



# Samfunnsøkonomisk analyse av **KJØR FOR LIVET**

Utgivelsesdato: 01.01.2018

Rapport DNV GL: 30.05.2017

DNV GL Rapportnummer: 2017-0492

## Hvem og hva

Report title:	Samfunnsøkonomisk analyse av Kjør for livet	DNV GL AS
Customer:	Kronprinsparets Fond	P.O. Box 300
Contact person:	Irene Løken Lystrup	1322 Høvik
Date of issue:	2017-05-31	Norway
Project No.:	PPO93799	Tel.: +47 67 57 99 00
Report No.:	2017-0492, Rev. 1.0	
Document No.:	518SCTS6-5	

### Project Team

Aslak Agersborg Eriksen	aslak.agersborg.eriksen@dnvgl.com
Cecilie Bøhn	cecilie.bohn@dnvgl.com
Sophie Davidson	sophie.davidsson@dnvgl.com
Anders Magnus Løken	anders.magnus.loken@dnvgl.com

## Sammendrag

Denne oppsummeringen omhandler hovedfunn og resultater for Kjør for livet fra DNV GL (tidligere Det Norske Veritas) sin samfunnsnytteanalyse utført for Kronprinsparets Fond. Kronprinsparets Fond har utarbeidet oppsummeringen.

Kronprinsparets Fond, heretter omtalt som Fondet, støtter ulike prosjekter som har til hensikt å fange opp ungdom som av ulike årsaker risikerer å falle utenfor samfunnet. Fondet ønsker å motivere og legge til rette for at nettopp ungdom kan se sine muligheter og ta ut sitt potensial, hvor hovedfokus for prosjektene er å få deltakerne til å fullføre skole, komme inn i eller tilbake til arbeidslivet.

For å vurdere om Kjør for livet er samfunnsøkonomisk lønnsomt ser vi på et Norge med og uten Kjør for livet i porteføljen til Kronprinsparets Fond, hvor referansealternativet representerer et Norge uten Kjør for livet i Fondet. Vi analyserer således effektene av Kjør for livets arbeid i sum, og ikke av Kronprinsparets Fond som en «selvstendig aktør» innen sosialt entreprenørskap. Vurderinger av samfunnsnytteeffekten for Fondet er således en aggregering av resultater fra de underliggende prosjektene. Hva ville ha skjedd med deltakerne dersom Kjør for livet ikke hadde eksistert?

Siden 2014 har vi jobbet med å videreutvikle rammeverket og forbedre og forenkle datagrunnlaget. Hovedvekt har vært på å sette Kjør for livet i stand til å måle selv, og dette er gjort ved at spørreundersøkelser og datainnsamling er forenklet og digitalisert. Denne tilnærmingen (prosess og måleverktøy) kaller vi SEMI – Social Entrepreneur Measurement Insight. I denne analysen har vi gått igjennom behov og målgrupper basert på utviklingen i Fondets portefølje, tilgang på ny data og erfaringer siden sist. Basert på dette har vi oppdatert mål og KPIer. Målene tar også hensyn til at vi nå har mer tilgjengelig informasjon om hva som skjer med deltakerne etter deltakelse i Kjør for livet.

Fondet «oppnår» sine mål hvis samtlige prosjekter i sin tur innfrir sine prioriterte mål. Dette inkluderer måloppnåelse innenfor utdanning, arbeid og prosjektspesifikke mål. Enkelte indikatorer er tilknyttet livssituasjon (eller det å ha et «godt» liv):

### **Flest mulig av deltakerne fullfører et utdanningsløp som gir et bevis på kompetanse**

I prosjektene er det 63 % som har fullført videregående opplæring eller høyere ved siste mottatte besvarelse fra tidligere deltakere. Samtidig er forventet fullføringsgrad for en tilsvarende gruppe ungdommer omtrent 30 %. Derfor utgjør fullføringsgraden på 63 % en stor forbedring. 21 % av personene som har besvart de samme etterundersøkelsene er i utdanning. Sammenlignet med referansealternativet ligger andelen 23 % høyere.

### Størst mulig positiv endring i prosjektspesifikke mål

I treårsundersøkelsen for Kjør for livet rapporterer samtlige ungdommer selv at de aldri skulker skolen. Gjennom økt kunnskap og bedre grunnlag for å opptre trafikksikkert, er det nærliggende å anta at Kjør for livet har en effekt på trafikksikkerheten.

### Er Kjør for livet samfunnsøkonomisk lønnsomt?

Analysen viser at Kjør for livet er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Kjør for livet har en positiv avkastning og bidrar med en verdiskapning i samfunnet som ellers ikke ville ha funnet sted. Dette skyldes det økte bidraget til verdiskapning som følge av at flere av deltakerne øker sitt kompetansenivå og/eller kommer i arbeid enn det som ville vært tilfelle i referansealternativet. Dette utgjør en besparelse for samfunnet.

**Med 70 % sannsynlighet tilsvarer det en netto nytte per deltaker over livsløpet på mellom MNOK 2,5 og 3,5 regnet i nåverdi i 2016, hvor forventet netto nytte per deltaker er MNOK 3,0.** I tillegg viser forskningen at prosjektene vil kunne gi effekter ut over det som er prissatt:

- Hos deltakeren: Helsemessige gevinster og forbedret livskvalitet i form av forbedret psykisk helse og livskvalitet gjennom styrket sosiale nettverk og relasjoner
- I storsamfunnet: Generalisert tillit og økt samfunnsengasjement. Styrket nettverk og relasjoner øker sannsynligheten for deltakelse på viktige samfunnsarenaer og øker sannsynligheten for samfunnsengasjement, både hos individet selv og fra øvrige deler av familien.

Resultatene bekrefter i stor grad vurderingene fra forrige analyse. Det viser seg at de faktiske resultatene (i 2016) er i all hovedsak i overensstemmelse med hva som ble predikert i analysen i 2014 – dette viser at det mulig å gjøre konservative anslag av samfunnsnyttene av arbeidet som gjøres av sosiale entreprenører. For mange av deltakerne vil dette være livsendrende. Verdien for samfunnet i kroner og øre er en ting, men fra måling av sentrale indikatorer for hva som er et verdig liv (helse, bolig, økonomi, arbeid, venner/relasjoner) ser vi at Kjør for livet utgjør en forskjell for den enkelte. Det er viktig å understreke at de resultatene som beskrives rent kvalitativt i rapporten, ikke er å forstå som mindre betydningsfullt i den samfunnsøkonomiske analysen enn det som er tallfestet.

Våre beregninger viser at det er en positiv avkastning for Kjør for livet i Fondets portefølje, og at de bidrar til en positiv samfunns effekt som ellers ikke ville ha funnet sted. Vårt arbeid, og tilsvarende arbeid, bør ha som mål å hjelpe enda flere prosjekter til å lykkes og ikke minst hjelpe potensielle sponsorer og investorer til å se samfunnsnyttene av denne typen for prosjekter.

## Formålet med den samfunnsøkonomiske analysen

Til tross for at rapportering på finansielle nøkkeltall gir beslutningsstøtte for investorer og sponsorer, og ikke minst for Kjør for livet selv, vil en ren finansiell avrapportering tilføre Kjør for livet lite beslutningsstøtte og styringsinformasjon – spesielt i lys av de grunnleggende sosiale behovene som Kjør for livet ønsker å dekke. En samfunnsøkonomisk analyse kan imidlertid bidra til å belyse disse effektene.

Den samfunnsøkonomiske analysen er ment å belyse nytte- og kostnadseffekter av Kjør for livet. Analysen vil også gi et grunnlag for å vurdere i hvilken grad Fondet og Kjør for livet innfrir sine mål.

For å vurdere om Kjør for livet er samfunnsøkonomisk lønnsomt ser vi på et Norge med og et Norge uten Kjør for livet i porteføljen til Fondet. Et Norge uten Kjør for livet som i dag støttes av Fondet, er referansealternativet i den samfunnsøkonomiske analysen. Effekten måles her ved å vurdere differansen mellom situasjonen der deltakerne er en del av Kjør for livet og hva som ellers ville ha skjedd.

### EFFEKT

=

*Differansen mellom situasjonen der deltakerne er en del av Kjør for livet og hva som ellers ville ha skjedd*

Vi analyserer effektene av Kjør for livets arbeid i sum, og ikke av Fondet som en «selvstendig aktør» innen sosialt entreprenørskap. Vurderinger av samfunnsnytteeffekten for Fondet er således en aggregering av resultater fra de underliggende prosjektene.

Analysen er en nytte-kostnadsanalyse. Hovedprinsippet i en slik analyse er at alle nytte- og kostnadseffekter verdsettes i kroner så langt det lar seg gjøre, og effekter som ikke lar seg verdsette i kroner beskrives og vurderes kvalitativt. For å anslå den samfunnsøkonomiske lønnsomheten for Kjør for livet i Fondets portefølje må effektene som ikke er prissatt veies opp mot effektene som er det.

Det vil ikke være mulig å sette en kroneverdi på alle effekter som deltakelse i Kjør for livet kan føre til. Effektene man ikke kan prissette (for eksempel de gode historiene) er ikke mindre betydningsfulle enn de effektene man kan verdsette i kronebeløp. Fondets og Kjør for livets verdiskapning for samfunnet kan ikke måles i kroneverdi alene.

## Bakgrunn

Antall barn med barnevernstiltak har mer enn seksdoblet seg i løpet av de siste 50 år (SSB 2016). I 2015 var 53 400 barn og unge i alderen 0-22 år del av et barnevernstiltak, noe som tilsvarer omtrent 4% av alle barn og unge i Norge i samme aldersgruppe. Frafallet i skolen er alt for høyt og dette genererer et massivt utenforskap. Ungdommene mangler tilhørighet til et godt lag, blir sjeldent sett og opplever lite mestring i hverdagen.

### KLUBBPROGRAM

Kjør for livet er et tilpasset fritidstilbud for **barn og unge i utenforskap**. Våre tjenestekjøpere er kommuner og fylkeskommuner. Barnevern, skole, SLT og andre relevante fagmiljøer rekrutterer deltakere inn til et inntaksteam som setter sammen teamet på 5-7 deltakere. Teamets faste ledelse består av én teamsjef og to veiledere, to av disse er tilstede på hver klubbkveld. Teamet møtes i klubblokalene en kveld pr. uke, 48 uker pr. år og arbeider i hovedsak med temaene trafikk-sikkerhet, teambygging, sosial kompetanse og livsstil.

Vi jobber med ungdom opp til 24 år, og deltakernes snittalder er 15,5 år (ref. DNV GL).

I klubben etableres et felles team som samles rundt gode opplevelser, felles regler og interessante aktiviteter som skaper mestring, glede og godt samhold.

**1 032 000**

personer 16-30 år utgjør 20% av befolkningen.

**4%**

i alderen 0-22 år er barneverns-klienter.

**30%**

av elevene som starter på VGO har ingen formell kompetanse 5 år senere.

**70 000**

under 30 år er verken sysselsatt eller i utdanning.

**28 800**

under 30 år er arbeidsledige.

### Rapportering og dokumentasjon

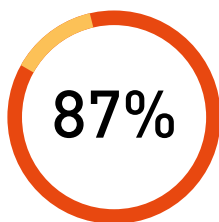
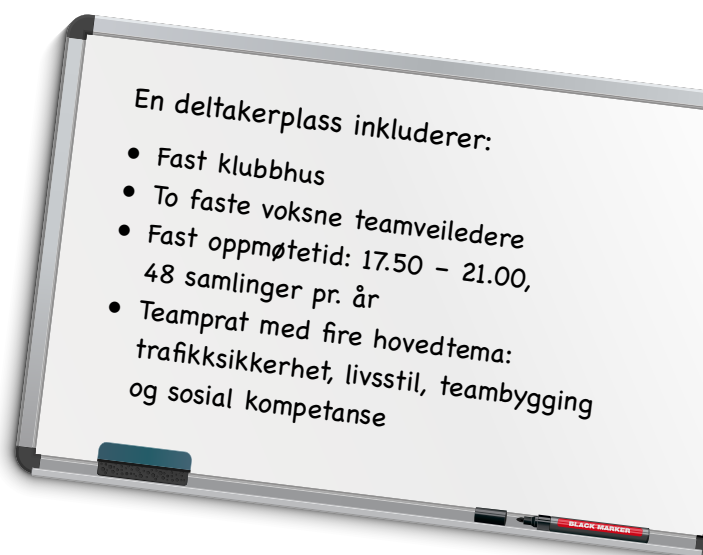
Kjør for livet har etablert solide rutiner for rapportering og har sammen med DNV GL fokus på god dokumentasjon av vårt arbeid.

#### Våre rutiner:

**Er deltakeren under 18 år**, innhentes samtykke fra foresatte. Tiltaksplan utarbeides i samråd med foresatte og tjenestekjøper. Teamsjef gjennomfører loggføring på Itslearning etter hver klubbkveld og en månedsrapport sendes til tjenestekjøper hver måned. En individuell årsrapport utarbeides sammen med teamsjef og sendes til tjenestekjøper og foresatte.

**Er deltakeren over 18 år**, utarbeides en aktivitetsplan med mål i samråd med ungdommen selv. Teamsjef gjennomfører loggføring på Itslearning etter hver klubbkveld og en aktivitetsrapport sendes til tjenestekjøper hver måned. En individuell årsrapport utarbeides i samråd med hver enkelt teamsjef og sendes til tjenestekjøper og ungdommen selv.

- Hver deltaker har en tiltaksplan. Det loggføres etter hver samling opp mot deltakers mål.
- Hver måned utarbeides det en individuell rapport.
- DNV GL leverer en årlig samfunnsnytteanalyse.



av deltakerne i Kjør for livets program, går **MINST ETT ÅR LENGRE** på skolen.



Kommunene får 7 kroner tilbake for hver krone de investerer.



Den netto økonomiske gevinsten er i snitt 1,8 millioner kroner pr. deltaker i KFL (Ref DNV GL 30.05.2017).



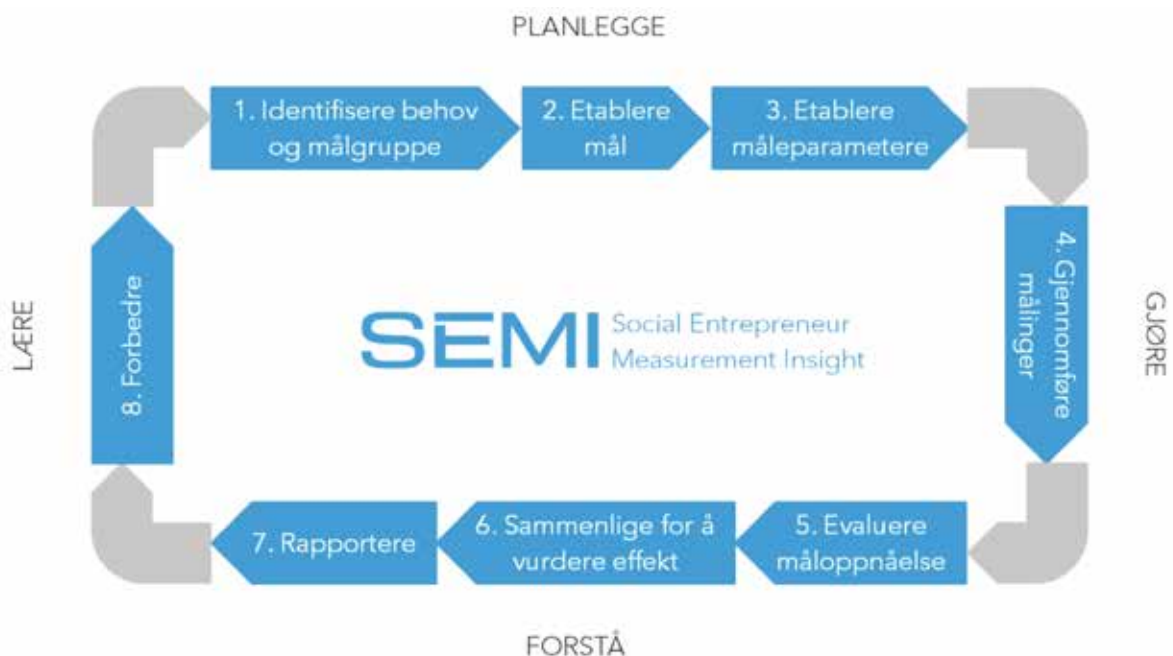
## Hvordan måles effekten av Kjør for livet?

Siden 2014 har vi jobbet med å videreutvikle rammeverket og forbedre og forenkle datagrunnlaget. Hovedvekt har vært på å sette Kjør for livet i stand til å måle selv, og dette er gjort ved at spørreundersøkelser og datainnsamling er forenklet og digitalisert. Dermed har Kjør for livet kjennskap til rammeverket for å samle inn faktiske resultater fra blant annet etterundersøkelser. Denne tilnærmingen (prosess og måleverktøy) kaller vi **SEMI – Social Entrepreneur Measurement Insight**.

Det er nå færre spørsmål, og det gjøres etterundersøkelse i Kjør for livet. Det at vi nå har data på hva som skjer med deltakerne i etterkant gir en større trygghet i resultatene. I tillegg har vi innført begrepene «high contact» og «wide impact» i analysen for å tydeliggjøre tilnærmingen til måling av effekt. Prosjektet faller i kategorien high contact fordi ungdommene deltar over ett års tid med én klubbkveld i uka. Kjør for livet jobber også med andre programmer – både nasjonalt og internasjonalt – som kan anses som wide impact. Disse programmene er ikke hensyntatt i denne rapporten.

Proessen består av fire hovedsteg, og er basert på prinsippene for kontinuerlig forbedring og målstyring, kjent fra kvalitetsledelse og ISO9001. Stegene er vist i figuren under, og hvordan vi har benyttet prosessen i denne analysen er forklart i det etterfølgende.

Denne analysen baserer seg på metoden og rammeverket som ble utviklet for analysen i 2014. Kun de sentrale elementene er gjengitt her, og det vises derfor til rapporten av 2014 for detaljer, se *Samfunnsøkonomisk analyse av prosjektene i Kronprinsparets fond (DNV GL, 2014)*.



Figur 4-1: SEMI - Prosess for måling og forbedring.

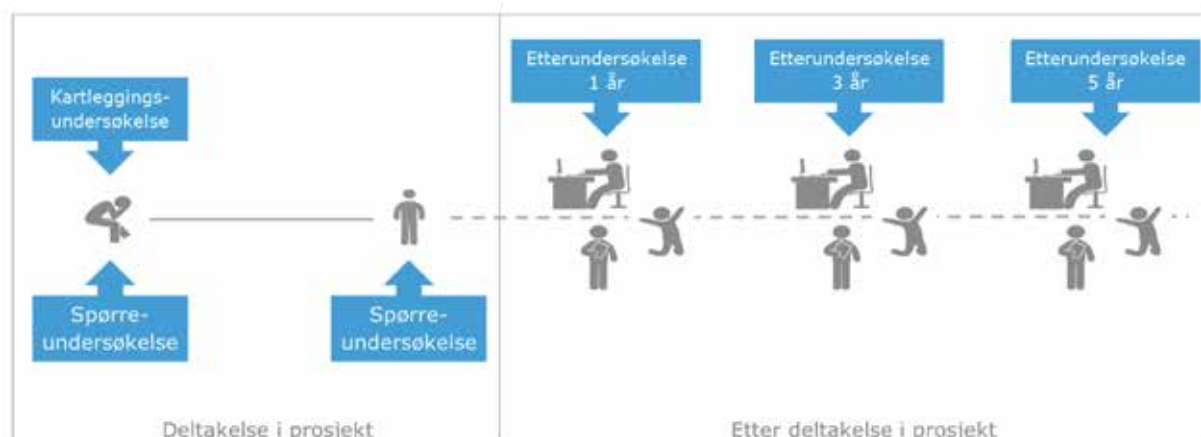


Figuren under viser hvilken informasjon og resultater som blir innhentet for Kjør for livet gjennom spørreundersøkelser. Resultatene er samstemt med prosjektspesifikke mål. Figuren viser at de faktiske resultatene aggregeres for å vurdere prosjektporteføljens samlede måloppnåelse.



Figur 4-3: Data som samles inn i SEMI.

Dataene samles inn i henhold til en tidslinje for måling. Tid mellom hver måling avhenger av varigheten av deltakelse i Kjør for livet. Hovedprinsippet er en kartlegging ved oppstart og avslutning, og 1, 3 og 5 år etter deltakelse. Et meget sentralt prinsipp er at alle undersøkelser er anonyme. Det benyttes ingen unike identifikatorer. Dermed er det ikke mulig å følge ett enkelt individ på tvers av undersøkelsene. Utviklingen følges kun på gruppenivå.



Figur 4-4: Tidslinje for måling i SEMI.

## Hva er effekten av KFL?

Kjør for livet er et tilpasset tilbud for barn og unge, basert på henvisninger og avtaler med kommunale og fylkeskommunale organisasjoner som f.eks. barnevernet. Per i dag finansieres Kjør for livet gjennom kommunale og fylkeskommunale avtaler, samt tilskudd fra fire departementer.

Drøm for livet om 10 år:  
 «*Drømmen er å bli taxi-eier.*»  
 - Kjør for livet-deltaker

### Målgruppe og referansegruppe

Målgruppen for Kjør for livet er spenningssøkende ungdommer, såkalte risikotakere, ofte med utagerende oppførsel og vanskeligheter på skolen.

Siste fullførte skoletrinn	Alder	Kjønn	Arbeidserfaring
32% Barneskole	20% 10-13 år	89% Menn	60% Nei
58% Ungdomsskole	63% 14-16 år	11% Kvinner	40% Ja
8% Videregående opplæring	17% 17-21 år		

Basert på spørreundersøkelse som måler individets opplevde effekt i 2013 og 2016. Prosentene utgjør ikke alltid 100% da noen svar er blanke.

Ungdommene som deltar i Kjør for livet kan ha vidt forskjellig bakgrunn og atskillig ulik årsak til at de trenger et tilrettelagt fritidstilbud. Flere av deltakerne er i barnevernet og/eller de sliter i skolen. Sammensetningen av deltakere har flest likhetstrekk med «unge med barnevernserfaring» som gruppe. Referansegruppen til Kjør for livet gis derfor samme sannsynlighet for deltakelse i samfunnet, for arbeid og utdanning som for denne gruppen. Av denne gruppen fullfører omtrent én av tre videregående opplæring, og 6 år etter fullført ungdomsskole er det 2 av 3 unge med barnevernserfaring som mottar ytelser og som hverken er i jobb eller utdanning.

### M1: Effekt på andelen unge som fullfører utdanning

#### Etterundersøkelse

Kjør for livet har som primærmål å øke unges personlige egenskaper og sosiale ferdigheter. En bieffekt av å oppnå dette målet er at deltakerne i større grad fullfører utdanning.

---

KPI1.2 ANDEL AV DELTAKERNE  
I UTDANNING TRE ÅR ETTER  
PROSJEKTPERIODEN

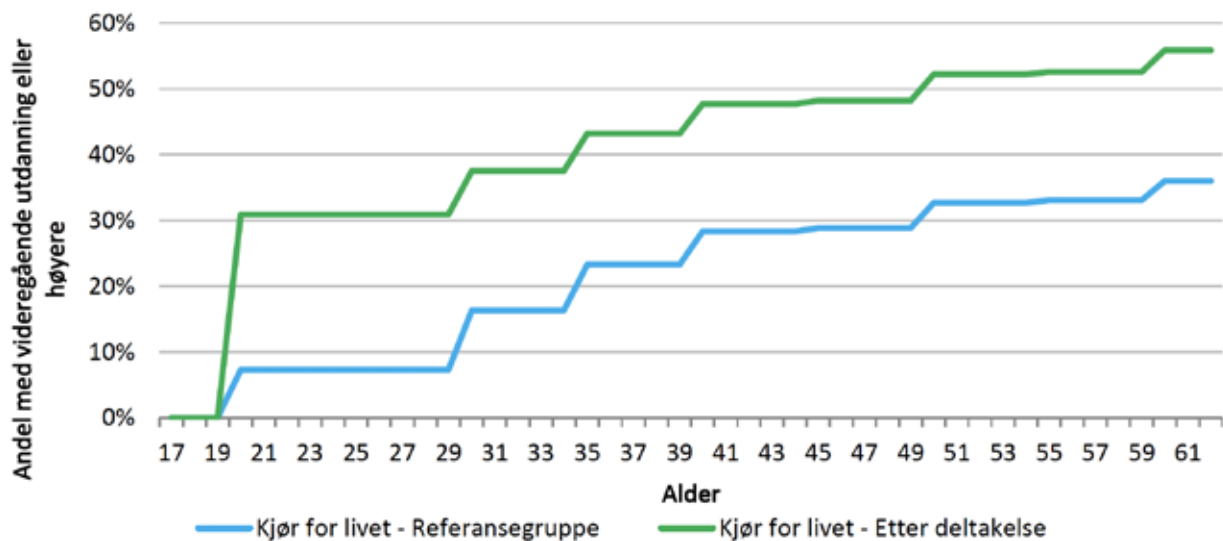
63%

+ 40% SAMMENLIGNET MED REFERANSEGRUPPEN

---

#### Simulert livsløp

Simulert utdanningsnivå i livsløpsmodellen viser at omtrent 31% av deltakerne vil fullføre videregående opplæring ved 26 års alder, 10 år etter avsluttet grunnskole, mot omtrent 7% i referansealternativet. Ved 40 års alder har andelen økt til ca. 48%, mot omtrent 28% i referansealternativet.



I treårsetterundersøkelsen er det 33% som har fullført videregående opplæring 3 år etter deltakelse. Dette samsvarer godt med livsløpsmodellen som viser omtrent 31%. Samtidig er det ikke en fullstendig korrekt gjenspeiling av virkeligheten at andelen vil ligge så stabilt gjennom hele tjuårene som vist i figuren over<sup>3</sup>.

### M3: Prosjektspesifikke mål

#### M3.1: Et godt læringsmiljø

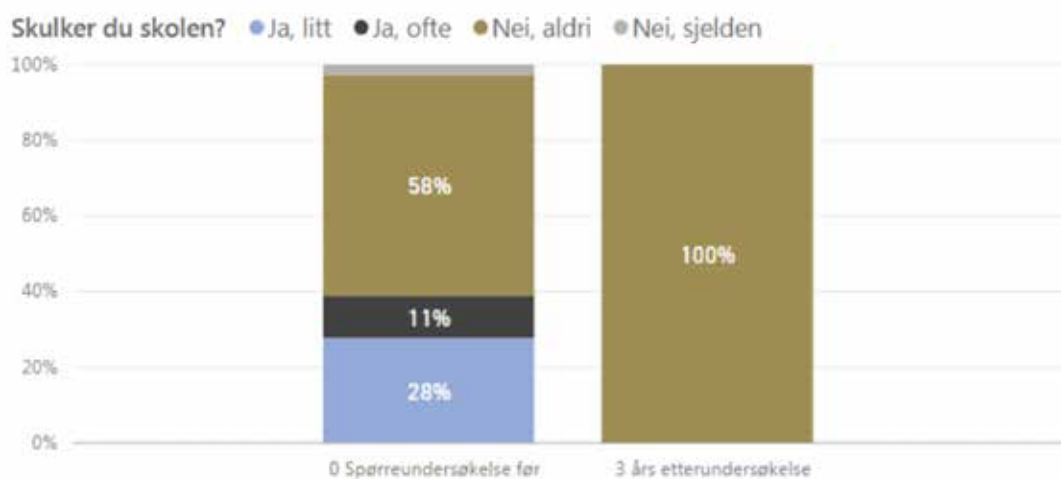
KPI 3.1 ANDEL SOM SIER DE  
ALDRI SKULKER SKOLEN TRE  
ÅR ETTER PROSJEKTPERIODEN

100%

Dette er ungdommenes selvrapporterte besvarelser.  
Basert på etterundersøkelse tre år etter prosjektperiode.

<sup>3</sup> En medvirkende årsak til dette er modelltekniske begrensninger. Periodene som ligger til grunn i livsløpsmodellen er på 5 år og det gjør at resultatene i livsløpsmodellen får en fasing som trappetrinn. Dersom det hadde vært tilgjengelig statistikk ned på enkeltår ville andelen som opparbeidet seg videregående opplæring eller høyere vært jevnere.

Figuren 0-1 viser andelen av deltakerne som oppgir at de skulker skolen. Dette sammenlignes for oppstart i prosjektet (deltakelsesår 2016 og 2017) og i treårsundersøkelsen (2013 og 2014). I treårsundersøkelsen rapporterer samtlige ungdommer selv at de aldri skulker skolen. Ved oppstart av prosjektet er det 11% som oppgir at de skulker ofte og 28% som oppgir at de skulker litt.



Figur 0-1: Personer fra deltakelsesår 2016 & 2017 (spørreundersøkelse) og 2013 & 2014 (treårsetterundersøkelse) som har svart på spørsmålet "Skulker du skolen?".

### M3.6: Trafikksikkerhet

Kjør for livet har også fokus på trafikksikkerhet, spesielt i klubbprogrammet for eldre ungdommer som sikter seg mot unge spenningssøkende menn i alderen 18-24 år. Det er ikke gjort noen oppfølgende undersøkelser på om deltakerne endrer sin atferd i trafikken. Det er derfor ikke mulig å kvantifisere denne effekten. Deltakerne selv kan opplyse om at Kjør for livet har endret deres oppfattelse av trafikk-sikkerhet og hva som er trygg og god atferd i trafikken, samt hva som hører hjemme på lukkede baner. Kjør for livet gir trygge rammer rundt motorsporten der deltakerne kan bli kjent med seg selv, bilen og hvordan ulike forhold påvirker bilen og sikkerheten. Basert på at deltakerne i Kjør for livet har mer kunnskap og bedre grunnlag for å opptre trafiksikkert er det nærliggende å anta at Kjør for livet har en effekt på trafikksikkerheten.

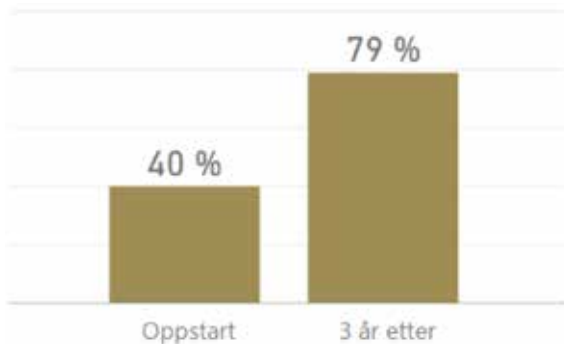
Dødsfall ved trafikkulykker er oftere et problem blant individer som er eller har vært i barneverntiltak (Kristofersen, 2009). Med tanke på at Kjør for livet primært består av unge med barnevernserfaring er det sannsynlig at prosjektet vil bidra til å redusere antallet trafikkulykker blant unge menn.

Kjør for livet bidrar til kriminalitetsforebygging gjennom å gi ungdom som har falt ut, et innhold i livet som kan redusere sannsynligheten for kriminalitet og rusmisbruk (Rasmussen & Strøm, 2013).

**M4: Livssituasjon**

KPI 4.1  
PSYKISK  
HELSE **79%** + 98%  
SAMMENLIGNET  
MED OPPSTART

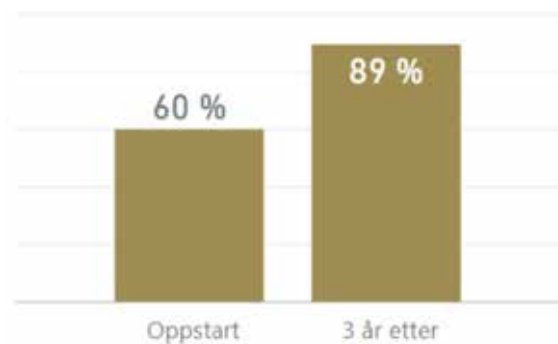
Figuren under viser deltakernes selvrapporterte psykiske helse tre år etter deltakelse i prosjektet.



Figur 02. Andel av deltakerne som svarer at de oppfatter egen psykisk helse som "god" eller "meget god". Informasjonen er hentet fra SEMI.

KPI 4.2  
FYSISK  
HELSE **89%** + 48%  
SAMMENLIGNET  
MED OPPSTART

Figuren under viser deltakernes selvrapporterte fysiske helse.



Figur 03. Andel av deltakerne som svarer at de oppfatter egen fysiske helse som "god" eller "meget god". Informasjonen er hentet fra SEMI.

KPI 4.3  
VENNSKAP **100%** + 6%  
SAMMENLIGNET  
MED OPPSTART

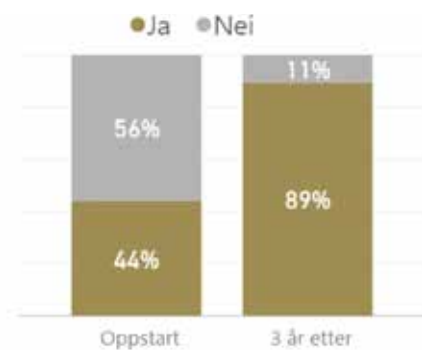
Figuren nedenfor viser at samtlige tidligere deltakere i Kjør for livet har svart «Ja» på spørsmålet om man minst har en god venn. Dette utgjør en økning fra andelen som svarte ja ved oppstart i prosjektet.



Figur 04. Besvarelser fra deltakere på spørsmålet «Har du minst en god venn?». Informasjon hentet fra SEMI.

KPI 4.4  
STABIL  
ØKONOMI **89%** + 102%  
SAMMENLIGNET  
MED OPPSTART

Figuren nedenfor viser andelen som svarer at de ikke ville hatt råd til å dekke en uforutsatt utgift. Denne andelen er på 11% i treårsetterundersøkelsen. Det utgjør en forbedring fra oppstart i prosjektet.



Figur 05. Besvarelser på spørsmålet «Om mobiltelefonen din blir ødelagt, ville du hatt råd til å skaffe deg en ny?». Informasjon hentet fra SEMI.

## Hva betyr dette for samfunnet?

For å vurdere om Kjør for livet er samfunnsøkonomisk lønnsomt ser vi på et Norge med og et Norge uten Kjør for livet i porteføljen til Fondet. Et Norge uten Kjør for livet som i dag støttes av Fondet, er referansealternativet i den samfunnsøkonomiske analysen.

Kjør for livets samfunnsøkonomiske lønnsomhet er gitt ved dets bidrag til samlet verdiskapning utover det en ville ha fått ved beste alternative anvendelse av de ressurser som Kjør for livet legger beslag på.

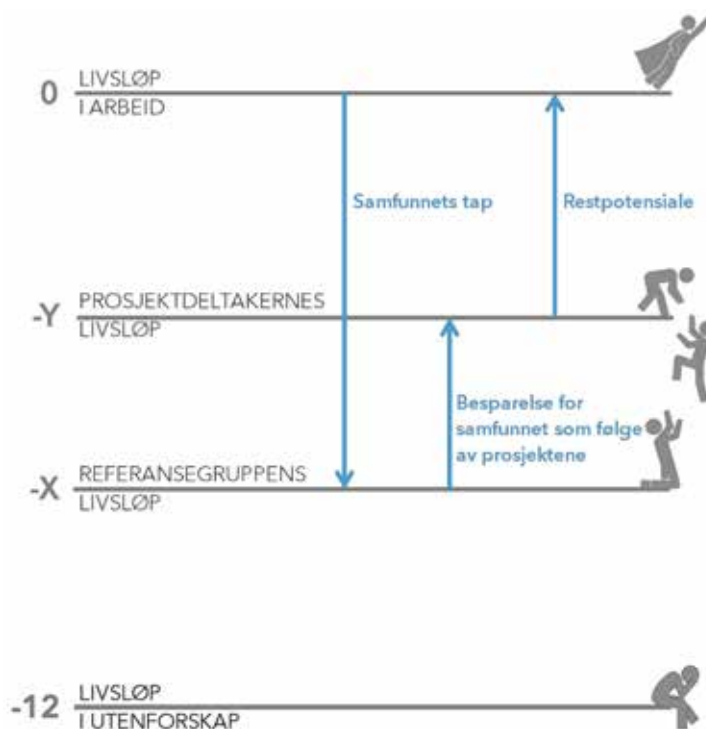
Når den samfunnsøkonomiske lønnsomheten defineres i forhold til alternativ bruk av ressursene, blir lønnsomheten avhengig av hvordan den alternative ressursbruken defineres. Prinsipielt burde sammenligningen være i forhold til beste alternative anvendelse. I praksis vil imidlertid sammenligningsgrunnlaget være gitt ved en realistisk fremskriving av eksisterende ressursbruk over det tidsintervallet som Kjør for livet blir vurdert over. Dette sammenligningsgrunnlaget omtales som referansealternativet. Det er altså differansen mellom hva som ellers ville ha skjedd (referansealternativet) og situasjonen der deltakerne er en del av Kjør for livet som sier noe om lønnsomheten til Fondet.

Det vil ikke være mulig å sette en kroneverdi på alle effekter som deltakelse i Kjør for livet kan føre til. Virkninger som forbedret livskvalitet eller økt samfunnsengasjement finnes det ikke noe marked for og disse er således problematiske å sette en kroneverdi på. Andre effekter, som redusert behov for trygdeytelser og økt produksjon ved deltakelse i arbeidslivet, kan omsettes i et marked og er dermed mulige å prissette.

### Prissette effekter

Kostnader i budsjetter er ikke det samme som samfunnsøkonomiske kostnader. Samfunnsøkonomiske kostnader er det samme som alternativkostnaden, som uttrykker den verdiskapningen som samfunnet går glipp av ved å bruke ressurser til et gitt formål.

I denne sammenheng har vi en problemstilling som i referansealternativet utgjør en kostnad for samfunnet i form av at mennesker som i et vellykket livsløp skulle vært i arbeid og bidratt til verdiskapningen i form av produksjon av varer og tjenester. Ved at disse menneskene ikke deltar i arbeidslivet i så stor grad som befolkningen for øvrig gjør at det produseres mindre varer og tjenester enn tilfelle ville vært om de gjorde det. Figur 6-1 viser samfunnets tap som differansen mellom et vellykket og referansegruppens typiske livsløp.



Figur 6-1: Samfunnsøkonomiske kostnader og besparelser.



**Prosjektkostnader**

<b>NOK (2016-kr)</b>	<b>Kjør for livet</b>
Prosjektkostnader (2016)	8 300 000
Antall deltakere (2015/2016)	120
Tiltakskostnader per deltaker	69 000

Tabellen under viser at netto nytte per deltaker i Kjør for livet ligger i mulighetsrommet mellom MNOK 0,3 og MNOK 1,6, og forventet netto nytte per deltaker er MNOK 0,9.

Tabell 4 viser også den samfunnsøkonomiske nytten ved deltakelse målt i forskjellige måleparametere.

<b>Kjør for Livet</b>	<b>Enhet</b>	<b>Lav (p15)<sup>5</sup></b>	<b>Forventet</b>	<b>Høy (p85)</b>
Netto nytte - Totalt for prosjektet	MNOK	31	114	195
Netto nytte - Per deltakere	MNOK	0,3	0,9	1,6
Annuitet - Totalt for prosjektet	MNOK	1,4	5,3	9,1
Annuitet - Per deltakere	NOK	12 000	44 000	76 000
NNB	NOK	1,1	7,1	16,5

Tabell 4. Samfunnsøkonomisk nytte. Kjør for livet.



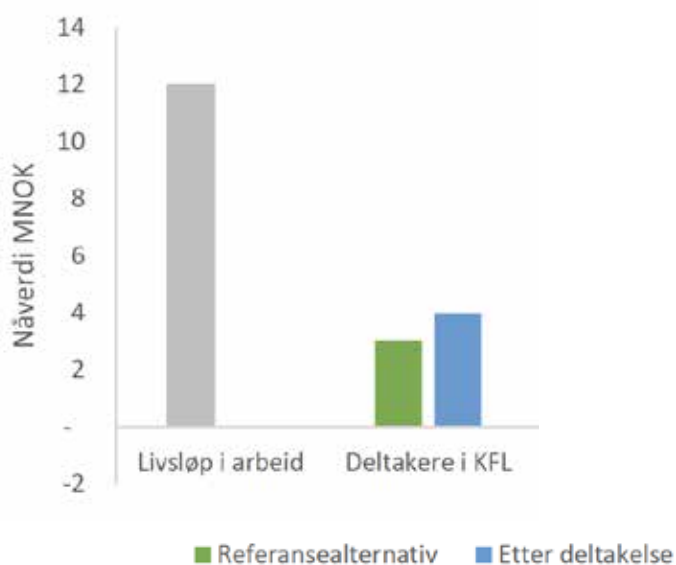
### Prosjektspesifikke ikke prissatte effekter

Kjør for livet legger vekt på teamfølelsen som et viktig middel for å hjelpe unge ut av utenforskap. Når unge mennesker føler de tilhører et lag eller en klubb, gjerne i form av en symbolsk tilknytning til stedet, øker sannsynligheten for å delta på andre arenaer hvor de møter nye venner, eksempelvis ved å bli en del av det lokale idrettslaget (Narayan og Cassidy, 2001) og (Morrow, 2002). Deltakerne får økt livskvalitet og selvtillit gjennom mestring.

I treårsundersøkelsen for Kjør for livet rapporterer samtlige ungdommer selv at de aldri skulker skolen. Ved oppstart av prosjektet er det 11% som oppgir at de skulker ofte og 28% som oppgir at de skulker litt. Økt tilstedeværelse i undervisningen på skolen reduserer risikoen for skolefravall. Gjennomført VGO øker sannsynligheten for jobb senere i livet.

Kjør for livet jobber aktivt for trafiksikkerhet. Dødsfall ved trafikkulykker er et relativt stort problem blant individer som er eller har vært i barneverntiltak. (Kristofersen, 2009) Med tanke på at Kjør for Livet primært består av barnevernsklinter er det sannsynlig at prosjektet vil bidra til å redusere antallet transportulykker blant unge menn. Deltakerne selv kan opplyse om at Kjør for livet har endret deres oppfattelse av trafiksikkerhet og hva som er trygg og god atferd i trafikken, samt hva som hører hjemme på lukkede baner. Kjør for livet lærer deltakerne om ulike forhold som påvirker bilen og sikkerheten. Gjennom økt kunnskap og bedre grunnlag for å opptre trafiksikkert, er det nærliggende å anta at Kjør for livet har en effekt på trafiksikkerheten.

Figur 20 viser forventet nåverdi av et livsløp i prosjektens referansealternativ og etter deltakelse i prosjektet opp mot en slik ideell måloppnåelse. De blå søylene i figuren representerer nåverdien av den gjennomsnittlige deltakers samfunnsøkonomiske bidrag. Enkelte deltakers samfunnsøkonomiske bidrag vil være høyere mens andres vil være lavere.



Figur 20: Forventet nåverdi av et livsløp i prosjektens referansealternativ og etter deltakelse i prosjektet opp mot en ideell måloppnåelse.





**STRONGER  
TOGETHER**