøre ordningen og foreslår det informeres om ordningen ved Stryn videregående skole.

Følgende oppgis som årsaker til at ordningen i liten grad blir benyttet i Stryn:

1. Transportører og fokusgruppe uttrykker at det er liten oppslutning om utelivet i Stryn

2. Ifølge transportører og fokusgruppe eksisterer det et nattbusstilbud som ungdom kan benytte seg av
3. Fokusgruppen påpeker at de fleste ungdommer bor i nærheten av Stryn sentrum

Årsakene til at ordningen benyttes lite i Stryn oppgis å være at det ikke er behov for den. Det er lite oppslutning om utelivet, hvilket vil si at det ikke er et større antall ungdom som skal hjem fra Stryn sentrum på nattetid i helgene. Det eksisterer også et alternativt kollektivtilbud som ungdom kan benytte seg av. Til slutt forklares lav grad av bruk med at bosettingen er konsentrert til nærliggende områder og at det er et relativt lite antall ungdom har behov for transport utover Stryn sentrum.

#### 4.1.4 **Virkninger av ordningen i Sogn og Fjordane**

Ordningen forstås som svært vellykket av FK og transportører, og de har inntrykk av at tilbudet er mye benyttet. I Sogn og Fjordane blir følgende *positive virkninger* av ordningen trukket frem:

1. Ungdom kommer seg trygt hjem med kjente sjåførere, og dette gir foreldre en følelse av trygghet
2. Det blir mindre bråk i sentrum da ungdommen kommer seg hjem rett etter stengetid
3. Ordningen reduserer grunnlaget for piratdrosjer

De positive virkningene som fremheves er knyttet til at bruk av faste og kjente sjåførere bidrar til å gi foreldre en følelse av trygghet. Dette har å gjøre med at foreldrene også kjenner sjåførene, og det er en god dialog mellom sjåførene og foreldrene i Sogn og Fjordane. Transportørene har også inntrykk av at det blir færre episoder med vold og liknende ettersom ordningen frakter ungdom ut av sentrum. Samtidig blir det mindre grunnlag for piratdrosjer når målgruppen kan benytte seg av et rimelig kollektivtilbud.

#### 4.1.5 **Suksesskriterier i Sogn og Fjordane**

Følgende suksesskriterier blir fremhevet i Sogn og Fjordane:

- Drosjenæringen som transportør
  - Godt samarbeid mellom lokale sjåførere, TTS og FK
  - Lokale sjåførere gir trygghet til brukere og deres foresatte
  - Lokale sjåførere kjenner til lokale behov og "trender" – *fleksibilitet*
- Blanding av ungdom og eldre
- Plassgaranti
- Ingen konkurrerende kollektivtilbud
- Reell forskjell i pris/kostnadsbesparende

- Representantene for TTS presiserte at distansen må være av en viss lengde for at det skal være rimeligere å benytte ordningen fremfor ordinær taxi

- Informasjon

Informantene i Sogn og Fjordane oppgir flere suksesskriterier på grunnlag av deres erfaringer siden ordningen formelt ble iverksatt i 2002. Sentrale suksesskriterier i fylket er knyttet til drosjenæringen som transportør, da det er et tett og godt samarbeid mellom FK, TTS og lokale løyvehavere. Faste og kjente lokale sjåførere bidrar til de positive virkningene som trekkes frem i avsnitt 4.1.4, i tillegg til at lokale sjåførere har kjennskap til reisemønstre og sosiale arrangementer i nærmiljøet. Ved å formidle sin kjennskap videre til TTS og FK blir ordningen tilpasset lokale behov. Det oppgis også at det er plassgaranti for målgruppen, det vil si at samtlige i målgruppen kommer seg hjem med "Trygt hjem...", og at det settes inn tilleggskjøretøy ved behov. Det oppgis at ordningen passer best i områder med kjøring fra et fast og populært sentrum, samt at distansen bør være av en viss lengde. Til slutt er det som tidligere nevnt nødvendig at ungdom er godt informert om ordningen.

#### 4.2 **"Trygt hjem for en 50-lapp" i Hedmark**

Hedmark trafikksikkerhetsutvalg initierte "Trygt hjem for en 50-lapp" med prøveprosjekter i områdene Solør (sør i fylket) og Nord-Østerdalen (nord i fylket) i henholdsvis 2003 og 2004. Disse ble kontaktet av trafikksikkerhetsutvalget, da det var ønskelig å prøve ut ordningen i kommuner med ulik bosettingsstruktur, avstander og grad av sentralisering. Fra og med høsten 2008 er ordningen innført i samtlige kommuner<sup>10</sup> i Hedmark.

##### 4.2.1 **Organisering og praksis i Hedmark**

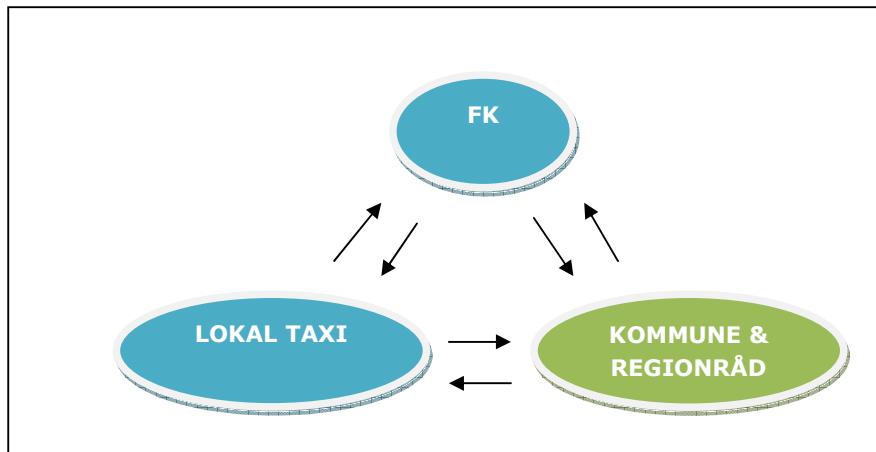
Målet med ordningen er å få ungdom trygt hjem på kveld/natt ved hjelp av offentlig transportmiddel. Hensikten er å tilby et trygt alternativ til det å haike med ukjente eller sitte på med høyrisikosjåførere.

Hedmark Taxi ble koblet inn på et tidlig stadium da de hadde inngående kjennskap til de mest frekventerte strekningene i fylket. I tillegg til drosjenæringen har Ungdommens Fylkesting har vært med på å utforme ordningen. Fylkeskommunen samarbeider som illustrert av figur 4.2 direkte med drosjenæringen. I tillegg bidrar kommunene og Regionrådet for Fjellregionen<sup>11</sup> med å gjøre ordningen kjent ute i distriktene.

**Figur 4.2:** Aktører involvert i driften av ordningen i Hedmark

<sup>10</sup> Eidskog, Elverum, Engerdal, Folldal, Grue, Hamar, Kongsvinger, Løten, Nord-Odal, Os, Rendalen, Ringsaker, Stange, Stor-Elvdal, Sør – Odal, Tolga, Trysil, Tynset, Våler, Åmot, Åsnes.

<sup>11</sup> Fjellregionen er en fellesbetegnelse på følgende kommuner: Alvdal, Folldal, Rendalen, Tynset, Tolga, Os, Røros og Holtålen (de to sistnevnte er kommuner i Sør-Trøndelag men regnes som del av Fjellregionen)



Ordningen gjelder natt til lørdag og natt til søndag i hele fylket gjennom hele året, men brukes mindre om sommeren. Ordningen brukes mye i julen, påsken og om høsten. Egenandelen er på 50 kroner og taxien skal bestilles fra brukernes hjemsted. Dersom en bruker for eksempel bor i Os og har deltatt i et sosialt arrangement i Tynset, er det da taxi fra Os som skal bestilles. Det er retningslinjer på at taxien venter i 5 minutter, og dersom brukeren ikke dukker opp innen de 5 minuttene så kan taxien kjøre. Overordnede retningslinjer for "Trygt hjem for en 50-lapp" i Hedmark er som følger:

1. Forhåndsbestilling før kl 18.00 kvelden man skal ut. Fordelen med dette oppgis å være at ordningen ikke går på bekostning av andre taxikunder siden taxiselskapet da får en oversikt over hvor mange ekstra biler det må stille med
2. Målgruppen er ungdom fra 15 til 22 år. Personer utenfor denne aldersgruppen får ikke være med. Brukere må også oppgi navn og mobiltelefonnummer ved bestilling
3. Det må være minimum 3 personer som skal til det samme området

I utgangspunktet blir ungdom kjørt helt hjem til døra i Hedmark, men ved store arrangementer blir det satt opp buss og det gir begrensinger i forhold til å bli kjørt helt hjem. Det er store avstander i fylket og gjennomsnittsturen er på ca. 4 mil. Ordningen blir benyttet mest i Ringsaker og i Fjellregionen, mens ordningen blir brukt lite i Hamar. Dette *kan* skyldes at det er nattbusstilbud i Hamarområdet. I avsnitt 4.2.2 og 4.2.3 presenteres funn fra casestudier i Hamar og Nord-Østerdalen.

#### 4.2.2 Hamar

Det oppgis at "Trygt hjem for en 50-lapp" blir benyttet mindre i Hamar enn i for eksempel nabokommunen Ringsaker og fjellregionen. Dette kan forklares med at det er taxi fra brukerens hjemsted som bestilles, det vil si at dersom en bruker skal hjem fra Hamar til Ringsaker, så bestilles det taxi fra Ringsaker. I fokusgruppeintervju med ungdom fra Hamar videregående skole fremkommer det at "Trygt hjem for en 50-lapp" oppfattes som et positivt tiltak, og at ordningen får de store avstandene i

fylket til å virke kortere ved at man på relativt enkelt vis kan skaffe seg skyss hjem. Det er imidlertid et mindretall i fokusgruppen som har benyttet ordningen i særlig grad.

#### 4.2.3 Nord-Østerdalen

Ordnningen ble etablert i Fjellregionen i mai 2004 og skal gi risikogruppen unge mannlige sjåførere og deres venner og bekjente et alternativ til å sitte på med vedkommende, eller å haike med ukjente.

Ved oppstart av ordningen ble det opprettet en gruppe med representanter fra regionrådet, politiet, Hedmark Taxi og elevrådene i de videregående skolene som møttes for å diskutere regler som la grunnlaget for ordningen. Det er Hedmark taxi avdeling Tynset som har organisert og driftet ordningen for regionen, mens regionrådet har hatt et overordnet ansvar. Tynset er utkjøringssted for hele regionen.

Det er store avstander innad i regionen og en festkultur med tidvis store arrangementer på ulike steder hvor svært mange ungdommer møtes. Informantene i Hedmark oppgir at det er for komplisert å lage en fast rute da grendene strekker seg langt utover "hovedveiene", og det er svært spredt bosetting.

Da ordningen ble iverksatt opererte man først med to avgangstider fra Tynset, henholdsvis kl. 01.00 og kl. 02.30. Det viste seg at den første avgangen var for tidlig, mens den andre var for sen. Etter hvert ble det dermed enighet om et kompromiss i form av avgang kl. 01.45. Dette er et tidspunkt skjenkestedene, nattravnene og politi oppgis å være positive til da man får kjørt ungdommen ut fra sentrum før utestedene stenger. På den måten rydder man unna en del småproblemer og bråk.

Casestudiet i Hedmark viser at ungdom ikke alltid kommer seg helt hjem til døren. Ved store arrangementer og i perioder hvor det er stor pågang settes det opp buss, og denne følger den faste traséen som skolebussen kjører. Dette medfører at noen ungdommer må gå inntil 1,5 km for å komme seg helt hjem. Under fokusgruppeintervjuet med ungdom fra området ble dette fremhevet som problematisk, da dette opplevdes som for langt å gå, særlig i vinterhalvåret. Det oppgis at brukere kommer seg nærmere døren når de transporteres med maxi-taxi.

Ordnningen er ikke åpen for andre enn målgruppen 15-22 år, til tross for at det er ledig plass. Det er også forhåndsbestilling innen kl 18.00 den samme dagen man skal ut. Alder blir ikke sjekket av sjåførene, men telefonnummer blir registrert ved bestilling og det er én kontaktperson for hver gruppe (på minimum tre personer) som også oppgir mobiltelefonnummer ved bestilling. I utgangspunktet har man ikke faste ruter fordi folk bor spredt i hele fylket og ordningen er utformet utfra geografiske hensyn og ungdommens festmønster.

En utfordring som kom frem under fokusgruppeintervjuet var at ungdommen brukte ordningen mindre etter fylte 18 år, på grunn av at transporten gikk før utestedenes stengt tid. De benyttet tilbudet i større grad når de var for unge til å komme inn på utestedene. Etter at de fylte 18 ble det vanligere å sitte på med venner i stedet for

”Trygt hjem for en 50-lapp”. Dette kan forklares med at yngre har færre bekjente med førerkort og at de drar tidligere hjem da skjenkestedene ikke slipper dem inn.

#### 4.2.4 **Virkninger av ordningen i Hedmark**

Følgende oppgis å være virkninger av ordningen:

1. Transportører har *inntrykk* av at tilbudet fører til at flere unge setter fra seg bilen, og de vurderer at tilbudet på denne måten trygger trafikken
2. Transportører oppgir at de får tilbakemelding fra politi, nattevakter og utestedene om at ordningen bidrar til å redusere antall ungdom i sentrum, og de vurderer at ordningen med dette kan bidra til å redusere bråk og uro
3. Både transportører og FK uttrykker at tilbudet bidrar til å rette oppmerksomhet mot trafikksikkerhet

Ordningen oppgis å ha flere positive virkninger i Hedmark, for det første oppgis det at tilbudet er trafikksikrende, da transportører har inntrykk av at tilbudet fører til at et betydelig antall unge setter fra seg bilen for å benytte seg av ordningen. I tillegg oppgis det – i likhet med i Sogn og Fjordane - at ordningen kan bidra til å redusere bråk og uro i sentrum, da den frakter ungdommen ut derfra. I Hedmark fremgår det til slutt at både transportører og FK har tro på at ordningen retter oppmerksomhet mot trafikksikkerhet, og ordningen signaliserer at trafikksikkerhet er et prioritert politikkområde i fylket .

#### 4.2.5 **Suksesskriterier i Hedmark**

I casestudiene i Hedmark fremtrer følgende som suksesskriterier for ordningen:

- Kommunalt ansatt *ungdomskontakt*<sup>12</sup>
- Godt samarbeid mellom kommune, transportører, ungdommen og skoler
- Tydelige regler
  - Eksakt tidspunkt for avgang skaper en bedre og mer forutsigbar situasjon for foreldre og foresatte
  - Sjåfører og passasjerer vet hva de skal forholde seg til
- Positiv drosjenæring
- Forankring i ungdommens fylkesting

Det oppgis at ordningen fungerer aller best i de kommunene der det er en ungdomskontakt som tar en aktiv del i driften av ordningen. Ungdomskontakten er i posisjon til å kommunisere tett med ungdommen, og kan videreformidle deres behov til transportører, kommune og fylkeskommune. I Hedmark fremheves klare regler som et suksesskriterium, og det oppgis at klare regler for bestilling og

---

<sup>12</sup> Ungdomskontakten har ansvar for dialog mellom kommuneadministrasjon og lokalungdom, og har ofte ansvar for den lokale ungdomsklubben.

avgangstidspunkter skaper forutsigbarhet for foreldre, og gir klare retningslinjer til både sjåfører og passasjerer. Dette kan også bidra til at drosjenæringen forholder seg positiv til ordningen. Til slutt er det viktig at ordningen er forankret i ungdommens fylkesting, slik at ungdommens egne representanter bidrar til å utforme den. Dette kan styrke ordningen når det gjelder å møte ungdommens behov.

#### 4.3 **“Trygt hjem for en 50-lapp” i Troms**

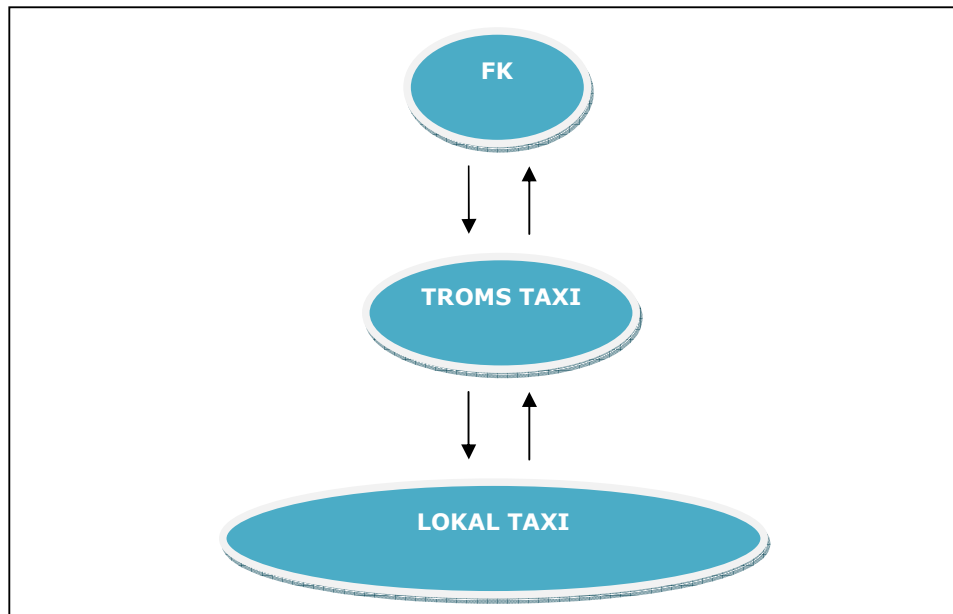
I evalueringen fremkommer det at det generelt er stort fokus på trafiksikkerhet i fylket og at det er stor politisk oppslutning om samferdsels- og trafiksikkerhetstiltak. “Trygt hjem for en 50-lapp” betegnes av FK som et viktig trafiksikkerhetstiltak. Ordningen ble ifølge FK primært etablert som et forsøk på å redusere antall bilulykker med unge sjåførere på kvelds- og nattetid i helgene.

Ordningen ble etablert som et prøveprosjekt fra februar 2004 og i kommunene/ tettstedene Finnsnes, Storslett og Sætermoen. Ordinær drift ble implementert i januar 2005 i kommunene/ tettstedene Bardufoss, Harstad, Øverbygd, Lyngseidet, Storslett, og Skjervøy. Ordningen finansieres over fylkeskommunens trafiksikkerhetsbudsjett. I 2008 var budsjettet på 277 000 kroner og det var ca 1400 brukere.

##### 4.3.1 **Organisering og praksis i Troms**

Det er store avstander i Troms og “Trygt hjem for en 50-lapp” er en etterspurt ordning. Målgruppen er ungdom mellom 17 og 25 år. Hvis det er ledig plass, kan personer eldre enn 25 bli med, de må da betale 100 kr. Transporten må bestilles innen kl 23.00, og det er fast avgang kl 03.00. Det er ikke satt krav til et bestemt antall personer. Transporten er derimot begrenset til en distanse på 30 km fra utkjøringssted til bosted, og dersom brukeren skal lenger en dette må vedkommende betale ordinær takst på resten av turen. Det er taxiselskaper som leverer tjenesten i Troms, og ordningen blir administrert av Fylkeskommunen og Troms Taxi. Figur 4.3 illustrerer organiseringen av ordningen i Troms.

**Figur 4.3:** Aktørene involvert i driften av ordningen i Troms



#### 4.3.2 **Målselv**

Målselv er en kommune der "Trygt hjem for en 50-lapp" fungerer godt. Målselv består av flere småsentra, og det er derfor fire utkjøringssteder i kommunen; Olsborg, Heggelia, Anselv og Anslimoen. I Målselv skal transporten forhåndsbestilles innen kl 22.00, og det bestilles også et tidspunkt for avhenting. Her er taxiselskapet fleksibelt, men de ønsker å kjøre før kl.02.30, før det ordinære taxirushet begynner.

De lokale taxiselskapene har stor handlefrihet i Troms, og dette gir mulighet til å tilpasse ordningen til lokale forhold. I Målselv er dette aktuelt på grunn av økende etterspørsel i forbindelse med fremveksten av Målselv Fjellandsby, der det er hytteanlegg og alpinbakke. Ettersom flere arrangementer legges dit øker behovet for "Trygt hjem for en 50-lapp". Den lokale handlefriheten kan dog føre til lav grad av samordning. Det kom frem under casebesøket at det ofte ble hjemkjøring av kun én passasjer. Dette er ikke ressurseffektivt og fremtrer som en utfordring i Troms.

Under fokusgruppeintervjuet med ungdom fra den lokale videregående skolen kom det frem at ungdom var godt kjent med ordningen og at de brukte ordningen i stor grad. De var dog noe negative til at de måtte betale vanlig takst for reise utover 30 km, og til at ordningen ikke gjaldt ved kryssing av kommunegrensen mellom Målselv og Bardufoss.

#### 4.3.3 **Virkninger av ordningen i Troms**

I evalueringen fremkommer følgende virkninger av ordningen i Troms:

1. Transportørene har inntrykk av at ordningen kan ha bidratt til å redusere såkalt "stygg kjøring"



2. FK oppgir at ulykkestallet har gått ned i Troms, men det er vanskelig å påvise om dette skyldes "Trygt hjem for en 50-lapp"
3. Ordningen gir, ifølge FK, ungdom mulighet til å delta i sosiale arrangementer

I Troms oppgir transportørinformantene at de har inntrykk av at ordningen har bidratt til å redusere "råkjøringen" i fylket. Det oppgis også fra FK at ulykkestallet i fylket er redusert, og det antas at "Trygt hjem for en 50-lapp" kan ha bidratt til denne utviklingen. Den siste virkningen som oppgis er at ordningen gir ungdom mulighet til å delta i sosiale arrangementer siden ordningen gir mulighet for trygg og rimelig hjemtransport.

#### 4.3.4 **Suksesskriterier for ordningen i Troms**

Følgende suksesskriterier fremheves som sentrale av informantene i Troms:

- Mye uformell kontakt mellom transportører og foreldre. Dette bidrar til at ordningen blir godt forankret hos foreldrene
- Ungdommen kommer seg helt hjem
- Godt samarbeid mellom drosjenæringen og FK
- Bred politisk forankring bidrar til å styrke ordningen
- Fleksibilitet og lokalt handlingsrom

Suksesskriterier i Troms er knyttet til at det er en god og løpende dialog mellom transportører og foresatte. Dette involverer de foresatte i ordningen og gir dem også en følelse av trygghet. Det er også godt samarbeid mellom drosjenæringen og FK, og dette, samt bred politisk forankring, bidrar ifølge FK å styrke ordningen i Troms. Det er også et stort fokus på fleksibilitet og lokalt handlingsrom som forstås som styrkende for ordningen både av FK og transportører idet det gjør det mer attraktivt å benytte ordningen.

## 5. Suksesskriterier og utfordringer knyttet til "Trygt hjem for en 50-lapp"

I dette kapittelet diskuteres vesentlige tema og problemstillinger som fremkommer i evalueringen.

Evalueringen viser at "Trygt hjem for en 50-lapp" ikke er et enhetlig tiltak. Det er stor variasjon i hvordan ordningen praktiseres og benyttes. Evalueringen viser videre at det kan være nødvendig å foreta lokale tilpasninger for at ordningen skal fungere i et bestemt område pga ulikheter i geografiske forhold og bosettingsstruktur.

Overordnet sett er det et politisk valg om det skal bevilges midler til implementering og drift av "Trygt hjem for en 50-lapp". Tiltaket fremstår som godt forankret politisk i de tre fylkene hvor det er gjennomført casestudier. Det er flere årsaker til dette.

*For det første* er ordningen et tiltak for å redusere trafikkulykker blant unge i forbindelse med helger, som også er rettet mot unge "risikosjåfører". *For det andre* har ordningen bred appell blant ungdommen og deres foresatte, da den tilbyr ungdommen et trygt transportmiddel som kan benyttes for å bli kjørt hjem fra aktivitetssentra i helgene. *For det tredje*, og dette henger sammen med de to foregående punktene, gir ordningen en signaleffekt om at fylket *satser på ungdommen* både hva gjelder offentlig transport og trafikksikkerhet, samt å medvirke til positive oppvekstmiljøer.

En sentral problemstilling er om ordningen kan tjene på å i større grad markedsføres som et trafikksikkerhetstiltak. De færreste informantene i denne evalueringen oppgir at de har grunnlag for å si om ordningen har effekt på trafikksikkerhet. Enkelte informanter oppgir at de har *inntrykk* av at ordningen kan bidra til å redusere trafikkulykker, men fylkene har gjennomført få undersøkelser for å avdekke om ordningen treffer målgruppen, og om ordningen kan ha en positiv effekt på trafikksikkerhet. Det har også vært en utfordring for den foreliggende evalueringen at datagrunnlaget fra fylkene er av varierende kvalitet, slik at det blant annet er vanskelig å vurdere hvorvidt ordningen benyttes av høyrisikogruppen. Den varierende datakvaliteten har også konsekvenser for trafikksikkerhetsanalysene som presenteres i kapittel 6.

I evalueringen fremgår det at "Trygt hjem..." oppleves å ha positive effekter utenom trafikksikkerhet, blant annet oppgis det at ordningen kan bidra til å redusere vold og støy i sentrumsområder, da ordningen frakter ungdommen hjem. Det oppgis også at ordningen gir foreldre og foresatte en trygghet om at deres barn kommer seg hjem i helgene. I påfølgende avsnitt presenteres suksesskriterier og utfordringer knyttet til "Trygt hjem for en 50-lapp", basert på erfaringer i de fylkene og kommunene der ordningen tidligere har blitt praktisert og praktiseres i dag.

## 5.1 **Suksesskriterier**

### 5.1.1 **Informasjon og markedsføring**

Et åpenbart suksesskriterium er at målgruppen er kjent med ordningen. For å kunne bruke ordningen må målgruppen ha kjennskap til hvordan den skal benyttes, og hvordan den eventuelt skal bestilles. "Trygt hjem for en 50-lapp" har best forutsetninger for å fungere godt i de fylker og kommuner der ungdommen har god kjennskap til ordningen, gjennom egen eller bekjentes bruk. I Sogn og Fjordane generelt, og i Leikanger spesielt, fremstår ordningen som godt kjent, og godt benyttet, blant ungdommen. Dette fremkommer i intervjuer med FK, transportører, politikere og med ungdommen selv. Her gjør "jungeltelegrafene" seg gjeldende, og ordningen synes å være solid forankret i lokalmiljøet. I Stryn fremstår ordningen som mindre kjent og mindre brukt blant målgruppen. I evalueringen fremkommer det at det er motstridende syn blant ungdom og transportører. Drosjesjåfører som er intervjuet i Stryn ytrer at det er blitt informert om ordningen i stor grad, og at ungdom bør kjenne til den. Fokusgruppen som er intervjuet mener derimot at det er blitt informert om ordningen i liten grad, og at det er behov å synliggjøre den i større grad.

Det som vektlegges av de fleste fokusgrupper som er intervjuet i forbindelse med casestudiene, er at det bør informeres om ordningen på skolene der ungdommen befinner seg. Ungdom i fokusgruppene mener det er behov for mer enn plakater og brosjyrer, og foreslår at det informeres om ordningen i plenum på skolene.

### 5.1.2 **Brukermedvirkning**

En forutsetning for at ordningen skal være vellykket er at den er tilpasset målgruppens behov. Det er ulike måter å sikre brukermedvirkning på, og under presenteres noen konkrete eksempler på hvordan brukermedvirkning kan ivaretas.

**Hedmark.** I 2006 ble ordningen i Nord-Østerdalen stanset pga at ungdom ikke aksepterte forhåndsbestillingen innen kl. 18.00 og at de ikke møtte opp til bestilt taxi. Det var også problemer med å få aksept for at ordningen ikke kjørte brukere helt hjem og at man dermed måtte gå et stykke når man ble transportert hjem med større kjøretøy. Reglene førte til relativt sterke reaksjoner blant en større mengde ungdommer. Dette skapte negativ medieomtale både for ordningen og ungdommen i Nord-Østerdalen.

I Nord-Østerdalen ble det derfor nedsatt en arbeidsgruppe med ungdomsrepresentanter for å finne en løsning på problemene og for å få ordningen til å fungere. Etter arbeidet ble ordningen iverksatt på nytt fra februar 2007, med en del endringer. Blant annet ble det satt et fast tidspunkt for avreise, det ble fremmet ønske om en ordning med "ordensvern" på busser, samt at taxisjåfører etterlyste engasjement hos foreldre. Ifølge intervjuede transportører har situasjonen bedret seg noe, selv om de fortsatt ønsker mer engasjement fra foreldre.

**Troms.** I Troms ble det gjennomført en spørreundersøkelse i forkant av etableringen av "Trygt hjem for en 50-lapp". I denne ble målgruppen stilt spørsmål om bilbruk for å få kjennskap til deres kjøremønster i tilknytning til helgene. Resultatene fra

undersøkelsene ble en del av fylkeskommunens beslutningsgrunnlag i forkant av å etablere ordningen. Det ble også gjennomført en spørreundersøkelse i forbindelse med en evaluering av ordningen i 2004, og da var det målgruppens erfaringer med ordningen som var fokuset.

**Sogn og Fjordane.** I Sogn og Fjordane blir tilbudet kontinuerlig styrt etter det behovet som fremkommer fra målgruppen. Det er leverandørene av tjenesten, de lokale drosjesjåførene, som har ansvar for å fange opp behov for endringer lokalt. Dette er ifølge transportører og representanten for FK mulig når det er sjåfører fra det samme hjemstedet som brukere som leverer tjenesten, dette beskrives nærmere i avsnitt 5.1.3.

### 5.1.3 **Fleksibilitet**

I de fleste fylker er ordningen, som tidligere redegjort for, organisert som et samarbeid mellom fylkeskommunen og drosjenæringen. Det påpekes av våre informanter at drosjer tillegger ordningen en viss grad av fleksibilitet som er nødvendig ettersom ungdom kan være en uforutsigbar brukergruppe<sup>13</sup>. I Sogn og Fjordane legger transportørene vekt på betydningen av å bruke drosjesjåfører fra det samme hjemstedet som brukerne, slik at det er en etablert relasjon mellom leverandøren og mottakeren av tjenesten. Transportørene og representanten for fylkeskommunen er enige om at dette bidrar til å skape trygge rammer rundt transporten, samt at drosjesjåførene da har kjennskap til de lokale forhold, både hva det gjelder bosetting og reisemønstre.

Fleksibilitet er viktig dersom ordningen skal være et tilbud ved sosiale arrangementer utenom de vanlige helgeaktivitetene. I slike tilfeller er det sentralt at de som har ansvar for driften av ordningen blir informert om arrangementene, og har mulighet til å sette inn nødvendig transporttilbud. Det er også nødvendig med fleksibilitet ettersom det kan være endringer i reisemønstre, og det kan oppstå behov for nye eller endrede ruter. Det er dermed viktig at nye behov blir registrert, og at ordningen blir tilpasset i tråd med disse.

#### 5.1.3.1 **Fleksibilitet vs. håndheving av regler**

For at "Trygt hjem for en 50-lapp" skal fungere godt, er det nødvendig at tilbudet er tilpasset målgruppens behov; det må være behov for tilbudet, med et visst brukergrunnlag og det bør heller ikke være noen konkurrerende alternativer. Casestudiene viser for eksempel at det ikke er hensiktsmessig å etablere ordningen på steder med nattbusstilbud.

I evalueringen fremkommer det at ordningen benyttes mest i områder der det er behov for hjemkjøring fra et fast frekventert "helgesentrum". I slike områder fungerer ordningen godt som en måte å frakte unge mennesker trygt hjem på fra sosiale arrangementer. Men fleksibilitet kan også by på utfordringer, for eksempel når det gjelder målgruppedefinisjon og aldersavgrensning. Dette utdypes i avsnitt 5.2.2.

---

<sup>13</sup> Intervju med representant for Oppland Fylkeskommune.

Mens fleksibilitet blir vektlagt som et suksesskriterium i Troms og Sogn og Fjordane, blir *tydelige og lettfattelige regler* fremhevet som et suksesskriterium i Hedmark. Her legges det vekt på at lettfattelige og tydelige regler bidrar til at ordningen blir rettferdig og forutsigbar. Ved å sette krav til ungdommen blir ordningen mer forutsigbar for ungdommens foresatte, og for drosjesjåførene som leverer tjenesten. Dette viser hvordan "Trygt hjem for en 50-lapp" blir tilpasset lokalt, på fylkes-, kommune-, og stedsnivå. I visse områder fungerer det godt med fleksibilitet og handlingsrom, mens det ikke fungerer i andre områder.

## 5.2 **Utfordringer**

### 5.2.1 **For stor grad av fleksibilitet skaper feil forventninger**

Det fremkommer i casestudiene i evalueringen at dersom ordningen er *for* fleksibel kan dette også være utfordrende. Ifølge transportørene i Troms er det nødvendig å utvise fleksibilitet, men det kan by på utfordringer, for eksempel når ungdom ikke møter opp til bestilt transport. I Troms har de enkelte drosjeselskapene stort handlingsrom på grunn av store forskjeller i fylket. Dette kan skape uklarhet når det gjelder hvordan regler og rutiner skal forstås, både for brukere og leverandører av tjenesten.

Fleksibilitet er et stikkord også i Sogn og Fjordane, og her erfarer RMC at ungdom setter spørsmål ved at ordningen er åpen for eldre brukere. I Sogn og Fjordane er primærmålgruppen 16-24 år, men ordningen har i praksis ingen øvre aldersgrense. Primærmålgruppen og brukere under 30 år skal betale 50 kr for tjenesten, mens brukere over 30 skal betale 100 kr. Fokusgruppen som er intervjuet i Leikanger uttrykker tvil om at samtlige brukere over 30 betaler 100 kr, og opplever også at tilbudet til eldre går på bekostning av primærmålgruppen. FK og transportører uttrykker derimot at reglene håndheves, men med en viss grad av fleksibilitet. Det skal også nevnes at enkelte av ungdommene i fokusgruppen gir uttrykk for at de benytter ordningen mer etter at de har avsluttet videregående skole. Dette begrunnes med at de oftere reiser til Sogndal sentrum i helgene.

### 5.2.2 **Målgruppealder**

RMC vurderer at det også kan være problematisk at ordningen i visse tilfeller er rettet mot ungdom ned i 14-15-årsalderen, særlig med tanke på at ordningen primært brukes til å transportere ungdom hjem fra et sentrum på nattestid i helgene. Dersom ordningen skal være et transporttilbud i forbindelse med festaktiviteter i helger, med avgang rundt kl. 02.00-03.00, kan det gi et feil signal at ordningen også tilbys 14-15-åringene. Samtidig er det selvsagt ønskelig at 14-15-åringene også kommer seg trygt hjem. Poenget er at det bør avklares hvorvidt "Trygt hjem for en 50-lapp" skal fungere som et trafikkikkerhetstiltak eller som et velferdstiltak. Dersom ordningen skal være et kollektivtilbud til unge, kan det være hensiktsmessig at ordningen tilbys tidligere på kvelden slik at den kan benyttes i forbindelse med aktiviteter som kino- og/eller kafébesøk, og ikke kun i forbindelse med festlige aktiviteter på nattestid. Samtidig kan det diskuteres hvorvidt det er riktig at ordningen er åpen personer inntil 30 år, som i utgangspunktet er i arbeid og dermed skulle ha råd til å benytte ordinær taxi.

### 5.2.3 **Trygt hjem = Helt hjem?**

Formålet med "Trygt hjem for en 50-lapp" er å få målgruppen trygt hjem fra sosiale arrangementer. Spørsmålet er om dette betyr at målgruppen skal kjøres *helt hjem til døren*. I evalueringen fremkommer det at det kan være utfordringer knyttet til å kjøre målgruppen helt hjem. Det er mer utfordrende å kjøre ungdommen helt hjem ved bruk av større kjøretøy som buss, da en buss gir mindre fremkommelighet enn personbil. Men det er også problemer knyttet til hjemkjøring med mindre kjøretøy som drosjer, da hjemkjøringen ifølge transportører "tar for lang tid" dersom alle blir kjørt helt hjem til døren. Ifølge informantene blir turen for lang for passasjerene med lengst reisevei dersom alle passasjerene skal kjøres helt til døren. I Sogn og Fjordane er det en nedfelt strategi at målgruppen blir kjørt så "nært huset som et rasjonelt transportopplegg kan tillate".<sup>14</sup>

### 5.2.4 **"Trygt hjem for en 50-lapp": Et trafikksikkerhetstiltak?**

I evalueringen fremkommer det at informantene oppfatter "Trygt hjem for en 50-lapp" som et distrikts- og velferdspolitisk tiltak i like stor grad som et trafikksikkerhetstiltak. Ordningen benyttes tilsynelatende til å gi distriktsfylkenes ungdommer et offentlig transporttilbud i forbindelse med hjemkjøring fra sosiale aktiviteter i helgene. I Troms brukes ordningen eksempelvis som et virkemiddel for "branding" av lokalsamfunn som trygge oppvekstmiljø. Dersom det blir tydeliggjort at ordningen er et trafikksikkerhetstiltak vil det også gi en signaleffekt som indikerer at trafikksikkerhet blir *prioritert* i de aktuelle distriktene. Samtidig er det slik at selv om brukere ikke oppfatter ordningen som et trafikksikkerhetstiltak, har ikke det nødvendigvis så stor betydning dersom de likevel benytter seg av tilbudet. Et vesentlig spørsmål i denne sammenheng om "Trygt hjem for en 50-lapp" faktisk bidrar til å redusere antall helgeulykker i målgruppa.

Det fremkommer i evalueringen at flere transportører og ansatte i FKs samferdselsavdelinger har *inntrykk* av at ordningen kan bidra til å redusere helgeulykker. Det er særlig i områder der ordningen er mye brukt, og hvor mange ungdommer "setter igjen bilen" at informantene vurderer at ordningen fungerer som et trafikksikkerhetstiltak. I disse tilfellene antas det at det *kan* være en sammenheng mellom reduksjon i trafikkmengde og reduksjon i ulykkestall. Andre transportører oppgir at de har inntrykk av at ordningen har bidratt til å redusere "råkjøring". I kapittel 6 presenteres funn fra to ulike trafikksikkerhets-/ulykkesanalyser der det er forsøkt å besvare hvorvidt "Trygt hjem for en 50-lapp" har effekt på trafikksikkerhet.

---

<sup>14</sup> Informasjonsbrosjyre fra Sogn og Fjordane Fylkeskommune om Trygt heim for en 50-lapp (2008).

## 6. Effekt av ordningen på trafiksikkerhet/ulykker

I dette kapittelet presenteres funn fra to trafiksikkerhets-/ulykkesanalyser.

Analysene tar utgangspunkt i data fra periodene *før* og *etter*

implementeringstidspunktet for "Trygt hjem for en 50-lapp", hvor målet har vært å undersøke om ordningen har ført til endringer i antall trafikkulykker og skadegrad i målgruppa i de aktuelle tidsperiodene.

### 6.1 Datakilder/datagrunnlag

Analysene bygger hovedsaklig på ulykkesdata fra Statens Vegvesens STRAKS-database. Det er også innhentet data fra fylkeskommunene, men dette datagrunnlaget er som nevnt mangelfullt, da passasjerstatistikken ikke inneholder informasjon om for eksempel kjønn og alder. Det eksisterer heller ingen felles registrerings- og rapporteringssystemer på tvers av kommuner og fylker som praktiserer ordningen, noe som medfører visse utfordringer når det gjelder å sammenligne data.

### 6.2 Effekt av "Trygt hjem.." på trafiksikkerhet

Ulykkesanalyse 1 fokuserer på *endring i antall ulykker*, mens ulykkesanalyse 2 fokuserer på *endring i alvorlighetsgrad av trafikkulykker* som følge av ordningen. Ulykkesanalyse 1 sammenligner endringen i ulykkestall i kommuner som har praktisert ordningen med endringen i kommuner som ikke har praktisert ordningen. Analysen viser at det faktisk har vært en større reduksjon i kommunene som *ikke* har praktisert ordningen enn i de som har praktisert den. Dette kan dog skyldes at kommunene som har iverksatt ordningen sannsynligvis har mer problematikk knyttet til helgeulykker blant målgruppa enn kommunene som ikke har iverksatt den. Ulykkesanalyse 1 viser imidlertid at *blant* de kommunene som tilbyr ordningen, er det *størst* reduksjon i antall ulykker i de kommuner ordningen benyttes i *størst* grad.

Ulykkesanalyse 2 fokuserer som nevnt på endring i alvorlighets-/skadegrad av trafikkulykker. Analysen viser at det er en betydelig reduksjon i ulykkesalvorlighetsgrad i de fylkene hvor "Trygt hjem..." praktiseres. Samtidig er det noen metodiske utfordringer knyttet til evalueringens trafiksikkerhetsanalyser. For det første er det begrenset og differensiert hva fylkene har kunnet tilby av data/informasjon knyttet til bruk av ordningen. For det andre er det generelt vanskelig å påvise isolert effekt av trafiksikkerhetstiltak, da man ikke kan utelukke alle andre faktorer som kan tenkes å påvirke datamaterialet<sup>15</sup>. Dette beskrives nærmere i påfølgende avsnitt som omhandler ulykkesanalyser 1 og 2.

### 6.3 Ulykkesanalyse 1: Endring i antall ulykker

Som en del av evalueringen med ordningen "Trygt hjem for en 50-lapp", er det sett på ulykkesituasjonen i de fylkene/kommunene som har praktisert ordningen. En

---

<sup>15</sup>Dette er tilfellet i TØIs evaluering av ordningen i Sogn og Fjordane (2005).

"før"- og en "etter"-periode er plukket ut i forhold til når ordningen har vært i funksjon. Det er også plukket ut kontrollfylker/kommuner der man ikke har praktisert ordningen og ulykkesituasjonen er sammenliknet for en "før"- og "etter"-periode i begge gruppene.

### 6.3.1 **Utplukking av ulykkesdata**

#### 6.3.1.1 **Utplukking av ulykkesdata for fylker/kommuner som har praktisert ordningen**

Det er mange fylker som har praktisert ordningen i en eller annen form, men variasjonene er store når det gjelder hvor mange kommuner og over hvilke tidsperioder ordningen er praktisert. I utgangspunktet var det tenkt å ta ut ulykkesdata på fylkesnivå. I ettertid vurderes det at dette blir for unøyaktig, da det ikke er noen fylker hvor ordningen har vært praktisert i alle kommuner over tid. I de fleste fylker er prosentandelen kommuner som har praktisert ordningen, under 50 % (fra 5-67 % med hovedtyngde godt under 50 %).

Gjennomgang av det innsamlede datamateriale har resultert i utvalg av et knippe fylker/kommuner hvor ordningen har vært praktisert, og definert "før"- og "etter"-periodene ut fra perioden for praktisering.

Det er 81 kommuner i 8 fylker som er plukket ut. Kriterier for utplukking har vært at "Trygt hjem for en 50-lapp" er praktisert i en lengre periode (3-4 år), at perioden har vært sammenhengende (ikke hatt ordningen, sluttet og begynt igjen) og at det foreligger fullstendige opplysninger om dager ordningen har vært gjeldene.

Alder på fører er for alle kommuner satt til 15-25 år (dette har variert mellom 16-24, 15-22, 17-25 og <25 år, men det er valgt å ta ut data for 15-25 år i alle kommuner).

Tidspunktene for ulykkene er natt til lørdag og/eller natt til søndag avhengig av når ordningen gjelder i de ulike fylkene/kommunene (varierer fra fylke til fylke). Natt til lørdag vil si: fra fredag kl. 1800 til 2400 + lørdag kl. 0000 til kl. 0600, natt til søndag vil si: fra lørdag kl. 1800 til 2400 + søndag kl. 0000 til kl. 0600.

#### 6.3.1.2 **Utplukking av ulykkesdata for fylker/kommuner som ikke har praktisert ordningen**

Ut fra innsamlet datamateriale er det også plukket ut et knippe fylker/kommuner hvor "Trygt hjem for en 50-lapp" ikke har vært praktisert. Det er 136 kommuner i 7 fylker som er plukket ut. Utplukking av denne gruppen har skjedd ved å ta fylker hvor en større andel av kommune aldri har hatt ordningen. Oslo er ikke tatt med av den grunn at det her er et helt annet kollektivtilbud enn i fylkene som har praktisert ordningen. Akershus er også valgt bort, noe på grunn av kollektivtilbudet men også fordi ordningen har vært praktisert i noen kommuner i kortere perioder.

"Før"- og "etter"-perioden for kontrollfylkene/kommunene er satt til 3 år "før" og 3 år "etter", altså to perioder som er mest mulig like med de kommunene som har praktisert ordningen. Alder på fører er også her satt til 15-25 år og tidspunktene for ulykkene er natt til lørdag og natt til søndag.



For både primærgruppa (de som har hatt ordningen) og kontrollgruppa har fylkene/kommunene som er plukket ut en spredning i hele Norge – fra sør, vest, midt og nord.

For ytterligere detaljer vedr. utplukkingen av data vises det til vedlegget i avsnitt 8.1.1.

### 6.3.2 **Ulykkesendring**

Ulykkesdata er hentet fra Statens vegvesens STRAKS-database. Vedlagt er tabeller som viser samlet antall ulykker med førere i alderen 15-25 år, lørdag/søndag kveld, i før- og etterperiodene i de utplukkede kommunene, både for de som praktiserer ordningen og kontrollkommunene (se vedlegg 8.1.2).

Som det framgår av ulykkesgjennomgangen har det samlet vært en nedgang i antall ulykker fra før- til etterperioden for de kommunene som har praktisert "Trygt hjem for en 50-lapp". Antall ulykker har blitt redusert fra 238 til 217, en nedgang på 22 ulykker eller 9 %.

I kommunene i kontrollgruppen har det også vært en ulykkesreduksjon. Her har faktisk ulykkesnedgangen vært på 21 % (fra 585 til 463 ulykker, en nedgang på 122 ulykker).

Både i gruppen som har praktisert ordningen og i kontrollgruppen vil det kunne være mange andre faktorer som har påvirket ulykkesutviklingen i kommunene. Andre prosjekter eller tiltak rettet mot ungdom kan ha vært praktisert i ulikt omfang ("Sei i frå", tiltak mot russen, "Jentenes trafikkaksjon", tiltak i MC-miljøene osv.). Dette er det ikke gått inn i eller tatt hensyn til. Det samme gjelder evt. større fysiske tiltak som er gjennomført, hvordan føreropplæringen fungerer eller hvordan politiets kontrollvirksomhet har vært i de ulike områdene.

Oslo er bevisst ikke inkludert som kontrollfylke på grunn av den store forskjellen dette fylket representerer i forhold til bosettingsmønster, reiseavstander, kollektivtilbud etc. I kontrollgruppen er de største byene skilt ut i hvert av kontrollfylkene for å se om de skiller seg ut når det gjelder ulykkesendring. Det fremkommer at det har vært større ulykkesreduksjon i de største byene i fylkene enn i kommunene for øvrig. I byene er reduksjonen på 26 % mens den for øvrig ligger på 18 % reduksjon.

Kommunene som har praktisert "Trygt hjem for en 50-lapp" er mest sammenliknbare med de øvrige kommunene i kontrollgruppa (altså uten bykommunene). Ulykkesreduksjon i primærgruppa og kontrollgruppa er derfor henholdsvis 9 % og 18 %. Oppsummert har det altså skjedd en større ulykkesreduksjon i kontrollgruppa og det er således vanskelig å si noe om "Trygt hjem for en 50-lapp" har hatt noen direkte innvirkning på den ulykkesreduksjonen man har hatt i de kommunene den har vært praktisert.

I avsnitt 6.3.3 går det noe grundigere inn i tallene i de fylkene hvor det er foretatt casestudier. Hensikten er å vurdere om det finnes en sammenheng mellom antall brukere (hvor godt ordningen fungerer) og ulykkesreduksjon.

### 6.3.3 Ulykkesreduksjon i casestudiefylkene

Hedmark og Sogn og Fjordane er fylkene med flest brukere, med henholdsvis over 10 000 og over 8 000 brukere i 2008. Brukertallene i disse to fylkene viser at det er stor oppslutning om tilbudet blant målgruppen, og dette kan tyde på at en stor del av ungdommene benytter seg av tilbudet framfor å ta egen bil.

I Hedmark har ordningen fungert i for kort tid til at en kan si noe om en ulykkesendring. I Sogn og Fjordane har det vært en ulykkesreduksjon på ca. 20 % fra "før"- til "etter"-perioden, altså en større ulykkesreduksjon enn gjennomsnittet i primærgruppa.

I Hedmark gjennomføres flere tiltak i forhold til trafiksikkerhet og dette kan bidra til å styrke effekten av "Trygt hjem for en 50-lapp", da et tiltak står sterkere dersom det er støttet opp av andre tilsvarende tiltak. Andre trafiksikkerhetstiltak kan bidra til å skape positive holdninger og *sosial aksept* for den aktuelle ordningen, og dermed øke sannsynligheten for at "risikogruppen" unge mannlige sjåførere også tar den i bruk.

I det tredje fylket hvor det er gjennomført casestudier, **Troms**, var det 1 400 brukere i 2008. I Troms har man i de fem kommunene som har praktisert ordningen hatt en ulykkesreduksjon på ca. 28 %. For de to kommunene Målselv og Harstad er ulykkene halvert fra "før"- til "etter"-perioden. **Målselv** er en kommune hvor casestudiet viser at ordningen er godt kjent og at den brukes i stor grad. Det kan derfor tyde på at det er en sammenheng mellom den svært positive ulykkesreduksjonen og bruken av ordningen i denne kommunen.

Målselv kommune i Troms og Sogn og Fjordane fylke kan være eksempler på at dersom ordningen benyttes i stor grad, vil det ha positiv innvirkning på ulykkesituasjonen.

## 6.4 Ulykkesanalyse 2: Endring i alvorlighetsgrad av ulykker

Ulykkesanalyse 2 som er foretatt i forbindelse med denne evalueringen har kort forklart til hensikt å sammenligne helgeulykker for målgruppen før og etter implementeringstidspunktet for "Trygt hjem for en 50-lapp" og ved hjelp av statistisk analyse måle effekten av ordningen på skadegrad ved trafikkulykker ved å dele ulykkene i tre kategorier, lett skadde, svært skadde og dødsfall.

### 6.4.1 Utvalg og fremgangsmåte

Antallet av helgeulykker har falt med 9 % i de kommunene som har praktisert "Trygt hjem for en 50-lapp", og 18 % i kontrollgruppen (se vedlegg 8.1.2). På tross av at antall helgeulykker i større grad er redusert i "komparative" kommuner, kan det ikke konkluderes at ordningen *ikke* har hatt en effekt. Ordningen er frivillig, og kommunene velger selv om de vil delta. Dette betyr at kommuner som har problemer med trafikal atferd blant unge/ ungdom høyst sannsynlig er

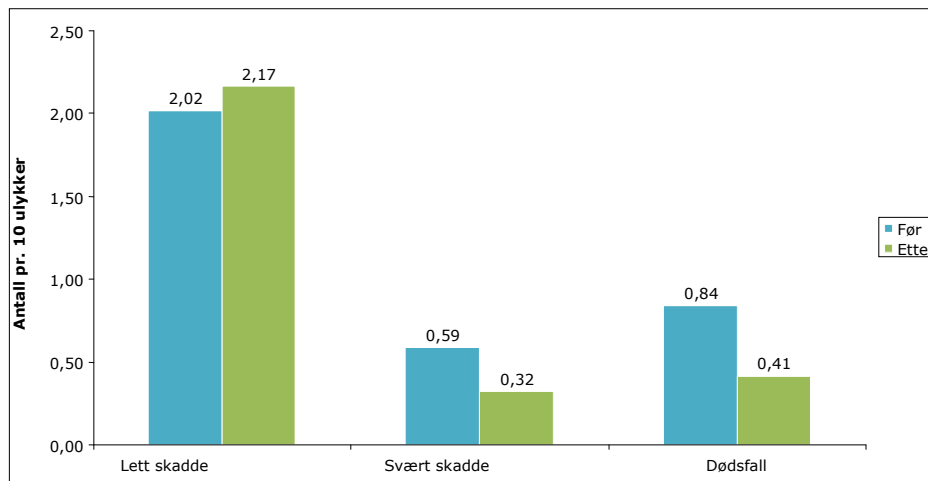
overrepresentert i ordningen på grunn av *selvseleksjon*. Det er også mulig at de deler noen felles karakteristika, som gjør at de ikke følger den generelle utviklingen i ulykkesstatistikken. Det kan derfor være misvisende å sammenligne utviklingen i de kommunene som har innført ordningen med utviklingen i kommuner som ikke har benyttet ordningen.

Det kan korrigeres for denne seleksjonsskjevheten ved å utnytte strukturen av innsamlet ulykkesdata. Tidsdimensjonen sikrer at en kan sammenligne kommunene før og etter innføringen av "Trygt hjem for en 50-lapp". På den måten benyttes kommunene som kontrollobservasjoner for dem selv. Denne metoden er svært sterk i det en med meget lite data/informasjon kan ta høyde for alle tidsinvariante faktorer som kunne tenkes å påvirke antallet helgeulykker for målgruppen. Det vil si avstand til sentrum, sammensetning av kjønn, antall personer i målgruppen, trafikk tetthet osv. Enkelte av ovenstående faktorer varierer selvfølgelig over tid, men i det det er en forholdsvis kort tidsperiode (3 år før og 3 år etter innføringen), kan det med rimelighet antas at variasjonen over tid er minimal og dermed ubetydelig for resultatene.

Et uttalt mål med ordningen "Trygt hjem for en 50-lapp" er å redusere antallet helgeulykker og dermed også antallet personskader. Av den grunn er utviklingen i personskader undersøkt for de utvalgte kommuner (se vedlegg 8.1.1) som har deltatt i ordningen.

Generelt har antall personskader ved en ulykke falt med 16 %<sup>16</sup>. Et interessant grep er å analysere de ulike typer ulykker. Ulykkene kan deles opp i tre kategorier; lett skadde, svært skadde og dødsfall. Antall lett skadde er stort sett uendret, men det er et større fall i antall svært skadde på ca. 45 %, og et desto mer markant fall i antall dødsfall pr. ulykke (se figur 6.1) på 51 %.

**Figur 6.1:** Endring i antall personskader mellom "før"- og "etter"-periode.



<sup>16</sup> Fra 0,345 til 0,29 personskader pr. ulykke

#### 6.4.2 Effektmåling og hypotesetestning

Denne positive tendensen av tiltaket "Trygt hjem for en 50-lapp" medfører to hovedspørsmål.

- 1) Kan man med statistisk sikkerhet fastslå at utviklingen i antall dødsfall og svært skadde er negativ eller er det bare et uttrykk for tilfeldig variasjon i data.
- 2) Kan den observerte tendensen henføres til "Trygt hjem for en 50 kr" (årsak og virkning).

For å belyse det første spørsmålet er det undersøkt om det har skjedd et signifikant skifte mellom før- og etter-perioden i det gjennomsnittlige antallet dødsfall, svært skadde og lettere skadde. Vi har utført en enkel *regresjonsanalyse*, der det er inkludert en indikatorvariabel for før- og etter-perioden.

Analysen er basert på meget få observasjoner, gjennomsnittlig ca. 50 ulykker pr. år. Det kan derfor være ytterst vanskelig å påvise en statistisk signifikant effekt. Det er derfor lagt sammen de årlige observasjonene fra før og etter perioden, slik at det kun arbeides med 2 perioder (før og etter).

På grunn av det lave antallet observasjoner har vi valgt å arbeide med et signifikansnivå på 10 % i stedet for 5 %. Det vil si at vi konkluderer at det har vært et signifikant skifte i antallet personskader, hvis signifikanssannsynligheten er mindre enn 0,1.

Vi har estimert endringen mellom før- og etter-perioden for alle de 3 gradene av personskader. Parameterestimatet for de lett skadde er positivt, dette indikerer at det er flere lett skadde etter iverksettelse av "Trygt hjem for en 50-lapp". Fortegnet til de svært skadde samt til dødsfall er negativt. Dette peker i retning av færre alvorlige skader etter etablering av "Trygt hjem for en 50-lapp" (se tabell 6.1). Ingen av parameterestimatene er statistisk signifikante (testet ved *t-test*). Det vil si at det ikke kan avvises at den positive utviklingen - som observeres for antall dødsfall og svært skadde - kun skyldes tilfeldig variasjon i datamaterialet. Samtidig er det viktig å understreke at det heller ikke kan konkluderes med at "Trygt hjem for en 50-lapp" ikke har effekt.

**Tabell 6.1:** Estimering av endring i gjennomsnittlig antall personskader mellom før og etter perioden.

Variabel	Konstant	Parameterestimat (etter)	Signifikanssannsynlighet for parameterestimatet
Lett skadde	0,2017	0,0149	0,75
Svært skadde	0,0588	-0,0266	0,22
Dødsfall	0,0840	-0,0426	0,15

Merknad: Parameterestimatet er for perioden etter avslutning av ordningen.

Signifikanssannsynligheten for lett skadde er 0,75. Dette er sterke bevis mot en signifikant endring mellom "før"- og "etter"-perioden. Det er bemerkelsesverdig at bevisene blir svakere og svakere når alvorlighetsgraden til ulykkene stiger. Signifikanssannsynligheten for dødsfall er på 0,15. Denne utviklingen sannsynliggjør at flere observasjoner (evt. flere år) ville føre til en statistisk signifikant reduksjon i antallet mer alvorlige personskader etter innføringen av "Trygt hjem for en 50-lapp". Dette er ikke mulig på nåværende tidspunkt å etterprøve, da ordningen er relativt ny.

Årsakssammenhengen er ikke entydig. Det observeres en reduksjon i antall alvorlige personskader, men det kan ikke avvises at dette skyldes tilfeldige utsving i datamaterialet. Hvis det antas at dette ikke er tilfelle, bør en forsikre seg om at reduksjonen i de mer alvorlige personskadene kan tilskrives "Trygt hjem for en 50-lapp".

Dette er det forsøkt å ta høyde for i designet av analysen. Det er foretatt en før- og etter-måling, hvor det benyttes ulykkesdata for de samme kommunene (før og etter). På den måten unngås skjeve estimater på grunn av seleksjonsskjevhet (jfr. avsnitt 6.4.1) samt at det implisitt kontrolleres for alle faktorer som kunne tenkes å påvirke antall skadde som ikke varierer over tid (eller ikke varierer i stor grad). Her tenkes det på befolknings sammensetning (kjønn og alder), avstand til sentrum, antall hjemmeboende, sikkerhet i biler osv. Det er dog ikke mulig med nåværende data å rense for faktorer som for eksempel vesentlige forbedringer av farlige veier, andre trafikksikkerhetskampanjer, generell holdningsendring i befolkningen, værforhold osv. Det vil si at man ikke kan tilskrive ordningen "Trygt hjem for en 50-lapp" hele reduksjonen av alvorlige personskader, men kun en del av denne.

## 6.5 Oppsummering: Effekt av "Trygt hjem for en 50-lapp" på trafiksikkerhet og ulykker

Dette kapitlet har presentert funn fra to ulykkesanalyser. Ulykkesanalyse 1 sammenligner ulykkesendringen i en primærgruppe bestående av et utvalg kommuner som praktiserer "Trygt hjem for en 50-lapp", med ulykkesendringen i en kontrollgruppe bestående av et utvalg kommuner som ikke praktiserer ordningen. Ulykkesanalyse 1 viser at det faktisk har vært en *større* reduksjon i antall ulykker i kontrollgruppen (18 %) enn i kommunene som har praktisert ordningen (9 %). Dette resultatet kan imidlertid forklares med at "Trygt hjem for en 50-lapp" er et frivillig tiltak, og at det er sannsynlig at kommuner med høye ulykkestall er overrepresentert i ordningen på grunn av *selvseleksjon*. Fra Troms fylkeskommune oppgis det for eksempel at høye ulykkestall var en sentral årsak til at ordningen ble innført. Ulykkesanalysen viser også at kommunene i Troms fylke, med et relativt stort omfang av brukere (1400 i 2008), har hatt en relativt høy ulykkesreduksjon (ca 28 %). Målselv kommune i Troms, der det oppgis at ordningen er godt kjent blant målgruppen og i stor grad blir benyttet, er ulykkestallet halvert fra "før"- til "etter"-perioden. Dette kan tolkes i retning av at det faktisk er en sammenheng mellom et høyt antall brukere og tilsvarende høy reduksjon i ulykkestall, jfr. antakelsene som oppgis av informantene i casestudiene (jfr. avsnitt 5.2.4).

Ulykkesanalyse 2 viser at det er en positiv tendens i antall alvorlig skadde og dødsfall pr. trafikkulykke. Antall svært skadde og antall dødsfall faller med henholdsvis 45 % og 51 % fra "før"- til "etter"-perioden. Dette kan tyde på at "Trygt hjem for en 50-lapp" *kan* redusere antall ulykker med alvorlige skader og dødsfall som utgang. Dette kan understøtte transportørers antakelser (jfr. avsnitt 5.2.4) om at ordningen har en positiv effekt på "råkjøring". Det er derimot ikke mulig å påvise noen statistisk signifikant endring ettersom analysen er basert på et begrenset antall observasjoner (ulykker). Det er heller ikke mulig å påvise noen isolert effekt, da det ikke kan utelukkes at endringen skyldes andre faktorer som endrer seg over tid, som for eksempel andre trafiksikkerhetstiltak, holdningsendringer eller endringer i vær- og kjøreforhold. Dette betyr at datamaterialet ikke understøtter en antakelse om at hele reduksjonen i antallet alvorlige personskader skyldes ordningen "Trygt hjem for en 50-lapp", men på bakgrunn av analysen vurderes det at "Trygt hjem for en 50-lapp" *kan* være en medvirkende faktor i reduksjonen av antall alvorlige ulykker med svært skadde og dødsfall.

## 7. Anbefalinger for videreføring og/eller implementering av ordningen

I dette kapittelet presenteres RMCs anbefalinger for hvordan "Trygt hjem for en 50-lapp" bør implementeres og/eller videreføres som et trafikksikkerhetstiltak. Anbefalingene er basert på en integrert analyse av funn fra evalueringen, herunder kartleggings- og casestudier, samt ulykkesanalyser.

### 7.1 Tydeliggjør ordningen som et trafikksikkerhetstiltak

Det fremkommer i evalueringen at "Trygt hjem for en 50-lapp" ikke nødvendigvis oppfattes som et trafikksikkerhetstiltak, og at de færreste av informantene opplever at de har belegg for å uttale seg om ordningen har en effekt på trafikksikkerhet. Hvorvidt ordningen skal implementeres og/ eller videreføres er et politisk valg. Det fremkommer imidlertid i evalueringen at fylkeskommunenes *motivasjon* for å praktisere ordningen er et ønske om å redusere antall trafikkulykker blant ungdom/ unge i helgene. På bakgrunn av dette anbefaler RMC at "Trygt hjem for en 50-lapp" i større grad markedsføres som nettopp et trafikksikkerhetstiltak. Ved å synliggjøre ordningens potensielle ulykkesforebyggende effekt vil det være enklere å legitimere kostnadene knyttet til administrasjon og drift av ordningen, og et sterkere fokus på det trafikktryggende perspektivet vil også kunne medføre at ordningen ikke blir redusert til utelukkende å være et velferdstiltak som transporterer unge/ ungdom hjem fra fest for en rimelig penge.

Evalueringen viser at det ikke kan påvises at ordningen har en isolert, og signifikant, effekt på trafikksikkerhet. Dette fremkommer både i den foreliggende evalueringen, og i TØIs evaluering av ordningen i Sogn og Fjordane<sup>17</sup>. I begge evalueringer observeres det dog en tendens til nedgang i ulykkestall og alvorlige trafikkskader, og indikerer at "Trygt hjem for en 50-lapp" kan *medvirke* til å redusere antall trafikkulykker.

Den foreliggende evalueringen viser også at det er sannsynlig at "Trygt hjem for en 50-lapp" vil ha størst effekt som trafikksikkerhetstiltak i de områder der den benyttes mye. Dette fordrer imidlertid at ungdom/ unge kjenner til ordningen, noe som igjen nødvendiggjør at ordningen markedsføres overfor målgruppen. RMC anbefaler derfor at fylker og kommuner som vurderer å innføre eller videreføre ordningen legger vekt på tydelig og målrettet markedsføring, hvor det fokuseres på å treffe personer i høyrisikogruppen, nemlig unge mannlige sjåførere og de som sitter på med dem.

#### 7.1.1 Synliggjør ordningen som en del av et helhetlig trafikksikkerhetsarbeid

RMC anbefaler også at ordningen presenteres i sammenheng med andre trafikksikkerhetstiltak, som for eksempel "Sei i frå" og "Jentenes trafikkaksjon", da

---

<sup>17</sup>Transportøkonomisk institutt (2005): *Kjem ein trygt heim for ein 50-lapp? Evaluering av tiltaket "Trygt heim for ein 50-lapp" i Sogn og Fjordane i perioden 2002-2004.*

det antas at ulike trafikksikkerhetstiltak gjensidig styrker hverandre. Dette signaliserer i tillegg at trafikksikkerhet prioriteres av fylket/kommunen. Ved lokal og personlig markedsføring (se avsnitt 7.2) kan det også presenteres personlige historier som kan være med på å rette oppmerksomhet mot høyrisikosjåfører (unge mannlige sjåfører) for å få dem til å benytte seg av ordningen.

#### 7.1.2 **Rapportér bruk av ordningen**

Etter RMCs vurdering er det viktig at det rapporteres systematisk på bruk av ordningen, for eksempel passasjerenes kjønn og alder, samt hvilke strekninger ordningen benyttes på. Det kan også vurderes om det bør innføres ID-sjekk av passasjerer for å sikre at tilbudet kommer den definerte målgruppen til nytte.

Rapportering er viktig fordi det kan gi svar på om tiltaket treffer høyrisikosjåførene, og dermed gi et bedre grunnlag for å vurdere hvorvidt "Trygt hjem for en 50-lapp" har en ulykkesforebyggende funksjon og hvilke justeringer som eventuelt bør foretas for å styrke denne.

RMC anbefaler at det innføres et felles registrerings- og rapporteringssystem for ordningen, noe som vil gjøre det enklere å sammenligne bruk av ordningen innad i og på tvers av fylker, noe som vil gi nyttig styringsinformasjon til så vel nasjonale som fylkeskommunale myndigheter når det gjelder administrasjon og finansiering av ordningen.

#### 7.1.3 **Styrk markedsføringen overfor målgruppen**

Det fremkommer i evalueringen at det er behov for å markedsføre ordningen i større grad for å få flere til å benytte den. En klar styrke for markedsføringen av "Trygt hjem for en 50-lapp" er at ordningen har en klart definert målgruppe. Ifølge TØIs rapport om effekt av informasjonskampanjer på adferd og trafikkulykker er det en tendens til at kampanjer med en spesifikk målgruppe er de mest effektive<sup>18</sup>, og det er således grunn til å tro at økt markedsføring av "Trygt hjem for en 50-lapp" overfor målgruppa vil kunne bidra til at flere benytter den.

#### 7.1.4 **Legg vekt på lokal og personlig markedsføring**

Fra fokusgruppene blir det unisont uttrykt at det bør informeres om tilbudet på skolene der målgruppen befinner seg. RMC foreslår at markedsføringen bør bestå av mer enn brosjyrer, og at det bør fokuseres på lokal og personlig markedsføring av ordningen. Denne anbefalingen understøttes også av tidligere nevnte TØI-rapport<sup>19</sup>. I rapporten fremkommer det at lokale, personlig rettede kampanjer har størst effekt på ulykkestall, samt at kampanjer som benytter massekommunikasjon i kombinasjon med personlig påvirkning er mer effektive enn kampanjer som benytter seg av massekommunikasjon alene<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup>Transportøkonomisk institutt (2004): *Effekt av informasjonskampanjer på atferd og trafikksikkerhet – forutsetninger, evaluering og kostnadseffektivitet*.

<sup>19</sup> (Ibid.)

<sup>20</sup> (Ibid.)



Lokal og personlig markedsføring betyr i denne sammenheng at representanter for ordningen besøker aktuelle skoler for å informere om "Trygt hjem for en 50-lapp". Ved å være aktivt til stede vil det være mulig å påvirke og bevisstgjøre ungdom ordningens formål, samt praktisk informasjon om når og hvor ordningen tilbys. Personlig markedsføring er i tillegg en relativt lite kostbar markedsføringskanal som kan være et nyttig supplement til plakater og brosjyrer.

#### 7.1.5 **Stimulér "jungeltelegrafene"**

Det skal også nevnes at jungeltelegrafene kan være en effektiv markedsføringskanal, forutsatt at ordningen har en viss oppslutning. Markedsføringen kan ikke baseres på jungeltelegrafene alene, men det er viktig å være bevisst på at dette er en kanal som eksisterer, og som kan være en effektiv kanal blant ungdom. Personlig markedsføring og informasjon vil også gi mulighet til å styrke jungeltelegrafene som kanal, dersom man lykkes med å skape engasjement og oppslutning rundt ordningen blant ungdommen slik at de viderefører sin kunnskap og erfaringer om ordningen til venner og bekjente.

De resterende anbefalingene bygger på suksesskriteriene som fremkommer i evalueringen (se kapittel 5) og belyser hva det bør tas hensyn til ved implementering og/ eller videreføring av "Trygt hjem for en 50-lapp".

### 7.2 **Ta utgangspunkt i lokale forhold og behov**

RMC anbefaler at ordningen og konkrete ruter tilpasses lokale forhold og behov. Type transportmiddel som velges avhenger av strekninger og bosettingsstruktur, det vil si at det eksempelvis kan benyttes større kjøretøy til ruter med bosetting langs en hovedvei, mens mindre kjøretøy bør benyttes på mer ufremkommelige veier, slik at ungdommen kommer seg helt hjem med ordningen.

#### 7.2.1 **Involvér potensielle brukere ved utforming av ordningen**

Ordningen må også forankres blant målgruppen for ordningen. Her er det, i forkant av etablering, sentralt å avdekke om det eksisterer et reelt behov og kundegrunnlag for ordningen. Ved å gjennomføre undersøkelser blant målgruppen er det mulig å innhente informasjon om dette. RMC anbefaler at det gjennomføres jevnlig evalueringer i form av brukerundersøkelser for å sikre at tilbudet er i tråd med målgruppens ønsker og behov. Det er nødvendig at ordningen er såpass *fleksibel* at den kan justeres i tråd med eventuelle nye behov som fremkommer i disse undersøkelsene.

#### 7.2.2 **Forankre ordningen blant sentrale interessenter**

Det er helt nødvendig at ordningen forankres lokalt både for å sikre at den benyttes av unge/ ungdom og at lokale transportører er villige til å levere tjenesten. Transportørene sitter i tillegg på verdifull kunnskap om kjøreforhold og strekninger som det er viktig å legge vekt på. Det er videre viktig at ordningen er forankret politisk for å sikre finansiering og drift.

#### 7.2.3 **Etablér tydelige retningslinjer**

Det er nødvendig at det er klare og tydelige retningslinjer for "Trygt hjem for en 50-lapp" i aktuelle fylker og kommuner. RMC vurderer at det ikke er hensiktsmessig å

innføre felles nasjonale retningslinjer, gitt de store forskjellene i geografi, avstander og bosettingsstruktur på tvers av fylker og kommuner. Reglene bør heller ta utgangspunkt i lokale forhold. Det er imidlertid ytterst viktig at de reglene som fastsettes lokalt gjøres kjent for alle interessenter, og at de håndheves og følges av de som leverer tjenesten for å sikre forutsigbarhet og likebehandling. Samtidig er det behov for å utvise en viss fleksibilitet for å sikre at ordningen fungerer og blir benyttet av målgruppen.

### 7.3 **Vurder konsekvenser av målgruppedefinisjon**

Evalueringen viser at det er viktig å vurdere hvilke signaler målgruppealder sender ut. Brukerundersøkelser og kartlegginger kan avdekke hvilke aldersgrupper som har *behov* for ordningen, men samtidig bør en være bevisst på hvilke konsekvenser fastsettelse av hhv. nedre og øvre aldersgrense kan medføre. Det kan diskuteres om ordningen bør være åpen for ungdom ned til 14-15 år, da den i overveiende grad tilbys i forbindelse med festlige aktiviteter på nattestid i helgene. En lav nedre aldersgrense kan indikere offentlig aksept for at personer deltar i aktiviteter som de strengt tatt er for unge til å delta i. Dersom ordningen skal være åpen for de yngre, bør det kanskje være mulig å benytte den i forbindelse med andre sosiale tiltak, med avganger også tidligere på kvelden og evt. i ukedagene. Videre er det også et spørsmål hvorvidt det bør være en offentlig oppgave å subsidiere hjemtransport fra festlige aktiviteter på nattestid for voksne, presumptivt betalingsdyktige, personer. Dette henger igjen sammen med spørsmålet om hvorvidt ordningen skal være et trafiksikkerhetstiltak eller et velferdstiltak. Dette er temaer som kan, og bør, diskuteres i forbindelse med videreføring av ordningen, og i de tilfellene hvor det vurderes å (gjen)innføre ordningen.

## 8. Vedlegg (statistikk)

### 8.1 Ulykkesanalyse

#### 8.1.1

#### Utvalg av kommuner til ulykkesanalyse

Trygt hjem for en 50-lapp - utplukking av fylker/kommuner for ulykkesgjennomgang

Utplukking av fylker/kommuner som har praktisert ordningen:							
Fylker :	Kommuner og oppstartstidspkt.	Ikke aktuelle og hvorfor:	Før-periode	Etter-periode	Ant år	Alder	Natt til
1 Oslo		Ikke praktisert					
2 Akershus		Praktisert ca.1år (07/08), ble for dyrt					
3 Østfold	Eidsberg, Aremark, Skiptvet, Våler, Trøgstad, Askim, Moss, Halden - juni 04		00-03	05-08	4	16-24	lør,søn
	Spjydeberg, Hobøl, Marker - mars 06	kort periode					
	Sarpsborg, Rakkestad - 04-06	kort periode					
	Rygge - nov 07	kort periode					
4 Hedmark	Nordestdal, Soler - sommer 04	ufullstendige opplys.	00-03	05-08	4	16-24 ?	lør,søn??
5 Oppland	Lillehammer, Øyar, Gausdal - jan 99					14-20	var.
	Nord-Aurdal, Vestre Slidre, Sør-Aurdal - mai 04	en fast rute					
	Sel, Dovre, Lesja, Vågå, Lom, Skjåk -sept 06						
	Noen andre komm.	varierende perioder				16-24	søn
6 Buskerud	Kongsberg - jan 05	lite benyttet i 2007					
	Gol - jan 05		01-03	06-08	3	16-24	søn
	Ringerike - juli 08	for kort periode					
7 Vestfold	Horten - nov 04 - jan 08, Stokke - nov 04 - jan 06	Praktisert i to komm. kort periode, lite brukt					
8 Vest Agder	Kun i Kvinesdal fra sept. 08	for kort periode				<25	lør,søn
9 Rogaland	Lund, Sokkendal, Eigersund, Bjerkreim, Tysvær, Vindafjord - sommer 05		01-03	06-08	3	16-24	lør,søn
10 Sogn og Fjordane	Hjelmeland - jan 06	kort periode					
	Vågsøy, Eld, Flora, Askvoll, Gloppen, Fønde, Jølster, Gauler, Naustdal, Høyanger, Høyanger, Sogndal - juni 02		98-01	05-08	4	16-24	søn
	Årdal og Lærdal - høst 05		01-03	06-08	3	16-24	søn
	Stryn - 02-03, 05-08	varierende perioder					
11 Sør Trøndelag	Agdenes, Bjugn, Hemne, Holtålen, Meldal, Melhus, Midtre Gauldal, Orkdal, Rennebu, Rissa, Roan, Røros, Selbu, Skaun, Snillfjord, Ørland - 06	litt kort periode	02-03	07-08	2	15-22	lør,søn
	Frova, Hitra,Oppdal, Ålfjord - 04		00-03	05-08	4	15-22	lør,søn
	Klæby,Oslen feb 07	for kort periode					
12 Nord Trøndelag		Praktisert i 4 kommuner (03/05), lite brukt					
13 Nordland		forholdsvis få kommuner med varierende og delvis korte perioder, ufullstendige oppl.					
	Alstadsø, Vestvågøy, Hadsel, Flakstad -aug 04		00-03	05-08	4	16-26	son? Lør?
	Meløy - feb 06		02-03	07-08	2	16-26	son? Lør?
	Narvik - 05		01-03	06-08	3	16-26	son? Lør?
14 Troms	Larvik, Nordreisa, Bardu - feb 04		00-03	05-08	4	17-25	lør,søn
	Målselv, Harstad - 05		01-03	06-08	3	17-25	lør,søn
	Målselv, Lyngen, Skjervøy - okt 06	litt kort periode	02-03	07-08	2	17-25	lør,søn
15 Finnmark		Praktisert kort periode(04)					
16 Møre og Romsdal	Vanylven, Sandøy, Hensøy, Ulstein, Hareid, Volda, Ørsta, Ørskog, Nordal, Stordal, Sykkylven, Haram, Rauma, Nesset, Midsund, Aukra, Eide, Averøy, Gjemnes, Tingvoll, Sunndal, Sunndal, Aure, Halså -jan-juni 05		01-03	06-08	3	<25	lør,søn
	Sula - des 06	litt kort periode	02-03	07-08	2	<25	lør,søn
17 Hordaland		forholdsvis få kommuner med varierende perioder, ufullstendige oppl.					
	Kvinnherrad, Voss - sept 05		01-03	06-08	3	16-24	son? Lør?
	Noen andre komm.	varierende perioder					
18 Telemark	Bø, Tinn og Nome - jan 05		01-03	06-08	3	16-24	søn
	Kragerø, kun 05	Praktisert kort periode(05)					
19 Aust Agder		Ikke praktisert					

Utplukking av referansefylker/kommuner:							
		Begrunnelse, hvorfor ikke aktuell:	01-03	06-08	3	15-25	lør,søn
1 Oslo	ikke aktuell	stor by med godt kollektivtilbud					
2 Akershus	ikke aktuell	flere komm. m/ kort periode samt bedre koll.tilbud					
3 Østfold	ikke aktuell	de fleste komm. er med på ordningen					
4 Hedmark	ikke aktuell	noen kommuner med i varierende perioder, alle kommuner med fra 2008					
5 Oppland	ikke aktuell	flere komm. med i varierende perioder					
6 Buskerud	Kommuner utenom Kongsberg, Ringerike, Gol		01-03	06-08	3	15-25	lør,søn
7 Vestfold	ikke aktuell	noen kommuner med i varierende perioder					
8 Vest Agder	Alle kommuner		01-03	06-08	3	15-25	lør,søn
9 Rogaland	Kommuner utenom: Lund, Sokkendal, Eigersund, Bjerkreim, Tysvær, Vindafjord, Hjelmeland		01-03	06-08	3	15-25	lør,søn
10 Sogn og Fjordane	ikke aktuell	alle kommuner med i ordningen					
11 Sør Trøndelag	ikke aktuell	fleste kommuner med i ordningen					
12 Nord Trøndelag	Kommuner utenom: Alstadsø, Vestvågøy, Hadsel, Flakstad, meløy, narvik, Evjenes, Fauske, Sørfold		01-03	06-08	3	15-25	lør,søn
13 Nordland	ikke aktuell		01-03	06-08	3	15-25	lør,søn
14 Troms	ikke aktuell	flere kommuner praktisert ordningen i varierende grad					
15 Finnmark	ikke aktuell	noen komm. med i varierende korte perioder					
16 Møre og Romsdal	ikke aktuell	de fleste komm. er med på ordningen					
17 Hordaland	ikke aktuell	flere komm. m/var. perioder					
18 Telemark	Kommuner utenom: Kragerø, Bø, Tinn og Nome		01-03	06-08	3	16-24	lør,søn
19 Aust Agder	Alle kommuner		01-03	06-08	3	16-24	lør,søn

## 8.2 Ulykkesgjennomgang

### 8.2.1 Fylker/kommuner som har praktisert ordningen

Nedenfor følger oversikt over ulykker i utplukkede fylker (8)/kommuner(81) som har praktisert "Trygt hjem for en 50-lapp" i 3-4 år (unntak Sør Trøndelag med 2 år). Før- og etterperioden er satt ut fra perioden for bruk av ordningen. Alder på fører er 15-25 år (har variert mellom 16-24, 15-22, 17-25 og <25, men vi valgte å ta ut data for 15-25 i alle kommuner). Tidspunktene for ulykkene er natt til lørdag og/eller natt til søndag (varierer fra fylke til fylke).

\* **Natt til lørdag** vil si: fra fredag kl. 1800 til 2400 + lørdag kl. 0000 til kl. 0600

\* **Natt til søndag** vil si: fra lørdag kl. 1800 til 2400 + søndag kl. 0000 til kl. 0600

	Fylker :	Kommuner:	Før- periode	Antall ulykker før	Etter- periode	Antall ulykker etter	Alder på fører	Natt til *
3	<b>Østfold</b>	8 av 18 kommuner (44%)						
		Eidsberg, Aremark, Skiptvet, Våler, Trøgstad, Askim, Moss, Halden	00-03	54	05-08	56	15-25	lør,søn
6	<b>Buskerud</b>	1 av 21 kommuner (5%)						
		Gol	01-03	1	06-08	4	15-25	søn
9	<b>Rogaland</b>	6 av 26 kommuner (23%)						
		Lund, Sokkendal, Eigersund, Bjerkreim, Tysvær, Vindafjord	01-03	22	06-08	22	15-25	lør,søn
10	<b>Sogn og Fjordane</b>	11 av 26 kommuner (42%)						
		Vågsøy, Eid, Flora, Askvoll, Gloppen, Førde, Jølster, Gaular, Naustdal, Høyanger, Høyanger, Sogndal	98-01	20	05-08	16	15-25	søn
		Årdal og Lærdal	01-03	2	06-08	0	15-25	søn
11	<b>Sør Trøndelag</b>	16 av 25 kommuner (64%)						
		Agdenes, Bjugn, Hemne, Holtålen, Meldal, Melhus, Midtre Gauldal, Orkdal, Rennebu, Rissa, Roan, Røros, Selbu, Skaun, Snillfjord, Ørland	02-03	23	07-08	28	15-25	lør,søn
		Frøya, Hitra, Oppdal, Åfjord	00-03	20	05-08	12	15-25	lør,søn
14	<b>Troms</b>	5 av 26 kommuner (19%)						
		Lenvik, Nordreisa, Bardu	00-03	15	05-08	15	15-25	lør,søn
		Målselv, Harstad	01-03	17	06-08	6	15-25	lør,søn
16	<b>Møre og Romsdal</b>	24 av 36 kommuner (19%)						
		Vanylven, Sandøy, Herøy, Ulstein, Hareid, Volda, Ørsta, Ørskog, Nordal, Stordal, Sykkylven, Haram, Rauma, Nesset, Midsund, Aukra, Eide, Averøy, Gjemnes, Tingvoll, Sunndal, Surnadal, Aure, Halså	01-03	60	06-08	52	15-25	lør,søn
18	<b>Telemark</b>	3 av 18 kommuner (17%)						
		Bø, Tinn og Nome	01-03	4	06-08	6	15-25	søn
		<b>Sum ulykker før/etter</b>		<b>238</b>		<b>217</b>	<b>21</b>	<b>9</b>
		Endring i antall ulykker:					-21	
		Endring i %:					-9%	

## 8.2.2 Kontrollfylker/kommuner (som ikke har praktisert ordningen)

Nedenfor følger oversikt over ulykker i utplukkede fylker (7)/kommuner(136) som **ikke** har praktisert "Trygt hjem for en 50-lapp". Før- og etterperioden er satt til 3 år "før" og 3 år "etter", altså to perioder som er mest mulig like for å sammenlikne med de kommunene som har praktisert ordningen. Alder på fører er 15-25 år og tidspunktene for ulykkene er natt til lørdag og natt til søndag (tilsvarende de som har praktisert ordningen).

\* Natt til lørdag vil si: fra fredag kl. 1800 til 2400 + lørdag kl. 0000 til kl. 0600

\* Natt til søndag vil si: fra lørdag kl. 1800 til 2400 + søndag kl. 0000 til kl. 0600

Fylker:	Kommuner:	Før periode	Antall ulykker før	Etter periode	Antall ulykker etter	Alder på fører	Natt til *
		01-03		06-08		15-25	lør,søn
1	<b>Aust Agder</b>						
	Arendal	01-03	15	06-08	15	15-25	lør,søn
	resten av kommunene i Vest Agder	01-03	39	06-08	32	15-25	lør,søn
2	<b>Buskerud</b>						
	Drammen	01-03	22	06-08	7	15-25	lør,søn
	Hole, Flå, Nes, Hemsedal, Al, Hol, Sigdal, Krødsherad, Modum, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Lier, Røyken, Hurum, Flesberg, Rollag, Nore og Uvdal	01-03	41	06-08	31	15-25	lør,søn
3	<b>Vest Agder</b>						
	Kristiansand	01-03	16	06-08	17	15-25	lør,søn
	resten av kommunene i Vest Agder	01-03	51	06-08	46	15-25	lør,søn
4	<b>Rogaland</b>						
	Sandnes, Stavanger, Haugesund	01-03	76	06-08	41	15-25	lør,søn
	Hå, Klepp, Time, Gjesdal, Sola, Randaberg,Forsand, Strand, Suldal, Sauda, Finnøy, Rennesøy, Kvitsøy, Bokn, Karmøy, Utsira	01-03	59	06-08	44	15-25	lør,søn
5	<b>Nordland</b>						
	Bodø	01-03	19	06-08	8	15-25	lør,søn
	Bindal, Sømna, Brønnøy, Vega, Vevelstad, Herøy, Leirfjord, Vefs, Grane, Hattfjelldal, Dønna, Nesna, Hemnes, Rana, Lurøy, Træna, Rødøy, Gildeskål, Beiarn, Saltdal, Steigen, Hamarøy, Tysfjord, Lødingen, Tjeldsund, Ballangen, Røst, Værøy, Vågan, Bø, Øksnes, Sortland, Andøy, Moksnes	01-03	86	06-08	51	15-25	lør,søn
6	<b>Telemark</b>						
	Skien, Porsgrunn	01-03	42	06-08	52	15-25	lør,søn
	Siljan, Bamble, Drangedal, Sauherad, Hjartdal, Seljord, Kviteseid, Nissedal, Fyresdal, Tokke, Vinje	01-03	78	06-08	90	15-25	lør,søn
7	<b>Nord Trøndelag</b>						
	Meråker, Stjørdal, Frosta, Leksvik, Verdal, Mosvik, Verran, Namdalseid, Inderøy, Snåsa, Lierne, Røyrvik, Namsskogan, Grong, Høylandet, Overhalla, Fosnes, Flatanger, Vikna, Leka	01-03	41	06-08	29	15-25	lør,søn
	<b>Sum ulykker før/etter</b>		<b>585</b>		<b>463</b>	122	21
	Endring i antall ulykker:					-122	
	Endring i %:					-21%	

### 8.3 Output av estimeringene fra sas

#### 8.3.1 Output for lettere skadde

Number of Observations Read	455
Number of Observations Used	455

Analysis of Variance					
Source	DF	Sum of Squares	Mean Square	F Value	Pr > F
Model	1	0.02523	0.02523	0.10	0.7464
Error	453	109.13960	0.24093		
Corrected Total	454	109.16484			

Root MSE	0.49084	R-Square	0.0002
Dependent Mean	0.20879	Adj R-Sq	-0.0020
Coeff Var	235.08768		

Parameter Estimates						
Variable	Label	DF	Parameter Estimate	Standard Error	t Value	Pr >  t
Intercept	Intercept	1	0.20168	0.03182	6.34	<.0001
efter		1	0.01491	0.04607	0.32	0.7464

### 8.3.2 Output for svært skadde

Number of Observations Read	455
Number of Observations Used	455

Analysis of Variance					
Source	DF	Sum of Squares	Mean Square	F Value	Pr > F
Model	1	0.08011	0.08011	1.52	0.2190
Error	453	23.95066	0.05287		
Corrected Total	454	24.03077			

Root MSE	0.22994	R-Square	0.0033
Dependent Mean	0.04615	Adj R-Sq	0.0011
Coeff Var	498.19777		

Parameter Estimates						
Variable	Label	DF	Parameter Estimate	Standard Error	t Value	Pr >  t
Intercept	Intercept	1	0.05882	0.01490	3.95	<.0001
efter		1	-0.02657	0.02158	-1.23	0.2190

### 8.3.3 Output for dødsfall

Number of Observations Read	455
Number of Observations Used	455

Analysis of Variance					
Source	DF	Sum of Squares	Mean Square	F Value	Pr > F
Model	1	0.20559	0.20559	1.98	0.1597
Error	453	46.94606	0.10363		
Corrected Total	454	47.15165			

Root MSE	0.32192	R-Square	0.0044
Dependent Mean	0.06374	Adj R-Sq	0.0022
Coeff Var	505.08428		

Parameter Estimates						
Variable	Label	DF	Parameter Estimate	Standard Error	t Value	Pr >  t
Intercept	Intercept	1	0.08403	0.02087	4.03	<.0001
efter		1	-0.04256	0.03022	-1.41	0.1597