



International Research Institute of Stavanger

www.iris.no

Stian Brosvik Bayer, Christin Berg

Trygt hjem.

**Evaluering av nullvisjons-
prosjektet i Karmøy kommune**

Rapport IRIS - 2008/206

Prosjektnummer: 7252150
Prosjektets tittel: Evaluering av nullvisjonsprosjektet Trygt hjem
Oppdragsgiver(e): Trygt hjem, Statens vegvesen Region vest
ISBN: 978-82-490-0602-1

Stavanger, 20.10.2008

(Christin Berg)
Prosjektleder

Sign.dato

(Brita Gjerstad)
Kvalitetssikrer

Sign.dato

(Gottfried Heinzerling)
Senterleder
(Samfunns- og næringsutvikling)

Sign.dato

Forord

Trygt hjem er et av Statens vegvesens nullvisjonsprosjekt og er organisert som et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune. Som første nullvisjonsprosjekt ble det startet opp i 2002 og avsluttet i juni 2008. Prosjektet har vært administrert gjennom distriktsvegkontoret i Haugesund, Sunnhordland og Haugaland distrikt i Region vest.

På oppdrag for Trygt hjem har International Research Institute of Stavanger (IRIS) evaluert prosjektet. Evalueringen startet opp våren 2008. IRIS (daværende RF-Rogalandsforskning) har imidlertid delvis fulgt prosjektet fra det startet opp i 2002 og har gjennomført to undersøkelser av holdninger til sikker ferdsel (i 2003 og 2005), samt hatt ansvar for delprosjektet "Ungtrafikk". Det trekkes veksler på dette arbeidet i evalueringen.

Trygt hjem er formelt underlagt Statens vegvesen, Region vest, Haugaland og Sunnhordland distrikt. I samråd med oppdragsgiver er det spesielt lagt vekt på fagaktørers vurderinger av prosjektet. Målet har vært å trekke fram hva som i prosjektet har fungert godt og hva som har fungert mindre godt, slik at erfaringene fra prosjektet kan benyttes i planlegging og gjennomføring av videre konkret trafikksikkerhetsarbeide i Karmøy og andre steder.

Vi vil benytte anledningen til å takke oppdragsgiver og fagaktører for et konstruktivt samarbeid. Det rettes også en spesiell takk til alle informantene som satte av tid til å la seg intervju om prosjektet.

Stavanger, 20. oktober 2008

Christin Berg, prosjektleder

Innhold

Sammendrag	4
1 INNLEDNING	7
2 BAKGRUNN OG PROBLEMSTILLING	8
3 METODISK INNRETNING OG DATA	10
4 RESULTATER.....	12
4.1 Tiltak og virkemidler.....	12
4.2 Organisering	19
4.3 Har det vært endringer i holdninger i løpet av prosjektperioden?.....	20
4.4 Referansestatistikk	25
5 KONKLUSJON.....	29
6 REFERANSER.....	30
VEDLEGG	31
VEDLEGG 2	33

Sammendrag

Trygt hjem er et av Statens vegvesens nullvisjonsprosjekt og er organisert som et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune. Som første nullvisjonsprosjekt ble det startet opp i 2002 og avsluttet i juni 2008. Prosjektet har vært administrert gjennom distriktsvegkontoret i Haugesund, Sunnhordland og Haugaland distrikt i Region vest.

International Research Institute of Stavanger (IRIS) har evaluert prosjektet på oppdrag for Trygt hjem. Innenfor den rammen som ble stilt til rådighet ble det i samråd med oppdragsgiver valgt å legge vekt på fagaktørers vurderinger av prosjektet. Målet har vært å trekke fram hva som har fungert godt og hva som har fungert mindre godt slik at erfaringene fra prosjektet kan benyttes i planlegging og videre konkret trafikksikkerhetsarbeide i Karmøy og andre steder. I evalueringen trekkes det også veksler resultater fra andre oppdrag IRIS (og daværende RF – Rogalandsforskning) har gjennomført for og i tilknytning til Trygt hjem.

Organisatorisk var Trygt hjem forankret lokalt, med Karmøys ordfører som leder for styringsgruppen. Prosjektleder var ansatt i Statens vegvesen og hadde arbeidssted ved Haugesund trafikkstasjon. Ved starten av prosjektet ble det i tillegg til en bredt sammensatt styringsgruppe også opprettet en bredt sammensatt arbeidsgruppe som skulle bidra med faglige innspill og ideer til prosjektet. Det ble videre opprettet egne ressursgrupper knyttet til ulike satsninger. Det viste seg etter hvert at denne organiseringen ble for omfattende. Det ble derfor valgt å legge ned faggruppen.

Evalueringen framhever betydningen av styringsgruppens stabilitet og styring av prosjektet. Spesielt var dette viktig i følgende to faser: a) fasen der en så behovet for å stramme inn og fokusere aktivitetene etter prosjektets første fase, der en etter intensjonen hadde valgt å gå relativt bredt ut og b) fasen med skifte av prosjektleder.

Det er utført analyser av data fra holdningsundersøkelser gjennomført i Karmøy i 2003, 2005 og 2006. Disse viser både signifikante endringer i positiv retning blant skoleelever og blant unge bilførere. Prosjektet er kjent blant befolkningen og det ble på tidspunktet vi har data fra (i 2005) oppfattet slik at kommunen jobbet aktivt for å skape sikrere ferdsel.

Evalueringen tyder på at koordinering på tvers av aktører og etater innenfor sentrale tema som kontroll/overvåking, arbeid inn mot skole/barnehage, fysisk tilrettelegging/planlegging har bidratt til god samarbeid og utveksling av kompetanse som en håper å høste av i årene som kommer.

Måten Politiet har jobbet vektlegges fra alle hold som betydningsfullt. Prosjektet bidratt til synliggjøring av viktigheten av Politiets rolle. Det har vært et godt samarbeid mellom Politiet og Statens vegvesen både om kontrollvirksomhet, kursing og i konkrete aksjoner og arrangementer. Statens vegvesens kartla kjøremønster basert på målinger i en tidlig fase av prosjektet. Dette ble brukt både som grunnlag til å planlegge kontroller.

Et utenforliggende forhold av betydning var at Lensmannskontoret la om sine arbeidsrutiner (vaktordning) i fasen da Trygt hjem startet og muliggjorde større synlighet ute på veiene. Dette bidro til at Politiet lokalt lettere kunne planlegge, følge opp og koordinere planer med andre aktører i forhold til aktiviteter i Karmøy.

Da Trygt hjem startet opp ble det gjennomført en kartlegging av farlige strekninger og punkter på veinettet i kommunen. En rekke forhold ble utbedret med enkle grep. For større tiltak ble det iverksatt planarbeid for å få bedre og mer trafikksikre løsninger. Trygt hjem bidro med finansiering til flere tiltak.

Tilrettelegging for trafikksikkerhet i undervisningen, gratis materiale, samarbeid med Pedagogisk-psykologisk senter Karmøy (koordinator) og Trygg trafikk trekkes fram som viktig for arbeidet inn mot skole og barnehage. Til å administrere dette arbeidet ble det ansatt en koordinator tilknyttet Pedagogisk-psykologisk senter i en deltidstilling. Måten dette arbeidet ble tatt tak i prosjektet, oppfattes fra flere hold som en god modell. Den har blant annet bedret kontaktflaten mellom Trygg Trafikk og kommunen. Dette blir trukket fram som en overførbar løsning også for andre kommuner. Hvorvidt ordninger med en koordinator inn mot skolene blir videreført i Karmøy var på evalueringstidspunktet ikke avklart. Det krever at det settes av midler til dette fra kommunens side.

Trygt hjem har videre drevet utstrakt informasjonsvirksomhet og utviklet samarbeid med lag og organisasjoner i kommunen. Dette resulterte blant annet i partnerskapsavtaler for samarbeid. Der organisasjonen mottok støtte, informasjonsmaterieell og kompetanse fra prosjektet mot at den forpliktet seg til å ha et fokus på trafikksikkerhet. Liknende opplegg ble benyttet overfor lokalt næringsliv. Dette er eksempel på en interessant måte å nå ut med et budskap og samtidig bidra til å styrke kompetanse i organisasjonen og dens økonomi.

I en kommune på størrelse med Karmøy kan det statistisk sett være store variasjoner i ulykkestalene fra år til år. Ulykkesstatistikken indikerer en dreining i retning at ulykker får mindre alvorlig utfall. Antallet ulykker med døde og hardt skadde er imidlertid på et nivå som gjør det vanskelig å konkludere at prosjektet har bidratt til å redusere ulykkene. Samtidig som en ser en tendens til reduksjon i ulykker i Karmøy, har det også vært en nedgang i ulykker i Rogaland og landet for øvrig.

Med ressursene som ble stilt til rådighet i Trygt hjem, viste det seg at prosjektet i stor grad kunne si ja de fleste initiativ som ble fremmet for styringsgruppen. Noen informanter framhevet dette og stilte spørsmålet om prosjektet hadde evnet å være kreative nok. En større konkurranse mellom ideer kunne kanskje bidratt til større nyskapning. Evalueringen viser at prosjektet har evnet å nå bredt ut i ulike deler av lokalsamfunnet og derigjennom skapt grunnlag for tryggere ferdsel i Karmøy.

1 Innledning

Trygt hjem er et av Statens vegvesens nullvisjonsprosjekt og er organisert som et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune. Som første nullvisjonsprosjekt ble det startet opp i 2002 og avsluttet i juni 2008. Prosjektet har vært administrert gjennom distriktsvegkontoret i Haugesund, Sunnhordland og Haugaland distrikt i Region vest.

Da ideen ble lansert og det ble fremmet et forslag om å opprette et nullvisjonsprosjekt ble følgende presisert:

Det er stort behov for å utnytte komplementær kompetanse for å redusere trafikkulykkene. Vi ønsker derfor å gjennomføre et prosjekt i et geografisk område hvor ulykkessituasjonen er bekymringsfull, hvor aktører fra flere fagprofesjoner trekkes inn og bidrar aktivt til å finne fram til effektfulle tiltak.

(Nullvisjon-prosjektet i Statens vegvesen Rogaland 2002)

Karmøy ble foreslått som prosjektkommune. Det ble vist til en ulykkessituasjon der det i perioden 1997 til 2000 ble registrert 294 personskadeulykker, hvorav 8 drepte og 24 meget alvorlig skadde (Nullvisjons-prosjektet i Statens vegvesen Rogaland 2002). Det ble dessuten fremhevet at Politiet hadde registrert en overrepresentasjon av fartsøvertredelser og kjøring i beruset tilstand i Karmøy sammenlignet med andre områder.

International Research Institute of Stavanger (IRIS) har fått i oppdrag å resultatevaluere prosjektet. Innenfor den rammen som ble stilt til rådighet har vi i samråd med oppdragsgiver Trygt hjem valgt å legge vekt på fagaktørers vurderinger av prosjektet. Målet har vært å trekke fram hva som har fungert godt og hva som har fungert mindre godt slik at de erfaringene fra prosjektet kan benyttes i planlegging og videre konkret trafikk sikkerhetsarbeide i Karmøy og andre steder.

IRIS har tidligere gjennomført to holdningsundersøkelser på vegne av prosjektet (våren 2003 og høsten 2005), samt en liknende holdningsundersøkelse blant personer mellom 18 og 25 år med førerkort for bil i forbindelse med kjøretøysteknologiforsøket Ungtrafikk (2006). Gjennom disse oppdragene har IRIS fulgt Trygt hjem-prosjektet mens det har pågått. Ungtrafikk har vært en del av Trygt hjem, men organisert som et selvstendig delprosjekt finansiert av Gjensidige Forsikring AB og Statens vegvesen, Vegdirektoratet. Fordi IRIS har stått for gjennomføringen av dette delprosjektet har vi i samråd med oppdragsgiver valgt å holde det utenfor evalueringen. Resultater og erfaringer fra forsøket Ungtrafikk er imidlertid dokumentert i egne publikasjoner (Berg, Bayer et al. 2008). Det samme gjelder holdningsundersøkelsene (Berg and Clausen 2004; Berg and Thesen 2006). Det vil imidlertid bli trukket vekslers på resultater både fra Ungtrafikk og holdningsundersøkelsene i denne rapporten.

2 Bakgrunn og problemstilling

Trygt Hjem er knyttet til Norges nullvisjon, en satsning mot null varig skadde og drepte i trafikken. Nullvisjonen har sitt utspring i Sverige. Høsten 1997 vedtok Riksdagen at:

”det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara at ingen skal dödas eller skadas allvarligt til följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet (nollvisjonen) samt at vägtransportsystemets utformning och funktion skal anpassas til de krav som följer av detta” (Näringsdepartementet 2003/04:1).

Det vises til positive virkninger av nullvisjonen og den ble derfor vedtatt som føring for trafikksikkerhetsarbeidet i Sverige i regjeringsproposisjonen ”Fortsatt arbete för en säker vägtrafik” (Näringsdepartementet 2003/04).

Med bakgrunn i erfaringene fra Sverige adopterte Norge visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker i transportsektoren som fører til at personer blir drept eller varig skadde. Dette skjedde i forbindelse med arbeidet med nasjonal transportplan 2002-2011. I nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på vei 2002-2011 blir nullvisjonen nærmere konkretisert. Det framheves at ”Nullvisjonen innebærer en ambisjon om en markant og vedvarende reduksjon i antallet drepte og varig skadde”, og det ble i handlingsplanen utarbeidet konkrete mål som kritiske faktorer for hvordan en slik ulykkesreduksjon skal oppnås (Veidirektoratet, Politidirektoratet et al. 2002).

Nullvisjonen er fulgt opp med konkrete tiltak for å skape sikrere ferdsel. Som et ledd i dette ble det etablert et nasjonalt demonstrasjonsprosjekt i Lillehammerområdet ”Trafikksikkerhet Lillehammer - med nullvisjon i sikte” (Assum 2007).

Som nevnt var Trygt hjem det første nullvisjonsprosjektet som ble iverksatt. I tillegg til det nasjonale nullvisjonsprosjektet og Trygt hjem er det lokale nullvisjonsprosjekter lokalisert i Farsund/Lyngdal (Vest-Agder), Landås (Bergen) og kommuner på Jæren (Rogaland).

Nullvisjonskommunen Karmøy har rundt 38.000 innbyggere. Kommunen er tilknyttet Nord-Jæren og Stavangerregionen gjennom daglige fergeanløp til Skudeneshavn, sør på øya. I nord er kommunen knyttet til fastlandet med en veiforbindelse til Haugesund kommune. De nordre delene av øya og fastlandsdelen av Karmøy inngår i tettstedsregionen Haugesund. Dette landets sjette største byregion, med 76.000 innbyggere (SSB 1997). At hoveddelen av kommunen ligger på en øy gjør trafikkstrømmene relativt oversiktelige. Det er imidlertid perioder på dagen med til dels mye trafikk og kødannelser som følge av tilknytningen kommunen har til Haugesund. Slik sett kan Karmøy betegnet som et Norge i miniatyr. Det er begrenset gjennomgangstrafikk i kommunen slik at tiltak som gjennomføres i trafikken når lokalbefolkningen eller andre i som til vanlig ferdes i Karmøy.

De ulike nullvisjonsprosjektene i Norge har ulikt fokus. Det gjør det nyttig å diskutere hva en har oppnådd i Trygt hjem gjennom de tiltakene som har vært gjennomført i løpet av prosjektperioden. Evalueringen har som hovedmål å trekke fram hvilke tiltak og

aktiviteter som har fungert god og mindre godt for i etterkant å kunne gjøre refleksjoner om hva som kan eller bør videreføres eller gjentas på et senere tidspunkt i Karmøy eller andre steder. Vi spør i tillegg om det kan spores konkrete resultater av satsningen på nullvisjonen i Karmøy.

3 Metodisk innretning og data

Det kan i hovedsak skilles mellom to evalueringstyper: *prosessevaluering* og *resultatevaluering*. En prosessevaluering har fokus på hvordan prosjektet utvikles, organiseres og gjennomføres. Det foregår gjerne parallelt med tiltaket som evalueres, og bidrar med innspill underveis for å utvikle tiltaket. En resultatevaluering har som mål å kartlegge tiltakets måloppnåelse. Evalueringen av Trygt hjem er av sistnevnte type. Den ble igangsatt da prosjektet var i sin slutfase, og det legges vekt på å evaluere resultater oppnådd i prosjektet.

Den har likevel visse prosessuelle trekk. IRIS har som tidligere nevnt fulgt prosjektet siden startfasen gjennom to spørreskjemaundersøkelser og gjennom delprosjektet Ungtrafikk. Spørreskjema undersøkelsene hadde som mål å bidra med kunnskap om Karmøybefolkningens holdninger til sikker ferdsel og tjene som grunnlag for iverksetting av tiltak i prosjektet. IRIS har slik sett frambrakt kunnskap som i større og mindre grad har virket inn på prosjektets aktiviteter og tiltak. Tilsvarende gjelder for Ungtrafikk: som et delprosjekt i satsningen til Trygt hjem må det tas høyde for at sider ved Ungtrafikk har påvirket Trygt hjem.

Evalueringer bygger på både kvalitative og kvantitative data ved siden av studier av dokumenter og referansestatistikk.

Kvalitative data

I forbindelse med evalueringen er det gjennomført til sammen 14 intervjuer med personer som har vært tilknyttet arbeidet i Trygt hjem. I utvelgelsen av informanter har det vært lagt spesielt vekt på å få variasjon i informantenes faglig ståsted for å få ulike sider ved arbeidet som har vært gjennomført i regi av Trygt hjem belyst. Det ble valgt et slikt opplegg for i størst mulig grad få dekket bredden i arbeidet som har vært drevet i regi av Trygt hjem innenfor ressursrammen som ble stilt til rådighet.

Spørreguiden besto av fire deler. Den første delen hadde til hensikt å kartlegge bakgrunnen for at prosjektet Trygt hjem ble igangsatt. Andre del omhandlet perspektiver fra informant/fagaktørs ståsted knyttet til det å skape sikrere ferdsel og syn på Trygt hjemms innretning i relasjon til dette. I den tredje delen ble informanten bedt om å trekke fram aktiviteter i Trygt hjem som henholdsvis har fungert godt eller mindre godt, og eventuelle manglende aktiviteter som sett i ettertid burde ha vært igangsatt. Til slutt ba vi informanten, sett fra eget ståsted, vurdere organiseringen av prosjektet, hva en har oppnådd, tiltak og aktiviteters overføringsverdi, og hvilken spesifikk lærdom som kan trekkes fra prosjektet.

Kvantitative data

I oppstartsfasen til Trygt hjem, våren 2003, gjennomførte daværende RF-Rogalandforskning¹ en undersøkelse av holdninger til trafikksikkerhet. Undersøkelsen ble gjennomført blant elever i 7. og 10. klasse ved et utvalg skoler i Karmøy kommune og blant beboere i Karmøy kommune i fire alderskohorter (69 til 74 år, 44 til 49 år, 29 til 34 år og 19 til 24 år). Høsten 2005 ble undersøkelsen gjentatt. I forbindelse med Trygt hjem's delprosjekt Ungtrafikk gjennomførte IRIS høsten 2006 en liknende holdningsundersøkelse blant unge i Karmøy med førerkort for bil.

I evalueringen trekkes det veksler på disse dataene, og da særlig data om den yngste aldersgruppen. Blant annet gjennomføres en ny analyse der vi sammenligner personer 19 til 24 år med førerkort for bil på de tre undersøkelsestidspunktene.

Undersøkelsene inneholdt spørsmål om reisevaner, synspunkter på det å ferdes i trafikken, holdninger til sikker ferdsel, fart, det å kjøre etter å ha drukket alkohol, å si i fra til andre om uforsvarlig kjøreatferd og irritasjonsmomenter i trafikken. I tillegg inneholdt undersøkelsene i 2003 og 2005 noen konkrete spørsmål om fysisk tilrettelegging i egen kommune og om prosjektet Trygt hjem.

Referansestatistikk

I analyser av utviklingen av skader og ulykker er det hentet statistikk fra forsikringsselskapenes skaderegister TRAST og myndighetenes ulykkesregister STRAKS. I tillegg vises det til statistisk oversikt mottatt fra Trygt hjem (telling av bilbeltebruk og presentasjon av politirapporter/-anmeldelser, forenklete forelegg, gebyr og muntlige pålegg).

¹ RF-Rogalandforskning skiftet navn til International Research Institute of Stavanger (IRIS) 1. januar 2006. IRIS er organisert som et aksjeselskap eid av stiftelsen Rogalandforskning og Universitetet i Stavanger.

4 Resultater

Den første tiden i prosjektet ble brukt til en form for kartlegging av trafikksikkerhetssituasjonen i kommunen i forhold til fartsnivå, ulike typer overtredelser, og behov for utbedringer på vegnettet. En forsøkte også å få opp ideer til hvordan å ta tak i holdningsskapende arbeid innenfor ulike målgrupper.

Dette brede fokuset vises også igjen i aktivitetene som ble igangsatt. Det var både tiltak rettet mot trafikanter i form av holdningsskapende arbeid, i form av kontroll/overvåking og tiltak på veg, vegnettet og i kjøretøy.

I forbindelse med evalueringen har forskerteamet som nevnt intervjuet ulike fagaktører som har vært involvert i prosjektet. Jevnt over forklarer fagaktørene de gode resultatene med måten kontrollvirksomheten har vært lagt opp på og det systematiske arbeidet inn mot barn og unge gjennom barnehage og skole. Det har også vært gjennomført interessante initiativ som vurderes positivt inn mot foreninger og lag gjennom Trygt hjem-avtalen. Det holdningsskapende arbeidet som har vært rettet inn mot et utvalg elever i ved Åkra videregående blir også vurdert som virkningsfullt blant aktører som kjente til tiltaket. I tillegg blir den systematiske gjennomgangen av vegnettet i kommunen med påfølgende strakstiltak og større tiltak, samt planarbeid med sikte mot utbedringer framhevet av flere som viktig grunnlag for resultater som er oppnådd i løpet av prosjektperioden. I det følgende tar vi for oss hver tiltaksgruppe for seg, gir en kort beskrivelse av hva som er gjort, og diskuterer dette ut fra synspunkter som kom fram i intervjuene. I neste avsnitt, 4.2 presenterer vi resultater fra holdningsundersøkelsene og i avsnitt 4.3 utviklingen i løpet av prosjektperioden sett i lys av referansestatistikk.

4.1 Tiltak og virkemidler

Kontrollvirksomhet

Kontrollvirksomhet på fart, rus og bilbelte framheves av alle fagaktørene som viktig del av arbeidet med å få til sikrere ferdsel på veiene. Dette begrunnes med betydningen faktorene fart, rus og bilbeltebruk har for ulykkesrisikoen og for alvorlighetsgraden av ulykkene når de skjer. Tabell 1 viser aktiviteter og tiltak i løpet av prosjektperioden knyttet til kontrollvirksomhet.

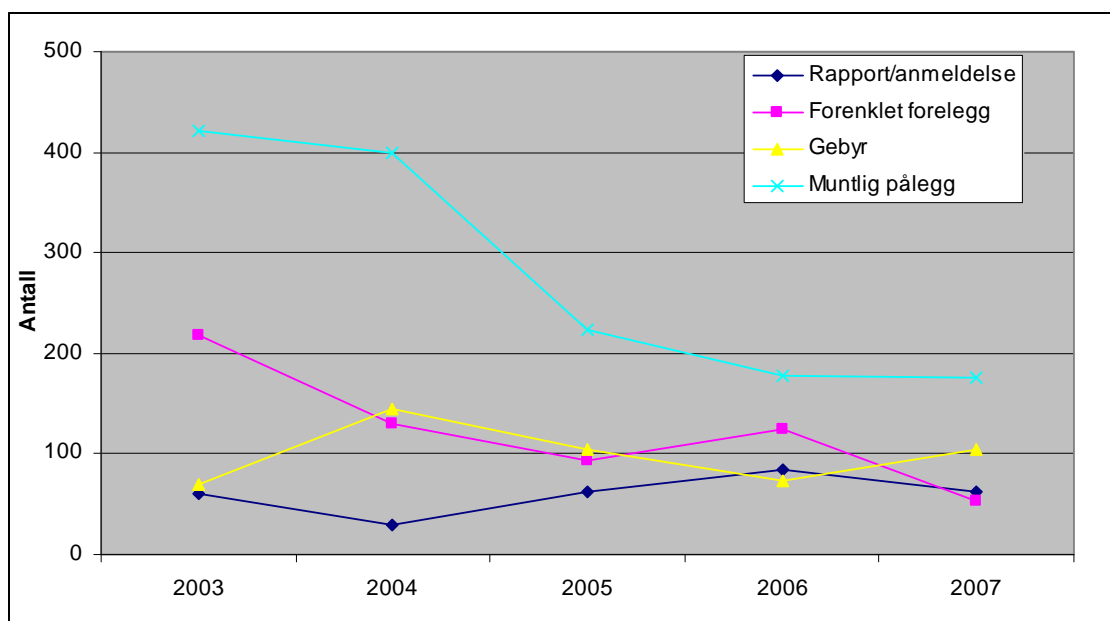
Tabell 1. Oversikt over aktiviteter knyttet til kontrollvirksomhet

Kontrollvirksomhet
Kontrollvirksomhet Karmøy lensmannskontor (Fart, rus og bilbelte)
Kontrollvirksomhet Statens vegvesen (bilbelte, teknisk)
Rusmålere til Karmøy lensmannskontor
Laser til Karmøy lensmannskontor (bestilt, men ikke levert per d.d.)
GPS (via delprosjektet Ungtrafikk)

Kontroller kan både foretas av Politiet (lokalt lensmannskontor og Utrykningspolitiet) og av Statens vegvesen og inngår i arbeidsplaner både i Politiet (primært Utrykningspolitiet) og Statens vegvesen. Som vist i tabellen foretar Politiet kontroller på fart, rus og bilbelte. Statens vegvesen kan også foreta kontroller på bilbelte ved siden av tekniske kontroller.

Det som framheves som spesielt vellykket i løpet av prosjektperioden er Politiets aktive deltakelse i prosjektet. Lensmannskontoret la om sine arbeidsrutiner (vaktordning) i fasen da Trygt hjem startet opp. Bakgrunnen for dette var at en gikk over fra en desentralisert struktur med kontorer i ulike deler av kommunen til å knytte personellet til ett lensmannskontor i Kopervik. Med færre kontorer å bemanne kunne arbeidsrutene legges om til skiftordninger som muliggjorde større synlighet ute på veiene. I prosjektperioden har Politiet dessuten lagt vekt på at den lokale UP-patruljen, dvs. en "LP-patrulje" (den patruljen som lensmannskontoret stiller til rådighet for UP og hele politidistriktet) i hovedsak patruljerte i Karmøyområdet. Dette bidro til at Politiet lokalt lettere kunne planlegge, følge opp og koordinere planer med andre aktører i forhold til aktiviteter i Karmøy.

Endret vaktordning ved siden av at Politiet prioriterte å delta aktivt i Trygt hjem bidro til at Politiet økte antall kontroller på vegene kraftig, fra ca 3000 i 2002 til nærmere 8000 i 2003 (Karmøy lensmannskontor 2008). Fokuset på kontroll og overvåking har vært opprettholdt i løpet av prosjektet. Figur 1 viser Politiets rapporter/anmeldelser, forenklede forelegg, gebyrer og muntlige pålegg fra 2003 til 2007, i absolutte tall (Karmøy lensmannskontor 2008). Den viser at det har vært en nedgang og i stor grad utflating i løpet av prosjektperioden, bortsett fra rapporterte hendelser/anmeldelser. Det må tas høyde for at noe av variasjonen kan skyldes variasjoner i kontrollvirksomheten.



Figur 1. Antall rapporter/anmeldelser, forenklede forelegg, gebyr og muntlige pålegg fra Politiet i perioden 2003 til 2007. Kilde: Karmøy lensmannskontor 2008

I tillegg til den nevnte satsningen og interne koordineringen av arbeidet i Politiet, framhever aktørene at det har vært godt samarbeid på tvers mellom ulike etater. Det har

vært et godt samarbeid mellom Politiet og Statens vegvesen både om kontrollvirksomhet, kursing og i konkrete aksjoner og arrangementer. Eksempelvis ble Statens vegvesens kartlegging av kjøremønster basert på målinger i en tidlig fase av prosjektet brukt som grunnlag til å sette opp kontroller på de tidspunkt og dager der de store fartsøvertredelsene pleide å forekomme. I følge informantene ble dette gjort med stort hell og antall overtredelser ble redusert. Begge etater ønsker å fortsette dette samarbeidet for å opprettholde et samlet fokus på sikker ferdsel i Karmøy.

Holdningsskapende arbeid i barnehage og skole

Målgruppa barn og unge blir framhevet som sentral i trafikksikkerhetsarbeidet (Veidirektoratet, Politidirektoratet et al. 2002). Mye av arbeidet knyttet til barn og unge ble i prosjektet kanalisert gjennom barnehage (og helsestasjon) og skole. Fokuset var holdningsskapende arbeid. Intervjuene tyder på at det både var viktig og riktig for prosjektet å satse inn mot barnehage og skole.

Det ble engasjert en lærer som ble knyttet opp mot Karmøy pedagogisk-psykologiske senter i en 30 prosent stilling. I tillegg ble det opprettet en arbeidsgruppe med blant annet representanter fra Karmøy kommune, barnehage, grunnskole, videregående skole, trafikkskolene, foreldreutvalg, Statens vegvesen og Trygg Trafikk. Arbeidsgruppen hadde jevnlig møter der ideer, planer og konkrete aktiviteter ble fulgt opp.

I oppstarten av Trygt hjem inviterte koordinatoren lærere og andre relevante aktører til et møte der hensikten var å få innspill til ideer, aktiviteter, tiltak og behov i forhold til trafikksikkerhetsopplæringen i skole og barnehage. Aktivitetene ble planlagt blant annet ut fra innspill fra dette møtet.

Et område som ble prioritert var å gi lærere bedre oversikt og ideer til hvordan å ta tak i trafikkopplæringen. Det ble utarbeidet en perm bestående av brosjyrer, konkurranser, oppgaver, manus til skuespill, filmer, cd'er, bøker osv. Permen gav dessuten en enkel oversikt over bestillingsnummer knyttet til materiell fra Trygg Trafikk. Permen ble supplert etter hvert i prosjektet. Flere informanter trekker fram denne systematiseringen som nyttig. Den muliggjør lettere tilgang til relevant undervisningsmateriell og gjør lærer ved skolen mindre avhengig av skolens kontaktlærer for trafikksikkerhet. Det bør imidlertid legges til at det i evalueringen ikke har vært undersøkt særskilt hvordan lærere ved kommunens skoler oppfatter tilgjengeligheten og nytten av dette materialet.

Det har vært gjennomført mange aktiviteter i barnehager og skoler i regi av Trygt hjem. Tabell 2 gir en oversikt over disse og vedlegg 1 gir en detaljert liste over aktiviteter som har vært gjennomført. Kontakten med skolene har i stor grad gått via kontaktlærer for trafikksikkerhet. I tillegg har informasjonen vært sendt direkte til rektor/administrasjon.

I arbeidet har det vært lagt vekt på å prøve ut ulike tiltak og samtidig forsøke å strukturere hva som bør vektlegges på hvilket alders- eller klassetrinn slik at en på en enkel, interessant og god måte skal få trukket inn trafikksikkerhetsopplæring i skolehverdagen.

Tabell 2. Oversikt over aktiviteter i barnehage og skole

Skoletiltak	
<ul style="list-style-type: none"> • Engasjement skolelærer • Ung og Trafikk Åkra videregående skole • Skolebarnas trafikk-klubb • Refleksvester til elever i femte klasse • Refleksvester til barn i barnehage • Plastmappe m/innhold til elever i første klasse 	<ul style="list-style-type: none"> • Reflekser, klistremerker etc • Dramakurs for lærere gjennomføring av dramaprojekt 8.klasse • Premie logokonkurranse refleksvester • "Kryss" trafikkforestilling for 6 barneskoler • Foreldremøte barnehage sone 2, Åkra • Høyskolekurs for lærere (trafikalt grunnkurs)

Arbeidet har munnet ut i en egen plan med forslag til hvordan trafikksikkerhetsopplæringen ved skolene i Karmøy skal struktureres og hva som skal vektlegges på hvilket klassetrinn. I forlengelse av dette ble det foreslått videreføring av en trafikksikkerhetskoordinator på kommunenivå i en 20 prosent stilling.

Skolene har i ulike grad vært aktive. Det vises til at det ser ut til å være en sammenheng mellom hvor engasjert kontaktlæreren er i trafikksikkerhet og omfanget av aktiviteter på skolene. En koordinator vil kunne bidra til å støtte skoler med mindre aktivitet for på den måten få et jevnere tilbud til elevene på tvers av kommunens skoler.

Tiltak som trekkes fram som spesielt vellykkede er for det første Trygg Trafikks Tarkus opplæringspakke. Dette inkluderte tilbud om kurs og materiell til alle barnehagene i kommunen. På evalueringstidspunktet hadde 19 barnehager kurset personell og tatt i bruk opplæringspakken.

Videre framheves tilbudet om refleksvekster til 5. klasse å ha bidratt til at flere bruker refleksvester. Det ble arrangert konkurranse mellom skoler der elevens bruk av refleksvest ble målt. I underkant av 20 skoler deltok i konkurransen og 210 elever hadde 100 prosent bruk, det vil si brukte refleksvest hver dag i hele konkurranseperioden.

I tillegg ble teatertilbudet som ble gitt småskoletrinnet, "KYSS-musikkteater," der alle skolene deltok, framhevet som nyttig og lærerikt både som aktivitet og som utgangspunkt for videre samtaler i klasserommet. På mellomtrinnet ble det gjennomført et dramaprojekt i samarbeid med "Kulturskrinet". Tiltaket bestod av dramakurs for lærere og påfølgende gjennomføring i samarbeid med elever ved de enkelte skolene. Her trekkes det veksler på læreres kreativitet og initiativ. Tilbakemeldingene har vært positive der det har vært interesse blant lærerne. Alle skolene utenom en skole deltok i dette tiltaket.

I videregående skole ble fokuset lagt på prosjektet: "Ung og trafikk". Dette kan beskrives som en undervisningspakke som kombinerer undervisning og dialog med et utvalg elever ved skolen. Hensikten med prosjektet er å øke bevisstheten om sikkerhet og ferdsel, og gjennom dialog bidra til selvrefleksjon og innsikt i en viktig gruppe av befolkningen, unge mellom 16 og 19 år. Tanken er dessuten at en gjennom deltakernes refleksjon og tilbakemelding i klassen også når medelever og venner. I samarbeid med skolen og kontaktlærer på trafikksikkerhet ble det valgt ut 36 elever til å delta i prosjektet. Prosjektet gikk over en fireårsperiode der det var faser med undervisning i løpet av skoleåret knyttet til fakta om trafikk, befaringer og dialogrunder knyttet til "hva mener du", "hvordan kan du bidra" og forpliktelse. Dialogen gikk også utenom

undervisningen med hilsen fra prosjektet på fredagskvelder via SMS osv. Det vises til ulikt engasjement blant deltakerne, men at mange var svært interesserte og engasjerte. Skolen har fått positive tilbakemeldinger og det oppfattes slik at tiltaket både har nådd ut blant elever som har deltatt og at det har vist igjen på skolen i form av økt fokus på sikker ferdsel.

I det bildet som tegnes må det tas høyde for at våre informanter har vært involvert og aktive i ulike deler av prosjektet Trygt hjem. Det er mulig at dette gjør at vår presentasjonen gir et skjevt bilde av aktivitetene som har vært gjennomført i forhold til barn og unge. En kartlegging spesielt blant elever og lærere ville på en bredere måte hjulpet oss til å sammenligne på tvers av tiltak og aktiviteter. Dette var det ikke rom for i evalueringen. Mange av aktivitetene som ikke blir spesielt framhevet blant informantene og som vi derfor ikke har beskrevet nærmere er tiltak som prosjektet har bidratt til gjennom å finansiere, f.eks medlemskap i Barnas trafikklubb eller andre av Trygg Trafikks tilbud. Det bør heller ikke glemmes initiativ og tiltak den enkelte lærer eller skole gjennomfører i trafikksikkerhetsopplæringen. Fra Trygg Trafikks side vises det til at Trygt hjem har bidratt til økt fokus på trafikksikkerhet, deltakelse i konkurranser osv. sammenlignet med andre kommuner.

Både trafikksikkerhetspermen som ble utarbeidet og mange av aktivitetene som ble gjennomført bygger på allerede eksisterende tilbud og informasjonspakker fra Trygg Trafikk. Det ble fra flere hold stilt spørsmålet om arbeidet mot barn og unge av den grunn var nyskapende nok, det vil si om anledningen til å prøve ut nye ideer, konsepter og tiltak i trafikkopplæringen ble utnyttet godt nok. Dette synspunktet rammer først og fremst prosjektet som helhet. Det ble av flere også trukket fram at Trygg Trafikks var for lite aktiv i prosjektet. Trygg Trafikk hadde flere roller i prosjektet. Basert på informantenes uttalelser ble det forventet både kreative innspill til aktiviteter, og bruk av prosjektet til for eksempel å utvikle og teste ut nye konsepter i arbeidet organisasjonen driver. Det er mulig at disse forventingene ikke ble tydelige nok formidlet overfor Trygg Trafikk eller at det er andre forhold som vi ikke har fanget opp i evalueringen som har bidratt til at aktivitetene og samarbeidet med Trygg Trafikk.

Flere informanter stiller dessuten spørsmål om prosjektet med den valgte vektlegging delvis gjorde en jobb som Trygg Trafikks allerede gjør eller burde gjøre og at prosjektet av den grunn burde vektlagt andre aktiviteter. Det kan være tilfellet. Imidlertid bør det framheves at måten Trygg Trafikk, koordinator i skolen og skolene har samarbeidet på oppfattes som svært god modell for hvordan skolen kan bruke Trygg Trafikk som en ressurs. Koordinatoren har stimulert til aktivitet og fungert som et bindeledd mellom Trygg Trafikk, skolen, kommunen og andre aktører som arbeider med trafikksikkerhet.

Koordinatoren tilknyttet Trygt hjem har selv bakgrunn fra og jobbet parallelt ved en av kommunens skoler. Dette fremheves som nyttig utgangspunkt å ha i dialogen inn mot skolen både fordi en da forstår hva skolehverdagen går ut på og kjenner systemet. Fra annet hold blir det pekt på at et en koordinator utenfra kanskje kunne ha bidratt til større nyskapning nettopp fordi hun/han ikke lot seg begrense av tanker om hva som kan eller ikke kan fungere i en skolehverdag.

Som nevnt er prosjektet Trygt hjem benyttet til å teste ut og systematisere trafikksikkerhetsarbeidet som drives overfor barn og unge. Et viktig resultat av

prosjektet er derfor ressurspermen som er utviklet, ved siden av et konkret forslag til plan for kommunens trafikksikkerhetsarbeid.

Aktiviteter i lag, organisasjoner og bedrifter

Trygt hjem la opp til et bredt holdningsskapende arbeid rettet inn mot foreninger og lag, organisasjoner og bedrifter. På den måten ønsket en å nå barn og unge knyttet til deres fritidsaktiviteter, trenere, ledere, foreldre og lokalt næringsliv. Dette ble gjort gjennom en Trygt hjem-avtale, det vil si en partnerskapsavtale der lag og organisasjoner forpliktet seg til å bidra til holdningsskapende arbeid mot en sum penger. Rogaland fotballkrets driver et liknende holdningsskapende arbeid på trafikksikkerhet. Hensikten er at pengestøtten skal gi et attraktivt tilskudd til foreninger og lag og erstatte dugnadsarbeid, kakelotteri mv., mot at foreninger og lag bidrar til holdningsskapende arbeid inn i egne rekker.

Under gis en oversikt over lag, organisasjoner og bedriftsaktører det har vært samarbeidet med.

Tabell 3. Oversikt over aktiviteter i lag, organisasjoner og bedrifter

Lag/organisasjoner og bedrifter, Trygt hjem-avtalen
Åkra Idrettslag
Skudenes UIL
Sportsklubben Nord
Kopervik Røde Kors Er røde kors i ett ord?
Skudenes Røde Kors
Åkra Røde Kors
"Byen vår Kopervik"
Åkrehamn vekst

I evalueringen har vi sett nærmere på avtalen med Åkra IL. Det har vært organisert temamøter med trenere/ledere der det har vært fokusert på trafikksikkerhet; fart, beltebruk, rus, hjelmbruk osv. Det har vært lagt vekt på at trafikksikkerhet skal gjennomsyre holdningene i hele Åkra IL i form av sikker ferdsel til og fra trening og kamp til reklamespots i klubbhus, på bane og andre steder på anlegget. Informantene som kjente til dette arbeidet oppfatter denne måten å arbeide på som virkningsfull i form av at en når bredt ut, bidrar til kunnskap om og forankring av trafikksikkerhet i henholdsvis aktiviteter folk driver på fritiden og lokalt næringsliv

Som på skolefeltet, konkurrerer trafikksikkerhet om oppmerksomhet med mange gode saker. Det blir fra informanter framhevet at i denne konkurransen er det en opplever å få ut av avtalen viktig. Som det kom fram i Åkra IL er både det økonomiske utbyttet og utbytte i form av motivasjon, opplæring og kompetanse er viktig.

I forlengelsen av Trygt hjem arbeides det med å få etablert en trafikksikkerhetshall, der blant annet lag og organisasjoner vil bli trukket med.

Fysiske tiltak

Da Trygt hjem startet opp ble det gjennomført en kartlegging av farlige strekninger og punkter på veinettet i kommunen. Denne gjennomgangen trekkes fram av flere informanter som et viktig grunnlag for å bidra til sikrere ferdsel. Det pekes på at en rekke forhold ble utbedret med enkle grep. For større tiltak ble det i verksatt planarbeid for å få bedre og mer trafikksikre løsninger. Trygt hjem har bidratt med finansiering til følgende tiltak:

Tabell 4. Oversikt over fysiske tiltak med støtte fra Trygt hjem

Fysiske tiltak:
Skolevegaksjon 2006 og 2007 (kartlegging og utbedring av skolevei)
Miljøgaten Åkra 1. byggetrinn
Veglys 68 armatur Flyplassveien
TS-inspeksjon med utbedringer RV 47
Tiltak mot møte- /utforkjøringsulykker (sideareal, rekkverk m.m)

I forlengelse av dette arbeidet peker ulike informanter på at prosjektet har bidratt til å bedre kommunikasjonen på tvers av aktører og arbeidsområder.

Andre aktiviteter

Ut over aktiviteter allerede nevnt har det blitt iverksatt flere andre aktiviteter. Det har for eksempel vært engasjert en informasjonsmedarbeider knyttet til prosjektet og det har vært lagt vekt på å utforme egne trykksaker og materiell til markedsføring av prosjektet. Det ble blant annet sendt ut en informasjonsbrosjyre til alle husstander i Karmøy. Videre har det vært en egen hjemmeside www.trygthjem.no tilknyttet prosjektet. Dessuten ble radio aktivt brukt for å informere om prosjektet.

Tabell 5. Oversikt over andre aktiviteter

Andre tiltak/aktiviteter
Infomedarbeider
Diverse trykksaker/markedsføring
www.trygthjem.no
Info mot befolkningen (spesielt Åkra via skole, idrettslag og miljøet)
Informasjon brosjyre til alle husstandene i Karmøy
Trafikkting (prosjektstart)
Radio 102
Radio Haugaland

Informasjonsarbeideren som ble engasjert av prosjektet har fulgt prosjektet siden det startet opp. Flertallet av informantene framhever det som viktig å ha en klar informasjonsprofil. Arbeidet som ble gjort i starten av prosjektet med navnekonkurranse på prosjektnavn i bunn og påfølgende utforming av logo og informasjonsmateriale oppfattes som viktig grunnlag i arbeidet. En enkel kartlegging av artikler i aviser og andre medier på internett gav mot slutten av prosjektperioden over 45 treff, hvorav 35 treff i Haugesunds avis. Artiklene er fra hele prosjektperioden. Det tas forbehold for at artikler ikke er publisert eller kommer fram gjennom søkemetodene benyttet. Dette

viser at prosjektet har hatt synlighet i media. Ut over dette kommer innslag i Radio 102 og Radio Haugaland.

Det blir nevnt at nytten av en egen hjemmeside ikke svarte til forventningene. Det pekes på at en slik hjemmeside i tilfelle bør benyttes mer aktivt enn det en har fått til i prosjektet, og da bør det være lettere å oppdatere informasjonen jevnlig.

4.2 Organisering

Prosjektets styringsgruppe var bredt sammensatt. Den ble ledet av Karmøys ordfører. I tillegg var følgende aktører representert: Rogaland fylkeskommune ved leder for fylkets trafikksikkerhetsutvalg, Statens vegvesen ved distriktvegsjef, Politiet ved lensmann og representant for Utrykningspolitiet, Trygg Trafikk ved fylkessekretær, Karmøy pedagogiske senter, næringslivet, ved siden av informasjonsansvarlig og prosjektleder. Ordføreren sentrale posisjon sikret god lokal forankring. Samtidig var de viktigste ansvarlige aktører knyttet til feltet trafikksikkerhet godt representert. Da Ungtrafikk ble inkludert som delprosjekt deltok også representanter for Gjensidige og Vegdirektoratet i styringsgruppen.

Prosjektleder var organisatorisk knyttet til Statens vegvesen, Haugestund trafikkstasjon.

Prosjektet hadde også knyttet til seg særskilt kompetanse gjennom en faggruppe. Faggruppen skulle gi faglige innspill til prosjektets innretning og ideer til aktiviteter i prosjektet. Fagpersoner fra følgende institusjoner var representert: Vegdirektoratet, Universitetet i Stavanger, Kopervik v. g. skole, Stavanger politikammer, Autoriserte Trafikkskole Landsforbund, Fylkeslegen, Statens vegvesen og Karmøy kommune.

I tillegg ble det lagt til rette for egne ressursgrupper knyttet til ulike aktiviteter. To grupper fungerte i store deler av prosjektperioden, ”skiltgruppa” og ”opplæringsgruppa”. Slik det ble lagt opp til knyttet gruppene til seg relevante personer og aktører til ressursgruppens tema. Basert på uttalelser fra flere informanter var dette en god måte å organisere arbeidet på og la til rette for enklere beslutningsprosess og tematisk samarbeid på tvers. For eksempel uttalte flere informanter eksplisitt ønske om å videreføre skiltgruppa.

På et tidspunkt ble det valgt å avvikle faggruppen. I startfasen bidro gruppen med faglige innspill til prosjektets innretning, aktiviteter og tiltak. Noen informanter begrunnet nedleggelsen med at prosjektets organisering ble for omfattende, mens det fra annet hold ble vektlagt at behovet faggruppen var størst i startfasen og at det derfor var naturlig at den etter hvert ble lagt ned. Imidlertid medførte dette, som påpekt av flere informanter, at en del av den faglige diskusjonen måtte tas i styringsgruppen.

Som tidligere nevnt og som gjennomgangen over viser var prosjektet bredt anlagt. Det konkluderes generelt sett fra ulikt hold at det var positivt å gå såpass bredt ut i startfasen. Dette gav imidlertid en utfordring til prosjektet etter hvert i prosjektperioden. Flere informanter framhever at prosjektet i en fase ble for altomfattende og at det derfor ble ytret behov for å smale inn prosjektet. Mye peker på at dette og følgende som blir presisert i et av styringsgruppens referat ”Prosjektleder har stritt med gjennomføring av planlagte aktiviteter på grunn av liten planleggingskapasitet og muligheter for å få

frigjort personell i vegvesenet” (Trygt hjem 18.10.2004), var viktige årsaker til at prosjekter ønsket å fratse stillingen som prosjektleder. I en overgangsfase fungerte informasjonsansvarlig også som prosjektleder. Ny prosjektleder presenterte seg for styringsgruppen på første møte i 2003 (Trygt hjem 30.01.2006). Som viktig oppgave fikk ny prosjektleder å avklare hvilke aktiviteter som det skulle satses på og prioritere mellom aktiviteter.

Til tross for prosjektlederbytte og en fase med der informasjonsansvarlig tok over prosjektlederansvaret i påvente av ny prosjektleder, framstår prosjektet som helhet godt ledet. Forklaringen informantene gir er god styring av prosjektet gjennom en stabil styringsgruppe. Styringsgruppens leder trekkes fram som dyktig i den forbindelse. Stabiliteten tilskrives at mange av styringsgruppens deltakere har fulgt prosjektet i hele perioden. I tillegg har informasjonsansvarlig bidratt i prosjektet fra starten.

Likevel tyder uttalelser på at skiftet av prosjektleder var en utfordring for prosjektet i form av at prosjektet i en fase sto uten prosjektleder og at konstituert prosjektleder geografisk var lokalisert i Stavanger. Basert på informantenes uttalelser gikk dette ut over den daglige oppfølgingen av aktiviteter i prosjektet og den lokale forankringen. Slik vi tolker informantene falt mye av dette på plass igjen med engasjement av ny leder for prosjektet.

Informasjonsansvarlig hadde en viktig rolle i prosjektet, avstanden til Stavanger medførte at ble mer tidkrevende å møtes og oppfølging ellers måtte skje via telefon eller e-post. Dette framheves at dette virket inn på kommunikasjonen i prosjektet som helhet. Flere informanter framhever videre behovet for bedre informasjon og kommunikasjon på tvers av tema. Mye tyder på at både forankring og kommunikasjon mellom fagaktører var god innenfor hvert tema, for eksempel kontroll og overvåking, fysiske tiltak, holdningsskapende arbeid blant barn og unge, men at prosjektet som helhet hadde tjent på bedre kommunikasjon på tvers av tema. Dette for å skape en felles forankring av arbeidet som ble gjort. Likevel kan mye av resultatene oppnådd tilskrives bedre kommunikasjon enn tidligere mellom aktører innenfor prosjektets tematiske satsinger. For eksempel kan samarbeidet i opplæringsgruppa; mellom blant annet Trygg Trafikk, skolene og arbeidet med en helhetlig satsning i kommunen ved hjelp av skolekoordinatoren trekkes fram. Et annet eksempel er samarbeid mellom Statens vegvesen, Politiet og kommunen.

4.3 Har det vært endringer i holdninger i løpet av prosjektperioden?

Sammenligningen av resultatene fra holdningsundersøkelsene i 2003 og 2005 tyder på at det på flere områder har skjedd endringer, både når det gjelder skoleelevers holdninger til og handlinger i trafikken (Berg and Thesen 2006). I dette avsnittet gir vi først en oppsummering av funnene fra de sammenlignende analysene av skoleelevers holdninger og handlinger i Karmøytrafikken. Deretter presenterer vi nye analyser av blant annet holdninger til fart, bilbeltebruk, alkohol og det å ”si i fra” for den yngste alderskohorten (personer mellom 19 og 24 år) i befolkningsundersøkelsen fra 2003 og

2005, samt en tilsvarende undersøkelse gjennomført i forbindelse med delprosjektet Ungtrafikk. Disse analysene avgrenses til personer med sertifikat for bil.

Endringer i skoleelevers holdninger og handlinger i Karmøytrafikken i prosjektperioden

Den daglige bruken av sykkel på strekningen som elevene reiser oftest økte klart fra 2003 til 2005. Samtidig viste resultatene for bil en like klar nedgang. Økningen i sykkelens andel av daglig transportmiddelbruk tyder dermed på å være et resultat av at elevene går fra å være passasjerer i bil til å velge sykkel.

Videre rapporterte elevene færre uhell med personskade, 353 i 2003 mot 337 i 2005. Dette svarer til henholdsvis 0,73 og 0,65 uhell med personskade per elev. Reduksjonen i andel uhell med personskade knytter seg i stor grad til moped og det å være passasjer i buss.

Resultatene viser en svak økning i risikosøkende holdninger blant 7. klasseelevene, mens tilsvarende holdninger blant 10. klassene har gått markert ned. Særlig blant jenter i 10. klasse dokumenterte undersøkelsen en klar og positiv holdningsendring på denne indikatoren (en endring som også er signifikant). Selv om guttene på dette trinnet var mindre risikosøkende i 2005 enn i 2003 er avstanden mellom kjønnene større i 2005 enn to år tidligere.

Analysene viser en svak nedgang i andelen elever som vurderte seg selv som gode trafikkanter. Fordelingen etter kjønn og alderstrinn viser at det var jenter i 10. klasse som sto bak denne nedgangen. Guttene og de yngste jentene har hatt en svak, men positiv utvikling.

Undersøkelsen dokumenterte en klar nedgang i antallet elever som kan karakteriseres som sjansetakere i trafikken. Nedgangen er størst på 7. trinn (10 prosent). På 10. trinn er det 15 prosent flere sjansetakere enn på 7. trinn.

Unntaket fra den gode trenden er igjen jenter i 10. klasse. Disse tok litt flere sjanser i 2005 enn i 2003. Denne utviklingen er først og fremst lokalisert i sone nord. Dette var også den eneste sonen som hadde en tydelig tilbakegang. På 10. trinn er forholdet mellom kjønnene snudd siden 2003. Både på trafikkatferd- og sjansetakingsindikatoren viste resultatene for jenter i 10. klasse dårligere enn guttenes.

Andelen elever som var opptatt av risiko, det vil si opptatt at uhell kunne skje dem eller andre, sank fra rundt en tredjedel til en fjerdedel både på 7. og 10. trinn. Særlig jentene tenkte mye mindre på uhell i 2005 sammenlignet med hva de gjorde i 2003. Både på 7. og 10. trinn skjer det dermed en tilnærming mellom kjønnene, selv om det fortsatt er slik at jentene er mer risikoopptatte.

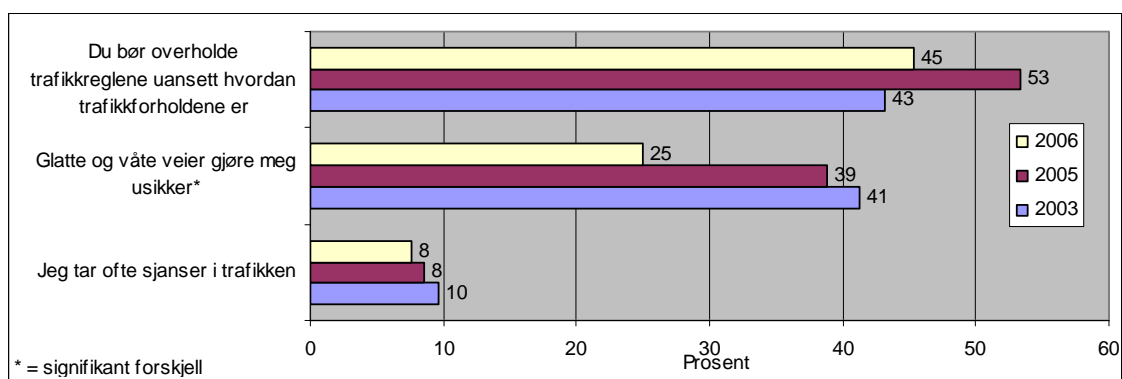
Fra et allerede høyt nivå i 2003 steg andelen regeloverholdere i 2005 til 96 prosent. Økningen finner sted på begge trinn og det var kun marginale forskjeller mellom trinnene. Jentene var hakket bedre enn guttene på regelbruk, bl.a. fikk alle jentene i 7. klasse merkelappen regeloverholdere.

Nesten 4 av 10 elever bekreftet konkret kjennskap til nullvisjonsprosjektet Trygt hjem i 2005. Det så også ut til at Trygt hjem og aktivitetene i prosjektet blir lagt merke til blant de som ikke kjente eller husker prosjektet ved navn. To tredjedeler av de spurte mente nemlig at det hadde vært svært stor eller stor oppmerksomhet rundt trafikksikkerhet i Karmøy i løpet av de siste to årene.

Analyser av unge føreres holdninger og handlinger i Karmøy i 2003, 2005 og 2006

I hovedsak var spørsmålene som ble stilt i de tre undersøkelsene like. Dette gjør det mulig å se om det har vært en endring blant Karmøyungdommers holdninger til trafikkrelaterte spørsmål i perioden 2003 til 2006. Vi benytter et signifikansnivå på 95 prosent slik det er vanlig i samfunnsvitenskaplige undersøkelser. Når signifikansnivået settes til 95 prosent vil sannsynligheten for at vi trekker feil konklusjon være 5 prosent (Hellevik 1991). For en nærmere redegjørelse vises til vedlegg 2.

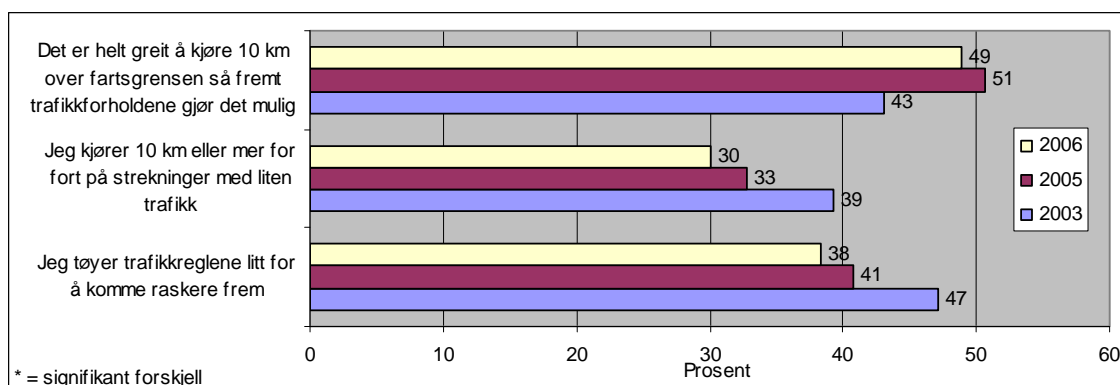
Som vist i figur 2 sier en større andel av respondentene i 2006 seg svært enig eller enig i at en uansett bør overholde trafikkreglene, sammenlignet med 2003. Færre sier seg enig eller svært enig i at vanskelig føreforhold gjør dem usikre i 2006 i forhold til 2003. Forskjellen er signifikant. Dette resultatet kan enten tolkes dit hen at førerne i 2006-undersøkelsen i større grad føler seg trygge på at de ved riktig avpassing av kjørestil til førefold, ikke havner i farlige situasjoner, selv når føret er vanskelig. En annen fortolkning er at forståelsen risiko knyttet til glatte og våte veier er redusert. Med bakgrunn i svarene på de to andre påstandene presentert i figuren virker den førstnevnte tolkningen rimelig.



Figur 2. Sjansetaking og risikoforståelse, andel av utvalget som er svært enig eller enig i følgende påstander.

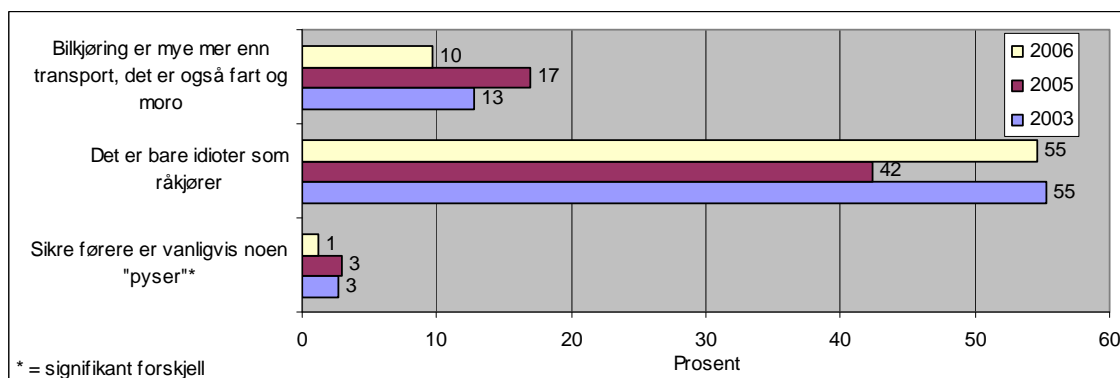
I figur 3 har vi inkludert noen påstander angående brudd på fartsgrensen. I 2005 og 2006 er nærmere halvparten svært enig eller enig i at det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikforholdene gjør det mulig. Resultatene viser en økning i forhold til 2003, men økningen er ikke signifikant. Imidlertid viser resultatet på påstanden: "Jeg kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk" en tendens i retning av at færre er svært enig eller enig i påstanden i 2006 og 2005 sammenlignet med 2003. Det er også en tendens til at færre sier seg helt eller delvis enig i at "jeg tøyer trafikkreglene litt for å komme raskere fram" i 2006 og 2005 sammenlignet med 2003. Resultatene viser med andre ord litt motstridende tendenser,

men antyder samlet sett en litt mer dempet holdning til fart og regelbrudd blant unge førere i 2006 enn i 2003.



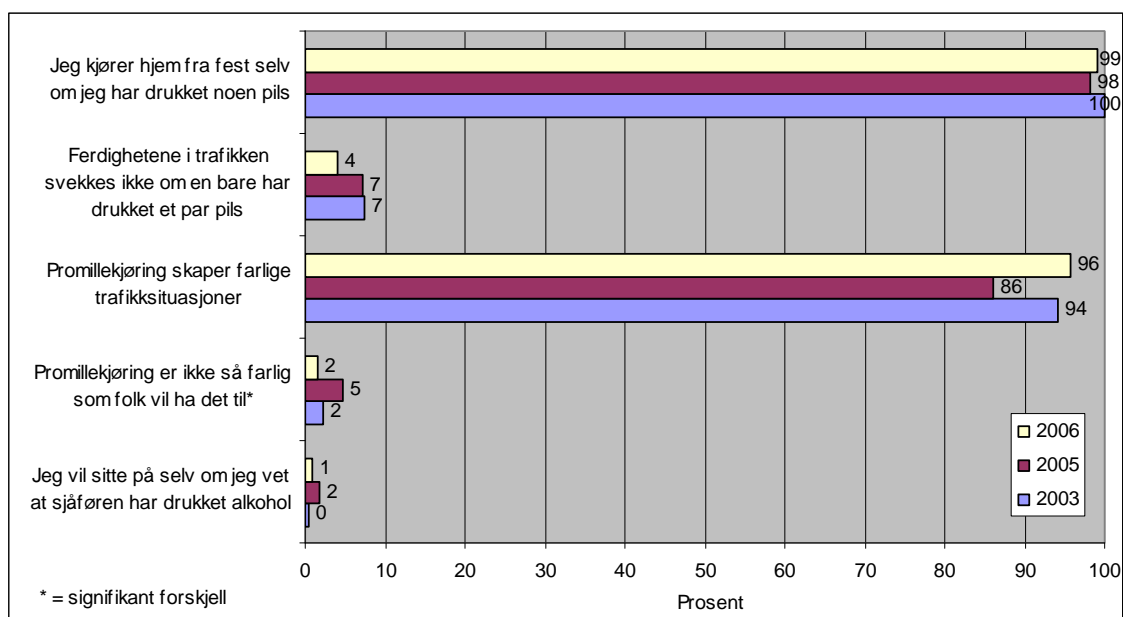
Figur 3. Holdninger/handlinger angående fartsgrenser. Andel av respondentene som sier seg svært enig/enig i påstanden, eller som oppgir at de aldri/sjeldent begår følgende handlinger.

Figur 4 viser noen konkrete påstander knyttet til fart. Påstanden "sikre førere er vanligvis noen 'pyser'" viser signifikant positiv endring fra 2003 til 2006 ved at færre sier seg svært enig eller enig i påstanden. Det har også vært en nedgang blant dem som mener at bilkjøring også er fart og moro i 2006 sammenlignet med 2005 og 2003. Rundt 55 prosent av respondentene sa seg enig i at det er kun idioter som råkjører i 2003 og 2006, mens det i 2005 var 42 prosent som var enig i denne påstanden. Oppsummert ser det ut til at ulike holdninger angående bilkjøring og fart har beveget seg den "rette vegen", det vil si i retning av mindre aksept for råkjørere og at bilen er et leketøy, og større aksept for å være en sikker bilist.



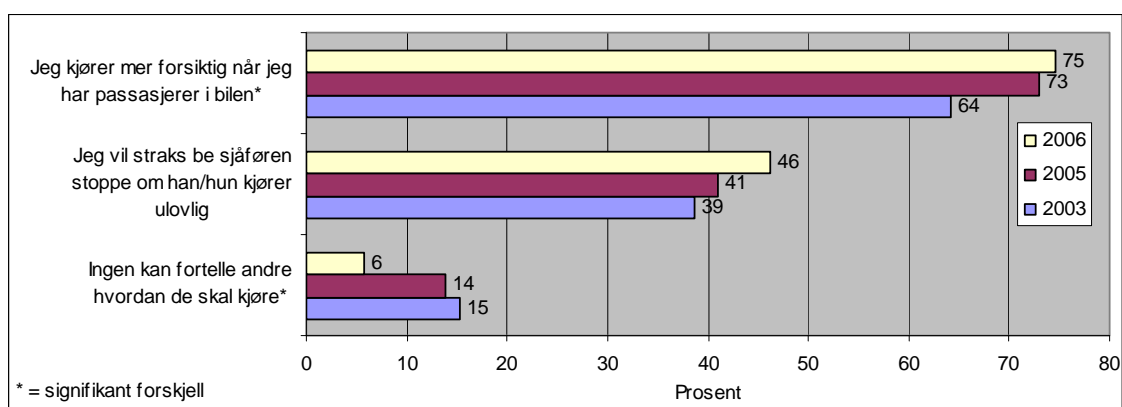
Figur 4. Holdninger angående bilkjøring og fart. Andel av respondentene som sier seg svært enig/enig i påstandene.

Figur 5 presenterer påstander knyttet til temaet promillekjøring. Resultatet viser som i andre undersøkelser at majoriteten av unge førere i Karmøy har sterke holdninger mot promillekjøring. Likevel har det i løpet av prosjektperioden vært en signifikant holdningsendring knyttet til påstanden at promillekjøring ikke er så farlig som folk vil ha det til. Det er færre som sier seg svært enig eller enig i påstanden i 2006 i forhold til de to andre årene.



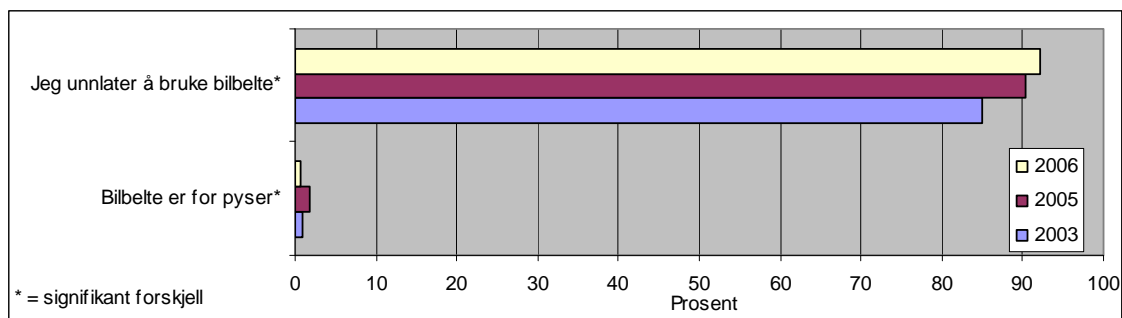
Figur 5. Holdninger angående promillekjøring. Andel av respondentene som sier seg svært enig/enig i følgende påstander, eller som oppgir at de aldri/sjeldent begår følgende handlinger.

Flere av påstandene hvor det har vært signifikante endringer hos unge førere på Karmøy, kan ses i sammenheng med hverandre, og til en viss grad med ulike holdningskampanjer som har pågått mellom 2003 og 2006. To signifikante endringer gjelder forholdet til passasjerer. Det er økt aksept for at passasjerer kan ytre meninger om hvordan det skal kjøres. I tillegg oppgir respondentene at de kjører mer forsiktig med passasjerer i bilen (jfr figur 6). Dette viser en større bevissthet i forhold til passasjerer i bil og til at en som passasjer ikke skal akseptere farlig kjøreatferd. Fra 2004 har Statens vegvesen gjennomført "Sei ifrå"-kampanjen i Rogaland. I tillegg til Trygt hjem's aktiviteter kan det se ut til at denne kampanjen påvirket holdningene til unge førere i Karmøy angående trafiksikkerhet og passasjerer i bilen.



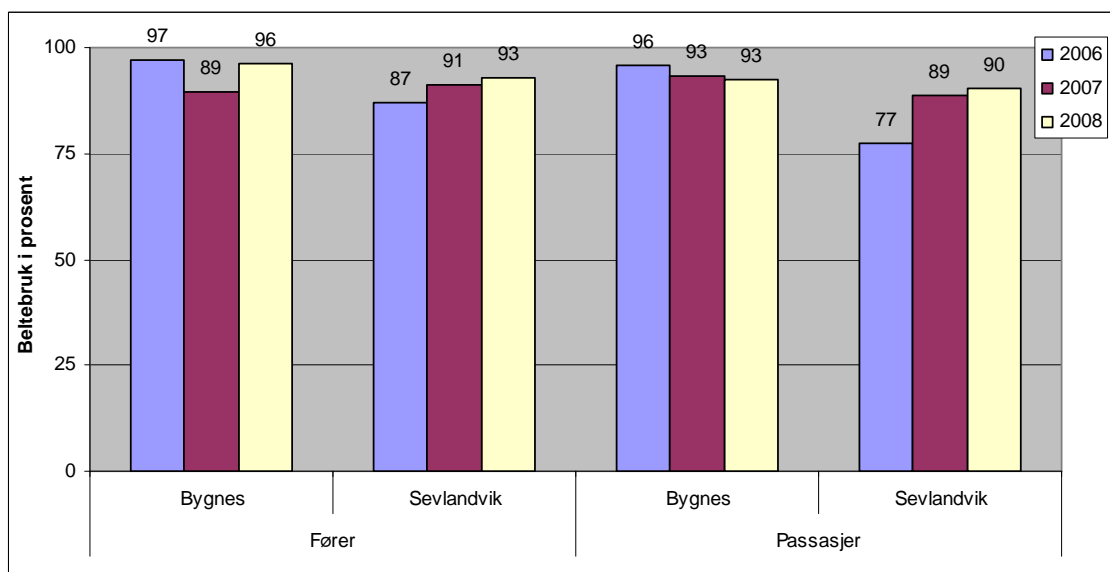
Figur 6. Holdninger angående trafiksikkerhet og passasjer i bil. Andel av respondentene som sier seg svært enig/enig i påstandene.

To andre holdningsendringer som også er relatert til hverandre angår bilbeltebruk. Undersøkelsene viser at aksepten for bruk, og bruk av bilbelte har økt signifikant fra 2003 til 2006 (jfr figur 7).



Figur 7. Holdninger angående bruk av bilbelte. Andel av respondentene som sier seg svært enig/enig i påstanden, eller som oppgir at de aldri/sjeldent begår følgende handling.

Økt bilbeltebruk finner vi igjen på Statens vegvesens tellinger blant både førere og passasjerer, spesielt på tellepunktet Sevlandsvik (jfr figur 8).



Figur 8. Andel som brukte bilbelte på registreringsdagen. Kilde: Statens vegvesen

Avslutningsvis kan nevnes at nærmere halvparten av unge førere i Karmøy kjente til Trygt hjem i 2005, og 71 prosent mente samme år at det hadde vært et økt fokus på trafikksikkerhet de to siste årene. Undersøkelsene i 2003 og 2006 gir oss ikke mulighet til å sammenligne disse spørsmålene over tid. Svarene fra 2005 gir likevel et bilde av at kommunen midt i prosjektperioden arbeidet aktivt med trafikksikkerhet.

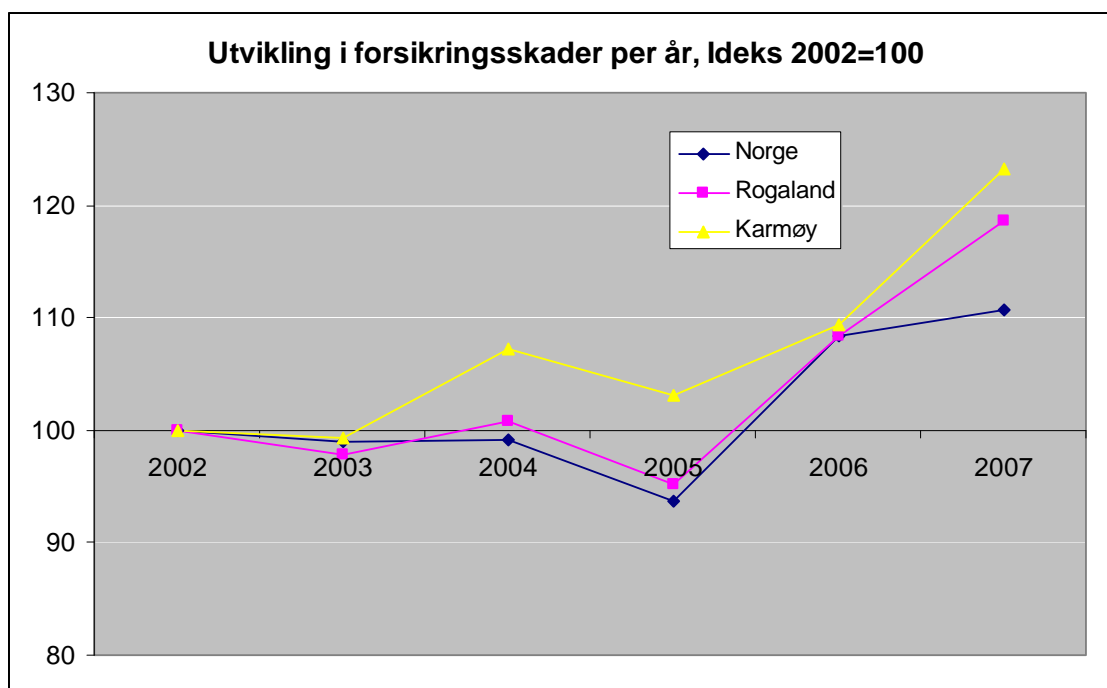
4.4 Referansestatistikk

De tre undersøkelsene gjennomført i Karmøy i løpet av prosjektperioden viser tegn på at det har skjedd en holdningsendring blant unge førere i Karmøy i løpet av

prosjektperioden. I det følgende ser vi nærmere på skade- og ulykkesutviklingen i Karmøy.

Dersom vi undersøker rapporterte skader til forsikringsselskapene nærmere finner vi at det har vært en jevn stigning i antall materielle skader per år. I følge statistikken ble det i femårsperioden fra 1993 til 1997 gjennomsnittlig rapportert 1 262 skader per år i Karmøy kommune. I den påfølgende perioden ble det årlig rapportert 1 668 skader i gjennomsnitt, mens det i Trygt hjems hovedprosjektperiode, fra 2003 til 2007, ble rapportert 1 834 skader i gjennomsnitt per år. Figur 9 sammenligner Karmøy med den generelle utviklingen i Rogaland og Norge. For å gjøre det enklere å sammenligne vises en indeksert utvikling i rapporterte forsikringsskader, med 2002 som utgangspunkt.

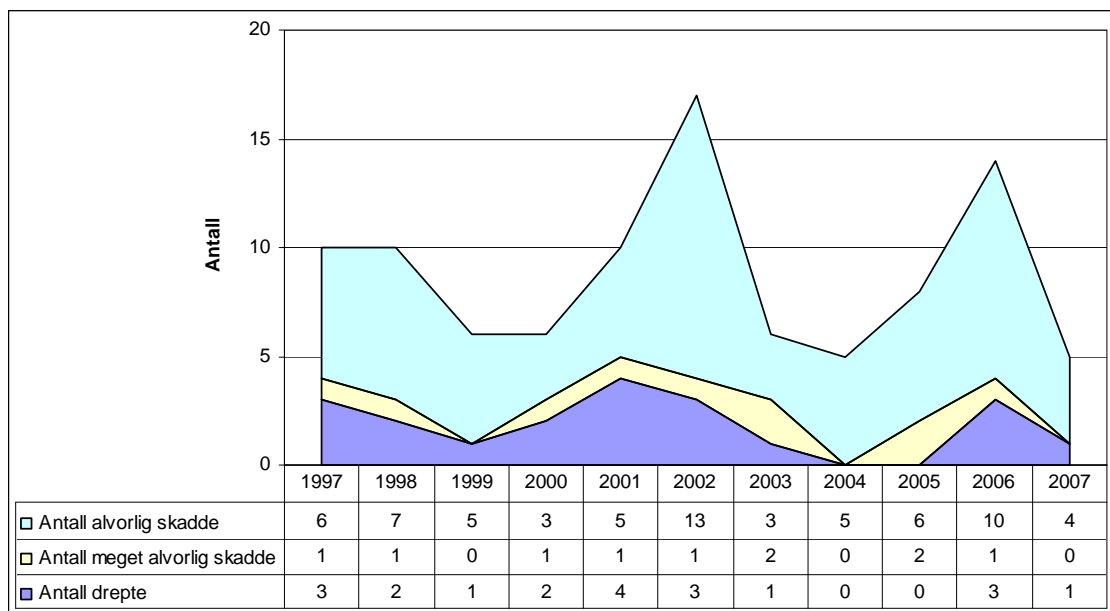
Figuren viser at det i Karmøy var en større økning i rapporterte skader fra 2003 og 2004 samt en mindre reduksjon i antall rapporterte skader fra 2004 til 2005 enn generelt i Rogaland og landet for øvrig. Perioden avsluttes med en kraftig økning i antall rapporterte forsikringsskader fra 2005 og framover. Det kan være flere forhold som kan ha virket inn på denne utviklingen, som for eksempel hvordan folk ferdes på veiene, endringer i bilhold og hvorvidt folk velger å ta skaden på forsikringen osv. Det vil føre for langt å gå nærmere inn på dette her ut over å konstatere at det er en økning i antall rapporterte forsikringsskader i Karmøy, og at dette er en del av en regional og nasjonal trend.



Figur 9. Utvikling i forsikringsskader per år med 2002 som indeks. Indeks=100.

Den viste negative utviklingen i antall skader er uheldig, men i et nullvisjonsperspektiv der målet er å unngå alvorlig skade og drepte i trafikken, er det utviklingen i antall skade og drepte som er sentralt. Følgelig er det slike ulykkestall som må ligge til grunn for hvorvidt en kan trekke en slutning om at nullvisjonsprosjektet Trygt hjem har bidratt til sikrere ferdsel eller ikke.

Utgangspunktet før Trygt hjem startet opp var at det i perioden 1997-2000 hadde vært 294 politiregistrerte personskadeulykker, der 8 ble drept og 24 meget alvorlig eller alvorlig skadd (Karmøy kommune 2002). Figur 10 gir en oversikt over drepte, meget alvorlig eller alvorlig skadde i Karmøy fra 1997 og framover. Den viser at sett bort fra 2006, med 14 alvorlige ulykker, har det vært fra 5 til 7 alvorlige ulykker per år.



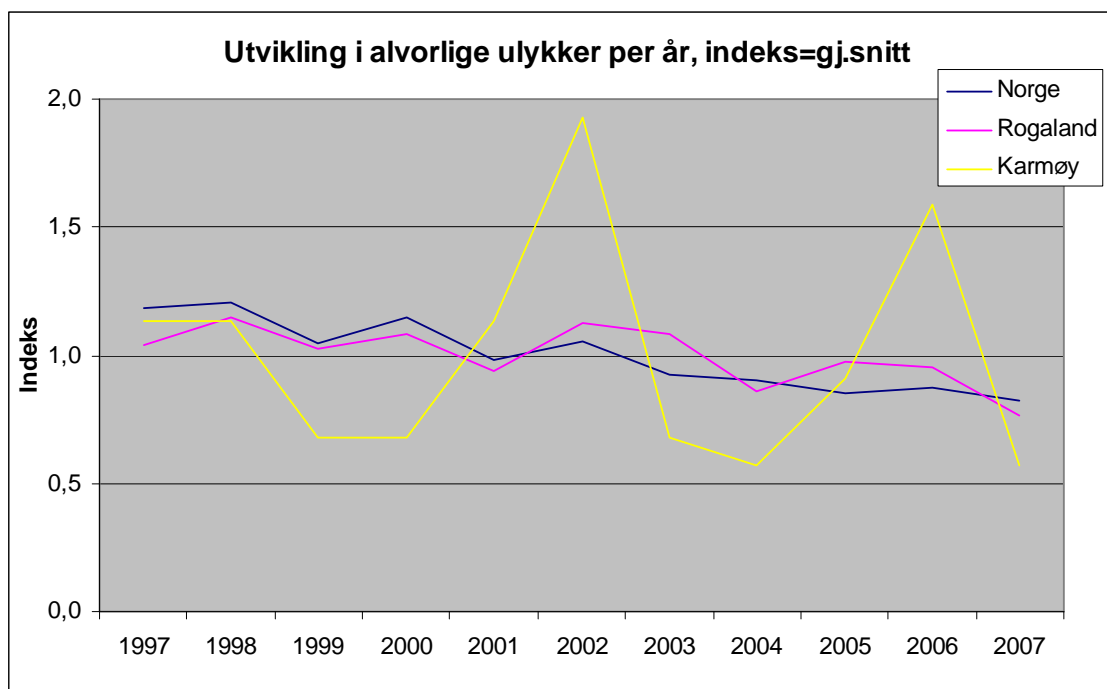
Figur 10. Ulykkesutviklingen i Karmøy fra 1997 til 2007. STRAKS-registeret.

I femårsperioden, før prosjektet startet opp, var det 12 dødsulykker og 37 ulykker med meget alvorlig og alvorlig skadde. Sammenlignet med dette viser hovedperioden i prosjektet fra 2003 til 2007 en nedgang, med 5 dødsulykker og 33 ulykker med meget alvorlig og alvorlig skadde. Det må imidlertid tas forbehold om naturlige svingninger fra år til år. I Trygt hjem's sluttrapport vises det dessuten til en reduksjon i alvorlighetsgraden per ulykke (Karmøy lensmannskontor 2008).

I hvilken grad kan det sannsynliggjøres at tendensen om at det har vært en reduksjon i antall drepte og hardt skadde skyldes prosjektet Trygt hjem? Myndighetenes ulykkesregister (STRAKS-registeret), viser at det også har vært svingninger i ulykkesutviklingen fra år til år i Rogaland og i landet for øvrig. På landsbasis har antall ulykker med drepte og hardt skadde i løpet av prosjektperioden variert fra mellom 1 287 i 2003 til 1 150 i 2007. Over tid har det vært en trend i retning av reduksjon i denne typen ulykker (jfr. figur 11). I Rogaland er det også en trend i retning av reduksjon i antall ulykker med drepte og hardt skadde. Høyest antall ulykker var det i 2003 med 98 ulykker med drepte og hardt skadde og lavest i 2007 med 69 ulykker med drepte og hardt skadde².

² Ulykkestall for 2008 indikerer en økning i antall ulykker med drepte og hardt skadde både i Rogaland og i landet for øvrig.

For lettere å kunne studere og sammenligne utviklingen i ulykker over tid, vises i figur 11 utvikling av ulykker med drepte og hardt skadde ved hjelp av en indeks. Indeksen tar utgangspunkt i gjennomsnittlig antall ulykker per år fra 1997 til og med 2007 (=1) for henholdsvis Norge, Rogaland og Karmøy³. Som vist har det vært en gradvis reduksjon i ulykker sammenlignet med gjennomsnittet for perioden, både i Rogaland og landet for øvrig. Kurven som viser Karmøy baserer seg på færre tilfeller og viser hvordan variasjoner år for år slår kraftig ut på kurven. Som i figur 10 ser vi at 2002 og 2006 var to år med et høyere antall alvorlige ulykker i Karmøy, henholdsvis 13 og 10, og tre dødsulykker. Statistisk sett kan det forekomme til dels store variasjoner når antallet tilfeller er lavt.



Figur 11. Utvikling i ulykker med drepte og hardt skadde i Norge, Rogaland og Karmøy per år med. Indeksert etter gjennomsnitt fra 1997 til 2007. Indeks=1.

Dersom en legger til en linje som viser retningen på utviklingen (trendlinje) av ulykker med drepte og hardt skadde (ikke vist i figuren) viser alle kurvene en "negativ" trend. Som for rapporterte forsikringskader er det mye som tyder på at utviklingen i ulykker med drepte og hardt skadde utgjør en del av en regional og nasjonal trend. Imidlertid ønsker vi å framheve konklusjonen i Trygt Hjemts sluttrapport som tilsier at det kan se ut til at alvorlighetsgraden av ulykkene er redusert (Karmøy lensmannskontor 2008).

3 Det kan diskuteres hvorvidt dette er rett måte å indisere utviklingen på. Normalt sett ville det være relevant å ta utgangspunkt i året før et tiltak ble iverksatt, noe som i vår sammenheng vil si 2002. Imidlertid var ulykkestallene høye i 2002, spesielt i Karmøy. For ikke å overdrive eventuelle effekter av tiltaket har vi derfor valgt å benytte gjennomsnittlig antall drepte og hardt skadde fra 1997 til 2007 som indikator.

5 Konklusjon

Med ressursene som ble stilt til rådighet i Trygt hjem, viste det seg at prosjektet i stor grad kunne si ja de fleste initiativ som ble fremmet for styringsgruppen. Noen informanter framhevet dette og stilte spørsmålet om prosjektet hadde evnet å være kreative nok. En større konkurranse mellom ideer kunne kanskje bidratt større nyskaping?

Likevel må det kunne sies at prosjektet har oppnådd mye gjennom de aktivitetene som har vært gjennomført. Kontroll og overvåking framheves som avgjørende for å redusere trafikkulykker. Måten Politiet har jobbet på vektlegges fra alle hold som betydningsfullt. Prosjektets har bidratt til synliggjøring av Politiets rolle. Evalueringen tyder dessuten på at koordinering på tvers av aktører og etater innenfor sentrale tema som kontroll/overvåking, arbeid inn mot skole/barnehage, fysisk tilrettelegging/planlegging også har bidratt til god samarbeid og utveksling av kompetanse som en håper å høste av i årene som kommer.

Basert på holdningsundersøkelsene i 2003 og 2005 ser det ut til at samarbeidet inn mot skolene har gitt resultater. Tilrettelegging for trafikksikkerhet i undervisningen, gratis materiale, samarbeid med Læringscenteret (koordinator) og Trygg trafikk trekkes fram som viktig. Måten det ble tatt tak i arbeidet inn mot barnehage og skole på, oppfattes fra flere hold som en god modell. Den har blant annet bedret kontaktflaten mellom Trygg Trafikk og kommunen. Dette blir trukket fram som en overførbar løsning også for andre kommuner. Hvorvidt ordninger med en koordinator inn mot skolene blir videreført i Karmøy er ennå ikke avklart. Kommunen satte imidlertid av midler til dette i 2009.

Partnerskapsavtalene mellom foreninger, lag og organisasjoner er eksempel på interessant samarbeid for å nå ut med et budskap og samtidig bidra til å styrke kompetanse og organisasjonens økonomi.

Holdningsundersøkelsene viser både signifikante endringer i positiv retning blant skoleelever og blant unge bilførere. Prosjektet er kjent blant befolkningen og det ble i 2005 oppfattet slik at kommunen jobbet aktivt for å skape sikrere ferdsel.

Ulykkesstatistikken indikerer en dreining i retning av at ulykker får mindre alvorlig utfall. Antallet ulykker med døde og hardt skadde er imidlertid på et nivå som gjør det vanskelig å konkludere at prosjektet har bidratt til å redusere ulykkene. Samtidig som vi ser en tendens til reduksjon i ulykker i Karmøy fra 1997 til 2007, har det i samme periode også vært en nedgang i ulykker i Rogaland og landet for øvrig (jfr. figur 11).

Styringsgruppens stabilitet og styring av prosjektet var viktig for prosjektet. Spesielt var i følgende to faser: a) fasen der en så behovet for å stramme inn og fokusere aktivitetene etter prosjektets første fase, der en etter intensjonen hadde valgt å gå relativt bredt ut og b) fasen med skifte av prosjektleder.

Det blir pekt på at koordineringen innefor tematiske satsninger var god, men at prosjektet som helhet kunne tjent på bedre koordinering mellom ulike tematiske satsninger og på den måten oppnådd bedre forankring av arbeidet på tvers. Dette er en

utfordring i for en så bred satsning. Det at prosjektet har evnet å nå så bredt ut i ulike deler av lokalsamfunnet er viktig grunnlag for tryggere ferdsel i Karmøy.

6 Referanser

- Assum, T. (2007). Evaluering av Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer. Delrapport 4: Prosessevaluering. Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- Berg, C., S. B. Bayer, et al. (2008). Ungtrafikk. Resultater fra et ISA-forsøk med unge førere i Karmøy. Stavanger, International Research Institute of Stavanger. Rapport IRIS – 2008/149,.
- Berg, C. og T. H. Clausen (2004). Trafikkundersøkelse i Karmøy kommune 2003. Stavanger, RF-Rogalandforskning, RF-Rapport 2004/063 91.
- Berg, C. og G. Thesen (2006). Skoleelevers holdninger og handlinger i Karmøytrafikken 2003-2005, RF-Rogalandforskning, RF-rapport 2006/156.
- Hellevik, O. (1991). Forskningsmetode i sosiologi og statsvitenskap, Universitetsforlaget.
- Karmøy kommune (2002). Melding om politisk Vedtak. Nullvisjonen. Handlingsplan for trafiksikkerhet på veg, Karmøy kommune.
- Karmøy lensmannskontor (2008). Erfaringer fra Nullvisjonsprosjektet Trygt hjem, Karmøy lensmannskontor.
- Näringsdepartementet (2003/04). Forsatt arbete för en säker vägtrafik. Näringsdepartementet, Regeringen Proposition Prop. 2003/04:160,.
- Trygt hjem (18.10.2004). Styringsgruppemøte nr 04 i 2004, Karmøy rådhus.
- Trygt hjem (30.01.2006). Styringsgruppen Trygt hjem, 01/06, Kopervik rådhus.
- Veidirektoratet, Politidirektoratet, et al. (2002). Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet på veg 2002-2011, Veidirektoratet, Politidirektoratet og Trygg Trafikk.

Vedlegg

Gjennomførte trafikkaktiviteter / prosjekt i grunnskolen i Karmøy under ”Trygt hjem”

Trinn	År / trinn	Tiltak	Gj.ført
BARNE- HAGE	0 år	Personleg brev m. brosjyre om trafikksikring av barn i bil + kort m. tekst: "Du er ditt barns første trafikk lærer" til alle som får barn (via Helsestasjonen)	aug. -04
	2 år	Brev med brosjyre til alle foreldre m. 2-åringar: "På veg til barnehagen med Tarkus" (Trygg Trafikk) (sm med Helsestasjonen si innkalling til 2-årskontroll)	aug. -05
	0-5 år	"Tarkus"- kurs og materiell til alle interesserte barnehagar. (Pakke m. hånddokka, samtaleplakatar (flipover), CD'ar, rettleingsperm)	okt. 05
	0-5 år	Veiledningshefte (<i>Sammen i trafikken</i>) + brosjyre (<i>Ut i trafikken</i>) frå Trygg Trafikk til alle barnehagane	våren -04
	0-5 år	Foreldremøte i sone 2 (Åkra) for barnehage og 1. klasse. Statens vegvesen, politi og ambulansepersonell deltok. Gratis utlodning av sykkel og diverse småpremier.	febr. -08
BARNE- TRINNET småskole- trinnet	1. klasse	"Postkasse-mappe" til alle 1. skoledag (Inneheld ulikt trafikkmateriell: refleks, linjal, foreldrehefte, refleksforteljing ol.)	aug. -04 (årleg)
	1. klasse	Opplegg med Haugaland Billag	ved nokre skolar
	1. klasse	½ år medlemskap i Skolebarnas Trafikkklubb (Trygg Trafikk)	haust -04, -05, -06, -07
	1. klasse	"Sirkus Xanti" – forestilling fra Haugesund teater til alle 1. klassane, der elevane var med og lage forestilling. I samband med utførelse av Skolebarnas trafikkklubb, der hovudpersonane er "Sirkus Zalto". I samarbeid med "Kulturskrinet".	haust -04
	2. klasse	Refleksdemonstrasjon	ved nokre skolar
	1.-4. klasse	"KRYSS" musikkteater om trafikk. Alle skolane innan 2007.	Oppstart vår -04. Nokre skolar kvart år. Alle gjennomført nå

mellom- trinnet	5. klasse	Refleksvestar. Logokonkurransen for 5.-8. klasse. Pengepremier.	Logokonk. avholdt. Utdeling vestar nov. -05
	5. klasse	Utdeling av refleksvestar med logoen nemnt over	haust/vinter -05, -06, -07
	5.-7. klasse	Refleksvestkonkurransen. Første året 5. og 6. klasse. I år alle tre trinna. Premier til beste klasse, skole og elev.	vinter -06/-07 og -07/-08
	1.-7. klasse	Tema for den årlege skrivekonkurransen i 2004 / 05: Trafikksikkerheit. Sponse opplegget (gjeld òg ungdomsskolen og vgs)	skoleåret -04/-05
	1.-7. klasse	Sykkelhjelmdepot til barneskolane (etter ønske)	mai -04
	1.-7. klasse	Temaveke om TRAFIKK annakvart år, inkl. temakveld for foreldre. Skolane har fått beskjed om at dette skal gjennomførast. Eg har bidratt med materiell til alle skolane.	I gang ved nokre skolar.
	Barne-skolane	TRAFIKKPERM. Perm med ulikt materiell (skriv, konkurransar, arb. oppgaver, manus til skodespel, filmar CD'ar, bøker osv) Supplert etterkvart.	vår -04
UNGD. TRINNET	8.-10- klasse	Tema for den årlege skrivekonkurransen i 2004 / 05: Trafikksikkerheit. Sponse opplegget (gjeld òg barneskolen)	skoleåret -04/-05
	8. klasse	DRAMA-prosjekt (i samarbeid med "Kulturskrinet" første året). Matr. utarbeidd av Aud B. Sæbø (UIS) og underteikna. Dramakurs for lærarar haust og vår (jan.) Gjennomføring på den enkelte skolen veke ca veke 4-7	skoleåra -05/-06, -06/-07 -07/-08
	10. klasse	"Ikke tøft å være død"	Er allereie i gang.
	10. klasse	16-års info	Er allereie i gang (i endring)
	1.-10. klasse	Utdeling av refleksar m. spørjekonkurransen. Kan vinne digitalt kamera til klassen	
	1.-10. klasse	Brev frå ordførar, skolesjef og underteikna om å bruke refleks. Saman med plakat i alle klasserom og barnehage avdelingar. Refleksar til alle.	haust/vinter -06
	Kommunen	Plakat om bruk av refleks (m. følgjebrev) til alle kommunale bygg + div. kjøpesenter.	haust/vinter -06

Vedlegg 2

For hvert av spørsmålene hadde respondenten mulighet til å krysse av for ett av fem svaralternativ i hvor stor grad respondenten er enig eller uenig i en gitt påstand. Svaralternativene gis så en kode fra en til fem. Dersom resultatene viser at gjennomsnittsverdien for det samme spørsmålet har endret seg i løpet av de tre undersøkelsene, indikerer endring i holdning. En måte å undersøke om dette er endring utover hva som kan betegnes som tilfeldige variasjoner er å benytte seg av en ANNOVA-test. En slik test sammenligner gjennomsnittsverdien og standard avviket for hvert spørsmål for hver av undersøkelsene. Dersom endringen i gjennomsnittet er stor nok i forhold til størrelsen på standardavviket, kan en med en gitt sannsynlighet konkludere med at endringen er signifikant.

For å undersøke at endringen er varig i løpet av perioden, det vil si at gjennomsnittet ikke endret seg signifikant fra 2003 til 2005, for så å falle signifikant tilbake til 2003-nivå i 2006, er det benyttet mean plot diagram som viser retningen gjennomsnittet har forandret seg. En signifikant endring er definert som en endring som enten er signifikant fra 2003 til 2005, dersom gjennomsnittet har holdt seg over 2005-nivå i 2006, en signifikant endring fra 2003 til 2006 eller fra 2005 til 2006. ANOVA-testen viser at det har vært en varig signifikant holdningsendring på 7 av de i alt 31 påstandene som deltakerne har blitt bedt om å besvare fra perioden 2003 til 2006. Disse er vist i tabellen under

Spørsmål	År	Mean	Tolking
Glatte og våte veier gjør meg usikker	2003	2,74	Færre sier seg enig i at glatte og våte veier fører til usikkerhet.
	2005	2,88	
	2006	3,26	
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre	2003	3,51	Flere er uenig i at passasjerene ikke har anledning til å "sei i frå" til føreren.
	2005	3,59	
	2006	3,86	
Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen	2003	2,25	Flere oppgir at de kjører med forsiktig med passasjerer i bilen.
	2005	2,03	
	2006	2,06	
Sikre førere er vanligvis noen "pyser"	2003	4,32	Flere er uenig i at sikre førere er "pyser" 2006 enn i 2003.
	2005	4,37	
	2006	4,49	
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	2003	4,60	Flere er uenig i at promillekjøring er ufarlig i 2006 enn i 2003.
	2005	4,62	
	2006	4,80	
Bilbelte er for pyser	2003	4,74	Flere er uenig i at bilbelte er for "pyser" i 2006 enn i 2003.
	2005	4,81	
	2006	4,86	
Jeg unnlater å bruke bilbelte	2003	1,61	Flere oppgir at de aldri unnlater å bruke bilbelte.
	2005	1,41	
	2006	1,37	