

Sluttrapport fra prøveprosjekt

**Føreropplæring i tilknytning til
videregående skole: Bedre og billigere
i distriktene**

Samferdselsdepartementet, september 2009

1. INNLEDNING

Som en del av regjeringens satsing på trafikksikkerhet og ungdomstiltak i distriktene, har Samferdselsdepartementet i samarbeid med Kommunal- og regionaldepartementet gjennomført et prøveprosjekt om føreropplæring i tilknytning til videregående skoler for ungdom som bor i distriktene. Seks videregående skoler har deltatt i en frivillig forsøksordning fra januar 2007 til juni 2009 der føreropplæring er tilbudt i eller utenfor ordinær skoletid.

I denne sluttrapporten oppsummerer og sammenstiller Samferdselsdepartementet hovedresultatene fra prøveprosjektet slik de er formidlet gjennom en evaluering gjennomført av forskningsenheten NTNU Voksne i livslang læring (ViLL) samt skolenes egne erfaringer og tilbakemeldinger. NTNU ViLLs evaluering er basert på datainnsamlinger fra perioden januar 2007 til september 2008. For å fange opp erfaringene fra skoleåret 2008/09 og gi et bilde av utviklingen i hele prosjektperioden, blir NTNU ViLLs evaluering derfor supplert med skolenes sluttrapper og tilbakemeldinger i siste fellessamling i juni 2009.

2. OM PROSJEKTET

2.1 Målsetting

De overordnede målene med prøveprosjektet har vært å undersøke om føreropplæring i et samarbeid mellom videregående skoler og trafikkskoler kan være et bidrag til (i) økt trafikksikkerhet, (ii) redusert fravær fra den ordinære undervisningen, (iii) reduserte kostnader ved at elevene får mulighet til å gjennomføre føreropplæringen der de oppholder seg til daglig samt (iv) bedre service- og tjenestetilgjengelighet i distriktskommuner.

2.2 Bakgrunn

Unge førere er overrepresentert i statistikken for trafikkuulykker. I OECD landene er trafikkuulykker den største dødsårsaken for ungdom mellom 15 og 24 år, mens det på verdensbasis er den nest største årsaken til død hos den samme aldersgruppen. I Norge er 25 % av de drepte i denne aldersgruppen, mens de kun utgjør 10 % av befolkningen og står for 7 % av trafikken.

Det er en stor utfordring å redusere tallet på og omfanget av ungdomsulykkene. Til grunn for alt arbeid og tenkning om trafikksikkerhet i Norge ligger en visjon om ingen ulykker med drepte eller hardt skadde på våre veger – nullvisjonen. En slik ambisiøs visjon nødvendiggjør en betydelig samlet innsats fra flere ulike aktører samt en kombinasjon av tiltak, som opplæring og holdningsskapende arbeid, på en rekke arenaer.

Skolen er den arenaen hvor det er lettest å treffe de fleste ungdommene. I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006 – 2015 er trafikkopplæring for barn og ungdom i skolen framhevet som et viktig satsingsområde. Trafikkopplæring er en livslang læreprosess,

og trafikkopplæring i skoleverket er etter Samferdselsdepartementets oppfatning, en viktig forutsetning for at barn og unge skal utvikle gode holdninger til trafikk og trafikksikkerhet. På bakgrunn av dette er trafikksikkerhet tatt inn som et forpliktende tema i Kunnskapsløftet med klare kompetansemål i grunnskolen. For å sikre kontinuitet og progresjon, vil det være av stor betydning at fokuset på trafikksikkerhet og trafikkopplæring fortsetter også i den videregående skole.

En god føreropplæring er en meget viktig faktor for å redusere den høye risikoeksponeringen unge og ferske bilførere utsettes for etter å ha tatt førerkort. En revidert føreropplæring ble innført 1. januar 2005 med nye læreplaner for 16 førerkortklasser. Disse nye læreplanene representerer en kvalitetsmessig heving av føreropplæringen. Både innhold og undervisningsmetoder er endret med stor vekt på å øke elevens utvikling av selvinnsikt, risikoforståelse og bevisstgjøring av egne handlinger og vurderinger.

Unge er en viktig målgruppe i distrikts- og regionalpolitikken. Regjeringen vil gi folk reell frihet til å bosette seg der de selv ønsker. I dette ligger det en forutsetning om at service- og tjenestetilgjengeligheten skal være god. Skal folk oppleve en reell frihet til å bosette seg der de ønsker, må de også ha tilgang til bl.a. god transport. Særlig unge mennesker opplever dette som en grunnleggende tjeneste.

Føreropplæringen representerer en spesiell utfordring for ungdom i områder med store avstander til større sentra. I distriktene er bil ofte det eneste transportalternativet. For disse elevene vil opplæringen i enkelte tilfeller og situasjoner kunne medføre et høyt fravær fra skoleundervisningen, en hemmet progresjon og eventuelt redusert effektivitet og kvalitet på føreropplæringen.

Prøveprosjektet ble initiert på bakgrunn av at et samarbeid mellom videregående skole og trafikkskoler ville kunne gi et positivt bidrag til at trafikkopplæringen for ungdom i distriktene blir mer tilgjengelig, mer effektiv og antakelig også billigere for elevene.

2.3 Rammebetingelser

2.3.1 Organisering og budsjett

Prosjektet er gjennomført som et samarbeid mellom Kommunal- og regionaldepartementet (KRD) og Samferdselsdepartementet (SD). KRD har hatt det økonomiske hovedansvaret gjennom en støtte til prosjektet på 1 million kroner. Prosjektet er etablert innenfor KRDs satsing på småsamfunn og som et tiltak rettet mot ungdom i distriktene, jf. St.meld. nr. 21 (2005-2006) Hjerte for hele landet. Om distrikts- og regionalpolitikken.

SD har hatt det faglige hovedansvaret for organisering og gjennomføring av prosjektet samt finansiering av evalueringen med til sammen 750 000 kroner. Vegdirektoratet og utdanningsdirektoratet har bistått med faglig veiledning.

Hver deltakerskole er gitt 115 000 kr i prosjektmidler. Midlene var forutsatt å dekke skolens utgifter til administrasjon og gjennomføring av prosjektet. Skolene sto i stor grad fritt til å disponere bruken og fordelingen av midlene innenfor den gitte økonomiske og tidsmessige rammen. Det ble imidlertid oppfordret til å utarbeide opplegg som vil være bærekraftige også etter endt prosjektperiode.

Samferdselsdepartementet satte som forutsetning at prosjektet skulle gjennomføres på en faglig tilfredsstillende måte i tråd med gjeldende forskrifter og læreplaner for videregående opplæring og føreropplæring. Det har videre vært en forutsetning at prosjektet ikke skal påvirke konkurranseforholdene mellom trafikkskolene.

3. PROSJEKTGJENNOMFØRING

3.1.1 Deltakerskoler

Følgende skoler har deltatt i prøveprosjektet:

- Firda videregående skule, Sogn og Fjordane
- Grong videregående skole, Nord-Trøndelag
- Knut Hamsun videregående skole, Nordland
- Nord-Gudbrandsdal videregående skule avd. Lom, Oppland
- Trysil videregående skole, Hedmark
- Vest-Telemark videregående skule, Dalen, Telemark

3.1.2 Minstekrav til tilbudet ved skolene

Under forutsetning om at gjeldene regleverk for opplæringen ble fulgt, lå det stor frihet til at den enkelte skole kunne tilpasse tilbudet ut i fra sitt studietilbud og andre lokale forhold. Enkelte føringer ble imidlertid lagt for tilbudet ved prosjektskolene.

Trafikksikkerhet har hatt en fremtredende plass i prøveprosjektet, og hovedfokuset ved de ulike skolene var forutsatt å gi elevene som begynner i videregående opplæring en god start på trafikksikkerhetsopplæringen gjennom et organisert opplegg på den enkelte skole. Det ble derfor satt som krav for deltakelse i prosjektet at Trafikalt grunnkurs eller teoridelen til klasse B skulle inngå som obligatoriske elementer. Videre ble det, i tråd med prosjektets målbilde, stilt krav om at skolene skulle legge til rette for praktisk førerkortrettet opplæring som var a) knyttet til skolen, b) gjorde hverdagen enklere for eleven og skolen, samt c) at tilbudet bidro til lavere eller like kostnader knyttet til førerkortervervelse.

Prosjektledelsen oppfordret videre skolene til å søke å involvere ulike aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, som for eksempel Statens vegvesen, det lokale politi og redningstjeneste, Trygg Trafikk m.fl., i undervisningen.

3.1.3 Fellessamlinger

Det er gjennomført seks fellessamlinger i prosjektperioden. Samlingene ble ledet av Samferdselsdepartementet. Skolene har fått dekket deltakelse med inntil to representanter hver. I tillegg til prosjektskolene har Vegdirektoratet, Utdanningsdirektoratet og bransjeorganisasjonene Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) og Trafikkforum deltatt på samlingene.

4. RESULTATER

NTNU Voksne i livslang læring (ViLL) har gjennomført en prosessevaluering av prøveprosjektet. Hensikten med evalueringen har vært å høste kunnskap og erfaringer om hvordan føreropplæring i tilknytning til videregående skole eventuelt kan utvikles og implementeres i en større skala.

Evalueringen er basert på datainnsamlinger fra perioden januar 2007 til september 2008. NTNU ViLLs evaluering blir derfor supplert med skolenes sluttrapporter og tilbakemeldingene i siste fellessamling i juni 2009 for å fange opp erfaringene fra skoleåret 2008/09 og utviklingen i prosjektet.

4.1 Hovedkonklusjoner

NTNU ViLLs evaluering konkluderer entydig at føreropplæring og videregående skole hører naturlig sammen og samtlige prosjektskoler, herunder både representanter for skolene og elevene, mente at prosjektet bør videreføres. Dette blir blant annet begrunnet med at det aldersmessig er de samme ungdommene som tar både videregående opplæring og føreropplæring, og det er samfunnsmessige viktige kunnskaper som formidles gjennom føreropplæringen. Flere av informantene poengterte videre at føreropplæring er en naturlig del av ungdommens utdanning og forberedelser til arbeidsliv og voksenliv. Spesielt i distrikts-Norge, med spredt bebyggelse og lange avstander, er man avhengig av førerkort og tilgang til bil hvis man skal bo og virke der. Det ble også pekt på at det vil være meget vanskelig for elevene å få eller å inneha praksisplasser eller lærlingplasser uten førerkort og bil.

Skolene bekrefter dette på samlingen i juni. De er fornøyd med prosjektet og deltakelsen i dette, og de ønsker alle å fortsette tilbudet også etter prosjektets avslutning dersom økonomien tillater dette.

4.1.1 Suksesskriterier

Av suksesskriterier fremhever skolene og NTNU ViLL fem momenter som er viktige for å fremme tiltaket: gode lærerkrefter, godt rammeverk, godt samarbeid mellom involverte parter og god informasjonsflyt. I tillegg ligger det som en rød tråd i evalueringsrapporten at solid forankring av prosjektet på skolen og i lærerkollegiet slik at det skapes engasjement, er

et sentralt moment. Evalueringen og skolenes sluttrapporter viser at det tar noe tid å finne hensiktsmessig form for de lokale oppleggene. Videre skapte det en ekstra utfordring for skolene at prosjektet og innføringen av Kunnskapsløftet sammenfalt i tid.

4.1.2 Oppnåelse av overordnede mål

De overordnede målene med prøveprosjektet har fra departementenes side vært å undersøke om et samarbeid mellom videregående skoler og trafikkskoler kan være et bidrag til (i) økt trafikksikkerhet, (ii) redusert elevfravær, (iii) bedre og billigere føreropplæring i distriktene samt (iv) bedre service- og tjenestetilgjengelighet for ungdom i distriktskommuner. Punkt (ii), (iii) og (iv) er i det all vesentligste oppnådd ved at føreropplæringen blir mer tilpasset elevenes geografiske plassering slik at fravær og kostnader knyttet til reise i forbindelse med kjøretimer er betydelig redusert. Mål (i) om økt trafikksikkerhet viser seg vanskelig å måle.

Alle representantene fra skolene mente at en velfungerende modell for føreropplæring i videregående med fokus på refleksjon, holdninger og trafikksikkerhet, kan ha stor betydning for trafikksikkerheten på sikt. Skolene har brukt prosjektdeltakelsen til å sette fokus på trafikksikkerhet generelt på skolen gjennom bl.a. temadager og -kvelder, skolerevy, kampanjer og lignende. I den mer teorierte undervisningen har skolene i varierende grad klart å vektlegge trafikksikkerhet og holdningsskapende arbeid. De skolene som la opp til undervisning i trafikal kunnskap over et lengre tidsrom og strukturert rundt diskusjon og refleksjon rundt trafikksikkerhetsspørsmål og holdninger har hatt mer fornøyde elever enn der undervisningen er mer teori- og førerkortrettet. NTNU ViLL undersøkte eventuelle forskjeller i holdninger til trafikksikkerhet og risiko blant elever som fulgte prosjektet og en kontrollgruppe av elever som ikke deltok. Det ble ikke påvist forskjeller i holdninger blant disse gruppene.

Prøveprosjektets målsetting knyttet til redusert fravær har ikke vært rettet mot at elevene skulle få gyldig fravær ved kjøretimer, men at fraværet kunne reduseres i forhold til tidligere ved at elevene ikke lenger behøvde å ta fri en hel dag for å gjennomføre én kjøretime på en trafikkskole langt unna. Selv om skolene ikke har ført en akkumulert fraværstatistikk, er det en felles oppfatning blant representantene og elevene ved prosjektskolene at fraværet har gått ned etter at prøveprosjektet startet. Betydning av fraværreduksjon innbefatter flere faktorer: (i) at kjøretimene med trafikklærer startet og sluttet ved skolen, og elevene slapp å reise til og fra trafikkskolen, (ii) elevene tilpasset kjøretimer med trafikklærer til fritimer/ettermiddager, og at (iii) fravær fra kjøretimer ble kjent gyldig og i noen tilfeller strøket fra vitnemålet.

Den opprinnelige intensjonen bak målene om "bedre" og "billigere" føreropplæring er i hovedsak knyttet til mer tilrettelagt undervisning for elevene og ikke en ren kvalitetsmessig forskjell på opplæring i tilknytning til skolen og ved trafikkskole. Obligatorisk opplæring skal uansett modell, gjennomføres av godkjent trafikklærer, noe som skal sikre lik kvalitet.

Elevene opplevde imidlertid opplæringen som mer tilrettelagt ved at de slipper å reise ut av nærmiljøet, samt at bevisstheten rundt trafikk og føreropplæring ble større gjennom prosjektet. Kostnadene ble derved redusert som følge av mindre utgifter til reise og opphold i forbindelse med kjøretimer. Flere pekte også på at de neppe ville gjennomført teorikurs dersom de ikke hadde fått tilbud om dette gjennom prosjektet. Strykprosenten oppgis både av elever og representanter for skolene å ha gått drastisk ned ved prosjektskolene.

Flere skoler viser til et positivt engasjement rundt prøveprosjektet i nærmiljøet. Flere skoler har brukt tilbudet om føreropplæring aktivt i markedsføringen av skolen og derigjennom opplevd at elever har søkt seg til deres skole framfor skoler i større kommunesentra.

4.2 Projektskolenes organisering og tilrettelegging for føreropplæring

4.2.1 Tre opplæringsmodeller; integrert, kombinert og ekstern modell

Ut i fra kjennetegn ved forsøksskolenes organisering har NTNU ViLL funnet tre hovedmodeller av føreropplæring i videregående skole:

Integrert modell (skole 3 og 6) ¹	<ul style="list-style-type: none"> • Skolen administrerer og har hovedansvaret for opplæringen • Egen trafikklærer som inngår i lærerkollegiet • Egen bil • Tilbyr teori- og kjøreopplæring for skolens elever • Kjøreopplæringen foregår fra skolen • Teoriundervisningen gjennomføres ved skolen
Kombinert modell (skole 4 og 5)	<ul style="list-style-type: none"> • Skole og trafikkskole(r) samarbeider om førerkortopplæringen og de har delt ansvar. • Trafikkskolen har ansvaret for kjøretimer med trafikklærer • Skolen legger ingen føringer på gjennomføring av kjøretimene • Elevene avtaler kjøretimer med trafikklærer/-skole selv • Kjøreopplæringen foregår fra skolen • Teoriundervisningen foregår på skolen, i skoletiden • Både egen lærer og trafikklærer underviser i trafikkteori
Ekstern modell (skole 1 og 2)	<ul style="list-style-type: none"> • Trafikkskolen administrerer og har ansvar for alle deler av førerkortopplæringen • Skole og trafikkskole samordner opplæringen ved møter • Skolen sørger for informasjon til elever og foreldre om kjøreopplæringen • Teoriundervisning subsidieres på ulike måter av skolen (kjøp av tjenester, rimeligere pris for elevene, utlån av bøker og materiell eller lignende.) • Kjøreopplæringen foregår fra skolen

Føreropplæringen ble organisert på ulik måte ved de ulike skolene. I intervjuene med NTNU ViLL og i fellessamlingene påpekte alle skolene fordelene ved å inkludere trafiksikkerhet og trafikkteori i skolefagene. Dette for å nå målsettingen om å skape refleksjon og gode trafikale

¹ Skolene er anonymisert i evalueringen.

holdninger blant elevene. NTNU ViLL ser likevel at opplevelsene og erfaringene rundt å forsøke dette varierer veldig mye, alt etter hvilken ordning som skolen har valgt.

Det er bare Skole 4 (kombinert modell) som har integrert føreropplæringen innenfor rammetimeplanen. Her ble det benyttet en fritime og prosjekt til fordypning. Skole 5 benyttet også 5 minutter av hver skoletime, noe som ga en time til føreropplæring pr. uke (integrert modell). For øvrig hadde alle skolene lagt føreropplæringen utenfor rammetimeplanen, men innenfor rammen av skoledagen.

Det ble opplevd som vanskelig å inkludere trafikkteori og trafikksikkerhet inn i rammetimeplanen slik den forelå etter innføringen av Kunnskapsløftet med liten eller ingen mulighet for valgfrihet. Et viktig spørsmål som et flertall av representantene påpekte var at de trengte en avklaring på om og hvor føreropplæringen har sin naturlige plass i skolen. Som et eget fag, som deler av fag eller utenfor læreplaner og rammetimer.

Kjøretimene der trafikkklærer kom til skolen for å hente elever til kjøretimer fungerte bra. Her var samarbeidet med trafikkskolen viktig for å få til en velfungerende ordning. Når det gjaldt privat øvingskjøring med ledsager benyttet flere skoler loggføring etter modell fra Sogn og Fjordane. Til tross for ulike informasjons- og inspirasjonsmøter, ønsket flere av skolene en enda større involvering av foreldre- og foresatte for å tilrettelegge øvingskjøringen på best mulig måte

4.2.2 Økonomi

Hver deltakerskole ble gitt 115 000 kr i prosjektmidler for å dekke skolens utgifter til administrasjon og gjennomføring av prosjektet. Flere skoler har også fått midler gjennom fylkestrafikksikkerhetsutvalg, deltakerbetaling og lignende. Samtlige skoler har imidlertid benyttet egne midler til prosjektgjennomføringen. Det påpekes fra flere at det er vanskelig å finne midler til tilbud som ikke formelt er knyttet nærmere videregående skole gjennom læreplaner og dokumentasjon på vitnemålet. Økonomi og ressurser blir sett som en utfordring og som bestemmende for hvilken modell som er realiserbar for den enkelte skole. Som nevnt ønsker allikevel skolene å videreføre tilbudet så langt økonomien tillater det.

4.3 Elevenes erfaringer

Analysen av intervjuene med elevene viser at elevene samlet sett har positive erfaringer med føreropplæring i videregående skole. Spørreskjemaundersøkelsen viser at elever innenfor prøveprosjektet har positive erfaringer med både teoriundervisningen og kjøretimene med trafikkklærer og øvingskjøring med ledsager. Det er en entydig oppfatning blant elevene at føreropplæring og videregående opplæring hører naturlig sammen og prosjektet bør videreføres. NTNU ViLL ser likevel at opplevelsene og erfaringene varierer, alt etter hvilken modell som skolen har valgt. Et viktig funn er at trafikkskolens og trafikkklærerens engasjement i dette er svært viktig for elevenes erfaringer og utbytte av føreropplæringen. Dette gjelder uansett hvilken modell som er valgt. Flere av elevene etterlyste likevel en

større sammenheng mellom de ulike delene i føreropplæringen. Blant elevene oppleves det å være en stor avstand mellom teori, kjøretimer og øvingskjøringen med ledsager.

4.4 Framtidige utfordringer

Alle representantene for skolene mente at tiltaket bør videreføres, men erfaringene fra prøveprosjektet viser at det er utfordringer knyttet til særlig tre momenter:

- i. forankring av føreropplæring i videregående skole
- ii. samarbeid
- iii. pedagogisk tilnærming

Utfordring 1: Forankring av føreropplæringen i videregående skole

Skolene er enstemmige i sine rapporter og tilbakemeldinger om at det bør søkes å innlemme mer fleksibilitet i Kunnskapsløftet. Erfaringene fra skolene er at det er vanskelig å integrere føreropplæringen i den videregående skolen, selv om det er ønskelig. Det oppleves som svært krevende for den enkelte skole å sette av tid i timeplanene og utforme egne lokale læreplaner der trafikk knyttes opp mot kompetansemål i ulike fag ettersom læreplanene er så rigide. En bedre forankring i Kunnskapsløftet og integrasjon av føreropplæringen ble også framhevet for å bedre kvaliteten på opplæringen og forankre tiltaket i lærerstaben slik at de kan inkludere trafikksikkerhetstemaer i sin undervisning. Utdanningsmyndighetene møter ofte ønsker om innlemmelse av ulike temaer i skolen med at det er så mange gode formål som ønskes innlemmet. Prosjektskolene er klare på at de videregående skolene bør kunne få velge "de gode formålene" selv.

Utfordring 2: Samarbeid

Et sentralt funn i evalueringen er at skolenes og trafikkskolenes engasjement i prosjektet og samarbeidet mellom dem er viktig i forhold til å etablere hensiktsmessige modeller for å integrere føreropplæring i videregående skole. NTNU ViLL fant både pedagogiske, organisatoriske og profesjonsrelaterte utfordringer i dette samarbeidet. Arbeidsdeling og avklaring av ansvarsforhold mellom skole og trafikkskole må avklares lokalt ved oppstart av tiltaket. Allikevel pekte flere av informantene på at det hadde vært både fruktbart og lærerikt.

Videre er samarbeid med foreldre/foresatte viktig for god mengdetrening. Enkelte skoler rapporterte at foreldresamarbeid og involvering av foreldre og foresatte representerer en utfordring som kan kreve betydelige ressurser.

Utfordring 3: Pedagogisk tilnærming

I evalueringen kommer det fram at det er en underliggende diskusjon om hvilken profesjon som er best rustet til å undervise i trafikal kunnskap; pedagogene eller trafikklærerne. På noen skoler var det trafikklærerne som hadde ansvaret for teoriundervisningen, på andre skoler var det lærere som tilhørte skolens ordinære lærerstab. Uavhengig av om det er egne lærerkrefter eller trafikklærere, oppgir elevene å like den mer problem- og diskusjonsorienterte undervisningen bedre enn den rent teoretiske og førerprøverettede.

4.5 Holdninger til trafikk og risiko

NTNU ViLL har undersøkt holdningene til trafikk og trafikksikkerhetsspørsmål blant unge som deltar i prøveprosjektet og unge som ikke har deltatt. Hovedfokus er rettet mot ungdoms holdninger i trafikken, og hvilke erfaringer elever som har deltatt i prøveprosjektet har med ulykker og nestenulykker i trafikken, hvilke trusler de anser er de viktigste for trafikksikkerheten, hva som påvirker ungdommers holdninger i trafikken, aktuelle holdningskampanjer på skolen og om det å utfordre risiko i trafikken. Det blir ikke påvist forskjeller i holdninger blant de som deltar i prøveprosjektet og kontrollgruppen.

Mange ungdommer liker fart og spenning, spesielt gjelder dette guttene. Noen av guttene som ble intervjuet fremhevet gleden og spenningen de får når de kjørte fort, mens andre la mer vekt på spenningen ved akselerasjon og endring i fart. Å prøve ut bilens egenskaper, egen reaksjons-, og beslutningsevne ble av elevene betraktet som trafikksikkerhetsfremmende ved at man ble mer forberedt og flinkere til å kjøre. Mange av de elevene savnet øvingsbaner hvor man kunne kjøre fort og teste ut egen og bilens egenskaper.

I spørreundersøkelsen kommer det frem at ungdommen synes at alkohol og bilkjøring ikke hører sammen. Imidlertid kjenner de fleste noen som har kjørt i fylla. Mange poengterer også at man ofte ikke har noe valg, man må sitte på med førere som har drukket litt alkohol eller førere som man er usikker på, for å komme seg hjem fra fest.

Jentene synes også at det er vanskelig å si i fra til guttene hvis de kjører fort eller uforsiktig. Jentene mener at å si ifra kan ha motsatt virkning eller i beste fall ingen virkning. Unge jenter uten førerkort opplever også at de ikke har nok autoritet til å si i fra til gutter som er eldre enn dem. De føler også at de ikke alltid har nok kunnskaper om å vite når en kjøring er uforsvarlig. Guttene mener derimot at de hører på jentene og at de er vant til å høre på jentene. Mange av elevene NTNU ViLL snakket med har erfaring med mindre bilulykker, enten ved at de selv har vært involvert i, eller ved at de kjenner noen som har vært involvert i bilulykker enten som fører, passasjer eller annen trafikant. Truslene på veiene er mange og elevene peker på høy fart, geografiske forhold, vegstandard og det rike dyrelivet som reelle faremomenter.

Under intervjuene med elevene peker de på mange tiltak som kan være med å endre/forme ungdommers holdninger. Særlig fremhever de betydningen av å få presentert realistiske, gode og til dels også skremmende fortellinger eller historier om konsekvenser av uaktsom kjøring. Mange har erfaring fra trafikkampanjer, gjennom føreropplæringsprosjektet og ellers, som har gitt dem tankevekkere. Sterke virkemidler som utstilte bilvrak og symbolske gravstøtter over drepte i trafikken har gjort sterkt inntrykk.

5. VIDERE PROSESS

Samferdselsdepartementet gir Statens vegvesen i oppdrag å finne hensiktsmessige måter å følge opp tiltaket og legge til rette for denne typen samarbeid mellom trafikkskoler og videregående skoler. Det er et uttalt mål i Nasjonal transportplan 2010-2019 å tilrettelegge for slikt samarbeid. Statens vegvesen oppfordres i dette arbeidet å være en pådriver overfor fylkeskommunen, gi veiledning i forhold til gjeldende regelverk samt holde kontakt med Utdanningsdirektoratet. Samferdselsdepartementet håper gjennom en slik ordning at flere skoler vil kunne tilby føreropplæring i tilknytning til skolen. Departementet vil videre drøfte resultatene og de reiste problemstillingene rundt rammeverk og fleksibilitet i læreplaner med utdanningsmyndighetene.