

Arbeidsdokument 51244

Oslo 22.03.2018

4487 #ErDuSikker 2017

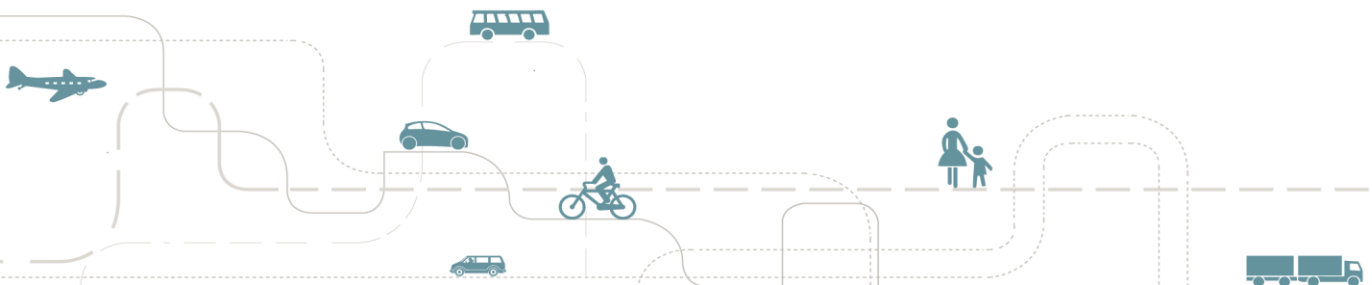
Ole J. Johansson

Fridulv Sagberg

# Evaluering av #ErDuSikker2017

## Innhold

1	Sammendrag .....	2
2	Bakgrunn og formål .....	2
2.1	Bakgrunn .....	2
2.2	Evaluerings formål og struktur .....	2
3	Metode.....	3
3.1	Rekruttering .....	3
3.2	Spørsmål .....	3
4	Resultat.....	3
4.1	Utgangspunktet i forundersøkelsen.....	4
4.1.1	Demografi .....	4
4.1.2	Bilopplæring, erfaring og kontekst.....	5
4.1.3	Reisevaner.....	5
4.2	Utvikling over tid .....	6
4.2.1	Å si ifra.....	6
4.2.2	Kunnskap om refleks og bilbelte .....	11
4.2.3	Uoppmerksomhet og mobilbruk .....	12
5	Diskusjon og konklusjon .....	14
5.1	Om analyser og effekter .....	14
5.2	Demografi .....	14
5.3	Å si ifra.....	15
5.4	Trafikksikker atferd.....	15
5.5	Konklusjon.....	15
6	Referanser.....	16
7	Vedlegg.....	16
7.1	Vedlegg A – Spørreskjemaet .....	16



# 1 Sammendrag

I dette dokumentet presenteres sluttevalueringen av Trygg Trafikks tiltak «#ErDuSikker 2017». Datagrunnlaget består av svar fra 463 elever ved videregående skoler. Vi fant en signifikant endring for testgruppa målt opp mot kontrollgruppa på kunnskap om refleksbruk. På spørsmål om uoppmerksomhet og noen spørsmål om å si ifra om trafikksikkerhet var tendensen positiv ved at testgruppa sa ifra mer etter å ha deltatt i #EDS. Samtidig var test- og kontrollgruppen forskjellige i førsituasjonen. Det gjør at vi ikke kan konkludere rundt effektene vi fant på dette området.. Dette skyldes antagelig naturlig variasjon. Stort sett rapporterer elevene svært trafikksikker atferd, med god bilbeltebruk og generell oppmerksomhet i trafikken.

## 2 Bakgrunn og formål

### 2.1 Bakgrunn

Prosjektet er en evaluering av Trygg Trafikks ungdomstiltak «#ErDuSikker? (#EDS)». Dette er et tiltak rettet mot elever i videregående skole. Tiltaket består er en trafikksikkerhets konkurranse mellom videregående skoler i hele landet. Konkurransen består av ulike oppdrag med trafikksikkerhetstinnhold. Konkurransen har blitt gjennomført fire ganger, høsten 2014, høsten 2015, høsten 2016 og høsten 2017.

I 2017 ble konkurransen gjennomført i perioden 6. november – 24. november. Formålet er generelt å bedre trafikksikkerhet blant ungdom med utvalgte fokusområder hvert år. Tiltaket legger vekt på at ungdommene skal spre informasjon seg imellom. Slik ung-til-ung-formidling har vist seg effektiv, og kan også gi andre veier til atferdspåvirkning som å påvirke opplevde sosiale normer.

### 2.2 Evalueringens formål og struktur

Evalueringen omfatter en undersøkelse av i hvilken grad #EDS-konkurransen påvirket kunnskap og atferd når det gjelder trafikksikkerhet blant elevene som deltar.

Evalueringen ble gjennomført som en internettbasert spørreundersøkelse. Undersøkelsesopplegget var før- og etterundersøkelse med kontrollbetingelse. Det vil si at spørreundersøkelsen ble gjennomført både blant elever på skoler som deltok i kampanjen («testgruppen») og blant elever fra et tilfeldig utvalg av andre skoler som ikke deltok i #EDS («kontrollgruppen»). Begge gruppene ble bedt om å besvare et spørreskjema både før og etter intervensjonsperioden. Trygg Trafikk stod for utvelgelsen av skoler til test- og kontrollgruppe. Evalueringen er dermed basert på selvrapportert atferd og kunnskap.

Transportøkonomisk institutt (TØI) utformet spørreskjemaene i samråd med Trygg Trafikk. Spørreskjemaene tar utgangspunkt i skjemaer som ble utarbeidet i forbindelse med evalueringen av tiltaket i 2016. Temaet i 2016 var *uoppmerksomhet*, og Trygg Trafikk valgte å fokusere på uoppmerksomhet også i 2017, i tillegg til at ungdommene skulle få økt kunnskap om riktig bruk av bilbelte og refleks.

## 2.3 Innholdet i «#ErDuSikker 2017»

#EDS ble gjennomført over tre uker. Mens konkurransen pågikk skulle elever ved hver skole delta ved å utføre ulike digitale oppdrag. Konkurransen gjennomføres på skolen, men utenfor undervisningstiden. Å delta var frivillig. For hver elev som gjennomførte ett oppdrag fikk skolen poeng. Oppdragene bestod av quizer og en del interaktive oppgaver. Oppgavene i #EDS dreide seg om trafikksikkerhet, med særlig fokus på riktig bruk av bilbelte og refleks, samt atferdsmål rundt oppmerksomhet i trafikken.

## 3 Metode

### 3.1 Rekruttering

Trygg Trafikk stod for selve rekrutteringen av skoler, men konfererte med TØI for å finne riktig størrelse og stratifisering av utvalget.

Forundersøkelsen (T0) ble sendt ut via kontaktpersoner på skolene, og gjennomført medio september 2017. Elevene mottok en e-post med en lenke. Via denne lenken ble de bedt om å oppgi telefonnummeret sitt, hvorpå de mottok en SMS med lenke til selve undersøkelsen. På denne måten fikk vi telefonnummeret til alle som deltok.

Etterundersøkelsen (T1) ble distribuert i starten av januar 2018 via de innmeldte telefonnumrene. Dette gjorde det enkelt å følge opp de som hadde svart, og vi antar at det for elevene også var enklere å svare via en SMS på mobilen enn på e-post.

### 3.2 Spørsmål

Spørsmålene inkludert i undersøkelsen var i stor grad basert på undersøkelsen fra 2016. Her hadde man allerede spurt om både kunnskap og selvrapportert adferd. Spørsmålene var også like i før- og etterundersøkelsen for å sikre sammenlignbarhet.

Undersøkelsen inneholdt først spørsmål om demografi og hvilken trafikkopplæring deltakerne hadde tatt. De ble også spurt om de hadde førerkort for bil, og hvis «ja», hvor lenge de hadde hatt førerkort og hvor ofte de kjørte. Dernest spurte vi om hvordan de vanligvis reiste. Etter det fulgte spørsmål om kunnskap vedrørende refleks og setebelte, etterfulgt av spørsmål om selvrapportert uoppmerksomhet i trafikken. Ungdommene svarte også på hvor ofte de sa ifra om ulike trafikksikkerhetsaspekter til andre i trafikken.

## 4 Resultat

Kun de deltakerne som deltok på begge undersøkelsene og ble identifisert med unikt mobilnummer beggengangene, ble inkludert i videre analyser.

## 4.1 Utgangspunktet i forundersøkelsen

### 4.1.1 Demografi

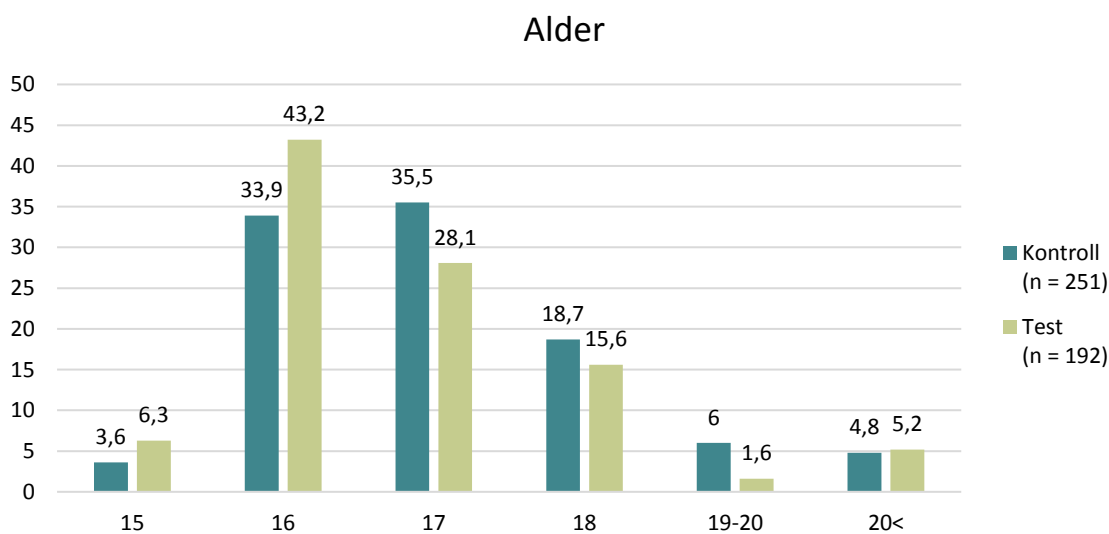
Deltakerne ble rekruttert fra Troms og Hordaland. Tabell 1 viser hvordan deltakerne fordeler seg på skolene som ble invitert til å delta.

Tabell 1. Fordeling og antall deltakere fra ulike skoler i Hordaland og Troms.

Hvilken skole går du på?	Antall	Prosent	Test/Kontroll
Bardufoss VGS	52	11	Test
Bømlo VGS	150	32	Kontroll
Heggen VGS	26	6	Kontroll
Langhaugen VGS	41	9	Test
Nordkjosbotn VGS	39	8	Test
Rå VGS	24	5	Kontroll
Sjøvegan VGS	51	11	Kontroll
Øystese gymnas/Nordheimsund VGS	80	17	Test
Totalt	463	100	
Totalt Test	212	46	
Totalt Kontroll	251	54	

Bømlo VGS bidro med flest elever, med Øystese/Nordheimsund hadde nest flest. Det var en jevn fordeling mellom test- og kontrollskoler.

Figur 1 viser aldersfordelingen av deltakerne mellom test- og kontrollskoler i prosent.



Figur 1. Prosent deltakere i forskjellige aldre (n = 463).

De fleste deltakerne er 16 eller 17 år. Det har også tidligere vært flest deltakere fra 1. og 2. klasse når videregående elever har vært målgruppa. 181 (39 %) av utvalget rapporterte å gå i 1. klasse, 185 (40 %) fra 2. klasse, 85 (18 %) fra 3. klasse og 12 (3 %) fra 4. klasse eller påbygg. Det er en liten overvekt av jenter i utvalget totalt (60 %), med noen flere jenter i kontrollgruppa (64 %) enn i testgruppa (55 %).

Mer enn halvparten av deltakerne i kontrollgruppa (53 %) rapporterer å bo i tettsteder, en tredel landlig (33 %) og en mindre andel (14 %) bor i en by. Tilsvarende bor størsteparten av testgruppa i tettsteder (44 %), en nesten lik del landlig (41 %) og et mindretall i byer (15 %).

#### 4.1.2 Bilopplæring, erfaring og kontekst

Vi undersøkte nærmere hvor mange av deltakerne som hadde trafikkert grunnkurs (TG). Dette kan være en indikasjon på hvorvidt noen deltakere kan mer om trafikkikkerhet fra før av. Totalt hadde 104 (23,5 %) TG ved forundersøkelsen. Dette fordelte seg på 63 personer med TG i kontrollgruppa, mot 41 i testgruppa.

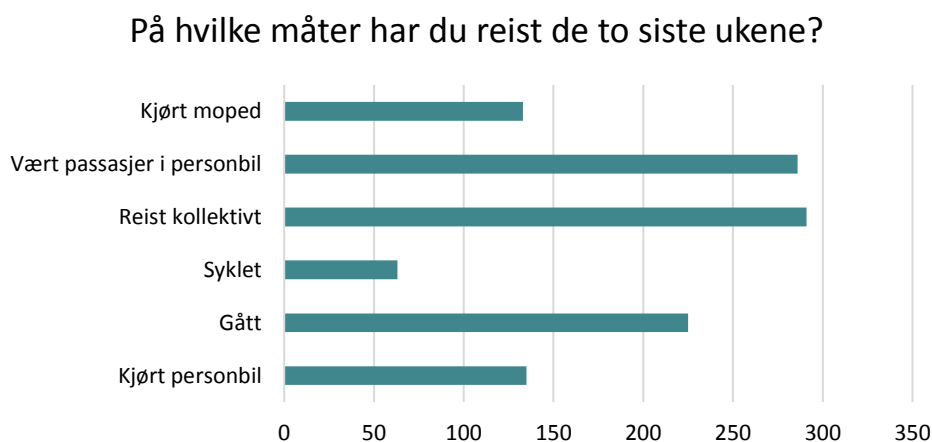
Av alle deltakerne var det 70 (15 %) som hadde førerkort for personbil. De fleste av disse (66 %) hadde hatt lappen kortere enn seks måneder. Av disse hadde også fire femdel (79 %) kjørt mer enn annenhver dag. Førerkortholderne fordelte seg ganske likt mellom kontroll- (54 %) og testgruppe (46 %).

Deltakerne med førerkort for bil (n = 70) ble spurt om både når de kjører bil oftest, og om de lar seg distrahere av venner. På spørsmålet om de ofte blir distraherert når de kjører med venner i bilen, svarer 83 % avkrefte. Kun 4 % er helt enige. Omtrent tilsvarende (86 %) er uenige i at de ofte blir distraherert når de kjører alene. Her er kun 3 % helt enige. Dette tyder på at unge bilførere sjelden rapporterer at de er distrahererte.

De fleste (53 %) er uenige i at de oftere kjører bil på kveldene enn på dagen, og de fleste (59 %) er uenige i at de oftere kjører bil i helgene enn til hverdags. Et flertall (60 %) er også uenige i at de oftere tar kollektivtransport i hverdagen enn helgen, og de fleste av de som kjører bil (71 %) er også uenige i at de sykler mer på fritiden enn til/fra jobb og skole.

#### 4.1.3 Reisevaner

Figur 2 viser hvordan deltakerne har reist de siste to ukene. Flere svar var mulig.



Figur 2. Hvilke fremkomstmidler deltakerne har brukt de siste to ukene før forundersøkelsen. Antall svar (Flere svar var mulig; n = 463).

De vanligste reisemåtene er å sitte på i personbil og å reise kollektivt. Mange har også brukt beina som transportmiddel, og en del har enten kjørt moped eller personbil. Det at flere har rapportert å kjøre personbil enn de som rapporterte å ha førerkort kan indikere at noen har feiltolket spørsmålet, kjørt uten førerkort eller øvelseskjørt. I tabell 2 ser vi antall og typetall på spørsmål om å rangere de valgte fremkomstmidlene.

	Antall	Typetall
Kjørt moped	100	1
Vært passasjer i personbil	235	2
Reist kollektivt	207	1
Syklet	56	4
Gått	187	3
Kjørt personbil	40	1

Tabell 2. Antall som valgte de ulike fremkomstmidlene, og typetallene for deltakernes rangering av hvilke fremkomstmidler de bruker oftest.

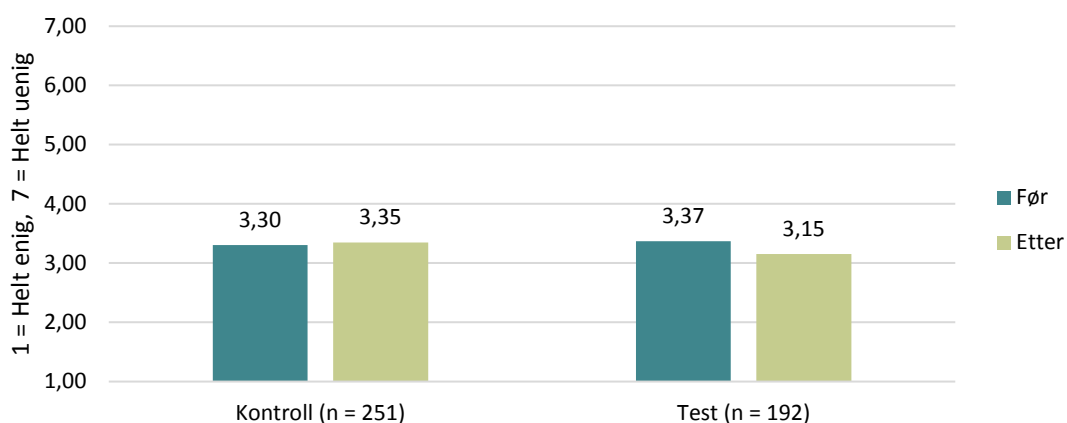
Tabellen viser at kollektivreise, personbil og moped er de fremkomstmidlene som oftest blir rangert som de mest brukte. De som bruker disse transportmidlene, bruker dem altså hyppigst.

## 4.2 Utvikling over tid

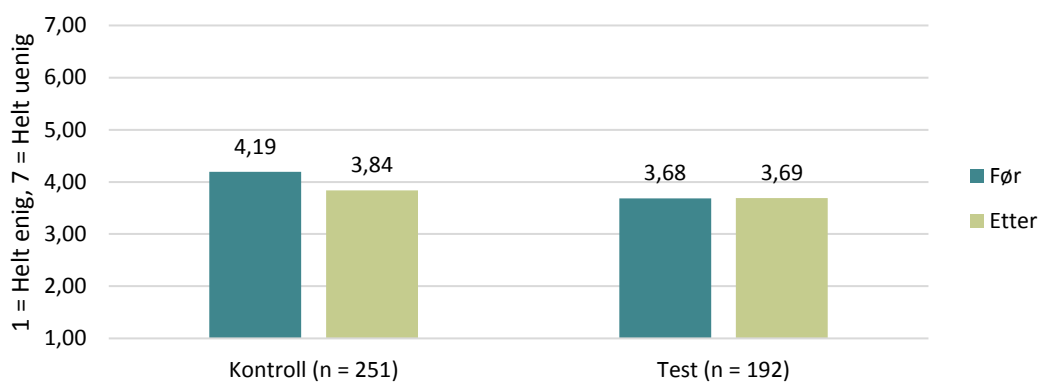
Flere av variablene ble spesifikt inkludert for å måle endring fra før- til etterundersøkelsen. Dette gjaldt om man sier ifra om trafikksikkerhet til andre, kunnskap om refleks og beltebruk, og om distraksjon i trafikk.

### 4.2.1 Å si ifra

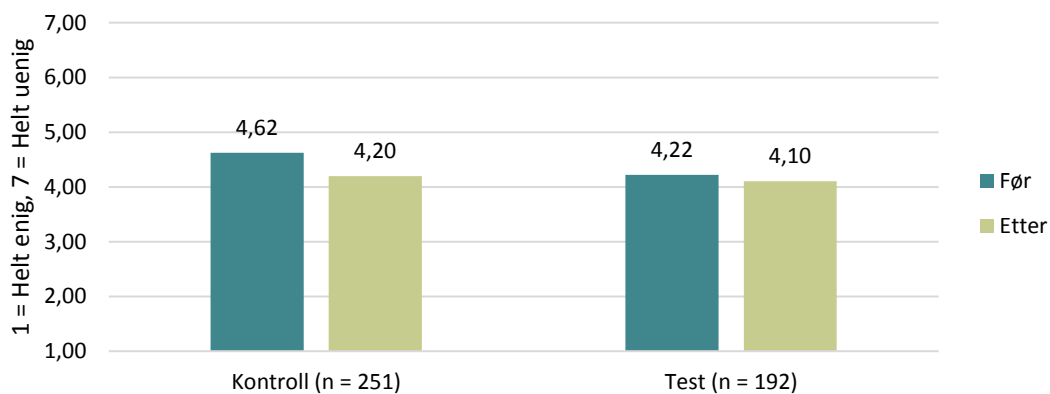
Deltakerne ble bedt om å svare på en skala fra «1» til «7» hvor enige de var i de fire utsagnene: «Jeg sier ifra dersom sjåføren er uoppmerksom»; «Jeg sier ifra dersom noen går over veien uten å se seg før»; «Jeg sier ifra hvis noen går ute i mørket uten refleks» og «Jeg ville bedt andre bruke bilbelte dersom de ikke gjorde det». Disse er sammenlignet med lik akseverdi for før og etter mellom kontroll- og testgruppe i figur 3 til 6. «1» representerer helt enig i utsagnet, mens «7» representerer helt uenig.



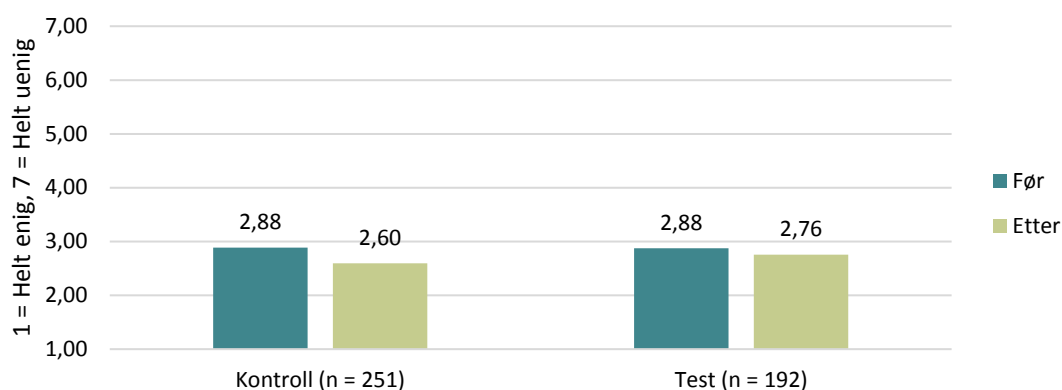
Figur 3. Gjennomsnittsskår på en skala fra 1 = helt enig til 7 = helt uenig på påstanden om at man sier ifra til en uoppmerksom sjåfør, fordelt på før og etter #EDS for test- og kontrollgruppe.



Figur 4. Gjennomsnittsskår på en skala fra 1 = helt enig til 7 = helt uenig på påstanden om at man sier ifra til noen som går over veien uten å se seg for, fordelt på før og etter #EDS for test- og kontrollgruppe.



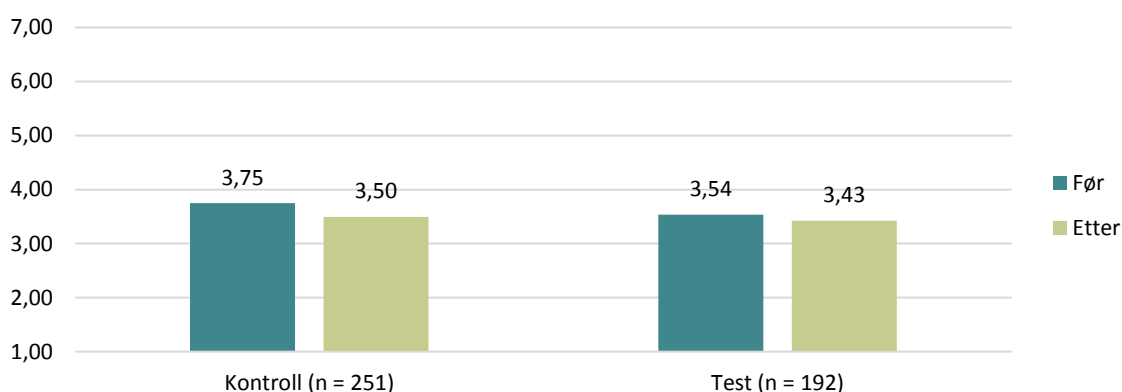
Figur 5. Gjennomsnittsskår på en skala fra 1 = helt enig til 7 = helt uenig på påstanden om at man sier ifra dersom noen går i mørket uten refleks, fordelt på før og etter #EDS for test- og kontrollgruppe.



Figur 6. Gjennomsnittsskår på en skala fra 1 = helt enig til 7 = helt uenig på påstanden om at man sier ifra dersom andre ikke bruker bilbelte, fordelt på før og etter #EDS for test- og kontrollgruppe.

Vi ser at på to av fire spørsmål er det en tendens til at ungdommene sier oftere ifra i etterperioden, i både test- og kontrollgruppe. Dette betyr altså at flere er enige i utsagnet i etterperioden. I de fleste tilfellene ser det også ut til at kontrollgruppen har en større økning av antall som sier ifra enn testgruppen.

En gjennomsnittsskår ble også regnet ut for alle de fire spørsmålene om å si ifra. Denne skåren er presentert i figur 7.

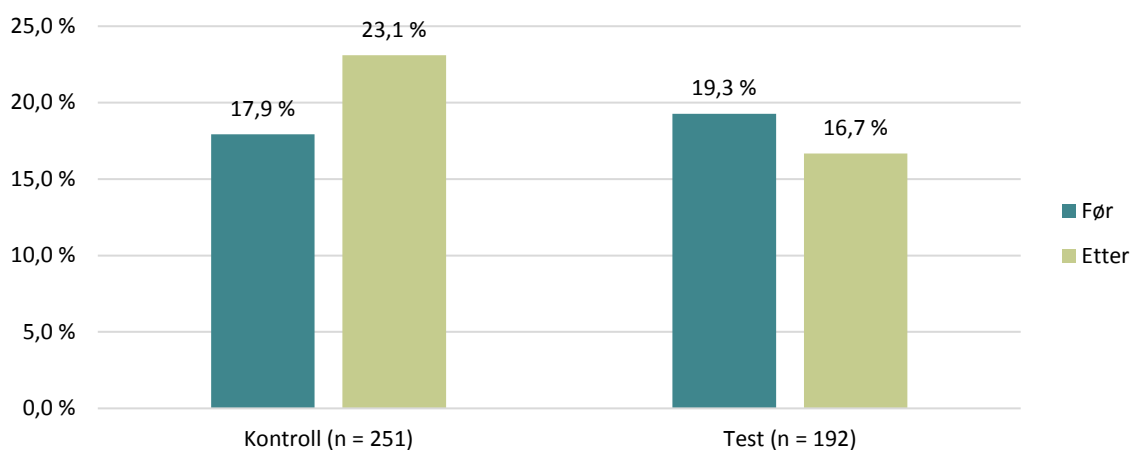


Figur 7. Total gjennomsnittsskår på en skala fra 1 = helt enig til 7 = helt uenig på påstandene om å si ifra, fordelt på før og etter #EDS for test- og kontrollgruppe.

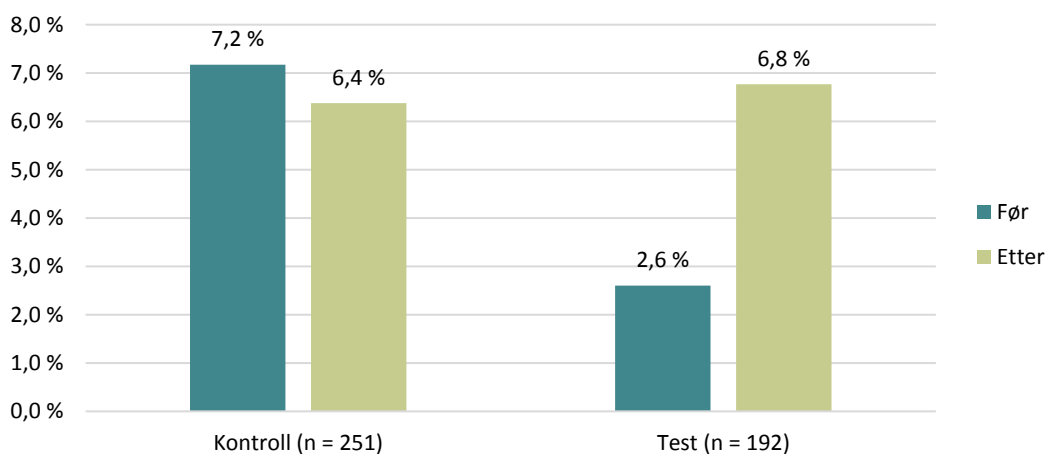
Også i den totale gjennomsnittsskåren ser det ut til at kontrollgruppa har en større nedgang enn testgruppa. I en *Mixed Model ANOVA* testet vi om test-gruppa hadde en signifikant mindre nedgang. Det ble ikke funnet en signifikant interaksjon mellom tid og gruppe ( $f(1, 441) = 0,71, p = ,399$ ). En *Paired Samples t-test* viser allikevel at den totale nedgangen, uavhengig av gruppetilhørighet, er signifikant ( $t(462) = 2,50, p = ,013$ ).

De som svarte at de var mest enige (verdi 1, 2 og 3 på skalaen) i at de ville sagt ifra i de fire tilfellene fikk oppfølgingsspørsmål om hvorvidt de faktisk hadde sagt ifra til noen de to siste ukene. Andelen som svarte «ja» på at de hadde sagt ifra er presentert i figurene 8 til 11, fordelt på test- og kontrollgruppe, før og etter. Prosentene er av alle i den aktuelle gruppa.

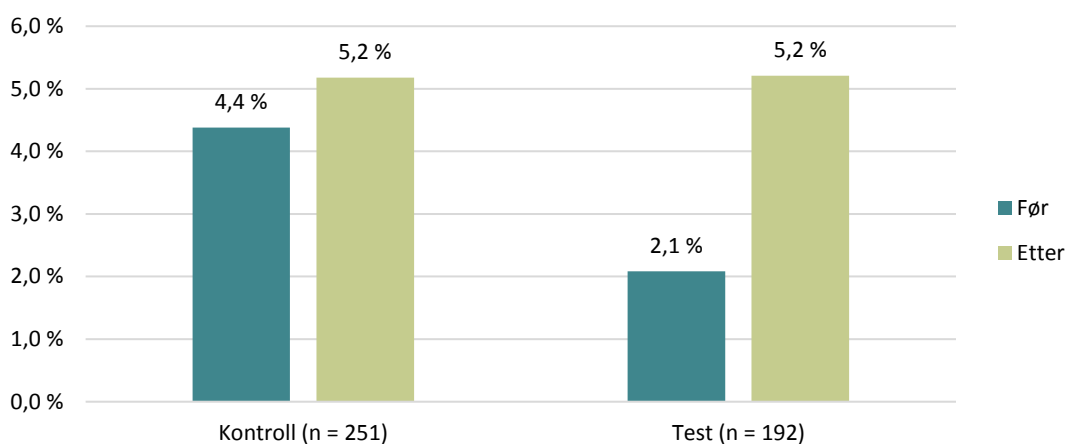




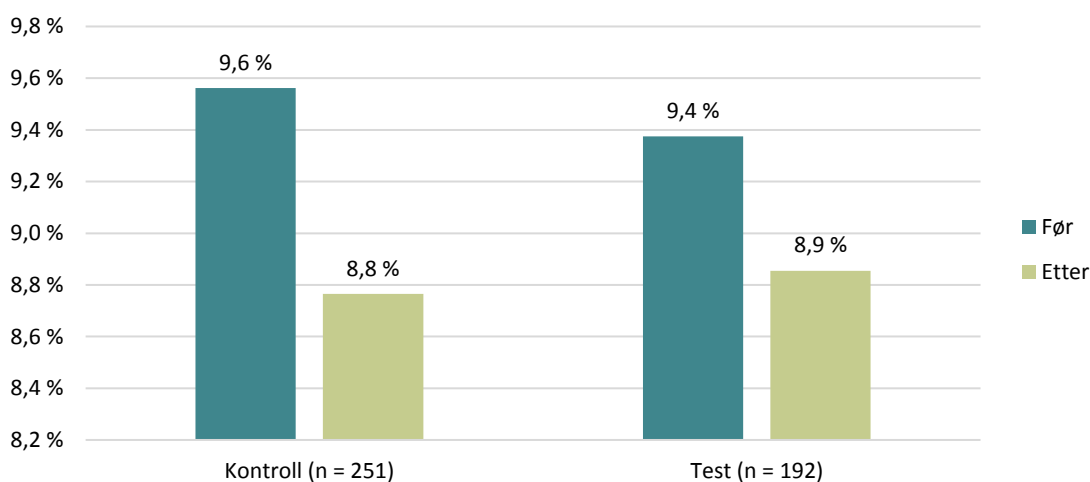
Figur 8. Andel av deltakere som hadde sagt ifra til en uoppmerksom sjåfør de to siste ukene, fordelt på før og etter #EDS for test- og kontrollgruppe.



Figur 9. Andel av deltakere som hadde sagt ifra til noen som har gått over veien uten å se seg for, fordelt på før og etter #EDS for test- og kontrollgruppe.

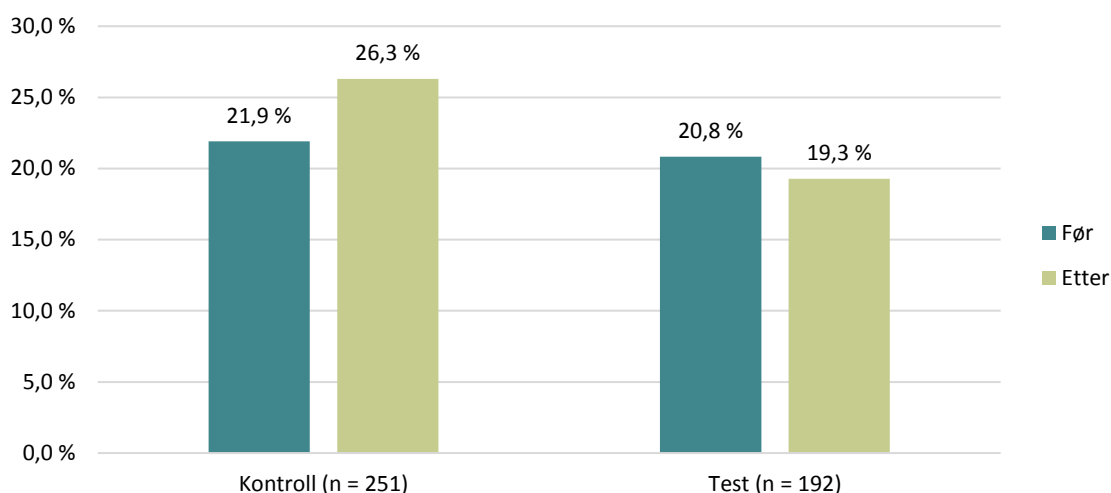


Figur 10. Andel av deltakere som hadde sagt ifra til en som har gått ute i mørket uten refleks, fordelt på før og etter #EDS for test- og kontrollgruppe.



Figur 11. Andel av deltakere som hadde bedt noen om å ta på seg bilbelte, fordelt på før og etter #EDS for test- og kontrollgruppe.

Det å si ifra til noen som går uoppmerksomt over veien økte for testgruppa, mens denne gikk ned for kontrollgruppa. Det var også en økning i testgruppa når det gjelder å si ifra til en som har gått i mørket uten refleks, men i begge disse to tilfellene var det også forskjeller i førsituasjonen mellom test- og kontrollgruppe. Dette vanskeliggjør konklusjoner rundt hvorvidt #EDS hadde en effekt. I figur 12 presenteres en totalskår for alle som sa ifra i noen av de fire situasjonene.



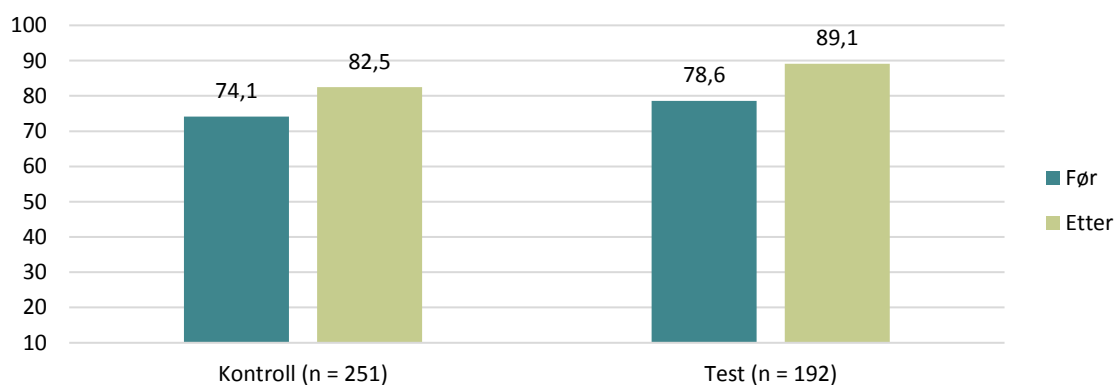
Figur 12. Andel av deltakere som hadde sagt ifra i en eller flere av situasjonene presentert over, fordelt på før og etter #EDS for test- og kontrollgruppe.

Her ser vi at testgruppen har en svak nedgang, mens kontrollgruppa har en økning i andel på omtrent fem prosentpoeng. Det er også flere som svarte høyt nok på de graderte spørsmålene til å komme til ja/nei spørsmålene i etterundersøkelsen enn i forundersøkelsen.

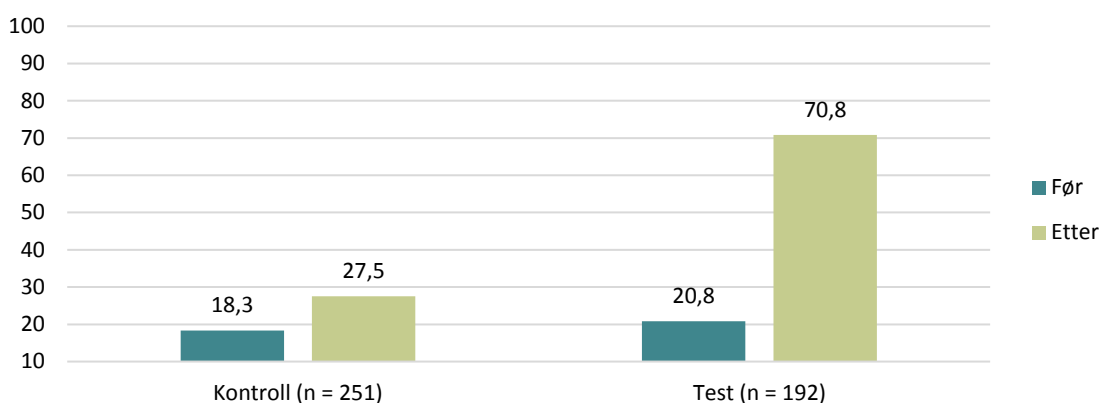
Den totale andelen som sa ifra var ikke signifikant større i ettersituasjonen testet med en interaksjonseffekt i en *Mixed Model ANOVA* ( $F(1, 46) = 0,05, p = 0,833$ ). Dette betyr at det ikke var noen betydelig endring over tid i testgruppa målt mot kontrollgruppa. I tillegg var det en stor forskjell mellom gruppene i forsituasjonen i figur 10 når det gjelder å si ifra til personer som går i mørket uten refleks.

#### 4.2.2 Kunnskap om refleks og bilbelte

Det var to områder der deltakerne ble spurt om sin kunnskap om riktig trafiksikkerhetsatferd. Det ene var riktig bruk av bilbelte, det andre var riktig bruk av refleks. På begge spørsmål var det flere gale svar og ett riktig. I figur 13 og 14 vises prosentandel deltakere med korrekte svar før og etter #EDS, fordelt på kontroll og test.



Figur 13. Prosentandel riktige svar på spørsmål om setebeltebruk, i test- og kontrollgruppe, før og etter #EDS.



Figur 14. Prosentandel riktige svar på spørsmål om bruk av refleks, fordelt på før og etter #EDS for test- og kontrollgruppe.

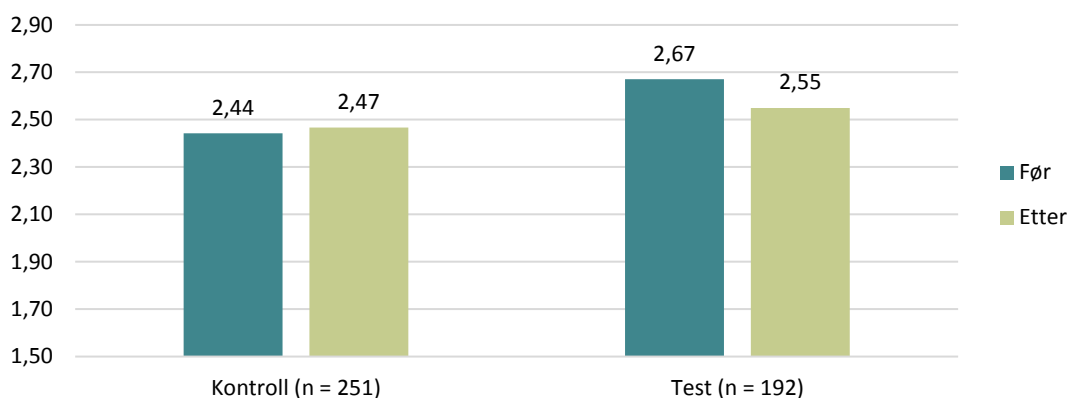
I førsituasjonen var det alt i alt mange som visste å bruke setebelte riktig, og få som visste å bruke refleks riktig. Det er en økning i både test- og kontrollgruppe fra før til etter #EDS. Den aller største økningen finner vi blant testgruppa på spørsmål om riktig refleksbruk; her fant vi en økning på 50 prosentpoeng mot en økning på ni prosentpoeng for kontrollgruppa.

Disse to spørsmålene ble også signifikantstestet med en *Mixed Model ANOVA* der vi så etter interaksjonseffekter mellom betingelse og tid. For setebeltekunnskap ble denne effekten ikke signifikant ( $F(1, 441) = 0,20, p = 0,655$ ), mens den for refleksbruk ble svært signifikant ( $F(1, 441) = 76,27, p < 0,001$ ).

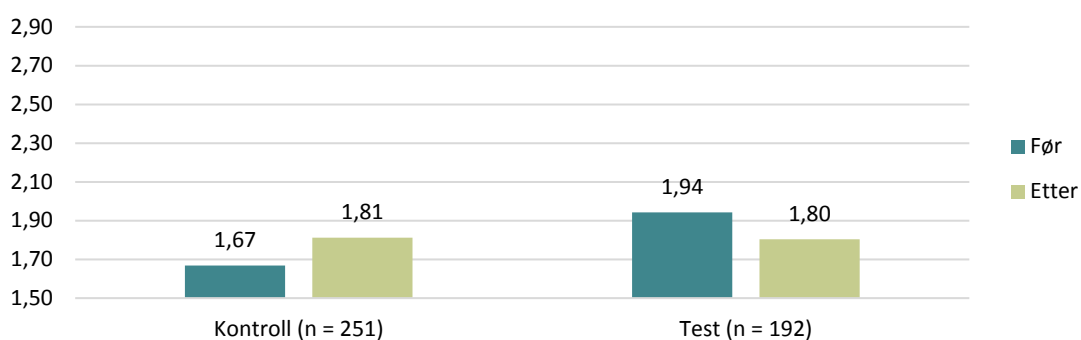
Vi fant ingen tendens til at deltakerne svarte at de oftere brukte refleks når de gikk i mørket i etterundersøkelsen enn i førundersøkelsen, kontrollert for gruppetilhørighet i en *Mixed Model ANOVA* ( $F(1, 298) = 0,35, p = 0,555$ ). Vi fant en marginalt signifikant økning i bilbeltebruk, men her var det mange som brukte bilbelte i utgangspunktet ( $F(1, 441) = 3,81, p = 0,051$ ).

### 4.2.3 Uoppmerksomhet og mobilbruk

Vi stilte deltakerne totalt fire spørsmål om mobilbruk i trafikken og slo dem sammen til en gjennomsnittsskår for henholdsvis før- og etterundersøkelsen. De fire spørsmålene var i hvilken grad deltakerne hadde «Holdt på med mobilen mens jeg gikk over veien»; «Holdt på med mobilen mens jeg har syklet»; «Holdt på med mobilen mens jeg har kjørt bil»; og «Holdt på med mobilen mens jeg har kjørt moped». De fikk spørsmålene etter hvilke fremkomstmidler de rapporterte å bruke. Figur 15 og 16 viser gjennomsnittsskår på bildistraksjon og generell distraksjon før og etter #EDS fordelt på test- og kontrollgruppe. Høyere skår betyr mer distraksjon.



Figur 15. Gjennomsnittsskår på mobildistraksjon før og etter #EDS fordelt på test- og kontrollgruppe. Skala fra 1 = veldig sjelden til 7 = veldig ofte, fordelt på før og etter #EDS for test- og kontrollgruppe.



Figur 15. Gjennomsnittsskår på generell distraksjon før og etter #EDS fordelt på test- og kontrollgruppe. Skala fra 1 = veldig sjelden til 7 = veldig ofte, fordelt på før og etter #EDS for test- og kontrollgruppe.

Figurene viser at den generelle distraksjonen er noe lavere enn distraksjonen knyttet til mobilbruk i alle tilfeller, og at den har hatt en noe større endring over tid. For begge kategorier av uoppmerksomhet ser det ut til at kun testgruppa viser en nedgang over tid.

For mobildistraksjon testet vi om det var en forskjell mellom test- og kontrollgruppa når det gjaldt endringen i gjennomsnittsskår fra før- til etterundersøkelsen, med en *Mixed Model ANOVA*. Her fant vi ingen signifikant interaksjon mellom gruppe og før/etter ( $F(1, 441) = 2,02, p = ,156$ ).

Samme prosedyre ble anvendt for de tre spørsmålene om generell uoppmerksomhet. Her fant vi en signifikant effekt ( $F(1, 441) = 8,12, p = ,005$ ). Dette indikerer at kampanjen ser ut til å ha hatt effekt på generell oppmerksomhet i trafikken, men ikke på mobilbruk spesifikt.

Det kan også se ut til at gruppene hadde forskjellig utgangspunkt på spørsmålet om generell uoppmerksomhet. Her skårer kontrollgruppa lavere og testgruppa høyere på distraksjon i forsituasjonen. En *Independent Samples T-test* viser at de to gruppene er signifikant forskjellige i

forsituasjonen ( $t(441) = 2,57, p = ,008$ ). Dette svekker vår mulighet til å konkludere rundt opphavet til denne forskjellen i generell oppmerksomhet over tid.

## 5 Diskusjon og konklusjon

### 5.1 Om analyser og effekter

Det er i stor grad benyttet signifikantstester for å undersøke effektene. Dette er en vanlig og anerkjent måte å si noe om den statistiske sannsynligheten for at to grupper er ulike på. Disse testene kommer allikevel med enkelte antakelser og forutsetninger. For eksempel antall deltakere, der få deltakere kan gjøre det vanskelig å påvise forskjeller, og mange deltakere vil gjøre at selv de minste forskjeller blir signifikante. Det er derfor alltid nyttig å tenke på praktisk signifikans i tillegg til statistisk signifikans.

Atferdsendring blant grupper av mennesker er et område hvor det er vanskelig å skille ut effekter av spesifikke tiltak. Gjennom flere måneder er det mange faktorer som påvirker hvordan vi oppfører oss, og faktorer som påvirker hvordan vi rapporterer at vi oppfører oss. Spesielt trafiksikkerhet blant videregående elever kan tenkes å forandre seg mye over noen måneder bare av deres naturlige eksponering og formell utdanning som førerkort. Derfor er det viktig at de to gruppene man tester mot hverandre er så like som mulig foruten tiltaket som er ment til å skape en endring. I dette tilfellet kan det se ut til at de to gruppene er ulike i noen av spørsmålene i forsituasjonen. Dette hemmer vår mulighet til å konkludere rundt hva som skapte den signifikante endringen. Det kan være tilfeldig at gruppene svarer så forskjellig i utgangspunktet, og endringen over tid kan dermed være en forventet statistisk regresjon til det sanne befolkningsgjennomsnittet («regresjon mot gjennomsnittet») like mye som en effekt av tiltaket.

Det er derfor også nyttig å tenke på praktisk signifikans av et tiltak slik som #EDS. En ny rapport fastslår at Norge er et av verdens tryggeste land for barn og unge (Amundsen, 2018). I lys av dette kan det hevdes at det vil være vanskelig å finne signifikante endringer på mange områder der ungdommene som deltok i #EDS allerede var trafiksikre. Mange av aktivitetene til Trygg Trafikk (og andre aktører) kan bidra generelt til en trafiksikker kultur, uten at man nødvendigvis kan forvente statistisk signifikant endring mellom kontroll- og testgrupper («alle» påvirkes). På noen av temaene og spørsmålene i #EDS var det imidlertid potensial for forbedringer; her svarte deltakerne på en måte som foreslår at de kan bli mer trafiksikre. Dette gjaldt spørsmålene om å si ifra når andre ikke oppfører seg sikkert i trafikken, og kunnskapsspørsmål om bilbelte og refleks. Resultatene når det gjelder disse spørsmålene blir drøftet i avsnitt 5.3 og 5.4 under.

### 5.2 Demografi

Det var noe forskjell i fordelingen i antall mellom test- og kontrollgruppe. De fleste deltakerne er 16 eller 17 år fra 1. eller 2. klasse. Kun noen hadde førerkort for personbil, noe som henger sammen med alderen på deltakerne. Enkelte av forskjellene mellom test- og kontrollgruppa kan kanskje være med å forklare forskjellene vi finner i utgangspunktet for noen av variablene. Blant annet fordelingen av de som hadde trafikal grunnkurs. Videre undersøkte vi endring fra før til etter #EDS, og forskjellene i endring mellom test- og kontrollskoler.

Omtrent en av fire fullført trafikalt grunnkurs. Dette er en lav andel, og elevene kan tenkes å samlet bli mer trafikksikre ettersom flere gjennomfører kurset. Disse kan antas å være mer trafikksikre enn den jevne ungdomsskoleelev, så derfor var det viktig at de fordelte seg likt mellom test- og kontrollgruppe. Fordelingen var tilstrekkelig jevn, med 63 personer i kontrollgruppa og 41 i testgruppa. Videre var det også noen av disse som hadde førerkort for bil. De vanligste reisemåtene for deltakerne var enten å sitte på i personbil eller å reise kollektivt. Dernest kom gåing, noe som nok gir et riktig inntrykk av reisevanene til ungdom i Norge.

### 5.3 Å si ifra

På nesten alle spørsmål ser det ut til at elevene ble bedre til å ifra over tid. På tross av en tendens til at flere sa ifra, var hovedtendensen ikke signifikant forskjellig mellom gruppene. Det var allikevel en signifikant bedring uavhengig av gruppetilhørighet. Dette betyr at både kontroll- og testgruppa var flinkere til å si ifra i ettersituasjonen. Totalt sett var elevene flinkest til å si ifra dersom noen ikke brukte bilbelte eller var uoppmerksomme som sjåfører. På de andre spørsmålene var gjennomsnittene noe høye, noe som indikerer at elevene synes det er noe vanskelig å si ifra.

De som svarte at de var enige eller helt enige i at de sa ifra, fikk oppfølgingsspørsmål om de hadde sagt ifra den siste tiden. Da denne andelen ble slått sammen for de fire spørsmålene og signifikanstestet, var andelen som hadde sagt ifra større i etterundersøkelsen for testgruppa. Men her var det store forskjeller i førsituasjonen mellom gruppene, spesielt på spørsmål om å si ifra til de som går i mørket uten refleks. Vi kan dermed ikke tydelig konkludere at #EDS hadde en effekt på hvor ofte elevene sa ifra, men at det var en forandring i populasjonen generelt. I tillegg ser det ut til at #EDS har fått de som allerede sier ifra ganske ofte, til å si ifra litt oftere generelt. Denne forskjellen i førsituasjonen gjør at det er vanskelig å tolke endringen vi finner.

### 5.4 Trafikksikker atferd

Verken refleks- eller setebeltebruk økte signifikant mer fra før- til etterundersøkelsen i testgruppa enn i kontrollgruppe. Kunnskap om refleksbruk, men ikke om setebeltebruk, ble signifikant bedre for testgruppa. Det ser altså ut til at #EDS ikke hjelper elever med å bruke refleks oftere, men at de lærer hvordan den skal brukes. Denne effekten skyldes heller ikke ujevne svar i førsituasjonen.

Vedrørende uoppmerksomhet fant vi en interaksjonseffekt mellom gruppe (test vs. kontroll) og tidspunkt (før vs. etter) for generell oppmerksomhet i trafikken, men ikke på mobilbruk spesifikt. Denne indikerer at #EDS har en effekt på generell uoppmerksomhet i trafikken. På den annen side finner vi igjen store og signifikante forskjeller mellom gruppene i førsituasjonen. Av de samme grunnene som nevnt tidligere svekker dette vår mulighet til å konkludere med hvorfor en slik endring oppstod. Vi ser allikevel at elevene svarer i svært liten grad å være uoppmerksomme i trafikken, noe som er positivt.

### 5.5 Konklusjon

Alt i alt ser det ut til at et tiltak slik som #EDS har enkelte effekter på ungdoms trafikksikkerhet. Disse er vanskeligere å finne på spesifikke typer atferd, og særlig der ungdommen er flinke fra

før, slik som på setebeltebruk og oppmerksomhet i trafikken. Kunnskap om bruk av refleks viste seg å forandre seg til det bedre som følge av #ErDuSikker.

Det er interessant at i den grad vi kan etterspore effekter av #EDS, så gjelder det først og fremst refleks. Det var også dette temaet som vi fant var utslagsgivende i et tidligere tiltak som Trygg Trafikk gjennomførte: «Ungdomskolepiloten» (Sundfør & Bjørnskau, 2014). Når det gjelder de andre temaene er det ingen klare effekter, men når det gjelder korrekt bruk av bilbelte var kunnskapen meget høy også i førperioden, så her var det vanskelig å få noen effekt av #EDS.

Noen av de andre sammenligningene mellom test- og kontrollgruppe lider dessverre av forskjeller i forsituasjonen som fratar oss muligheten å konkludere rundt opphavet til effekten, selv om tendensen i datamaterialet var positiv.

## 6 Referanser

Amundsen, A. H. (2018). *Barn og ungdom i trafikken. Ulykkesinnblanding, opplæring og aktiv mobilitet*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Sundfør, H. B., & Bjørnskau, T. (2014). *Evaluering av ungdomskolepilot*. Retrieved from Oslo:

## 7 Vedlegg

### 7.1 Vedlegg A – Spørreskjemaet

Under er en flettet versjon av spørreskjemaet brukt i for- og etterundersøkelsen, da kun noen få spørsmål var forskjellig (merket med tekst).

startdato	Tid for oppstart av intervjuet
w range:*	
w afilla:sys_date c	<input type="text"/>
Fylles inn automatisk	

Mobilnummer	Mobilnummer overført
r	12 siffer, inkludert landnummer, ingen mellomrom (eks: 004712345678)
w range:*	



<b>Mobilnummer</b>	<b>Mobilnummer overført</b> 12 siffer, inkludert landnummer, ingen mellomrom (eks: 004712345678)
Open	

<b>Information</b>
<p>Forsøk å svare så oppriktig og ærlig som mulig.</p> <p>Formålet med undersøkelsen er finne ut hva ungdom svarer på spørsmål om trafikk.</p> <p>Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt.</p> <p>Svarene dine vil ikke kunne ledes tilbake til deg.</p>

<b>skole</b>	<b>Hvilken skole går du på?</b>
w range:*	
Bardufoss VGS	i 1
Bømlo VGS	i 2
Heggen VGS	i 3
Ishavsbyen VGS avd. Rambergan	i 4
Langhaugen VGS	i 5
Nordkjosbotn VGS	i 6
Rå VGS	i 7
Sjøvegan VGS	i 8
Øystese gymnas/Nordheimsund VGS	i 9

<b>alder</b>	<b>Hvor gammel er du? (Kun for forundersøkelsen)</b>
w range:15:30	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Hvilken_klasse	Hvilken klasse går du i? (Kun for forundersøkelsen)	
w range:*		
1. klasse	i	1
2. klasse	i	2
3. klasse	i	3
4. klasse/påbygg	i	4

Gender	Hva er ditt kjønn? (Kun for forundersøkelsen)	
w range:*		
Mann	i	1
Kvinne	i	2

living_condition	Hvilket av følgende beskriver best området du bor i? (Kun for forundersøkelsen)	
w range:*		
By	i	1
Tettsted	i	2
Landlig	i	3

forekort	Har du førerkort for personbil?(Klasse B)	
w filter:\alder.a.1=18:30		
w range:*		
Ja	i	1
Nei	i	2

opplaring	Har du gjennomført noe av følgende trafikkopplæring? (Du kan krysse av for flere)	
w <b>filter:</b> \forerkort.a=2		
w <b>range:</b> *		
Fører kort for moped	o	1
Fører kort for traktor	o	2
Trafikalt grunnkurs	o	3
w <b>exclusive:</b> yes		
Ingen	i	4

1 hvor_lenge_bi	Hvor lenge har du hatt førerkort for personbil?	
w <b>filter:</b> \forerkort.a=1		
w <b>range:</b> *		
0 - 6 måneder	i	1
7 - 12 måneder	i	2
1 - 1,5 år	i	3
1,5 - 2 år	i	4
Mer enn 2 år	i	5

ofte_bil	Hvor ofte har du kjørt bil de siste to ukene?	
w <b>filter:</b> \forerkort.a=1		
w <b>range:</b> *		
Aldri	i	1
1-2 ganger	i	2
3-5 ganger	i	3
6-10 ganger	i	4

ofte_bil	Hvor ofte har du kjørt bil de siste to ukene?
10-15 ganger	i 5
Mer enn 16 ganger	i 6

trafikant	På hvilke måter har du reist de to siste ukene? (Du kan krysse av for flere)
w range:*	
Kjørt personbil	<input type="radio"/> 1
Gått	<input type="radio"/> 2
Syklet	<input type="radio"/> 3
Reist kollektivt	<input type="radio"/> 4
Vært passasjer i personbil	<input type="radio"/> 5
Kjørt moped	<input type="radio"/> 6

trafikant_ofte st	Ranger følgende etter hvilke du gjør oftest. (1 = oftest, vennligst kun velg de du har benyttet)
w filter:\trafikant.a=1;2;3;4;5;6#2:6	
w filter:\trafikant.a=2	<input type="checkbox"/> 1
Går	
w filter:\trafikant.a=3	<input type="checkbox"/> 2
Sykler	
w filter:\trafikant.a=4	<input type="checkbox"/> 3
Reiser kollektivt	
w filter:\forerkort.a=1	<input type="checkbox"/> 4
Kjører personbil	
w filter:\trafikant.a=5	<input type="checkbox"/> 5
Er passasjer i personbil	
w filter:\trafikant.a=6	<input type="checkbox"/> 6

<b>trafikanter</b>	<b>Ranger følgende etter hvilke du gjør oftest. (1 = oftest, vennligst kun velg de du har benyttet)</b>
--------------------	---

Kjører moped

**ID:kunnskap**

<b>Setebelte</b>	<b>Hvilket av følgende utsagn er mest riktig om bruk av setebelte?</b>
------------------	--

w range:\*

Det er frivillig å bruke setebelte i bil	i	1
Setebeltet skal festes over magen	i	2
Setebeltet skal festes over hoftekammen	i	3
Jeg vet ikke	i	4

<b>Refleks</b>	<b>Hvilket av følgende utsagn er mest riktig om bruk av refleks?</b>
----------------	--

w range:\*

Refleksen bør henge i magehøyde	i	1
Refleksen fungerer godt uansett	i	2
Refleksen bør henge i knehøyde	i	3
Refleksen bør henge på armen	i	4
Jeg vet ikke	i	5

**ID:atferd**

<b>moerkegjenger</b>	<b>Har du gått ute i mørket de siste to ukene?</b>
----------------------	--

w range:\*

Ja	i	1
----	---	---

moerkegjenger	Har du gått ute i mørket de siste to ukene?							
Nei							i	2

bruk_refleks_bilbelte	Basert på de to siste ukene, hvor godt stemmer følgende?							
w range:*	Helt uenig	2	3	4	5	6	Helt enig	
	1	2	3	4	5	6	7	
Jeg bruker alltid bilbelte i bil	i	i	i	i	i	i	i	1
w filter:\moerkegjenger.a=1								
Jeg bruker alltid refleks når jeg går ute i mørket	i	i	i	i	i	i	i	2

Oppmerksomhet	I hvilken grad har du gjort følgende i løpet av de to siste ukene?							
w range:*	I veldig liten grad	2	3	4	5	6	I veldig stor grad	
	1	2	3	4	5	6	7	
Jeg har opplevd situasjoner der jeg ikke fulgte godt nok med på trafikken	i	i	i	i	i	i	i	1
Jeg har havnet i en farlig situasjon fordi jeg ikke fulgte med på trafikken	i	i	i	i	i	i	i	2

Oppmerksomhet	I hvilken grad har du gjort følgende i løpet av de to siste ukene?								
Jeg har dagdrømt slik at jeg har mistet fokus på trafikken	i	i	i	i	i	i	i	i	3

Mobilbruk	I hvilken grad har du gjort følgende i løpet av de to siste ukene?								
w range:*									
	Veldig sjelden	2	3	4	5	6		Veldig ofte	
	1	2	3	4	5	6		7	
Holdt på med mobilen mens jeg gikk over veien	i	i	i	i	i	i	i	i	1
w filter:\trafikant.a =3									
Holdt på med mobilen mens jeg har syklet	i	i	i	i	i	i	i	i	2
w filter:\trafikant.a =1									
Holdt på med mobilen mens jeg har kjørt bil	i	i	i	i	i	i	i	i	3
w filter:\trafikant.a =6									
Holdt på med mobilen mens jeg har kjørt moped	i	i	i	i	i	i	i	i	4
Hørt på musikk med hodetelefoner i trafikken	i	i	i	i	i	i	i	i	5

Mobilbruk	I hvilken grad har du gjort følgende i løpet av de to siste ukene?								
Holdt på med mobilen uten handsfree mens jeg har kjørt bil	i	i	i	i	i	i	i	i	6

sagt_ifra_R	Hvor enig er du i følgende utsagn?								
w range:*	Helt enig		2	3	4	5	6	Helt uenig	
	1	2	3	4	5	6	7		
Jeg sier ifra dersom sjåføren er uoppmerksom	i	i	i	i	i	i	i	i	1
Jeg sier ifra dersom noen går over veien uten å se seg for	i	i	i	i	i	i	i	i	2
Jeg sier ifra hvis noen går ute i mørket uten refleks	i	i	i	i	i	i	i	i	3
Jeg ville bedt andre bruke bilbelte dersom de ikke gjorde det	i	i	i	i	i	i	i	i	4

sagt_ifra_atferd	Hvor enig er du i følgende utsagn?								
w filter:\sagt_ifra_R.a.1=5;6;7									
w range:*	Ja			Nei			Husker ikke		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
w filter:\sagt_ifra_R.a.1=5;6;7									
Jeg har sagt ifra til en uoppmerksom sjåfør	i	i	i	i	i	i	i	i	1



sagt_ifra_atferd	Hvor enig er du i følgende utsagn?							
w filter:\sagt_ifra_R.a.2=5;6;7								
Jeg har sagt ifra til noen som har gått over veien uten å se seg for	i						i	2
w filter:\sagt_ifra_R.a.3=5;6;7								
Jeg har sagt ifra til noen som har gått ute i mørket uten refleks	i						i	3
w filter:\sagt_ifra_R.a.4=5;6;7								
Jeg har bedt noen om å ta på seg bilbelte	i						i	4
ID:Kontekst								

kontekst_bil	I hvilken grad er du enig i følgende påstander?								
w filter:\forerkort.a=1									
w range:*									
	Helt uenig	2	3	4	5	6	Helt enig		
	1	2	3	4	5	6	7		
Jeg blir ofte distraherert når jeg kjører og har med venner i bilen	i							i	1
Jeg blir ofte distraherert når jeg kjører alene	i							i	2

trafikantergruppe	I hvilken grad er du enig i følgende påstander?							
w filter:\forerkort.a=1								
w range:*								
	Helt uenig	2	3	4	5	6	Helt enig	
	1	2	3	4	5	6	7	

trafikanter	I hvilken grad er du enig i følgende påstander?								
Jeg kjører oftere bil på kveldene enn på dagen	i	i	i	i	i	i	i	i	1
Jeg kjører oftere bil i helgene enn til hverdags	i	i	i	i	i	i	i	i	2
Jeg tar oftere kollektivtransport i hverdagen enn i helgen	i	i	i	i	i	i	i	i	3
Jeg sykler mer på fritiden enn til og fra jobb/skole	i	i	i	i	i	i	i	i	4

**ID:manipulation\_control (Kun for etterundersøkelsen)**

filter:\skole.a=1;5;6;10

deltokEDS	Deltok du på #ErDuSikker-kampanjen til Trygg Trafikk i høst? (Kun for etterundersøkelsen)									
w range:*										
Ja									i	1
Nei									i	2

aktivEDS	I hvilken grad vil du si at du var aktiv i #ErDuSikker? (Kun for etterundersøkelsen)									
w filter:\deltokEDS.a=1										
w range:*										
I veldig liten grad									i	1
2									i	2
3									i	3

aktivEDS	I hvilken grad vil du si at du var aktiv i #ErDuSikker? (Kun for etterundersøkelsen)
4	i 4
5	i 5
6	i 6
I veldig stor grad	i 7

brukttid	Tid brukt på intervjuet
w range:*	
w afilla:sys_elapsedtime c	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/>
Fylles inn automatisk	1

sluttid	Tid for avslutning av intervjuet
w range:*	
w afilla:sys_timenowf c	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/>
Fylles inn automatisk	1

Exit Information Forundersøkelse
<p>Takk for at du svarte på undersøkelsen.</p> <p>I januar får du en SMS med en invitasjon til å svare på del to av undersøkelsen.</p> <p>Svarer du på den også, vil du være med i trekningen av fem gavekort på 1000 kr!</p> <p>Trykk "Neste" under for å avslutte undersøkelsen.</p>