

# RAPPORT



## ***Evaluering av Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer - Delrapport (3): Trafikanttiltak***

Trine Marie Stene, Inger Synnøve Moan, Terje Giæver og  
Ragnhild Wahl

***SINTEF Teknologi og samfunn***

Transportsikkerhet og -informatikk

August 2007





**SINTEF Teknologi og samfunn**  
Transportsikkerhet og -informatikk

Postadresse: 7465 Trondheim  
Besøksadresse: Klæbuveien 153  
Telefon: 73 59 46 60  
Telefaks: 73 59 46 56

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

# SINTEF RAPPORT

TITTEL

## Evalueringsprosjektet på Lillehammer – Delrapport (3): Trafikanttiltak

FORFATTER(E)

Trine Marie Stene, Inger Synnøve Moan, Terje Giæver og Ragnhild Wahl.

OPPDRAGSGIVER(E)

Statens vegvesen

|                                                               |                           |                                                                                        |                                                               |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| RAPPORTNR.<br>STF50 A07059                                    | GRADERING<br>Åpen         | OPPDRAGSGIVERS REF.<br>Richard Muskaug                                                 |                                                               |
| GRADER. DENNE SIDE<br>Åpen                                    | ISBN<br>978-82-14-04214-6 | PROSJEKTNR.<br>503349                                                                  | ANTALL SIDER OG BILAG<br>78                                   |
| ELEKTRONISK ARKIVKODE<br>SINTEF RAPPORT - Trafikanttiltak.doc |                           | PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.)<br>Ragnhild Wahl <i>Ragnhild Wahl</i>                      | VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.)<br>Dagfinn Moe <i>Dagfinn Moe</i> |
| ARKIVKODE<br>503349                                           | DATO<br>2007-08-10        | GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.)<br>Tonje Hamar, konserndirektør <i>Tonje Hamar</i> |                                                               |

### SAMMENDRAG

I forbindelse med innføring av Nullvisjonen i Norge har Statens vegvesen gjennomført et omfattende demonstrasjonsprosjekt i Lillehammerområdet - "Trafikksikkerhet Lillehammer – med nullvisjon i sikte". Dette Nullvisjonsprosjektet varte i perioden 2003 - 2006. Hensikten var både å løse et trafikksikkerhetsproblem på E6 mellom Lillehammer og Øyer, og samtidig vise hvordan man kan påvirke ulykkessituasjonen ved hjelp av å samordne tiltak i et større geografisk område. Resultatene fra prosjektet skulle også være en inspirasjonskilde for andre deler av landet.

Demonstrasjonsprosjektet på Lillehammer ble delt i underprosjekter som omhandler Veg, Trafikant, Kjøretøy og Opplevelsessenter i tilknytning til Norsk vegmuseum. Tiltak har vært rettet mot både veg, kjøretøy og trafikanter.

Denne rapporten omfatter evaluering av tiltak rettet mot trafikantene. Rapporten inneholder både en beskrivelse og en evaluering av trafikanttiltakene som er gjennomført. Evalueringen er foretatt på grunnlag av intervjuer av sentrale aktører, evalueringsskjema til besøkende ved Norsk vegmuseum, samt gjennomført breddeundersøkelse blant trafikanter og beboere.

| STIKKORD   | NORSK                 | ENGELSK     |
|------------|-----------------------|-------------|
| GRUPPE 1   | Samferdsel            | Transport   |
| GRUPPE 2   | Sikkerhet             | Safety      |
| EGENVALGTE | Trafikant             | Road user   |
|            | Evalueringsprosjektet | Evaluation  |
|            | Nullvisjonen          | Zero vision |



## Forord

Prosjektet "Evaluering av Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer" er gjennomført på oppdrag fra Statens vegvesen Vegdirektoratet. Formålet med oppdraget var å evaluere de tiltakene som er gjennomført i forbindelse med Statens vegvesens Nullvisjonsprosjekt på Lillehammer.

Evalueringen er foretatt av SINTEF og TØI i fellesskap. Faglig sett har vi vært likeverdige samarbeidspartnere. SINTEF har hatt det formelle hovedansvar, og hvor TØI har vært underleverandør. Prosjektet består av fire deler, og hvor følgende personer har vært faglig hovedansvarlige og hatt et overordnet ansvar for hver av evalueringsoppgavene:

1. Vegtiltak: Terje Giæver, SINTEF
2. Kjøretøytiltak: Ragnhild Wahl, SINTEF
3. Trafikanttiltak: Trine Marie Stene, SINTEF
4. Prosess: Terje Assum, TØI

Ragnhild Wahl har hatt det formelle hovedansvar for prosjektet. For øvrig har følgende personer ved SINTEF og TØI deltatt i evalueringen:

- Prosjektleder: seniorforsker Ragnhild Wahl, SINTEF
- Seniorrådgiver Terje Giæver, SINTEF
- Seniorforsker Trine M. Stene, SINTEF
- Forsker II Terje Assum, TØI
- Forsker I Fridulv Sagberg, TØI
- Forsker II Arild Ragnøy, TØI
- Forsker Inger Synnøve Moan, TØI

SINTEF og TØI har begge bidratt i Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer med deltakelse i ekspertgrupper for utvelgelse av tiltak. Her har vår deltakelse bestått i faglige innspill eller råd på linje med andre eksperter. Ut over dette har TØI og SINTEF deltatt i evalueringer av noen enkelttiltak i Nullvisjonsprosjektet, som for eksempel alkohol i buss og forsterket vinterdrift. Disse prosjektene rapporteres separat.

Foreliggende rapport er en av leveransene i prosjektet - del (3) Trafikanttiltak. De øvrige evalueringsoppgavene er dokumentert i egne rapporter. De personer som har hatt ansvar og gjennomført vurderingen av de enkelte trafikanttiltakene er:

- *Trygg Trafikk*: SINTEF ved Trine Marie Stene
- *Opplevelsessenteret ved Norsk vegmuseum*: TØI ved Inger Synnøve Moan
- *Konkurranse*: TØI ved Inger Synnøve Moan
- *Spørreskjemaundersøkelsen* er utarbeidet av SINTEF og TØI i fellesskap

For øvrig har Terje Giæver bidratt i innledningskapitlet, mens Ragnhild Wahl har bidratt i metodekapitlet i forbindelse med breddeundersøkelsen, samt foretatt sluttredigering og korrekturlesing av rapporten.

I tillegg er prosjektet kvalitetssikret av Dagfinn Moe hos SINTEF og Marika Kolbenstvedt hos TØI.

Vi vil rette en spesiell takk til de som har stilt opp i intervjuene som informanter om trafikanttiltakene som er gjennomført i regionen: Anne Marit Jordheim fra Trygg Trafikk, Sten Gregersen fra politiet, Bjørn Ivar Vassaasen ved Norsk vegmuseum, lærerne Wenche Frøisland

Staum, Stine Ring og Hilde Slåen, forfatterne Ove Røsbakk og Inge Eidsvåg, i tillegg til tre elever i 3. trinn ved Fjerdum skole.

Bildemateriale er hentet fra informasjon om prosjektet. Vi vil takke Steinar Svensbakken, Gunnar Haugen og Ole Arvid Flatmark i Statens vegvesen, samt Ole Bjørn Bringa i Rambøll Norge AS for bruken av dem.

Trondheim, 10. august 2007

*for*

Tonje Hamar,  
konserndirektør

*Birgitte Aune*

## INNHOLDSFORTEGNELSE

|                                                                                                     |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>FORORD.....</b>                                                                                  | <b>III</b> |
| <b>INNHOLDSFORTEGNELSE .....</b>                                                                    | <b>V</b>   |
| <b>SAMMENDRAG .....</b>                                                                             | <b>VII</b> |
| <b>SUMMARY .....</b>                                                                                | <b>X</b>   |
| <b>1 INNLEDNING.....</b>                                                                            | <b>1</b>   |
| 1.1 BAKGRUNN .....                                                                                  | 1          |
| 1.2 PROSJEKTETS MÅL .....                                                                           | 1          |
| 1.3 MÅL MED EVALUERING AV TRAFIKANTTILTAKENE .....                                                  | 1          |
| <b>2 METODE.....</b>                                                                                | <b>3</b>   |
| 2.1 BREDDEUNDERSØKELSEN.....                                                                        | 3          |
| 2.1.1 Vegkantintervju .....                                                                         | 3          |
| 2.1.2 Spørreundersøkelsen.....                                                                      | 4          |
| 2.2 DYBDEUNDERSØKELSER .....                                                                        | 5          |
| 2.2.1 "Trafikk - kompetanse - motivasjon" - Intervjuer .....                                        | 5          |
| 2.2.2 Opplevelsessenteret ved Norsk vegmuseum – Spørreskjema og evalueringsskjema.....              | 5          |
| 2.2.3 Novellekonkurransen om trafiksikkerhet for barn og unge – Intervju og evalueringsskjema ..... | 6          |
| <b>3 BESKRIVELSE AV TRAFIKANTTILTAKENE .....</b>                                                    | <b>7</b>   |
| 3.1 OPPLÆRING AV BARN OG UNGE - "TRAFIKK – KOMPETANSE – MOTIVASJON" .....                           | 8          |
| 3.1.1 Trafikkvennen Tarkus - barnehage .....                                                        | 8          |
| 3.1.2 Aktive skolebarn – småtrinnet.....                                                            | 9          |
| 3.1.3 Sykkel og refleks - mellomtrinnet.....                                                        | 11         |
| 3.1.4 "Ikke tøft å være død" – ungdomstrinnet .....                                                 | 12         |
| 3.1.5 Trafikkopplæring i videregående skole.....                                                    | 13         |
| 3.1.6 Ungdom og fritid.....                                                                         | 13         |
| 3.1.7 Trafiksikkerhet på tvers av barnas alder.....                                                 | 14         |
| 3.2 KONTROLL OG OVERVÅKING .....                                                                    | 14         |
| 3.3 FØREROPPLÆRING .....                                                                            | 15         |
| 3.4 TRAFIKKSIKKERHETSSENTER .....                                                                   | 16         |
| 3.4.1 Opplevelsessenteret "Ta en titt i speilet" .....                                              | 16         |
| 3.4.2 Novellekonkurranse om trafiksikkerhet for barn og unge .....                                  | 18         |
| 3.5 OMTALE I MEDIER .....                                                                           | 19         |
| 3.6 OPPSUMMERING AV TILTAKENE .....                                                                 | 19         |
| <b>4 EVALUERING AV DE ENKELTE TRAFIKANTTILTAK.....</b>                                              | <b>20</b>  |
| 4.1 OPPLÆRING FOR BARN OG UNGE - "TRAFIKK – KOMPETANSE – MOTIVASJON" .....                          | 20         |
| 4.1.1 De intervjuedes beskrivelse av samarbeidspartnere og -relasjoner .....                        | 20         |
| 4.1.2 Forventninger i forhold til Nullvisjonen .....                                                | 22         |
| 4.1.3 Aktørenes bruk og vurdering av tiltakspakken.....                                             | 23         |
| 4.1.4 Hvordan bør opplæring for barn og unge være?.....                                             | 25         |
| 4.1.5 Overføringsverdi, oppfølging og muligheter for videreutvikling .....                          | 29         |
| 4.2 KONTROLL OG OVERVÅKING .....                                                                    | 32         |
| 4.3 OPPLEVELSESSENTERET FOR TRAFIKKSIKKERHET VED NORSK VEGMUSEUM .....                              | 33         |
| 4.3.1 Hvordan de besøkende vurderte senteret.....                                                   | 33         |
| 4.3.2 Forventninger i forhold til Nullvisjonen .....                                                | 35         |
| 4.3.3 Vurderinger av Opplevelsessenteret "Ta en titt i speilet" .....                               | 35         |
| 4.4 NOVELLEKONKURRANSEN OM TRAFIKKSIKKERHET FOR BARN OG UNGE.....                                   | 36         |
| 4.4.1 Forventninger i forhold til Nullvisjonen .....                                                | 37         |
| 4.4.2 Juryens vurderinger av novellene .....                                                        | 38         |
| 4.4.3 Oppfølging av Novellekonkurransen og muligheten for videreføring .....                        | 40         |
| <b>5 BREDDUNDERSØKELSE BLANT BEBOERE OG TRAFIKANTER.....</b>                                        | <b>41</b>  |
| 5.1.1 Utvalg .....                                                                                  | 41         |

|          |                                                                               |           |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 5.2      | KJENNSKAP TIL TRAFIKANTTILTAKENE .....                                        | 42        |
| 5.2.1    | <i>Holdninger til og opplevelse av trafikanntiltakene</i> .....               | 44        |
| 5.3      | OPPLEVELSESSENTERET "TA EN TITT I SPEILET" VED NORSK VEGMUSEUM.....           | 45        |
| 5.4      | LOKAL MEDIEDEKNING AV TRAFIKANTTILTAKENE.....                                 | 48        |
| <b>6</b> | <b>OPPSUMMERING OG DISKUSJON .....</b>                                        | <b>50</b> |
| 6.1      | EVALUERING AV TRAFIKANTTILTAKENE I NULLVISJONSPROSJEKTET PÅ LILLEHAMMER ..... | 50        |
| 6.1.1    | <i>Generelt trafikanter</i> .....                                             | 50        |
| 6.1.2    | <i>Opplæring av barn og unge: "Trafikk - kompetanse - motivasjon"</i> .....   | 50        |
| 6.1.3    | <i>Kontroll og overvåking</i> .....                                           | 51        |
| 6.1.4    | <i>Opplevelsessenteret for trafikkssikkerhet ved Norsk vegmuseum</i> .....    | 51        |
| 6.1.4    | <i>Novellekonkurranse om trafikkssikkerhet for barn og unge</i> .....         | 52        |
| 6.2      | I HVILKEN GRAD ER MÅLENE MED TRAFIKANTTILTAKENE NÅDD? .....                   | 53        |
| 6.2.1    | <i>Opplæring blant barn og unge</i> .....                                     | 53        |
| 6.2.2    | <i>Kontroll og overvåking</i> .....                                           | 54        |
| 6.2.3    | <i>Trafikkssikkerhetssenter</i> .....                                         | 55        |
| 6.3      | ER DE OVERORDNEDE MÅLENE MED NULLVISJONSPROSJEKTET PÅ LILLEHAMMER NÅDD? ..... | 55        |
| 6.3.1    | <i>Nullvisjonsprosjektet som demonstratorprosjekt</i> .....                   | 55        |
| 6.3.2    | <i>Ulykkesproblemet</i> .....                                                 | 56        |
|          | <b>REFERANSER .....</b>                                                       | <b>58</b> |
|          | <b>VEDLEGG 1 - SPØRRESKJEMA .....</b>                                         | <b>61</b> |

## **SAMMENDRAG**

### **Bakgrunn**

I forbindelse med innføring av Nullvisjonen i Norge har Statens vegvesen gjennomført et omfattende demonstrasjonsprosjekt i Lillehammerområdet - "Trafikksikkerhet Lillehammer – med nullvisjon i sikte". Dette Nullvisjonsprosjektet varte i perioden 2003 - 2006.

*Hovedmålet* med Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer var både å løse et trafikksikkerhetsproblem på E6 mellom Lillehammer og Øyer, og samtidig vise hvordan man kan påvirke ulykkessituasjonen ved hjelp av å samordne tiltak i et større geografisk område. Resultatene fra prosjektet skulle også være en inspirasjonskilde for andre deler av landet.

Det er gjennomført tiltak rettet mot både veg, kjøretøy og trafikanter. Denne rapporten omfatter evaluering av tiltak rettet mot trafikantene.

Rapporten inneholder både en beskrivelse av trafikanttiltakene som er gjennomført og en evaluering av dem. Evalueringen av trafikanttiltakene er foretatt på grunnlag av intervjuer av sentrale aktører, samt evalueringsskjema til besøkende ved Norsk vegmuseum. I tillegg er det gjengitt resultater fra en breddeundersøkelse som er gjennomført for å kartlegge trafikantenes og beboernes opplevelse, holdninger og kunnskaper om tiltakene i Nullvisjonsprosjektet.

Det er gjennomført fire hovedgrupper av trafikanttiltak: (I) Opplæring av barn og unge, (II) Kontroll og overvåking og (III) Føreropplæring og (IV) Trafikksikkerhetssenter. Den foreliggende evalueringen har omfattet tre av dem – I, II og IV. Føreropplæringen er evaluert som et eget prosjekt.

### **Er målene med de trafikantrettede tiltakene i Nullvisjonsprosjektet oppnådd?**

#### **I. Breddeundersøkelse blant beboere og trafikanter**

*Mål* med spørreundersøkelsen er å kartlegge trafikantenes og beboernes opplevelse, holdninger og kunnskap om Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer generelt og trafikanttiltakene spesielt.

Trafikantenes og beboernes opplevelse, holdninger og kunnskap om Nullvisjonsprosjektet er kartlagt gjennom en todelt undersøkelse i Øyer-/Lillehammer-området. Undersøkelsen er rettet mot trafikanter i form av vegkantintervju, og mot beboere over 18 år i tiltakenes nærområde i form av en postal spørreundersøkelse.

Totalt kjenner 81 prosent til at det er gjennomført et spesielt Nullvisjonsprosjekt i området rundt Lillehammer/Øyer. For de som er hjemmehørende i Lillehammer, Gausdal og Øyer, er det 85 prosent som kjenner til Nullvisjonsprosjektet. Tilsvarende tall blant de som ble spurt ved vegkantintervjuene er 64 prosent.

Det er stor variasjon i hvor godt de enkelte tiltak er kjent blant beboere og trafikanter generelt. Best kjenner de til tiltak som er myntet på egen alders- og trafikantgruppe, og minst kjenner de til tiltak for små barn. Holdningene til de som har kunnskap om hvert tiltak, er overveiende positive. Majoriteten synes dette er gode tiltak.

#### **II. Opplæring av barn og unge – "Trafikk – kompetanse – motivasjon"**

*Mål* med evalueringen av "Trafikk – kompetanse – motivasjon" er å beskrive og vurdere de trafikanttiltakene som Trygg Trafikk har hatt hovedansvaret for, samt vurdere overføringsverdien

av disse. De sentrale samarbeidspartnere i tiltakspakken var Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet, skole og barnehage. Det er gjennomført en rekke prosjekter i Lillehammer og de rommer et vidt spekter av forskjellige tiltak.

Mange tiltak er gjennomført i barnehager og skoler i regionen. Både for barnehagen og skoleverket er det tatt utgangspunkt i eksisterende materiale som Trygg Trafikk hadde utarbeidet for ulike alders- og klassetrinn. I tillegg til å lage nytt materiale, er en del av materialet blitt fornyet. Lærere i regionen har bidratt betydelig i utvikling og fornying av materiell. Lokalt politi har vært med i gjennomføring av flere aktiviteter.

Ved Opplevelsessenteret ved Norsk vegmuseum er det laget spesielle opplegg for barnehage og ulike klassetrinn i skoleverket. Museet har her samarbeidet med lærere i regionen i tillegg til Trygg Trafikk.

Politiet hadde hovedansvar for gjennomføring av opplegg for motorisert ungdom og for førere av tungbil.

### **III. Kontroll og overvåking**

Politiet har prøvd ut nye former for kontroll og overvåking. Dette gjelder overvåking med helikopter og Streknings-ATK. Det er trolig at slike tiltak kan bidra til reduksjon av alvorlige ulykker forbundet med høy fart og farlige forbikjøringer.

### **IV. Trafikksikkerhetssenter**

I evalueringen utgjør dette to deler (a) Opplevelsessenteret ved Norsk vegmuseum og (b) Novellekonkurranse for barn og unge.

#### **(a) Opplevelsessenteret ved Norsk vegmuseum**

*Mål* med evalueringen av Opplevelsessenteret er å belyse hvor mange som kjenner til eller som har besøkt senteret og hva som karakteriserer de besøkende.

I tilknytning til Norsk vegmuseum finner man senteret "Ta en titt i speilet - med nullvisjonen i sikte". Det er et opplevelsessenter der man kan prøve seg både fysisk og emosjonelt som deltaker i trafikken.

Manuelle tellinger utført av resepsjonistene ved museet viste at det var totalt 33.454 besøkende registrert på senteret siden det åpnet i 2005 t.o.m. 23. mars 2006. Resultatene fra spørreundersøkelsen viste at blant de som besvarte spørreskjemaet, var det 35 prosent som svarte at de hadde besøkt senteret. Hovedtyngden av de besøkende var mellom 26 og 54 år, og det er en liten overvekt av menn.

De besøkende vurderte senteret positivt. Bredde undersøkelsen viste at kvinnene vurderte senteret mer positivt enn menn. Det var lite som tydet på at besøket på senteret hadde bidratt til å *endre* de besøkende sine holdninger til trafikksikkerhet eller deres atferd i trafikken. Her er det imidlertid viktig å understreke at vi i denne evalueringen ikke hadde data til å måle faktiske holdnings- og atferdsendringer.

#### **(b) Novellekonkurranse om trafikksikkerhet for barn og unge**

*Mål* med evalueringen av novellekonkurransen er å få kunnskap om omfang av deltakelsen i novellekonkurransen, kvaliteten på innsendte bidrag, og i hvor stor grad innspill og deltakelse er videreført og utnyttet i ettertid.

En utstilling med 280 par sko, som representerte antall drepte i trafikken året før, var utgangspunktet for en novellekonkurranse som ble arrangert blant ungdom i Lillehammer og omegn i 2004. Intervjuer av juryen var den viktigste datakilden som ble benyttet til å belyse disse tre aspektene ved konkurransen.

75 elevene deltok i konkurransen. Juryen mente at novellene var over middels med henhold til kvalitet. Innholdet i novellene var relatert til Skoutstillingen og til temaet trafikksikkerhet, de var av relativt god litterær kvalitet og de var gjennomarbeidet. Jurymedlemmene mente også at deltakelsen i novellekonkurranse kunne bidra til å endre elevenes holdninger til trafikksikkerhet. Det foreligger imidlertid ikke data som gjør det mulig å gi noen sikker konklusjon vedrørende den faktiske effekten av dette tiltaket.

Vinnernovellen er blitt brukt flere ganger i ettertid, gjennom publisering i ulike media og anvendelse på arrangement og i skoleoppgaver og lignende. I tillegg benyttes erfaringene fra Novellekonkurranse til å utvikle nettbasert opplæringsmateriell i Trygg Trafikk.

### **Konklusjon om måloppnåelse av de trafikanterrettede tiltakene**

Ut fra evalueringen kan det konkluderes at de definerte mål trafikantertiltakene er nådd:

- *Opplæring av barn og unge* – En rekke opplæringstiltak innen trafikksikkerhet er gjennomført, og man har demonstrert kjente tiltak samt prøvd ut nye tiltak.
- *Kontroll og overvåking* – Politikontroll er effektive virkemidler. Nye former for overvåking og kontroll vil kunne medføre ytterligere bidrag til fartsreduksjon og færre farlige forbikjøringer.
- *Trafikksikkerhetssenter* – Det er opprettet et senter som synliggjør både trafikksikkerhet, mulige tiltak og Nullvisjonstankegangen.

### **Har trafikantertiltakene bidratt til at de overordnede målene med Nullvisjonsprosjektet er oppnådd?**

Tiltak som er utviklet kan gi inspirasjon til resten av landet. I forbindelse med prosjektet er det utviklet mye konkret materiale og høstet mange erfaringer. Informasjon om forskjellige aktiviteter er tilgjengelig både på Internettsider, i brosjyrer, hefter, video og musikk.

Evalueringen gir ikke grunnlag for å gi entydige konklusjoner om påvirkning av ulykker. Men de trafikanterrettede tiltakene er en del av den samlede innsatsen for å redusere risikoen i trafikken og kan sammen med andre tiltak ha betydning.

## SUMMARY

### Background

Vision Zero is an image of a future situation where nobody is killed or seriously injured in road accidents. In connection with Vision Zero, The Norwegian Public Roads Administration decided to carry out a national demonstration project in the Lillehammer - Øyer district. This project, with the title “Road Safety Lillehammer – towards Vision Zero”, was completed in the period 2003-2006.

*The main aim* in the project is both to solve a traffic safety problem on Euro route 6 between Øyer and Lillehammer, in addition to show how coordinated measures can have an influence on the traffic safety situation in a greater geographical area. The results from the project should also inspire other parts of the country to implement traffic safety measures to prevent serious accidents.

The project covered measures related to the roads, vehicles and different group of transport users. This report covers the evaluation of road users measures.

The report includes both a description of the different road users’ measures and an evaluation of them. The evaluation is mainly based on interviews of central actors and an evaluation survey among visitor of the Norwegian Road Museum. In addition it is conducted a survey among road users and residents in the municipalities of Lillehammer, Gausdal and Øyer. The aim of the survey was to map the experience, attitude and knowledge about the road safety measures among the population.

Road User countermeasures in The Zero Vision project was divided in: (I) Training and education to children and young people, (II) Control and surveillance, Driving education and (IV) Traffic safety centre. The evaluation project covers part I, II and IV. The driving education is subject to a separate evaluation.

## Have the aims related to the road user measures been achieved?

### I. Questionnaire to inhabitant and road users

*A central aim* of the questionnaire is to get knowledge of the experience, attitude and knowledge about the road safety measures among the population in general, and to road user countermeasures in particular.

The results from the survey indicate that the road users and the residents in the Lillehammer district have good knowledge about the demonstration project. Further, they are in general satisfied with the different road safety measures. This shows that the demonstration project has got through to the population, which also was one of the main objectives of the project.

### II. Educating children and adolescents - “Traffic – competence – motivation”

*The aim* of the evaluation of the education is to evaluate the regional effects of the road user countermeasures where Trygg Trafikk had the main responsibility. The main collaborating partners were Trygg Trafikk, the Public Roads Administration, police school and kindergarten. A lot of actions are taken in the Lillehammer region and they contain a wide range of different activities.

A lot of activities have been carried out in kindergarten and schools in the district. These activities are to a large extent based on existing material. This had been developed by Trygg Trafikk aimed at different ages and levels. In addition, new material are developed and renewed. Teachers in the region have given a considerable contribution. Local police has been involved in several activities.

The Norwegian Road Museum have made special educational curriculum to kindergarten and school levels. In the development of these, they have cooperated with teachers in this district and Trygg Trafikk.

The police was in charge of education and information to young drives in addition to heavy vehicle drivers.

### **III. Control and surveillance**

The police have tested new forms of control and surveillance. This includes surveillance with helicopter and automatic control of section speed. It is likely that such measures may contribute to the reduction of severe traffic accidents related to speed and dangerous overtaking.

### **IV. Traffic safety centre**

In this evaluation report this subject includes two separated parts: (a) Road safety centre at the Norwegian Road Museum and (b) A short story competition regarding road safety among adolescents.

#### **(a) Road safety centre at the Norwegian Road Museum**

*The aim* of the centre evaluation is to throw light on how many knows or have visited the centre and what are characterizing the visitors

In relation to the Norwegian Road Museum the centre "Take a look in the mirror – with the vision of zero in sight" – can be found. This is a centre where visitors can experience being a road user, both physically and emotionally.

Manual counts conducted by the receptionists at the museum showed that a total of 33.454 visitors were registered at the centre since it was opened in 2005 and up to March 23rd 2006. The results from the survey showed that among those that completed the questionnaire, 35 percent reported that they had visited the centre. The largest group of visitors were aged between 26 and 54 years, and among these there were a majority of men.

The visitors give a positive evaluation of the centre. The survey based on inhabitants and road show that women generally evaluated the centre more positively than men. The results do not suggest that a visit at the centre contributed to changes in attitudes or road user behaviour. However, it is important to emphasise that we do not have data to measure actual changes in attitudes and behaviours.

#### **(b) Short story competition regarding road safety among adolescents**

*The aim* of the competition evaluation is to gain knowledge about the participation in the competition, the quality of the contributions, and to what extent the contributions and participation are continued or utilized afterwards.

An exhibition of 280 pairs of shoes at the Norwegian Road Museum, which represented people killed in car accidents the previous year, formed the basis for a short story competition arranged

among adolescents in the Lillehammer region in Norway in 2004. Interviews of the jury formed the most important data source to examine these three aspects.

A total of 75 students participated in the competition. The jury found the contributions to be over average in terms of quality. The members of the jury also stated that the participation in the competition could contribute to changing the students' attitudes towards road safety. However, we did not have data to determine the actual effect of the competition.

The winning short story is used several times, e.g., it is printed in a local newspaper and it is published on several web pages. The idea of writing a story based on the exhibition will also be presented for teachers who visit the exhibition in the future. Experiences from the competition will also be used to develop a web-based educational material in the Norwegian Council for Road Safety.

### **Conclusions goal achievement of road user measures**

Based on the evaluation, a general conclusion is that the defined aims are met.

- *Training and education to children and young people* – Traffic safety education measures have been carried out, demonstrating both well known and new approaches
- *Control and surveillance* – It is likely that new methods of control and surveillance will result in reduced speed and fewer situations with dangerous overtaking
- *Traffic safety centre* – At the Road Museum a traffic centre visualizes traffic safety, possible counter measures and the Zero Vision way of thinking

### **To what extent are the aims in the Zero Vision project achieved?**

The countermeasures developed may inspire the rest of the country. In relation to the project, a lot of materials are developed and a lot of experiences are won. Information about different activities is available on both websites, as folders, papers, video and music.

In the longer term, the countermeasures might contribute to reduced traffic accident rate. However, this evaluation project cannot provide empirical data for conclusion on which factors will be significant and why.

## 1 Innledning

### 1.1 Bakgrunn

Statens vegvesen har en visjon om et fremtidig vegsystem der ingen blir drept eller varig skadd. Denne visjonen, kalt Nullvisjonen, er forankret i Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015. Noen av konsekvensene av denne visjonen er at det fremover vil bli satset enda mer på å unngå de ulykkene som oftest fører til dødsfall og hardt skadde trafikanter. Det vil i første omgang si at det satses mye på å unngå møte- og utforkjøringsulykker utenfor tettbygd strøk og fotgjenger- og syklistulykker i tettbygd strøk.

I forbindelse med Nullvisjonen ble det bestemt at Statens vegvesen skulle gjennomføre et omfattende demonstratorprosjekt i Lillehammerområdet. Dette prosjektet, med tittelen "Trafikksikkerhet Lillehammer – med nullvisjon i sikte" ble startet opp i 2003 og avsluttet i 2006. Som grunn for opprettelsen av et demonstratorprosjekt var et ønske om at det både skulle bidra til å løse et reelt trafikksikkerhetsproblem, demonstrere kjente tiltak og i tillegg ha rom for nytenking og utprøving av nye tiltak. Resultatene fra prosjektet skulle ha overføringsverdi og være en inspirasjonskilde for andre deler av landet. Lillehammer som demonstratorområde ble valgt både ut i fra ulykkesproblemet på E6 mellom Lillehammer og Øyer, og at Norsk vegmuseum på Hunderfossen hadde lokaler som var egnet for etablering av et trafikksikkerhetssenter.

Demonstrasjonsprosjektet på Lillehammer ble delt i underprosjekter som omhandler Veg, Trafikant, Kjøretøy og Opplevelsessenter i tilknytning til Norsk vegmuseum. Tiltak har således vært rettet mot hele vegsystemet - både vegen, kjøretøyer og trafikantene.

### 1.2 Prosjektets mål

Målene med *Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer* var å (a) løse et reelt lokalt trafikksikkerhetsproblem på E6 mellom Lillehammer og Øyer, (b) å vise hvordan man ved hjelp av samordnede tiltak kan påvirke ulykkessituasjonen i et større geografisk område, altså en regional effekt, i tillegg til (c) at demonstratorprosjektet skulle være en inspirasjonskilde for resten av landet.

Mål med *dette prosjektet* er å evaluere de tiltakene som er gjennomført i forbindelse med Statens vegvesens Nullvisjonsprosjekt på Lillehammer. Det er gjennomført fire evalueringsoppgaver:

1. En samlet evaluering av alle vegtiltakene
2. En samlet evaluering av alle kjøretøytiltakene
3. En samlet evaluering av alle trafikanttiltakene
4. En prosessevaluering av planlegging og gjennomføring av hele demonstratorprosjektet

For hver av de fire evalueringsoppgavene utarbeides det en egen rapport. SINTEF og TØI utarbeider rapportene i fellesskap. Denne rapporten er begrenset til del 3 – evaluering av trafikanttiltakene.

### 1.3 Mål med evaluering av trafikanttiltakene

De trafikantrettede tiltakene rommer mange aktiviteter og aktører. Det finnes ikke et samlet, overordnet mål for disse. Ettersom tiltakene rommer et vidt spekter av aktiviteter, er det dermed stor bredde i hvilke målgrupper man har forsøkt å nå. Nedenfor presenteres hovedaktivitetene og dertil hørende hoved- og delmål som inngår i evalueringen av trafikanttiltakene.

Forskningsprosjekt (3) om trafikanttiltakene omfatter evaluering av *følgende delprosjekter*:

1. Trafikanter generelt
2. "Trafikk - kompetanse - motivasjon"

3. Opplevelsessenteret for trafikksikkerhet ved Norsk vegmuseum
4. Novellekonkurranse om trafikksikkerhet for barn og unge

**Mål for de enkelte deler av evalueringen er:**

(1) *Trafikanter generelt* – Målet med denne del av evalueringen er å kartlegge trafikantenes og beboernes opplevelse, holdninger og kunnskap om Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer generelt og trafikanttiltakene spesielt.

Delmål som angår de trafikantrammede tiltakene er å kartlegge:

- Trafikantenes opplevelser, holdninger og kunnskaper om trafikantrammede tiltak
- Beboernes opplevelser, holdninger og kunnskaper om trafikantrammede tiltak
- Trafikanter og beboeres oppfatning av omtale i medier av trafikanttiltakene

(2) *”Trafikk - kompetanse - motivasjon”* – Målet med evalueringen er å beskrive og vurdere de trafikanttiltak som Trygg Trafikk har hatt hovedansvaret for, samt vurdere overføringsverdien av disse.

Delmål med denne del av evalueringen er å kartlegge:

- Hvilke opplæringstiltak overfor barn og unge som er gjennomført i regionen
- Hvem de sentrale aktørene er, og hvordan samarbeidet mellom aktørene har fungert
- I hvor stor grad valg av tiltak er tuftet på tankegangen i Nullvisjonen
- Hvilke virkninger de deltakende aktører mener tiltakspakken om opplæring av barn og unge har hatt
- Hvorvidt tiltakene har overføringsverdi til andre regioner

(3) *Opplevelsessenteret for trafikksikkerhet ved Norsk vegmuseum* - Målet med denne delen av undersøkelsen er å belyse hvor mange som kjenner til eller som har besøkt senteret og hva som karakteriserer de besøkende.

Delmål med denne del av evalueringen er å kartlegge:

- Kjennskap til senteret
- Besøkstall på senteret
- Karakteristika ved besøkende: kjønn, alder og geografisk tilknytning
- Hvorvidt besøkstallet hadde økt eller gått ned i perioden senteret hadde vært åpent
- Hvorvidt det var gjort noen tiltak for å fremme besøkstallene
- Om opplevelsen av å være på senteret kan ha påvirket holdninger til trafikksikkerhet samt atferd i trafikken

(4) *Novellekonkurransen om trafikksikkerhet for barn og unge* - Målet med evalueringen er å skaffe innsikt i omfang av deltakelsen i novellekonkurransen, kvaliteten på de innsendte bidragene, og i hvor stor grad innspill og deltakelse er videreført og utnyttet i ettertid

Delmål med denne undersøkelsen er å kartlegge:

- Omfang av deltakelse i Novellekonkurransen
- Kvaliteten på bidragene som ble sendt inn
- Ungdommenes forhold til trafikksikkerhet
- Grad av oppfølging av tiltaket og muligheter for videreføring

## 2 Metode

Valg av forskningsmetode er knyttet til de mål som er definert for evalueringen. Å måle og analysere et tiltaks måloppnåelse er et av de primære formål for enhver evaluering. Både kvantitative og kvalitative undersøkelser kan bidra til å gjøre vurderinger av måloppnåelse. Målene for Nullvisjonsprosjektet (se punkt 1.2 side 1) omfatter blant annet å gjøre noe med et ulykkesproblem. Endringer skjer ofte gradvis og over tid. De fleste av tiltakene har hatt så kort virketid at vi har sett bort i fra ulykker som et effektmål i den nåværende evaluering. Innen *det totale evalueringsprosjektet* har vi valgt å benytte følgende metoder:

- Målinger av fart og trafikantatferd
- Spørreskjema til brukere, beboere og andre berørte
- Intervju/samtale med nøkkelaktører
- Dokumentgjennomgang

*Evalueringen av trafikanttiltakene* tar utgangspunkt i målene som er angitt under punkt 1.3 side 1. De metoder som er benyttet i denne delrapporten er:

1. Spørreskjema
2. Vegkantintervju
3. Intervjuer/samtaler
4. Evalueringsskjema

De metoder som er valgt kan klassifiseres som enten bredde- eller dybdeundersøkelser.

*Breddeundersøkelser* omfatter et større utvalg av personer, mens i *dybdeundersøkelser* hentes informasjon fra et mindre antall personer og fokus er ofte mer konsentrert. Breddeundersøkelser er for det meste kvantitative, selv om de også kan gi rom for kvalitative innslag som kommentarer eller lignende. Dybdeundersøkelser er ofte mer kvalitative.

Alle trafikanttiltak i Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer som blir evaluert inngår i breddeundersøkelsen. I tillegg er sentrale tiltak studert i mer detalj gjennom mer spesialdesignede dybdeundersøkelser. Dette gjelder både for tiltak på veg, kjøretøytiltak og trafikanttiltak.

Nedenfor beskrives de metoder som er benyttet for hver av hoveddelene som inngår i delprosjekt (3) om trafikanttiltakene. Først beskrives breddeundersøkelsen. Metoder som inngår i dybdeundersøkelsene er beskrevet nærmere etter presentasjonen av breddeundersøkelsen.

### 2.1 Breddeundersøkelsen

De trafikanttiltakene i Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer som omfattes av evalueringen, inngår i en felles breddeundersøkelse som dekker både veg, kjøretøy og trafikanter. Den todelte undersøkelsen er gjennomført i Øyer-/Lillehammer-området og er rettet mot trafikanter og beboere. Vegkantintervju er rettet mot trafikantene, og en postal spørreundersøkelse er sendt til beboere i tiltakenes nærområde.

SINTEF og TØI har utarbeidet ett felles sett spørsmål til begge undersøkelsene. Spørsmålene dekker alle fire evalueringsoppgavene i prosjektet - vegtiltak, kjøretøytiltak, trafikanttiltak og prosess. Det som er kartlagt er trafikantenes og beboernes opplevelse, holdninger og kunnskap om Nullvisjonsprosjektet. Skjema er gjengitt i vedlegg 1.

#### 2.1.1 Vegkantintervju

Metode: Det er foretatt vegkantintervju langs Nullvisjonsstrekningen. Det ble lagt vekt på å dekke trafikk i begge retninger og ved ulike steder langs strekningen.

Utvalg: Målgruppen for intervjuene var førere av bil og MC. Intervjuene ble gjennomført av 4 personer med tilknytning til Norsk vegmuseum.

Prosedyre: SINTEF utarbeidet instruks og instruerte registreringspersonellet på forhånd for å sikre at gjennomføringen ble mest mulig lik og i tråd med intensjonene. Det ble også gjennomført en evaluering av selve gjennomføringen i etterkant av intervjuene.

Intervjuene ble hovedsakelig gjennomført ved at intervjuer stilte spørsmål og fylte inn svarene på vegne av respondentene. I noen tilfeller ble skjemaet levert til respondentene som fylte ut svarene selv.

Intervjuene ble gjennomført den 12. og 13. august 2006 i tidsrommet 10:00 – 16:00. *Lørdag 12. august* foregikk intervjuene på to steder: (a) P-plass ved Strandtorvet, kl 10:00-16:00 og (b) P-plass ved kjøpesenter på Øyer, kl 10:00-16:00. *Søndag 13. august* foregikk intervjuene på følgende steder: (a) ved Statoil stasjonen mellom E6 og Strandtorvet i tidsrommet kl 10:00-16:00, (b) ved Quality hotell på Øyer i tidsrommet kl 10:00-12:00 og (c) på P-plass ved Hunderfossen familiepark i tidsrommet kl 12:00-16:00.

### **2.1.2 Spørreundersøkelsen**

Metode: Det er gjennomført en postal spørreundersøkelse blant bosatte i Lillehammer, Øyer og Gausdal kommune.

#### Variable

Spørreskjemaet omfatter flere bolker. Disse er: (1) bakgrunnsinformasjon, (2) kjennskap til Nullvisjonen, (3) kunnskap og holdninger til de fysiske tiltakene i Nullvisjonsprosjektet, (4) opplevelsessenteret på Norsk vegmuseum, (5) demonstratorbilene på Norsk vegmuseum og (6) kunnskap og holdninger til de trafikantrammede tiltakene i Nullvisjonsprosjektet.

Alle bolkene, med unntak av bolke (3) som angår de fysiske tiltakene, vil inngå i analysene i denne delrapporten. De trafikantrammede tiltak som er nevnt spesielt i spørreskjemaet er:

- "Beltedyret Tarkus og vennene hans" – rettet mot barnehage/førskole
- Trafikkløype utendørs ved Norsk vegmuseum
- "Sirkus Zalto" - rettet mot småskolen
- Gratis medlemskap for elever på 1. og 2. klassetrinn i Skolebarnas Trafikkklubb
- Forestilling på Lilleputthammer (2.klassetrinn, høst 2004)
- Sykkelopplæring i grunnskolen (4.-5. klassetrinn)
- "Refleksjakten" i grunnskolen (4.-5. klassetrinn)
- Skoleopplegg for 5.-10. trinn på Norsk vegmuseum
- Novellekonkurranse om trafikksikkerhet for ungdom (høst 2004)
- Fotokonkurranse for ungdom (sommer 2005)
- Filmmanus-konkurranse for ungdom
- Trafikksikkerhet i konfirmasjonsundervisningen
- Russeopplegg - temadager, russebilkåring, m.m.
- Kjørekvelder for bilinteressert ungdom/ "rånerne"
- Trafikksikkerhetsdag på Høyskolen i Lillehammer
- "Stambord" - treff for tungbilsjåfører 1 gang i måneden
- "Ta en titt i speilet" - opplevelsessenter ved Norsk vegmuseum
- Økt omfang av politikontroll

Utvalg: Skjemaet ble sendt til 1000 personer (517 kvinner og 483 menn), og hadde en svarprosent på 36 prosent. En mer detaljert beskrivelse av karakteristika ved utvalget presenteres i resultatkapitlet (se 5.1.1 side 41).

Et utvalgskriterium var at personen skulle være over 18 år. Totalt var det registrert 28 506 personer over 18 år i de angitte kommuner pr 23. oktober 2006. Utvalget ble først sortert på kommunenummer for å få geografisk spredning, og deretter på de to siste sifrene i personnummeret for å få tilfeldig uttrekk.

Prosedyre: Spørsmål om trafikanttiltakene inngår som en del av et felles spørreskjema som omfatter alle tiltakene i demonstratorprosjektet.

Spørreskjemaet ble sendt postalt den 3. november 2006 med svarfrist 17. november. Skjemaet var basert på selvutfylling og retur i ferdigfrankert svarkonvolutt. For å sikre høy svarandel ble det utlovet trekning av 4 stk gavekort blant respondentene. Skjema som kom i retur med beskjed om ny eller ukjent adresse ble ettersendt dersom dette var mulig innen tidsrammen. Ingen skjema ble ettersendt etter at svarfristen var utløpt.

## **2.2 Dybdeundersøkelser**

### **2.2.1 ”Trafikk - kompetanse - motivasjon” - Intervjuer**

Metode: Det er foretatt *intervju* av sentrale aktører. I tillegg er data fra den felles spørreundersøkelsen benyttet (se punkt 2.1 side3).

Utvalg: Til sammen er 10 personer intervjuet. De intervjuede er representanter fra Trygg Trafikk, politi, Norsk vegmuseum, samt lærere og elever i skoler i Lillehammer, Gausdal og Øyer kommune.

Prosedyre: Alle intervjuer er foretatt i Lillehammer i juni 2006. Hver av aktørene ble besøkt på sin arbeidsplass, hvor intervjuet foregikk. En person fra SINTEF foretok intervjuene. Prosjektleder i ”Trafikk - kompetanse - motivasjon” fra Trygg Trafikk var behjelpelig med å skaffe relevante kandidater til intervjuene.

Intervjuene har foregått som samtaler med utgangspunkt i følgende momenter:

- *Hva* - om prosjektet, aktører og samarbeid
- *Hvordan* – aktiviteter, arbeidsmåter og tiltak
- *Hvorfor* – valg av aktiviteter og deltakelse
- *Virkninger* - deltakere, målgrupper, samfunn, vurdering av opplegg, råd til andre

### **2.2.2 Opplevelsessenteret ved Norsk vegmuseum – Spørreskjema og evalueringsskjema**

Metode: I tillegg til den felles breddeundersøkelsen (*spørreskjema*) har vi også ønsket å undersøke hvordan senteret ble vurdert av de besøkende. Den datakilde som er benyttet er *evalueringsskjema* til besøkende ved Norsk vegmuseum.

Utvalg: Utvalgsstørrelse og karakteristika for de besøkende (kjønn, alder og geografisk tilhørighet) og deres vurderinger av senteret ble hentet fra et evalueringsskjema besvart av et utvalg av de besøkende på Norsk vegmuseum. (N = 248), samt undersøkelsen utført av SINTEF og TØI (N = 471)

Prosedyre: Tall om besøkende er hentet fra en besøksprotokoll ført av resepsjonister ved Norsk vegmuseum, i tillegg til et evalueringsskjema som fylles ut av besøkende på senteret. Videre er den felles spørreundersøkelsen til SINTEF og TØI benyttet.

### **2.2.3 Novellekonkurransen om trafikksikkerhet for barn og unge – Intervju og evalueringsskjema**

Metode: *Intervju* er benyttet som metode for å skaffe innsikt i deltakelse, kvalitet og eventuell videreføring av denne aktiviteten.

For å få en indikasjon på hvordan utstillingen oppleves av besøkende generelt, valgte vi å undersøke resultatene fra *evalueringsskjemaet*.

Utvalg: Intervjuet består av de fire jurymedlemmene som vurderte novellene. I tillegg ble resultatene fra evalueringsskjema fylt ut av besøkende (N = 248) på senteret benyttet.

Prosedyre: Det viktigste grunnlaget for å vurdere faktorer som angår novellekonkurransen er intervju av jurymedlemmene som vurderte novellene.

I tillegg er det ved Opplevelsessenteret ved Norsk vegmuseum lagt ut et evalueringsskjema som de besøkende kan fylle ut. I dette skjemaet inngår spørsmål knyttet til "Skoutstillingen", som var utgangspunktet for Novellekonkurransen.

### 3 Beskrivelse av trafikanttiltakene

I dette kapitlet gis det en oversikt og detaljert beskrivelse av de enkelte trafikanttiltakene. I beskrivelsen inngår aktiviteter, tidspunkt for etablering, samarbeidende aktører samt hvilke forventninger man hadde til tiltakene i forhold til Nullvisjonen.

*Nullvisjonen* innebærer at ulykker i transportsektoren ikke skal føre til at personer blir drept eller varig skadd. I Norge er denne visjonen innen transport forankret i Regjering og Storting gjennom Nasjonal transportplan (NTP) for 2006-2015. Når det gjelder vegtrafikk er strategier og tiltak nedfelt i "Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011" (Samferdselsdepartementet 2002).

Innføringen av Nullvisjonen innebærer et sterkere fokus på de alvorligste ulykkene. Nullvisjonen betrakter ulykker i et systemperspektiv. Systemet består av trafikant, kjøretøy, vegen og vegens sideområde. Trafikanten er en sentral aktør. Kjernen i visjonen er at vegsystemet må utformes ut fra de forutsetninger vi som mennesker har for å ferdes i trafikken. Det vil si at tiltak skal være basert på kunnskap om menneskets tåle- og mestringssevne. En slik forutsetning bygger på en erkjennelse at det er menneskelig å feile. Men samtidig skal man unngå at feil, uhell og ulykker får fatale konsekvenser.

Trafikantene og myndighetene har et delt ansvar for sikkerheten og en gjensidig forpliktelse i forhold til hverandre. Myndighetene har ansvar for at trafikksystemet er så sikkert at en enkel feilhandling ikke fører til død eller varig skade. Det er myndighetenes ansvar at kjøretøy, veg og vegens omgivelser utformes på en slik måte at det forhindrer at menneskelige feil får fatale konsekvenser. *Trafikantene* på sin side har ansvar for å følge spillereglene i trafikken, i tillegg til å overholde lover og regler. Tre områder med potensial for å redusere antall alvorlige ulykker, er knyttet til trafikantenes atferd i forhold til fart, bruk av bilbelte og rusmidler.

I Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer har de *trafikantrammede tiltakene* vært rettet mot innbyggerne i Lillehammer-regionen. Demonstratorprosjektet ble gruppert i tre tiltakspakker i tråd med anbefalinger i NTP. Arbeidet for å påvirke trafikantene ble organisert som et samarbeid mellom Trygg Trafikk, Politiet og Statens vegvesen. De hadde i fellesskap ansvaret for tiltak rettet mot trafikantene, og hadde hovedansvaret for hver av de tre tiltakspakkene. Arbeidsdeling mellom pakkene var basert på anbefalinger i NTP, og var som følger:

1. *Opplæring av barn og unge* - Trygg Trafikk
2. *Kontrollerende og overvåkende tiltak* – Politiet
3. *Føreropplæring* - Statens vegvesen

I tillegg til disse tre, har demonstratorprosjektet hatt stor oppmerksomhet rettet mot ungdom i alderen 12 – 24 år gjennom en fjerde tiltakspakke:

4. *Trafikksikkerhetssenter* – Statens vegvesen

Denne delrapporten omfatter tre av tiltakspakkene – opplæring av barn og unge (1), kontroll og overvåking (2) og trafikksikkerhetssenteret (4). Evalueringen av føreropplæringen (3) er gjennomført som et eget evalueringsprosjekt. I det videre gis det en detaljert beskrivelse av de tiltakspakkene som omfattes av denne evalueringen samt en kort presentasjon av tiltakspakke (3). Beskrivelsene er basert på informasjon om prosjektet på Internett, i offentlige dokumenter og gjennomførte intervjuer med sentrale aktører.

### 3.1 Opplæring av barn og unge - ”Trafikk – kompetanse – motivasjon”

Trygg Trafikk hadde hovedansvar for trafikantrettede tiltak med fokus på opplæring av barn og unge. Tiltakspakken ble kalt ” Trafikk – kompetanse – motivasjon” og omfattet tiltak mot barn og ungdom i regionen, samt deres foreldre og lærere/barnehagepersonell. Prosjektet startet i 2004 og ble avsluttet i 2006. Tiltakene ble utformet med tanke på at de skulle kunne ha overføringsverdi for andre etter prosjektperioden. Det ble spesielt lagt vekt på at riktig oppførsel i trafikken krever god opplæring og gode holdninger. Grunntanken var at trafikkopplæring er en livslang læringsprosess, og at holdninger dannes tidlig. Tiltakspakken var også ment å styrke nullvisjonskommunene med hensyn til lokalt samarbeid mellom de ulike aktørene som arbeider med trafikk sikkerhet. Kommunene som inngikk i dette demonstratorprosjektet for Nullvisjonen var Øyer, Gaustad og Lillehammer kommune. De mest sentrale samarbeidspartnere til Trygg Trafikk i prosjektet var Statens vegvesen, politiet, skoler og barnehager.

Tiltakene i ” Trafikk – kompetanse – motivasjon” rettet seg mot mange aldersgrupper, og ble delt i tre hovedområder; barn, ungdom og sikkerhetskultur. Tabell 1 gir en oversikt over aktiviteter og målgrupper.

**Tabell 1.** Aktiviteter innen ”Trafikk – kompetanse – motivasjon”

| Områder                      | Aktiviteter                                                                                  | Arena og målgruppe                                                   |
|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Delprosjekter barn           | 1. Trafikkvennen Tarkus<br>2. Aktive skolebarn<br>3. Trå til - refleks                       | Barnehage<br>1.-3. trinn i skolen<br>4.-7. trinn i skolen            |
| Delprosjekter ungdom         | 4. Ung og trafikken – ”Ikke tøft å være død”<br>5. Videregående skole<br>6. Ungdom og fritid | 8.-10. trinn i skolen<br>Grunnkurs, VK1 og VK2<br>Fritidsaktiviteter |
| Delprosjekt sikkerhetskultur | 7. Trafikksikkerhet på tvers                                                                 | Alle innbyggere                                                      |

#### 3.1.1 Trafikkvennen Tarkus - barnehage

Trygg Trafikk samarbeidet med barnehage, foreldre, helsesøstere og politi. Trygg Trafikk har revidert Barnas Trafikkklubb, og prøvd ut det nye materiellet i nært samarbeid med barnehager. Prosjektbarnehagene deltok i utvikling av nye spill, sanger og aktiviteter for barnehagen. Det nye materiellet er kalt ”Tarkus” og består av hånddukker, plakater, sanger og musikk. Alt materiell var gratis for de barnehageavdelingene som benyttet opplegget.

Det ble holdt kurs for alle barnehageansatte – om barns forutsetninger i trafikken, metodiske tips, innarbeide gode rutiner, språk, oppmerksomhet og skape nettverk. Alle kurs var kostnadsfrie for deltakerne med unntak av vikarutgifter og reise. Det ble holdt spesialkurs for personalet i de barnehagene som inngikk i prosjektet. 34 barnehager har vært representert på kursene (Jordheim 2006). Disse utgjør 79 % av barnehagene i de tre kommunene.

Det ble lagt opp til foreldresamarbeid gjennom foreldremøter hvor trafikk var tema. Dette var eksempelvis sikring av barn i bil, refleks, barnas første sykkel, bruk av sykkelhjelmer og grunnleggende trafikkoppdragelse. Andre samarbeidspartnere var lokalt politi og helsesøstere som ble invitert til barnehagen, både på foreldremøter og i møter med barna.

”Tarkus” i barnehagen var tenkt som et ledd i barnehagens arbeid med HMS. Det ble satt fokus på barnehagens ansvar for å ivareta barnas sikkerhet ved valg av transport på turer og gjennomføring av turer. Ansatte i barnehagen ble informert om tema som sikring av barn i bil og sikker transport på tur i barnehagetiden og foreldreparkering. Det ble laget hefte med sjekklister med henvisning

til lovverk og anbefalinger. Barn fikk *gratis refleksvester* med Tarkus som skulle brukes hver gang barnehagen var på tur.



**Figur 1:** Materialet "Tarkus" benyttet i barnehagen

### 3.1.2 Aktive skolebarn – småtrinnet

Trygg Trafikk samarbeidet med skole, foreldre, helsesøstere og politi. Målgruppen var i første rekke småskolebarn og deres foreldre. Som for førskolebarna, utviklet Trygg Trafikk et nytt pedagogisk materiell. Materialet "Sirkus Zalto" er i første rekke myntet på barn, men inneholder også råd og veiledning til foreldrene. Tanken var at det skal kunne brukes av medlemmene privat, på skolen og på Nullvisjonens Opplevelsessenter på Hunderfossen.

Elevene på 1. og 2. trinn fikk i skoleåret 2004-05 og 2005-06 *gratis medlemskap i Skolebarnas Trafikkklubb*. Skolene fikk informasjon om og veiledning i bruken av materialet. Alt materiell ble tilbudt skolene kostnadsfritt i prosjektperioden.

*Tiltak på 2. trinn i skolen:* Solvang skole satte opp en forestilling på Lilleputthammer i oktober 2004 basert "Sirkus Zalto". Denne forestillingen omfatter et helt konsept med akrobater, klovner, prinsesser og dyr.

*"Dette er historien om et sirkus ute på vegen. Pakken har mange små trafikkråd på rim med melodi."* (Anne Marit Jordheim)

Initiativet kom fra Trygg Trafikk, mens lærere og elever ved skolen stod for den praktiske gjennomføringen. I tillegg bidro også foreldre. Solvang skole framhever Trygg Trafikk som støttespiller når det gjelder økonomi og informasjon i prosjektet. I tillegg til at skolen fikk undervisningspakken "Sirkus Zalto", bidro Trygg Trafikk med økonomisk støtte til kostymer. De var også støttespillere underveis og kontaktet blant annet medier og inviterte tilskuere.

Klassene fikk et felles sett bøker gratis. Disse ble benyttet til høytlesning og som kilde for sangtekster og –melodier. På skolen valgte de å ha en *felles morgensamling* for hele trinnet. Elevene lærte dermed sangene i fellesskap. For at den enkelte elev skulle få eget sett, måtte elevene melde seg inn i Barnas Trafikkklubb. De aller fleste av foreldrene sørget for dette.

Forestillingen ble filmet av fotograf. Etter Lilleputthammer ble det flere forestillinger, hvorav to på andre skoler og på vegmuseet.



Som en del av prosjektet var elevene på besøk på Euroskilt på Vingrom. I tillegg til omvisning og info om produksjon av skilt osv, fikk de skilt til å bruke i forestillingen. Elevene fikk egne navneskilt, i tillegg til at de fikk små pakker med skilt. Nullvisjonsprosjektet betalte skyss med buss

**Figur 2:** Elever i 2. trinn på Solvang skole har forestilling på Lilleputthammer

SINTEF har intervjuet noen av elevene som deltok på forestillingen 2. trinn hadde på Lilleputthammer. Disse elever gikk da i 3. trinn og det var gått over 1 ½ år siden forestillingen. Til tross for dette husket de godt at de hadde vært med på forestillingen. De fortalte både om hvilke roller de selv hadde hatt, hva de hadde arbeidet med på skolen i forkant, og om kostymer som ble laget. I tillegg omtalte de både regler for gående og syklende, og bruk av belte i bil for barn og voksne. Elevene gav også eksempler fra egne slektninger og kjente som var både gode og mindre gode rollemodeller eller ikke. Et eksempel på dette var en slektning som aldri benyttet bilbelte. De fortalte at de hadde påpekt overfor voksne at de måtte bruke belte selv om turen var kort.

*Tiltak på 3. trinn i skolen:* For elever på 3. trinn ble det utviklet et trafikkopplæringshefte "Jeg fant, jeg fant". Dette er basert på en mer tradisjonell måte å drive trafikkopplæring som er basert på regler, skilt og begrepsbruk. Produktet har bakgrunn i fagkunnskap i Trygg Trafikk lokalt og sentralt. I stor grad er dette utdrag av Vegtrafikkloven og hva den betyr i forhold til trafikkopplæring for barn som gående og syklist.

Trygg Trafikk og skole samarbeidet om utvikling av heftet for 3. trinn. "Jeg fant, jeg fant" er et elevhefte "med en skoleveisundersøkelse hvor elevene kan kartlegge sin egen og andres skolevei med fokus på skilt, trafikanter og trafikkmengde, samt trygge og farlige steder. De øvrige oppgavene omhandler blant annet forskjellige trafikkbegreper, bilbelte, skilt, refleks, sykling og sykkelhjelm. Heftet inneholder dessuten et trafikkspill." (Trygg Trafikk sin nettside: <http://www.tryggtrafikk.no/skole/>)



**Figur 3:** Elevheftet "Jeg fant, jag fant"

I utviklingen av heftet ble det underveis foretatt en jevnlig utprøving. Dette ble gjort i Gausdal og Lillehammer. Spesielt trekkes lærere ved Fjerdum skole frem som engasjert bidragsyter med gode innspill og forslag til forbedringer. Heftet ble sendt ut til høring blant lærerne i Lillehammer og Gausdal.

*Lærere og skoleledere fikk kurs om barns forutsetninger i trafikken og veiledning i hvordan materiellet kunne benyttes. Alle kurs var kostnadsfrie. 8 av 20 skoler har vært representert på trafikkurs for lærere i småskolen. Lærere ble også brukt som deltakere i referansegrupper, kursholdere og lignende. Det ble arrangert foreldremøter med trafikk som tema, og hvor man tok utgangspunkt i lokale trafikkforhold og tema som sikring av barn i bil, bruk av refleks, samt sykling og hjelm. Lokalt politi og helsesøster ble invitert til skolen, både på foreldremøter og i møter med elevene.*

Arbeidet ble sett i sammenheng med arbeidet med *Helse, miljø og sikkerhet* i skolen.

### 3.1.3 Sykkel og refleks - mellomtrinnet

Trygg Trafikk samarbeidet med skole, foreldre, politi og Opplevelsessenteret ved Norsk vegmuseum. For mellomtrinnet ble det fokusert på to hovedtema; sykkel og refleks.

*Ferdighetstrening på sykkel* er et element som ble tatt opp. Opplæringen omfattet et elevhefte med teori og øvelser til



**Figur 4:** Ferdighetstrening

ferdighetstrening, en lærerveiledning til elevheftet og sykkelprøven, et hefte til foreldre om barn og sykling og bruk av sikkerhetsutstyr, en sykkelprøve, diplom og sykkelknapp.

Alt sykkelmateriellet ble tilbudt skolene kostnadsfritt i prosjektperioden.

*Bruk av hjelm* har vært et sentralt tema. Materiell som er benyttet er en bok, en film og en vervekampanje. Boken "Mick Harte har vært her" med lærerveiledning ble anbefalt brukt og filmen "Bare en liten tur" som kunne vises på foreldremøter og sees etter at boken var lest. Elevene gjennomførte et prosjektarbeid og en vervekampanje i nærmiljøet.

*Sykkelkurs for elever* ble gjennomført i samarbeid med politiet. Trygg Trafikk bidro med materiell som beskriver ferdighetsprøven, samt inntegnede poster angitt med lengdemål og innhold. Innholdet i kursene var:

- Sykkelprøve: (a) teori, (b) ferdighetstrening og (c) ut i trafikken
- Teknisk kontroll
- Oblat som viste at sykkel var godkjent
- Hefter som elevene tok med hjem. Foreldre skulle drive ferdighetstrening hjemme
- Sykkelprøve angitt av Trygg Trafikk

Etter sykkelprøven var elevene ute i trafikken sammen med politi.

*Sykkelkurs for lærere og skoleledere* i regionen ble arrangert av Trygg Trafikk våren 2005. 8 av 20 skoler har vært representert på disse kursene. Hovedmål med kurset var å inspirere og kvalitetssikre sykkelopplæringen, i tillegg til å peke på skolens ansvar for å ivareta elevenes sikkerhet. Kursene hadde hovedvekt på sykling, i tillegg til bruk av sykkelhjelme og refleks. Alle kurs var gratis for deltakerne. Videre ble lærere frikjøpt til deltakelse i referansegrupper, som kursholdere og lignende.

I tillegg til sykling ble det fokusert på *økt refleksbruk*. Elever i 4. trinn fikk kort med refleksklistermerke, i tillegg til heftet "C og bli Z" med forslag til refleksaktiviteter i skoletiden og på kveldstid i mørket. Høsten / vinter 2005 ble "*Den store refleksjakten*" gjennomført, hvor elevene skulle lete i hjemmene etter reflekser. 13 av 20 skoler deltok.



Ved Fjerdum skole ble det høsten 2005 arrangert *kveld med fokus på sykkel og refleks* for elever i 5. klasse med foreldre. Dette foregikk ute i området rundt skolen etter mørkets frambrudd. Foreldre var utstyrt med og uten vest, sykler med og uten refleks og lykt, og hund med og uten refleks. "Hvor godt syntes de i høstmørket?"

Materiell fra Nullvisjonsprosjektet ble benyttet - *baklykt* til sykkel ble montert der og da på barnas sykkel, og elevene fikk *refleksbrikke* for å sette på skolesekken.

**Figur 5:** *Den store refleksjakten*

Politi var på skolebesøk i forbindelse med sykkelprøve, sykkeløp, refleksdemonstrasjoner og foreldre som rollemodeller i trafikken. For denne elevgruppen er det videre utviklet skoleoppgaver tilknyttet *bruk av Opplevelsessenteret* for trafikksikkerhet på Norsk vegmuseum (se nærmere om aktivitetene ved Opplevelsessenteret er gitt i kapittel 3.4.1).

Som for de yngre barna, er arbeidet sett i sammenheng med *HMS i skolen*.

*Storforeldremøte om Nullvisjonen* til alle foreldre ved Fjerdum skole ble avholdt våren 2005 med informasjon fra Trygg Trafikk om:

- Nullvisjonen
- Skolevegen for gående og syklende

Det ble gjennomført *befaring på skolevegen* til elever ved Fjerdum skole hvor lærere, representant for Trygg Trafikk og berørte foreldre deltok. Befaringen omfattet to farlige punkter. Punkt (1) farlig krysning: elevene fikk skyss til og med 4. trinn dersom de hadde farlig skoleveg. Fra 5. trinn måtte de imidlertid gå eller sykle selv. Farlig punkt (2) på skolevegen: Undergang for gående og sykkel ved skolen. Det mangler 5 m med rekkverk langs vegen, noe som gjorde at elevene krysset over vegen i stedet for å benytte undergangen.

### 3.1.4 "Ikke tøft å være død" – ungdomstrinnet

Trygg Trafikk har i flere år benyttet konseptet "Ikke tøft å være død" som er beregnet på elever i 8.- 10. trinn i grunnskolen. Materiellet består av temahefter og lærerveiledning, og tar for seg temaene "Personlig verneutstyr", "Fart", "Rus og trafikk" og "Samspill i trafikken". På nettstedet [www.tryggtrafikk.no/ung](http://www.tryggtrafikk.no/ung) finnes oppgaver og linker som er tilknyttet de forskjellige temaene.

Alle ungdomsskolene ble tilbudt forestillingen ”Ikke tøft å være død” for 10. trinn. Trygg Trafikk har samarbeidet med en trafikkskadd og politiet. Elevene har fått avis og annet materiell i forbindelse med forestillingen. 7 av 7 ungdomsskoler har gjennomført opplegget i sin helhet.

For elever i ungdomsskolen er det også utviklet skoleoppgaver tilknyttet bruk av Opplevelsessenteret for trafikksikkerhet på Norsk vegmuseum.

Lærere og skoleledere har fått kurs og veiledning om ungdom og trafikk. Alle kurs har vært kostnadsfrie for deltakerne. Videre ble lærere frikjøpt til deltakelse i referansegrupper, som kursholdere og lignende. Trafikksikkerhet er sett i sammenheng med HMS i skolen.

Politi og helsesøster har vært invitert til skolen, både på foreldremøter og i møter med elevene.

Tiltakene for ungdomsskolen og videregående skole har vært tradisjonelle. Det vil si at man i Nullvisjonsprosjektet ikke utviklet eller prøvde ut nye trafikantertede tiltak for denne aldersgruppen.

### 3.1.5 Trafikkopplæring i videregående skole

Mot denne aldersgruppen er det i første rekke fokusert på russetiden, med faste årlige opplegg. I tillegg ble det gjennomført en novellekonkurranse. Den siste omtales nærmere under punkt 3.4.2 side 18.

### 3.1.6 Ungdom og fritid

Trygg Trafikk har samarbeidet med Statens vegvesen, politiet og Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg (FTU) om å utvikle og prøve ut nye tiltak for å nå ungdom utenfor skolen. Målet var å få en målbar utvikling mot mindre risikoatferd og færre skadde og drepte ungdommer.

Det ble valgt å fokusere på bilinteressert ungdom. De fikk tilbud om å få informasjon om Nullvisjonen, i tillegg til delta på praktiske kurs med egen bil.



**Figur 6:** Ferdighetstrening i rånerprosjektet



**Figur 6:** Politioverbetjent Sten Gregersen i samtale med motorinteressert ungdom på Lillehammer<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Hentet fra:

<http://www.vegvesen.no/cs/Satellite?c=Page&cid=1088670751404&pagename=vegvesen%2FPage%2FSVVsubSideInnholdMal>

*Ungdomsprosjektet* rettet mot ”rånerne” har bakgrunn i ungdomsproblematikk både som et ordensproblem og som et trafikksikkerhetsproblem. Støyende kjøring og høy musikk kan skape søvnproblemer for lokalbefolkning og ulykkesutsatthet blant gruppen selv. Før hadde politiet fysiske kontroller av målgruppen, men syntes ikke dette fungerte veldig godt. Dette ble derfor avløst av en annen tilnærming som går mer på kommunikasjon og dialog. *Råner-prosjektet* startet tidlig 2005 med at politiet og FTU kartla hvem målgruppen var, før de kontaktet dem. Politiet inviterte så 4-5 sentrale personer til et møte på politistasjonen. Her deltok i tillegg Trygg Trafikk og Statens vegvesen. Sammen med ungdommene ble de enige om en del aktiviteter:

- ”Bli kjent dag”. Det ble satt opp enkle kjøregårdsposter på en stor parkeringsplass. Etter kjøring var det kjørekonkurranse på tid.
- Møte på Norsk vegmuseum hvor 66 ungdommer møtte. Det ble opprettet avtale med over 50 ungdommer om deltakelse i prosjektet. Tema som ble tatt opp på møtet var:
  - o Nullvisjonsprosjektet
  - o Hva vet vi om situasjonen i byen?
  - o Vi ønsker å gjøre noe for dere!
  - o Bruk av Vålerbanen mot at ungdommen gjorde noe igjen
  - o Skriftlig kontrakt om grei kjøring
- Kjøring på Vålerbanen med litt over 40 ungdommer. Arrangementet fikk TV- og annen mediedekning. Elementer som inngikk i kjøringen var:
  - o Momentøvelser på poster rundt på banen. Rotasjon til alle hadde vært på alle poster
  - o Demonstrasjon av kollisjon mellom lastebil og bil
  - o Frikjøring

*Glattkjøring*: Kjøredager på is på Lostnavatnet ble avholdt på 4 torsdager. Isen ble brøytet slik at det ble en motorbane. Totalt 99 personer deltok.

### **3.1.7 Trafikksikkerhet på tvers av barnas alder**

Trygg Trafikk har arbeidet med å skape engasjement og ansvarliggjøre innbyggerne i Gausdal, Lillehammer og Øyer i forhold til Nullvisjonsprosjektet. Man har ønsket å gi kunnskap om prosjektets innhold, mål og konsekvenser og hva dette innebærer for den enkelte, både privat og i jobbmessig sammenheng.

Media har gjennom hele prosjektperioden fått informasjon om prosjektet og aktiviteter. Videre er det gitt informasjon om aktuelle aktiviteter til lærere, førskolelærere, foreldregrupper og andre aktuelle etater. I tillegg er politiske partier invitert til trafikksikkerhetssenteret og fått informasjon om Nullvisjonen, og avholdt en trafikksikkerhetsdag på Høgskolen i Lillehammer.

### **3.2 Kontroll og overvåking**

*Kontroll og overvåking* var politiet sitt hovedansvar. Det er trafikantenes ansvar å følge lover og regler. Politiets oppgave er blant annet å påse at dette blir håndhevet, det vil si å få flest mulig til å følge lover og regler i trafikken. De tiltak som ble satt i verk i prosjektet skulle bidra til at antallet alvorlige ulykker ble redusert, og omfattet både direkte overvåknings-/kontrolltiltak og holdningsskapende tiltak blant utvalgte trafikantgrupper. I perioden 2004 – 2006 hadde politiet en person ansatt på full tid i demonstratorprosjektet på Lillehammer.

I demonstratorprosjektet på Lillehammer var det uttalt et ønske om å demonstrere kjente tiltak, men også å gi rom for nytenking, utprøving og eksperimentering med nye tiltak. Politiet ønsket innen rammene for dette prosjektet blant annet å prøve ut nye former for kontroll. Sentralt i politiets tiltakspakke om kontroll og overvåking er bruk av Automatisk trafikkontroll (ATK). Dette har blant annet gitt seg utslag i uttesting av såkalt Streknings-ATK. Erfaringene

med denne formen for kontroll er beskrevet nærmere i separat rapport som omhandler evaluering av vegtiltakene (Giæver m. fl. 2007), og beskrives derfor ikke nærmere her.

Følgende øvrige tiltak er gjennomført i regi av politiet:

1. Atferdskontroll med helikopter
2. Stambord for yrkessjåfører
3. Prosjekt for uorganisert motorinteressert ungdom

Disse tiltakene er lite beskrevet på nettsider og liknende. Atferdskontroll med helikopter er gjennomført av politiet uten samarbeid med øvrige aktører. De to siste tiltakene er imidlertid gjennomført i samarbeid med Trygg Trafikk, og er organisert sammen med tiltak som omhandler opplæring og informasjon. Tiltak nr 3 (prosjekt for uorganisert motorinteressert ungdom) er beskrevet i kapittel 3.1.6).

*Stambord for yrkessjåfører* omtales også som ”miljødager”. Politiet møter sjåførene på steder der de har sine faste plasser for rast og hvile. Inne i lokalet markeres området med banner og nullvisjonslogo.



**Figur 7:** Tungbilsjåfører har hatt tilbud om ”miljødager”

Første torsdag i hver måned er det avholdt møte mellom klokken 19 og 21, med servering av mat og et faglig innlegg. Det er satt av omtrent 45 min med presentasjon og resten til diskusjon og fri prat.

Omtrent 20 sjåfører har deltatt hver gang. Nytt tema blir presentert hver gang. Tema har vært eksempelvis:

- Første mann på ulykkesstedet
- 1 sek søvn
- Vinterdrift og vedlikehold
- Trafikkontroller – hjelper det?

### 3.3 Føreropplæring

Føreropplæringen skjer i regi av Statens vegvesen, og i Nullvisjonssammenheng har fokuset vært på individtilpasset føreropplæring<sup>2</sup>. Vegvesenet samarbeidet med Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT) i prosjektet. Det ble valgt å prøve ut tiltaket i forbindelse føreropplæring til personbil – førerkort klasse B<sup>3</sup>. Føreropplæringen i Norge ble endret i 2005, og innebærer at dagens opplæring er delt i fire trinn. For å kunne gå videre til neste trinn, er det en forutsetning å ha nådd målet på hvert trinn. Videre innebærer endringene flere obligatoriske timer enn tidligere. De obligatoriske delene må gjennomføres på trafikkskole. Dette gjelder tema som enten er vanskelig å lære på egen hånd, eller som det er svært viktig at alle får god opplæring i.

<sup>2</sup> Rapport fra prosjektet finnes på følgende nettsted:

<http://www.vegvesen.no/cs/Satellite?blobcol=urlpdf&blobheader=application%2Fpdf&blobkey=id&blobtable=SVVvedlegg&blobwhere=1162823415880&ssbinary=true>

<sup>3</sup> Føreropplæringen i de ulike klasser er beskrevet på vegvesenets nettside:

<http://www.vegvesen.no/cs/Satellite?c=Page&cid=1162372673242&pagename=forerkort%2FPPage%2FSVVsubSideInnholdMal>

Når det gjelder Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer, ble individtilpasset føreropplæring prøvd ut i 2005 i forbindelse med sikkerhetskurs på bane som er lagt til trinn 3<sup>4</sup> i føreropplæringen. Konseptet er hentet fra Sverige, og innebar at ungdom tok en holdningstest rett før sikkerhetskursen. Ut i fra testen ble de plassert i fire kategorier - spenningssøker, risikotaker, ansvarstaker og trygghetssøker – med hvert sitt opplegg når det gjelder arbeidsmåter og undervisning. Tiltaket omfattet i overkant av 300 elever fra Lillehammerregionen, samt en kontrollgruppe av samme størrelse i Sør-Trøndelag. TØI og NTNU fikk i oppdrag å evaluere prosjektet<sup>5</sup>. TØI vurderte elevenes holdninger før og etter kurset, mens NTNU så på lærerens rolle og forhold til eleven. Evalueringen viser blant annet at trafikklærerne er positive til denne arbeidsmetoden, og at denne type undervisning kan overføres til andre deler av føreropplæringen.

Føreropplæringen inngår som nevnt ikke i evalueringen som ligger til grunn for denne rapporten, og tiltaket omtales derfor ikke nærmere her.

### 3.4 Trafikksikkerhetssenter

Norsk vegmuseum ligger 12 km nord for Lillehammer sentrum, like ved Hunderfossen Familiepark og Hafjell Alpinsenter. Museet er organisert som en fagavdeling i Vegdirektoratet. Museet driver dokumentasjon, forskning og formidling av Statens vegvesens historie og norsk veghistorie for øvrig. Trafikksikkerhetssenteret er bygd av Statens vegvesen og ligger på Norsk vegmuseum<sup>6</sup>. En viktig grunn til at Lillehammer ble valgt som demonstratorområde, var lokaliseringen på Hunderfossen. Museet hadde lokaliteter som kunne romme et trafikksikkerhetssenter, i tillegg til å huse de tradisjonelle og historiske delene.

#### 3.4.1 Opplevelsessenteret ”Ta en titt i speilet”

Senteret for trafikksikkerhet ble åpnet i januar 2005, og er blant de tyngste satsingene i prosjektet ”Trafikksikkerhet Lillehammer – med nullvisjonen i sikte”. Dette skulle være et opplevelsessenter der man kunne prøve seg både fysisk og emosjonelt som deltaker i trafikken.

Aktivitetene ble basert på stor grad av deltakelse av den enkelte besøkende via interaktive installasjoner, og ble derfor kalt et Opplevelsessenter. Senteret er beregnet på alle aldersgrupper fra barn til eldre, men har mest fokus på aldersgruppen 12 - 24 år. Senteret er fremdeles i drift.

Sentralt i dette senteret for trafikksikkerhet la man en ring med sko som skulle symbolisere de som ble drept på norske veier i året som gikk. Hvert par skulle samsvare med et offer, da både sko, kjønn og årstid skulle passe overens med en ulykke.



**Figur 8:** Aktivitet i Opplevelsessenteret

<sup>4</sup> De ulike trinnene er beskrevet i Læreplan for førerkort klasse B og BE (personbil). Denne kan lastes ned fra samme nettsted som føreropplæringens klasser.

<sup>5</sup> For mer informasjon, se følgende nettside:

<http://www.vegvesen.no/servlet/Satellite?cid=1088670754394&pagename=vegvesen%2FSVVartikkel%2FSVVartikkelMedRelatert&c=SVVartikkel>

<sup>6</sup> Her kan du lese mer om Norsk Vegmuseum og Opplevelsessenteret ”Ta en titt i speilet”:

<http://www.vegmuseum.com/expose/sites/taentittispeilet/?s=1>

Videre ble senteret basert på stor grad av deltakelse av den enkelte besøkende via interaktive installasjoner. I en av installasjonene tar Petter Solberg den besøkende gjennom en interaktiv test der man til slutt får sin risikoprofil som trafikant. Av andre stasjoner som kan nevnes er fire fartsbokser hvor Are og Odin har ulike humoristiske vinklinger på trafikk sikkerhet. Den besøkende har også muligheten til å gjennomføre intervju med tre ungdommer som har vært involvert i trafikkulykker og man kan høre hvordan hverdagen til en ambulansesjåfør er. Det vises også en rekke filmer som omhandler tema knyttet til trafikk sikkerhet, f. eks "Å drepe et barn" som er en nyfilmatiseringen av Stig Dagermanns novelle "Att døda et barn" fra 1930-tallet.

Informasjonen om senteret er hentet fra: [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no).

*Opplæring for skoleelever ved Opplevelsessenteret.* Besøkene ble tilrettelagt og gjennomført for ulike klassetrinn og gruppestørrelser. Sentralt for valg av opplegg var spørsmål som "Hva vil vi tilby?". For å få et godt utbytte for elevene, ønsket man maksimum 20-25 elever samtidig i Nullvisjonsavdelingen. Opplegget for gruppene kunne således være nokså ulike, og var gjerne basert på et utvalg av følgende elementer:

- Felles introduksjon for alle grupper i auditoriet. Informasjon om Vegmuseet, formål med dagen, Nullvisjonen og generelt om trafikk sikkerhet
- "Att döda et barn". Forsøk på dialog om filmen, men erfaringen var at det ble ofte kommentarer og lite samtale
- Omvisning i fjellspregningsmuseet, historisk del og Opplevelsessenteret – enten samlet eller i mindre grupper
- Arbeidsoppgaver i senteret. Dette kan være poster angitt på kart over senteret, med definerte oppgaver/spørsmål for hver post.
- Oppsummering i plenum i auditoriet. Hva hadde vært bra? Hva hadde gjort inntrykk? Gjennomgang av oppgavene

*Opplæring for små barn ved Norsk vegmuseum.* Det er lite for de yngste inne på Opplevelsessenteret. Det ble derfor laget en hinderløype i uteområdet ut fra et spørsmål som "Hva gjør vi for dem?". Hinderløypa ble laget som en del av Nullvisjonsprosjektet.

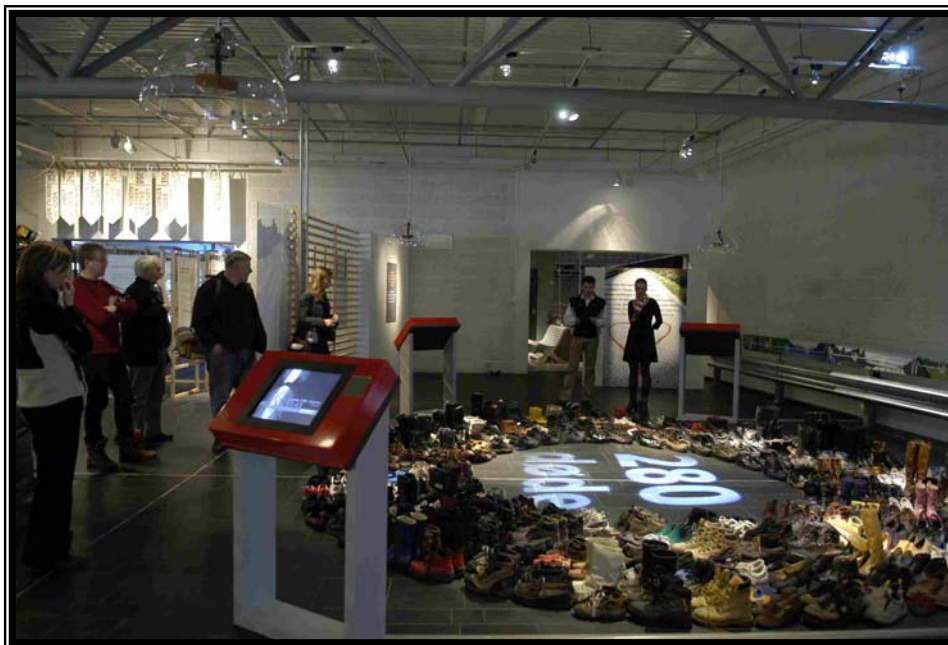


**Figur 9:** Obs, svingete vei! Barn fra Ekrom skole viser fareskilt i praksis.

<http://www.tryggtrafikk.no/skole/?module=Articles;action=Article.publicOpen;ID=1843>

### 3.4.2 Novellekonkurranse om trafikksikkerhet for barn og unge

Før Opplevelsessenteret var ferdig i januar 2005, ble det høsten 2004 laget en skoutstilling på museet. Utstillingen var plassert sentralt i senteret og bestod av 280 par sko som skulle illustrere de som ble drept på norske veier i 2003.



**Figur 10:** Skoutstilling ved Norsk vegmuseum

Med utgangspunkt i "Skoutstillingen" ble det utlyst en novellekonkurranse blant elever ved videregående skoler i Gausdal, Øyer og Lillehammer, samt andre interesserte ungdommer i aldersgruppen 14-25 år. Temaet for novellen skulle være trafikksikkerhet, og skulle relateres til utstillingen. Deltakerne kunne velge å ta utgangspunkt i ett par sko, f. eks sko som tilhørte små barn, ungdomskoleelever, mødre eller besteforeldre.

Novellen skulle være inntil 2 A4-sider og fristen for innlevering var 15. november i 2004. Etter at en redaksjonsgruppe gikk gjennom alle innsendte bidrag, ble totalt 75 noveller fremlagt for en jury. Juryeringen foregikk i november og desember 2004 og kåringen av vinneren skjedde 7. januar 2005.



**Figur 11:** Novellekonkurranse

Juryen bestod av forfatterne Ove Røsbakk og Inge Eidsvåg, Anne Marit Jordheim fra Trygg Trafikk, og Steinar Svensbakken fra Statens vegvesen.

Vinnerne av konkurransen i klassen for videregående skole fikk 4000 kr. Det samme fikk vinneren i åpen klasse (14 – 25 år).

Kilde: Anne Marit Jordheim (Trygg Trafikk) og [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

### 3.5 Omtale i medier

Tiltak og aktiviteter har vært omtalt i medier både lokalt og nasjonalt. I tillegg er demonstratorprosjektet på Lillehammer viet mye omtale innen Statens vegvesen, blant annet med egne nettsider og nyhetsbrev.



**Figur 12:** yhetsbrev fra Nullvisjonsprosjektet

### 3.6 Oppsummering av tiltakene

Trafikanttiltakene i Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer omfatter både informasjon, opplæring og kontrolltiltak. De tiltakspakkene som omfattes av evalueringen i dette prosjektet ble drevet i regi av henholdsvis Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet.

*Statens vegvesen* har ansvar for føreropplæringen. Evalueringen av dette tiltaket er gjort separat, og inngår således ikke i denne rapporten. Denne evalueringen omfatter to tiltak gjennomført i regi av Statens vegvesen:

- Opplevelsessenteret "Ta en titt i speilet"
- Novellekonkurranse om trafikksikkerhet som tok utgangspunkt i en av utstillingene i senteret.

*Trygg Trafikk sin tiltakspakke* ble kalt "Trafikk – kompetanse – motivasjon" og var rettet mot opplæring av barn og unge. Det ble gjennomført en rekke tiltak, deriblant:

- Trafikkvennen Tarkus, rettet mot barnehagen
- Aktive skolebarn, rettet mot småtrinnet i skolen
- Sykkel og refleks, rettet mot mellomtrinnet
- "Ikke tøft å være død", rettet mot ungdomstrinnet
- Trafikkopplæring i videregående skole, inkludert novellekonkurransen nevnt ovenfor
- Ungdom og fritid, rettet mot motorisert ungdom

*Politiets tiltakspakke* har i første rekke vært rettet inn mot fart og førere av motorkjøretøy. Sentralt i prosjektet er bruken av Automatisk trafikkontroll (ATK) og uttesting av såkalt Strekings-ATK. Evalueringen av dette tiltaket er referert i Giæver m.fl. (2007) og omtales derfor ikke i denne rapporten. Politiets tiltak har videre omfattet:

- Utprøving av helikopter for å overvåke trafikken i forbindelse med store utfarter
- Overvåkning og kontroll av fartsnivå
- Holdningsskapende arbeid blant ungdom, gjennom prosjektet "Ungdom og fritid" nevnt ovenfor
- Holdningsskapende arbeid blant tungbilførere, gjennom prosjektet stambord for yrkessjåfører

## 4 Evaluering av de enkelte trafikanttiltak

### 4.1 Opplæring for barn og unge - ”Trafikk – kompetanse – motivasjon”

#### 4.1.1 De intervjuedes beskrivelse av samarbeidspartnere og -relasjoner

Beskrivelsen av tiltak og samarbeidspartnere har basis i to av delmålene med evalueringen av ”Trafikk – kompetanse – motivasjon”. Presentasjonen av tiltakene har til hensikt å gi innsikt i: (a) Hvilke opplæringstiltak overfor barn og unge som er gjennomført i regionen og (b) Hvem de sentrale aktørene er, og hvordan samarbeidet mellom aktørene har fungert. De enkelte tiltakene (a) er beskrevet i kapittel 3, mens samarbeidsrelasjoner beskrives i dette kapitlet.

Resultatene er basert på intervjuer av sentrale aktører. De ble bedt om å utdype hvilke tiltak de har vært delaktige i og hvem de har samarbeidet med. Nedenfor vil vi gjengi aktiviteter/ samarbeidsrelasjoner som disse aktørene selv har trukket fram og kommentert i løpet av intervjuene. Ettersom Trygg Trafikk har hatt rollen som prosjektleder for opplæringen for barn og unge, vil presentasjonen i stor grad ta utgangspunkt i intervjuet med prosjektlederen.

De sentrale aktører som Trygg Trafikk samarbeidet med var politiet, Statens vegvesen, Norsk vegmuseum og skolene i regionen. I stor grad fordelte de oppgaver og ansvar mellom seg. Trygg Trafikk hadde i de fleste tilfeller ansvar for hvilke metoder som skulle benyttes, mens politi og vegvesenet fikk ansvar for den praktiske gjennomføringen av flere tiltak. Eksempelvis ”Ungdom og fritid” med ferdighetstrening og mekking. Trygg Trafikk oppfordret skolene til å ta kontakt med politiet, som videre avtalte aktiviteter direkte seg imellom. Trygg Trafikk har i første rekke ansvar for opplæringen av barn og unge som skjer i regi av skoleverket. På andre arenaer kan andre aktører være initiativtakere og pådrivere. Dette gjelder også for Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer, hvor både politiet og Norsk vegmuseum var hovedaktører for noen av de trafikantrettede tiltakene.

*Samarbeid med skoler:* Aktivitetene innen denne tiltakspakken omfatter i første rekke trafikkopplæring av barn og unge. Den pedagogisk tilnærming som er valgt, gjør at målgruppene barn og unge også inkluderer deres foreldre og lærere. I følge Wenche Frøisland Staum ved Solvang skole startet samarbeidet med Trygg Trafikk etter at skolen ble kontaktet helt i oppstarten av skoleåret, da elevene gikk i 2. trinn. Hun skrev *manus til forestillingen på Lilleputthammer* ut fra bøkene til Trygg Trafikk.

*Heftet ”Jeg fant, jeg fant” for elever i 3. trinn* ble utviklet som et samarbeid med to lærere fra Fjerdum skole – Stine Ring og Hilde Slåen. De har vært med på å utarbeide heftet knyttet til Trygg Trafikk sine tilbud om undervisning i skolen. Representanter fra flere skoler i Gausdal og Lillehammer har vært med på å teste og forbedre det. Lærerne tok utgangspunkt i et eksisterende hefte for trinnet. De ble enige om (1) fokus for heftet (at elevene er selvstendige og at de er nysgjerrige/forskende) og (2) type oppgaver knyttet til fotgjengerrollen og som krever aktivitet, pirrer nysgjerrigheten og litt om sykkel på slutten av heftet. Oppgavene ble testet i deres egne klasser ved skolen. Totalt har ca 100 elever vært med i uttestingen. Anne Marit Jordheim i Trygg Trafikk har senere redigert heftet og laget forside.

*Samarbeid med politiet:* Politiet var fast bidragsyter innen tiltakspakken Trafikant i Nullvisjonsprosjektet. Politiet var tungt inne i planleggingen av aktiviteter, i tillegg til at de hadde samlinger for sin egen etat. Det ble gjennomført flere felles aktiviteter innen tiltakspakken ”Trafikk – kompetanse – motivasjon”:

- Høst 2004 ble det avholdt to store kurs for politistaben. Deltakere var de som er ute på patrulje og som får ansvar for å foreta skolebesøk. Alle enheter ved lensmannskontorene

og politistasjonene i regionen deltok. Trygg Trafikk var ansvarlige for kursene, og Trygg Trafikk Oppland var arrangør. Formål med kursene var å heve politiets standard. Innholdsmessig omhandlet kurset elever i 1. – 6. trinn og barn som trafikanter, og spesielt i forhold til temaene gå-regler og bruk av sykkel. Kursene ga også informasjon om Nullvisjonen og tilhørende aktiviteter/tilbud.

- Skolebesøk omfattet sykkelkontroll, foreldremøter og refleksdemonstrasjoner
- Oblat med logo fra Nullvisjonen ble laget av Trygg Trafikk, og politiet festet disse på sykkelen ved godkjenning av at sykkelen var i forskriftsmessig stand
- Brosjyre ble laget av Trygg Trafikk i 2004, og politiet delte dem ut ved kontroller i forbindelse med skolestart (nasjonal kampanje). Denne brosjyren ble utvidet til å brukes nasjonalt ved skolestartaksjonen til politiet

Sten Gregersen i politiet trakk fram et forhold som har betydning for gjennomføringen av Nullvisjonsprosjektet. Han mente Statens vegvesen og politiet kan bli langt bedre til å samarbeide. Etatene er ikke flinke nok til å følge Nasjonal Handlingsplan ved *fordeling av oppgaver*. Han mente dette delvis har å gjøre med en uklar rolle- og ansvarsfordeling med hensyn til hvem som har ansvar for ulike arbeidsoppgaver. Et eksempel som ble gitt er atferdskontroll og dermed fartskontroll. Politiet hadde både mer samarbeid og klarere arbeidsdeling med Trygg Trafikk, sammenlignet med Statens vegvesen.

Ved Fjerdum skole ble selve gjennomføringen av sykkelkursene for elevene gjort som et samarbeid med den lokale lensmannen Ola Lundemo. Lensmannen var også med på gjennomføring av flere aktiviteter ved skolen knyttet til sykkel. I tillegg måtte foreldre følge opp noen av oppleggene i elevenes fritid. Lærerne Stine Ring og Hilde Slåen ved Fjerdum skole kommenterte at ved deltakelse fra politiet får prosjektet mer tyngde – det viser at skolen tar det på alvor. De mente videre at elevene gjerne synes det er tøft at lensmannen har uniform.

*Samarbeid med Norsk vegmuseum:* Skolebesøk ved museet ble gjort etter oppfordring fra Trygg Trafikk eller etter at de hadde vært i kontakt med skolene. I tillegg foretok noen skoler museumsbesøk på eget initiativ. Jordheim ved Trygg Trafikk uttalte at kjennskap til tiltak synes: *”å spre seg litt ettersom andre distrikt får informasjon.”*

Norsk vegmuseum hadde en klart atskilt oppgave innen Trygg Trafikks ”Trafikk – kompetanse – motivasjon, og et klart definert ansvar. Deres oppgave var å ta seg av besøkende (skoleklasser) til utstillingen ”Ta en titt i speilet”. De drev ikke oppsøkende virksomhet eller reklamerte for skolebesøk og lignende. Dette ble gjort av Trygg Trafikk. Bjørn Ivar Vassaasen ved Statens vegvesen var ansvarlig for Nullvisjonsprosjektet ved vegmuseet. I denne delen av prosjektet samarbeidet han kun med Trygg Trafikk Vegmuseet gjennomførte ingen felles aktiviteter sammen med politiet overfor skoleelever og skole.

Vegmuseet har samarbeidet med Trygg Trafikk om opplegg for 5. og 9. trinn i skolen. De tok utgangspunkt i hvilke skoleoppgaver som ville være mulige ut i fra utstillingene på museet, og stilte spørsmål om: *”Hvordan gjøre det tilgjengelig for lærerne?”* Trygg Trafikk tok kontakt med rektor på to skoler som ble spurt om å lage et opplegg for elevene i ungdomsskolen. To lærere fra Øyer laget et opplegg for 8. – 10. trinn, mens to lærere fra Vidarheim gjorde tilsvarende for 5. – 7. trinn. Lærerne tok med elevene sine første gang de besøkte museet. Dette resulterte i at opplegget for 5. trinn ble kuttet ned. Opplegget er testet av alle elevene i 5. trinn fra Øyer og Gausdal kommuner. Det er skaffet erfaringer og man har funnet ut hva som fungerer. Noen skoler har fulgt opp besøket på museet med oppgaver. Elevene fikk i oppgave å velge seg et par sko i ringen og å skrive noe om disse til neste time på skolen.

*Det synes å ha vært gode samarbeidsrelasjoner i de ulike tiltakene, og det er lagt stor vekt på lokal deltakelse og engasjement.*

#### **4.1.2 Forventninger i forhold til Nullvisjonen**

Et delmål i evalueringen er å få kunnskap om i hvor stor grad valg av tiltak er tuftet på tankegangen i Nullvisjonen. Nedenfor oppsummeres en del kommentarer som de intervjuede hadde til deres egen rolle i prosjektet, og hvordan tiltaket eventuelt kan bedre sikkerheten og bidra til å oppfylle Nullvisjonen.

Trygg Trafikk. *"Hvorfor skal Nullvisjonsprosjektet omfatte trafikkopplæring?" er et spørsmål Anne Marit Jordheim fra Trygg Trafikk syntes var viktig å belyse. Og hun svarte selv med at opplæring er nødvendig dersom vi skal nærme oss en Nullvisjon. Dette uttrykkes med at ansvaret for å nå visjonen er delt mellom myndigheter, de som skal lage systemene og tekniske løsninger, og menneskene. Hun argumenterer videre:*

*"Menneskene må forholde seg til regler, bruksanvisninger og bruke systemet slik det er tenkt. Hver enkelt har et slikt ansvar som trafikant. Dette er ikke medfødt, men må læres. Dette skjer gjennom en livslang læring i forhold til det nivå man er på ved ulike alderstrinn."*

Jordheim utdyper temaet ansvar nærmere. Hun understreker at hvem som har ansvar endrer seg med alderen - fra foreldre hos små barn, til barnehage og skole når barna blir eldre. Hun mener barnehager kan sammenlignes med en bedrift, når det gjelder ansvar. De er en del av nærmiljøet og har ansvar for barna når de skal ut å gå. Når det gjelder mulighetene for å påvirke barn og unge, sier Jordheim:

*"Både foreldre og barnehage er en sentral del av barns hverdagsopplevelser. Etter hvert som barn blir eldre, blir de suksessivt mer selvstendig og må forholde seg til det. De får andre roller som selvstendige individer som syklist, mopedist, og eksempelvis rånere."*

Skoleverket. Ved skolene ble det påpekt at deres engasjement startet ved en henvendelse fra Trygg Trafikk. Et av utgangspunktene for kontakten med Solvang skole var at Lilleputthammer egnet seg for å gjennomføre et trafikkskuespill. To av lærere i 2. trinn på skolen tente på ideen og inngikk et samarbeid med Trygg Trafikk.

Ved Fjerdum skole ble aktivitetene startet delvis på oppfordring fra Trygg Trafikk, og delvis som en forlengelse av tidligere engasjement i sykkelopplæring for barn. Det påpekes at Trygg Trafikk i stor grad hadde styringen.

Fra Fjerdum skole kommenterer lærerne at skolen også hadde deltatt i andre deler av Nullvisjonsprosjektet. Alle skoler i Gausdal kommune hadde vært med i en undersøkelse knyttet til trygghet, farlig skoleveg og forbedringer av denne. Undersøkelsen ble foretatt av skolekoordinator for kommunen. Skolen var behjelpelig med å gi ut *spørreskjema til foreldre om skolevegen*. Det opplyses at resultatene skal finnes i en rapport som angir forbedringsforslag og kostnader.

Norsk vegmuseum. Valg av aktiviteter ved Norsk vegmuseum var preget av Bjørn Ivar Vassaasen sin *rolle i prosjektet*. Hans arbeidsoppgaver var i første rekke å drive informasjonsarbeid, og hvor han skulle:

- ta imot faggrupper til museet
- sørge for at informasjonen var riktig og at den var oppdatert

Vassaasen ble ansatt i 2005 for å drive med aktiviteten ved museet knyttet til Nullvisjonsprosjektet - Opplevelsessenteret. Ettersom han ikke var med helt fra starten, syntes han det var vanskelig å uttale seg om hvem som valgte aktivitetene som inngår i delprosjektet "Trafikk - kompetanse – motivasjon" og hvorfor de aktuelle aktivitetene ble valgt. Nullvisjonsprosjektet og Trygg Trafikk har definert oppgavene.

Politiet valgte aktiviteter ut i fra tid og mulighet. Når det gjelder *stambord for tungbilsjåfører*, er bakgrunnen at regionen hadde en høy andel tungtransport. 19 prosent av transporten foregår med tunge kjøretøy, mot normalt 10 prosent. Det hadde vært en del alvorlige ulykker med tunge kjøretøy involvert.

#### **4.1.3 Aktørenes bruk og vurdering av tiltakspakken**

Et delmål med evalueringen av "Trafikk – kompetanse – motivasjon" er å få innsikt i hvilke virkninger de deltagende aktører mener tiltakspakken om opplæring av barn og unge har hatt.

Tiltak i skolen. Trygg Trafikk fikk mange tilbakemeldinger som i stor grad var veldig positive. Anne Marit Jordheim gav eksempler på virkninger prosjektet hadde hatt innen flere områder. Den viktigste arena for Trygg Trafikk sitt arbeid med trafikksikkerhet for barn og unge er skolen.

*"Skolene er stort sett veldig glade når de får slike tilbud som gratis busskyss til besøk ved vegmuseet. Alt ellers er gratis og ligger til rette. Lærere har kommet med tilbakemeldinger om at:*

- I prosjektperioden har lærerne i 2. trinn tatt i bruk opplegget i mange fag*
- Veldig positive til å bruke barnekultur med rim, regler og sanger"*

Kommentarer fra foreldre var blant annet at barnet hadde hatt det veldig gøy og lært mye. De hadde et yngre barn som gledet seg til å begynne på skolen, og dermed begynne med "Sirkus Zalto". Skuffelsen var stor i heimen da de oppdaget at dette kunne by på problemer. Grunnen var at det bare var mulig for Trygg Trafikk å gi et så bredt tilbud som Nullvisjonsprosjektet denne ene gangen. Tiltaket var knyttet til noen få, utvalgte lærere. Andre foreldre hadde gitt uttrykk for at det var en stor opplevelse - en sosial opplevelse. Foreldre ga også tilbakemeldinger om at barna hadde fått med seg mye om trafikk og lært mye. Andre hadde kommentert at det var nyttig og moro.

Prosjektene ved skolene bar preg av å være mangesidige og inngå i flere fag. Begge skolene kommenterte at flere fag og aktiviteter var benyttet. Ved Fjerdum skole omfattet aktivitetene ved skolen både teori, ferdighetstrening, konkurranse, prøver, befaringer og møter. Ved Solvang skole ble prosjektet i 2. trinn knyttet *inn i mange fag*, som for eksempel:

- Kunst og håndverk: tegnet skilt ute og gått inn og malt dem
- Matematikk: formene på skilt som runding, trekant, rektangel. Telling av kjøretøy s
- Samfunnsfag: Transportmiddel til skolen – om de bruker buss, bil eller gå

Ved Solvang skole ble det gitt uttrykk for at prosjektet hadde vært veldig gunstig med hensyn til virkninger både for elevene, lærere, foreldre og for Trygg Trafikk. For elevene var dette:

- Skjult læring. I tillegg til trafikksikkerhet har de lært å lese og skrive.
- Obs på trafikk og at det kan være farlig. Flinker til å passe seg i trafikken
- Flink til å opptre og synge og økt selvtillit "Vi er flinke!"
- Holdninger som å passe på at voksne opptrer riktig

For lærere:

- Morsom blanding av lese/skriveopplæring knyttet til et konkret tema
- Godt produkt som fikk positive tilbakemeldinger
- Ble gjort stas på

For foreldre:

- Sagt at de satte pris på alle forestillingene
- Fantastisk for barna
- Minneverdig opplevelse i tillegg til å lære om trafikk

De to lærerne ved Fjerdum skole mente at virkninger av prosjektet har vært veldig positive. De spesifiserte følgende gunstige virkninger for elever, foreldre, skolen og lokalmiljøet. For elever trakk de fram:

- Sykkelopplegget er veldig grundig og ordentlig. Elevene har hatt stort utbytte av det
- Sykkelprosjekt har engasjert elevene og gitt dem gode ferdigheter. Elevene har deltatt i sykkelkonkurranser. I 2005 kom en elev i 5. klasse til sykkelfinalen i OL i Sarajevo. To av elevene hadde gått til landsfinalen i Norge, og en av dem gikk til den internasjonale finalen. I 2006 gikk tre av skolens elever til distriktsfinalen, en elev kom til landsfinalen.

Skole/ lærere:

- Gitt uttrykk for at opplegget har vært veldig positivt og bra.
- Tar barna mye med ut i reell trafikk allerede fra 1. klasse som gående og fra 4. klasse som syklist.

Lokalmiljø:

- Tryggere og færre uhell med et sterkere fokus på elevene som trafikanter og farlig skoleveg

Foreldre:

- Dratt inn spesielt i sykkelprosjektet. De er opptatt av trygg skoleveg for barna.

Wenche Staum ved Solvang skole nevnte videre at forestillingen fikk mye *mediedekning* i blant annet Østfoldnytt (lokal TV), lokalavis og nærradio. Hun trakk fram enkelte rammebetingelser som hadde stor betydning for de positive erfaringene fra 2. trinn sin deltakelse i prosjektet: relativt små kostnader, flinke foreldre hjalp til med å lage kostymer og klovnedrakter skaffet av Trygg Trafikk.

I følge Jordheim i Trygg Trafikk har ordførerne også gitt positive kommentarer. *Ordføreren i Lillehammer* åpnet seminaret Trafikksikkerhetsfokus med å uttale at "Sirkus Zalto" har blitt et begrep. Ved åpning av Nullvisjonsstrekningen nevnte *ordføreren i Øyer* spesielt "Sirkus Zalto" som et positivt bidrag.

Tiltak ved Norsk Vegmuseum. Vassaasen kommenterte at det hadde vært lite mediedekning om skolebesøk ved museet. Imidlertid ba museet om *tilbakemeldinger fra lærerne* i ettertid av at de hadde vært på besøk, og fikk positive tilbakemeldinger på e-post fra lærere. I tillegg gav lærerne praktiske forslag til forbedringer. Dialogen med lærerne var nyttig i den forstand at opplegg for skolebesøk ble justert.

Tiltak overfor motorisert ungdom. *Råner-prosjektet for ungdom* var i følge Steg Gregersen veldig positivt både for ungdommen og lokalbefolkningen. Blant ungdom var det veldig stor interesse og mange meldte seg på. Politiet hadde mottatt fine tilbakemeldinger på prosjekt som var avholdt. Påmeldingen hadde vært stor i 2006. To personer hadde ikke overholdt kontrakten i 2005, men har meldt seg igjen i 2006 med intensjon om at de skulle overholde kontrakten.

Folk i de utsatte strøkene hadde gitt tilbakemeldinger om at det hadde blitt mye bedre nattetid, men at det ennå var et forbedringspotensial.

Tiltak overfor sjåførar av tungbil: Med ”Stambord”-prosjektet var det viktig i første omgang å komme i gang, og å skape interesse. Man har hørt at sjåførene forteller om prosjektet i andre distrikt. I tillegg syntes næringen selv å være veldig opptatt av dette.

#### 4.1.4 Hvordan bør opplæring for barn og unge være?

Prosjektet ”Trafikk – kompetanse – motivasjon” omhandler opplæring av barn og unge. Et relevant spørsmål i denne sammenhengen er hvorvidt alle former for opplæring er egnet. I forbindelse med demonstratorprosjektet på Lillehammer har dette sammenheng med spørsmål som: Hvilke metoder er benyttet? Hvordan har det pedagogiske opplegget fungert? Hvilke arbeidsmåter fungerer best for barn og unge? Hvordan kan voksne legge opp undervisningen på best mulig måte?

Gjennom demonstratorprosjektet er en rekke opplæringstiltak gjennomført overfor barn og unge i ulike aldersgrupper. Flere av de intervjuede kom med betraktninger rundt egen praksis, benyttede undervisnings- og arbeidsmåter og hva som hadde fungert overfor denne aldersgruppen. Ettersom spørsmålene ovenfor er sentrale ved både planlegging og vurdering av opplæring, har vi valgt å gjengi en del av de intervjuedes perspektiver som et eget punkt.

##### Forutsetninger for læring hos barn og unge

Trygg Trafikk framhevet at det er viktig å utvikle holdninger og at den tenkning som ligger til grunn for et tiltak er av betydning:

*”I den sammenheng er det viktig å stille seg en del spørsmål som går på tilnærming, arbeidsmåter og aktiviteter. Hvordan møte barn? Hvordan lære dem trafikk? Valg av aktiviteter og metoder har vært noe forskjellig avhengig av målgruppen.” (Anne Marit Jordheim)*

Små barn bruker mye tid til lek. Hinderløypa tar utgangspunkt i dette, og kombinerer lek med elementer fra trafikk. Oppbygging av hinderløypa inngikk som en del av ”Aktive skolebarn”, men ble også brukt av barnehagen. Anne Marit Jordheim mener aktivitet skaper bedre elever. Hinderløypa bestod av trafikkskilt hvor barna får prøve både stylder, balansegang, hurtigløp, slalåm mellom trær og museskritt. Naturstien hadde eksempelvis en planke med balanseskilt med ”Smal veg”, eller skiltet ”Forbudt for gående” med klatring, tråbil eller liknende.

Anne Marit Jordheim kommenterte også forhold ved ulike målgrupper. *For foreldre og barnehage* må det understrekes at barn blir stadig mer selvstendige og har ulike trafikantroller som syklist, mopedist og rånere. Derfor vil det vært viktig å lage tiltak som tar hensyn til at:

- Trafikken er en del av barns hverdagsopplevelser
- Barnehagen har ansvar når barn skal ut og gå, reise til og fra barnehagen

Trygg Trafikk ville knytte sitt skolemateriell til elevenes forutsetninger, og kontaktet Solvang skole med spørsmål som: *”Hva kan vi gjøre for å øke bruken av ”Sirkus Zalto”? Skal vi bruke en annen form enn den tradisjonelle trafikkopplæringen?”* Jordheim nevnte at skolen er en arena hvor man kan nå barn og unge, og det er viktig å ta hensyn til kjennetegn ved aldersgruppen.

Også læreren på Solvang skole kommenterte hensynet til elevenes forutsetninger. Ettersom elevene på 2. trinn ennå ikke kunne reglene i trafikken, la lærerne inn ulykker som en sekvens i stykket. Sekvensen ble etterfulgt av en sang som forklarte hvordan man skal opptre. På denne måten kunne elevene lære gjennom å se konsekvenser via lek og spill.

Lærestoff for 3. trinn ble utviklet som et samarbeid mellom Trygg Trafikk og skolen. Trygg Trafikk tok kontakt med lærere, som ble med i utviklingen av materialet. Fra før hadde Trygg Trafikk hefter for 1. og 2. trinn, i tillegg til sykkelopplæring for 4. og 5. trinn. Ved valg av tiltaket på 3. trinn stilte man spørsmålet: *"Hva trenger vi for å fylle gapet mellom 2. og 4. trinn?"* Jordheim understreker at det er viktig å basere informasjon og opplæring på barnas egen begrepsbruk og forståelse. Eksempelvis forstår alle barn begrepet "forbud", mens "påbud" er det få av barna som forstår. Videre framheves nødvendigheten av å ta hensyn til omgivelser og konteksten som ting læres i. Et eksempel er uttalelsen *"Skilt får større oppmerksomhet som en del av omgivelsene og betyr noe i trafikken."*

For hvert trinn er det laget lærerveiledning. Lærerheftene til Trygg Trafikk for 1. – 4. trinn er basert på hvilke regler som er viktige i forbindelse med kravene i de framtidige læreplanene: *"Hvilke regler er de viktigste, og hva betyr de?"* Ved tidspunkt for intervjuet var manuset ferdig, men var foreløpig ikke publisert på Internett.

Ellers kan det kommenteres at Trygg Trafikk hadde vært med på å utvikle konseptet og den pedagogiske tenkningen som ligger til grunn for *Råner-prosjektet*. Politiet hadde ansvar for gjennomføringen.

#### Hvorfor er de aktivitetene som inngår i prosjektet valgt?

Trygg Trafikk bygde mye av tiltakene i "Trafikk – kompetanse – motivasjon" på aktiviteter, tankegang, materiell eller annet utstyr som eksisterte fra før. Noe av dette var imidlertid ikke utnyttet godt nok, lite brukt eller lignende.

Trygg Trafikk var i stor grad med i startfasen av eller initierte alle aktiviteter i prosjektpakken for barn og unge. De hadde videre gitt noe støtte med midler eller råd underveis. Men i stor grad har andre aktører hatt ansvar for den praktiske gjennomføringen.

Skolen utviklet nye arbeidsmetoder. Konseptet "Sirkus Zalto" eksisterte fra før, men var gjort lite med. Trygg Trafikk tok kontakt med Solvang skole. Alt materiale og tenkning var i utgangspunktet gjort av Trygg Trafikk, mens arbeidet i praksis mest ble utviklet, konkretisert og gjort av lærerne. Anne Marit Jordheim opplyser at for henne var valg av lærerne helt tilfeldig. Hun hadde antydnet overfor rektor at det var ønskelig at elevene gikk i 1.- 3. trinn. Lærerne i 2. trinn meldte seg. De hadde ingen spesiell utdanning innen temaet, men hadde et stort engasjement.

Læreren ved Solvang skole nevnte at det var det en utfordring for lærerne å finne en måte å forene lese- og skriveopplæring med opplæring i trafikk. De valgte å bruke reglene og sangene i bøkene om Sirkus Zalto. Det som læres er basert på "pekefinger" - *"Hva er riktig og hva er galt"*. Wenche Staum mente at det noen steder kan være OK med moral direkte. Men dersom forståelse og erfaring mangler, kan det være vanskeligere.

Ikke alle lærere synes det er kult med trafikk, dans og drama. Dette er sentrale deler i teaterforestillingen på 2. trinn i skolen. Derfor ble det utviklet et hefte for 3. trinn med bruk av mer tradisjonelle former for opplæring.

Utvikling av det pedagogisk opplegget ved Vegmuseet hadde som formål å tilby et opplegg til skoleklasser. Vassaasen opplyste at to lærere i distriktet fikk ansvar for utviklingen og ble frikjøpt til prosjektet. De laget det pedagogiske opplegget for besøk for skoleklasser ved museet.

Høsten 2005 var de to lærerne ved senteret i 2 dager og gikk igjennom alle postene. De laget så to ulike opplegg for skolen, ett for mellomtrinnet (5.-7. klassetrinn) og ett for ungdomsskolen (8.-10. klassetrinn).

*Pilotprosjekt høst 2005 og vår 2006:*

- Pedagogisk opplegg prøvd ut høst 2005 og våren 2006 som en pilot i en prøveperiode
- 5. trinn i Øyer og Gausdal
- 9. trinn på Lillehammer
- Totalt ca 1500 elever, hvorav ca 240 elever med skoleopplegg høst 2005
- Antall m/ skoleopplegg vår 2006 er i samme størrelse
- Busstransporten for skolene ble i vårsemesteret betalt av Nullvisjonsprosjektet

Gjennomføringen var preget av stor grad av fleksibilitet:

- Tidsrammer ut fra den enkelte skoles ønsker og muligheter
- Tidspunkt start på dagen: når det passet den enkelte skole best
- Små/ store skoler: Ulike opplegg ut fra skolens størrelse, dvs. antall klasser og elever som kommer på besøk samtidig

#### Vurdering av det pedagogiske opplegget

På spørsmål om vurdering av det pedagogiske opplegget, spesifiserer Jordheim opplæring på ulike arenaer. *Skolen* sitt opplegg opplevdes som veldig bra. *Hinderløypa* ved Norsk vegmuseum ble ansett som lite brukt, og kan utnyttes langt mer. Det er ingen grenser for å få mer ut av det. Eksempelvis premierung eller lek og finne ut av skilt.

Når det gjelder *barnehagen* var det stor aktivitet. Totalt var det 80 prosent deltakelse av antall barnehager på kurs. Hele personellet møtte opp. De har spurt om ting i ettertid, noe som tyder på engasjement og at det har fengst. Det ble også gjennomført oppfølgingskurs. Mye syntes å ha skjedd på tiden fra første kurs. Materialet og opplegget ble av ulike grunner i varierende grad tatt i bruk ved de enkelte barnehagene.

Solvang skole sin kommentar til det pedagogiske opplegget var: "*Veldig bra!*". De ville ikke gjort noe annerledes. Det var en stor suksess. Alle fikk være med og fikk vist seg fram.

Lærerne på Fjerdum skole mente det er viktig at trafikkopplæring blir satt på planen for skolen på det enkelte trinn. Det forplikter og medvirker til at det faktisk blir gjennomført.

Sykelopplegget var veldig bra med lærerveiledning, elevhefter og engasjerer foreldre. Det utgjør en komplett pakke. Dette gjør det lett for skolen å gjennomføre et opplegg. Lærerne mente ferdighetsprøven for sykkel ble mer reell sammenlignet med tidligere. Den ble mer i tråd med kravene i trafikken.

Lærerne ved Fjerdum skole var veldig fornøyd og det var derfor lite de ville ha gjort annerledes. De påpekte det gode samarbeid med lensmannsetaten som satte av en hel dag.

I følge Vassaasen var undervisningsmetodene for elevbesøk på Norsk vegmuseum i stor grad *formidling av informasjon*. I tillegg fikk elevene gå sammen *to og to* for å løse forhåndsdefinerte oppgaver. Når det gjelder *etterarbeid*, anser Vassaasen at det er læreren til den enkelte klasse som vil være best til å foreta etterarbeid i klassen.

Vassaasen mener ellers at aktivitetene ved museet generelt sett er noe sesongbetont. 10 guider ved Norsk vegmuseum er lært opp til også å omtale Nullvisjonsopplegget. De arbeider stort sett

sommerstid. Aktiviteter i *vintersesongen* (januar – mars): Stort sett møter, konferanser og besøk av faggrupper fra eksempelvis Statens vegvesen, politi eller andre som driver med trafikksikkerhet. Del av en pakke: (1) Nullvisjonsstrekningen, (2) Info om Nullvisjonsprosjektet i auditoriet, (3) Omvisning i opplevelsessenteret, (4) Demo eller info om demo-kjøretøyene, eventuelt prøvetur. *Vårsesong* (april – juni): Sesong for skoleklasser. Henvendelse skjer oftest ut fra ønske om besøk på hele museet, og ikke spesifikt ut fra opplevelsessenteret. *Sommer*: Mest turister. Besøk i Opplevelsessenteret skjer ut fra brosjyrer eller generell informasjon i resepsjonen

I følge Vassaasen bør Trygg Trafikk ha best utgangspunkt til å svare angående det pedagogiske opplegget. Trygg Trafikk har et nasjonalt ansvar for å drive trafikksikkerhetsopplæring for barn og unge i skolealder, og det er derfor grunn til å tro at de besitter den beste fagkompetansen innenfor arbeidet med pedagogiske opplegg for barn og ungdom generelt. Han presiserer at det pedagogiske opplegget ved museet baserer seg på ulike elementer som for eksempel fasiliteter, erfaringer, kunnskap innhentet fra et variert fagmiljø, evne til fremførelse av opplegget og evne til dialog med ulike målgrupper.

Museet tilrettela opplegg ut fra forskjellige ønsker og målgrupper. Senteret vil i seg selv gi en del erfaringer for besøkende som går på å oppdage, å prøve og å ta på ting. Vassaasen mente det er riktig at Opplevelsessenteret hadde et supplerende oppgavesett å tilby elevene, i tillegg til selve installasjonene. Dette ble laget av lærere for elever. Men det er mulig oppgavene som ble utviklet for skoleklassene kunne vært mer kognitive ved å spille mer på refleksjon. I dag fremstår de kanskje litt for statiske i den forstand at de kun krever svar på direkte og faktiske spørsmål, og ikke stimulerer til kognitiv og kreativ tenkning. Dette kunne i følge Vassaasen vært unngått dersom de hadde lagt noen sterkere føringer i starten på hvordan de ønsket dette.

*”Oppgavene er gode, men jeg vet ikke helt om de er nødvendige.”*

Oppgavene, slik de fremstår i dag, er muligens ikke nødvendige i og med at senteret er et interaktivt senter som skal stimulere til aktivitet i seg selv. Slik sett kan altså oppgavene, i tillegg til de eksisterende interaktive oppgavene som er etablert i senteret føles litt som ”smør på flesk”.

Tilbakemeldingene underveis i prosjektet tydet på at opplegget for 5. trinn i pilotprosjektet var for omfattende. Det ble derfor kuttet ned på antall spørsmål per post, kortet ned på oppgavetekst og antall svaralternativ, i tillegg til at fasiten til oppgavene ble justert. Lite endringer ble foretatt for 9. trinn ettersom det her ikke forelå noen negative tilbakemeldinger. På spørsmål om Vassaasen ville gjort noe annerledes, svarte han:

*”Vet ikke helt. Opplegget fungerte bra og oppgavene er på sin plass. Vi kunne imidlertid hatt en større oppgave som tar utgangspunkt i å stimulere til refleksjon relatert til større perspektiver ved temaet trafikksikkerhet. Eksempelvis om bakgrunnen for senteret i Nullvisjonen. Novellekonkurranse? Etterarbeid i skolen?”*

Et problem som ble nevnt er at museet har lite ansvar og mulighet for å drive for- og etterarbeide i skolen. De kan imidlertid legge til rette for forarbeid ved å gi skolene informasjon om nullvisjonen og henvise til prosjekter og relaterte rapporter. Lærerne har mulighet til å følge opp besøket.



**Figur 13:** Skoutstilling

Trygg Trafikk fikk positive tilbakemeldinger både fra skolen og barnehagen angående bruk av hinderløypa ved museet.

*”Klatreløype ved Norsk vegmuseum: Fått tilbakemelding fra lærere som tilfeldigvis har vært innom nettet. Syntes dette var en veldig god ide”*

Sten Gregersen i politiet gav uttrykk for at det er viktig å unngå forelesning, i tillegg til at vi finner egnede arenaer. For å eksemplifisere dette viste han til tungbilprosjektet. Der forteller de noe først, for så å åpne for diskusjon og kommentarer. For politiet var det viktig å finne en arena der sjåførene pleier å ta pauser (for eksempel i forbindelse med kjøre-/hvilebestemmelsene) og å ta opp problemer som de møter som tungbilsjåfører.

Når det gjelder motorisert ungdom poengterte Gregersen at det er tre grupperinger innen målgruppen - Rånermiljøet som omfatter stor variasjon av ungdom, motorsyklister og de med dyre og fine biler. Av ting han ville gjort annerledes er å ha både oftere og jevnlig dialog og kontakt med målgruppen. Dette gjaldt både rånere og førere av tunge kjøretøy.

*”Bryter da ned en del barrierer og får større forståelse for det politiet gjør. Videre muliggjør denne kontakten i større grad å finne løsninger på ting i fellesskap.”*

#### **4.1.5 Overføringsverdi, oppfølging og muligheter for videreutvikling**

En premiss for demonstratorprosjektet ved Lillehammer var at resultatene skulle ha overføringsverdi og være en inspirasjonskilde for andre deler av landet.

##### Trygg Trafikk

Prosjektleder Jordheim i Trygg Trafikk framhever at etter at prosjektet ble avsluttet som Nullvisjonsprosjekt den 1. juli 2006, er det opp til regionen og fylket å følge opp prosjektet videre.

En utfordring i framtiden gjelder besøk til Norsk vegmuseum som vil være avhengig av en del rammebetingelser. Transporten vil bli en bøyg i framtiden. En mulighet å opprettholde bruken blant skoleklasser kan blant annet være å gi busstur for en klasse i premie ved ulike regionale eller nasjonale konkurranser.

*Har tiltakspakken overføringspotensial til nasjonal bruk?* Anne Marit Jordheim nevnte at det er arbeidet med flere forhold, for at erfaringene fra delprosjektet "Trafikk – kompetanse – motivasjon" kan overføres til andre deler av landet:

- Det er skrevet ut manus for teaterforestillingen "Sirkus Zalto" for 2. trinn. Dette omfatter tekst, koreografi, kostymer, sceneoppsett, forslag til sanger og henvisninger til skriftlig materiell. Manuset finnes som nedlastbar fil på Trygg Trafikk sine nettsider.
- For at materiell og opplegg skal bli brukt er det nødvendig at Trygg Trafikk tar kontakt med skoler og lærere for å vise hvilke tilbud de har
- Filmen fra forestillingen kan benyttes på kurs for lærere og lærerstudenter for å illustrere pedagogisk anvendelse og vise alternativ måte å drive trafikkopplæring på
- Håpet er at Trygg Trafikk kan redigere en kort filmsnutt som legges på Internett som en illustrasjon på en teaterforestilling
- Hefte for 3. trinn står på liste over materiell fra Trygg Trafikk sentralt. Er tilgjengelig for hele landet via Internett eller kan bli tilsendt. Det første opplaget var klart til skolestart august 2005. Det ble tomt og det trykkes derfor nytt opplag
- Natursti med skilt finnes tilgjengelig på Trygg Trafikk sine nettsider for skolen. Kan brukes i andre regioner, eksempelvis av SFO, aktivitetsdager eller byggedager  
[www.tryggtrafikk.no/skole](http://www.tryggtrafikk.no/skole)

Opplevelsessenteret ved Norsk vegmuseum:

- Bilder og informasjon kan legges på Internett og tas i bruk i ulike opplegg
- Transportkostnadene er en utfordring som skolen har vanskelig for å dekke
- Forslag til for- og etterarbeid må utvikles
- "Skoutstilling" er lett å tilpasse lokalt ellers i landet, eksempelvis i forbindelse med den årlige "trafikkofrenes dag" og "lys til ettertanke"
- Skooppgaver eller andre poster kan også benyttes til eksempelvis novellekonkurranser



*Hva ville du gjort annerledes?* Trygg Trafikk får vanligvis stor etterspørsel om å delta på foreldremøter. Det er ikke mulig å følge opp dette. Jordheim sier Trygg Trafikk helst vil gjøre de ansatte ved skolene i stand til å ta seg av den delen selv. Trolig hadde det i tillegg vært lurt å få til en overbyggende arena. Det vil si å forankre arbeidet klarere på kommunalt nivå, slik at eier legger mer føringer for egne skoler.

*Råd til andre skoler (Trygg Trafikk, eller politi) i andre regioner?* Veldig mye av dette kan settes i verk i andre distrikt. Trygg Trafikk har hele tiden vært opptatt av at de aktivitetene som blir

utviklet gjennom prosjektet skal være gjennomførbare og realistiske. En utfordring for nå er å finne former å formidle erfaringer og ideer på.

*Skolen* kan ta i bruk de nye læreplanene i ”Kunnskapsløftet” til å drive opplæring. Etter 4. trinn skal elevene kunne trafikkregler for fotgjengere og syklist. Dette forplikter. Ideer kan hentes fra Nullvisjonsprosjektet. I samarbeid med lærere har Trygg Trafikk laget et lærerhefte for 1.- 4. trinn hvor det er konkretisert hvilke regler dette gjelder.

### Skole

*Råd til andre skoler:* Det foreligger nå mye konkret materiale å ta utgangspunkt i. Lærer ved Solvang skole mener det er en fordel om lærerne har interesse for sang og musikk, og at de er engasjert i temaet. Selv har hun noe musikk og drama fra lærerskolen, men mente det ikke er nødvendig med formell kompetanse og utdanning i musikk eller drama.

*Råd til andre regioner:* Bruk Trygg Trafikk og lokalt lensmannskontor flittig! Når det gjelder arbeid innen skolen, finnes det arbeidshefter for hvert trinn i småskolen. Dette kan bestilles fra Trygg Trafikk sentralt. Hver elev må ha hvert sitt hefte.

Fra Fjerdum skole nevnte de at sykkelopplegg var veldig bra og lett å ta i bruk. ”Gjør det!” Imidlertid krever det samarbeid med politiet lokalt for å bli godt. Det gjør prosjektet mer forpliktende.

Lærerne trakk også fram gunstige forhold som gjelder *økonomi*:

- Trygg Trafikk har overkommelige priser på sitt materiell, eksempelvis hefter til undervisningen og refleksvester
- Busstransport er ofte et problem, eksempelvis for å dra til Norsk vegmuseum. Kan kombinere museumsbesøk med en tur til Energisenteret som sponser busstur for klassen. Inngang er gratis.

### Norsk vegmuseum

*Råd til andre regioner:* Hent ideer fra utstillingen og tilpass dem lokalt. Kom på besøk og se hvilket opplegg de har der. Andre regioner kan ta enkelte ideer fra museet, eksempelvis

- *Skoringen* er en effektiv måte å vise antallet døde i regionen
- ”Att döda et barn” kan vises. Det må innhentes tillatelse til visning på forhånd og betales en avgift til Memphis i Sverige

*I framtiden:* Trygg Trafikk ønsker å gjennomføre ”Ikke tøft å være død” for 9. trinn i skolen i auditoriet ved Vegmuseum i stedet for å besøke den enkelte skole. Da kan dette tilbudet utvides med en rundtur på Opplevelsessenteret. Dette kan også åpne for finansiering av skyss til senteret.

Samarbeide mellom følgende aktører kan være aktuelt:

- Sprengningsdel av museet – Energisenteret (kunnskapssenter): Få til et samarbeide med dem om besøk og sponing av skyss for skoleklasser. Det passer lettere inn i skolens fagplaner i miljø, samfunnsfag osv enn det trafikkikkerhet gjør
- Familieparken – museet: Tilbud om ferdighetskjøring i tillegg til omvisning i senteret
- Bobbakke – Nullvisjonen: Hvor fort går det i 70 km/t? Målgruppe: skoleklasser, fagpersoner eller uorganisert, bilinteressert ungdom

Museet har statlige eiere og har en informasjonsplikt. For å opprettholde senteret og utvikle det er de avhengige av gode besøkstall. Spørsmålet er dermed: ”Hva kan vi tilby? Hva skal vi tilby?”

*Relevans for skolen og fagene/læreplaner* er avhengig av en rekke faktorer:

- Lokalisering – er dette sentralt nok? Skoleklasser i området har etter hvert vært her.
- Økonomi: Kostnadsdekning til skyss for at andre regioner skal kunne komme på besøk
- Innhold: Må ha et godt og bredt, helhetlig tilbud

*Opplegg for bedrifter:*

- HMS-arbeid er pålagt bedriftene. Ledere er avhengig av å vise til at de har gitt tilbud med relevant opplegg
- Et tilbud som eksisterer er sikkerhetshallen i Stavanger. Museet vil også kunne gi et godt tilbud innen HMS, selv om det i dag ikke kan tilby et slikt opplegg knyttet til trafikksikkerhet. Museet kan benyttes i en slik sammenheng ved at de har et trafikksikkerhetssenter, samt at Statens vegvesen har tilgang på ressurspersoner som kan bidra i et slikt opplegg sammen med andre aktører. Kan bygge på eksempelvis et opplegg som er avholdt:
  - o Nullvisjonsarbeidet i Statens vegvesen – Hva er nullvisjonen?
  - o Erfaringer fra ambulansepersonell/politi
  - o Prest i Gausdal (sokneprest Gustav Smith) – egne erfaringer

#### Politiet

Politiet kan øke samarbeidet med Norsk vegmuseum ved å legge skolebesøk som FAU-møter og liknende til museet.

Kurs for motorisert ungdom kan gjennomføres i alle deler av landet, forutsatt at man har tilgang på egnede arealer.

*Råd til andre regioner: Stambord* er avhengig av forankring i organisasjonene. Sten Gregersen opplyser om at prosjektet skulle pågå ut 2006. Konseptet kan gjenbrukes andre steder. Enkelte råd er å prøve å få til:

- Samarbeid med næringen
- Fang og ta opp dagsaktuelle tema
- Tema med allmenn interesse for næringen

## **4.2 Kontroll og overvåking**

Utpøving av en ny form for Automatisk trafikkontroll, såkalt Steknings-ATK, utgjorde den mest markante del av demonstratorprosjektet. Dette tiltaket er nærmere beskrevet i rapporten om evaluering av vegtiltakene (se Giæver, m. fl., 2007).

I tillegg til utpøving av Streknings-ATK prøvde også politiet ut bruken av helikopter i sitt arbeid. *Helikopterkontroll* ble, i følge Sten Gregersen, foretatt kun første halvår i 2005. Denne formen for overvåking ble lagt til store utflukter og ferier som vinterferie, påske, Birkebeineren, Mjøsa rundt, 1. mai og Styrkeprøven Trondheim – Oslo. Målet var å finne ut om tiltaket kan benyttes til overvåking. Erfaringene tilsier at dette er et positivt innslag dersom det er klart og tydelig annonsert på forhånd.

*Ville du gjort noe annerledes?* Sten Gregersen kommenterer at noen tema enten ikke er fullført helt ut, eller så er de ikke prøvd. Et eksempel som ble gitt er ATK-systemet. Han poengterte at kontroller er kostbare både når det gjelder personell og materiell. I tillegg er hvert fotopunkt kostbart. ATK-systemet har ikke vært utnyttet fullt ut.

### 4.3 Opplevelsessenteret for trafiksikkerhet ved Norsk vegmuseum

#### 4.3.1 Hvordan de besøkende vurderte senteret

En forutsetning for at senteret "Ta en titt i speilet" skal bidra til å påvirke folks syn på trafiksikkerhet er selvfølgelig at de har vært på senteret. For å få et innblikk i antall besøkende ved senteret kontaktet vi Norsk vegmuseum. De ga oss tilgang til besøksprotokollen og resultatene fra evalueringsskjemaet som ble benyttet på senteret. Resultatene gir kun et bilde av hvordan de besøkende vurderte senteret "Ta en titt i speilet", ikke museet for øvrig.

#### Resultatene fra besøksprotokollen og evalueringsskjema brukt på senteret

Manuelle tellinger utført av resepsjonistene ved museet gir et relativt godt bilde av hvor mange som har besøkt Norsk vegmuseum. I 2005 ble det registrert 31.871 besøkende, hvorav 25 prosent var registrert som gruppebesøkende og 75 prosent som enkeltbesøkende. I 2006 var det til og med 23. mars registrert 1583 besøkende, hvorav 64 % var registrert som gruppebesøkende, og 36 % som enkeltbesøkende<sup>7</sup>. Totalt er 33.454 besøkende registrert på senteret siden det åpnet i 2005 til og med 23. mars 2006. I følge Vassaasen har omtrent samtlige av de som har besøkt hovedbygningen ved museet sett utstillingen "Ta en titt i speilet" siden denne er etablert som en naturlig del i bygningen sammen med den historiske delen og kjøretøyutstillingen.

Resultater fra evalueringsskjemaet som benyttes på senteret viser at bare 248 personer har fylt ut skjemaet. Det kom imidlertid ikke frem av resultatene hvor mange som hadde blitt spurt om å fylle ut skjemaet og det er følgelig ikke mulig å beregne svarprosenten i undersøkelsen. Av de som hadde besvart skjemaet var 57 prosent menn og 43 prosent kvinner. 23 prosent av skjemaene var fylt ut av barn i alderen 10-15 år, 34 prosent ut av 16-25-åringene, 31 prosent av personer i alderen 26-45 år og 12 prosent av personer mellom 46 og 64 år. Ingen av skjemaene var fylt ut av besøkende over 65 år. Det var altså flest menn i alderen 16-25 år som hadde fylt ut skjemaet.

#### Resultatene fra breddeundersøkelsen

Et av formålene med undersøkelsen som ble utført av SINTEF og TØI var å finne ut hvor stor andel av respondentene som hadde besøkt senteret ved Norsk vegmuseum, og hva som karakteriserte de besøkende (kjønn, alder, geografisk tilknytning)<sup>8</sup>. Vi ønsket også å finne ut hvordan de besøkende vurderte opplevelsen på senteret (se vedlegg 1 for spørreskjema). Ikke alle respondentene har besvart samtlige spørsmål. Det vil derfor kunne forekomme forskjeller i antall avgitte svar for de enkelte spørsmålene.

Tabell 2 viser andelen av utvalget som svarte at de hadde besøkt senteret, de som svarte at de ikke hadde besøkt det, og de som svarte at de ikke kjente til senteret. Tabellen viser også hvordan kvinner og menn fordelte seg på de ulike svaralternativene.

**Tabell 2.** Andel av utvalget som har besøkt senteret, og andel kvinnelige og mannlige besøkende.

| Har du besøkt Opplevelses-senteret "Ta en titt i speilet"? | <b>Total</b>      | <b>Kvinner</b>    | <b>Menn</b>       |
|------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 1. Ja                                                      | 35                | 31                | 37                |
| 2. Nei                                                     | 55                | 61                | 51                |
| 3. Kjenner ikke til senteret                               | 10                | 8                 | 12                |
| <b>Total</b>                                               | 100%<br>(N = 471) | 100%<br>(N = 217) | 100%<br>(N = 254) |

<sup>7</sup> Resultatene i denne undersøkelsen er basert på data innhentet t.o.m. 23. mars 2006. Det er derfor ikke mulig i denne undersøkelsen å si noe om besøkstallene etter denne datoen.

<sup>8</sup> Av de som svarte at de hadde besøkt senteret hadde de aller fleste (93%) førerkort for personbil, varebil (B/BE). Det ble derfor ikke gjennomført mer detaljerte analyser for å sammenligne de som hadde førerkort med de uten førerkort.

Tabell 2 viser at av de 471 personene som besvarte spørreskjemaet, var det 35 (163 personer) prosent som svarte at de hadde besøkt senteret. I alt 55 prosent av utvalget svarte at de ikke hadde besøkt senteret og 10 prosent svarte at de ikke kjente til senteret.

Andelen menn og kvinner i utvalget var henholdsvis 54 prosent og 46 prosent. Av de 163 som svarte at de hadde besøkt senteret var 58 prosent menn og 42 prosent kvinner. Funnene fra spørreundersøkelsen er følgelig i tråd med resultatene fra evalueringsskjemaet brukt på senteret, hvor 57 prosent av de som svarte på skjemaet var menn og 43 prosent var kvinner.

Kort oppsummert viste resultatene at omtrent 1/3 av utvalget svarte at de hadde besøkt senteret. Av disse var det noen flere menn enn kvinner.

Tabell 3 viser at de fleste av de besøkende var i aldersgruppen 40-54 år. De mellom 18-24 år var aldersgruppen som hadde den minste andelen av besøkende på senteret. Til sammenligning viste resultatene fra evalueringsskjemaet fra senteret at besøkende i alderen 16-25 år og 26-45 år utgjorde de to største gruppene. Det er imidlertid vanskelig å sammenligne resultatene fra evalueringsskjemaet som ble brukt på senteret med resultatene fra spørreundersøkelsen direkte da det ble benyttet ulike inndelinger av aldersgrupper i de to skjemaene.

**Tabell 3.** Besøkende fordelt på ulike aldersgrupper oppgitt i prosent

| <i>Har du besøkt<br/>Opplevelsessenteret<br/>"Ta en titt i speilet"?</i> | <b>Total</b>      | <i>18-24 år</i>  | <i>25-39 år</i>   | <i>40-54 år</i>   | <i>55-69 år</i>   | <i>over 69 år</i> |
|--------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 1. Ja                                                                    | 35                | 23               | 34                | 34                | 40                | 33                |
| 2. Nei                                                                   | 55                | 62               | 56                | 54                | 52                | 59                |
| 3. Kjenner ikke til<br>senteret                                          | 10                | 15               | 10                | 12                | 8                 | 8                 |
| <b>Total</b>                                                             | 100%<br>(N = 470) | 100%<br>(N = 34) | 100%<br>(N = 112) | 100%<br>(N = 146) | 100%<br>(N = 121) | 100%<br>(N = 61)  |

266 av de 471 som svarte på undersøkelsen (57 %) var bosatt i Lillehammer. Av de 163 som svarte at de hadde besøkt Senteret, var 35 prosent fra Lillehammer. Imidlertid rapporterte 53 prosent av de som var bosatt i Øyer at de hadde besøkt senteret, noe som utgjorde en større andel besøkende enn blant personer bosatt i Lillehammer (35 %).

**Tabell 4.** Besøkende fordelt på ulike bostedskommuner oppgitt i prosent

| <i>Har du besøkt Opplevelses-<br/>senteret "Ta en titt i speilet"?</i> | <b>Total</b>      | <i>Lillehammer</i> | <i>Øyer</i>      | <i>Gausdal</i>   | <i>Annen</i>     |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------|------------------|------------------|------------------|
| 1. Ja                                                                  | 35                | 35                 | 53               | 30               | 17               |
| 2. Nei                                                                 | 55                | 60                 | 46               | 63               | 44               |
| 3. Kjenner ikke til senteret                                           | 10                | 5                  | 1                | 7                | 39               |
| <b>Antall</b>                                                          | 100%<br>(N = 471) | 100%<br>(N = 266)  | 100%<br>(N = 78) | 100%<br>(N = 56) | 100%<br>(N = 71) |

#### Utvikling av besøkstall i perioden senteret har vært åpent

Besøkstallene følger sesongsvingningene, og senteret har ikke vært offisielt åpent i mer enn ett år. Derfor blir det vanskelig å sammenligne tallene. Det var imidlertid en tendens til nedgang i antall grupper som besøkte senteret i de tre første månedene i 2006. Antall enkeltbesøkende har holdt seg nokså stabilt. Ellers kan det nevnes at museet hadde en svak nedgang i antall besøkende i

2005 i forhold til 2004. Resultatene i denne rapporten er kun basert på tall t.o.m. 23. mars 2006 og vi vet derfor ikke hvordan besøkstallene har utviklet seg etter dette tidspunktet.

#### Tiltak for å fremme besøkstall på senteret "Ta en titt i speilet"

Det er gjort en rekke tiltak for å informere om senteret og for å fremme besøkstallet på senteret. Ved åpningen av senteret ble det informert om senteret via en nasjonal presselansering, samt ved hjelp av artikler og annonser i fagblader og presse (herunder også radio- og TV-stasjoner). Senteret ble også markedsført gjennom plakater i Lillehammer sentrum og gjennom reklame på kino. Videre ble brosjyremateriell på norsk og engelsk distribuert på hoteller, turistinformasjon, bensinstasjoner og lokale attraksjoner/destinasjoner i hele regionen. I tillegg ble det sendt brosjyremateriell og en egen nullvisjonsavis i posten til alle husstandene i distriktet. Det ble også foretatt markedsføring innen egen etat (etatssidene på Internett og i etatsavisen). "Stands" ble opprettet på kjøpesentre og i Storgata i Lillehammer sentrum. Senteret er også markert ved mer spesielle anledninger, for eksempel ved åpningen av Svinesund brua, på Stavsmartnan i Øyer (markert i Gudbrandsdalen), på TS-dagene ved høyskolen i Lillehammer, på reiselivsmessen på Lillestrøm og i Autofil. Senteret er også omtalt i hyttemagasiner og turistguider for Sør-Gudbrandsdal (Kvitfjell, Hafjell, Nordseter og Sjusjøen), og innspill om senteret er sendt til en ny utgave av vegboken til NAF og Norge Rundt. I tillegg til de overnevnte tiltakene har det blitt informert om senteret gjennom foredragsvirksomhet til lag, foreninger, organisasjoner, skoler etc.

#### **4.3.2 Forventninger i forhold til Nullvisjonen**

Det faktum at senteret er lagt opp på en måte som krever aktiv deltakelse av de besøkende, kan bidra til at personene som besøker senteret i større grad får bearbeidet og tenkt på informasjonen de blir presentert for. Sett i forhold til rene informasjonstiltak, kan dette være en viktig faktor som kan bidra til å endre de besøkendes holdninger til trafikksikkerhet i en positiv retning (Petty & Cacioppo, 1986). Videre omhandler flere av filmene og installasjonene som inngår i senteret personer som på en eller annen måte er blitt rammet av en trafikkulykke. Hvorvidt dette er et effektivt virkemiddel for å påvirke folks holdninger til trafikksikkerhet eller ikke, avhenger av i hvilken grad de besøkende identifiserer seg med de personene som er blitt rammet av ulykken. Hvis man ikke gjør det, er det en gjennomgående tendens til at man oppfatter risikoen for å havne i samme situasjon som mindre enn før møtet – "dette rammer andre enn meg". Hvis man derimot identifiserer seg med personen, kan slike "møter" virke positivt (Lockwood, 2002).

De to overnevnte aspektene kan bidra til å endre holdninger til trafikksikkerhet og muligens også atferd i trafikken. Vi har imidlertid ikke data som kan gi en sikker konklusjon om senterets betydning for de besøkendes holdninger og atferd. Data fra spørreskjemaet utdelt ved senteret og breddeundersøkelsen vil likevel gi noen indikasjoner på hvordan de besøkende vurderer senteret.

#### **4.3.3 Vurderinger av Opplevelsessenteret "Ta en titt i speilet"**

Resultatene fra spørreskjemaet som ble delt ut på senteret ble oppsummert av ansatte ved Norsk vegmuseum og sendt til Transportøkonomisk institutt. I skjemaet ble de besøkende bedt om å ta stilling til en rekke spørsmål, blant annet knyttet til spesifikke filmer (f. eks "Å drepe et barn") og installasjoner (f. eks "Skoutstillingen") ved senteret. I tillegg ble de besøkende bedt om å gi sine generelle vurderinger av senteret. I denne evalueringen var fokuset på de besøkende sin helhetsvurdering av senteret, og følgelig vil kun resultatene fra de generelle vurderingene bli presentert.

### Resultater fra skjemaet utdelt ved senteret

**Tabell 5.** Helhetsinntrykk av senteret i utvalget som helhet (10 – 64 år), og blant kvinner og menn (terningkast 1 – 6, hvorav 6 var best)

| Hvordan var ditt helhetsinntrykk av senteret "Ta en titt i speilet"? | Totalt           | Kvinner         | Menn             |
|----------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------|------------------|
| Terningkast 1                                                        | -                | -               | -                |
| Terningkast 2                                                        | -                | -               | -                |
| Terningkast 3                                                        | 4%               | 2%              | 5%               |
| Terningkast 4                                                        | 22%              | 25%             | 20%              |
| Terningkast 5                                                        | 55%              | 54%             | 57%              |
| Terningkast 6                                                        | 19%              | 19%             | 19%              |
| <b>Gjennomsnittsskåre</b>                                            | 4,9<br>(N = 228) | 4,9<br>(N = 99) | 4,9<br>(N = 129) |

Resultatene i Tabell 6 viser at utvalget som helhet generelt vurderte senteret positivt. En overvekt av personene ga en skåre på 5 og gjennomsnittsskåren var for alle aldersgrupper som helhet var 4.9 (av 6). Totalt sett var det ikke forskjeller mellom kvinners og menns vurderinger.

Tabell 6 viser at de ulike aldersgruppene vurderte senteret relativt likt. Ingen av gruppene ga skåren 1 eller 2 og få personer i hver gruppe ga skåren 3. I hver av aldersgruppene ga en overvekt av personene senteret skåren 5 og gjennomsnittsskåren varierte mellom 4.7 og 5.2. Gruppen med de eldste individene (46-64 år) hadde den høyeste gjennomsnittsskåren (5.2). I denne gruppen ble det også funnet en klar forskjell mellom kvinner (5.6) og menn (4.9). En tilsvarende kjønnsforskjell ble ikke funnet i de andre aldersgruppene.

**Tabell 6.** Helhetsinntrykk av senteret i utvalget i de ulike aldersgruppene (terningkast 1-6), og gjennomsnitt for menn og kvinner

| Hvordan var ditt helhetsinntrykk av senteret "Ta en titt i speilet"? | 10-15 år        | 16-25 år        | 26-45 år        | 46-64 år        |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Terningkast 1                                                        | -               | -               | -               | -               |
| Terningkast 2                                                        | -               | -               | -               | -               |
| Terningkast 3                                                        | 4%              | 5%              | -               | 8%              |
| Terningkast 4                                                        | 26%             | 32%             | 14%             | 8%              |
| Terningkast 5                                                        | 56%             | 53%             | 61%             | 46%             |
| Terningkast 6                                                        | 15%             | 9%              | 25%             | 38%             |
| <b>Gjennomsnittsskåre, alle</b>                                      | 4,8<br>(N = 54) | 4,7<br>(N = 84) | 4,7<br>(N = 77) | 5,2<br>(N = 30) |
| <b>Kvinner</b>                                                       | 4,8             | 4,7             | 5,1             | 4,9             |
| <b>Menn</b>                                                          | 4,8             | 4,6             | 5,1             | 5,6             |

#### 4.4 Novellekonkurransen om trafiksikkerhet for barn og unge

I evalueringsskjemaet som de besøkende av Opplevelsessenteret ved Norsk vegmuseum kan fylle ut, inngår spørsmål knyttet til "Skoutstillingen", som var utgangspunktet for Novellekonkurransen. For å få en indikasjon på hvordan utstillingen oppleves av besøkende generelt, er resultatene fra evalueringsskjemaet analysert. Resultatene viser hvordan de personene som hadde fylt ut skjemaet opplevde utstillingen. I tillegg har vi sett på forskjellene mellom menn og kvinner, og forskjeller i ulike aldersgrupper av utvalget.

**Tabell 7.** Vurderinger av "Skoutstillingen" i utvalget som helhet (10 – 64 år), og blant kvinner og menn. "Gjorde ikke inntrykk" ble kodet som 1 og "gjorde veldig sterkt inntrykk" ble kodet som 4.

| <i>Gjorde "Skoutstillingen" på Norsk Vegmuseum inntrykk på deg?</i> | <b>Totalt</b>    | <b>Kvinner</b>  | <b>Menn</b>      |
|---------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------|------------------|
| Nei, utstillingen gjorde ikke inntrykk (1)                          | 3%               | 0%              | 5%               |
| Utstillingen gjorde litt inntrykk (2)                               | 13%              | 3%              | 21%              |
| Utstillingen gjorde ganske sterkt inntrykk (3)                      | 41%              | 35%             | 46%              |
| Utstillingen gjorde veldig sterkt inntrykk (4)                      | 43%              | 61%             | 28%              |
| <b>Gjennomsnittsskåre</b>                                           | 3,2<br>(N = 223) | 3,6<br>(N = 96) | 3,0<br>(N = 127) |

Resultatene i Tabell 7 viser at utstillingen gjorde et sterkt inntrykk på mange (43%) i utvalget, mens 41% svarte at utstillingen gjorde et ganske sterkt inntrykk på dem. Det var en større andel kvinner (63%) enn menn (28%) som svarte at utstillingen gjorde et sterkt inntrykk.

**Tabell 8.** Vurderinger av "Skoutstillingen" i de ulike aldersgruppene, og gjennomsnitt for menn og kvinner. "Gjorde ikke inntrykk" ble kodet som 1 og "gjorde veldig sterkt inntrykk" ble kodet som 4.

| <i>Gjorde "Skoutstillingen" på Norsk Vegmuseum inntrykk på deg?</i> | <b>10-15 år</b> | <b>16-25 år</b> | <b>26-45 år</b> | <b>46-64 år</b> |
|---------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Nei, utstillingen gjorde ikke inntrykk                              | 2%              | 4%              | 1%              | 4%              |
| Utstillingen gjorde litt inntrykk                                   | 22%             | 14%             | 9%              | 7%              |
| Utstillingen gjorde ganske sterkt inntrykk                          | 38%             | 44%             | 37%             | 52%             |
| Utstillingen gjorde veldig sterkt inntrykk                          | 38%             | 38%             | 53%             | 37%             |
| <b>Gjennomsnittsskåre, Alle</b>                                     | 3,1<br>(N = 55) | 3,2<br>(N = 73) | 3,4<br>(N = 68) | 3,2<br>(N = 27) |
| <b>Menn</b>                                                         | 2,8             | 2,8             | 3,0             | 3,1             |
| <b>Kvinner</b>                                                      | 3,5             | 3,6             | 3,7             | 3,6             |

Tabell 8 viser at gjennomsnittsskåren for de fire aldersgruppene var relativt lik. Skårene varierte mellom 3.0 og 3.4 og indikerer at "Skoutstillingen" gjorde et ganske sterkt inntrykk på de som hadde sett den, uavhengig av alder. Det var imidlertid en større andel av de i alderen 25-45 år som svarte at utstillingen gjorde et sterkt inntrykk på dem enn i de andre aldersgruppene. Videre var det relativt store forskjeller mellom kvinner og menns vurderinger av "Skoutstillingen". Resultatene viste at utstillingen gjorde et sterkere inntrykk på kvinnene (gjennomsnittsskåre = 3.6) enn på mennene (gjennomsnittsskåre = 3.0), og at forskjellen var konsistent på tvers av aldersgruppene<sup>9</sup>.

#### 4.4.1 Forventninger i forhold til Nullvisjonen

Et overordnet mål med alle tiltak i nullvisjonsprosjektet er å forebygge ulykker, jf. visjonen om null drepte og null varig skadde (Statens vegvesen, 2002). "Skoutstillingen" er ett av flere tiltak som kan bidra i positiv retning. Det som muligens skiller dette tiltaket fra de fleste av de andre tiltakene i nullvisjonsprosjektet er at utstillingen hovedsakelig appellerer til følelsene til de som ser den, blant annet gjennom sko som symboliserer barn drept i trafikkulykker. Skoene gir et virkelighetsnært og sterkt bilde på antallet omkomne i trafikken, noe som antakeligvis er lettere å ta inn over seg og identifisere seg med enn f. eks ulykkesstatistikk. Resultatene fra evalueringsskjemaet som ble presentert innledningsvis viste at utstillingen gjorde et sterkt

<sup>9</sup> Disse resultatene var oppsummert av Norsk vegmuseum og sendt til Transportøkonomisk institutt på et A4-ark. Standardavvik var ikke oppgitt og det er følgelig ikke mulig å undersøke om forskjellen mellom kvinner og menn var statistisk signifikant.

inntrykk på flertallet av de besøkende på senteret. En rekke studier støtter antagelsen om at emosjoner er en avgjørende faktor for å fremme sikker atferd i trafikken (f. eks Lawton, Parker, Manstead & Stradling, 1997; Parker, Manstead & Stradling, 1995).

I følge "the Elaboration Likelihood Model" bør et budskap virke interessant, meningsfullt og personlig relevant for de man søker å påvirke. Dette vil bidra til at budskapet bearbeides (les: elaboreres), noe som øker sannsynligheten for at en holdnings- og/eller atferdsendring inntreffer. En tommelfingerregel er at jo mer aktivisering av tankevirksomhet (dvs. dypere prosessering), jo større er sjansen for en varig holdningsendring. Dette er gjerne en nødvendig, men ikke tilstrekkelig forutsetning for å endre holdninger (Petty & Cacioppo, 1986). Ved å arrangere en novellekonkurranse basert på utstillingen, er det følgelig større sannsynlighet for at ungdommene fikk bearbeidet og tenkt gjennom budskapet, og videre at dette kan ha ført til endringer av deres holdninger til trafikksikkerhet og atferd i trafikken.

Vi har imidlertid ikke data som kan gi et sikkert svar på om utstillingen og novellekonkurransen bidro til å endre ungdommenes holdninger og atferd. Jurymedlemmenes vurderinger av de innsendte bidragene vil likevel gi en pekepinn på kvaliteten av bidragene og grad av engasjement utvist av elevene.

#### 4.4.2 Juryens vurderinger av novellene

Som et ledd i evalueringen, har vi bedt jurymedlemmene i novellekonkurransen besvare spørsmål knyttet til denne. Under vil spørsmålene samt svarene fra jurymedlemmene bli gjengitt.

Det første spørsmålet lød som følger: *"Generelt sett, hvordan vil du vurdere kvaliteten på bidragene som ble sendt inn i forbindelse med konkurransen?"*. Vi ba jurymedlemmene om å ta stilling til spørsmålet ved å krysse av på en 5-punktsskala som var rangert på følgende måte: Svært dårlig (1), Dårlig (2), Midt på treet (3), Bra (4), Svært bra (5). De fire jurymedlemmene svarte alle at de syntes kvaliteten på bidragene var Bra. Følgelig var de enige om at novellene hadde en over middels god kvalitet.

Som et oppfølgingsspørsmål til det første spørsmålet, ba vi medlemmene av juryen om å utdype hvilke kvalitetskriterier som lå til grunn for utvelgelsen av vinnernovellen. Det fremkom av svarene at vurderingskriteriene varierte noe fra person til person. To av jurymedlemmene fremhevet at de verdsatte noveller som "rørte dem" og at den beskrev situasjoner som det var lett å relatere seg til. "Relevans" til skoutstillingen og til temaet trafikksikkerhet, "litterære kvaliteter" og "god forståelse for oppgaven" gikk igjen som viktige vurderingskriterier for flertallet i juryen.

Dernest spurte vi om novellene fremstod som seriøse, både med tanke på om de var gjennomarbeidet og om form og innhold var i tråd med oppgaven. På dette spørsmålet svarte alle jurymedlemmene at novellene virket "gjennomarbeidet" og "i tråd med oppgaven". Sistnevnte punkt ble spesielt trukket frem i forhold til substansen i novellene. Det fremkom imidlertid at ikke alle elevene hadde klart for seg hvordan man skriver en novelle. I denne sammenhengen er det imidlertid viktig å huske på at konkurransen ble utlyst blant ungdommer i alderen 14 – 25 år. Man kan ikke forvente at alle ungdommer i dette alderssegmentet behersker novelleformen fullstendig.

Det andre hovedspørsmålet var knyttet til selve temaet i novellekonkurransen. Vi stilte følgende spørsmål til medlemmene av juryen: *"Generelt sett, i hvilken grad tror du temaet (trafikksikkerhet) engasjerte ungdommene som deltok i novellekonkurransen?"*. Vi ba jurymedlemmene om å ta stilling til spørsmålet ved å krysse av på en 5-punktsskala som var rangert på følgende måte: I svært liten grad (1), I liten grad (2), Midt på treet (3), I stor grad (4), I svært stor grad (5). To av jurymedlemmene svarte "I stor grad" og de to andre svarte "I svært stor grad". Det var følgelig enighet om at temaet engasjerte ungdommene.

Videre ble juryen spurt om hvordan dette engasjementet kom til uttrykk. Svarene til jurymedlemmene vitner om at de fleste novellene var sterkt følelsesladet og at de hadde en personlig form. Her er eksempler på svar fra juryen:

*"Alle novellene som juryen fikk ga et sterkt inntrykk av at utstillingen hadde rystet bidragsyterne"* (Inge Eidsvåg, 23.03.06)

*"De aller, aller fleste hadde mye følelser i seg, og flere var skrevet på en måte slik at man skulle tro at ungdommene hadde opplevd en slik hendelse i egen familie"* (Steinar Svendsbakken, 17.02.06)

*"Det var også tydelig at noen hadde personlige erfaringer som var blitt gjenkalt og satt i perspektiv i møte med de mange skoene"* (Inge Eidsvåg, 23.03.06)

*"Det kom til uttrykk i sterk innlevelse i hva en trafikkulykke innebærer. Mange unngikk også å gå i den fella det er lett å gå i: å skildre disse tingene altfor sentimentalt"* (Ove Røsbak, 17.02.06)

Neste spørsmål til juryen var *"Basert på din erfaring med ungdom generelt og ungdommene som deltok i konkurransen, hvilket forhold tror du de har til trafikk sikkerhet? Tror du de som deltok i konkurransen representerte en spesiell gruppe (spesielle erfaringer i trafikken, spesiell interesse for å skrive eller lignende)?"*

Konkurransen henvendte seg til elever på videregående skoler, men bare klasser (dvs. lærere) på allmennfag responderte. De som deltok i konkurransen var følgelig ikke representative for hele aldersgruppen. Det var selvfølgelig opp til den enkelte å bestemme om han/hun ville delta i konkurransen. Vi vet ikke eksakt hvor mange ungdommer som fikk tilbud om å delta og det er derfor også uvisst hvor mange som unnlot å sende inn bidrag. Det finnes heller ingen informasjon som kan forklare hvorfor noen sendte inn mens andre ikke sendte inn en novelle. Svarene fra jurymedlemmene indikerer imidlertid at ungdommene som sendte inn en novelle til konkurransen antakelig representerte en spesiell gruppe. Det var tre aspekter som gikk igjen i svarene. Flere av jurymedlemmene trakk frem *"følelsene utstillingen frembrakte"*, *"spesielt engasjement knyttet til tema relatert til trafikk sikkerhet"* og *"spesielle forutsetninger og interesse for å skrive"*. Eksempler på disse tre aspektene er gjengitt nedenfor:

*"Som tidligere nevnt, så kunne det virke som et par av elevene har hatt opplevelser i egen familie, der de har fått føle på sorg, savn og lignende"* (Steinar Svendsbakken, 17.02.06)

*"Ungdom generelt har et visst forhold til trafikk sikkerhet, men ikke alltid like reflektert. De som deltok i novellekonkurransen viste langt større innsikt i disse spørsmålene enn det som er vanlig i den aldersgruppen"* (Ove Røsbakk, 17.02.06)

*"Jeg er ganske sikker på at de som deltok hadde spesielle forutsetninger for – og spesiell interesse av – å skrive."* (Inge Eidsvåg, 23.03.06)

Det siste spørsmålet jurymedlemmene fikk lød som følger: *"Tror du Nullvisjonens novellekonkurranse har noen effekt på ungdoms holdninger til trafikk sikkerhet?"*. Svarene fra jurymedlemmene indikerer at de tror at novellekonkurransen kan ha bidratt til å påvirke ungdommenes holdninger til trafikk sikkerhet i en positiv retning.

*"Ja, det tror jeg bestemt. Ved å gi et litterært uttrykk for erfaringer og kunnskaper vil temaet bli befestet og fordypet hos den enkelte. Det en har levd seg inn i på denne måten, vil bli en del av en på en helt annen måte enn kunnskap en leser seg til. Jeg tror derfor at en slik novellekonkurranse i etterkant av en slik utstilling er en svært fin form for etterarbeid. (Kanskje burde konkurransen også ha omfattet andre kunstneriske uttryksmåter, for eksempel bilde, dans, musikk?) Så får vi tro at holdninger har betydning for handlinger – og at den som vet det rette også gjør det rette. I noen tilfeller i hvert fall." (Inge Eidsvåg, 23.03.06)*

*"Ja. Jeg tror at når de setter seg bak rattet med ferskt førerkort, vil de opplevelsene de sjøl har gitt seg ved å fordype seg i dette stoffet, legge en føring på hvor fort eller sakte de kjører" (Ove Røsbakk, 17.02.06)*

*"Dette er det umulig å svare kategorisk på, men alle små drypp om trafikksikkerhet gir forhåpentligvis økt oppmerksomhet om temaet og bevisstgjøring av din egen rolle som trafikkant. Kombinasjon med visningen av filmen "Å drepe et barn" og et besøk i utstillingen med skoringen rører de fleste, og vi vet at mange har sett grundig på sin egen oppførsel i trafikken etter et besøk her" (Steinar Svendsbakken, 17.02.06)*

Det faktum at ungdommene fikk bearbeidet informasjonen og inntrykkene de fikk da de så "Skoutstillingen" på senteret gjennom å skrive en novelle, øker sannsynligheten for at holdningene deres har endret seg (Petty & Cacioppo, 1986). Vi har imidlertid ikke data som gjør det mulig å gi noen sikker konklusjon vedrørende den faktiske effekten av dette tiltaket.

### 3.4.3 Oppfølging av Novellekonkurransen og muligheten for videreføring

Siden Nullvisjonsprosjektet fremdeles pågikk da intervjuene ble foretatt var det interessant å kartlegge om novellene som ble sendt inn til konkurransen er blitt brukt til noe i etterkant, evt., om det foreligger planer om å bruke dem til noe. Vi ville også undersøke om det er planlagt flere novellekonkurranser.

For å belyse disse spørsmålene, tok vi kontakt med Anne Marit Jordheim i Trygg Trafikk. Hun fortalte at vinnernovellen var blitt brukt flere ganger. Den er trykket i Gudbrandsdølen Dagingen (lokalavis i Lillehammerregionen) og kan lastes ned både fra [www.tryggtrafikk.no](http://www.tryggtrafikk.no) og [www.nullvisjonen.no](http://www.nullvisjonen.no). Den ble lest av forfatteren selv under TS-fokus i oktober 2005.

Videre fortalte Jordheim at det på nåværende tidspunkt ikke foreligger planer om å sette i gang flere novellekonkurranser. Oppgaven vil imidlertid benyttes i sammenheng med skoleoppleggene på senteret, dvs. at ideen vil bli formidlet til lærere som besøker utstillingen. Erfaringene fra Novellekonkurransen brukes dessuten til å utvikle nettbasert opplæringsmaterieell i Trygg Trafikk.

Jordheim fortalte også følgende:

*"Vi hadde en 5.klasse (10-åringer) på besøk på senteret i februar. I en pause fortalte jeg mer tilfeldig læreren om novellekonkurransen og hun tente umiddelbart på ideen. Hun ga sine elever i oppgave å skrive en fortelling ut ifra et av parene med sko som de hadde sett. Jeg fikk tilsendt noen historier. Dette hadde engasjert elever på det trinnet også, selv om skriveevnen selvsagt ikke var så utviklet."*

Ideen om novellekonkurransen er tatt i bruk i Farsund og Lyngdal og "Trafikksikkerhet Lillehammer - med nullvisjonen i sikte" ønsker at ideen også skal brukes i andre deler av landet.

## 5 Breddundersøkelse blant beboere og trafikanter

Breddeundersøkelsen i prosjektet omfatter både en postal spørreskjemaundersøkelse til beboerne i regionen og vegkantintervju. De to undersøkelsene benytter samme spørreskjema som utgangspunkt, men metoden for innsamling av data og utvalget er forskjellig. I presentasjonen av resultatene er data fra beboere og trafikanter slått sammen. I enkelte tilfeller kommenteres forskjellen i resultat mellom de to gruppene.

En stor andel av variablene i spørreskjemaet angår trafikantrammede tiltak. Det betyr at denne delrapporten vil ha en nokså fyldig presentasjon av resultater fra spørreundersøkelsen.

### 5.1.1 Utvalg

#### Antall og bosted

Totalt består utvalget av 479 personer. 86 prosent av dem bor i kommunene Lillehammer, Øyer og Gausdal.

#### Alder og kjønn - voksne

Fordelingen mellom kjønnene er 54 prosent menn og 46 prosent kvinner. Aldersfordelingen er vist i Tabell 9. Alle i utvalget er over 18 år, ettersom dette var ett av kriteriene for uttrekket fra Folkeregisteret.

**Tabell 9.** Aldersfordeling i utvalget (N=479)

| <i>Alder</i>  | <i>Prosent</i> |
|---------------|----------------|
| 18-24 år      | 7              |
| 25-39 år      | 24             |
| 40-54 år      | 31             |
| 55-69 år      | 25             |
| Over 69 år    | 13             |
| <b>Totalt</b> | <b>100</b>     |

#### Barn

I utgangspunktet består utvalget av voksne personer over 18 år. Mange av tiltakene omfatter barn og unge som er under denne alderen. Spesielt gjelder dette de trafikantrammede tiltakene. Vi var derfor interessert i hvor mange som hadde nær kontakt med barn, det vil si bor sammen med noen som er under 18 år.

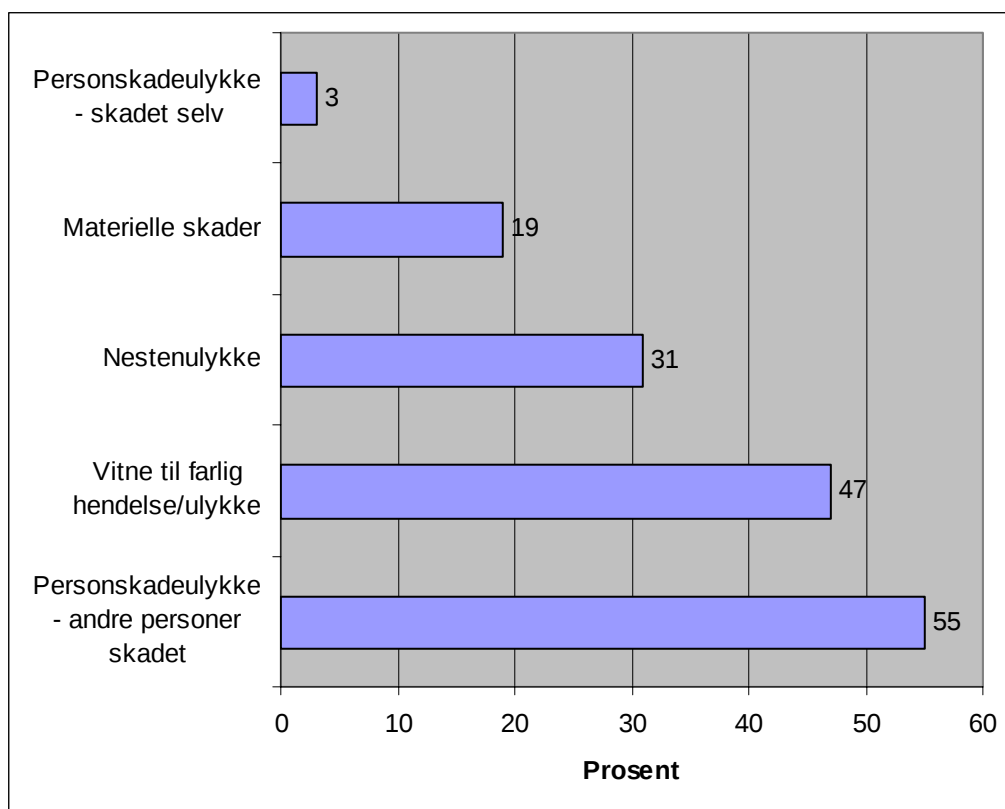
**Tabell 10.** Andel som bor sammen med barn under 18 år. (N=479)

|                   | <i>Prosent</i> | <i>Antall</i> |
|-------------------|----------------|---------------|
| Barn i husstanden | 42             | 202           |

Tabell 10 viser andelen av personene i utvalget som oppgir at det er barn i husstanden. Totalt bor 42 prosent av personene i utvalget sammen med barn. Dette kan være egne barn, men kan også være søsken eller liknende.

#### Erfaring med farlige hendelser eller ulykker i trafikken

Figur 14 viser hvor stor andel av personene i undersøkelsen som har erfaring med uhell og ulykker i trafikken i løpet av de siste fem årene. Resultatet tyder på at over halvparten kjenner andre som har blitt skadet i trafikken (55%), mens relativt få er blitt skadet selv i trafikkulykker (3%). Videre tyder resultatene på at mange har personlige erfaringer med uhell og ulykker i trafikken. Omtrent 1/5 har vært involvert i en materiell skade og 1/3 i nestenulykker, i tillegg til at nær halvparten har vært vitne til farlige hendelser.



**Figur 14:** Andel som har vært involvert i ulike typer hendelser i trafikken i løpet av de siste 5 årene

## 5.2 Kjennskap til trafikanttiltakene

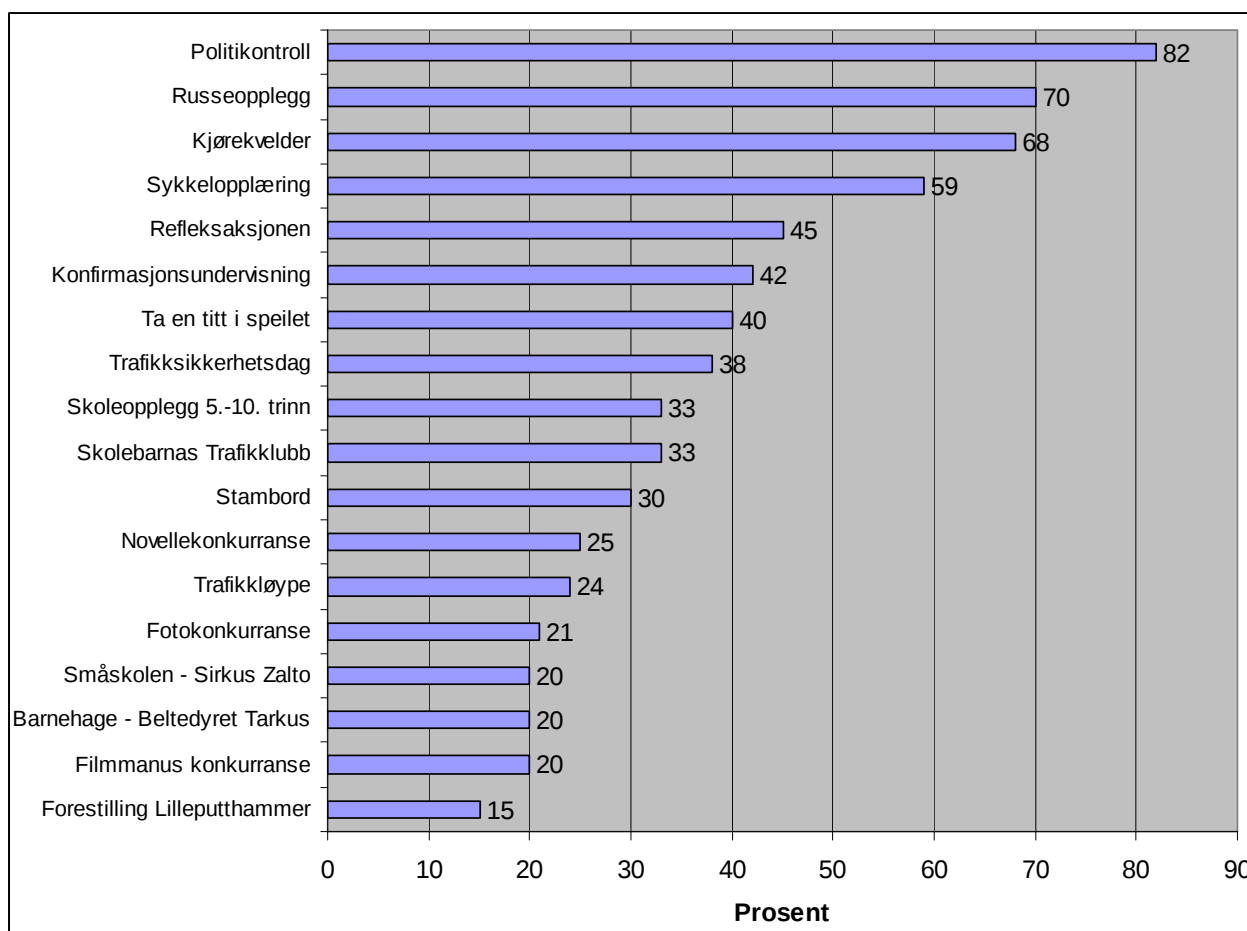
Figur 15 viser hvor stor andel av respondentene som kjenner til de ulike trafikantrettede tiltakene. I figuren er tiltakene gjengitt i form av stikkord eller forkortelser. Overfor trafikantene er hvert av tiltakene i spørreskjemaet beskrevet noe nærmere (se vedlegg 1, spørsmål 22).

Vi har valgt å presentere resultatene fra vegkantintervjuene og den postale undersøkelsen samlet. Det er naturlig å forvente at kjennskap til lokalt rettede tiltak er høyere i den postale undersøkelsen som er rettet mot beboere i regionen, enn i vegkantintervjuene hvor det i tillegg til lokale trafikanter også er intervjuet førere som ikke er hjemmehørende i området. Analysene viser imidlertid at det er små forskjeller i andelen som har kjennskap til de ulike tiltakene når vi sammenligner den postale undersøkelsen med den totale breddeundersøkelsen, og vi har derfor valgt å ikke skille disse i presentasjonen.

Resultatet tyder på at det er stor variasjon i hvor godt informert personene i Lillehammerregionen er om de trafikantrettede tiltakene innen Nullvisjonsprosjektet. Mange tiltak synes å være lite kjent. Nedenfor kommenteres noen av resultatene i forhold til målgruppe.

### Tiltak i barnehage og småskole

Utvalget synes å være nokså lite kjent med de tiltak som har foregått i småskole og barnehage. Dette gjelder kjennskap til forestillingen på Lilleputthammer (15%), undervisningsmateriellet "Tarkus" som er benyttet i barnehagen, samt skolemateriellet "Sirkus Zalto" for småskoletrinnet (20%). En noe høyere andel kjenner til Skolebarnas Trafikkklubb (33%).



**Figur 15:** Andel som kjenner til de enkelte trafikanttiltakene. (N=479)

I spørreskjemaet er det mulig å gi kommentarer for hvorfor de synes tiltak er bra eller dårlig. Av kommentarer som er gitt er:

- *Har barna på Steinerskolen, trolig derfor de ikke har deltatt på noen av disse tiltakene*
- *Ingen av disse tiltakene har meg bekjent vært gjennomført ved Ekrom barneskole i Lillehammer*

#### Tiltak overfor ungdom

Kjennskapen er noe bedre når det gjelder tiltak som er myntet på elever på mellom- og ungdomstrinn i skolen, dvs. unge som er mellom 12 – 16 år. Av de spurte mener 33 – 59 prosent at de kjenner til tiltak for denne aldersgruppen. Dette gjelder opplegg på skolen angående refleks (45%) og sykkel (59%), samt skoleopplegg for 5. – 10. trinn på Norsk vegmuseum (33%).

En kommentar som er gitt til mangel på kjennskap er blant annet:

- *Har ikke barn i grunnskolen, kan derfor ikke vurdere disse tiltakene. Viktig å bevisstgjøre ungdom som snart skal eller nylig har fått førerkort*

#### Motorisert ungdom

Relativt stor andel synes å ha kjennskap eller innsikt i at det er gjennomført tiltak overfor motorisert ungdom. Rundt 70 prosent har kjennskap til slike opplegg. Dette gjelder to av de trafikantrettede tiltakene som er nevnt i skjemaet - ”russeopplegg – temadager, russebilkjøring m.m.” (70 %) og ”kjørekvelder for bilinteressert ungdom/”rånere” (68 %).

### Overvåking og kontroll

Det tiltak som synes å være best kjent er endringer i politikontrollene. Resultatet tyder på at over 80 prosent er kjent med at tiltak i regionen har ført til ”økt omfang av politikontroll”.

Kommentarer som er gitt til tiltakene er blant annet:

- *Bevisstgjøring gjennom stadige påminnelser, kampanjer rettet mot alle grupper på ulike måter hjelper oss til å være våkne og tenke over trafiksikkerhet. Tiltakene gjør også at vi tenker mer over konsekvensene av manglende trafiksikkerhet, sårbarhet som vi både som myke og harde trafikkanter utsetter oss selv og andre for ved å være i trafikken. Viktig at vi tenker over dette hver dag. Bilbelteskiltene som kom i 2005 var en veldig fin måte å overbevise oss på!*

Karakteristisk for de tiltakene folk i regionen vet minst om er tiltak hvor målgruppen er yngre trafikanter, tiltaket er begrenset tidsmessig og/eller at det er en tid siden de ble gjennomført. Med andre ord synes det å være mangel på kjennskap og informasjon om de tiltak som er rettet mot personer som er yngre enn målgruppen for denne undersøkelsen (trafikanter under 18 år). Begrenset tidsmessig varighet eller lang tid siden gjennomføring kan ha ført til at folk ikke har blitt oppmerksomme på tiltaket eller at de har vanskelig med å erindre det.

Noen av kommentarene som er gitt gjelder manglende kjennskap til de nevnte tiltakene. Kommentarene er blant annet:

- *Mer trafikkstasjoner og informasjon ut til publikum*
- *De tiltakene jeg kjenner til mener jeg er bra for dette får oss til å tenke etter og gruble litt. Det fremmer sikkerheten. Jeg synes alle burde føle med/møte opp på slike ting. Det vekker følelser og folk tenker mer over hva som virkelig kan skje i trafikken. De fleste tenker jo "det skjer ikke meg". MEN: info om disse tiltakene burde være lettere tilgjengelig og mer fremme i medier så folk blir mer oppmerksomme på det*
- *Det er mange av tiltakene jeg ikke kjenner til, men de jeg har hørt om synes jeg enten er svært bra eller bra. Grunnen til dette er at jeg tror mange av tiltakene har noe å tilføyte barn og unge for videre avgjørelser og fornuft*
- *Har "akkurat" flyttet hit. Har verken bil eller førerkort. Synes mange av tiltakene ovenfor høres bra ut, men jeg kjenner ikke til dem*

#### **5.2.1 Holdninger til og opplevelse av trafikanttiltakene**

Holdninger og opplevelser er undersøkt ut i fra spørsmålet ”Hva synes du om disse konkrete tiltakene?”. Tabell 11 viser hvordan svarene fordeler seg på svarkategoriene, som uttrykker hvor gode eller dårlige trafikantene synes tiltakene er. Fordelingen på svaralternativer er utelukkende basert på de personer som kjenner til det enkelte tiltak.

Generelt sett tyder resultatet på at – av de som er kjent med de trafikantrettede tiltakene – så har personene et *overveiende positivt syn* på disse. Personene i regionen som er kjent med tiltakene, har positive holdninger til de tiltakene som er gjennomført i regi av demonstratorprosjektet for Nullvisjonen i Lillehammerregionen. En svært liten andel av de som er spurt oppgir at de synes tiltaket er ”svært dårlig” eller ”dårlig”. Dette gjelder både for de trafikantrettede tiltak som mange kjenner til og de tiltak som relativt få har kjennskap til.

Videre er det greit å kommentere at de aller fleste som kjenner det enkelte tiltak, har også gjort seg opp en mening om det. Tabellen viser at en liten andel krysser av for ”ingen mening”. Utvalget kan med andre ord deles i to store grupper. *Enten er de positive til tiltaket, eller så mangler de kjennskap til det.*

**Tabell 11.** Holdninger til de enkelte trafikanttiltakene.

|                                  | <i>Svært<br/>bra</i> | <i>Bra</i> | <i>Dårlig</i> | <i>Svært<br/>dårlig</i> | <i>Ingen<br/>mening</i> | <i>Totalt</i> | <i>N</i> |
|----------------------------------|----------------------|------------|---------------|-------------------------|-------------------------|---------------|----------|
| 1. Barnehage - Beltedyret Tarkus | 56                   | 31         | 4             | 0                       | 9                       | 100 %         | 80       |
| 2. Trafikkløype                  | 19                   | 66         | 2             | 1                       | 12                      | 100 %         | 97       |
| 3. Småskolen - Sirkus Zalto      | 30                   | 58         | 0             | 0                       | 12                      | 100 %         | 80       |
| 4. Skolebarnas Trafikklubb       | 53                   | 43         | 0             | 0                       | 4                       | 100 %         | 141      |
| 5. Forestilling Lilleputthammer  | 42                   | 45         | 2             | 0                       | 11                      | 100 %         | 55       |
| 6. Sykkelopplæring               | 56                   | 42         | 1             | 0                       | 1                       | 100 %         | 267      |
| 7. Refleksaksjonen               | 58                   | 38         | 2             | 0                       | 2                       | 100 %         | 199      |
| 8. Skoleopplegg 5.-10. trinn     | 47                   | 46         | 1             | 0                       | 6                       | 100 %         | 144      |
| 9. Novellekonkurranse            | 25                   | 60         | 3             | 1                       | 11                      | 100 %         | 102      |
| 10. Fotokonkurranse              | 27                   | 58         | 3             | 0                       | 12                      | 100 %         | 89       |
| 11. Filmmanus konkurranse        | 24                   | 53         | 6             | 1                       | 16                      | 100 %         | 83       |
| 12. Konfirmasjonsundervisning    | 39                   | 39         | 12            | 5                       | 5                       | 100 %         | 184      |
| 13. Russeopplegg                 | 53                   | 40         | 2             | 1                       | 4                       | 100 %         | 323      |
| 14. Kjørekvelder                 | 48                   | 45         | 3             | 1                       | 3                       | 100 %         | 283      |
| 15. Trafikksikkerhetsdag         | 41                   | 52         | 2             | 1                       | 4                       | 100 %         | 166      |
| 16. Stambord                     | 32                   | 52         | 2             | 1                       | 13                      | 100 %         | 128      |
| 17. Ta en titt i speilet         | 41                   | 47         | 2             | 0                       | 10                      | 100 %         | 178      |
| 18. Politikontroll               | 44                   | 46         | 4             | 3                       | 3                       | 100 %         | 377      |

### 5.3 Opplevelsessenteret ”Ta en titt i speilet” ved Norsk vegmuseum

Personene som deltok i spørreundersøkelsen ble bedt om å gi en generell vurdering av ulike tiltak iverksatt i Lillehammerregionen. Blant annet ble de bedt om å vurdere senteret ”Ta en titt i speilet”.

**Tabell 12.** Generell vurdering av senteret ”Ta en titt i speilet”. Prosentvis fordeling av svar i utvalget som helhet, og blant kvinner og menn

|                           | <i>Totalt</i>     | <i>Kvinner</i>    | <i>Menn</i>       |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Svært bra                 | 16                | 17                | 14                |
| Bra                       | 18                | 16                | 20                |
| Dårlig                    | 1                 | -                 | 1                 |
| Svært dårlig              | -                 | -                 | -                 |
| Ingen mening              | 4                 | 3                 | 5                 |
| Kjenner ikke til senteret | 61                | 64                | 60                |
| <b>Totalt</b>             | 100%<br>(N = 462) | 100%<br>(N = 215) | 100%<br>(N = 248) |

Av de som besvarte undersøkelsen var det 286 (61 %) som svarte at de ikke kjente til senteret. Dette er en langt større andel enn det som kom frem i kapittel 4.3.1. Resultatene der viste at andelen som hadde besøkt senteret var 35 prosent, de som ikke hadde besøkt det var 55 prosent og de som ikke kjente til senteret var 10 prosent. Den store forskjellen i andelen som svarte at de ikke kjente til senteret skyldes trolig at de fleste av dem som ikke kjente til senteret har svart ”nei” istedenfor ”kjenner ikke til”.

Ser man bort ifra de personene som svarte at de ikke kjente til senteret, er det sannsynlig at de aller fleste av de resterende personene som besvarte skjemaet (N = 178) kjente til eller hadde besøkt senteret. Av disse svarte 73 personer at senteret var ”svært bra”, 83 svarte ”bra”, 3

personer svarte ”dårlig” og 0 personer svarte ”svært dårlig”. Det var 19 personer som svarte at de ikke hadde noen mening om senteret. Kort oppsummert viser resultatene at flertallet av de som kjente til senteret syntes det var bra eller svært bra. En større andel kvinner enn menn mente at senteret var ”svært bra”, men en større andel menn enn kvinner svarte at senteret var ”bra”. Det var en større andel kvinner enn menn som svarte at de ikke kjente til senteret.

De personene som svarte at de hadde besøkt senteret i kapittel ble også spurt om hvordan denne opplevelsen hadde påvirket dem. Spørsmålene og gjennomsnittsskårene for hele utvalget og for kvinner og menn er gjengitt i Tabell 13.

**Tabell 13.** Vurderinger av senteret i utvalget som helhet, og blant kvinner og menn

|                                                                            | <i>Total</i><br>(N = 163) | <i>Kvinner</i><br>(N = 68) | <i>Menn</i><br>(N = 95) |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------------|-------------------------|
| 1. Jeg holder meg i større grad innenfor fartsgrensen nå enn før           | 2,5                       | 2,5                        | 2,4                     |
| 2. Jeg tenker mer på konsekvensene av det jeg gjør enn før                 | 2,2                       | 2,2                        | 2,2                     |
| 3. Jeg bruker sikkerhetsutstyr i større grad nå enn før                    | 2,6                       | 2,6                        | 2,6                     |
| 4. Mitt besøk på Senteret har ikke påvirket meg i det hele tatt            | 3,6                       | 3,6                        | 3,5                     |
| 5. Jeg reagerer følelsesmessig sterkere enn før på situasjoner i trafikken | 2,5                       | 2,4                        | 2,6                     |
| 6. Jeg vektlegger sikkerhet mer enn før                                    | 2,2                       | 2,1                        | 2,3                     |

**Merk:** Gjennomsnittsskårene er beregnet ut ifra en 5-punktsskala rangert på følgende måte: *Helt enig* (1), *Litt enig* (2), *Vet ikke* (3), *Litt uenig* (4), *Helt uenig* (5).

Tabell 13 viser videre at utvalget som helhet stort sett svarte at de var ”litt enige” eller at de ”ikke visste” om besøket på senteret hadde bidratt til å endre deres holdninger og atferd. De var imidlertid litt uenige i at besøket på senteret ikke hadde påvirket dem i det hele tatt. Av tabellen kan man se at det var små forskjeller mellom kvinners og menns vurderinger av senteret. Den største forskjellen ble funnet på det femte utsagnet ”Jeg reagerer følelsesmessig sterkere enn før på situasjoner i trafikken”, noen kvinner sa seg mer enig i enn menn. Imidlertid viste t-tester (tohalet) at ingen av forskjellene mellom kvinner og menn var statistisk signifikante.

I Tabell 14 er vurderinger av senteret for folk i ulike aldersgrupper presentert. I og med at utvalget av personer som svarte at de hadde besøkt senteret var lite, er det viktig å huske på at det er få individer i hver av aldersgruppene. De fleste av de som hadde besøkt senteret, besvarte imidlertid spørsmålene.

Tabell 14 viser videre at den yngste gruppen hadde en signifikant høyere (mer positiv) skåre på utsagn 4 ”Mitt besøk på senteret har ikke påvirket meg i det hele tatt” sammenlignet med alle de andre aldersgruppene ( $p < 0,05$ ). De andre forskjellene mellom aldersgruppene var ikke statistisk signifikante.

**Tabell 14.** Vurderinger av senteret i ulike aldersgrupper (N = 155)

|                                                                            | 18-24 år<br>(N = 7) | 25-39 år<br>(N = 36) | 40-54 år<br>(N = 48) | 55-69 år<br>(N = 46) | Over 69 år<br>(N = 18) |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|
| 1. Jeg holder meg i større grad innenfor fartsgrensen nå enn før           | 3,4                 | 2,7                  | 2,5                  | 2,2                  | 2,1                    |
| 2. Jeg tenker mer på konsekvensene av det jeg gjør enn før                 | 2,0                 | 2,4                  | 2,4                  | 2,1                  | 2,1                    |
| 3. Jeg bruker sikkerhetsutstyr i større grad nå enn før                    | 2,1                 | 2,9                  | 2,6                  | 2,4                  | 2,6                    |
| 4. Mitt besøk på Senteret har ikke påvirket meg i det hele tatt            | 4,9                 | 3,4                  | 3,4                  | 3,7                  | 3,1                    |
| 5. Jeg reagerer følelsesmessig sterkere enn før på situasjoner i trafikken | 2,7                 | 2,6                  | 2,7                  | 2,4                  | 2,3                    |
| 6. Jeg vektlegger sikkerhet mer enn før                                    | 1,9                 | 2,5                  | 2,4                  | 2,0                  | 1,9                    |

**Merk:** Gjennomsnittsskårene er beregnet ut ifra en 5-punktsskala rangert på følgende måte: *Helt enig* (1), *Litt enig* (2), *Vet ikke* (3), *Litt uenig* (4), *Helt uenig* (5).

Tabell 15 viser at det var en tendens til at personer bosatt i Øyer vurderte senteret mer positivt (mht trafiksikkerhet) enn personer bosatt i Lillehammer og Gausdal. De svarte at de i større grad holdt seg innenfor fartsgrensen nå enn før, at de tenkte mer over konsekvensene av sine handlinger nå enn før, at de reagerte sterkere følelsesmessig på situasjoner i trafikken enn før, og at de vektla sikkerhet mer enn før. Personer bosatt i Øyer kommune var også mer uenige i at senteret ikke hadde påvirket dem. Personer bosatt i Gausdal var mest enige i at de brukte sikkerhetsutstyr mer enn før. Forskjellene i gjennomsnittsskårene for personer i Lillehammer og Gausdal, og forskjellene mellom personer bosatt i Øyer og Gausdal var ikke signifikante.

**Tabell 15.** Vurderinger av senteret blant folk i ulike bostedskommuner (N = 151)

|                                                                            | Lillehammer<br>(N = 91) | Øyer<br>(N = 37) | Gausdal<br>(N = 17) |
|----------------------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------|---------------------|
| 1. Jeg holder meg i større grad innenfor fartsgrensen nå enn før           | 2,6                     | 2,1              | 2,3                 |
| 2. Jeg tenker mer på konsekvensene av det jeg gjør enn før                 | 2,3                     | 1,9              | 2,3                 |
| 3. Jeg bruker sikkerhetsutstyr i større grad nå enn før                    | 2,7                     | 2,3              | 2,2                 |
| 4. Mitt besøk på Senteret har ikke påvirket meg i det hele tatt            | 3,3                     | 4,0              | 3,8                 |
| 5. Jeg reagerer følelsesmessig sterkere enn før på situasjoner i trafikken | 2,7                     | 2,3              | 2,4                 |
| 6. Jeg vektlegger sikkerhet mer enn før                                    | 2,4                     | 1,9              | 2,2                 |

**Merk:** Gjennomsnittsskårene er beregnet ut ifra en 5-punktsskala rangert på følgende måte: *Helt enig* (1), *Litt enig* (2), *Vet ikke* (3), *Litt uenig* (4), *Helt uenig* (5).

Derimot, når gjennomsnittskåren for personer i Lillehammer og Øyer ble sammenlignet, fant vi at personer i Øyer kommune skåret signifikant høyere (mer positivt) på to av utsagnene enn personer bosatt i Lillehammer ( $p < 0,05$ ): "Mitt besøk på senteret har ikke påvirket meg i det hele tatt" og "Jeg vektlegger sikkerhet mer enn før". Forskjellen i de to første utsagnene ("Jeg holder meg i større grad innenfor fartsgrensen nå enn før" og "Jeg tenker mer på konsekvensene av det jeg gjør enn før" var nær signifikant ( $p = 0,06$ ).

#### 5.4 Lokal mediedekning av trafikanttiltakene

##### Kunnskap om drepte/skadde

Hvert år blir mange personer skadet i trafikkulykker. Antall drepte per år har stadig gått nedover fra 1970 med 560 drepte til under 250 i de seneste årene. I Nullvisjonen er det fokus på de ulykkene som medfører død eller livsvarig skade.

Tall som brukes i offentlig statistikk er basert på politiets ulykkesregister. I følge Statistisk Sentralbyrå (2007) ble 940 personer meget alvorlig eller alvorlig skadd av de i alt 11 126 trafikkskadde i fjor. Til sammenligning viser tallene for 1997-2006 et årlig gjennomsnitt på 288 omkomne og 1 116 meget alvorlig eller alvorlig skadde på norske veier.

**Tabell 16.** Hvor mange antar de blir drept i trafikken i Norge hvert år. (N=406)

| Under 100 | 101 – 240 | 241 – 280 | 281 - 449 | 450 eller mer |
|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|
| 24 %      | 24 %      | 21 %      | 28 %      | 10 %          |

**Tabell 17.** Hvor mange antar de blir meget alvorlig eller alvorlig skadd i trafikken i Norge hvert år. (N=394)

| Under 500 | 501 - 1500 | 1501 – 3000 | 3001 – 10.000 | Over 10.000 |
|-----------|------------|-------------|---------------|-------------|
| 29 %      | 28 %       | 20 %        | 8 %           | 6 %         |

I spørreskjemaet til beboere og trafikanter ble det spurt om hvor mange personer som blir drept eller drept i trafikken i Norge hvert år. Resultatet er gjengitt i Tabell 16 og Tabell 17. Resultatet tyder på at en stor andel ikke er klar over mange som årlig drepes eller skades i trafikken.

##### Kunnskap og holdninger til Nullvisjonen

Personene fikk spørsmål om de har hørt følgende visjon: "Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem som ikke fører til død eller livsvarig skade". Totalt svarte 476 av 479 personer på dette spørsmålet, og resultatet viser at 88 prosent bekrefter at de kjenner den. Hele 90 prosent mener det er meget viktig eller viktig at Norge har en slik visjon (Tabell 18).

**Tabell 18.** Fordeling over hvor viktig personene synes det er at Norge har en slik visjon. (N=469)

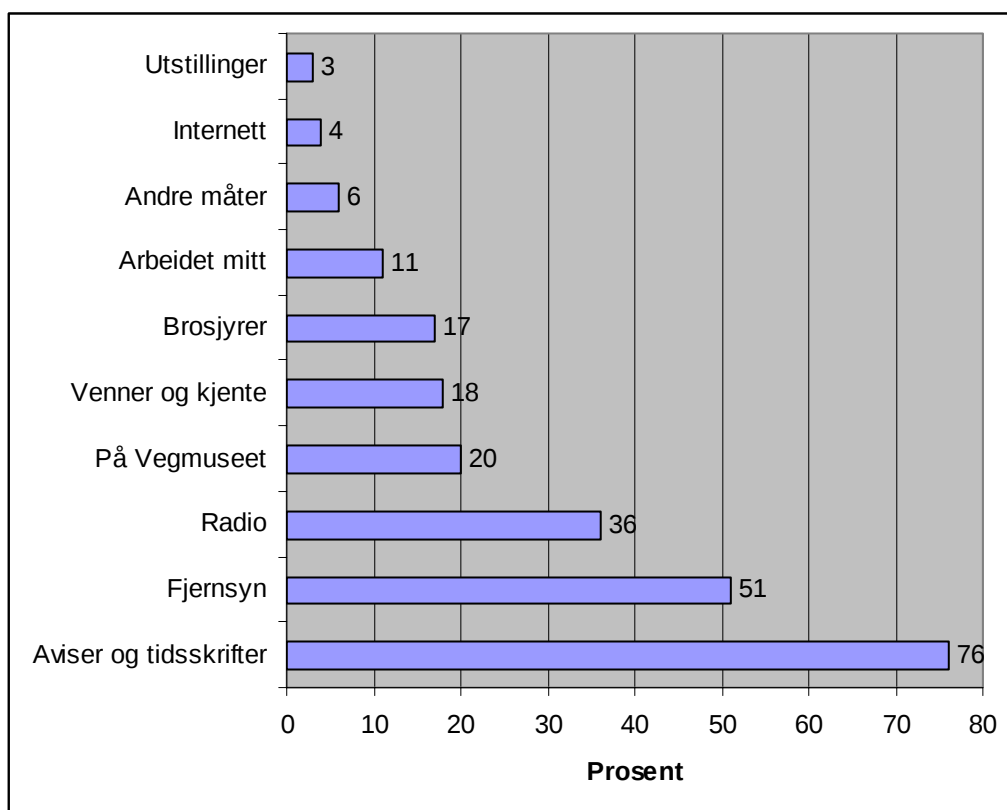
| Meget viktig | Viktig | Ikke viktig | Har ingen mening | Totalt |
|--------------|--------|-------------|------------------|--------|
| 57 %         | 33 %   | 3 %         | 5 %              | 100 %  |
| 275          | 157    | 15          | 22               | 469    |

##### Medier – informasjon om Nullvisjonsprosjektet

Når hele materialet ses under ett, viser resultatet at totalt sett kjenner hele 81 prosent til at det er gjennomført et spesielt nullvisjonsprosjekt i området rundt Lillehammer-/Øyer. Totalmaterialet består imidlertid av materialet fra to undersøkelser – vegkantintervju og postal spørreundersøkelse. Det er viktig å minne om at alle som har fått tilsendt spørreskjemaet, er hjemmehørende i Lillehammer, Gausdal og Øyer. De som er stoppet og intervjuet ute på vegen er

mye gjennomgangstrafikk, og som sådan representerer de i langt større grad personer fra områder utenfor disse tre kommuner. Resultatet viser at det er forskjell mellom resultatene i spørreundersøkelse og intervju, og hvor en større andel i den første gruppen har kjennskap til demonstratorprosjektet for nullvisjonen på Lillehammer (85 prosent), dersom de sammenlignes med vegkantintervjuene (64 prosent). Flere av de som er hjemmehørende i området synes således å ha kjennskap til prosjektet, enn de som bor utenom dette geografiske området.

I skjemaet er det stilt følgende spørsmål: "Hvordan har du fått vite om Nullvisjonen?". Det er påpekt at flere svar kan krysses av. Resultatet viser at nesten alle har satt minst ett kryss. Det vil si at kun fem personer (1 %) har satt kryss for "Husker ikke". De øvrige fordeler seg som vist på Figur 16.



**Figur 16:** Andel som har krysset av på ulike kilder på spørsmålet "Hvordan har du fått vite om Nullvisjonen?" (N=479)

De informasjonskilder som synes å ha hatt mest gjennomslag er aviser og tidsskrifter. Nesten 80 prosent av personene mener de har fått vite om Nullvisjonen gjennom aviser og tidsskrifter. Dette kan være omtale både i riksdekkende og lokale medier.

Resultatet tyder videre på at også fjernsyn og radio har presentert stoff som de har lagt merke til er knyttet til Nullvisjonen. Videre er det interessant at 20 prosent mener de har fått informasjon om visjonen på Norsk vegmuseum og at også 17 prosent har lest om dette i brosjyrer.

## 6 Oppsummering og diskusjon

I tiltakspakken Trafikant i Nullvisjonsprosjektet ble det gjennomført en rekke tiltak og med flere målgrupper. Tiltakene er gruppert i (1) opplæring av barn og unge, (2) kontroll og overvåking, (3) føreropplæring og (4) trafikksikkerhetssenter.

Dette kapitlet oppsummerer hovedresultater fra evalueringen av de trafikantrettede tiltakene i demonstratorprosjektet på Lillehammer. Kapitlet omhandler hvilke resultater man har for de tiltakene som er evaluert, samt måloppnåelse for de enkelte trafikanttiltakene og demonstratorprosjektet. Føreropplæring (3) er evaluert separat, og inngår derfor ikke her.

### 6.1 Evaluering av trafikanttiltakene i Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer

#### 6.1.1 Generelt trafikanter

Hovedmålet med breddeundersøkelsen var å kartlegge trafikantenes og beboernes opplevelse, holdninger og kunnskap om Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer generelt, og trafikanttiltakene spesielt.

Resultatene viser at 81 % har *kjennskap til at det er gjennomført et Nullvisjonsprosjekt i Lillehammerregionen*. For hjemmehørende i Lillehammer, Gausdal og Øyer er andelen 85 %. Tilsvarende blant de som ble spurt i vegkantintervjuene er 64 prosent.

#### 6.1.2 Opplæring av barn og unge: ”Trafikk - kompetanse - motivasjon”

Hovedmålet med vurderingen av tiltakspakken ”Trafikk – kompetanse – motivasjon” er å beskrive og vurdere de trafikanttiltakene som Trygg Trafikk har hatt hovedansvaret for, samt vurdere overføringsverdien (se kapittel 6.3.1) av disse. De mest sentrale aktører innenfor tiltakspakken Trafikant i Nullvisjonsprosjektet var Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet, skole og barnehage.

##### Kunnskap om og holdninger til trafikantrettede tiltak

Resultatene fra breddeundersøkelsen til beboere og trafikanter tyder på at det er *stor variasjon i hvor kjent de forskjellige tiltakene er*. Best kjenner de til tiltak som er rettet mot denne alders- og trafikantgruppen. Det vil si at de kjenner godt til tiltak knyttet til:

- kontroll og overvåking (82%)
- tiltak overfor motorisert ungdom (70%)
- mindre kjennskap til de tiltakene som er myntet på yngre aldersgrupper enn dem selv
- de har noe kjennskap til tiltak for ungdom (33 – 59%)
- minst kjennskap har de til tiltak i barnehage og småskole (15 – 55%).

Resultatene viser at de som kjenner tiltakene har generelt et positivt syn på dem. En svært liten andel har negative holdninger.

##### Tiltak i barnehagen

Trygg Trafikk hadde laget et nytt materiale rettet mot barn i førskolealder. Som en del av prosjektet på Lillehammer er dette materialet prøvd ut i barnehagen. Ansatte har fått opplæring i bruk av tiltakspakken ”Tarkus”.

Ved Norsk vegmuseum er det laget en hinderløype for små barn utendørs med trafikkskilt og trafikkregler.

#### Tiltak innen skoleverket

Flere tiltak har benyttet materialet som er utarbeidet av Trygg Trafikk og videreutviklet eller laget nytt supplerende materiell. Sentrale tema har vært trafikkregler for gående og syklende, bruk av refleks, bruk av sykkelhjelm og ferdighetstrening på sykkel.

Ved Norsk vegmuseum er det laget opplegg for forskjellige trinn i skoleverket med utgangspunkt i Opplevelsessenteret "Ta en titt i speilet".

Det er avholdt kurs for lærere og foreldremøter ved skolene. Samtlige 20 skoler i området har deltatt i ett eller flere av Trygg Trafikks tiltak.

#### Tiltak overfor motorisert ungdom

Politiet har vært ansvarlige for gjennomføringen av et opplegg overfor motorisert ungdom, med innslag av informasjon om Nullvisjonen og praktisk ferdighetskurs.

#### Tiltak overfor tungbilførere

Politiet har vært ansvarlige for gjennomføringen av et opplegg overfor førere av tungbil (stambord). Dette er arrangert som faste møter en gang hver måned på sjåførenes raste- og hvileplasser. Tema har vært knyttet til ulykker og forebygging i tillegg til overvåking og kontroll.

### **6.1.3 Kontroll og overvåking**

Politiets tiltakspakke har i første rekke vært rettet inn mot overvåking og kontroll av fartsnivå. Sentralt i prosjektet er bruken av Automatisk trafikkontroll (ATK) og uttesting av såkalt Streknings-ATK. Evalueringen av dette tiltaket er referert i Giæver m.fl. (2007) og omtales derfor ikke i denne rapporten.

I tillegg til utprøving av Streknings-ATK prøvde også politiet ut bruken av helikopter i overvåkingen av trafikken. Målet var å finne ut om helikopter kan benyttes til overvåking. Erfaringene tilsier at dette er et positivt innslag dersom det er klart og tydelig annonsert på forhånd.

### **6.1.4 Opplevelsessenteret for trafikksikkerhet ved Norsk vegmuseum**

Hensikten med evalueringen av Opplevelsessenteret "Ta en titt i speilet" er å belyse hvor mange som kjente til og som hadde besøkt senteret. Resultatene er basert på evalueringsskjemaet som blir benyttet ved senteret, samt breddeundersøkelsen som ble utført som en del av evalueringen.

#### Antall besøkende på senteret

Det var totalt 33.454 besøkende registrert på senteret "Ta en titt i speilet" siden det åpnet i 2005 til den 24. mars 2006. 248 personer hadde fylt ut evalueringsskjemaet som benyttes på senteret. I og med at det er usikkert hvor mange som har fått tilbud om å fylle ut skjemaet, er det ikke grunnlag for beregning av svarprosenten.

Breddeundersøkelsen som ble utført av SINTEF og TØI, viste at blant de som besvarte spørreskjemaet (N = 471), var det 35 % som hadde besøkt senteret.

#### Karakteristika ved de besøkende

Både breddeundersøkelsen og resultatene fra evalueringsskjemaet på senteret viste at det var noen flere menn enn kvinner som hadde besøkt senteret. De fleste besøkende var mellom 16 og 54 år, med en hovedtyngde på de mellom 26 og 54 år. Det var flest besøkende fra Lillehammer, men også personer fra Øyer kommune utgjorde en relativt stor andel.

#### De besøkende sine vurderinger av senteret

For å kartlegge de besøkende sine vurderinger ble evalueringsskjemaet ved senteret samt breddeundersøkelsen brukt. Resultatene fra evalueringsskjemaet viste at utvalget som helhet vurderte senteret positivt. En overvekt av personene ga en skåre på 5 og gjennomsnittsskåren for utvalget var 4.9 (skala 1-6, hvor 6 var best).

De ulike aldersgruppene vurderte senteret relativt likt. Den eldste gruppen (46-64 år) hadde den høyeste gjennomsnittsskåren og i denne gruppen ble det også funnet en klar forskjell mellom kvinner og menn.

#### Breddeundersøkelsen

Flertallet av de som kjente til senteret syntes det var bra eller svært bra. Svært få opplevde senteret som dårlig. Denne undersøkelsen viste dessuten at kvinner generelt sett vurderte senteret mer positivt enn menn.

Det var lite som tydet på at besøket på senteret hadde bidratt til å endre holdninger til trafikksikkerhet eller atferd i trafikken. Imidlertid viste resultatene en tendens til at den yngste aldersgruppen, som representerer den viktigste målgruppen for senteret, var blitt sterkere påvirket av besøket enn eldre personer.

Her er det imidlertid viktig å understreke at det ikke er gjennomført noen forundersøkelse. De besøkende svarte på spørsmål om de trodde at deres holdninger og atferd var endret i etterkant av besøket på senteret.

### **6.1.4 Novellekonkurranse om trafikksikkerhet for barn og unge**

Målet med evalueringen er å skaffe innsikt i omfanget av deltakelsen i novellekonkurransen, kvaliteten på de innsendte bidragene, og i hvor stor grad innspill og deltakelse er videreført og utnyttet i ettertid. Intervjuer var den viktigste datakilden som ble benyttet til å belyse disse tre aspektene ved konkurransen. Videreføring og overføringsverdi er behandlet i kapittel 6.3.1.

#### Omfang av deltakelse og kvaliteten på bidragene

Konkurransen henvendte seg til elever ved alle videregående skoler i Lillehammer-regionen, men kun elever fra allmennfaglig studieretning sendte inn bidrag. De 75 elevene som deltok i konkurransen kan ikke betraktes som representative for hele målgruppen. Derfor mente jurymedlemmene at ungdommene som deltok i konkurransen representerte en spesiell gruppe. Deres oppfatning var at elevene som deltok hadde blitt ekstra sterkt berørt av utstillingen, at de hadde et spesielt engasjement knyttet til tema relatert til trafikksikkerhet (muligens på grunn av personlige erfaringer), og at de hadde spesielle forutsetninger og interesse for å skrive.

I lys av sistnevnte punkt kom det ikke som en overraskelse at juryen mente at novellene var over middels med henhold til kvalitet. Innholdet i novellene var relatert til Skoutstillingen og til temaet trafikksikkerhet, de hadde relativt god litterær kvalitet og de var gjennomarbeidet.

Jurymedlemmene hadde tro på at deltakelsen i novellekonkurransen kunne bidra til å endre elevenes holdninger til trafikksikkerhet.

## 6.2 I hvilken grad er målene med trafikanttiltakene nådd?

### 6.2.1 Opplæring blant barn og unge

#### Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer

En rekke tiltak rettet mot barn og ungdom i kommunene Gaustad, Øyer og Lillehammer er blitt gjennomført. Prosjektet "Trafikk – kompetanse – motivasjon" er et samarbeid mellom flere lokale aktører. Prosjektledelsen har ligget hos Trygg Trafikk, og sentrale samarbeidspartnere har vært politi, skole, Statens vegvesen og Norsk vegmuseum.

Fra Trygg Trafikk var det et uttrykt ønske om å styrke det lokale samarbeidet i Nullvisjonskommunene. Resultatene viser at prosjektet har bestått av mange lokale aktører og at det ofte er snakk om samarbeid mellom to eller flere aktører.

*Overordnet mål* for tiltakspakken overfor barn og unge var å demonstrere kjente opplæringstiltak innen trafikksikkerhet, og hvor nytenking og eksperimentering skulle stå i fokus. Gjennom evalueringen har vi sett at det er utviklet en lang rekke tiltak. Spesielt er det tatt tak i eksisterende materiell for skoleverket, og enten revidert dette eller laget helt nytt opplegg for de klassetrinn som manglet undervisningsmateriell. Oppfølgingen av dette skjer både lokalt ved skolene, og sentralt ved å gjøre materiell og erfaringer fra prosjektet kjent via ulike internettsider. Det er gjennomført tiltak knyttet til refleks og sykkel i offentlig skole.

I tillegg er det utviklet og prøvd ut helt nye tilbud. Mest markant av disse er opprettelsen av Opplevelsessenteret ved Norsk vegmuseum. Andre nye tiltak som er utviklet er eksempelvis teaterstykker for barn, nye temahefter i småskolen og opplæring av barnehagepersonell.

#### Hva skal til for at opplæring skal påvirke barn og unge?

Et av de sentrale delmålene i prosjektene rettet mot barn og unge, var at alle barn og unge må bli seg bevisst det ansvar de har for egne handlinger og valg i trafikken. Et virkemiddel for å få til dette var et ønske om å etablere trafikksikkerhet som et obligatorisk og forpliktende tema for alle barn og unge gjennom systematiske tiltak.

*Barn og bevissthet om ansvar i trafikken.* Skolepakken Sirkus Zalto er benyttet i Nullvisjonsprosjektet overfor barn i 2. trinn i skolen. Sirkus Zalto var en av skolepakkene som også er benyttet innen programmet Aktive Skolebarn. Dette er et samarbeidsprogram mellom Sosial- og helsedirektoratet, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og politiet. Hovedmålet er å få flere barn til å bruke skolevegen aktivt og på en trygg måte. Fyhri (2005) evaluerte pakken, og fant ingen signifikante effekter av opplæringen. Sirkus Zalto ble sendt ut til 1. og 2. trinn i skolene som et ledd i programmet. Resultatene fra evalueringen viste imidlertid ingen signifikant forskjell i elevenes kunnskaper om trafikken som et resultat av at de hadde brukt materialet.

Undersøkelsen er basert på spørreskjema. Elevene tok med seg skjemaet hjem og besvarte det sammen med sine foreldre. En svakhet som er påpekt er man ikke vet i hvilken grad foreldre har påvirket besvarelsen, ettersom få barn på 1. og 2. trinn kan lese selv. Et spørsmål er *hvorvidt man kan benytte undersøkelser basert på spørreskjema hos så små barn.*

Erfaringene fra i Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer tyder på at aktørene er veldig positive til den pedagogisk vinklingen og til opplegget som er gjennomført. Valg av aktiviteter og metoder har således vært forskjellige avhengig av den målgruppe som de er utviklet for. For små barn framheves blant annet behovet for å ta hensyn til barns begrepsbruk og begrensede erfaring. I føreropplæringen har man prøvd ut individtilpasset opplæring i forbindelse med føreropplæringen

til personbil (klasse B). Erfaringene fra politiet er at motorisert ungdom utgjør forskjellige grupper, og at man må tilpasse opplegget etter dette.

Stene (2005a) har tatt utgangspunkt i spørsmålet om hvorvidt opplæring er et egnet sikkerhetstiltak for å forebygge ulykker og skader. Her argumenteres det for at framtidig forskning bør fokusere sterkere på å kartlegge og utnytte hva som fungerer, enn hva som går galt. Anbefalinger for framtidig teori og forskning er blant annet:

- Opplæring bør i større grad enn tidligere ta hensyn til individuelle forskjeller. Et nøkkelord er tilrettelegging av undervisning og læring i henhold til den enkeltes forutsetninger. Dette inkluderer også en vurdering av hvilke evalueringsformer som er mest gunstig
- Arbeidsmåtene bør ta i bruk et bredere spenn som omfatter at eleven er aktiv, selv får være med på å bestemme, samarbeider med andre, læringen foregår i så reelle situasjoner som mulig, osv
- Mål for opplæringen bør selvsagt omfatte motoriske (teknikk) og kognitive (taktikk) prestasjoner slik den gjør i dag. Men i tillegg bør også framtidens opplæring favne mål relatert til emosjoner, sosial og fysisk kompetanse

### **Konklusjon:**

*Evalueringen viser at målene er nådd for tiltak som angår opplæring av barn og unge.*

*Opplæringstiltak innen trafiksikkerhet er gjennomført, og man har både demonstrert kjente og prøvd ut nye tiltak.*

### **6.2.2 Kontroll og overvåking**

#### Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer

I Nullvisjonsprosjektet har tiltakspakken i første rekke fokus på fart. Et mål er å redusere alvorlige ulykker ved å påvirke førernes atferd, og da i første rekke valg av fart. Gjennom Nullvisjonsprosjektet ønsket politiet blant annet å prøve ut nye kontroll- og overvåkingstiltak knyttet til fart. *Overvåking med helikopter* er nevnt som et mulig tiltak i forbindelse med ferietrafikk. *Streknings-ATK* kan føre til at førerne holder lavere gjennomsnittsfart. Dette kan virke forebyggende og skadereduserende på både utforkjørings- og møteulykker.

#### Hva skal til for at kontroll og overvåking skal påvirke trafikantene?

Ryeng (2003) undersøkte om sanksjoner og overvåking har betydning for bilføreres fartsvalg. Resultatet viste at bilførere har et nokså feilaktig bilde av hvor hyppig det foretas fartskontroller på en gitt strekning. Resultatene tyder på at bilister stort sett vet hvilket fartsnivå det er på den strekningen de kjører. Synlig politiovervåking og -kontroll synes å ha en gunstig effekt på førernes oppfatning av overvåkingsnivået, det vil si oppdagelsesrisikoen. Imidlertid er ikke synlighet nok. Førerne må også informeres via eksempelvis medier og trafikkskilt om økt nivå.

Sett i lys av resultatene til Ryeng, kan overvåking med helikopter i Nullvisjonsprosjektet ha hatt en gunstig effekt på førernes fartsvalg og redusert sannsynligheten for dristige forbikjøringer. Når det gjelder *Streknings-ATK*, så kan det bidra til at gjennomsnittsfarten blir lavere for en større andel av bilene. Som sådan vil dette ha en gunstig effekt, og være i tråd med intensjonene i Nullvisjonen.

### **Konklusjon**

*Politikontroll er effektive virkemidler. Nye former for overvåking og kontroll vil kunne medføre ytterligere bidrag til fartsreduksjon og færre farlige forbikjøringer.*

### 6.2.3 Trafikksikkerhetssenter

#### Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer

I Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer ønsket man å opprette et trafikksikkerhetssenter som kunne synliggjøre tankegangen i Nullvisjonen. Trafikksikkerhetssenteret ble opprettet som en egen avdeling tilknyttet Norsk vegmuseum på Hunderfossen. Avdelingen for trafikksikkerhet ble kalt Opplevelsessenteret "Ta en titt i speilet". Installasjonene er laget med tanke på at de besøkende skal være aktive og søke nærmere informasjon selv.

#### **Konklusjon**

*Det er opprettet et senter som synliggjør både trafikksikkerhet, mulige tiltak og Nullvisjonstankegangen.*

### 6.3 Er de overordnede målene med Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer nådd?

Bakgrunnen for å velge Lillehammer som et nullvisjonsprosjekt er på den ene siden knyttet til et ulykkesproblem. På den andre siden skulle prosjektet demonstrere tiltak relatert til tankegangen i Nullvisjonen, med spesiell fokus på å redusere ulykker med drepte og alvorlig skadde. Hvorvidt kan vi si at trafikanttiltakene har bidratt til å nå de overordnede målene for Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer?

#### 6.3.1 Nullvisjonsprosjektet som demonstratorprosjekt

Et mål med prosjektet var å utvikle et demonstratorprosjekt som kunne ha overføringsverdi og gi inspirasjon til resten av landet. Formålet var både å demonstrere kjente sikkerhetstiltak, men også å ha rom for å prøve og teste ut nye tiltak.

Trafikanttiltakene er mange i antall, i tillegg til at de rommer et vidt spekter med forskjellige angrepsmåter og målgrupper. Et spørsmål er så hvorvidt deler av de tiltak som grupperes under Trafikant, også kan tas i bruk i andre deler av landet.

#### Opplæring av barn og ungdom

*Barn.* Erfaringer fra prosjektet er dokumentert på mange vis, både i trykt form og på Internett. Flere tiltak videreføres.

Spesialkursene for personalet i prosjektbarnehagene ble filmet og filmen benyttes i Trygg Trafikk sine kurs for banehageansatte rundt i landet. Trygg Trafikk har utviklet materiale for ulike alderstrinn i skoleverket. Mye av dette er tilgjengelig på Internett eller kan bestilles.

*Ungdom.* Som for de mindre barna, er det mulig å ta i bruk både materiale og erfaringer fra demonstratorprosjektet. For ungdomsgruppen er Opplevelsessenteret "Ta en titt i speilet" ved Norsk vegmuseum og Trygg Trafikk sentrale. Det kan hentes informasjon og inspirasjon fra begge. Installasjonene ved Opplevelsessenteret har eksempelvis blitt "kopiert" i andre deler av landet, og er benyttet i sikkerhetstiltak overfor denne aldersgruppen. Dette gjelder eksempelvis i forbindelse med "Bry dæ i trafikken" i de tre nordligste fylkene (Moe og Stene, 2007). Her samarbeider Fotballkretsen med Statens vegvesen i et prosjekt som kombinerer trafikksikkerhet med fotballaktiviteter.

#### Førere og føreropplæring

*Motorisert ungdom.* Erfaringene er positive, men det er uvisst om prosjektet fortsetter i sin nåværende form. Erfaringene tilsier at man må ta hensyn til at ungdom er til dels svært forskjellige, og tilrettelegge opplegg ut fra kjennskap til målgruppen.

*Tungebilsjåførere.* Erfaringene er positive. Erfaringer fra prosjektet og anbefalinger til andre regioner kan blant annet hentes via informasjon på Internett, eller ved å ta kontakt med sentrale aktører.

*Individtilpasset føreropplæring.* Tiltaket med individtilpasset føreropplæring videreføres av HiNT i forbindelse med nullvisjonen i Nord-Trøndelag. Statens vegvesen som er prosjekteier tror at dette kan bety en omlegging av utdanningen av trafikklærere.

#### Kontroll og overvåking

*Overvåking med helikopter.* Prosjektet har vist at dette lar seg gjennomføre i praksis, men at denne formen for overvåking har vært begrenset i demonstratorprosjektet.

*Streknings-ATK.* Giæver m. fl (2007) konkluderer med at Streknings-ATK slik det ble utprøvd på Lillehammer var et svært vellykket prosjekt. Forsøket viser at det er mulig å etablere og drive et slikt system hvor både juridiske og tekniske forhold er fullt ut forsvarlig håndtert. Systemet har høy grad av driftteknisk pålitelighet og høy sikkerhet med hensyn til feilmålinger.

#### Novellekonkurransen

Vinnernovellen var blitt brukt flere ganger i ettertid, gjennom publisering i ulike media og anvendelse på arrangement og i skoleoppgaver og lignende. I tillegg benyttes erfaringene fra Novellekonkurransen til å utvikle nettbasert opplæringsmaterieell i Trygg Trafikk.

Det har vært vanskelig å nå hele målgruppen (14-25 år) med en slik konkurranse. En utfordring for det videre arbeidet er å tilpasse oppgavene til flere enn de som har godt utviklede skriveferdigheter. I og med at aktiv deltagelse anses for å være et viktig kriterium for at et tiltak eller en kampanje skal ha effekt, kan det kanskje være et alternativ at ungdommene eksempelvis setter opp teaterstykker som omhandler trafikksikkerhet, at de lager musikk, film eller lignende.

### **Konklusjon**

*Tiltak som er utviklet kan gi inspirasjon til resten av landet. I forbindelse med prosjektet er det utviklet mye konkret materiale og høstet mange erfaringer. Informasjon om forskjellige aktiviteter er tilgjengelig både på Internettsider, i brosjyrer, hefter, video og musikk.*

#### **6.3.2 Ulykkesproblemet**

Et av målene med Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer har utgangspunkt i ulykkesproblemet i regionen. Hensikten var todelt - å løse et reelt lokalt trafikksikkerhetsproblem og å vise hvordan samordning av tiltak kan påvirke ulykkessituasjonen i et større geografisk område.

I evalueringen av prosjektet har det ikke vært hensiktsmessig å måle ulykkeseffekter. Vi vil videre kommentere de ulike tiltakene i forhold til effekter på sikkerheten – i form av muligheten for at de kan virke ulykkesforebyggende eller skadereduserende.

Opplæring blant barn og unge. Tiltak som informasjon og opplæring påvirker ikke ulykkene direkte. Selv om eleven har den kompetanse som er målet for opplæringen, er sikkerheten avhengig av de atferdsvalg personen gjør. Den nye kompetansen kan være irrelevant for å redusere alvorlige ulykker. Den atferd som er lært trenger eksempelvis ikke ha sammenheng med fart, rusmisbruk eller bruk av bilbelte. En annen mulighet er at personen bruker økt kompetanse til å teste sine ferdigheter. Videre kan opplæringen ha resultert i en overvurdering av egne ferdigheter. Og til slutt, kan det hende det som læres både er relevant og har ført til en sikrere atferd.

Sett så at vi utvikler opplæring for barn og unge som både tar hensyn til ulikheter mellom alderstrinnene og at det er individuelle forskjeller. Men – hva om resultatene viser at det er vanskelig å påvise sammenhenger mellom opplæring, atferd og ulykker? Vil det være riktig å konkludere med å fraråde opplæring som et sikkerhetstiltak? Stene (2005a) påpeker at før man kan konkludere med å fraråde opplæring, er det mer hensiktsmessig å snu på spørsmålet – Hvilke sammenhenger kan en forvente, og hva skal til for å få opplæring til å fungere?

Hvorvidt opplæring får en ønsket effekt avhenger av flere forhold som elevenes forutsetninger, om målene er relevante for sikkerheten, hvilket innhold man velger å fokusere på, arbeids- og undervisningsmetoder, evalueringsform, og rammebetingelser som tid og økonomi.

Kontroll og overvåking. De tiltak som er prøvd ut vil kunne bidra til en reduksjon av ulykker med alvorlige konsekvenser. Dette forutsetter imidlertid at de formene for kontroll og overvåking som er prøvd ut, også gjennomføres i ettertid. Overvåking med helikopter kan medføre at førere både holder lavere fart og foretar færre forbikjøringer. Streknings-ATK kan medføre fartsreduksjon hos førere. Som sådan kan disse bidra til å forebygge møte- og utforkjøringsulykker.

Trafikksikkerhetssenter. Det er vanskelig å si hvorvidt Opplevelsessenteret ”Ta en titt i speilet” ved Norsk vegmuseum har påvirket ulykkene. Et av problemene er et relativt lavt besøkstall. For å ha innvirkning på beboerne i regionen er det en forutsetning at senteret tas mer aktivt i bruk av både beboere og gjennomreisende. Dette krever både interessante installasjoner og aktiviteter, i tillegg til en viss utskifting og fornying av installasjoner etter hvert.

Et spørsmål er hvorvidt senteret tas i bruk og gir inspirasjon til folk som arbeider med trafikksikkerhet. Det siktes her til hvorvidt installasjoner og fagkunnskap gir inspirasjon til å gjennomføre liknende tiltak i andre regioner. En annet forhold er hvorvidt senteret aktivt brukes for å påvirke trafikksikkerheten til deltakerne ved arrangement av konferanser og seminarer. Eller hvorvidt Statens vegvesen kun benyttes som fasilitet, og at nyhetsinteressen, demonstrasjonene og engasjementet i Opplevelsessenteret blir begravd ved avslutningen av Demonstratorprosjektet.

Evalueringen av Opplevelsessenteret er i denne undersøkelsen delvis basert på besøkstall. Ut fra dette er det vanskelig å si hvorvidt besøket på senteret hadde bidratt til å endre holdninger og atferd i trafikken. Det synes imidlertid som den viktigste målgruppen – de yngste – er sterkere påvirket enn de som er eldre.

Her er det imidlertid viktig å understreke at vi i denne evalueringen ikke hadde data til å måle eventuelle holdningsendringer på bakgrunn av opplevelsen på senteret. De besøkende svarte selv på spørsmål om de trodde at deres holdninger og atferd var endret i etterkant av besøket.

I rapporten er det flere ganger påpekt betydningen av å ta hensyn til ulike målgrupper og individuelle forskjeller. Opplevelsessenteret har forutsetninger for å kunne tilpasse opplegg for ulike brukergrupper. Dette er også delvis gjort ved å lage ulike opplegg myntet på ulike skoletrinn. Behovet for individtilpasning er også delvis ivarettatt ved at besøkende kan ta på og prøve ut det de selv måtte ønske. Det er mulig å forbedre dette aspektet enda mer med en bedre tilrettelegging i form av veiledning og anbefalinger. I dag er det i enkelte tilfeller opp til den enkelte besøkende å finne fram til det som passer for nettopp han eller henne.

## **Konklusjon**

*Evalueringen gir ikke grunnlag for å gi entydige konklusjoner om påvirkning av ulykker. Men de trafikantrammede tiltakene er en del av den samlede innsatsen for å redusere risikoen i trafikken og kan sammen med andre tiltak ha betydning.*

## Referanser

- Fyhri, A. (2005). *Bruker barn beina? Evaluering av prosjektet Aktive skolebarn (2002 - 2005)*. TØI-rapport 814/2005
- Giæver, T., Ragnøy, A., Stene, T. M., Sagberg, F. & Wahl, R. (2007). *Evaluering av Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer – Delrapport 1: Samlet evaluering av alle vegtiltakene*. SINTEF rapport STF50 A07014
- Jordheim, A. M. (2006). *Årsmelding 2005. Delprosjektet Trafikk, motivasjon, kompetanse*. Nullvisjonsprosjektet på Lillehammer
- Lawton, R., Parker, D., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1997). The role of affect in predicting social behaviours: The case of road traffic violations. *Journal of Applied Social Psychology*, 27 (14), 1258-1276.
- Linderholm, I. (2003). *Individtilpassad säkerhetskurs på bana*. Lärarhandledning. Trivector Information AS
- Lockwood, P. (2002). Could it happen to me? Predicting the impact of downward comparison of the self. *Journal of Personality and Social Psychology*, 82 (3) 343-358.
- Moe, D. & Stene, T. M. (2007). *Evaluering av aksjonen "Bry dæ i trafikken" i Nordland, Troms og Finnmark fylke*. SINTEF rapport STF50 A07039.
- Parker, D., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. G. (1995). Extending the theory of planned behaviour: The role of personal norm. *British Journal of Social Psychology*, 34, 127-137.
- Petty, R.E. & Cacioppo, J.T. (1986). The elaboration model of persuasion. *Advances in experimental social psychology*, Vol 19.
- Ryeng, E. (2003). *Sanksjoners og overvåkingens effekt på fartsvalg*. SINTEF rapport STF22 A03301
- Samferdselsdepartementet (2002). *Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011*. Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Trygg Trafikk og Sosial- og helsedirektoratet
- Statens vegvesen (2002). *0 drepte 0 varig skadde. Etatsprosjekt Nullvisjonen. Prosjektplan februar 2002*. Vegdirektoratet
- Statens vegvesen (2005). *Prosjektforslag Trafikk – kompetanse – motivasjon*. Vegdirektoratet
- Statens Vegvesen, Vegdirektoratet. (2006). *Oppsummering fra utprøving av digitalt ATK system på E6 Lillehammer*. TØI-rapport 814/2005
- Stene, T. M. (2005a). *Er opplæring et godt sikkerhetstiltak? Forebygging av risiko og ulykker gjennom opplæring av trafikantene*. Doktoravhandling ved NTNU 2005: 149. Elektronisk: <http://www.diva-portal.org/ntnu/theses>
- Stene, T. M. (2005b). *Læring og mestring av risiko*. SINTEF rapport STF50171

Wahl, R., Giæver, T. & Stene, T. M. (2007). *Evaluering av nullvisjonsprosjektet - Delrapport 2: Kjøretøytiltak*. SINTEF rapport STF50 A07058







# Spørreundersøkelse om trafikksikkerhet

SINTEF og Transportøkonomisk Institutt gjennomfører en spørreundersøkelse blant trafikanter og beboere i Lillehammer-/Øyer-området. Undersøkelsen omhandler trafikksikkerhet og gjennomføres på oppdrag av Statens vegvesen. Spørreskjemaet er sendt til et tilfeldig utvalg beboere i området.

Vi håper du vil besvare skjemaet og sende det i vedlagte svarkonvolutt innen 17.november. Det tar ca 10 minutter å fylle ut skjemaet. Ditt svar vil være til stor hjelp for oss!

Som takk for hjelpen, vil vi trekke ut 4 vinnere av gavekort på kr 500. For å delta i trekningen må du sende med vedlagte svarslipp i tillegg til selve spørreskjemaet.

Utfylte spørreskjema behandles anonymt og konfidensielt.

På forhånd takk for hjelpen!

Med vennlig hilsen



**Først ønsker vi litt bakgrunnsinformasjon om deg**

1. Kjønn ☐ Mann ☐ Kvinne
2. Alder ☐ 18-24 ☐ 25-39 ☐ 40-54 ☐ 55-69 ☐ over 69
3. Barn i husstanden Antall: \_\_\_\_\_ Alder: \_\_\_\_\_
4. Hvilken kommune bor du i?  
☐ Lillehammer ☐ Gausdal  
☐ Øyer ☐ Annen \_\_\_\_\_
5. Har du førerkort for...? 

|                                   | Ja                       | Nei                      |
|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Motorsykel (A / A1)               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Personbil, varebil (B / BE)       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Lastebil inntil 7,5 tonn (C1/C1E) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Lastebil over 7,5 tonn (C/CE)     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Buss (D / DE / D1 / D1E)          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
6. Hvilket år fikk du ditt første førerkort? \_\_\_\_\_
7. Hvor ofte kjører du strekningen Lillehammer – Øyer?  
Nye E6 Lillehammer – Øyer Gamle E6: FV 312 Lillehammer – Øyer  

|                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Daglig    | <input type="checkbox"/> Daglig    |
| <input type="checkbox"/> Ukentlig  | <input type="checkbox"/> Ukentlig  |
| <input type="checkbox"/> Månedlig  | <input type="checkbox"/> Månedlig  |
| <input type="checkbox"/> Sjeldnere | <input type="checkbox"/> Sjeldnere |
8. Hvordan reiser du vanligvis mellom Lillehammer – Øyer?  

|                                                       |                                                          |
|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Fører personbil, varebil     | <input type="checkbox"/> Tar buss, tog                   |
| <input type="checkbox"/> Passasjer personbil, varebil | <input type="checkbox"/> Kjører selv lastebil eller buss |
| <input type="checkbox"/> Motorsykel                   | <input type="checkbox"/> Sykler                          |
9. Hvor mange vil du anta blir meget alvorlig eller alvorlig skadd i trafikken i Norge hvert år? \_\_\_\_\_
10. Hvor mange vil du anta blir drept i trafikken i Norge hvert år? \_\_\_\_\_
11. Har du i løpet av de siste 5 årene vært involvert i følgende hendelser? 

|                                                                        | Ja                       | Nei                      |
|------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Trafikkulykke der du selv ble skadet og hadde behov for legebehandling | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Trafikkulykke med materiellskade og ikke behov for legebehandling      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nestenulykke der du kunne ha blitt alvorlig skadet / drept             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sett andre trafikanter bli utsatt for en farlig hendelse eller ulykke  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kjenner du andre som har hatt trafikkuhell hvor personer ble skadet?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



17. Kan du gi oss noen tilleggskommentarer for hvorfor du synes tiltakene er bra / dårlig?

---

---

---

***På Norsk Vegmuseum ved Hunderfossen finner man opplevelsessenteret "Ta en titt i speilet"***

18. Har du besøkt opplevelsessenteret?

☐ Ja

☐ Nei

☐ Kjenner ikke til senteret

19. Hvordan har denne opplevelsen har påvirket deg? (Besvares kun dersom du har besøkt senteret)

|                                                                                     | Helt enig                | Litt enig                | Vet ikke                 | Litt uenig               | Helt uenig               |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Jeg holder meg i større grad innenfor fartsgrensen nå enn før                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Jeg tenker mer på konsekvensene av min atferd i trafikken nå enn før                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Jeg bruker sikkerhetsutstyr i større grad nå enn før (for eks. sykkelhjel, refleks) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Mitt besøk på Opplevelsessenteret har ikke påvirket meg i det hele tatt             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Jeg reagerer følelsesmessig sterkere enn før på risikofylte situasjoner i trafikken | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Jeg vektlegger trafiksikkerhet mer nå enn før                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

***På Norsk Vegmuseum er det mulig å prøvekjøre "fremtidens bil" som er utstyrt med moderne teknologi***

20. Har du prøvekjørt en slik bil?

☐ Ja

☐ Nei

☐ Kjenner ikke til bilene

21. I hvilken grad tror du følgende teknologi i bil kan bidra til å bedre trafiksikkerheten?

|                                                                     | I stor grad              | I noen grad              | I liten grad             | I svært liten grad       | Vet ikke/kjenner ikke til |
|---------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|
| Varsel om manglende bilbeltebruk                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>  |
| Automatisk varsel om fartsgrenser (lyd eller bilde)                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>  |
| Motstand i gasspedal hvis fartsgrensen overskrides                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>  |
| System som hindrer deg å bryte fartsgrensen                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>  |
| Automatisk varsel om avstand til forankjørende                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>  |
| System som hindrer start av bilen ved alkoholpåvirket fører         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>  |
| Elektronisk varsel ved kryssing av midtlinje (lyd, vibrasjon, m.m.) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>  |

**Det er gjennomført en rekke tiltak rettet mot trafikantene i Lillehammerregionen**

22. Hva synes du om disse konkrete tiltakene? (Dersom du ikke kjenner til de konkrete tiltakene krysser du av for "Kjenner ikke til". Sett ett kryss for hver linje)

|                                                                                 | Svært bra                | Bra                      | Dårlig                   | Svært dårlig             | Har ingen mening         | Kjenner ikke til         |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| "Beltedyret Tarkus og vennene hans" – rettet mot barnehage/førskole             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Trafikkløype utendørs ved Norsk Vegmuseum                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| "Sirkus Zalto" - rettet mot småskolen                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Gratis medlemskap for elever på 1. og 2. klassetrinn i Skolebarnas Trafikkklubb | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Forestilling på Lilleputthammer (2.klassetrinn, høst 2004)                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sykelopplæring i grunnskolen (4.-5. klassetrinn)                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| "Refleksjakten" i grunnskolen (4.-5. klassetrinn)                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Skoleopplegg for 5.-10. trinn på Norsk Vegmuseum                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Novellekonkurranse om trafiksikkerhet for ungdom (høst 2004)                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Fotokonkurranse for ungdom (sommer 2005)                                        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Filmmanus-konkurranse for ungdom                                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Trafiksikkerhet i konfirmasjonsundervisningen                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Russeopplegg - temadager, russebilkåring, m.m.                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Kjørekvelder for bilinteressert ungdom/ "rånerne"                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Trafiksikkerhetsdag på Høyskolen i Lillehammer                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| "Stambord" - treff for tungbilsjåfører 1 gang i måneden                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| "Ta en titt i speilet" - opplevelsessenter ved Norsk Vegmuseum                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Økt omfang av politikontroll                                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

23. Kan du gi oss noen tilleggskommentarer for hvorfor du synes tiltakene er bra / dårlig?

-----

-----

-----

-----

-----

Dato

Sted

Retning





