

Presentasjon av Trafo – trafikkprosjekt for ungdom

v/Geir Sundet, Skandinavisk Trafikksenter

Innledning

I Kristiansand i Norge åpnet et prosjekt kalt **Trafo – trafikkprosjekt for ungdom**, sine dører for publikum 17. mars 2005. Pr. 04. juli 2006 hadde 1291 personer deltatt i prosjektet. I tillegg hadde 294 gjester sett anlegget og blitt informert om konseptet.

Dette paper vil gjennomgå Trafoprojektet, hva konseptet består av og hvilken pedagogikk det bygger på. Jeg vil også referere forskernes vurdering av konseptet og referere to evalueringer av brukernes reaksjoner.

Trafokonseptet

Konseptet kan beskrives på flere nivå.

1. Rammeverket.

Et hus med flere rom kalt Trafoen. Størrelse ca 100m². Deltakerne taes imot og forberedes i det første rommet. De går så alene eller i par gjennom de neste rommene. Her er det film på alle fire vegger. Deltakerne samles i det siste rommet hvor det foregår samtale. En sentral datamaskin åpner og lukker dører og starter og stopper filmer. Deltakerne ledes gjennom bygget som var de styrt av en usynlig hånd. Det betyr at alle deltakerne får oppleve det samme programmet. I motsetning til en kinosal får de opplevelsen alene eller i par, og de må selv bevege seg gjennom filmene.

Dette er det overordnede, allmenne nivået.

Som man vil se er dette et fleksibelt system. På få minutter vil man kunne endre program, legge inn nye filmer, holde en ny introduksjon, og gjennomføre et helt nytt opplegg for en annen målgruppe.

Man kan dermed tenke seg at en kommune eller en by som lager en Trafo, en dag kan kjøre trafiksikkerhetskurs for ungdom som skal ta sertifikat. Neste dag kan man holde kurs for seniorbilførere over 65 år, mens man den påfølgende dag, eller på kvelden kan holde sikkerhetskurs for den lokale industribedrift. Alt vil ligge til rette for yrkessjåførsamlinger, og det er vel bare fantasien og økonomien som setter grenser for bruk. Med flere brukere og aktiv utnyttelse får huset en allsidig bruk, som gir stor kost nytte verdi.

2. Det konkrete program.

Programmet bygger på de filmer man fyller de forskjellige rommene med, hvordan man forbereder deltakerne i det første rom, og hva slags form for samtale som foregår i det siste rom.

På det nåværende stadiet har Trafoprojektet et sett med filmer. De er beregnet på ungdom mellom 16 og 24 år og vil bli nøyere gjennomgått senere.

3. Trafoen som en modul i et større program.

Trafoen kan også gå inn i en større programpakke, der andre moduler kommer før eller etter.

Trafoen er i dag en del av 18+ konseptet, et tremodulsprogram for ungdom mellom 18 og 24 år med sertifikat. Kjøring på bane og skadestedsbehandling er de to andre moduler. Det er også gjennomført et tomodulsprogram for ansatte i alle aldre i Statens vegvesen Region Sør og Vest Agder Fylkeskommune. Her var den andre modulen skadestedsbehandling.

Pedagogiske tendenser i tiden

Ettersom et samfunn utvikler seg, endres måtene man lære på. Nye måter å undervise på og ny lærerkompetanse "are developed when the old ones become too difficult to practice." (Laursen s. 74). I pedagogikken var behaviorismen i mange år sterkt dominerende. Lærdom ble på forskjellige vis formidlet fra lærer til elev, fra den kyndige til den ukyndige. Troen på autoriteter spilte en viktig rolle. Felles for forskjellige pølsestappe- og vakuum modeller var og er at eleven betraktes som et tomt kar som skal fylles, en passiv mottaker av "den rette lære" eller den "rette adferd". Behaviorismen legger vekt på belønning og straff og pekefingeren har vært flittig i bruk.

I pedagogikken har forskjellige konstruktivistiske teorier i større grad vunnet fram, teorier som betoner mennesket som et aktivt individ som alene eller sammen med andre konstruerer sin forståelse av verden.

Debatten om pedagogisk fundament og metoder har derimot kanskje ikke gjort seg så sterkt gjeldende i trafiksikkerhetsarbeidet, og naturligvis er det også slik at behavioristiske tiltak lever og vil leve side om side med konstruktivistiske og sosialkonstruktivistiske tiltak både i skole og samfunn. I trafiksikkerhetsarbeidet er det nok å nevne trafikkreglene, politiet og straffelovgivningen som eksempel på det første. Et av de mest sentrale og interessante poeng ved Trafoprojektet er at det er initiert av ungdom, og at deres sentrale tanke var at det ikke skulle være noen pekefinger i prosjektet. En populær måte å fortelle at man ønsker en konstruktivistisk tilnærming. Prosjektet benytter da også metoder som problemorientert læring, veiledningspedagogikk og gruppearbeid. Til bunn for det hele ligger den holdning deltakerne blir møtt med og hele veien forsøkt behandlet med: Respekt – likeverd - anerkjennelse.

I Vest Agder fylke har man de seneste årene lagt store vekt på holdningsendring som strategisk tiltak i trafiksikkerhetsarbeidet, og Trafoprojektet går inn som en svært sentral del i denne strategien.

Slik gjennomføres en tur i Trafoen.

Deltakerne ønskes velkommen i det første rommet, Tid. Rommet er tre ganger fire meter og har kun et møbel, en stor rød sofa hvor deltakerne sitter. Prosjektlederen ønsker dem velkommen og forklarer dem den formelle gangen gjennom Trafoen. Om rømningsveier, om dører som åpner og lukker seg, om filmer som starter og stopper, og avklarer med deltakerne i hvilket rekkefølge de skal gå. Om innholdet i filmene sies lite. Kun at de skal se film om en

trafikkulykke, at de vil møte selve ulykken i rommet innenfor, og de vil se hvordan den utvikler seg i de to påfølgende rom. Introduksjonen søkes å gjøres så nøytral som mulig, for ikke å skape forventninger den ene eller andre vei. Deltakerne får også beskjed om hva som skal skje i det siste rommet, Oppsummering, der samtalen skal foregå. De får beskjed om at samtalsens første del vil handle om deres reaksjon på filmene om trafikkulykken. Gjør det inntrykk, i så fall, hvilke? Vekker det følelse? I tilfelle, hva slags følelser?

Også det første rommet, Tid, har en film. Det er en stemningsfilm uten slutt, med scener fra dagligliv. Hverdag og fest, arbeid og fritid, ung og gammel. Før filmen startes blir deltakeren utfordret til å bruke det første rommet til å drømme om sine egne liv. Hva er dine verdier? Hva er dine mål? Hvor står du i forhold til dine mål i dag? Hvordan blir ditt liv engang i framtiden hvis dine mål blir gjennomført? De blir også fortalt et de ikke vil bli spurt om sine mål, og derfor trykt kan drømme.

Deltakerne ønskes så lykke til og anlegget startes. Etter to minutter åpnes døren til neste rom, Reisen, og første deltaker går inn. De andre sitter og ser mer av filmen i Tid. Døren åpner seg deretter hvert syvende minutt og en ny deltaker går til Reisen.

I Reisen er det to bilseter midt i rommet. Dette og de to etterfølgende rommene er fire ganger fire meter. Det har film på alle fire vegger, mens tak, gulv og resten av veggene er malt svart. Man hører kraftige sirener når man kommer inn i rommet. På bakveggen ser man ambulansen komme i stor fart. Den passerer på venstre vegg og forsvinner innover veien på framveggen. Deltakeren setter seg i setet og "kjører" etter ambulansen. Etter ca et minutt kommer man fram til ulykkesplassen. Man stopper tett inntil ulykken, hører og ser ambulanspersonell, brannfolk og politi kjempe for å redde de to som er skadet, en ung gutt og ei ung jente. En bil ligger på taket. Jenta ynker seg. Gutten er bevisstløs.

Etter at de skadde er plassert i hver sin ambulanse åpner døra seg til neste rom. Reisen tar sju minutter.

Neste rom er Akutten. Også her er det film på alle fire veggene. Personalet utfører sitt arbeid på de skadete, fra disse ankommer akuttmottaket, gjennom korridorer og fram til selve operasjonsrommet. Akutten har ingen stoler, så deltakerne står, eller beveger seg rundt i rommet avhengig av hvilke vegger de ønsker å fokusere på.

Etter tre og et halvt minutt åpnes dørene til Farvel. Man er tilbake i bilen og kjører på den samme veien. På ulykkesplassen er det nå blomster, lys og mennesker som sørger, som holder rundt hverandre, som klemmer, klapper og trøster. Et eller flere unge menneskeliv er over. Mange er berørt.

Oppsummering. I det siste rommet foregår samtalen. Med de filmene som kjøres nå kommer en ny deltaker inn i rommet hvert syvende minutt. Disse syv minutter brukes til debriefing. Veilederen søker i størst mulig grad å få deltakeren til å snakke om sine inntrykk og hvilke følelser filmene har satt i gang. Å snakke om opplevelsen umiddelbart er med på å forsterke den og gjøre den mer virkelig. Nils Magnar Grenstad sier at "det å lære sine følelser å kjenne, og å lære å sette ord på dem, virker positivt ... i læringsprosessen. Følelsene bidrar til at elevene får en dypere forståelse, stoffet får større overføringsverdi og blir lettere å bruke i hverdagen. (Grenstad 1999 s.81). Denne samtalen stiller også krav til veilederen. Jeg synes begrepet "følelsesmessige intelligens" er godt og dekkende. Peter Salovey og John Mayer

definerer dette begrepet ved fire aspekter: ”kende og utrykke egne følelser, at kunne integrere tanke og følelse, at kunne forstå egne følelser og at kunne styre dem. (Weicher og Fibæk Laursen 2003 s.25). En veileder med høy følelsesmessig intelligens vil kunne utnytte filmene og ta vare på deltakerne på en god måte.

Når en ny deltaker kommer inn i rommet rettes fokus mot den nye deltaker. De andre blir sittende og lytte. Hva vedkommende sier kan virke sterkt inn på resten av gruppen. Dersom det er naturlig trekkes de andre deltakerne inn i samtalen.

Det er to overordnede stikkord for denne samtalen. Debrifing og personlig relevans. Spørsmålsstillinger spiller en rolle i samtalen. Veilederen begynner ofte med affektive spørsmål; hvordan opplevde du at...? Hvilke følelser gir det/gav det deg? Også utvidende eller åpne spørsmål er nyttige; Kan du fortelle mer om...? Hva skjedde videre? Petter Mathisen og Rune Høigaard (Mathisen og Høigaard 2004) har også en type spørsmål de kaller Mirakelspørsmål. Disse kan være fine for å utfordre deltakerne på å se egen relevans; dersom du var en av de skadde personene på filmen, hvem av dine venner kunne du tenke deg den andre var? Kvaliteten på denne samtalen betyr mye for deltakerens utbytte av et Trafobesøk.

Kombinasjon av følelser og læring

Når alle deltakerne har samtalen om sine opplevelser har vi fått en gruppe med en felles følelsesmessig opplevelse. Dette er et godt utgangspunkt for neste fase som er problemorientert læring i gruppe.



Elevene får 3 minutter individuelt til å fylle ut setningen ”Jeg mener trafikkulykker skjer fordi...” på så mange alternative måter som mulig. Dette for å koble inn tenkeren til den enkelte. Deretter gir deltakerne et svar hver som veilederen fyller inn på en whiteboard på veggen. Denne fasen fortsetter til alle har fått med alle sine årsaker og forklaringer.

Denne oppgavetyper vil også gjerne virke sosialt inkluderende. Eneste forutsetningen for å kunne svare er at svareren er ærlig. Man opplever ofte at de som har vært tilbakeholdende i den første samtalen er svært aktive i denne fasen. Også her vil veiledningspedagogikken ligge i bunn, samt såkalte konfluent pedagogikk. (Grendstad 1999). Spørsmålsstillinger og variasjonen av dem er viktig. Veilederen kan komme med faktaopplysninger, men den overordnede målsetningen er at deltakerne er mest mulig aktive.

Historikk

Før vi går over til de evalueringer som er gjort av prosjektet så langt skal vi se litt på hvordan prosjektet oppsto.



Fire ungdommer på Agder mistet flere venner i dødsulykker i trafikken høsten 2002. Ungdommene klarte å få et møte med samferdselsministeren i Norge. De hadde med seg en av landets største løssalgaviser. De krevde handling. Den

påfølgende avisartikkel ble observert av ressurspersoner innenfor trafikksikkerhetsbyråkratiet på Agder. Disse dannet en gruppe med ungdommene og trakk inn fagfolk innen trafikkopplæring og innen film/media. Ungdommene var hele veien aktivt med i å utvikle konseptet, og det ble jobbet aktivt inn mot politikere og forskningsinstitusjoner. Etter litt over to år stod anlegget klart og tok imot sin første deltaker.

I ungdommenes forslag til hva de mente kunne ha effekt stod hele tiden tanken om å la deltakerne, på en eller annen måte, oppleve konsekvensene av en trafikkulykke. Og - de skulle ikke bli møtt med pekefinger.

Trafoprojektet skiller seg fra mange andre prosjekt ved at ungdom sjøl har vært svært delaktige i å utvikle konseptet. Men ungdom har ofte gode initiativ og ideer som ikke blir virkeliggjort. Det som gjorde at dette prosjektet lykkes er at det blir fanget opp, tatt vare på og videreutviklet av byråkratiet. Finansieringen er helt og holdent offentlige midler, hvor Statens Vegvesen, Vest Agder Fylkeskommune og seks kommuner på Agder bidrar og har bidradd.

Evaluering av konseptet

Før bevilgende myndigheter viste tommelen opp for prosjektet ble konseptet evaluert av tre forskningsinstitusjoner i Norge. Konseptet inneholdt da et Gravkapell med kiste, det var ikke noe samtalerom, og ingen ansatt prosjektleder. Deltakerne skulle ende opp i et skrifterom, og der komme med sin reaksjon til et webkamara.

Verken TØI, SINTEF eller Rogalandsforskning kjente til liknende konsept eller virkningen av slike verken nasjonalt eller internasjonalt. TØI anbefalte en lenger og mer aktiv bearbeiding, for eksempel en gruppesamtale. Rogalandsforskning mente konseptet bygde på ideen at man kunne skremme ungdom til en fornuftig kjøreadferd og at det var uetisk å eksponere ungdom flest for en metode som ligger til grunn for dette konseptet. De mente imidlertid at konseptet kunne brukes dersom man byttet ut skrifterommet med et samtalerom og la inn en styrt diskusjon med veileder etter opplevelsene. (Njå og Junge 2003)

TØI sa at bruk av emosjonelle virkemidler har vært mye brukt, men effekten er noe omdiskutert.

- Kampanjer som involverer personlig kommunikasjon (ansikt til ansikt) synes å være mer effektive enn andre.

- Dette er særlig effektivt når budskapet om trafikksikkerhet spres gjennom jevnaldrende.

- Jo mer aktivisering av tankevirksomhet, jo større ser sjansen ut for varig holdningsendring.

Det å oppnå en holdnings- og atferdsendring synes å være mest effektivt når forholdene legges til rette for at man på egen hånd kommer fram til at enkelte typer atferd i trafikken er risikofylt. (Ulleberg og Bjørnskau 2003)

Begge peker på at samtaler i grupper er mer egnet enn individuelle samtaler til å fremme atferdsendring og å utvikle og befeste normer.

Sintef sa at det finnes lite evaluering av opplevelsessenter, og at å få ungdom til å fatte konsekvensene er ikke bare et spørsmål om kunnskap, men like mye forhold knyttet opp mot motivasjon, verdier og personlighet. (Moe 2003)

Disse tre rapportene førte til endringer i konseptet. Kapellet ble omgjort til en minnestund, Farvel. Skrifterommet ble erstattet med et Oppsummeringsrom, og en prosjektleder ble ansatt både for å ta imot ungdommene og forberede dem samt organisere og lede gruppediskusjon etter den individuelle gjennomgangen.

Evaluering av prosjektet

Det er foreløpig gjort to evalueringer av prosjektet, og en tredje og langt større er i gang. Den ble dessverre ikke ferdig i tide til deadline for dette paper.

Etter at Trafobygningen stod ferdig, men før den ble offisielt åpnet, gjennomførte forskerne Pål Ulleberg og Susanne Nordbakke ved TØI en evaluering av en pilotgruppe.

Følgende områder behandles: Effekten ved å gå alene eller i par? Forskjellige vurderinger av filmene og av samtalen etterpå. Vil du anbefale dette til annen ungdom? Svarene relateres til kjønn.

Utvalg og metode

I alt 31 ungdom i alderen 16-18 år gikk gjennom Trafoen. 16 av ungdommene var rekruttert fra ulike yrkesskoler i Vest-Agder (13 gutter fra transportfaglig linje og 3 jenter fra Barn- og ungdomslinje), 13 av ungdommene var fra Tønsberg (7 gutter og 6 jenter), og 2 gikk gjennom senteret i forbindelse med at de gjennomførte sikkerhetskurs på bane (1 gutt og 1 jente).

De 31 ungdommene ble fordelt på 8 grupper. 4 av gruppene gikk gjennom senteret enkeltvis, mens de andre 4 gikk parvis (dvs. at to og to gikk sammen gjennom de ulike rommene).

Etter at ungdommene hadde gått gjennom opplevelsessenteret, fylte de ut et kort spørreskjema (gjengitt i vedlegg 1) og ble deretter intervjuet i gruppe. Hvert gruppeintervju hadde en varighet på 30-45 min. Intervjuene ble tatt opp på video. Utskrift finnes.

Gruppe nr	Gikk enkeltvis eller parvis	Antall	Gutter	Jenter
Gr 1	Enkeltvis	2	1	1
Gr 2	Enkeltvis	4	2	2
Gr 3	Parvis	5	3	2
Gr 4	Parvis	4	2	2
Gr 5	Enkeltvis	4	4	0
Gr 6	Parvis	4	4	0
Gr 7	Enkeltvis	4	4	0
Gr 8	Parvis	4	1	3
Totalt		31	21	10

Konklusjon

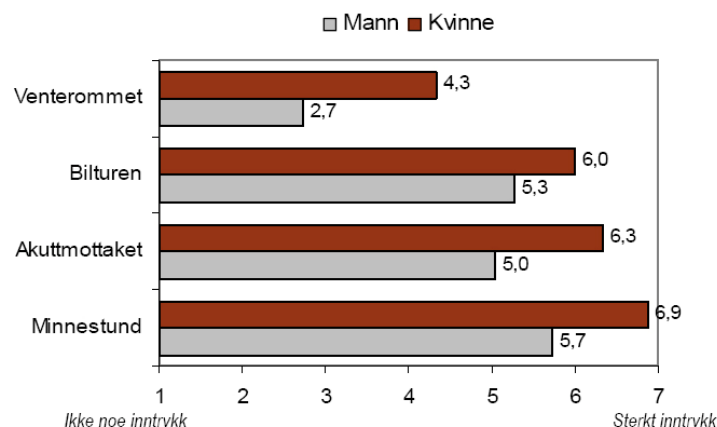
”Et hovedinntrykk fra både spørreundersøkelsen og gruppeintervjuene, er at de fleste av ungdommene var meget positive til TRAFØEN. Dette er noe nytt, annerledes og spennende, samtidig som de opplever noe selv og ikke føler at budskapet blir pådyttet dem. De ulike filmene oppleves som realistiske, de gjør inntrykk og oppfølgingssamtalen etterpå blir også positivt mottatt. Bruken av sterke virkemidler synes å ha funnet en fin balansegang mellom det å skape et sterkt inntrykk uten at det blir oppfattet som urealistisk eller skrekkpropaganda av den grunn. Videre er det liten tvil om at oppfølgingssamtalen fungerer etter hensikten, dvs. å bidra til mer refleksjon rundt budskapet og selvinnsikt.” (Ulleberg og Nordbakke 2005)

Vurdering av de fire rommene/filmene

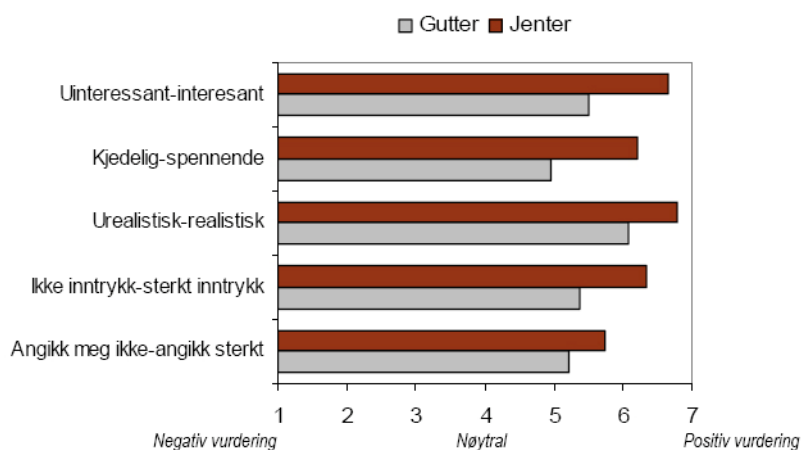
Figur 1 viser en klar tendens til at jenter i gjennomsnitt oppgir at de har et sterkere inntrykk av de ulike rommene enn gutter. Kjønnsforskjellene er statistisk signifikante på alle de fire rommene med unntak av bilturen ($p < .05$), det vil si at det er lite sannsynlig at forskjellene skyldes tilfeldigheter.

Felles for begge kjønn er at venterommet ikke gjør så sterkt inntrykk, mens minnestunden gjør sterkest inntrykk.

Figur 2 viser gjennomsnittlig skåre på hvordan ungdommene opplevde de ulike filmene separat for gutter og jenter. I likhet med figur 1 kan man se at gutter har litt lavere gjennomsnittskårer enn jenter. Likevel har gutter gjennomsnittskårer som alle er mellom 5 og 6 poeng, noe som betyr at de totalt sett er temmelig positive til de ulike filmene, men litt mindre positive enn jentene.



Figur 1. Hvor sterkt inntrykk gav de enkelte rommene? Gjennomsnittlig skåre for hvert rom etter kjønn (maksimal skåre = 7).



Figur 2. Samlet vurdering av de fire rommene. Gjennomsnittsverdier etter kjønn. Maksimal skåre = 7.

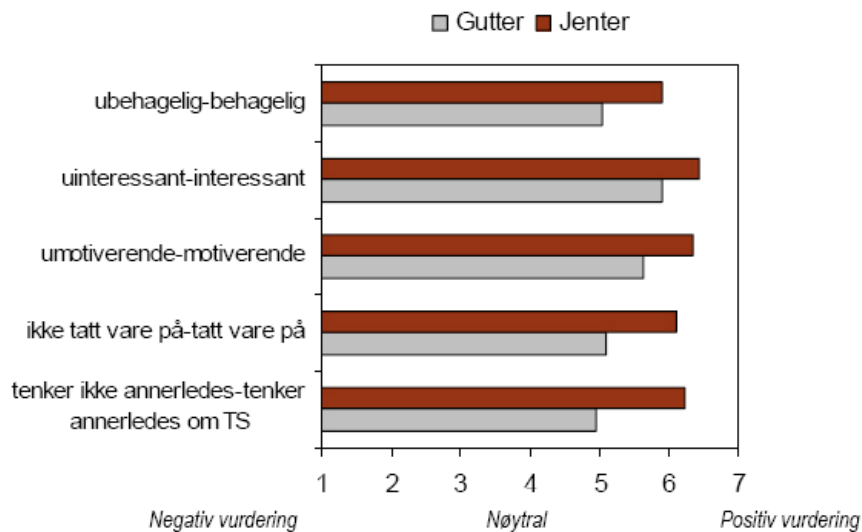
Betydning av det å gå alene eller sammen med noen

De som gikk alene synes å ha et litt sterkere inntrykk av de fire rommene/filmene enn de som gikk parvis. Dog er ikke forskjellene så store, og heller ikke statistisk signifikante.

Samtalen etterpå

Når det gjelder oppfølgings samtalen, gir de fleste en positiv vurdering av denne (figur 5). I likhet med de foregående analysene er det en gjennomgående tendens til at jentene gir en mer positiv vurdering enn guttene. Der er imidlertid kun en signifikant forskjell på to av spørsmålene; om samtalen fikk de til å tenke annerledes rundt trafikksikkerhet eller ikke og om de følte de ble tatt vare på ($p < .05$). Når det gjelder det å gå alene eller parvis, var det

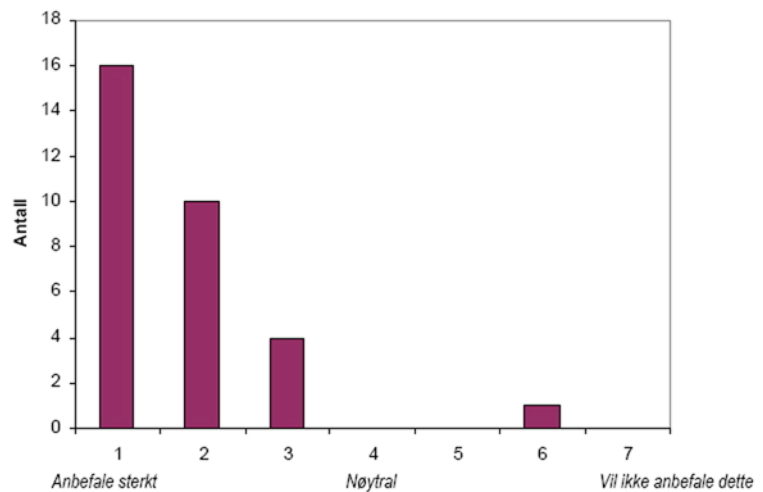
ingen forskjeller av betydning på disse spørsmålene. Det hadde heller ingen betydning hvilken rekkefølge ungdommen gikk i senteret.



Figur 5. Gjennomsnittlig vurdering av oppfølgingssamtalen etter kjønn. Maksimal skåre = 7.

Vil de anbefale trafikkopplevelsessenteret til annen ungdom?

På spørsmål om de vil anbefale senteret til annen ungdom, var svarene entydige. Med unntak av en person ville alle anbefale dette til andre, de fleste sterkt. Det er en liten tendens til at jenter vil anbefale det litt sterkere enn gutter, 78 % av jentene gir maksimal skåre mot 40 % av guttene. Majoriteten av guttene gir nest "beste" verdi på denne vurderingen. ”



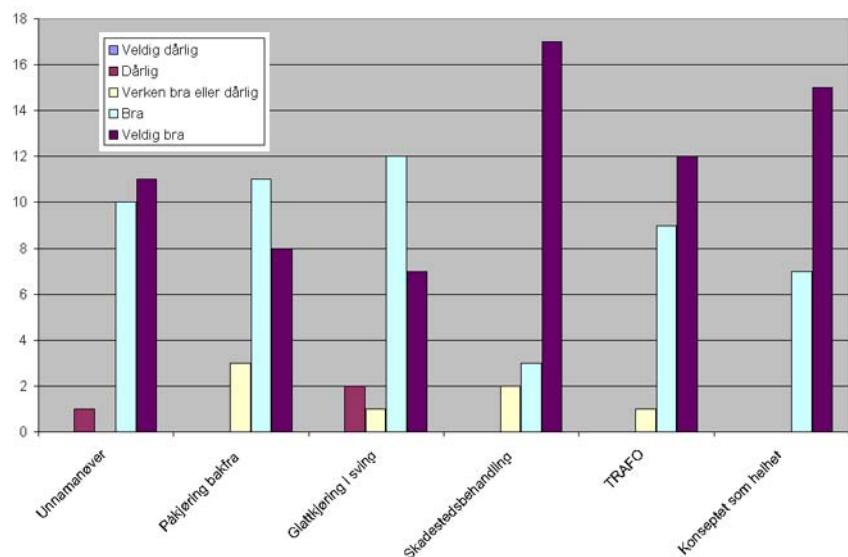
Figur 7. Vil du anbefale senteret til annen ungdom?

Hele denne delen er referert fra TØI rapporten til Ulleberg og Nordbakke 2005.

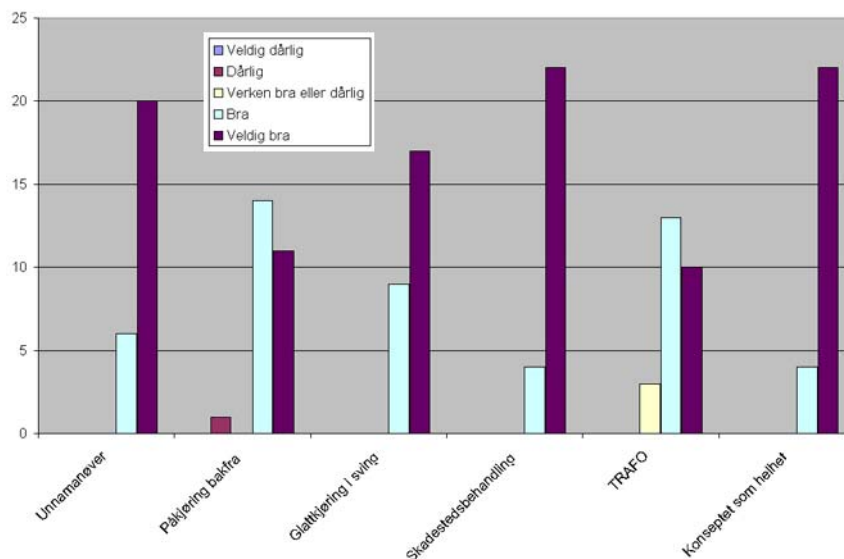
18+

Som nevnt deltar Trafoprojektet i 18+ prosjektet, hvor Trafo er en av modulene, og Kjøring på bane og Skadestedsbehandling er de to andre.

I forbindelse med de første pilotkjøringene blei det gjort en evaluering. Denne var laget av TØI, og gjennomført av



Statens Vegvesen. Trygg Trafikk og Vest Agder Fylkeskommune. Det var til sammen 48 deltakere på de to kursene mellom 18 og 26 år, alle med sertifikat og kjøreefaring. Grafene viser deltakernes vurdering av de forskjellige modulene samt opplegget som helhet. Også denne undersøkelsen bygde på spørreskjema og intervju.



Jeg går ikke nærmere inn på de to grafene, men resultatet viser at alle de deltakende ungdommene mener helheten er bra eller veldig bra. Det indikerer at Trafoen godt kan brukes som modul i større kurspakker.

Kombinasjon av følelse og kunnskap

Å endre holdinger er vanskelig. Mange har sagt mye om det, med og uten fiffige tegninger og figurer. Figuren vi har tatt med her er lånt fra Hauen, Kastberg & Sodens bok "Tør du kysse frøen?" (Hauen, Kastberg & Soden 1999). Den vil vise at adferden vår, nest nederste nivå, avhenger av alle de andre nivåene. Dersom vi for eksempel



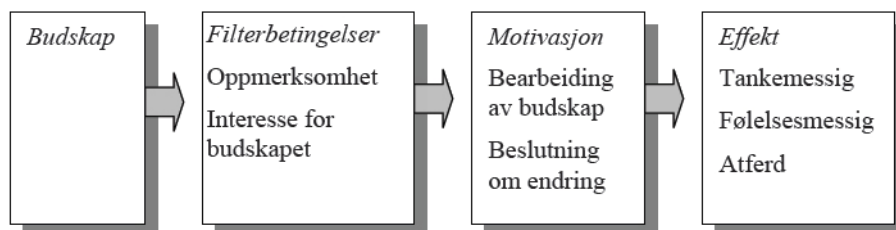
vil endre vår kjøreadfærd med bil, må vi kanskje se på det nederste nivå? I hvilke omgivelser utfører vi denne adferd? Er din bilkjøring forskjellig hvis du kjører med kameratgjengen eller med far og mor? Den henger kanskje sammen med nivået over, kvalifikasjonene? De fleste som kommer i Trafoen i dag er uerfarne som bilførere, har dårlige kvalifikasjoner. Har adferden sammenheng med det? Hva med verdiene våre, holdningene våre? Kjører vi hurtig i tettbygde strøk? Tenker vi ikke på barn som kan komme ut av portrom, eller ser vi oss selv aleine i verden, på en enorm Egotripp? I mange tilfeller blir adferden styrt av vår identitet. Den vi er, eller den vi ønsker å framstå som. Vår image.

Trafokonseptet legger til grunn av holdningsendring er vanskelig. At det ikke bare er en faktor som er avgjørende. Derfor forsøker vi å bruke en rekke kanaler for å påvirke. Lyd, bilde, følelser, individuell opplevelse, problemorientert gruppeprosess, veiledning. Konseptet var og er ikke tenkt å skulle fungere som skremsel. Filmene er bevisst holdt på et nøkternt plan. Det er mobilisering av følelsene som er det sentrale formål med filmene. Det å spille på sterke emosjonelle virkemidler kan å "tvinge" mottageren til å bearbeide budskapet dypere, forutsatt at budskapet føles personlig relevant og realistisk. Videre tyder studier på at å få en emosjonell assosiasjon til budskapet gjør at dette huskes bedre (Petty og Capiocco, 1986).

Slik prosjektet nå blir brukt er kombinasjonen av følelser og kunnskap den bærende ideen.

Det er også interessant å trekke inn hva pilotundersøkelsen til TØI sier om dette:

”Hvis man setter opp en noe forenklet modell for påvirkning, kan man si at opplevelsessenteret fungerer bra i forhold til å overkomme mange barrierer som skal til før man kan forvente å få en effekt på holdninger og atferd:



Hovedproblemet ligger nok i at mange, særlig blant guttene, ikke tror at besøket ved opplevelsessenteret vil ha noen effekt på deres egne oppfatninger og atferd med unntak av på kort sikt. På den annen side tyder resultatene fra pilotundersøkelsen på at opplevelsessenteret gir et godt utgangspunkt for å oppnå dette, siden mange av barrierene som kan hindre effekt på oppfatninger og atferd tydeligvis overvinnes. Sentrert gjør inntrykk der og da, og stimulerer til tankevirksomhet rundt temaet.” (Ulleberg, Pål og Nordbakke, Susanne 2005) Nordbakke og Ulleberg peker videre på at såkalte remindere kan gjøre at deltakerne husker opplevelsen lenger. Dette kan f.eks være sms meldinger eller annet.

Trafoprojektet har som en viktig del en webside. www.trafoen.no En del av denne er intervju av deltakere. I gjennomsnitt er nesten en deltaker intervjuet hver uke. Alle deltakere får en liten løpeseddel med reklame for websiden. Den kan fungere som en reminder. For dem som blir intervjuet er det også sannsynlig at opplevelsen vil huskes lenger. Siden har også en underside om trafikkulykker. Her er det mulig for deltakerne å besøke i ettertid.

Avslutning

Trafoprojektet har foreløpig fått pengebevilgning fram til desember 2007. Fram mot den tid vil vi vurdere å utvide bruken til andre brukergrupper. Eldre bilførere over 65 år er mulighet. Andre muligheter er firma som ønsker et trafikksikkerhetsopplegg for sine ansatte. Da kan vi for eksempel tilby modulkurs med Skadestedsbehandling som den andre modulen.

Utfordringene ligger ellers i å fortsette og utvikle bruken i hovedsatsningsgruppen, ungdom mellom 16 og 24 år. Bruken i dag er knyttet opp mot trafikkskolene, og deres bruk av glattkjøringsbanen hvor Trafoprojektet holder til. Noen trafikkskoler bruker også Trafoen i forbindelse med Trafikalt grunnkurs, som alle elever i Norge må ta før de kan begynne trafikkopplæring på moped eller bil. Andre skoler bruker også Trafo i forbindelse med landeveiskjøring og risikovurdering. Utvidet bruk på disse feltene er også ønskelig for å øke det samlede antall ungdom som bruker Trafoen.

Kilder:

- Laursen, Per Fibæk. Ukjent årstall. "The development of the knowledge of teaching", i Moss, L og Kreisler, J (eds): Professional development and educational change.
- Grendstad, Nils Magnar. 1999. Å lære er å oppdage. Oslo: Didakta forlag
- Weicher, Inge og Fibæk Laursen, Per: 2003. Person og profession. Værløse DK: Billesø & Balzer
- Mathisen, Petter og Høigaard, Rune. 2004. Veiledningsmetodikk. Kristiansand S: Høyskoleforlaget
- Ulleberg, Pål og Bjørnskau, Torkel: Trafikkopplevessenter for ungdom i Vest-Agder.
- Vurdering av virkemidler og forslag til evalueringsopplegg. SM//1547/03. Transportøkonomisk institutt 2003.
- Njå, Ove og Junge, Amund: Evaluering av trafikkopplevessenter for ungdom i Vest-Agder. RF - Rogalandforskning 2003.
- Moe, Dagfinn: Evaluering av trafikkopplevessenter for ungdom i Vest-Agder. Sintef 2003.
- Ulleberg, Pål og Nordbakke, Susanne. 2005. Arbeidsdokument av 8.mars 2005 SM/3060/1668 3060. Oslo: Transportøkonomisk Institutt
- Hauen, Finn van og Kastberg, Bjarne og Soden, Arlene: 2001. Tør du kysse frøen? Viborg DK: Peter Asschenfeldts nye Forlag a/s
- Petty, R.E. og Cacioppo, J.T. 1986. The elaboration model of persuasion. Advances in experimental social psychology, Vol 19.

Vedlegg 1

Spørreskjema fra Transportøkonomisk institutt

Dine oppfatninger av trafikkopplevessenteret

1. Er du mann eller kvinne?

Mann.....

Kvinne.....

2. Etter venterommet, når gikk du inn i neste rom?

Som nr 1 eller første par.....

Som nr 2 eller par nr. 2.....

Som nr 3 eller etter de to første parene.....

Som nr 4.....

3. Gikk du gjennom de fire rommene alene eller sammen med noen?

Gikk gjennom alene.....

Gikk gjennom sammen med noen.....

4. Tror du det er best å gå gjennom opplevessenteret alene eller sammen med noen?

Tror det er best å gå sammen med noen.....

Tror det er best å gå alene.....

Spiller ingen rolle om man er en eller to.....

Vet ikke.....

5. Hvordan opplevde du de enkelte rommene/filmene i opplevessenteret?

Gjorde ikke noe
inntrykk på meg

Gjorde
sterkt inntrykk

Rom 1: Venterommet (der du/dere satt før man gikk inn)

Rom 2: Bilturen til ulykkesstedet

Rom 3: På sykehuset

Rom 4: Biltur der du passerer minnestund ved ulykkesstedet

6. Hvordan opplevde du det å gå gjennom opplevessenteret? (NB! IKKE TA MED SAMTALEN ETTERPÅ I VURDERINGEN)

Nøytralt

Det tok for lang tid Det tok for kort tid

Kjedelig Spennende

Uinteressant Interessant

Det gjorde ikke noe inntrykk i det hele tatt Det gjorde sterkt inntrykk på meg

Filmene angikk ikke meg i det hele tatt Filmene angikk meg i stor grad

Filmene var urealistiske Filmene opplevdes som realistiske

SNU ARKET

Bibliografiske opplysninger som må fylles ut til slutt:

Bibliografiske opplysninger for papers til Trafikdage på Aalborg Universitet

Tittel: Trafo. Trafikkprosjekt for ungdom

Abstract: Trafoprojektet er et treårig prosjekt for ungdom som gjennom film, samtale og gruppearbeid søker å bedre ungdoms holdninger i trafikken. Prosjektet holder til i Kristiansand i Norge.

Dette paperet presenterer en beskrivelse av konseptet, opprinnelsen, pedagogikken som brukes og ideene bak.

Det presenterer også en vurdering av konseptet foretatt av SINTEF, TØI og Rogalandsforskning, samt to evalueringer. Den ene foretatt av TØI, den andre tilrettelagt av TØI og utført av Statens Vegvesen, Trygg Trafikk og Vest Agder Fylkeskommune.

Forfatter(ere): Prosjektleder Geir Sundet, Trafoprojektet

Keywords - dansk: Trafikksikkerhetsarbeid, Virtuelt opplevelssenter, opplæring, trafikkpedagogikk, evaluering, Trafoprojektet, ungdom, trafikksikkerhet, trafikk, ulykker, trafikkulykker, sertifikat, ungdomsprosjekt, trafikksikkerhetsprosjekt

Keywords - engelsk: Trafficsecurity, education, pedagogics, evaluation, Trafoproject, youth, traffic, accident analysis, road casualty, drivers licence, youthsproject, Trafficsecurityproject

Session: Oplæring

År: 2006