



RF – Rogalandsforskning. <http://www.rf.no>

Tor Bjarne Olsson

**Med livet som innsats!
Evaluering av et trafikksikkerhetsopplegg for
ungdom.**

Rapport RF – 2003/140

Prosjektnummer: 7201930
Prosjektets tittel: Ute i trafikken? Ansvar er mitt!
Kvalitetssikrer: Ove Njå

Oppdragsgiver(e): Vegkontoret i Rogaland

ISBN: 82-490-0263-6
Gradering: Åpen

"At night we ride through mansions of glory in suicide machines"
(Bruce Springsteen)

Stavanger 26.06.03

Tor Bjarne Olsson, prosjektleder

Innhold

1	INNLEDNING.....	4
1.1	Bakgrunn	4
1.2	Målsetting	4
1.3	Metodisk opplegg.....	4
2	RESULTATER.....	5
2.1	Observasjon av samlingene.....	5
2.1.1	Samling 1: Fakta og eget engasjement.	6
2.1.2	Samling 2: Trafikk og etikk.	7
2.1.3	Samling 3: Krefter og konsekvenser.	9
2.1.4	Samling 4: Eget engasjement.	10
2.2	SMS-meldinger.	11
2.3	Intervjuer med involverte fascilitatorer, lærere og elever	11
2.3.1	Elevintervjuene	11
2.3.2	Intervju med fascilitatorer og lærere	12
2.4	Spørreskjemaundersøkelse.....	13
3	KONKLUSJON – VEIEN VIDERE.....	22

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen Rogaland startet høsten 2002 et forsøksarbeid med vekt på å øke sikkerheten for unge trafikanter. Fire videregående skoler ble forespurt om å delta, og disse er lokalisert i området mellom Sandnes og Randaberg. Til sammen 160 elever deltok i prosjektet, som gikk over fire faser med tilsvarende mange samlinger for hver elevgruppe. Hensikten med opplegget var gjennom ulike teknikker å la de unge arbeide med trafikkrelaterte problemstillinger slik at deltakerne skulle bli bedre egnet til å møte de utfordringer som trafikken i dag medfører.

Prosjektleder gjør oppmerksom på at evalueringsopplegget som ble laget tok hensyn til at vegkontoret hadde begrensede økonomiske rammer disponible til evalueringen. Inntrykket er likevel at det var rom for tilstrekkelige aktiviteter til å kunne gjennomføre en forsvarlig evaluering. Et forhold må likevel nevnes. Det er ikke foretatt omfattende litteraturstudier, og hovedårsaken til dette er av økonomisk art. Evalueringen har derfor en praktisk innfallsvinkel, og hensikten har vært å finne ut om vegkontoret er på rett vei med opplegget sitt, og hvor eventuelle justeringer bør foretas.

1.2 Målsetting

Prosjektet har hatt som mål å evaluere effektene av det igangsatte arbeidet overfor ungdom, samt gi løpende tilbakemelding underveis i opplegget.

Effektene som skulle evalueres var først og fremst knyttet til opplevd endring på det subjektive planet, det vil si hvilke endringer deltakerne selv har opplevd som følge av opplegget. Eksempler på slike endringsområder er forholdet til fart, bruk av alkohol og annen ulovlig atferd. Det er imidlertid også viktig å vurdere endringer som dreier seg om forholdet til egne ferdigheter, viljen til å ta en sjanse, selvsikkerhet osv.

1.3 Metodisk opplegg

Teknikkene som ble brukt innebar en triangulert tilnærming. Dette innebar at man søkte informasjon fra tre ulike kilder:

1. Gjennom intervjuer med involverte fasilitatorer, lærere og elever
2. Gjennom deltakelse og observasjon
3. Enkel spørreskjemaundersøkelse

Intervjuer

Følgende intervju ble gjennomført:

Ett 'lærerintervju' pr tema. En lærer dekket to tema slik at tre lærere ble intervjuet.

To elevintervju fordelt slik at to elever fra hver skole ble intervjuet. Dette ga åtte elevintervju.

Intervju med to informanter fra Statens vegvesen Rogaland som har vært involvert i planlegging og gjennomføring av prosjektet.

Observasjon

Forskeren var til stede på fire tema/samlinger fordelt på fire skoler. Dette ga fire 'observasjonsrunder', hver på tre timer.

Spørreskjema

Det ble utformet et enkelt spørreskjema som var innrettet mot å fange opp forhold knyttet til de viktigste mål prosjektet hadde satt seg. Til sammen kom det inn 109 skjema (svarprosent over 70)

Andre aktiviteter i evalueringen

Det har vært gitt løpende tilbakemelding til involvert personell (lærere og vegkontoransatte).

2 Resultater

Nedenfor presenteres de viktigste resultatene fra evalueringen:

2.1 Observasjon av samlingene

De fire samlingene var hver for seg knyttet opp til spesifikke tema. Presentasjonen av erfaringene fra observasjonen gis slik at hvert tema eller samling omtales som en egen del, inkludert en kort diskusjon av temaene. Det må presiseres at det ble gjennomført flere samlinger med ulike elevgrupper for hvert tema, og forskeren deltok kun på en samling for hvert tema. Observasjonen var likevel slik lagt opp at alle de fire skolene ble 'besøkt'. Størrelsen på elevgruppene varierte noe, men lå normalt på rundt 15 elever.

2.1.1 Samling 1: Fakta og eget engasjement

Samlingen tok opp ulike påstander omkring trafikkatferd, og elevene skulle selv gå inn i dialog med medelevene og kommentere ulike påstander som læreren lanserte eller fakta som ble presentert i korte filmsnutter.

Samlingen startet med en spillefilm som viste en etterlatt etter en familietragedie i trafikken som til slutt begikk selvmord. Etterpå skulle elevene ta stilling til 7 spørsmål om veitrafikkulykker. Læreren, som også er sensor ved Stavanger trafikkstasjon, spilte en aktiv rolle og utfordret elevene hele tiden. Problemstillingene som ble satt på dagsorden bar mye preg av elendighet og smerte, både på det menneskelige og materielle planet.

Diskusjonen viste at mange av de unge hadde opplevd ulykker, noen med til dels alvorlig utfall. Slik sett var utgangspunktet for refleksjon bra ettersom mange kunne bruke egne erfaringer. Elevene var svært åpne, og en gutt sa blant annet at han kjørte bil uten å ha førerkort. Ellers viste diskusjonen at synspunktene på ulike fenomen knyttet til ungdom i trafikken var mange, hvilket sitatene nedenfor kan illustrere:

”Du ser fort om kar kjører godt eller dårlig” (gutt)

”Bedre å være vimsete enn tøff i trynet” (jente)

”Hva skal jeg gjøre? Skal jeg hamre ham i hodet, eller...?” (jente)

”Guttene skal alltid tøffe seg for kompisene” (jente)

”Det er ikke så kjekt med egne baner, for da er det jo lov...” (jente)

”Tror ikke mor mi var så nøye med bilbelte da jeg var liten” (gutt)

”Høy musikk og rånestil er flaut” (jente)

”Det er bra at guttene har roen, men gjerne har en rå bil” (jente)

Det er ikke tilfeldig at det er flest jentesitater. Jentene var mest aktive i diskusjonene, på tross av at de nok var noe yngre enn guttene. Dette kan tolkes som at jentene ikke er redde for å si i fra, men også at jentene påvirker verdigrunnet for trafikkatferden på en aktiv måte. Vi vet imidlertid lite hvordan dette praktiseres i faktiske trafikksituasjoner, hvor jentene gjerne sitter på med de litt eldre guttene som har bil og førerkort.

Samlingen fungerte bra som en introduksjon til de neste tre samlingene, og det ble dratt opp diskusjoner om mange problemstillinger som de neste samlingene ga anledning til å gå dypere inn i. Det ble lagt stor vekt på at fart er en dominerende ulykkesårsak, og det var lett å falle inn i et mønster hvor en kunne tro at ungdom og veitrafikkulykker var et spørsmål om høy fart eller ikke. Faren ved en slik vektlegging er at dette kan virke styrende på diskusjonene på de senere samlingene, ved at deltakerne har ’kjøpt’ arrangørens/lærerens argumentasjon om betydningen av fart slik at dette hemmer for en videre diskusjon om ulykkesårsaker og virkemidler. Slik det ble lagt opp på samling en ble det nok for mye argumentasjon for betydningen av reduserte fartsgrenser.

Startet svært brått

Samlingen startet svært brått med visningen av den nevnte filmen. Filmen var trist, og hensikten var sannsynligvis å vise hvor alvorlig utfallet av en ulykke kan være selv lenge etter at den inntraff.

Lærerens roller

Læreren har i det daglige sitt arbeid som sensor ved Stavanger trafikkstasjon. Dette kunne lett virket låsende på deltakernes åpenhet, ettersom det jo var en teoretisk mulighet for at de kunne møte ham ved kjøreprøven på et senere tidspunkt. Stort sett gikk dette greit, ikke minst takket være lærerens utmerkede menneskelige kvaliteter og store engasjement, som gjorde at han fikk en meget god dialog med elevene. Det er imidlertid ikke alle som besitter slike kvaliteter, og da kan faren være større for at rollen som sensor kan virke negativt på samlingens formål, som jo nettopp er bred tilnærming og fordomsfri refleksjon.

2.1.2 Samling 2: Trafikk og etikk

Undervisningen ble gjennomført ved hjelp av elever i Praktisk pedagogisk utdanning ved Høgskolen i Stavanger, Lærerutdanningen. Elevene ble konfrontert med etiske valg på et generelt nivå, og dette ble relatert til trafikksituasjoner. Teknikkene som ble brukt var en kombinasjon av rollespill, en variant av TV-programmer Holmgang og diskusjoner i smågrupper.

Samlingen startet med en oppsummering fra forrige samling. Deretter skulle deltakerne liste opp noen tenkte ønsker om biltype. Overgangen fra oppsummeringen fra samling en til dette ble ganske brå, og hadde liten relevans for det som skulle tas opp under samling to.

Ved opplistingen av bilønske kom det frem at de fleste ønsket seg fancy biler, gjerne røde eksklusive sportsbiler. Lærerne fulgte disse ønskene opp med spørsmål som ”Ja vel, ja. Så du er opptatt av fart siden du ønsker en rød Ferrari...” eller ”Så sikkerhet betyr ikke så mye for deres bilønsker”. En av deltakerne reagerte til slutt og protesterte mot den sterke vektleggingen på fart ved å si at man ikke nødvendigvis trengte å kjøre fort fordi man hadde en kul bil. Og det er nettopp dette mye dreier seg om for ungdommene; når man blir bedt om å liste opp favorittbilen er det kulhet og image som betyr mest. Flertallet av deltakerne på samlingen (9 av 11) hadde enda ikke førerkort, så det var nok mest som en lek å betrakte mer enn et uttrykk for fartssøking.

Øvelse nummer to var å arrangere en kafe hvor deltakerne i rollespill skulle diskutere en fartsbot. Det fremkom mest ’fornuftige’ synspunkter i denne leken, og få syntes det var tøft å få slik bot.

Deretter ble deltakerne involvert i en etikkoppgave på et generelt nivå, som ledet an mot problemstillinger som likegyldighet, å bry seg og verdier som grunnlag for konkrete handlinger. Neste oppgave var å lage historie med ingrediensene fest, alkohol, mangel på buss når man skulle hjem osv.

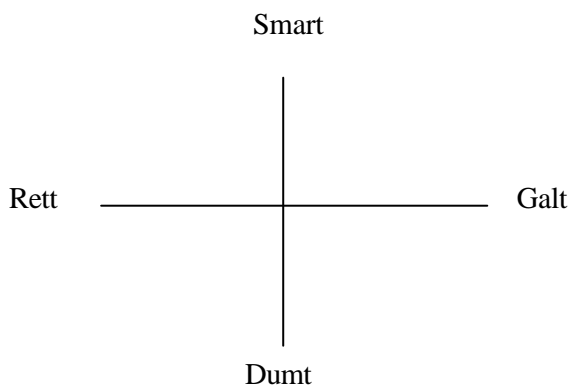
Deretter ble det spilt rollespill etter modell fra Holmgang, hvor en bilist skulle svare for sine handlinger overfor offerets mor. Stikkord i dette spillet var ulovlig høy fart, offeret gikk på fortau osv.

Til slutt satt elever og lærere i ring på gulvet og tente lys 'til minne om dem som omkom i trafikken i fjor'. Lærerne innledet med å si at man ofte har flere valg, og at "Du har selv valget". En elev tok ordet avslutningsvis og kommenterte at "Ingen er perfekte. Du kan gjøre rett og likevel være uheldig". Slik sett ble dette en påminnelse om veitrafikkulykkes kompleksitet og det høye risikonivået som er forbundet med veitransport.

Det kan synes som om etikkoppgavene befant seg på et for høyt generaliseringsnivå, og at de dessuten var for mye preget av situasjoner som innebar klare lovbrudd og høy fart. Skal deltakerne ha nytte av slike oppgaver må de sannsynligvis kunne overføre de etiske problemstillingene til de trafikale situasjonene, og det er tvilsomt om lærerne lyktes særlig godt med det. I tillegg var lærernes ledelse gjerne preget av ledende spørsmål, ofte til en slik grad at enkelte elever protesterte.

Flere av historiene som kom frem var virket så kompliserte at hovedpoenget med dem ble nærmest usynlig.

En tenkt tilnærming til forståelse av hva som skjedde kan være å ta i bruk dimensjonene rett – galt og dumt – smart:



Hovedvekten på problemstillinger i etikkdelen som ble observert kunne plasseres langs dimensjonen rett – galt. Sentrale normer og lovverket ble tatt i bruk for å understreke dette, særlig når problemstillingene ble relatert til trafikksituasjoner. Slik sett blir idealsituasjonen å være oppe til venstre i aksystemet. Det vil si situasjoner som både er definert som normativt rett og som individet samtidig oppfatter som smart.

Det er imidlertid fullt mulig å tenke seg at en person for eksempel kan befinne seg oppe til høyre, ved at en aktivitet for eksempel kan være definert av lovverket som galt, men som blir riktig i det aktuelle miljøet personen oppholder seg. Burning på den nedlagte heliporten på Forus er et eksempel på slik aktivitet, som gir status for mange i det miljøet som samles der, men som blir betraktet som meningsløst og galt av store deler

av samfunnet rundt. Skifte av CD eller det å svare på et mobiltelefonanrop er også eksempler på samme dilemma. Uønsket i et vidt perspektiv men ønsket i mange konkrete situasjoner.

2.1.3 Samling 3: Krefter og konsekvenser

Opplegget var en kombinasjon av presentasjon av bildemateriell fra alvorlige veitrafikkulykker, undervisning i praktisk førstehjelp og diskusjoner.

Samlingen startet med en gruppeoppgave hvor deltakerne ble forelagt eksempler på dødsulykke ved påkjørsel i lav hastighet samt forbikjøring med alkoholpåvirket passasjer i bilen. Oppgaven tok 810 minutter. Under diskusjonen var engasjementet moderat til svakt, og et par elever sov. Læreren greide likevel å opprettholde et visst engasjement, men det satt langt inne hos de fleste elevene. En gruppe spurte hvor den ene bilen i oppgaven var på vei til, og lærer avklarte dette med å si ”det var fire ungdommer i bilen, så de var sannsynligvis på vei til fest”.

Uttalelsen bygget opp under et inntrykk som også var fremkommet under de to forrige samlingene, og som kanskje innebærer en forenkling av ungdommers forhold til trafikkferdsel: Nemlig at ungdomsbefolkningen stadig er på vei til fest, fortrinnsvis i en bil fullastet med alkoholpåvirkede personer og gjerne i høy fart...

Etter gruppeoppgaven var det innlegg fra en ansatt ved Stavanger trafikkstasjon som driver mye med ulykkesgransking. Han ga en presentasjon av de kreftene som er ute og går, ofte også ved lave hastigheter, og dokumenterte skader med dødelig utfall som hadde inntruffet ved relativt lave hastigheter. Virkemidlene var sterke, og ingen elever som under denne bolken. Betydningen av bilbeltebruk ble vektlagt, og bilder fra ulykkesituasjoner sjokkerte mange av deltakerne. Vedkommende tok også utgangspunkt i en undersøkelse av møteulykker som nylig er utført ved SINTEF, og som viste at hele 82% av ulykkene skyldes uoppmerksomhet. 12% skyldes tekniske feil og 6% fart i denne undersøkelsen, som er den største og nyeste på dette området i Norge.

Dette var første gang under opplegget at fart (og litt alkohol) som ulykkesårsak fikk konkurranse av andre forklaringer, som for eksempel uoppmerksomhet. Opplegget syntes å fungere meget bra, og også i intervjudataene finner vi at mange av elevene husker denne delen særlig godt.

Forøvrig er inntrykket at samlingens målsetting om å vise hvilke krefter som er ute og går også ved lave hastigheter ble nådd, og at elevene satt igjen med mye 'facts' etter samlingen. Som nevnt var det også bra å få et mer nyansert bilde av ulykkesårsakene.

Siste del av denne samlingen var viet en presentasjon fra en ambulansesjåfør som fortalte hva som skjer med menneskekroppen under en kollisjon. Dessuten ble det gitt en orientering om skadevirkninger og aktuell førstehjelp. Opplegget kunne ikke matche intensiteten på innlegget før, og flere av elevene dovnnet igjen til. Kurslederen, som også hadde ansvaret for gruppeoppgaven innledningsvis under samlingen, forsøkte å bøte på noe av det manglende engasjementet ved å stille spørsmål på vegne av elevene, og dette hjalp noe. Også her lurte imidlertid normative føringer seg inn, og ambulansesjåførens

uttalelse om at ”mine barn får i hvert fall ikke kjøre moped!” kunne sannsynligvis oppleget godt vært foruten. Sett i et risikoperspektiv er jo all atferd i trafikken svært farlig. Hele utgangspunktet for opplegget som evalueres er nettopp at trafikkferdsel er risikofylt, men at vi likevel aksepterer at slik ferdsel foregår.

Det var puttet mye inn i samlingen, slik at det ble lite tid til egenaktivitet. Flere av deltakerne så ut til å brenne inne med spørsmål og kommentarer, men det var lite tid til dette.

2.1.4 Samling 4: Eget engasjement

Trening ved Stavanger Trafikkstasjon ved hjelp av simulatorer som Veltepetter (snu rundt i et bilkarosseri), Bråstoppen (skråstilt sete med stopp i 8-13 km/t) og kjøresimulator (med hovedvekt på konsekvenser av alkoholbruk).

Samlingen begynte med at kurslederen leste opp noen av SMS-ene og de tilbakemeldingene som han hadde fått på dem. Tonen var god og mange b av de ulike meldingene. TV-Vest var til stede og filmet deltakerne, og dette satt nok en ekstra spiss på samlingen. Det kom fram at ingen av deltakerne hadde førerkort.

Deltakerne forsøkte de tre apparatene. De aller fleste syntes det var skummelt å oppleve hvor sterke krefter som er i sving allerede fra 8 km/t. Det samme gjaldt Veltepetter, hvor det ble gjort øvelser med å komme ut av bilen når den var stilt opp-ned. Kjøresimulatoren ble programmert med ulike promille-grader.

De to første øvelsene syntes å virke etter hensikten, og det hele ble en totalopplevelse med mye lyd, dramatisk og sjokkerte medelever som sto rundt og måpet. Det hele ble drevet fremover av en engasjert kursleder, som holdt temperaturen oppe hele tiden. Intervjuene med elever i etterkant bekreftet at bilbeltebruken nok er på vei opp etter slike erfaringer! Det syntes vanskeligere å oppnå samme troverdighet rundt simulatoren. På tross av at denne jo var mer avansert teknologisk sett, har flere av elevene etterpå sagt at de slet med troverdigheten. Også selve observasjonen bekreftet dette, og det hele ble lagt frem slik at deltakerne måtte akseptere grunnpremissene for maskinens reaksjoner. Igjen satt moralen litt vel løst, og instruktørens advarsler mot å kjøre etter flere timer selv etter inntak av en liten pils selv om promillen da var under to, virker nok mer mot enn for hensikten. Også sterke advarsler mot å kjøre selv om en av elevenes tenkte alkoholinntak kombinert med kroppsstørrelse ble beregnet til under to promille gjorde flere elever oppbrakt. Det er jo tross alt ikke ulovlig å kjøre med under to promille i blodet, og det ble bemerket av flere av elevene. Slik det ble forelagt fra instruktøren ville dette uansett medføre mye bry for føreren, med blodprøvetaking, flere ukers ventetid med beslaglagt førerkort osv.

2.2 SMS-meldinger

I tillegg til de nevnte samlingene sendte vegkontoret ut SMS-meldinger til deltakerne, fortrinnsvis i helgene. Effekten av disse meldingene ble tatt opp i intervjuene samt i spørreskjemaundersøkelsen.

Under elevintervjuene har spørsmål om virkningen av meldingene blitt tatt opp. De fleste kommenterer dem som morsomme og med høy underholdningsverdi. Det er likevel vanskelig å finne dokumentasjon for at de virker i trafikksikkerhetssammenheng. Heller ikke spørreskjemaet fanger opp slike sammenhenger (se nedenfor). Virkningen av SMS-ene skal likevel ikke undervurderes. De har opplagt virket positivt ved at de har brutt ned barrierer mellom deltakerne og arrangørene av opplegget. Unge mennesker setter åpenbart pris på personlig stil, og mange av meldingene var undertegnet Tore på vegkontoret og lignende. Dette har gitt 'det offentlige' et positivt og personlig ansikt, som helt sikkert gjort det lettere å oppnå en positiv vinkling overfor deltakerne også under de konkrete samlingene.

2.3 Intervjuer med elever og fascilitatorer, lærere

Alle intervjuene ble gjennomført med støtte fra intervjuguide. Det ble laget en guide for elevintervjuer og en for fascilitatorer og lærere (se vedlegg). Intervjuene hadde en del spørsmål som var sammenfallende, og hensikten med dette var å få innblikk i om motivasjonsfaktorene for deltakelse og involvering var sammenfallende mellom elever og lærere/fascilitatorer. Var det for eksempel slik at de fleste syntes at kjøring på veiene var gøy? Syntes de fleste at det var risikofyllt å ferdes langs veiene? Lå det spesifikke hendelser (for eksempel opplevd alvorlig ulykke i nær familie eller vennekrets) bak engasjementet? Var troen på virkemidler for å få ned antallet veitrafikkulykker sammenfallende?

2.3.1 Elevintervjuene

Åtte elever ble intervjuet, og disse ble plukket ut tilfeldig bortsett fra at det skulle være like mange fra hver skole samt at det skulle være fire jenter og fire gutter.

Elevene som ble intervjuet var i alderen 16-20 år, og viste stor variasjon med hensyn til førerkort og kjøre- og passasjererfaring. De fleste elevene sa de synes det er gøy å kjøre eller å sitte på. De fleste har også vært med på større eller mindre ulykker, også med alvorlig personskade. To informanter hadde også nære venner som var drept i trafikken. Følgende funn kan særlig fremheves fra elevintervjuene:

- De fleste tror høy fart er den viktigste ulykkesårsaken.
- En elev sa han trodde uoppmerksomhet er den viktigste ulykkesårsaken. Han hadde vært med på to av samlingene.
- De fleste mener opplegget har vært bra. De sier at SMS-ene har vært morsomme og at Tore er "en artig kar", som en sa det.

- De fleste kan ikke gjengi hva som ble tatt opp på den enkelte samling, og husker best inntrykkene der sterke bilder ble vist.
- Troen på og bruken av bilbelte har økt markant.
- På spørsmål om hvilke virkemidler som må til for å få ned ulykkestallene på veiene er de fleste relativt konservative: Det er nedsatte fartsgrenser, høyere bøter og økt kontroll som er gjengangerne. Flere er åpne for full overvåking av trafikken og bryr seg lite om de etiske sidene ved dette.
- Flere elever ønsker steder hvor ”de kan kjøre fra seg” i trygge omgivelser. De tror dette vil gjøre dem roligere i normal trafikk.
- De fleste informantene har snakket litt med venner eller familie om det som ble tatt opp på samlingene.
- Flere skiller mellom det å kjøre fort og ”skikkelig råkjøring”, og fremhever det første som gøy og det siste som dumt.
- En elev sa han var blitt mer påpasselig med å bruke riktig lys på bilen nå (et av temaene på samling tre var riktig lysbruk, med eksempel på dødsulykke som skyldes feil lysbruk).

2.3.2 Intervju med fascilitatorer og lærere

Fire intervjuer ble gjennomført, og flere fremhevet at kvaliteten på de ulike samlingene hadde vært for lite stabil. En av lærerne tok opp en interessant problemstilling som han hadde observert. Elevene på de yrkesfaglige studieretningene syntes å være mer åpne når det ble diskutert etiske problemstillinger som ikke nødvendigvis hadde klare fasitsvar, mens elevene på almennfag var nær opptatt av rett og galt. Kunne dette ha sammenheng med elevenes daglige arbeid, hvor almennfagelever kanskje jobber mer mot svar som finnes i bøkene mens elevene på de yrkesfaglige retningene i større grad jobber med praktisk problemløsning?

De fleste informantene fremhevet at opplegget hadde vært gøy å jobbe med, men at det nok er ganske personavhengig slik det i dag fremstår. Alle informantene var imidlertid ildsjeler, som brant for å jobbe med trafikksikkerhetsarbeid. Motivasjonen var på topp, og ”det å berge liv” ble fremhevet som en viktig personlig grunn for dette engasjementet.

Det er godt samsvar med denne kategori informanter og deltakerne i forhold til kjøreglede, og også lærere og fascilitatorer synes det er gøy å ferdes i trafikken.

På spørsmål om hvilke effekter de forventet av opplegget, svarte flere at de hadde tro på opplegg som kunne påvirke atferden til dem som deltok. Flere trodde også at en påminning om at man også har ansvar for andre i trafikken, og faktisk kan utøve alvorlig skade og død på andre, var noe av det viktigste. Informantene var også opptatt at å velge langsiktige satsinger, hvor man gjerne kunne starte allerede i førskolealder.

Flere av informantene var også opptatt av at det finnes barrierer innad i veietaten for satsing på alternative virkemidler. Dette er åpenbart et område som bærer preg av stor dominans av teknisk kompetanse, og veiingeniørenes tilnærming til årsaksforklaring og løsninger har lenge vært enerådende. Det er således et paradoks at observasjonen av samlingene har avdekket en sterk vektlegging på fart som dominerende årsaksforklaring, samtidig som tilretteleggerne er klar over at det finnes andre forklaringsmodeller som har vel så god forskningsmessig dokumentasjon og som krever andre satsinger. Flere trakk faktisk frem uoppmerksomhet som en viktig forklaring på hvorfor ulykker skjer, samtidig som dette var et tema som ble viet lite tid i selve opplegget.

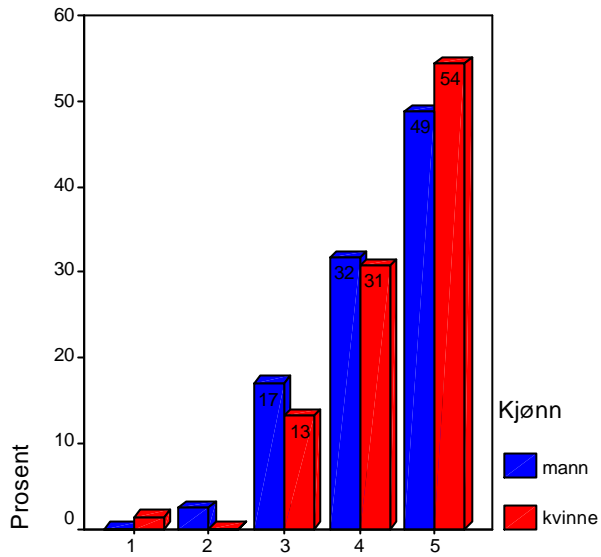
En fellesnevner for denne kategori intervjuer var troen på å møte ungdommene på deres banehalvdel. Uten å møte ungdommene på rett måte mente alle at opplegget ikke ville lykkes. Sentrale stikkord her var dialog, ta på alvor og evne til å lytte. Inntrykket er at dette var egenskaper som alle informantene hadde en god porsjon av.

Intervjuene med gjennomførere og fasilitatorer setter et inntrykk av at det er ildsjelene som har mye energi som får gjennomslag for satsinger i et system som ikke nødvendigvis stimulerer til slik nytenkning. Det ble også bekreftet at det hadde vært en del sverdslag for å få i gang det aktuelle opplegget, og at barrierene hadde vært av både faglig og økonomisk art.

2.4 Spørreskjemaundersøkelse

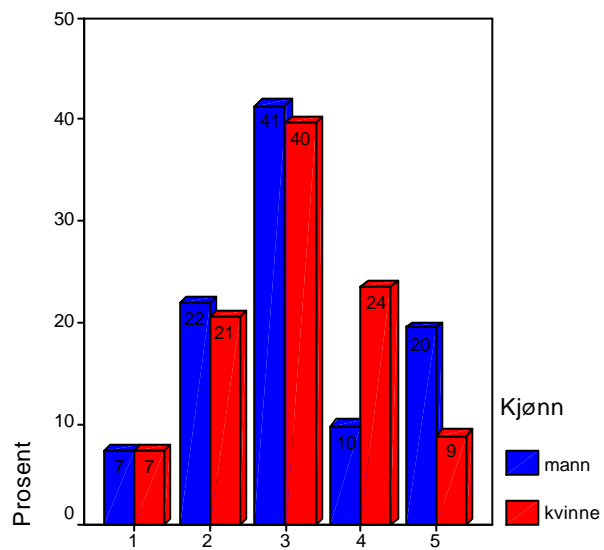
Det kom inn 109 spørreskjema, 41 fra gutter og 68 fra jenter. Det var i utgangspunktet 160 deltakere, men alle disse deltok neppe i praksis. Uansett gir tilbakemeldingen en svarprosent på minst 70%, og dette gir god grunn til å ha tillit til resultatene.

Resultatene er presentert nedenfor. Påstandene er gjengitt slik de var på skjemaet, og det ble tatt stilling til påstandene på en skala fra 1 til 5, hvor 1 var helt uenig, og 5 var helt enig. Det er knyttet noen kommentarer til noen av fordelingene, og disse er samlet etter grafene. Det er skilt mellom gutter og jenter, og prosenteringen gjør det mulig å foreta direkte sammenligning mellom kjønnene.



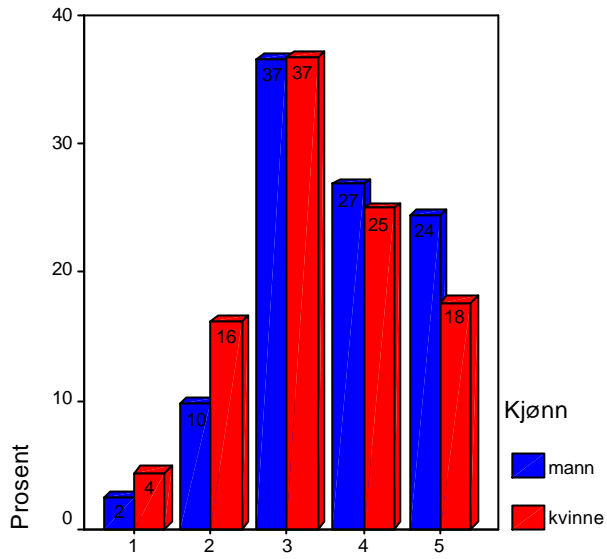
1

Jeg synes det er gøy å kjøre (eller sitte på med) bil, motorsykkel eller moped



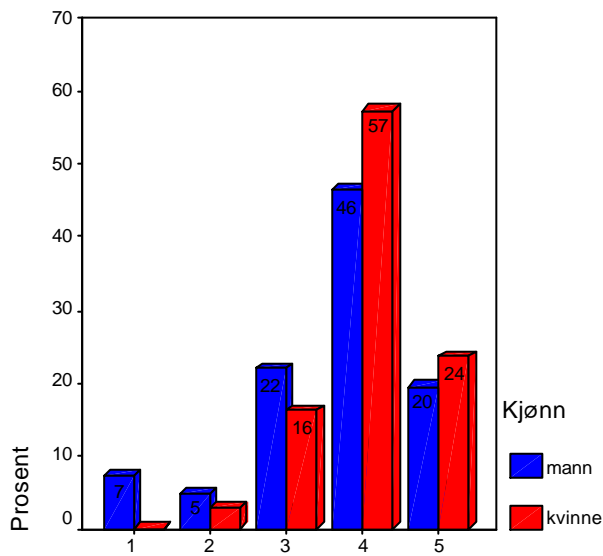
2

Jeg liker at det går litt fort når det kjøres bil, motorsykkel eller moped



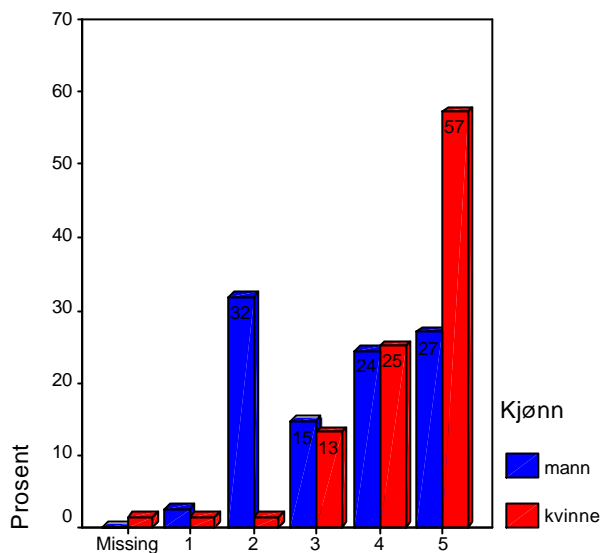
3

Gamle trafikanter er sinker i trafikken i forhold til ungdom



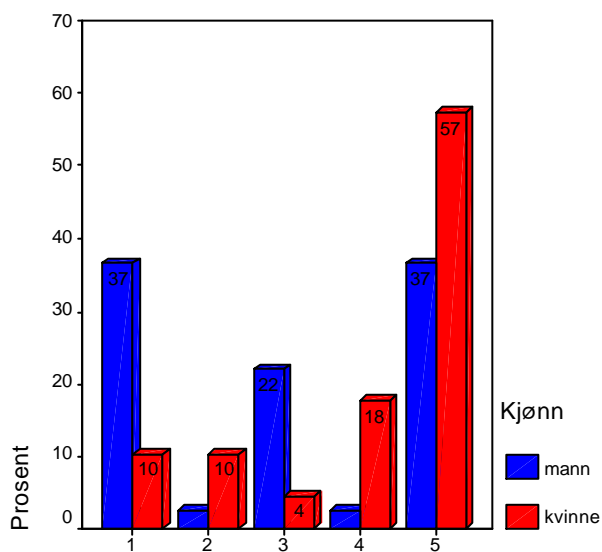
4

Råkjøring med høy fart er den viktigste årsaken til at trafikkulykker skjer



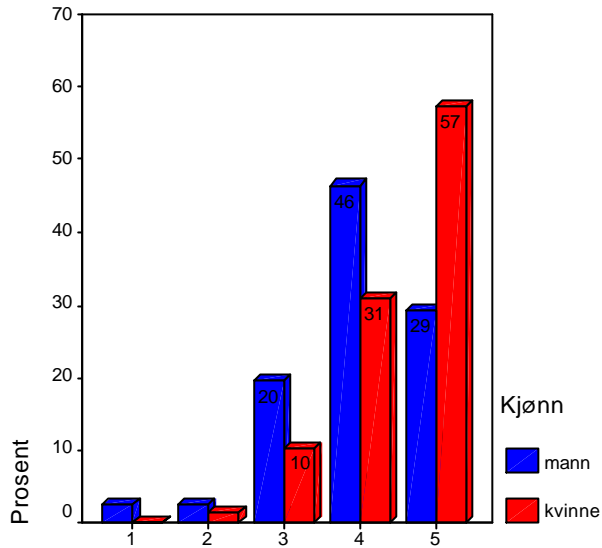
5

Jeg har fortalt andre (venner/familie) hva som ble tatt opp på vegkontorets trafikkopplegg



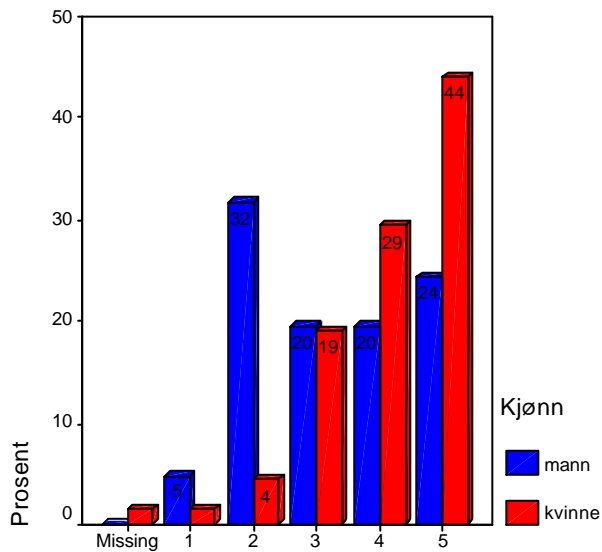
6

Jeg bruker bilbelte oftere nå enn før jeg deltok på vegkontorets opplegg



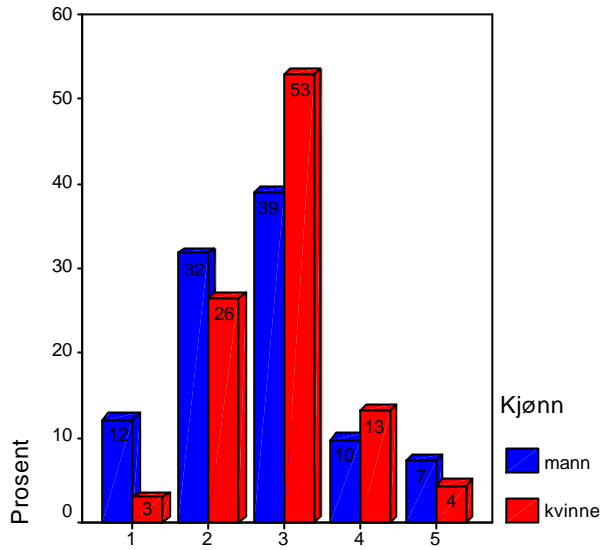
7

Jeg husker hva som ble tatt opp på de forskjellige samlingene i "Ut i trafikken – ansvaret er mitt"



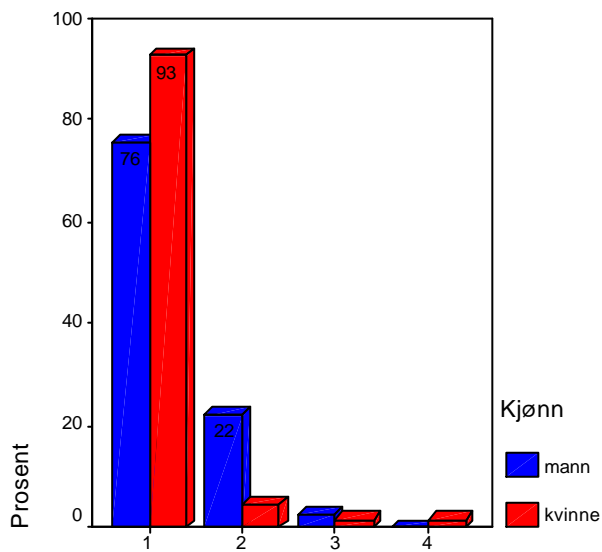
8

Jeg er blitt en bedre sjåfør eller passasjer etter at jeg deltok i "Ut i trafikken..."



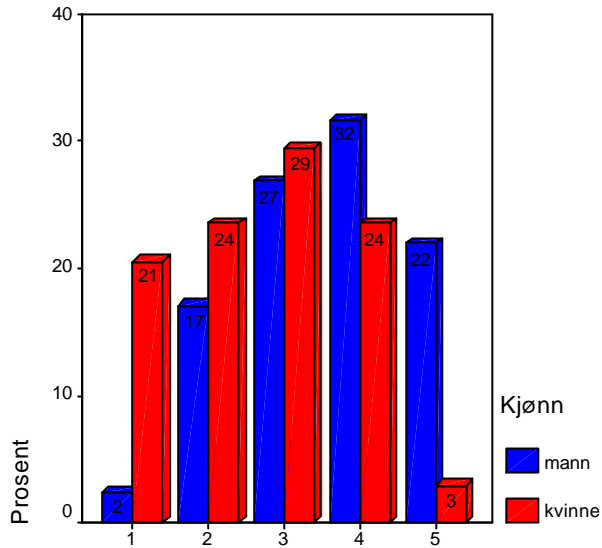
9

Jeg visste det meste av det som ble tatt opp i "Ut i trafikken..." fra før



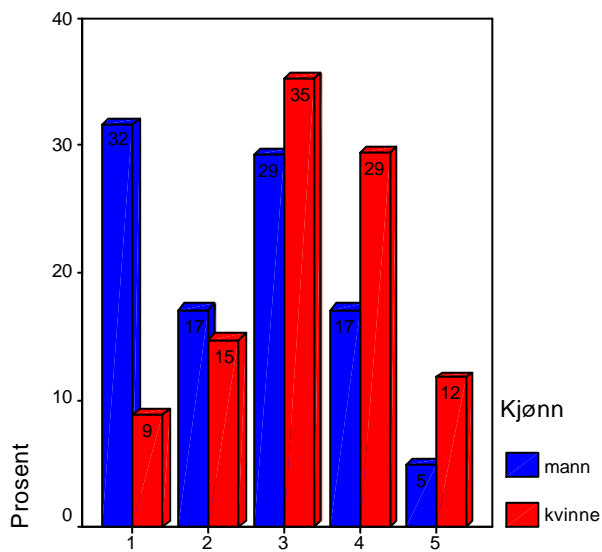
10

I noen tilfeller kan det være greit å kjøre bil selv etter å ha brukt et rusmiddel



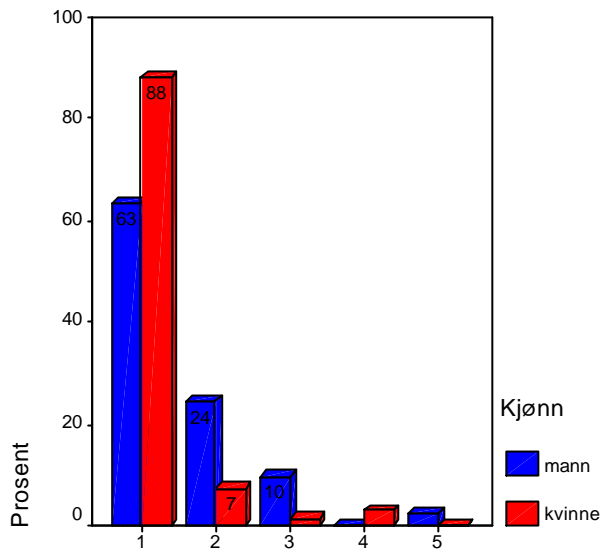
11

Jeg snakker mer med venner om farene knyttet til det å ferdes i trafikken etter å ha deltatt i "Ut i trafikken..."



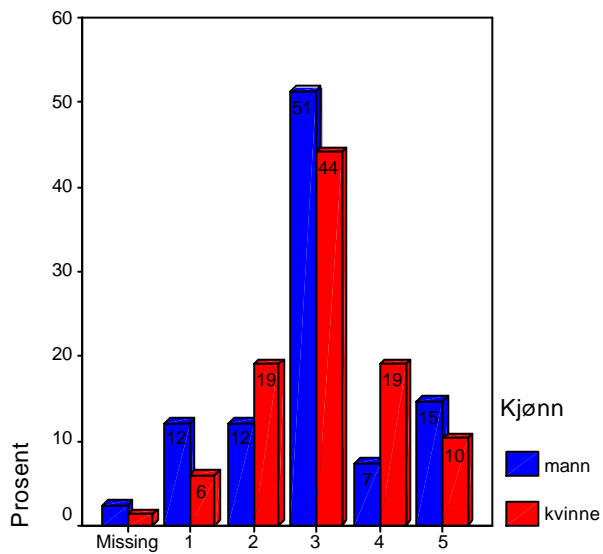
12

Som sjåfør eller passasjer er jeg oftere engstelig nå enn før jeg deltok på vegkontorets opplegg



13

Vegkontorets opplegg var egentlig ganske teit



14

Opplegget med SMS-er gjorde at sjåførar som kunne vært farlige ble litt sikrere.

Kommentarer til grafene:

Det er få markante forskjeller mellom gutter og jenter på tilbakemeldingene. Enkelte unntak finnes likevel:

På spørsmål om deltakerne har fortalt andre (venner/familie) om det som ble tatt opp på samlingene (påstand 5), svarer til sammen 82% av jentene 4 eller 5, mens 51% av guttene gir så høy score. Jentene er med andre ord mer tilbøyelige til å fortelle andre det de har opplevd på samlingene enn guttene. Motsatt ser vi på påstand 11, hvor deltakerne vurderer om de snakker mer med venner om farene ved det å ferdes i trafikken etter å ha deltatt i "Ut i trafikken...". Her svarer 27% av jentene 4 eller 5, mens 54% av guttene fordeler sine svar på 4 eller 5. Dette kan tyde på at jentene i større grad meddeler det de har opplevd på selve samlingene, mens guttene i større grad er opptatt av selve farenomentene. Intervjudataene støtter en slik tolkning, ved at guttene la større vekt på de sterkeste scenene som var presentert, og relaterte disse til risiko-opplevelse.

På påstand 6, som dreier seg om bilbeltebruk, svarer flere jenter enn gutter at de bruker bilbelte oftere nå enn før. Dette kan skyldes at jentenes gjennomsnittsalder var ett drøyt år under guttenes, og at dermed flere gutter enn jenter sitter i forsetet (blant annet fordi de i større grad har førerkort). Det er sannsynlig at forsetepassasjerer tradisjonelt bruker bilbelte oftere enn baksetepassasjerer, og at den største effekten av opplegget i forhold til bilbeltebruk dermed har vært at flere baksetepassasjerene nå bruker belte. Også disse fordelingene støttes av intervjudata, hvor det kommer frem at mange ikke visste at baksetepassasjerer som ikke er sikret utgjør en stor risiko både for dem selv men også for dem som sitter i forsetene.

Det er her nærliggende å trekke en parallell til påstand 8, som dreier seg om deltakerne er blitt bedre førere eller passasjerer. Også her er jentene mer enige i denne påstanden enn guttene, og dette kan ha sammenheng med den økte tendensen til beltebruk.

På påstand 12 kommer det frem at jentene er blitt mer engstelige enn guttene etter deltakelse i veikontorets opplegg. Dersom antakelsen om at jentene i mindre grad enn guttene kjører selv, kan dette ha sammenheng med kombinasjonen av informasjon som bidrar til å øke opplevelsen av risiko og mangel på kontroll over risikosituasjonen (siden en ikke kjører selv). I litteraturen finnes det god dokumentasjon på at mangel på egen kontroll over situasjonen øker risiko-opplevelsen.

Ellers ser vi av fordelingene at mange synes det er gøy å ferdes i trafikken, og at mange synes det er ok at det går litt fort. Som nevnt tidligere viser likevel intervjudataene at mange har et klart skille mellom "det at det går litt fort" og "råkjøring". Intervjudataene og observasjonen viser også at de unge mer enn det som er vanlig i den offentlige debatten skiller mellom gode og dårlige sjåførere. Det er egentlig litt rart at dette elementet er så lite framme i debatten

om trafiksikkerhet som foregår på andre arenaer, hvor dette spørsmålet nærmest er lagt dødt. Mens vi aksepterer at det er ferdighetsforskjeller på de aller fleste av livets andre områder, synes det som om vi lever med en tro på at det finnes en standard for 'god trafikant'. Det kan synes som om de unge enda ikke deler denne oppfatningen, og dermed differensierer mellom førernes kvalitet.

Fordelingen på påstand 9 viser også at mange lærte noe de ikke visste fra før underveis i opplegget. Påstand 13 er tydelig på at opplegget ble tatt seriøst av deltakerne, som gir massiv tilbakemelding på at de ikke syntes opplegget var "ganske teit".

3 Konklusjon – veien videre

Hovedretningen i alle tilbakemeldingene er positive, så vegkontorets opplegg sett under ett har utvilsomt vært en suksess. Grunnideen er god, og opplegget har vært drevet frem av energiske ildsjeler med tro på de gode hensiktene i det de holder på med. Særlig lederen for det heø, "Tore", har åpenbart lagt ned mye innsats i opplegget. De mest positive sidene ved opplegget kan knyttes til følgende forhold:

- Gjennomføringsmåten, ved at arenaen er skolen hvor elevene uansett befinner seg.
- Pedagogikken, som stort sett har involvert elevene ved stor egeninnsats.
- At elevene har blitt tatt på alvor. Ved å ha takhøyde for selv 'sosialt uakseptable holdninger' har opplegget oppnådd tillit fra deltakerne.
- Valgene av tema har med noen unntak blitt opplevd som relevante av deltakerne.
- Humor har blitt brukt på et ellers svært alvorstynget område.
- Vegkontoret har vist frem en utradisjonell side ved seg selv (for eksempel gjennom SMS-ene) som kan bidra til bygge ned barrierer mellom publikum og tjenesteyterne i etaten (her tyder imidlertid intervjudataene på at ikke alle deler av vegkontoret har samme imøtekommende praksis...).

Opplegget er imidlertid også sårbart og har på enkelte områder et forbedringspotensiale:

- Det kan ikke forutsettes at ildsjeler alltid kan drive det frem. Det bør derfor standardiseres, gjerne ved hjelp av noen teknikker som gjør det mindre personavhengig.
- På enkelte av samlingene bør det vurderes å forenkle noe, og prioritere de viktigste områdene. Særlig samling to, etikkdelen, foreslås omarbeidet. Jeg foreslår at det gjøres mest med denne samlingen i fremtiden. I intervjudataene fremkommer det informasjon om at det var denne samlingen som fungerte mest variabelt, og som også var mest 'læreravhengig'. Jeg anbefaler at det arbeides

mer med både innholdet og rammene rundt. En måte å gjøre dette på er å la oppgavene bli mer trafikkrelaterte samtidig som lærerne blir mindre normative i sin styring av arbeidet. Det finnes sjelden noen fasit på etikkområdet, og dersom hensikten er å la elevene selv reflektere rundt egne holdninger bør de gis et friere handlingsrom til å gjøre dette. Det kan stilles spørsmål ved hvor fruktbart det er å rangere etter 'etisk verdi', slik det delvis ble forsøkt gjort i samlingen. Dette involverer lett begrep som snill, passiv, ulovlig, kjæreste – ekskjæreste, og det er tvilsomt om dette gavner formålet. Opplegget retter seg mot unge mennesker som ofte har andre prioriteringer enn dem som gjelder i den etablerte voksenverdenen, og dette krever åpenhet. Slik sett er problemstillinger som "er det bedre å kjøre uten lappen enn å sitte på med ekskjæresten hjem fra fest" relevante.

- Deltakerne kan gjerne få bedre tid til å forberede seg til opplegget. Behovet for dette er til stede, særlig ettersom mange deltakere opplever andre deler av 'myndighetsapparatet' som mindre imøtekommende enn den åpne tone vegkontoret her har greid å etablere. Dette vil bidra til å bryte ned eventuelle barrierer tidligere.
- Det finnes en del normative element som bør tones ned, ettersom disse lett kan hemme den åpne dialogen med ungdommene.
- Enkelte etiske sider bør avklares nærmere, særlig gjelder dette deler av presentasjonen i del tre. De fleste ulykkeseksemplene var fra hendelser i det nære geografiske området, og faren er selvsagt overhengende for at noen kjenner eller kan komme til å fortelle hva som ble lagt frem til noen som står de omkomne/pårørende nær. Jeg har ingen fasit, men oppfordrer vegkontoret til å avklare de etiske sidene ved bruken av så groteske og nære eksempler. Bilder av hjernemassen til en liten gutt som omkom i en lokal bilulykke, med medfølgende historie om forutgående dataspill i baksetet vil selvsagt røre de fleste, men spørsmålet er om slike eksempler bør brukes.
- Siste del av innholdet i samling tre, som omhandlet førstehjelp og skader, foreslås byttet ut med en forlengelse av hovedinnleggets tematikk (krefter og skadeomfang). Slik det nå foregikk falt en del elever av lasset under siste del.
- Det brede og komplekse bildet av ulykkesårsaker bør tas inn tidligere, slik at ikke fart blir den dominerende problemstillingen. Vi vet at ungdom er flere ganger så ulykkesutsatt som eldre førere, og det finnes god forskningsmessig dokumentasjon på at en viktig årsak til dette er ungdommens manglende trening i å håndtere komplekse trafikksituasjoner.
- Opplegget kan startes på en mykere måte i samling en, ikke minst for at elevene skal oppnå nødvendig trygghet for å kunne meddele hverandre sine oppriktige meninger. Ikke alle elevene kjente hverandre fra før, og det tar tid å bli fortrolige slik at det blir grunnlag for god refleksjon. Kanskje burde elevene få litt mer informasjon i forkant om hva det hele dreier seg om, hvilke tema som ville bli tatt opp, arbeidsformer i opplegget osv. Ikke minst kunne opplegget i samling en kunne blitt enda bedre ved å ta i bruk noen 'bli kjent' øvelser innledningsvis.

Slike øvelser kan kombineres med samlingens faglige innhold, ved at det velges trafikale tema.

- Kjøresimulatoren kan brukes mer målrettet, og det bør brukes mer tid på å få elevene til å akseptere grunnforutsetningene. Slik simulatoren er i dag tror jeg imidlertid ikke at dette blir lett, og jeg tviler på om alkoholprogrammene er gode nok til det formålet den ble forsøkt brukt til under samling fire.

Vedlegg

Vedlegg 1: Intervjuguide elever

Vedlegg 2: Intervjuguide tilretteleggere

Vedlegg 3: Spørreskjema

Vedlegg 1

Intervjuguide elever

Bakgrunnsopplysninger

- Alder, kjønn.
- Har førerkort? I tilfelle, hvor lenge?
- Har drevet øvelseskjøring? I tilfelle, med hvem?
- Tidligere erfaringer som trafikant: Syklist, mopedist, førerkort lett mc, hvilken type passasjer-erfaring (foreldre, venner, helgekjøring osv)?
- Hvordan synes du det er å ferdes med motorisert kjøretøy som bil, moped eller mc (gøy, kjedelig, kun fremkomstmiddel, farlig...)?
- Opplevd/vært involvert i ulykker med personskaade? Andre typer ulykker/uhell i trafikken?
- Hva tror du er de viktigste årsakene til at trafikkulykker skjer?

Deltakelse i 'Ute i trafikken – ansvaret er mitt'

- Har du deltatt på alle fire samlingene?
- Hvordan har det vært å delta?
- Er det noe du husker spesielt godt fra samlingene? Hvorfor?
- Har dere snakket om det som ble tatt opp på samlingene? Hvor (klassen, med venner, foreldre/familiemedlemmer)? Når (i skoletiden, fritiden, helger/kvelder...)?
- Er det noe dere har snakket mer om enn andre ting?
- Hva har opplegget gjort med deg som trafikant/passasjer:
 - o Ingen ting, jeg visste alt som har vært tatt opp fra før
 - o Jeg tar det roligere når jeg er ute og kjører
 - o Jeg vil alltid forsøke å overholde trafikkreglene
 - o Jeg sier fra dersom noen kjører 'farlig' (for fort, uoppmerksomt, ruset...)
 - o Jeg bruker alltid belte nå, før hendte det at jeg slurvet
 - o Jeg er reddere nå enn jeg var før
 - o Jeg føler meg tryggere i trafikken nå enn før

Tanker om fremtiden

Hvordan tror du myndighetene best kan sikre at trafikantene ferdes sikkert i trafikken?

Tror du opplegget i 'Ute i trafikken – ansvaret er mitt' vil påvirke deg som trafikant om noen år? Begrunn svaret.

Hva kan du gjøre for å forhindre at en ulykke skal skje?

SMS

Hva synes du om SMS-ene som vegkontoret har sendt ut?

Hvordan tror du de virker?

Vedlegg 2

Intervjuguide tilrettelegger/undervisningspersonell

Bakgrunnsopplysninger

- Alder, kjønn.
- Har førerkort? I tilfelle, hvor lenge og hvilke klasser?
- Har du tidligere arbeidet med samme tema som du har vært involvert i under ”Ute i trafikken...” Forklar
- Hvordan synes du det er å ferdes med motorisert kjøretøy som bil, moped eller mc (gøy, kjedelig, kun fremkomstmiddel, farlig...)?
- Opplevd/vært involvert i ulykker med personskaade? Andre typer ulykker/uhell i trafikken?
- Hva tror du er de viktigste årsakene til at trafikkulykker skjer?

Deltakelse i ’Ute i trafikken – ansvaret er mitt’

- Hvilken samling(er) har du vært involvert i? Evt deltakelse i planleggingen av innholdet.
- Hva synes du om å være med på dette?
- Hvordan ble du involvert? (Hvem kontaktet deg?)
- Er det noe du husker spesielt godt fra samlingen(e) du var med på? Hvorfor?
- Hvordan tror du ditt bidrag vil virke på deltakerne, for eksempel:
 - o Ingen ting, de vet sikkert alt som har vært tatt opp fra før
 - o De tar det sikkert roligere når de er ute og kjører
 - o De vil sikkert oftere forsøke å overholde trafikkreglene
 - o De sier sikkert oftere fra dersom noen kjører ’farlig’ (for fort, uoppmerksomt, ruset...)
 - o De bruker oftere belte nå, før hendte det kanskje at de slurvet
 - o De er kanskje reddere nå enn før
 - o Kanskje de føler seg tryggere i trafikken nå enn før

Tanker om fremtiden

Hvordan tror du myndighetene best kan sikre at trafikantene ferdes sikkert i trafikken?

Tror du opplegget i 'Ute i trafikken – ansvaret er mitt' vil påvirke de unge som trafikanter om noen år? Begrunn svaret.

Vedlegg 3

Ut i trafikken – ansvaret er mitt!

Dette er et spørreskjema til deg som har deltatt på en eller flere av samlingene på Vegkontoret i Rogalands opplegg ”Ut i trafikken – ansvaret er mitt!”

Vi ber deg om å svare på spørsmålene nedenfor. På denne måten vil **du** kunne bidra til å gjøre opplegget enda bedre i fremtiden slik at liv og helse kan spares i trafikken. Det er derfor viktig at du svarer så ærlig og samvittighetsfullt som mulig. Som takk for hjelpen vil du delta i trekningen av en CD-spiller samt flere gavekort. Vi kan love deg at her er vinnermulighetene enormt mye større enn i Lotto!!

Du kan også levere skjemaet uten navn, men da vil du selvsagt ikke kunne delta i trekningen. Svarene deres vil bli behandlet konfidensielt, og kun

RF-Rogalandforskning vil lese skjemaene.

Tusen takk for at dere tar dere tid til å gjøre dette og dermed bidrar til å gjøre veiene til et sikrere sted å være!

Navn:

Alder:

Kjønn (sett ring rundt det som passer): Mann Kvinne

Har førerkort for bil (sett ring rundt det som passer): Ja Nei

Hvor mange samlinger har du deltatt på (sett ring rundt det som passer): 1 2 3 4

1. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr ”helt uenig” og 5 betyr ”helt enig”; kryss av for hvor enig du er i følgende påstand:

Jeg synes det er gøy å kjøre (eller sitte på med) bil, motorsykkel eller moped.

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Helt uenig

Helt enig

2. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr “helt uenig” og 5 betyr ”helt enig”; kryss av for hvor enig du er i følgende påstand:

Jeg liker at det går litt fort når det kjøres bil, motorsykkel eller moped.

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Helt uenig

Helt enig

3. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr “helt uenig” og 5 betyr ”helt enig”; kryss av for hvor enig du er i følgende påstand:

Gamle trafikanter er sinker i trafikken i forhold til ungdom.

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Helt uenig

Heltenig

4. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr “helt uenig” og 5 betyr ”helt enig”; kryss av for hvor enig du er i følgende påstand:

Råkjøring med høy fart er den viktigste årsaken til at trafikkulykker skjer.

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Helt uenig

Helt enig

5. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr "helt uenig" og 5 betyr "helt enig", vennligst kryss av for hvor enig du er i følgende påstand:

Jeg har fortalt andre (venner/familie) hva som ble tatt opp på vegkontorets trafikkopplegg (Ut i trafikken...).

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Helt uenig

Helt enig

6. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr "helt uenig" og 5 betyr "helt enig", vennligst kryss av for hvor enig du er i følgende påstand:

Jeg bruker bilbelte oftere nå enn før jeg deltok på vegkontorets opplegg.

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Helt uenig

Helt enig

7. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr "helt uenig" og 5 betyr "helt enig", vennligst kryss av for hvor enig du er i følgende påstand:

Jeg husker hva som ble tatt opp på de forskjellige samlingene i "Ut i trafikken – ansvaret er mitt".

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Helt uenig

Helt enig

8. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr "helt uenig" og 5 betyr "helt enig", vennligst kryss av for hvor enig du er i følgende påstand:

Jeg er blitt en bedre sjåfør eller passasjer etter at jeg deltok i "Ut i trafikken..."

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

--	--	--	--	--

Helt uenig

Helt enig

9. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr "helt uenig" og 5 betyr "helt enig", vennligst kryss av for hvor enig du er i følgende påstand:

Jeg visste det meste av det som ble tatt opp i "Ut i trafikken ..." fra før.

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Helt uenig

Helt enig

10. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr "helt uenig" og 5 betyr "helt enig", vennligst kryss av for hvor enig du er i følgende påstand:

I noen tilfeller kan det være greit å kjøre bil selv etter å ha brukt et rusmiddel.

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Helt uenig

Helt enig

11. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr "svært ofte" og 5 betyr "svært sjelden", vennligst kryss av for hvor ofte du opplever følgende:

Jeg snakker mer med venner om farene knyttet til det å ferdes i trafikken etter å ha deltatt i "Ut i trafikken..."

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Svært ofte

Svært sjelden

12. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr "helt uenig" og 5 betyr "helt enig", vennligst kryss av for hvor enig du er i følgende påstand:

Som sjåfør eller passasjer er jeg oftere engstelig nå enn før jeg deltok på veikontorets opplegg.

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

--	--	--	--	--

Helt uenig

Helt enig

13. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr "helt uenig" og 5 betyr "helt enig", vennligst kryss av for hvor enig du er i følgende påstand:

Vegkontorets trafikkopplegg var egentlig ganske teit.

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Helt uenig

Helt enig

14. På en skala fra 1 til 5 der 1 betyr "helt uenig" og 5 betyr "helt enig", vennligst kryss av for hvor enig du er i følgende påstand:

Opplegget med SMS-er gjorde at sjåførere som kunne vært farlige ble litt sikrere.

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

Helt uenig

Helt enig