



Statens vegvesen

UNG OG UTSATT

TRAFIKKSIKKERHETSARBEID FOR ALDERSGRUPPA 12-16 ÅR



Prosjektoppgave

Kurs i sikkerhetsstyring 2008, Statens vegvesen, Region øst.

Gruppe K6G6

FORORD

Denne prosjektoppgaven er en del av kurset EVU Sikkerhetsstyring i Region Øst, gjennomført høsten 2008. Kurset går over 3 samlinger à 2 dager, der prosjektoppgaven er med i vurderingsgrunnlaget for sluttresultatet ved eksamen.

Deltakere i gruppa:

Marit Nyhuus – Trafikk og forvaltning Hedemarken/Østerdalen distrikt.

Per Bjørn Sommersest – Trafikantseksjon Østfold.

Rigmor Myhre – Prosjekt Øst, E6 Biri Otta.

Gudrun Marie Sørumsbrenden – Vegseksjonen, Vestoppland distrikt.

Åsmund Johannes Sletten – Vegdirektoratet, avd. Norsk Vegmuseum. (deltok i innledende fase av arbeidet)



Gjennom kurset har vi fått et godt innblikk i temaene samfunnssikkerhet og sikkerhetsstyring. Vi takker vår veileder og inspirator Stein Johannesen ved NTNU for hjelp og støtte underveis med oppgaven

Fotos forside: www.vegvesen.no

Innhold

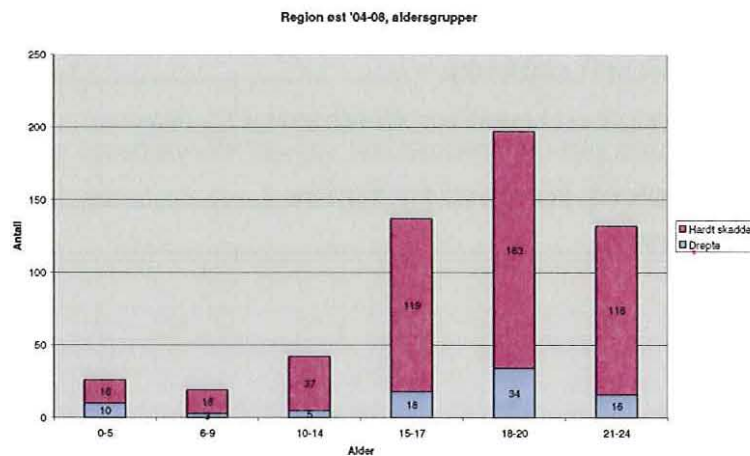
FORORD	2
1. INNLEDNING	4
VALG AV TEMA	4
MÅLSETTING.....	4
PROBLEMTILLINGER	5
METODE.....	5
2. TEORI OM SIKKERHETSSTYRING I TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	6
MODNING.....	9
3. ORGANISERING AV TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET I REGION ØST	11
4. STYRENDE DOKUMENTER FOR TRAFIKKSIKKERHETSARBEIDET	13
NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP).....	13
NASJONAL HANDLINGSPLAN FOR TRAFIKKSIKKERHET PÅ VEG.....	13
FYLKESVISE TRAFIKKSIKKERHETSPLANER	14
5. TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK FOR BARN OG UNGDOM I REGION ØST.	18
OVERSIKT OVER TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK I FYLKENE OPPLAND, HEDMARK, AKERSHUS, OSLO, ØSTFOLD....	18
6. ANALYSE OG MÅLGRUPPER	23
HILKE KAMPANJER ER SATT I VERK FOR ALDERSGRUPPA 12- 16 ÅR?	23
HVA KAN GJØRES FOR Å NÅ UNGDOMMEN? NYE TILTAK? NYE VIRKEMIDLER?.....	24
7. KONKLUSJON OG FORSLAG TIL TILTAK	26
REFERANSELISTE	28

1. Innledning

Grappa består av personer med ulik erfaring fra oppgaveområdet som er valgt. Alle har likevel et forhold til ungdom og trafikk. Vi vil belyse hva som gjøres for å forberede barn og unge på det å være en trafikant. Å være en god og trygg trafikant krever læring over tid og rikelig med informasjon. 0-visjonen er grunntanken for trafikksikkerhetsarbeidet i etaten. Det kreves fokus på flere nivåer i menneskets liv hvis man skal ha mulighet til å redusere antall ulykker i framtiden. Vi har valgt et omfattende tema og begrensning av oppgaven er nødvendig.

Valg av tema

Den nasjonale handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006 – 2009 sier at arbeidet rettet mot høyrisikogrupper blant trafikantene skal prioriteres. Ungdom i alderen 15 – 24 år er høyrisikogruppe. Handlingsplanen målfester at ”innen 2010 skal antall drepte og hardt skadde i aldersgruppa 15-24 år reduseres med 25 prosent og med 50 prosent innen 2016.”



Figur 1: Tabellen viser antall hardt skadde og drept i region øst i tidsrommet 2004 til 2008 fordelt på alder mellom 0 – 24 år.

Vi tar utgangspunkt i at holdninger bygges over tid og at påvirkning før 16 år trolig spiller inn på trafikkatferd i høyrisikogruppa 15- 24 år. Som utgangspunkt for denne oppgaven hadde gruppa en formening om at det er fokus på trafikkatferd i barnehage- og grunnskolealder og etter fylte 16 år, men at gruppa 12-16 år ikke prioriteres like sterkt som de andre aldersgruppene.

Vi håper at vi gjennom oppgaven kan få økt forståelse av teorien rundt sikkerhetstenkning i kombinasjon med økt kunnskap om omfanget av dagens trafikksikkerhetsarbeid, primært arbeidet rettet mot gruppa 12- 16 år i Region øst.

Målsetting

Målsettingen er å kartlegge hva som finnes av tiltak rettet mot barn og unge i dag, hva som er gjennomført og evaluering av noen av tiltakene. Vi vil se på hvordan de ulike tiltakene er fordelt på årskull og spesielt vurdere om tiltak overfor aldersgruppa 12-16 år er på samme nivå som de øvrige.

Dersom det viser seg at kontinuiteten i trafikksikkerhetsarbeidet nedprioriteres på dette alderstrinnet, vil vi drøfte mulige konsekvenser av dette og hvordan vi mener at arbeidet kan styrkes gjennom eksisterende og nye tiltak.

Vi tar ikke sikte på å analysere hvilken langtidseffekt en eventuelt økt innsats overfor denne aldersgruppa vil ha på trafikanter over 16 år.

Problemstillinger

- Hvilke kampanjer er satt i verk for aldersgruppa 12- 16 år?
- Hvilke trafikksikkerhetstiltak gjennomføres i skolen?
- Hvilke andre trafikksikkerhetstiltak er vektlagt for denne aldersgruppa?
- Hvilke erfaringer er gjort ved tiltakene som er prøvd ut i aldersgruppa?
- Hvordan modnes vi som mennesker til blant annet å være en bevisst trafikant?
- Hva kan gjøres for å nå ungdommen? Nye tiltak? Nye virkemidler?

Metode

Det meste av datatilfanget har vi tilegnet oss fra rapporter og planer innen trafikksikkerhetsarbeidet nasjonalt og lokalt. Vi har besøkt aktuelle fylkeskommunale og noen kommunale nettsider¹. Til hjelp for å analysere materialet har vi også sett på evalueringer av tiltak, spesielt rettet mot målgruppa i oppgaven. Vi har også foretatt innsamling av data og konklusjoner fra forskere som gjennomfører studier innen emnet.

For bedre forståelse av temaet har vi gjennomført samtaler med fagpersoner innen trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen, Trygg Trafikk og FTU (fylkets trafikksikkerhetsutvalg). I tillegg har vi tatt for oss noe av den tilgjengelige informasjon fra kurskompendiet.

Vi kobler våre problemstillinger med noen sentrale modeller for sikkerhetsstyring til å belyse oppgavas problemstillinger.

¹ Se referanseliste

2. Teori om sikkerhetsstyring i trafikksikkerhetsarbeidet

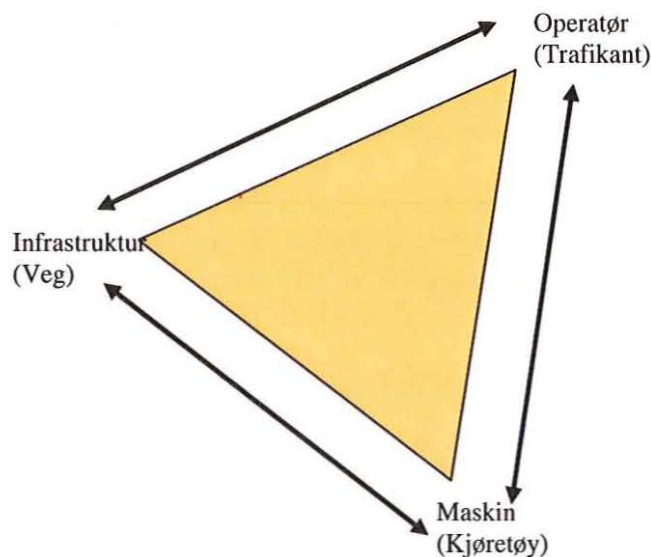
”All aktivitet innebærer nødvendigvis en viss risiko, og en viss risikotaking er også nødvendig for å tilfredsstille andre behov, og for trening av mestringsevnen”²

Statistikken viser at det er en gruppe trafikanter som har betydelig høyere risiko enn resten av befolkningen. Hva kan vi gjøre med det?

Vi har gjennom kurset i sikkerhetsstyring fått innsikt i at vegtrafikksystemet og de faktorene som utløser ulykker og påvirker skadeomfang er komplekse og sammensatte.

I et systemperspektiv kan man si at vegtrafikksystemet består av tre hovedelementer; operatør (trafikanter), maskin (kjøretøy) og infrastruktur (veg). Systemet gis konkrete rammebetingelser gjennom lover og forskrifter. Innenfor disse beskrives regler, normer, standarder og minimumskrav. Adferd og tilstand håndheves og kontrolleres opp mot disse.

Rammebetingelsene styres og kontrolleres av myndighetene. Disse betingelsene kan derfor være et viktig virkemiddel for å redusere tapstallene i trafikken.³ Vegtrafikksystemet er ikke lukket og dets tilstand påvirkes også av ytre faktorer som f.eks miljø og økonomi.



Figur 2: Vegtrafikksystemet består av tre hovedelementer

Under gjeldende rammefaktorer forårsaker vegtrafikksystemet ca 1200 drepte og hardt skadde *hvert år* (tall fra perioden 2004-07).⁴ Den gruppa som kommer dårligst ut på denne statistikken er ungdom 16-24 år. Økningen i antall ulykker er eksplosiv fra cirka 15 års alder.⁵ Man kan stille seg spørsmålet hvorfor dette skjer, når rammebetingelsene er de samme for alle? Når vegen er den samme og kjøretøyene antas å oppfylle myndighetskravene? Det kan være nærliggende å skule mot den menneskelige faktoren. Men det kan jo også være systemet det er noe feil med.

² Myter og feilslutninger i sikkerhetsarbeidet, Professor Jan Hovden NTNU

³ Samfunnsikkerhet, Del II Modell for sikkerhetsstyring, Aven

⁴ Jfr NTP 2010-2019

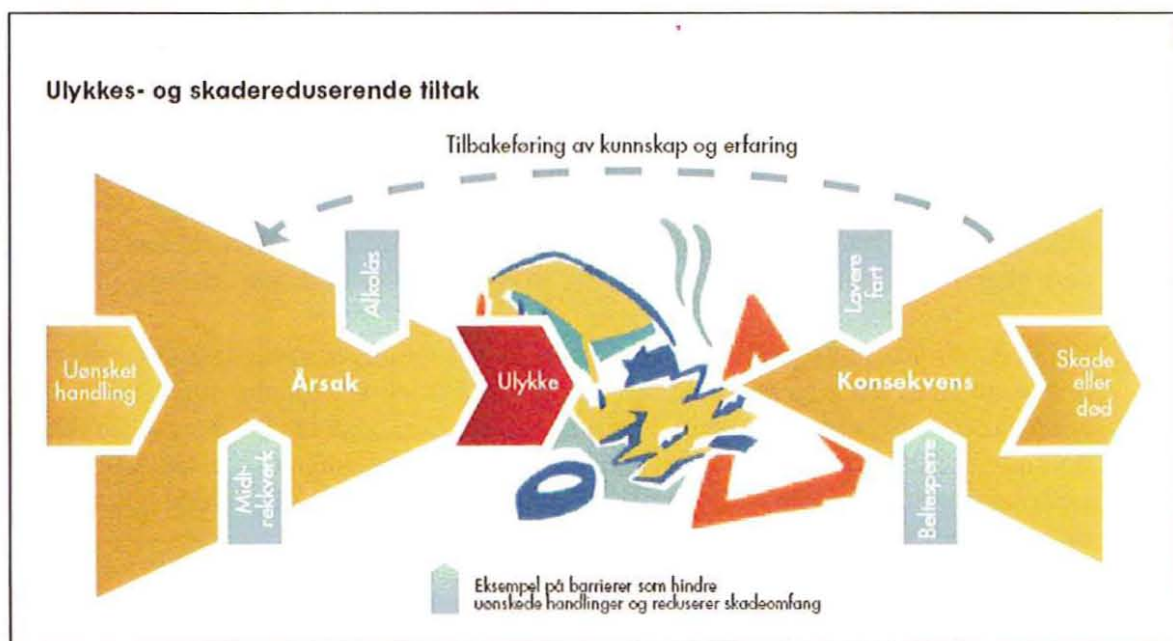
⁵ Statens vegvesens statistikk m fl.

Det er betydelig lavere ulykkesfrekvens innen sjø-, bane- og lufttrafikksystemene. I en personbil er det 3-5 ganger høyere risiko for å omkomme (pr mrd personkm) enn i et av de andre trafikksystemene. Kjører man MC/moped er risikoen 30-50 ganger høyere⁶. I følge Perrows "Normal Accidents Theory" (NAT) er det de spesifikke egenskapene i systemet som avgjør om det skjer ulykker eller ikke, fordi mennesker av sin natur stadig vil utløse og være offer for feil og ulykker⁷. Forskjellene blir markante når man ser vegtrafikksystemet, som med sine løse koblinger utvikler seg i en stadig mer kompleks retning, opp mot lufttrafikksystemet. Man kan fort komme til den konklusjonen at vegtrafikksystemet er for dårlig komponert og dirigert.

Vegtrafikksystemet gir samfunnet store fordeler med tilgjengelighet, høy kapasitet, fleksibilitet og effektivitet. Likeledes støtter det individets behov for bevegelsesfrihet, tilgang og selvbestemmelse. Systemet har vært i utvikling gjennom tusenvis av år og har særlig de siste hundre årene vært preget av stadig forbedring, både i forhold til teknologi, infrastruktur og sikkerhetskultur. Det er rimelig å anta at de neste årene vil bli preget av ytterligere forbedringsarbeid uten at systemet som sådan vil gjennomgå strukturell endring (jfr. NTP).

Dette gir på en måte rammene for videre arbeid med reduksjon av ulykker og skader i vegtrafikken.

En av de sentrale modellene beskriver et barrieresystem som skal minke sannsynligheten for at en ulykke skjer og redusere konsekvensen etter at en ulykke har skjedd. Modellen kalles populært for "bow-tie" og gir etter vår vurdering et godt visuelt bilde av tradisjonell tankegang rundt årsak og virkning.



Figur 3: En variant av "bow-tie" modellen

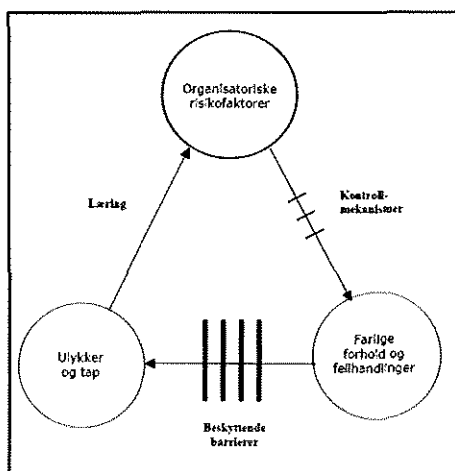
I denne oppgaven er vi i første rekke opptatt av hvordan ungdom kan påvirkes slik at de blir mindre utsatt for ulykker. Det betyr at vi er opptatt av de barrierene, eller mangelen på barrierer, som påvirker utfallet av ulykkene. I realiteten ser vi for oss at en del forhold kan ligge litt lengre til venstre enn det denne figuren illustrerer. Dette utelukker ikke at eventuell

⁶ Muskaugs foredrag første samling

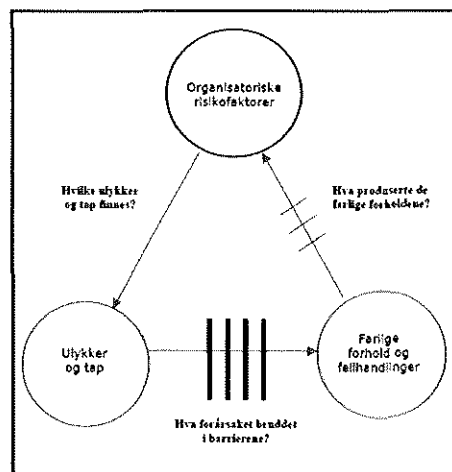
⁷ J Reason, Hazards, Defenses and Losses, s. 19. Kompendium EVU-kurs sikkerhetsstyring.

kommunikasjon med ungdom i aktuell alder (12-16) også må omhandle budskap omkring konsekvenser og konsekvensbeskrivelser.

En annen modell, Tripod-modellen, som er sentral i 'Veileder for sikkerhetsstyring i vegtrafikken', setter perspektiv på sammenhengene mellom organisatoriske forhold, lokale forhold, feilhandlinger, barrierer og ulykker. Modellen er mer omfattende enn de vi har nevnt ovenfor, den er også tydelig på at det finnes både et proaktivt og et reaktivt perspektiv.



Figur 4: Tripod – modell for proaktiv styring



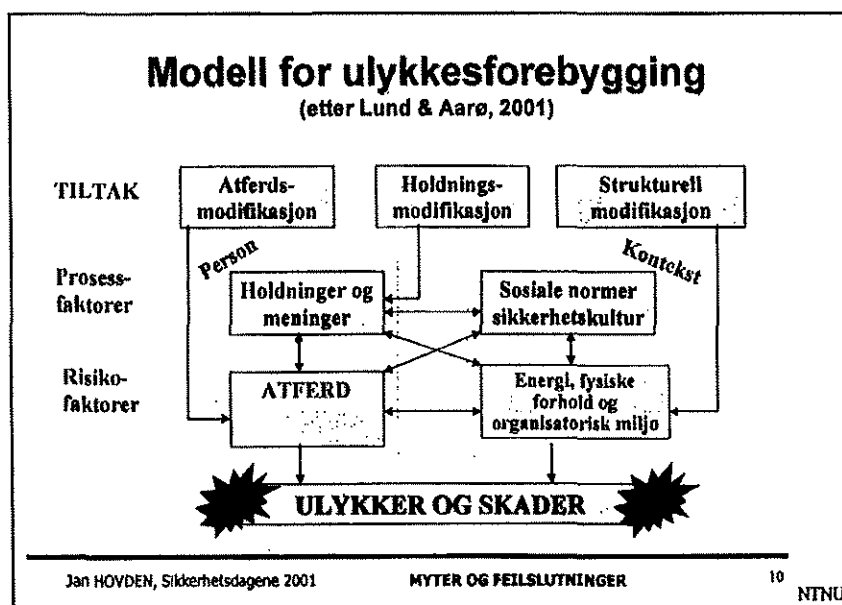
Figur 5: Tripod – modell for reaktiv styring

I kapittel 5 i veilederen nevnes fire hovedgrupper av organisatoriske risikofaktorer; sikkerhetsledelse, kompetanse, regelverk og risikovurderinger. Vår oppgave faller inn under første hovedgruppe, sikkerhetsledelse. I forhold til den grafiske fremstillingen er vi interessert i å se på barrierene i høyre ben i modellen for proaktiv styring.

Vi setter spørsmålstegn ved om samfunnet følger opp godt nok med informasjon samt forebyggende og holdningsskapende arbeid for den aktuelle aldersgruppa. Vi ser at alderstrinnene over har en (uakseptabelt) høy risiko i trafikken. Kan det være at de holdningene som skal til for å unngå risikoadferd i trafikken må bygges før mopeden tas i bruk?

Som nevnt i innledningen til dette kapittelet finnes det ingen enkle løsninger for å påvirke ungdommen til å unngå risikoadferd i trafikken. Modellen nedenfor illustrerer at endring av adferd ikke bare henger sammen med holdninger, men også med den kontekst adferd og holdninger fremkommer i⁸. Denne modellen er i utgangspunktet ikke spesielt kontroversiell, men det finnes også dem som hevder at endret adferd vil føre til endrede holdninger. Altså er bildet enda mer komplisert enn det fremkommer her.

⁸ Professor Jan Hovden, Myter og feilslutninger i sikkerhetsarbeidet. Kompendium EVU-kurs sikkerhetsstyring.



Figur 6: Modell for ulykkesforebygging⁹.

Er det slik at holdninger bygges over tid? At adferd og holdninger henger sammen? At vi bør være der ungdommen er når modningsprosessen er på sitt mest intense? Og at vi derfor må legge mer vekt på å påvirke ungdommen på ungdomsskolen for å dempe den nifse ulykkesstatistikken mellom 16 og 24?

Modning

Modning av hjernebarken starter i hovedtrekk i bakhodeområdet med synsfunksjonene, deretter kroppsbeherskelse og videre framover til frontallappene¹⁰. Det betyr at de emosjonelle ferdighetene utvikles før evnen til å reflektere og styre våre handlinger i uventede situasjoner.

Seniorforsker Dagfinn Moe ved SINTEF viser til professor dr. Jay Giedd ved Universitetet i California Los Angeles (UCLA) når han beskriver hjernens utvikling og hvordan den løser oppgaver. Dr. Giedd er spesialist innen barne- og ungdomspsykiatri og det biologiske grunnlaget for atferd og atferdsutvikling. Ved hjelp av billedgenerering (fMRI – functional Magnetic Resonance Imaging) av hjernens anatomi og funksjoner har han kommet til følgende konklusjoner¹¹:

"I puberteten har man en voksen sine lidenskaper, seksualdrift, energi og følelser, men kontrollen kommer først senere. Det er ikke så rart at tenåringer mangler dømmekraft og evnen til å beherske impulser. Det siste området som modnes i hjernen, er den delen der vi foretar sosiale vurderinger, overveier alternativer, planlegger fremtiden og holder hjernen sjakk. Dette området er frontallappene og de når først et voksnivå ved 25-årsalderen".

"Context is king", sier Dagfinn Moe. Med det mener han at det er situasjonen som avgjør reaksjonsmønsteret, ikke minst hos unge mennesker. Sterke emosjonelle drivkrefter og en

⁹ Jan Hovden, NTNU: Myter og feilslutninger i sikkerhetsarbeidet

¹⁰ Dagfinn Moe: Menneskets forhold til risiko sett i et biologisk, psykologisk og sosialt perspektiv.

¹¹ Giedd/Blumenthal-2002

usvikelig tro på egne ferdigheter kan bli skjebnesvangert i trafikken, når dømmekraft og evnen til å beherske impulser mangler.

I et annet prosjekt ved SINTEF, "Læring og mestring av risiko", viser Trine Marie Stene likevel at "det synes å være forskjell mellom ungdommers preferanser med hensyn til hvordan de lærer å forholde seg til risiko. Dette kan være forbundet med personlighet og andre relativt stabile personlighetsvariabler".

Forskeren Robert Fagen (Breivik – 2001) hevder at leken i barneårene gir mennesket svar på "hvorfor verden er som den er". Fagens teori sier at de modellene vi bygger i barneårene, er modeller vi bruker livet ut. Det betyr i følge Fagen at de som har lekt mye og er allsidige, har et bedre mentalt fundament for å takle livet.

Forskning viser at mennesker er ulike i sin søken etter risikofylt atferd. Noen vil "dempe" sanserintrykk (reducers) og krever mye spenning og stimuli før de opplever situasjonen dramatisk. Andre "forsterker" stimulusignalene (augmenters) slik at opplevelsen føles mer dramatisk. Disse menneskene er vanligvis ikke tilhengere av risikofylte aktiviteter.

Forklaringen kan ligge i nervesystemet; den enkeltes terskel for påvirkning.

Innen psykologien drøftes menneskets personlighetstrekk som grunnlag for personligheten. I trafikksammenheng er det undersøkt trekk som synes å ha sammenheng med risikoatferd og/eller innblanding i ulykker¹².

Det vil også være ulikheter i hvordan personer foretrekker å tilegne seg kunnskap og holdninger (læringsstil). Det hevdes at læringsstil er en relativt stabil egenskap hos personen og at undervisningen vil være mer effektiv hvis det ble tatt hensyn til ulikheter i individenes læringsstil.

Normalt viser en læringsprofil i alderen 10 – 16 år at elevene foretrekker ulike måter å gå fram for å lære. Det skilles mellom tre typer¹³: (a) taktil (kinestetisk) – som medfører å gjøre noe, å røre på, å ta på ting. (b) auditiv (hørsel) – som innebærer å høre/lytte til lyd, tekst eller musikk, og (c) visuell (syn) – som omfatter å se på bilder, å bearbeide synsinntrykk.

¹² Ulleberg & Rundmo, 2001- fra rapport STF50 A05171 av T.M.Stene.

¹³ Dryden og Vos, 1998 - fra rapport STF50 A05171 av T.M.Stene.

3. Organisering av trafikksikkerhetsarbeidet i Region øst

Fylkestrafikkutvalg (FTU)

Vegtrafikklovens § 40 gir fylkeskommunene et ansvar for å bistå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i sitt fylke. Fylkespolitikkerne har ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet i sitt fylke. Fylkenes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) består av valgte politikere fra fylkestinget. Utvalgene benytter flere etater og organisasjoner som rådgivere/konsultative medlemmer for utvalgets arbeid. De viktigste er Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk, Fylkesmannen og fylkeskommunen. Statens vegvesen har sekretærfunksjonen og koordinerer arbeidet i fylket.

Forskjeller mellom fylkene

Hedmark, Oppland og Østfold har politiske utvalg. Det kan være mindre variasjoner i organisering av utvalgene, for eksempel ved valg av konsultative medlemmer, og ansvar for gjennomføring av tiltakene.

Oslo og Akershus har ikke tidligere hatt FTU, men FTU Akershus ble etablert den 27. november 2008.

Trygg Trafikk (TT)

En viktig samarbeidspartner i det fylkeskommunale trafikksikkerhetsarbeidet er Trygg Trafikk. Trygg Trafikk har en distriktsleder i hvert fylke og utfører trafikksikkerhetsarbeid innenfor de rammer som hvert år tildeles.

Trygg Trafikk får i 2009 status som nasjonalt kompetansesenter for trafikkopplæring.

Statens vegvesen (SVV)

Ledelsen og ansatte i Statens vegvesen har stort fokus på trafikksikkerhet. Når det gjelder informasjonsarbeid, er det rådgivere i hver region som deltar i SVV sitt kampanjenettverk. Dette nettverket tilrettelegger og koordinerer kampanjer og tiltak mot de ulike målgruppene. Det praktiske trafikksikkerhetsarbeidet er lagt til Veg- og trafikkavdelingen i Region øst.

Politiet

Driver forebyggende TS-arbeid. Foretar farts- og adferdskontroll, veiledning og kontroll av sikkerhetsutstyr. Informasjonsarbeid mot ulike målgrupper. I enkelte fylker er politiet representert som konsultative medlemmer i FTU.

Andre aktører i trafikksikkerhetsarbeidet.

Når fylkeskommunen gjennom vegtrafikkloven har fått ansvar for å *samordne* trafikksikkerhetsarbeidet i fylket, ligger det i ansvaret at det er flere aktører i dette arbeidet. De fremste aktørene er Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk og kommunene.

Statens vegvesen er gitt: ”ansvar for formalisering og oppfølging av samarbeidet med ulike myndigheter, interesseorganisasjoner og næringsliv for å bedre sikkerheten i vegtransporten”.¹⁴ Viktige aktører er justismyndighetene, samferdselsmyndigheter, helsemyndigheter, kommunale og fylkeskommunale aktører, interesseorganisasjoner og næringsliv.

Ved gjennomlesning av fylkenes trafikksikkerhetsplaner finner vi et bredt utvalg av aktører i lokale og regionale nettverk. Som eksempel kan nevnes samarbeid mellom fagetater, Trygg Trafikk og idretts-/ fotballkretser. Slike lokale nettverk bidrar til dialog og tilstedeværelse på de arenaer hvor folk møtes, i henhold til en fersk rapport fra Arbeidsgruppe trafikksikkerhet i Region øst.

I mars 2008 ble det oppnevnt flere temagrupper i Region øst som skulle arbeide med grunnlagsdokumenter til NTP- handlingsprogrammet for 2010 – 2019. Grappa skriver at ”Lokalt samarbeid om aktuelle risikogrupper, kampanjer/ holdningsskapende arbeid og kontrollvirksomhet vil være en forutsetning for å få størst mulig effekt av trafikksikkerhetskampanjene”¹⁵.

Arenaer hvor ”folk møtes og viktige diskusjoner foregår” kan favne vidt; arbeidsplasser, skoler, barnehager, helse- og kulturinstitusjoner, frivillige organisasjoner og lokale media. I forbindelse med utdeling av tilskudd til frivillige trafikksikkerhetstiltak, ser vi at særlig foreldreutvalgene ved skoler og barnehager er opptatt av trafikksikkerhetsarbeid.

Ungdomsråd/ungdommens fylkesting

I kommunene er det egne ungdomsråd som skal ivareta ungdommens interesser og tale ungdommens saker. For Oslo er det ungdomsråd i de forskjellige bydelene med et sentralt råd som er offisielt høringsorgan for byrådet i saker som angår ungdom. Aldersgruppa som kan velges inn som medlemmer varierer fra nedre aldersgrense 13 - 15 år opp til 18 - 20 år.

På fylkesnivå er det Ungdommens fylkesting (UFT) som skal være med å påvirke og ha medbestemmelse i fylkeskommunale saker. Ungdommens fylkesting kan også bringe inn egne saker som de vil ha behandlet i fylkesrådet. Slik vi kjenner UFTene er de sterkt interessert i samferdsel generelt og trafikksikkerhet spesielt, jfr kampanjer som ”Si ifra”, ”Trygt hjem for en 50-lapp” og ”Englevakten”.

¹⁴ Fra instruks for Statens vegvesen fastsatt ved kongelig resolusjon av 25.mai 2005.

¹⁵ NTP – Region øst, Arbeidsgruppe trafikksikkerhet, 2008

4. Styrende dokumenter for trafikksikkerhetsarbeidet

Nasjonal Transportplan (NTP)

Gjeldende NTP (2006- 2015) har en visjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Nullvisjonen er et uttrykk for at samfunnet ikke kan akseptere et system som årlig krever nesten 300 menneskeliv her i Norge. Nullvisjonen fokuserer ikke på antall ulykker, men søker å redusere sjansene for at feilhandlinger skal føre til uopprettelig menneskelig tap.¹⁶ I NTP er det lagt til grunn et mål om en markant reduksjon av antall drept og hardt skadde i planperioden. Virkningene av alle målene i NTP er beregnet til minst 100 færre drept og 300 færre hardt skadde i 2015.

Konkrete mål som retter seg mot mer direkte målgruppa i denne oppgaven er

- Bruk av sykkelhjelm for alle over 12 år økes til minst 75 % innen 2015
- Mål for 2015 er at 100 % av barn under 15 år skal bruke refleks

I skrivende stund pågår forberedelsene til politisk behandling av ny NTP (2009- 2019). I etatens forslag til ny NTP er det under trafikksikkerhet lagt vekt på at nullvisjonen videreføres. Etappemål S1 sier at "antall personer som blir drept eller hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredjedel innen 2020".

Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg

Denne planen er et av hoveddokumentene for det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Handlingsplanen for trafikksikkerhet på veg 2006- 2009 har som mål at "antall drept og hardt skadde i aldersgruppa 15- 24 år skal reduseres med 25 % innen 2009 og 50 % innen 2015, sammenlignet med gjennomsnittet for perioden 1999- 2003." ¹⁷

Videre erkjennes det at for å nå dette målet er det nødvendig med en betydelig innsats fra mange aktører, og en kombinasjon av tiltak som opplæring, holdningsskapende arbeid på mange arenaer, samt en målrettet kontrollvirksomhet.

Gruppa 12- 16 år er ikke direkte omtalt i planen, men økt bruk av sykkelhjelm, bruk av lys i mørke og å bli sett som syklist er viktige fokusområder mot denne gruppa. Trygg Trafikk vil videreutvikle materiell og tiltak som skal bidra til at skolene kan oppfylle kompetansemålene innen trafikksikkerhet i skoleverket.

I avsnittet "tiltak rettet mot trafikantene" er målgruppene delt opp i 6- 14 år og 15 – 18 år. Ut fra teksten kan det virke som fokus faller mest mot de yngste i den første gruppa og mot de eldste i den andre gruppa. Dermed er det ikke helt enkelt å tolke hva som er beregnet for "vår målgruppe", men noen mål finner vi hos Trygg Trafikk:

- Gjennomføre forestillingen "Ikke tøft å være død" for 10. klassinger i landets fylker
- Videreutvikle og markedsføre undervisningsopplegg for ungdomstrinnet og vurdere tiltak på videregående.

Det understrekes også at "Foreldre er fremdeles viktige rollemodeller for sine barn. Det er derfor nødvendig å skape bevissthet hos foreldre om dette ansvaret"

¹⁶ Trafikksikkerhetsplan for Oslo 2006- 2009: 9

¹⁷ Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2006- 2009

Fylkesvise trafikksikkerhetsplaner

Vegtrafikklovens paragraf 40 a gir fylkeskommunen ansvar for å samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. De fylkesvise trafikksikkerhetsplanene fungerer som et bindeledd mellom det nasjonale og det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene. Trafikksikkerhetsplanene vedtas av fylkestinget hvert 4. år og er forankret i Fylkesplanene. Under følger en kort beskrivelse av de fylkeskommunale trafikksikkerhetsplanene i Region øst.

Østfold fylkeskommune har kalt sin fylkesplan for "Samordnet plan for trafikksikkerhetsarbeidet i Østfold 2006-2009". Samordningsplanen er ikke ment å være en fullstendig dekkende plan for alt trafikksikkerhetsarbeidet som foregår i fylket. Planen omhandler for eksempel ingen fysiske tiltak på vegnettet, kun tiltak som FTU selv har direkte styring med og/eller påvirkning på er tatt med.

Handlingsplan for trafikksikkerhet i Oppland gjelder for 2005-2008 og er en del av "Fylkesplan for Oppland 2005-2008". Hensikten med planen er å sette mål og strategier som grunnlag for årlige virksomhetsplaner og inspirere til godt trafikksikkerhetsarbeid på ulike plan. 5 mål er beskrevet i planen.

Trafikksikkerhetsplan for Hedmark fylke 2006 – 2009 er Hedmark trafikksikkerhetsutvalgs (HTU's) redskap for å samordne og følge opp trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Hensikten med planen er å sette mål og strategier som grunnlag for konkrete tiltaksplaner. Tiltaksplanen utarbeides i samarbeid med aktørene innen trafikksikkerhetsarbeidet og omhandler både trafikantrettede og generelle fysiske tiltak. Tiltaksplanen gjelder for to år om gangen.

Akershus fylkeskommune har delt opp trafikksikkerhetstiltakene rettet mot ungdom i alderen 12- 16 år i fokusområdene "Ungdom 15- 24 år" og "Trafikkopplæring i skole og barnehage". Handlingsplanen viser at det i perioden 1999-2003 ble 146 ungdommer hardt skadd eller drept, fordelt på 122 ulykker. Målet i handlingsplanen for 2006- 2009 er en reduksjon på 25 % av ungdomsulykkene i forhold til gjennomsnittet i 1999- 2003 innen 2009.

Oslo er både fylkeskommune og kommune. Vi forstår det slik at Oslo kommunes Trafikksikkerhetsplan for Oslo ivaretar det ansvaret Oslo fylke er pålagt i Vegtrafikklovens § 40 a. Hovedmål i planen er å redusere antall hardt skadde eller drepte med 20 % i perioden 2006- 2009 i forhold til perioden 2002- 2005.

Kommunalt trafikksikkerhetsarbeid og -planverk

Kommunene har ikke tilsvarende lovpålagte ansvar for trafikksikkerhet som fylkeskommunene. De kommunale planene danner grunnlag for prioritering og oppfølging av tiltak og bidrar i dag vesentlig til å utløse trafikksikkerhetsmidler.

Tilskuddsordningen "Aksjon skoleveg" ble opprettet i 1971. Primært gikk tilskuddet til fysiske tiltak som skilting og forbedring/ tilrettelegging av fotgjengeroverganger. Denne ordningen ble videreført i en ny utgave som skulle tilrettelegge for 6-åringenes inntreden i skolen fra høsten 1997. Fokus var også her på fysiske tiltak langs skolevegen.

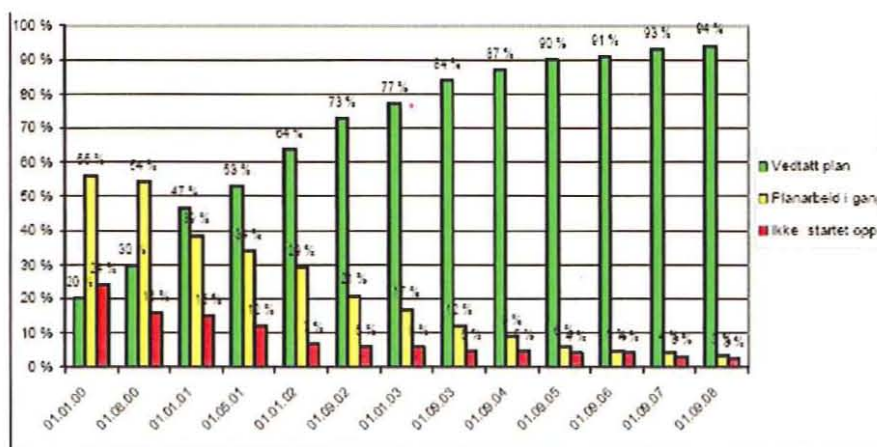
Fra 2001 ble det satt som krav at kommunen hadde en kommunal handlingsplan for å få midler fra den statlige tilskuddsordningen. Paradoksalt nok opphørte den statlig øremerkingen av tilskuddsmidler til disse tiltakene i 2001.

Fylkeskommunene har i noen grad beholdt en form for tilskuddsordning til kommunene, men det har vært klar nedgang i størrelsen på fylkeskommunale tilskuddsmidler etter 2001. Dette kommer fram i en oversikt gjort av Statens vegvesen i forbindelse med konferansen "TS- fokus 2008".

Det har siden 2000 vært en meget positiv utvikling av arbeidet med kommunale trafikksikkerhetsplaner. I år har 94% av kommunene en vedtatt trafikksikkerhetsplan. I Oppland, Oslo og Akershus har alle kommuner vedtatt eller startet opp arbeidet med en slik plan. I Hedmark har to kommuner (Alvdal og Åmot) ikke startet opp pr i dag, mens det er en kommune (Rømskog) i Østfold som ikke har kommet i gang.¹⁸

Mange kommuner opplever arbeidet med kommunale trafikksikkerhetsplaner som svært ressurskrevende. Det etterlyses mer oppfølging og motivasjon fra Statens vegvesen og fylket både til utarbeidelse og oppfølging av planene.

Oslo skiller seg ut fra andre mindre kommuner ved at Oslo kommune har sin egen Trafikketat. I Oslo har Trafikketaten hovedansvaret for å legge til rette for trafikkopplæring i grunnskolen (1. – 10. trinn), mens Trygg Trafikk er tillagt dette ansvaret for resten av landet.



Status for kommunale trafikksikkerhetsplaner fra 2000 fram til i dag

Kilde: Notat: Kommunale trafikksikkerhetsplaner og tilskudd til trafikksikkerhet (Statens vegvesen:2008)

Evaluering av det kommunale trafikksikkerhetsarbeidet i Oppland

Ett eksempel på sikkerhetsstyring i det organisatoriske trafikksikkerhetsarbeidet er Oppland fylkes trafikksikkerhetsutvalg sin evaluering av kommunenes arbeid med trafikksikkerhetsplaner. De har gjennomført en undersøkelse med hensikt å kartlegge hvordan de kommunale trafikksikkerhetsplanene har hatt innvirkning på kommunenes trafikksikkerhetsarbeid. Videre har de gjennom undersøkelsen bedt om innspill fra kommunene på hvordan de bør jobbe for å fremme det lokale trafikksikkerhetsarbeidet.

¹⁸ Notat datert 08.09.2008: Kommunale trafikksikkerhetsplaner og tilskudd til trafikksikkerhet, Statens vegvesen

Det er gjort en oppsummering av denne evalueringen¹⁹ nedenfor.

Med bakgrunn i at Stortinget bad om iverksettelse av tiltak for å stimulere kommuner til å utarbeide handlingsplaner for trafikksikkerhet, var det viktig for FTU å finne ut om de kommunale trafikksikkerhetsplanene levde et aktivt liv. 24 av 26 kommuner hadde i 2004 en trafikksikkerhetsplan. FTU ville kartlegge:

- hvordan kommunale TS-planer har innvirkning på kommunens TS-arbeid,
- få innspill på sitt arbeid for å fremme det lokale TS-arbeidet
- oppnå læringseffekter og samle ideer for utveksling mellom kommuner

Spørreskjema utsendt til alle kommuner i Oppland , totalt 26 stk, for kartlegging– 21 kommuner svarte på henvendelsen, som gir en svarprosent på 80.

Kommunenes oppfølging av trafikksikkerhetsplanen for området ikke-fysiske tiltak berører vår gruppeoppgave.

Målgrupper for tiltakene ble delt i barn, ungdom, voksne og eldre.

Resultater for ikke-fysiske tiltak (f.eks opplæring skolebarn, informasjonstiltak, kampanjer) framkommer i tabell under. 15 kommuner har utført ett tiltak, 7 av kommunene har utført 3 tiltak.

Tiltak nr (eksempel)	Antall kommuner som har gjennomført tiltak	Største målgruppe
1	15	Barn, klart størst målgruppe
2	10	Barn – men også ungdom viktig målgruppe
3	7	Ungdom, men også andre trafikantgrupper

Eksempel på tiltak er: utdeling av refleksvester til 1.klasse, trafikkopplæring av skolebarn som del av undervisning, refleksdemonstrasjon, mopedopplæring, info om statens vegvesen sin føreropplæring for 16-åring, oppfriskningskurs for eldre bilførere.

6 kommuner svarer at de ikke har gjennomført ikke-fysiske TS-tiltak.

Alle kommunene har gjennomført en rekke fysiske TS-tiltak de siste årene. Videre svarer 18 av 21 kommuner at det er teknisk sektor som har det administrative ansvaret for kommunenes trafikksikkerhetsplan, der 14 av disse ikke har en tverrfaglig prosjektgruppe som arbeider med TS.

Innsatsen på ikke-fysiske tiltak er variabel fra kommune til kommune. Undersøkelsen totalt kan tyde på at kommunale TS-planer har ført til økt bevissthet rundt arbeid med ikke-fysiske tiltak i de kommunene som svarer at de jobber med slike tiltak.

Konsulentrapportens anbefaling for videre arbeid i FTU er

- starte etablering av nettverk blant kommunene i oppfølging av kommunale TS-planer
- markedsføre at tilskudd til TS-tiltak kan brukes til ikke-fysiske tiltak
- felles opplegg for trafikkundervisning for barneskolene i Oppland
- gjennomføre evaluering av arbeidet i slutten av planperioden (2008)
- kartlegge planstatus for gjeldende planer i kommunene for å se kobling med TS-planen

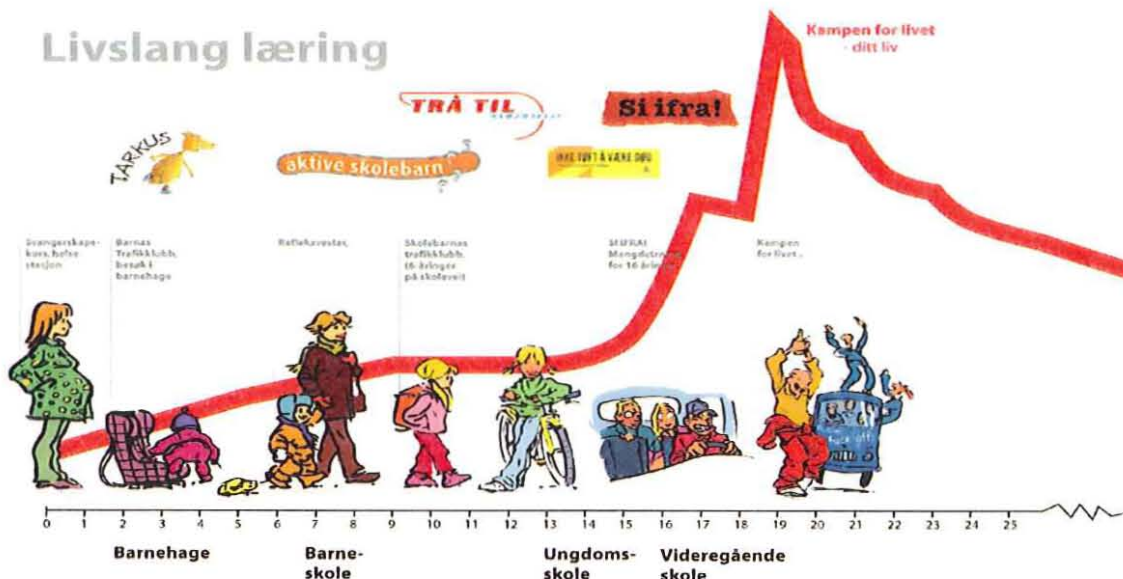
¹⁹ Sluttrapport Evaluering av TS- planer i Oppland – utarbeidet av Asplan Viak i 2004.

Denne evalueringen viser at i forhold til aldersgruppa ungdom var det i 2004 veldig lite konkrete tiltak. De tiltakene som fantes da er det samme som det fokuseres på i dag. Kampanjen "Ikke tøft og være død" har pågått i mange år i Oppland. Trygg Trafikk har, etter at denne evalueringen var gjort, kommet med et nettsted for ungdom "UT" med informasjon om trafikksikkerhet.

Trygg Trafikk har et stort ansvar for at tiltak blir gjennomført og at materiell for bruk i skolen er tilgjengelig.

5. Trafikksikkerhetstiltak for barn og ungdom i Region øst.

Trafikkopplæring er en livslang læringsprosess, blant annet gjennom barnehage og skole. Figuren under viser at ulykkeskurven vokser kraftig fram mot 19-årsalderen.²⁰



Figur 7: Livslang læring

Oversikt over trafikksikkerhetstiltak i fylkene Oppland, Hedmark, Akershus, Oslo, Østfold.

Alder	Tiltak	Ansvarlig	Gjennomføring	Oslo Akershus	Hedmark	Oppland	Østfold
0 - 6	Sikring av barn i bil- kurs	TT, FTU	Helsestasjoner Barnehager	X	X	X	X
	"Barn i bil" -eget infoopplegg	SVV, Politi, TT				X	X
	Kontrolltelling barn i bil (samtidig med skolens telling)	TT	Kommune			X	X
	Barnas dag på Skogmuseet	SVV			X		
	Barne-TV i 2008: "Hut i Heita" Synkroniseres med kampanjer	SVV	Nasjonal	X	X	X	X
	Gåtrening (ifm. utflukter med mer)	Kommunene	Barnehager	X			X
	Tarkus - bilbeltedyret	TT	Frivillig	X			X
	Kurs i trafikksikkerhet for lærere og førskolelærere	TT		X	X	X	X
	Barnas trafikkklubb	TT	Nasjonal				X
6 - 12	Reflekstellinger	TT	Nasjonal	X	X	X	X
	Refleksvest til alle 1. klassinger	SVV, TT		X		X	X
	Refleksdemonstrasjon	TT	Nasjonal	X	X		X
	"Den store refleksjakten"	TT	Nasjonal	X	X	X	
	Barne-TV "Hut i Heita"		Nasjonalt	X	X	X	X

²⁰ Illustrasjon hentet fra samordningsplan for trafikksikkerhetsarbeidet i Østfold 2006-2009

	Wrooom.com	SVV	Nasjonalt	X	X	X	X
	Aktive skolebarn	SVV, TT, Sosial og helsedepartementet	Kommune	X	X	X	X
	Aksjon skolestart	TT, FTU, SVV	Nasjonalt	X	X	X	X
	Aksjon skolestart, skilting og kontroller	SVV, Politiet	Nasjonalt		X	X	X
	Oransje skolesekk til alle 1.klassinger	FTU			X		X
	Aksjon skolevei (sikring av skolevegene, skolepatrolje ved gangfelt o.l.)	Kommunene	Nasjonalt				
	"Gå til skolen" - dag	TT	Nasjonalt			X	
	Skoleveisuka						X
	Skolenes telling	Politiet, kommunene			X	X	(X)
	Sikkerhetskurs på skolebussen for første klasse	TT, FTU, Busselskaper	Kommune		X		
	Sykelopplæring - kurs for lærere og opplæring av elever i 4. og 7. trinn	TT	Kommune	X		X	X
12 -16	"Ikke tøft å være død" Opplegg for 10.klassinger med film og påfølgende opplegg.	TT	Nasjonalt	X		X	X
	10. klassinger Besøk på vegmuseet, Opplevelses-senter for trafikksikkerhet	SVV, TT				X	
	UT (internettside for ungdom)	TT	Nasjonalt	X	X	X	X
16 - 24	"Si ifra!"	SVV	SVV, politiet	X	X		
	Føreropplæring,	SVV	Nasjonalt	X	X	X	X
	Mengdetrening	SVV	Nasjonalt	X	X	X	X
	Russeaktiviteter	SVV, TT, politiet, Fylkeskommunen		X	X	X	X
	Bare 50 km/t	TT, FTU,	Fylket		X		X
	Trygt hjem for en 50-lapp		Nasjonalt, frivillig		X	X (avsluttet i -08)	X
	Idrett og trafikk - opplegg i samarbeid med fotball- og idrettskretsen	TT	SVV, idrettskretser	X	X		X
	Jentenes trafikkaksjon	TT		X	X	X	X
	Opplegg i Forsvaret		Nasjonalt				
	Sykkel som transportmiddel – info til elever og studenter	SVV, TT	Vdg.skoler, høyskoler/ univertiteter	X			
	Selektiv utekontroll av ungdomsbiler	SVV					
	"Englevakten"	Ungd. Fylkesting			X		
Generelle	Den nasjonale refleksdagen	TT	Nasjonalt	X	X	X	X
	Kampanje mot søvnulykker "Stopp og sov"	SVV	Nasjonalt	X	X	X	X
	Avisa Trafikanten (erstattes av bilag i landsdekkende aviser)	TT	Nasjonalt (siste utg. -08)	X	X	X	X
	"Bruk bilbelte"	SVV	Nasjonalt	X	X	X	X
	Ringsakerprosjektet	SVV			X		

Figur 8: Oversikt over trafikksikkerhetstiltak i Region øst.

Tiltak gjennom skolen

”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011” sier om trafikkopplæring: ”Mennesker lærer og påvirkes gjennom hele livet, og trafikkopplæring må betraktes som en livslang læringsprosess. Opplæringen skal tilrettelegges slik at barn og unge utvikler evne til refleksjon, til å ta andres perspektiver og til å samarbeide. Alle tiltak må forankres i gjeldende læreplaner og rammeplaner. For at opplæringen i skolesystemet skal være av høy kvalitet, er det viktig med tilstrekkelig kompetanse hos lærerne”.

Samferdselsminister Torhild Skogsholm nedsatte i oktober 2002 en arbeidsgruppe for å vurdere trafikkopplæringen i skoleverket²¹. Grappa besto av representanter fra samferdselsdepartementet, politidirektoratet, skoleverket, Trygg Trafikk og vegdirektoratet. I forbindelse med opprettelsen uttalte samferdselsministeren:

”Bedre trafikkopplæring i skolen er viktig for å bidra til økt trafikksikkerhet på vegene. Kunnskap om hvordan man ferdes trygt langs bilvegen er viktig for unge menneskers holdninger og atferd i trafikken. Et effektivt og helhetlig arbeid for tryggere trafikk krever fokus på atferd, i tillegg til ulike fysiske tiltak på vegnettet, økt kontrollvirksomhet og strengere sanksjoner. Trafikkopplæring i skolen er grunnleggende for at barn og unge skal utvikle gode holdninger når det gjelder trafikksikkerhet”.

Arbeidsgruppa gjennomgikk hva som fantes av trafikkopplæring på de enkelte klassetrinn. Om ungdomstrinnet 8. – 10. klasse heter det i rapporten:

”For denne målgruppa er generell trafikkopplæring lite dekket. Det hevdes at årsaken kan være tematrengsel og at trafikkopplæring dermed faller ut. For at trafikk som tema skal få sin plass tror vi det er nødvendig at den enkelte rektor gjør dette valget. På ungdomstrinnet anbefaler vi at det er en trafikansvarlig kontaktlærer ved hver skole”.

Arbeidsgruppa betegner det som finnes av materiell for dette alderstrinnet som små ”stunts” og mener det må legges opp til arbeid både før og etter kampanjen.



²¹ Rapport: Trafikkopplæring – vegen til trafikkforståelse, Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009

Kunnskapsløftet

Den nye læreplanen for grunnskolen, Kunnskapsløftet, og den nye rammeplanen for barnehagene, stiller krav til at det gis trafikkopplæring. Dette krever at undervisningspersonell får informasjon og kurs om trafikkopplæring. Trafikalt grunnkurs kan holdes som programfag på ungdomstrinnet etter den nye læreplanen.

Kunnskapsløftet trådte i kraft høsten 2006. Her er trafikksikkerhet tatt inn som et forpliktende tema med klare kompetansemål etter fjerde, sjuende og tiende skoletrinn (Samordningsplan for trafikksikkerhetsarbeidet i Østfold 2006 – 2009). På grunnttrinnet er kompetansemål innen trafikksikkerhet knyttet til faget kroppsøving. På ungdomstrinnet er temaet knyttet til naturfag.

Kompetansemål etter 4.trinn (9 – 10 år):

- være med i aktiviteter som utfordrer heile sanseapparatet og koordinasjonen
- følge trafikkregler for fotgjengere og syklister

Kompetansemål etter 7.trinn (12 – 13 år):

- praktisere trygg bruk av sykkel som framkomstmiddel

Etter 10.trinn skal elevene (15 – 16 år):

- gjøre rede for begrepene fart og akselerasjon, måle størrelsene med enkle hjelpemidler og gi eksempler på hvordan kraft er knyttet til akselerasjon
- gjøre forsøk og enkle beregninger med arbeid, energi og effekt
- gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker
- gjennomføre forsøk med lys, syn og farger, beskrive og forklare resultatene
- gjøre greie for hvordan bruk av rusmidler kan føre til helseskader og drøfte hvordan den enkelte og samfunnet kan forebygge helseskadene

Trygg Trafikk skriver på sine hjemmesider at ”i tillegg til kunnskaps- og ferdighetsmål må etiske og moralske perspektiver stå i sentrum. *Det er opp til den enkelte skole og deres planer hvordan temaene skal fordele seg etter trinn og årstider (vår utheving)*”.

Vi har ikke gått grundig til verks for å kartlegge i hvilken grad skolene i regionen følger opp kompetansemålene knyttet til trafikksikkerhet.

”Ikke tøft å være død”

Trygg Trafikk tilbyr forestillingen ”Ikke tøft å være død” til elever på 10.trinn. Det er opp til det enkelte fylket og den enkelte skolen om de vil bruke kampanjen.

Arbeidsgruppa kjenner ikke til andre landsomfattende tiltak, eller felles tiltak i Region Øst, rettet mot elever i ungdomsskolen. Trygg Trafikk skriver på sine hjemmesider at ”bruk av sykkelhjelmer *kan være* (vår utheving) særlig aktuelt på 8. – 9.trinn, både som en forlengelse av barnetrinnets sykkeltema og for å jobbe med fortsatt hjelmbruk”.

”Ikke tøft å være død” er et trafikksikkerhetstiltak rettet mot 10.trinn i ungdomsskolen, (dvs ungdom i 15 – 16 års alderen). Hovedelementet i kampanjen er en 90 minutters

skoleforestilling. Forestillingen skal gi et realistisk bilde av en alvorlig ungdomsulykke i trafikken, presentert av for eksempel politiet, en trafikkskadd og en tredjeperson (helsepersonell, "kjendis" eller andre). I tillegg er det laget en modul for før-og etterarbeid med hovedfokus på trafikksikkerhet, knyttet til tematikk i forestillingen. Det overordnede målet er å bevisstgjøre ungdom om risiko og konsekvenser av risikofylt adferd i trafikken og å skape gode holdninger til trafikksikkerhet.

"Ikke tøft å være død" er evaluert av Transportøkonomisk institutt (TØI) ved Inger Synnøve Moan og Pål Ulleberg, etter at forestillingen ble vist ved ungdomsskoler i tre fylker i Norge høsten 2005. Sjøl om elevene generelt vurderte opplegget "Ikke tøft å være død" positivt og sa at forestillingen gjorde at de tenkte annerledes rundt trafikksikkerhet, tyder resultatene på "at verken forestillingen eller gruppearbeid/diskusjoner før og etter forestillingen bidro til å endre elevenes holdninger, intensjoner og adferd".

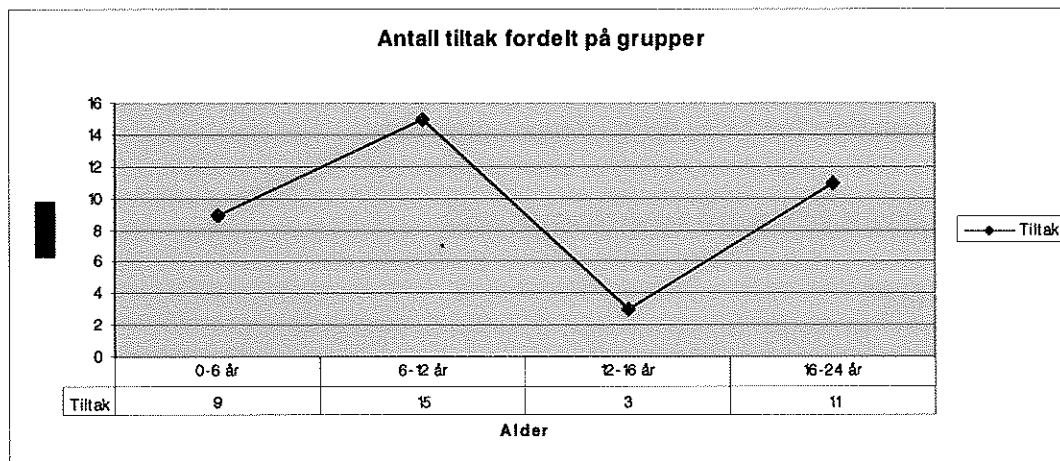
En svakhet sett fra vår side er også at det er opp til fylket/skolen å bruke opplegget.

6. Analyse

Hvilke kampanjer er satt i verk for aldersgruppa 12- 16 år?

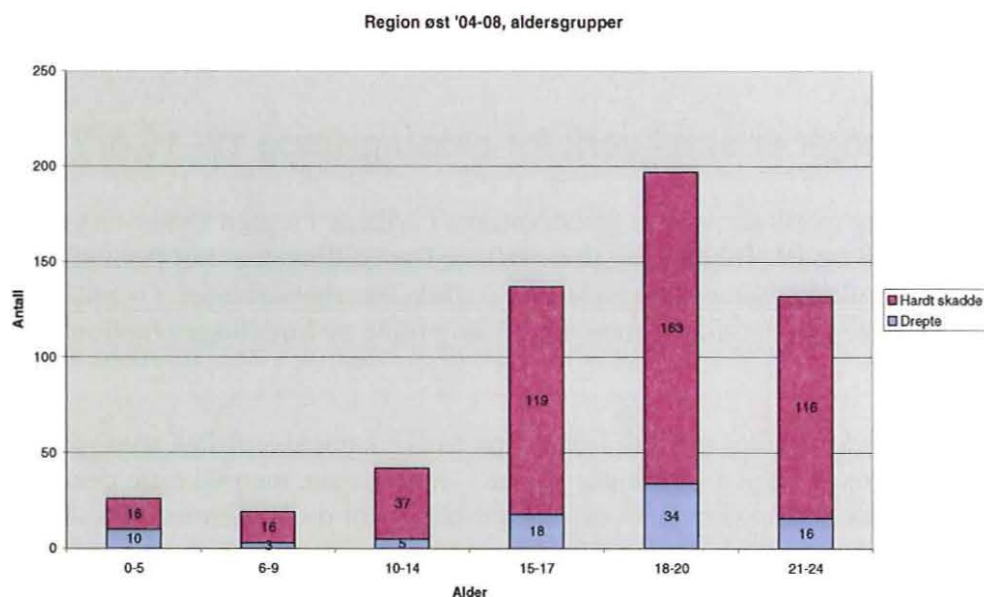
Grafisk framstilling av tiltakene som gjennomføres i fylkene i region Øst er vist i oversikten (figur 8) på side 18 og 19. Tabellen og den grafiske framstillingen er tatt frem på bakgrunn av de enkelte fylkers tiltaks-/samordningsplan for trafikksikkerhetsarbeidet. Oversikten er ikke fyllestgjørende eller kvalitetssikret, men gir et riktig bilde av fordelingen mellom aldersgrupper.

Det er individuelle forskjeller mellom fylkene på hvilke kampanjer/tiltak som gjennomføres. Østfold har blant annet valgt å ikke kjøre ”Si fra” –kampanjen, men vil sette den i gang dersom ungdomsulykker med passasjer blir et økende problem. For øvrig gjennomføres flere av tiltakene som er nevnt kun lokalt, i enkelte fylker eller overfor en mindre del av den aktuelle barne-/ungdomsgruppen. Grafen nedenfor bygger på oversikten i figur 8 og viser klart vårt poeng; **gruppen 12-16 år er ikke prioritert i TS-arbeidet.**



Sammenlignet med den grafiske oversikten over ulykker med hardt skadde og drepte som er gjengitt nedenfor og som vi også har vist først i denne rapporten, ser vi at mangelen på tiltak er størst i aldersgruppa like før ungdommene når ”den ekspllosive 15 – 16 års alderen”.

Kan det være en sammenheng eller er det bare tilfeldigheter og fysiske begrensninger ved mennesket som gir dette bildet?



Dersom systematisk opplæring og motivering over tid er det som skaper holdninger og bidrar til å utvikle mennesket, mener vi at det vil være viktig å "tette hullet" i 8. og 9. klasse. Det kan bidra til redusert ulykkesrisiko i høyrisikoalderen 15 – 20 år. Arbeidsgruppa mener det vil være riktig å prøve ut tiltak overfor denne gruppa og at virkningen kan vise seg over tid, uten at vi har grunnlagsmateriale for å vise dette i denne oppgaven.

Hva kan gjøres for å nå ungdommen?

"Context is king"

I innledende tekst til denne oppgaven viser vi at det er mange aktører i trafikksikkerhetsarbeidet. Det mangler heller ikke på planverk og gode målsettinger, men "vår aldersgruppe" synes å være glemt. Særlig i alderen 13 – 15 år, det vil si i 8. og 9. klasse. De tiltakene som finnes retter seg mot yngre barn samt ungdom som er på veg ut i trafikken på moped og i bil. Dette er for så vidt en naturlig

Vi vet at unge i pubertetsalderen er i en brytningstid i forhold til egen utvikling og samfunnet rundt seg. Vi tar med oss at den emosjonelle utviklingen har kommet mye lenger i denne alderen enn evnen til å vurdere og kontrollere sine handlinger. Dagfinn Moe sier dessuten²² at det ikke finnes noen garanti for at livslang læring virker, men at interessefelter i utviklingsperioden preger resten av livet. Ungdom ønsker dessuten tydelige voksne, som kan være den frontallappen (kontrollerende del av hjernen) som de sjøl mangler.

Dermed tar vi utgangspunkt i Moes utsagn "context is king" når vi vurderer hvordan aldersgruppa kan nås. Dermed åpner det seg mange muligheter, men også utfordringer. 13 – 15 åringer befinner seg ofte i en "context" der voksne spiller en vesentlig rolle. Det kan være de voksne som må påvirkes til å bli gode rollemodeller.

Professor Tomas Nordahl²³ ved Høgskolen i Hedmark hevder at holdninger etableres i det daglige og krever systematisk oppfølging over tid. Best resultater får vi når voksne som er mye sammen med barn viser ansvar, sier Nordahl.

²² Dagfinn Moe 2008 i sitt foredrag under Kurs i sikkerhetsstyring

²³ Tomas Nordahl (2008)

Skolen

Skolen har ingen tiltak spesielt rettet mot aldersgruppa. Likevel er dette den arenaen hvor de unge oppholder seg mest over tid og med systematisk voksenkontakt gjennom lærerne. De tiltakene som foreløpig retter seg mot ungdomsskolen er også tilfeldige og ansvaret ligger hos den enkelte skole. Fra andre områder i samfunnet, ikke minst kommunene, kjenner vi til at trafikksikkerhetsarbeidet først blir satt på dagsorden når for eksempel en ansatt i administrasjonen eller en politiker er spesielt engasjert i emnet. Denne erfaringen kan overføres til skolen. Det blir for tilfeldig å satse på at skolene har en slik ildsjel. Dermed kan det være aktuelt å ha en trafikksikkerhetsansvarlig ved hver skole, men det er svært viktig at holdningsskapende arbeid i skolen ikke blir hos én person.

Kampanjer

Kampanjen "Ikke tøft å være død" får ingen høy score i evalueringen, *dersom den ikke kombineres med før-og etterarbeid*. Den eller lignende kampanjer kan være del av et helhetlig opplegg i ungdomsskolen.

"Si ifra" er en kampanje som i dag retter seg mot vg2 i videregående skole. Kampanjen er videreutviklet i Hedmark i forbindelse med Ringsaker-prosjektet, der den har omfattet alle aldre i møteserien "Si ifra 0 – 100". Denne kampanjen kan utvikles og målrettes mot elever ungdomsskolen.

Kampanjer og holdningsskapende tiltak i forhold til rus og røyking finnes det flust av i ungdomsskolen. En organisasjon som i sterkere grad tar vare på hele mennesket og behovet for å bli sett og verdsatt, er MOT. MOT bygger på tre grunnverdier, ikke minst aktuelle i trafikksikkerhetsarbeidet:

MOT til å leve

MOT til å bry seg

MOT til å si nei.

Også for MOT sitt arbeid er det viktig at det sees som del av en helhet og skjer i nært samarbeid med skolen.

Konfirmantundervisningen

Konfirmantundervisningen som foregår i 8. klasse (14 – 15 år) når de fleste unge, enten de velger kirkelig eller borgerlig konfirmasjon. Også innen andre trosretninger finnes et overgangsrituale mellom barn og voksen i denne aldersgruppa. Human-etisk forbund bygger mye av sin konfirmantundervisning på holdninger og evnen til å ta egne valg. Kirken er en sentral samarbeidspartner innen trafikksikkerhetsarbeidet, ikke minst ulykkesmarkeringene, der trafikk og etikk står i sentrum. Bevisste kursledere kan ta temaet trafikksikkerhet inn i konfirmantundervisningen.

Frivillige organisasjoner

Organisert idrettsarbeid når svært mange unge i den aktuelle aldersgruppa. Vi ser at noen fylker har et organisert samarbeid mellom trafikksikkerhetsaktører og idretts- eller fotballkrets. Bevisste voksne ledere og instruktører bidrar til å skape gode holdninger og rettlede målgruppa til å ta vare på egen kropp og utvikling

Musikk, teater og andre kunstneriske uttrykk gir også innpass i unge menneskers interesse og uttrykk. Bevisste voksne tar de unges uttrykk på alvor.

I flere fylker er det etablert samarbeid mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk og idretts- eller fotballkrets. Et slikt samarbeid finner vi for eksempel med Indre Østland fotballkrets som

omfatter 170 fotballklubber, 30 000 aktive spillere og ti millioner kjørte kilometer til trening og kamp hvert år. Målet for samarbeidet er å bevisstgjøre voksne trenere, ledere og dommere, samt foreldre og foresatte, til å bli gode forbilder for egne og andres barn. Trafikksikkerhet skal være tema både på kretssamlinger, kretsting og i virksomhetens retningslinjer.

Foreldre

Foreldrene er de viktigste rollemodellene for sine håpefulle. Før mopedalderen tilbringes mye tid i bilen til egne eller kameraters foreldre. Foreldre er like forskjellige som andre mennesker, men de kan fortsatt utvikles og ikke minst lære mer om egne barns utvikling. Foreldre har det største ansvaret for å være tydelige, hyggelige voksne, men ikke kamerater til ungene sine. FAUene og foreldremøter er arenaer der foreldrene i første rekke nås. Bevisste foreldre er gode rollemodeller for sine barn.

Gutte- og jenterommet

Kamerater, venninner og kjendiser har stor innflytelse på unge mennesker. Det som foregår på gutte- og jenterommet er i stor grad med på å forme hverdagen og livskvaliteten i denne fasen av livet. En del av denne hverdagen foregår gjennom spill, mobiltelefon, på nett og i en virtuell verden som de voksne knapt kjenner.

Mulighetene er uten grenser dersom man treffer med kanal og budskap i en slik verden. Mest vellykket blir det når de unge sjøl utformer budskapet. Dette bekreftes av webredaktør Ola Matsson i Trysilfjellet. Hjemmesida www.trysilbigair.com med klar adresse til ungdom ble lansert 16. november 2008 og var per 5. desember besøkt over 630 000 ganger. Hjemmesida inneholder et spill som blant annet skal promotere snøbrettsparken i fjellet. Spillet var i samme tidsperiode spilt over 2,2 millioner ganger.

Risikoen ligger i å presentere noe som er bra nok, sier Matsson. Ungdom er kritiske og har kanaler som når langt i forhold til å spre både ris og ros. En vellykket utforming av gode holdninger eller kobling til en opplevelse som allerede er populær kan være aktuelt for å nå den aktuelle aldersgruppa.

7. Konklusjon og forslag til tiltak

Det systematiske arbeidet med informasjon til ungdom i aldersgruppa 12 – 16 år er i liten grad tilstedeværende. Mye baseres på tilfeldige tiltak gjennom kommune og skoleverk. Med tilfeldig menes for eksempel at det er opp til hver skole om tilgjengelig materiell fra Trygg Trafikk blir benyttet. For ikke å virke masete eller formanende kan det være riktig å legge trafikksikkerhetsarbeid inn på ulike arenaer og som del av andre aktiviteter i aldersgruppa. Det krever i første rekke bevisstgjøring av voksne ledere og instruktører, og ikke minst av foreldre som rollemodeller. Utfordringen er stor, men mulighetene er mange!

Tiltak som kan vurderes:

- Ansette trafikansvarlig kontaktlærer ved hver skole
- Drive målrettet arbeid mot ledere og instruktører innen frivillige organisasjoner
- Involvere ungdommenes fylkesting (UFT) og kommunale barne- og ungdomsråd i arbeidet med å tilrettelegge budskapet spesielt for ungdom. Ta ungdommens egne initiativ på alvor.
- Målrette "Si ifra"-kampanjen mot den aktuelle aldersgruppa, evt utvikle "Ikke tøft å være død" eller nye tiltak som kan inngå i et helhetlig opplegg i ungdomsskolen
- Bruke organisasjoner som MOT for å gi sosial tilhørighet og egenverd i forhold til MOTs grunnverdier

- Sette av ressurser i Statens vegvesen, politiet og andre trafikksikkerhetsaktører for å møte ungdommen på deres egne arenaer.
- Gi flere elever på ungdomstrinnet i hele region øst mulighet til å besøke Vegmuseets Opplevelsessenter for trafikksikkerhet.
- Bruke kjendiser/forbilder aktivt i formidlingen av gode holdninger og positive opplevelser
- Utvikle spill og informasjon på nett – trafikksikkerhet i en virtuell verden

Referanseliste

Nettsteder: www.vegvesen.no
www.oppland.org
www.hedmark.no
www.ostfold-f.kommune.org
www.oslo.kommune.no
<http://ungmed.unginfo.oslo.no/sentralt-ungdomsråd-sur/>
www.tryggtrafikk.no
www.google.com
www.regjeringen.no

Aven (2004) Samfunnssikkerhet, Universitetsforlaget

Handlingsplan for trafikksikkerhet i Akershus 2006-2009.

Handlingsplan for trafikksikkerhet 2005-2008, Oppland Fylkeskommune.

Hovden, Jan Professor NTNU Myter og feilslutninger i sikkerhetsarbeidet
Kompendium EVU-kurs Sikkerhetsstyring.

Instruks for Statens vegvesen (2005) Fastsett ved kongelig resolusjon 25.mai.

Kunnskapsløftet, reform i grunnskolen og videregående opplæring (aug. 2006, gjeldende fra
høst 2007)

Moe, Dagfinn (2007) Menneskets forhold til risiko sett i et biologisk,
psykologisk og sosialt perspektiv.

Moskaug, Vegdirektoratet, TS-seksjonen. Forelesningsnotater av Finn H. Amundsen

Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009

NTP, Arbeidsgruppe trafikksikkerhet, Region Øst (2008)

NTP 2010 – 2019

Sluttrapport evaluering av TS-planer i Oppland (2004) utarbeidet av Asplan Viak

Statens vegvesen (notat 08.09.08) Kommunale trafikksikkerhetsplaner og tilskudd til
trafikksikkerhet.

Statens vegvesen (vår 2008) Kompendium, EVU-kurs, Sikkerhetsstyring.

Statens vegvesen. Ulykkesstatistikk. Region Øst

Stene, Trine Marie (nov. 2005) Rapport STF50 A05171, Læring og mestring av risiko

Trafikksikkerhetsplan for Oslo 2006-2009