

Levert 28. mars 2014

Trafikksikkerhet i ti år
2004 - 2013

TRAFØEN



Focus film

Innhold

1. SAMMENDRAG	3
2. RAPPORTEN ER SKREVET AV GEIR SUNDET	4
3. RAPPORTENS MÅLSETTING OG MÅLGRUPPE	4
4. UTVIKLINGEN AV TRAFIKKSIKKERHETSSITUASJONEN I NORGE	5
5. KUNNSKAPSUTVIKLINGEN	6
Trafikksikkerhet	6
Pedagogikk	12
6. BESKRIVELSE AV TRAFOKONSEPTET	14
Introduksjonssamtalen.....	15
Debriefingen	15
Slik praktiseres sola.	16
Forskjellige brukere og forskjellig bruk	17
Utvidet risikokurs	19
Bruken ved utvidet tidsramme.....	19
Tilbakemeldinger	20
Teknisk.....	21
Instruktørene.....	22
Den som skal lede Trafoen	23
Kunnskapsutvikling prosjektledelse	23
7. UTFORDRINGENE OG EVENTUELLE NØKLER TIL VIDERE FREMGANG?	24
Plassering av Trafoen og arbeidsgiveransvar	24
8. IDEER TIL VIDERE DRIFT	25
9. NOTER & KILDER	26
VEDLEGG 1 PROSJEKTBEKRIVELSE MED MÅLSETNING FRA 2005	29
VEDLEGG 2. FØRSAMTALE OPPDATERT 4.9.2013	41
VEDLEGG 3: TEKNISK DRIFTSPLAN FOR TRAFØEN	43



TRAFIKKPROSJEKT FOR UNGDOM

1. Sammendrag

Trafoen er en bygning i Kristiansand hvor deltakerne får oppleve en følelsesladet film om en trafikkulykke og deretter skal vurdere risikoen for selv å havne i en ulykke.

Trafoen har fem rom og tar fortrinnsvis imot grupper på fire personer. Samlet varighet er en til to timer. Deltakerne går fortrinnsvis alene gjennom rommene, og får se realistiske filmer av en trafikkulykke med et ulykkessted, et akuttmottak og en minnestund. Noen går også to og to. En instruktør tar i mot dem, foretar en debrifingsamtale etter filmene og leder en problembasert gruppesamtale om risiko i trafikken ved hjelp av en Smartboard i et samtalerom. Her brukes en metodikk fra konfluent pedagogikk som kalles "sol". En setning i midten av ei sol definerer hva deltakerne skal fortelle eller assosiere sitt syn på.

Kjerna i konseptet er å øke deltakernes forståelse for risiko. Gjennomgangen i de fire filmrommene er tenkt å gi en følelsesmessig opplevelse, og i denne atmosfæren skal deltakerne vurdere hvilken risiko de selv har for å bli rammet av en trafikkulykke.

Utgangspunktet for Trafoen er et initiativ som blei tatt av fire unge mennesker etter at de i november 2002 mistet fire 19 år gamle venner i en tragisk trafikkulykke på Dalane, nord for Kristiansand.

Trafoen åpna for publikum 17. mars 2005, med en prosjektperiode på tre år. Arbeidet fram til åpningen er dokumentert i *Prosjektbeskrivelse med målsetning. Trafo - Trafikkprosjekt for ungdom (Vedlegg 1: Prosjektbeskrivelse med målsetning fra 2005)*.

I 2008 blei Trafo – Trafikkprosjekt for ungdom gjort permanent, og 25. september 2013 hadde 10 000 deltakere brukt Trafoen og nær 450 gjester hadde fått omvisning.

Fra 2002 til 2012 har tallet på trafikkdrepte i Norge gått ned med 53 %, mens antall drepte mellom 16 og 24 år har sunket med 68 %.

Trafoen har vært en del av det mangfoldige trafikksikkerhetsarbeidet som har bidradd til dette resultatet. Rapporten ønsker å vise mest mulig konkret hvordan Trafoen fungerer og har fungert. Den er skrevet primært for folk som er interessert i trafikksikkerhet, eller skal jobbe i Trafoen, eller ønsker å lage noe tilsvarende andre steder. Det er foreløpig lagd en minitrafo i Finland (note 1) mens Mind-senteret i Bodø (note 2) er inspirert av Trafoen.

Rapportens del 5 omtaler fire områder i kunnskapen om trafikksikkerhet som er utviklet i perioden. Den gjennomgår forskjellig pedagogisk, didaktisk og etisk kunnskap. Del 6 sier hva som er benyttet og vektlagt. Det legges vekt på innføring av Nullvisjonen i 2002, og gjennom den systemtenking om ulykker som offisiell politikk i Norge. Videre har ny kunnskap om hjernens utvikling vært viktig, likedan rapporten fra Politiet om skille mellom klanderverdige og andre ulykker. Nasjonal tiltaksplan 2010 – 2013 har med sin innretning på risikoforståelse for ungdom hatt betydning for innretninga av arbeidet i Trafoen de siste årene.

Pedagogisk er det forsøkt brukt sosialkonstruktivistisk læringsteori, konfluent pedagogikk og en etikk der parolene respekt, anerkjennelse og likeverd er lagt til grunn. Både Godfotteorien til Nils Arne Eggen og frigjøringspedagogikken til Paulo Freire har vært et ideal.

Trafoen er plassert på området til Skandinavisk Trafikksenter ved glattkjøringsbanen i Sørlandsparken på østsiden av Kristiansand. Fra slutten av 2004 til slutten av 2013 har Trafoen hatt en ansatt, ei styringsgruppe og ei nettside.

Vest- Agder Fylkeskommune har i hele perioden finansiert driftsbudsjett og lønnsutgifter knyttet til Trafoen. Det formelle arbeidsgiveransvar har imidlertid blitt satt ut til Skandinavisk Trafikksenter.

2. Rapporten er skrevet av Geir Sundet

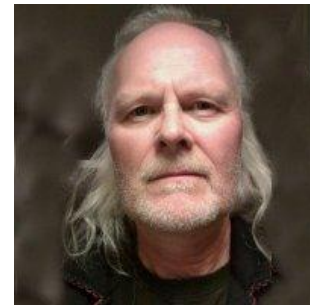
Ansatt for å lede arbeidet med Trafoen fra november 2004 til slutten av november 2013.

Jeg er utdannet sosionom fra 1974, har utdanning som webmaster og systemutvikler i 2001 – 2003 fra IT Akademiet i Kristiansand og Porsgrunn, samt Årskurs i pedagogikk i 2003 – 2004 fra HIA.

Mellom utdanningsbolkene kjørte jeg i hovedsak langtransport.

Underveis i arbeidet med Trafoen tok jeg tre fag.

- 2005: HIA. En modul i Profesjonsdidaktikk. Ped 202
- 2008: NTNU. Statens Vegvesens etatsopplæring i Sikkerhetsstyring EVU-KURS BA6110
- 2011: UIS. Faget Risiko, sikkerhet og sårbarhet i det erfaringsbasert Masterstudie Risikostyring og sikkerhetsledelse



Jeg sluttet i Trafoen for å bli pensjonist, men tar fremdeles oppdrag innenfor samferdsel, undervisning og skrijving: geir@sundet.no

Sparringspartner og kvalitetssikrer for rapporten har vært Arild Nærum arild.narum@vegvesen.no

3. Rapportens målsetting og målgruppe

Målsettingen er å beskrive konseptet, den pedagogiske tenkingen og metodene, trafikksikkerhetsteoriene og annen kunnskap som er lagt til grunn, samt de utfordringer som ellers knytter seg til konseptet.

Målgruppen for rapporten er folk som jobber med trafikksikkerhet generelt og folk som skal jobbe med Trafoen spesielt. Dessuten folk som kan tenke seg å benytte hele eller deler av konseptet andre steder, for eksempel til å lage sin egen Trafo.

Foreløpig finnes det to steder med installasjoner som likner på Trafoen.

- Glattkjøringsbanen Nokian ajoharjoittelurata Finland (note 1) hvor en mini Trafo blei åpnet i 2012 på bakgrunn av besøk i Trafoen i 2005 og 2009.
- Bratt'n i Bodø, som åpna Mind-senteret (note 2) høsten 2013. Det har fått sin egen form etter at Samferdselsnemnda i Nordland blei inspirert etter et besøk i Trafoen i 2005.

4. Utviklingen av trafikksikkerhetssituasjonen i Norge

I 2002, da initiativet til Trafoprosjektet blei tatt, omkom 307 personer i trafikken i Norge. 81 av disse var ungdommer i alderen 16 til 24, og det var 12 flere enn året før.

I 2012 var tallet på trafikkdrepte i hele landet redusert til 145, det laveste tallet siden 1950. 26 av disse var mellom 16 og 24 år.

De samla tallene har altså gått ned med 53 %, mens ungdomstalla har sunket med 68 %.

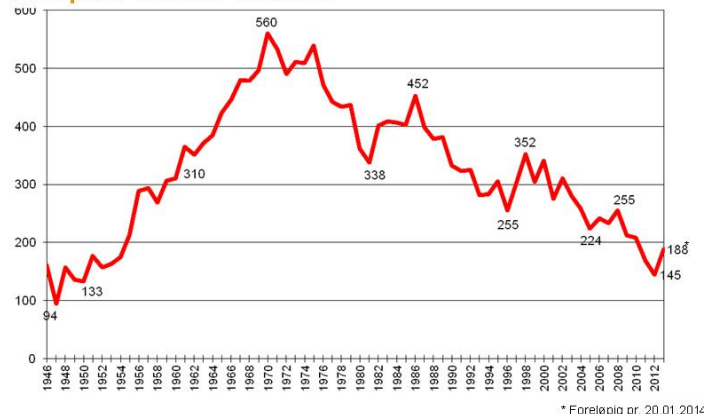
Foreløpige tall fra 2013 viser en økning på landsbasis, mens Agderfylkene fortsatt har nedgang.

13 blei drept i 2012 og 10 i 2013. 1 ungdom hvert år. (Vest-Agder 7 drepte i 2012, 6 i 2013. En mellom 16 og 24 år i 2012, ingen i 2013.)

I 2002 var det 30 dødsfall på Agder, fordelt på 19 for Vest Agder og 11 på Aust Agder. 9 ungdommer blei drept, 7 i Vest Agder og 2 i Aust Agder.

Agder har en nedgang fra 2002 til 2013 på 67% totalt og 89% for ungdom.

Drepte 1946–2013



* Foreløpig pr. 20.01.2014

Tallene for Agder er så små at tilfeldigheter vil invirke i stor grad, men hovedtendensen er tydelig.

Trafikksikkerhetssituasjonen generelt er altså kraftig forbedret på disse ti årene. Trafikkmengden har økt, og antall drepte og hardt skadde har gått betydelig ned.

Arbeidet i Trafoen har vært en del av det mangfoldige trafikksikkerhetsarbeidet som har bidradd til dette resultatet. Rapporten ønsker å vise mest mulig konkret hvordan Trafoen har fungert.

Men det er farlig å lene seg tilbake og tro at dette arbeidet er slutført, både sentralt og lokalt.

Tese: Innføring av Nullvisjonen har hatt stor betydning for denne utviklingen. Den har både ført til økt fokus på trafikksikkerhet, og vedtatt at man skal se ulykker i et systemperspektiv. Det har bidradd til å øke forståelsen for - og kunnskapen om risiko. Kjøretrykvaliteten har stadig blitt forbedret og veiene i noen grad rustet opp. Hovedfokus har imidlertid fremdeles blitt liggende på trafikanten.

Påstand 1: Under innføring av systemperspektivet på trafikkulykker har det har grodd fram en tendens der kampen for bedre veier i noen grad blir ført på feil grunnlag, nemlig ved ensidig fokus på dårlige veier som årsak til trafikkulykker. En slik linje åpner for å svekke trafikantenes risikoforståelse og kan føre til økt risikoadferd og økt antall ulykker med drepte og hardt skadde.

Påstand 2: Mye av den nye kunnskapen om hjernen som begynner å slå igjennom er i liten grad omsatt i praktiske tiltak. Sammenhengen mellom den seine utviklingen av frontallappen og ungdomsulykker bør etter hvert føre til langt større fokus på utdanning og oppøving av denne delen av hjernen for denne aldersgruppa.

Metodene som er utviklet i Trafoen i å forstå risiko, trene frontallappen, og øke risikoforståelsen tror jeg er svært relevante.

5. Kunnskapsutviklingen

Trafikksikkerhet

Det har skjedd mange ting på kunnskapsfronten i samfunnet om Trafikksikkerhet, risiko og ungdom de ti årene Trafoen har eksistert. Jeg vil spesielt belyse fire av disse for deretter i pkt 7 å prøve å vise åssen vi har benyttet dem i Trafoen.

1. Nullvisjonen med sin systemtenking rundt trafikkulykker.
2. Økt forståelse for hjernens utvikling, der den langsomme utviklingen av frontallappen har stor betydning for ungdommens forståelse for risiko.

To dokumenter har betydd mye for Trafoens retning de siste årene, nemlig

3. Rapport fra Politiet om sammenhengen mellom kriminalitet og ulykker fra 2009 og
4. Nasjonal Tiltaksplan 2010 – 2013.

Gjennomgangen av disse fire sakene vil ikke nødvendigvis gi en objektiv framstilling av den betydningen de har hatt i samfunnet, men de har vært viktig for Trafoen.

Nullvisjonen

Nullvisjonen ble innført i Norge gjennom vedtak i Stortinget 29. september 2000 i Stortingsmelding 46, kalt Nasjonal transportplan 2002-2011. Måten det ble gjort på bidro antagelig til at den ikke ble særlig kjent og forstått med en gang. Sjøl satte jeg meg først grundig inn i Nullvisjonen i 2006 gjennom å lese vedtaket fra det svenske parlamentet da "Nollvisjonen" ble vedtatt der i 1997 (Nollvisjonen 1997). Jeg gjorde dette da jeg forberedte trafikksikkerhetsdelen i KKS (note 3) som jeg fikk ansvar for. Dette var en del av det arbeidet jeg utførte for Skandinavisk Trafikksenter, og gjennom det fikk jeg anledning til å gjennomføre Statens Vegvesens etatsopplæring i Sikkerhetsstyring 2008 ved NTNU.

Nullvisjonen var altså formelt vedtatt i Norge før ulykka på Dalane, og trådte i kraft samme år de fire unge ble drept.

NTP 2002 - 2011 innebar et brudd med tidligere planer på dette feltet på flere måter. For første gang behandles fly, tog, skip, bane og veitrafikk i samme dokument, noe som ikke minst har fått betydning for risiko og sikkerhetstenking.

Innholdet i Nullvisjonen

Mens tidligere planer satt en budsjetttramme, og deretter definert hvilke trafikksikkerhetstiltak man hadde råd til innenfor rammen brøt NTP 2002 – 2011 også med dette. Den leverte i stedet et etisk postulat som sa det er uakseptabelt at mennesker blir drept i trafikken. Man kalte det ikke et mål, men en visjon, og man lagde ingen tallfestede delmål.

Det er også verd å merke seg at selve begrepet Nullvisjonen faktisk ikke ble brukt i stortingsmeldingen som innfører Nullvisjonen(!), det ble kun brukt i omtalen av den svenske nullvisjonen. Den norske Nullvisjonen har sin basis i følgende setning: "I det langsiktige arbeidet med sikkerhet i transportsektoren legger Regjeringen til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme

ulykker med drepte eller livsvarig skadde.” (NTP 2002 – 2011 s. 3). Dette er altså regjeringens nullvisjon og den gjelder for hele transportsektoren. Det kan i ettertid se ut som at mange ikke leste mer og dermed oppfattet Nullvisjonen som et fromt ønske og en ansvarsfraskrivelse.

I NTP 2002 – 2011 er imidlertid en Strategiplan integrert, og dokumentet sier og: ”Med basis i omtalen av trafiksikkerhet i denne meldingen og i strategiplanen vil det bli utarbeidet et eget handlingsprogram for trafiksikkerhet på veg.” (NTP 2002 – 2011 s. 61). Og det er her vi finner den svært nyttige konkretiseringen av Nullvisjonen. Nasjonal Handlingsplan for trafiksikkerhet på Veg 2002 - 2011 blei utarbeidet av Statens Vegvesen, Politiet og Trygg Trafikk på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Nasjonal Handlingsplan for trafiksikkerhet på Veg 2002 - 2011

Her vies hele kapittel 3 (side 27 – 30) til ”Grunnlaget for Trafiksikkerhetsarbeidet”. Begrepet Nullvisjonen brukes og følgende momenter vektlegges for å forklare den:

- Den konsentrerer seg om de alvorligste ulykkene
- Den bygger på etikk
- Har et delt ansvar mellom trafikanter og myndigheter
- Vektlegger et Systemperspektiv:
”Nullvisjonen betrakter ulykker i et systemperspektiv, der alle elementene som påvirker ulykkene og utfallet av dem inngår: trafikanten, kjøretøyet, veien og veiens omgivelser. Siden vegtrafikksystemet er en del av samfunnet, er det en rekke sosiale, økonomiske og kulturelle faktorer som indirekte påvirker omfanget av og utfallet av ulykkene.”
- Den sier at menneskets fysiske og mentale begrensninger må legges til grunn for utformingen av trafikksystemet.
- Den vil fremme et trafiksikkert system som bygger på faktorer som motvirker feilhandlinger, faktorer som motvirker at feilhandlinger fører til ulykker og faktorer som forhindrer at ulykker får livstruende konsekvenser.
- I tillegg varslers den at regjeringen vurderer å utvide Havarikommisjonen for luftfart til hele samferdselssektoren, i første omgang for jernbane.

Mens opprettelsen av havarikommisjonen for luftfart kan spores helt tilbake til 1923, blei den utvida til å gjelde Jernbane i 2002, Veg i 2005 mens Sjøfart blei operativt i 2008 Dette har betydd økt vitenskapelighet, bedre analyser av ulykker og risikofaktorer i systemperspektiv.

Systemtenking

Hvordan samfunnet har sett på – og forstått ulykker har gått gjennom flere stadier i årenes løp.

Skjebnetro er nok den eldste og enkleste måten å forstå ulykker. Det er en urasjonell, uvitenskapelig og metafysisk forklaringsmodell. Ulykker har etter denne modellen sin forklaring i utenforliggende krefter, og tiltak mennesket kan gjøre for å beskytte seg mot ulykker må følgelig rettes mot maktene som står bak, og ikke mot rasjonelle, vitenskapelige risikomomenter. Det er opp til tro og tvil å avgjøre tiltak, gjerne fortolket av dem som forstår seg på tro og tvil.

Personmodellene er det mange av. De er opptatt av handlinger, usikre handlinger og feilhandlinger. De er opptatt av hvem, når, og de er opptatt av skyld. De ser i hovedsak på mennesker som frie individ som kan velge en sikker eller usikker handlingsmåte, og vektlegger psykologiske faktorer som uoppmerksomhet, forglemmelse, dårlig motivasjon, uforsiktighet, mangel på kunnskap og erfaring, eller – i noen tilfeller – bevisst uforsiktighet. (Reason 97 s. 224).

Systemulykker av forskjellige slag

Mens personmodellen legger vekt på det som er mellom øra på personene som er involvert legger systemforklaringene større vekt på det som befinner seg rundt de involverte personene. Noen er mer mekaniske mens andre er mer dynamiske. Man søker å lage en helhetsforståelse av ulykkesfaktorene ved hjelp av undersøkelser.

De to systemteoretikerne som er mest brukt i norsk trafikksikkerhetsarbeid er James Reason og Charles Perrow. Perrow mener komplekse systemer med tette koplinger øker risikopotensialet. Han bryr seg i liten grad om menneskene, og kan oppfattes defaitistisk; ulykker er ikke til å unngå, det gjelder å begrense omfanget og skaden av dem. Han sier imidlertid at siden mange andre har konsentrerer seg om menneskets usikre handlinger, har hans vinkel vært å sikre systemene. Det samme perspektivet har Haddon som bygger videre på Giddon i sin Energi/ Barriere modell; ulykker oppstår når skadelig energi overføres ukontrollert til et sårbart mål. Mens det er ønskelig at systemforvalterne (Statens Vegvesen, Fylkeskommunene og politikerne) legger mer vekt på Perrow og Haddon når de utvikler trafikksystemet, er det kanskje naturlig for oss som jobber med trafikantene å se mest på Reason.



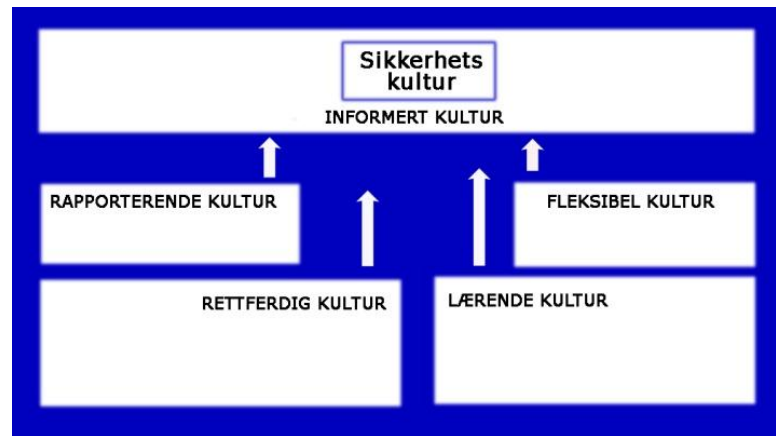
Reason har fire sentrale begrep. Hans **Trekantmodell** er mest kjent. Den sier at ulykker ofte utløses av aktive feilhandlinger, og påpeker at feilhandlinger vanligvis utløses i bestemte situasjoner, betinget av lokale forhold og underliggende latente feil. Han nevner ting som dårlig utformet arbeidsplass, prosedyrer som ikke lar seg gjennomføre, fravær av effektiv ledelse, dårlig opplæring og lite erfaring, stort arbeidspress, usosial arbeidstid, underbemanning, dårlig personlig verneutstyr, dårlig teamarbeid og ledelse som kommer til kort rent generelt.

Sikkerhetskultur. Reason bygger på Ron Westrum som delte bedriftskultur inn i tre hovedbolker; patologisk, byråkratisk og generativ (Reason 97, s. 38).

Patologisk	Byråkratisk	Generativ
Vil ikke vite	Finner kanskje ikke ut	Søker aktivt etter den
Varslere blir "skutt"	Man lytter til varslere hvis de duker opp	Varslere blir opplært og belønnet
Ansvar er pulverisert	Ansvar er oppsplittet	Ansvaret er delt
Feil blir straffet eller skjult	Feil blir retta på lokalt	Feil fører til dyptgripende reformer
Nye ideer blir ikke oppmuntret	Nye ideer betyr ofte problemer	Nye ideer ønskes velkommen

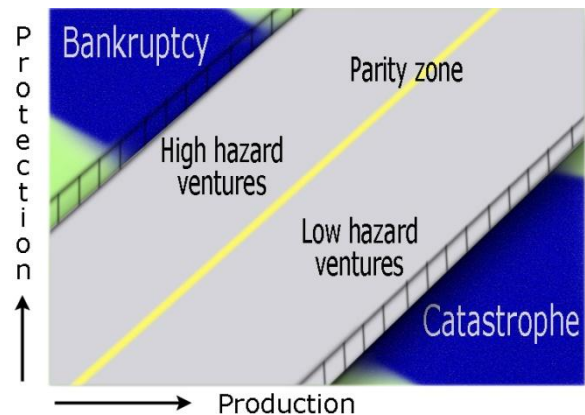
Etter Reasons oppfatning er en generativ kultur en informert kultur. For å utvikle og vedlikeholde denne trenger man både en rapporterende, en rettferdig, en fleksibel og en lærende underkultur. En

ideell sikkerhetskultur er motoren i et system som stadig higer etter større sikkerhet. Kraften i en slik motor kommer fra påminning om aldri å slutte å frykte ulykken. For aldri å slutte å være på vakt er det viktig med innsamling og analyser av hendelser og nestenulykker, samt proaktiv kontroll av systemets sunnhet. Reason kaller en slik kultur en informert kultur, og sier en informert kultur i all hovedsak er en sikkerhetskultur.



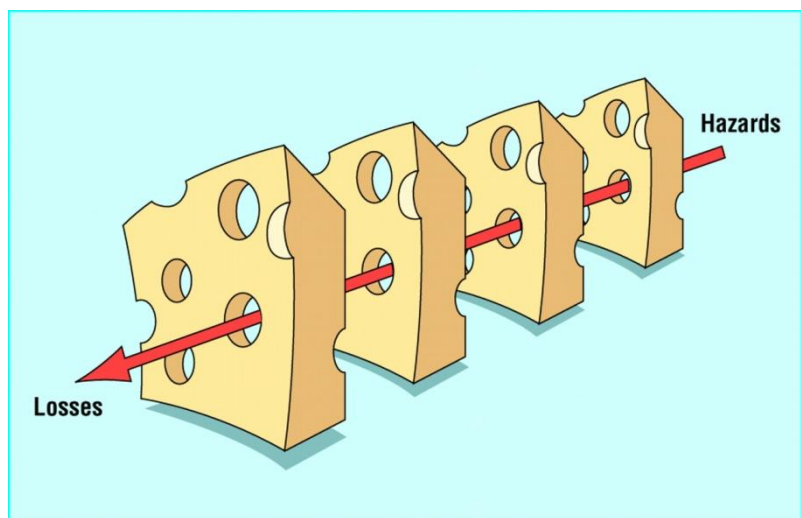
Production – protection

Dette begrepet sier at formålet med alle organisasjoner og systemer er å produsere noe, og at alle systemer må ta hensyn til sikkerhet. Dersom du legger for lite vekt på sikkerhet vil du få katastrofer, og legger du for mye vekt på sikkerhet går du konkurs. Sikkerheten må etter denne modellen ballanseres mot produksjonen, og idealer er å ligge i the parity zone, godt unna begge kantene. Veitrafikksystemet må tenke framkommelighet og sikkerhet. Han bruker det gamle bildet med broa over elva. Samme hvilken side du faller ned på, blaut blir du uansatt.



Barrieretenking. The swiss Chees model

Han sier at det ligger i **menneskets natur å gjøre feil**. Derfor må (trafikk)systemet bygges opp med barrierer som skal ta hensyn til det feilbarlige mennesket. Med redundans, flere lag med uavhengige barrierer, kan man bygge et forsvar i dybden. For å unngå ulykker må man bygge forsvar. Disse kan være myke eller harde. De kan ligge inne i hodet på folk som mentale sperrer, være fysiske barrierer, organisatoriske rutiner og tekniske innretninger. Reason bruker ordet defences om alle typer beskyttelse mot ulykker. Harde som myke, fysiske så vel som mentale. Han omtale kun harde fysiske sperrer som barriers. (Reason 97, s. 7-9)



Forsvarsverkene har som formål en eller flere av følgende funksjoner: (Reason 97, s 7)

- Skape forståelse og oppmerksomhet rund lokale farer
- Gi retningslinjer for trygg oppførsel
- Gi varsel og alarm ved overhengende fare
- Sette inn barrierer mellom farer og potensielle tap
- Ta vare på og eliminere farer som kommer forbi barrierer
- Gi flukt- og redningsmuligheter hvis farer passerer barrierer og utvikler seg

Utgangspunktet hans er at slike forsvar ikke er perfekte. Det er derfor viktig å ha flere, lage et forsvar i dybden, som må organiseres slik at ikke den samme feilen kan passere gjennom alle sammen. Vi kaller dette redundans. For å beskrive dette bruker Reason et bilde av flere skiver med sveitserost, med sine karakteristiske hull, som samtidig beveger seg litt i forhold til hverandre. Han sier hullene i hovedsak bunner i latente feil eller aktive feilhandlinger.

Hjernens utvikling

Dagfinn Moe fra Sintef har flere ganger besøkt Trafoen. Han var antagelig den som først og fremst påvirket oss til å forstå at unge mennesker har dårligere forutsetninger for å oppfatte risiko enn eldre. Han har vært en pådriver i Norge for å popularisere kunnskapen om utviklingen av den menneskelige hjernen.

I korthet går den ut på at hjernen ikke er ferdig utviklet før i 25 års alderen, at den utvikler seg seinere hos gutter, og at den delen som utvikler seg sist er frontallappen. Her ligger senteret for risikoforståelse og vurdering.

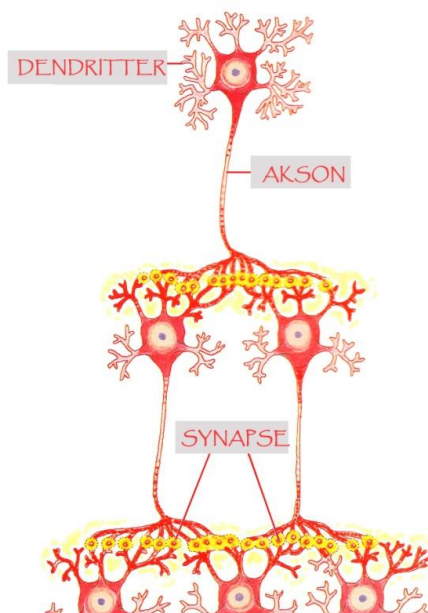
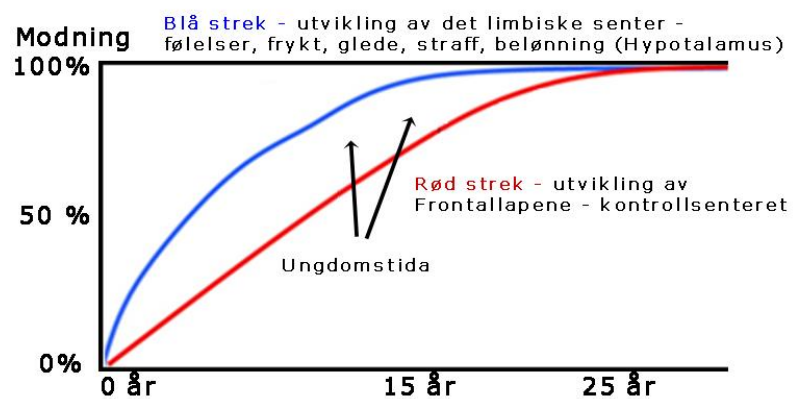
Som plansjen er ment å vise, er Det Limbiske Senter ferdig utvikla i 15

års alderen. Det styrer følelser, frykt og glede. Ungdomstida i denne sammenhengen er altså ei tid man har alle muligheter til store følelsesmessige opplevelser, men enda ikke har et fullt utvikla apparat for å vurdere risikoen som følger med. Hva dette betyr for denne gruppas oppførsel i trafikken er sentralt for hvordan Trafoen bør fungere.

Hjernens generelle funksjon

Inspirert av kunnskapen om hjernens utvikling jobba prosjektleder for 18pluss, Ingeborg Skretting Hasli og meg med å forsøke å forstå hvordan hjernen fungerer mer generelt og tar opp læring.

Plansjen viser at en hjerne celle består av dendritter og akson. Synapse er elektriske impulser som oppstår mellom cella og en eller flere andre celler. Enkelt sagt: jo mer aktivitet i hjerne cella, jo mer synapse. Jo mer synapse, jo kjappere elektriske signaler. I deler av hjernen med mye aktivitet dannes det nye hjerne celler fra stamceller, og



enda mer aktivitet kan initieres.

Det vil med andre ord si at jo mer vi konsentrerer oss om en sak jo mer aktivitet får vi i den delen av hjernen som jobber med saken, og jo mer utbygges denne delen av hjernen.

En mindre akademisk måte å si dette på er at når vi konsentrerer oss om en sak eller aktivitet, tenker på den, jobber med den, blir hjernen vår bedre i stand til å tenke og jobbe videre med denne saken eller aktiviteten i framtida.

Pedagoger om hjernen

Pedagoger snakker i hovedsak om tre måter å sette spor i hjernen på.

- Meteoritten som lander og lager et krater i plenen (traumer)
- Folk som trækker den samme løypa dag etter dag lager en sti (læring)
- Den usystematiske tråkkinga rundt over hele plenen (slitasje)

Krisepsykologi

Det finnes god litteratur om dette tema fra Kari og Atle Dyregrov fra Bergen. Posttraumatisk stress oppstår når "meteorittnedslagene" blir for sterke og ikke blir bearbeidet.

Utrykningspolitiets temahefte nr. 2/ 2009:

HVEM FORTJENER POLITIETS OPPMERKSOMHET?

Denne rapporten analyserer dødsulykkene i trafikken i 2004 og 2005, og fokuserer på forskjellen mellom klanderverdige og ikke klanderverdige ulykker. Her skiller rapporten seg fra de delene av trafikksikkerhetstenking som opererer med "menneskelige feil" som en fellesbetegnelse.

Rapporten konkluderer med 63 trafikkofre hvert av disse årene som ikke har tatt risiko. De har verken sittet på med berusede sjåførere, sjåførere som har tatt risiko, eller sjøl opptrådt klanderverdig på noen måte. De var tilfeldigvis bare til stede og blei utsatt for resultatet av andres klanderverdige adferd.

Rapportens konklusjon var at personer med kriminelt rulleblad er overrepresentert som gjerningspersoner i de klanderverdige trafikkulykkene. De menneskelige handlingene i disse ulykkene er altså ikke ubevisst feilaktige, det gjøres klanderverdige feil, lover og regler er brutt og det er tatt høy risiko.

Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010 – 2013

følger opp rapporten fra politiet i tre viktige punkt ved at den skisserer oppgaver for Friomsorgen, Politiet, Trygg Trafikk og Statens Vegvesen slik:

1.4.3 Friomsorgen

Arbeidet med å øke risikoforståelsen, spesielt blant unge som har mistet føreretten, er viktig for å endre atferd og hindre gjentakelse. Friomsorgen arrangerer en del samlinger for trafikanter som har mistet føreretten på grunn av fartsoverskridelser. Friomsorgen arrangerer i tillegg samlinger for dem som har mistet føreretten på grunn av ruskjøring. Samlingene er et ledd i "Program mot ruspåvirket kjøring". Både Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk har deltatt på slike samlinger. Samlingene arrangeres flere steder i landet, men det finnes ikke et ensartet opplegg for gjennomføring.

Statens vegvesen vil

28. utrede innføring av obligatoriske kurs i kombinasjon med relevant ny teknologi for dem som av ulike grunner mister føreretten i prøveperioden, (jf. tiltak 39) s.48

Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk vil

39. følge opp og intensivere samarbeidet med friomsorgen, ved at de blant annet holder innlegg på samlinger for personer som har mistet føreretten. Metode og omfang på samlingene vil bli gjennomgått (jf. tiltak 28) s.52

(Nasjonal tiltaksplan 2010 – 2013)

Pedagogikk

Læringsteorier

Det finnes i hovedsak tre hovedteorier for læring; Behaviorismen, Den psykologiske konstruktivismen og Sosialkonstruktivismen (note 4)

Behaviorismen har i all hovedsak vært den dominerende retningen i skoleverk og samfunn for øvrig fram til det siste århundreskiftet. Eleven er en tom krukke som skal fylles med læring, og læringen dyttes inn ved hjelp av belønning og straff. Klassisk og operant betinging er stikkord, og Pavlovs hunder er kjente utøvere ☺.

Den psykologiske konstruktivismen med Piaget som en av sine viktigste teoretikere. Sentralt i hans teori er begrepene kognitive strukturer, adaptasjonsprosess og ekvilibrium. Noe forenklet bygger mennesket opp kognitive strukturer, forklaringskjema i hodene sine. Når man kommer i nye situasjoner eller får ny kunnskap som ikke passer med skjemaet må man foreta en adaptasjon, en justering, for å få ny ballanse, nytt ekvilibrium.

Sosialkonstruktivismen kritiserer den psykologiske konstruktivismen for å undervurdere mennesket som sosialt vesen. En viktig teoretiker er Vygotsky. Imitasjon er et stikkord, han snakker om menneskes nærmeste utviklingszone, mulighetene vi har for læring, som ofte betinger hjelp fra andre, stillasbygging. Sterkt forenklet lærer man (best) i sosiale sammenhenger. Gruppearbeid, problemorientert undervisning i gruppe og andre former for samarbeid er sentralt. En annen sosialkonstruktivist, John Dewey, er kjent for sitt selvforklarende slagord *learning by doing*.

Konfluent pedagogikk

Konfluent betyr sammenflytende, eller, noe friere oversatt, å bringe sammen til en helhet (av latin con= sammen og fluere= flyte). (Note 5). Konfluent pedagogikk står for en arbeidsmetode som tar sikte på å få alle prosessene i undervisning, læring og veiledning til å flyte sammen mot samme mål. I første rekke gjelder dette de intellektuelle, de emosjonelle og de psykomotoriske aspekter. Det handler altså om å kombinere følelser med fantasi, kreativitet og selvutfoldelse. I boka "Å lære er å oppdage" av Nils Magnar Grendstad kalles en av de praktiske metodene for **Sola**.

Sola

En metodikk som er mye brukt i trafikkopplæring, og blei brukt på Skantraf før Trafoen åpna. Instruktøren lager en figur som ser ut som en sol, hvor en setning i midten definerer hva deltakerne skal fortelle eller assosiere sitt syn på. Her er det deltakernes oppfatning som gjelder.

Moral og etikk

All undervisning trenger et etisk utgangspunkt, og jeg har jakta på det som får den andre til å vokse, ikke skrumpe eller krympe.

Respekt, anerkjennelse og likeverd

Per Åge Gjertsen sier om sosialpedagogisk kompetanse: "Barnet utvikler seg ved å inngå i relasjoner preget av respekt, likeverd og anerkjennelse. Dette må gjelde for samspill, lek, kommunikasjon og aktiviteter." (Gjertsen 2003). Jeg tror det samme i høy grad gjelder voksne. Spesielt folk i en sårbar situasjon. Respekt for andre er grunnleggende, og når den mangler, låser man den andre fast i et bilde, en forestilling eller fordom. Man gir mennesker en merkelapp og det ligger en krenkelse i dette. Den andre parten umyndiggjøres og hindres i å "komme på banen"

Dansken Knud E Løgstrup formulerer det slik: "Den enkelte har aldri med et annet menneske at gjøre uten at han holder noget af dets liv i sin hånd". Konsekvenser av mangel på respekt er at relasjonen har tapt en dynamikk. Å tiltale den andre med respekt innebærer en mulighet: Noe blir til.

Løgstrup sier "vi enten kan ta imot i omsorg eller i ødeleggelse, i ivaretagelse eller utnyttelse. (Eide m. fl 2003. s 67) Vi fratas et tredje alternativ, nøytralitet, og møte vil alltid fremme eller hemme den andres livsutfoldelse. " Dette innebærer at våre liv alltid er preget av at vi har makt over hverandre." (Eide 2003. s 67)

Menneskesynet

Det står et valg mellom "en undervisning hvor selvbestemmelse og aktiv deltakelse blir ivare tatt" (Arneberg og Overland 2004 s 75 - 76) mot av et syn som ser eleven som en tom beholder som skal fylles opp av lærerens standpunkt, kunnskap og meninger.

I konfluent pedagogisk tenking skal hvert menneske møtes med respekt og gis mulighet for å utvikle seg og sin særegenhet. Den enkeltes særegne utvikling gis plass i den utstrekning den på den ene side tjener fellesskapet og på den andre side ikke ødelegger for det samme fellesskap.

Uten selv å utøve makt?

En selvbestemt pedagogikk som her skisseres kan ikke bygge på bevisst bruk av makt eller tvang. På den andre siden vil en slik enkel avsverving av å avstå fra maktbruk være idealistisk, og se bort fra Løgstrups tese at vi alltid har makt over hverandre i et møte. Instruktører og lærere har i mange tilfeller en faktisk maktposisjon. De fleste lærere i dagens norske skole har for eksempel både belønningmakt og straffemakt gjennom karaktersystemet. Læreren har også makt i kraft av sin kunnskap, og sin posisjon i et system. Hvordan kan man forholde seg til det?

Det første må være bevissthet om egen makt og om sitt eget verdigrunnlag. Videre trenger man noen å reflektere sammen med når vi kommer opp i etiske dilemma slik at vi handler riktigst mulig til beste for den andre (Arneberg og Overland 2004 s. 135 - 136). Institusjonene bør ha åpenhet og bevissthet om dette, om undertrykkende strukturer og være bevisst om det man kan kalle "den skjulte læreplanen", gammel undertrykkende tenking som sitter i veggene. (Gjertsen 2003) tenker primært sosialmedisinsk i den såkalte empowerment tradisjonen når han peker på at den andre må bevisstgjøres til å forstå sammenhengen mellom sin egen situasjon og strukturelle skjevheter i samfunnet. Den profesjonelle skal være en ressurs brukeren kan benytte for å nå egen endring og utvikling. Faren ligger i at asymmetrien mellom bruker og hjelper blir tilslørt. (Gjertsen 2002 s 246 – 247) Empowerment betyr selvstendigjøring eller styrking.

Freire (2002) går enda mer radikalt til verks og sier at undervisningen må begynne med oppløsningen av motsigelsen mellom lærer og elev ved at de to poler i motsigelsen forenes og begge parter på samme tid blir lærer og elever. (Freire 2002 s 55) Sann undervisning drives ikke av A for B, eller av B for A, men heller av A sammen med B, med verden som mellomledd. (Freire 2002 s 78)

Godfoten

Fotballtrener og pedagog Nils Arne Eggen er blant annet kjent for sin Godfotteori. Spill videre på det folk er gode til i stedet for å konfrontere dem med ting de ikke kan. Mestring skaper selvtillit som øker læringsmulighetene. Anerkjennelse og skryt av det som faktisk er bra fungerer bedre enn negativ kritikk av det som er dårlig. (Eggen 1999)

6. Beskrivelse av Trafokonseptet

Trafoen er ca 100 m², har fem rom og tar fortrinnsvis imot grupper på inntil seks personer. Samlet varighet er en til to timer. Deltakerne blir tatt imot i det første rommet av en instruktør og introdusert for det som skal skje. Deretter startes en rolig film hvor hverdagsscener glir forbi. Etter tre og et halvt minutt åpner døren til neste rom seg for første deltaker. Deretter åpner og lukker dørene seg automatisk, og leder deltakerne gjennom hele bygget. I størst mulig grad går deltakerne aleine, men av praktiske tidshensyn må noen gå to og to. Filmene er realistiske, man ser en trafikkulykke med et ulykkessted, et akuttmottak og en minnestund og det er film på alle fire veggene. I det siste rommet møter deltakerne instruktøren på nytt. Her foretas en debrifingsamtale med hver enkelt og en problembasert gruppesamtale om risiko i trafikken ved hjelp av en Smartboard.

Kjerna i konseptet er å øke deltakernes forståelse for risiko. De fire filmrommene er tenkt å gi en følelsesmessig opplevelse, og i denne atmosfæren skal deltakerne vurdere hvilken risiko de selv har for å rammes av en trafikkulykke. Dette gjøres ved hjelp av ei "sol" på en Smartboard. Dette er vår måte å tillempe en konfluent pedagogikk.

Læringsprosessen er sammensatt av flere komponenter.

1. De tre parolen respekt, likeverd og anerkjennelse, legger grunnlaget for alt som skjer i tilknytning til Trafoen
2. En introduksjonssamtale slår an tonen
3. Filmer gir en følelsesmessig opplevelse
4. En samtale med fokus på å se den enkelte deltakeren
5. Problembasert læring i gruppe. Drøfting av risiko, egen og andres ved hjelp av risikosola på Smartboarden
6. Reminder et år etter. SMS og web

Slik har kunnskapen blitt tillempa i Trafoen

Jeg fikk en føring fra de fire ungdommene som tok initiativet til Trafoen;

- *Her skal det ikke være noen pekefinger.*

Jeg oppfatta med dette ønsket et brudd med en moralistisk tilnærming til trafikksikkerhet som sier: Ikke gjør dette! Du skal ikke! Du må! Husk nå at...! Nå må du forstå...!

En slik "pekefinger" tilnærming til læring stammer etter mitt syn fra en behavioristisk pedagogisk tenking. Det tomme karet (deltakeren) skal fylles opp med rette tanker, holdninger, forståelse og adferd, og det skjer i hovedsak med straff eller belønning. Straff i form av trusler (du kan dø, du kan skade andre, du kan komme i fengsel eller miste lappen) – eller med belønning; du vil få et bedre liv og du vil unngå straff.

- *Dette er vi drittlei av, vi har vokst opp med det, og det funker ikke.*

Alene eller i flokk?

En annen tydelig føring fra de fire ungdommene var at filmene i Trafoen skulle oppleves i ensomhet. Tanken var at spesielt de mest umodne guttene ville ha vanskelig for å ta historia inn over seg sammen med kamerater.

Tidshensyn har imidlertid gjort at med en gruppe på fire i en time går de to første aleine, men så er det best å la de to siste gå sammen. Alternativet er å sitte 25 minutter i det første rommet, noe de fleste synes er kjedelig, og vi får svært liten tid til å drøfte risiko i det siste rommet. Vi prøver å la det være en av hvert kjønn, hvis mulig.

Respekt, likeverd og anerkjennelse

Autoritet og tvang som metode til læring fungerte nok bedre for hundre år siden enn i dag. Samfunnet er endret. Ved å bruke et etisk aspekt gjennom parolene respekt, likeverd og anerkjennelse prøver jeg å anerkjenne og ta hensyn til den maktposisjonen instruktøren faktisk har: Man tar deltakerne med i en Trafogjennomgang som omhandler helt grunnleggende spørsmål om liv og død. Disse tre parolene tror jeg også er essensielle for hvor mye deltakerne vil være villig til å åpne seg. Og de er kanskje viktigst for dem som er minst trygg – og kanskje trenger Trafoen mest.

Introduksjonssamtalen

Vi praktiserer parolene ved å håndhilse på den enkelte deltaker. Hvert individ skal bli sett. Å se folk er grunnleggende i all respektfull opptreden. Å overse folk eller bevist usynliggjøre folk er et langt større overgrep enn mange tenker over. I Trafoen har vi en kleskode som ikke skal marker noen maktskille mellom instruktør og deltaker. Det betyr at vi unngår uniformer, refleksvester, klær med firmareklame, og går i klær som er naturlig for den enkelte instruktør. Instruktøren tar av seg ytterklær under introduksjonssamtalen og i samtalerommet.

Vi prøver å være bevisst på kroppsspråk, ønsker å signalisere gjennom ord og handling at vi tar dette alvorlig og at vi er til å stole på. Vi ønsker å vise respekt og likeverd.

Gjennom introduksjonssamtalen er vi også mest mulig konkret på hva som skal skje, hvordan Trafoen fungerer, at det er frivillig å være her, samt muligheten for å avbryte. Dette for å legge til rette for en "selvbestemmelse og aktiv deltakelse". Det er færre enn ti personer av de første ti tusen som har avbrutt gjennomgangen, men å understreke denne muligheten er viktig også for å slå fast respekten for den enkelte og unngå maktovergrep. Før vi starter filmene oppfordrer vi deltakerne til å bruke tiden i det første rommet til å tenke på hva som er viktig i livene deres, og hva de drømmer om i fremtida. (Se Vedlegg 2 Før samtale oppdatert 4.9.2013)

Debrifingen

Instruktøren har syv minutter til å få den enkelte deltakers reaksjon etter filmgjennomgangen før neste deltaker kommer. For instruktøren er det viktig å innse at det er en følelsesmessig samtale. En del av grunnlaget er lagt under introduksjonssamtalen. Man må bli god til å kommunisere om et

vanskelig tema og kan trene på intervjuteknikk. Det forventes at vi skal kunne ta imot deltakernes reaksjoner. Det finnes ingen fasit på hvordan dette gjøres. Noen deltakere gråter. Vi treffer altfor mange som har mistet nære venner. Filmene kan vekke opp traumer som ikke er bearbeida. Å kunne noe om krisepsykologi og om sorgreaksjoner er bra. Ved særlig sterke reaksjoner kan vi anbefale deltakeren å kontakte egen fastlege for videre oppfølging.

Vi har hatt to miniseminar om sorgreaksjoner og ett hvor temaet var hva slags spørsmål man kan stille, for å utvide eget repertoar og bli klar over egne muligheter. Åpne, lukkede spørsmål og så videre. (Mathisen 2004)(Dyregrov 2008).

Slik praktiseres sola.

Ved å bruke frigjøringspedagogen Freires syn på læring mener jeg de forskjellige bitene i undervisningen faller på plass: "Sann undervisning drives ikke av A for B, eller av B for A, men heller av A sammen med B, med verden som mellomledd." (Freire 2002 s 78). Man tenker seg et enkelt og felles utgangspunkt for alle som kommer til Trafoen: *Ingen ønsker å bli drept eller drepe andre i en trafikkulykke.* (Gjennomgangen er ikke tenkt for selvmordskandidater). Med Freire i bakhode kan instruktøren mentalt sette seg ved siden av deltakerne og se ut av frontruta og lede en drøfting av: Hvor ligger risikoen for at noe slikt faktisk skal skje? Verden – trafikken – veien – står mellom instruktøren og deltakerne, det er ikke instruktøren som skal lære bort noe til deltakeren, de skal sammen lære mer. Vær nysgjerrig. At en slik form for undervisning ikke kan drives gjennom å se på deltakerne som ei tom krukke sier seg selv. Derfor har jeg valg problemløsning i gruppe som metode, altså en sosialkonstruktivistisk tilnærming. Instruktøren må bli dyktigst mulig til å utvikle ei aktiv gruppe. Jo mer aktiv deltakelse fra den enkelte deltaker, jo bedre. Å løse problemer i felleskap, å lykkes sammen, bruke de kunnskapene man har, få anerkjennelse, bli involvert og lagt merke til, det er ting som frigjør energi, skaper entusiasme og glød. Her kan vi bruke erfaringene fra Godfoten.

Figurene viser hvordan sola blei brukt på Flippover under de første samlingene i 2005 og på Smartboard høsten 2013 (neste side).

Den tekniske forskjellen sees naturligvis ved at tavla med papir og tusj er bytta ut med Smartboard, men innholdsmessig har nok endringen vært større.

I 2005 blei sola brukt slik at elementene deltakerne kom med blei plassert litt tilfeldig rundt forbi. Når deltakerne ikke hadde flere elementer vurderte vi hvert enkelt element for å se hvilke man kunne gjøre noe med. Konklusjonen blei ofte at sjåføren kunne gjøre noe med det meste. Budskapet som lå skjult i veggene var kanskje at sjåføren er årsak til ulykkene?



Sola på Flippover i 2005

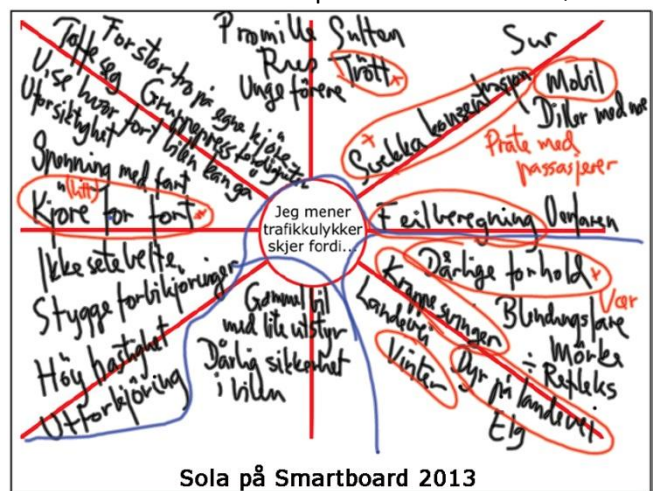
Vi forsøkte etter hvert å få inn mer systemtenking og mer dynamisk risikotenking i denne undervisningen og utviklet derfor et skjema som delte sola i et felt for Sjåføren, et for Kjoretøyet og et for Omgivelsene. Instruktøren har skjemaet i hodet når deltakernes momenter fylles inn på

Smartboarden. Når deltakerne ikke har flere elementer å komme med forklarer skjemaet. Hva vi gjør, adferden, påvirkes sannsynligvis av holdningene våre og/ eller tilstanden vår. Ulykkesrisikoen øker jo flere elementer fra adferd, omgivelser og kjøretøy som er til stede. Noen risikomomenter øker risikoen langt mer enn andre.



Den sola som nå er fremkommet er gruppas generelle fasit på risiko i trafikken. Elevene blir så bedt om å lage en egenvurdering av hvilke elementer de trodde det var størst sjans for at de sjøl tok med seg ut i trafikken. Etter et minutt tenkepause setter instruktøren en rød ring rundt hvert element de enkelte deltakerne nevner. Her understreker vi at deltakerne ikke trengte å dele risikofaktorene med oss andre – det viktigste var å være ærlig med seg sjøl.

Vi prøver nå å trekke tråden tilbake til det første rommet. Hva vi drømmer om for livene våre er forskjellig, men ingen drømmer at det skal være en ulykke der. Deltakerne får så i oppgave å bruke resten av livet til å finne ut åssen de kunne unngå at risikomomentene de hadde nevnt skulle føre dem til en ulykke.



Samlingen avsluttes med å opplyse at elevene ville få en reminder om et år på sms. De kan da tenke tilbake på hvordan det hadde vært å se filmene og hva vi hadde snakka om. På trafoen.no kunne de se sola de hadde lagd i gruppe og prøvd å huske tilbake på hvilke momenter de selv hadde kryssa ut. Så kunne de eventuelt gjøre en ny vurdering av hvilke momenter som nå, et år eldre og med et års praksis, utgjorde risikoen. Dette blei praktisert for alle gruppene som kom i forbindelse med Sikkerhetskurs på bane fra 13. mai 2008 til 19. november 2013, men er foreløpig ikke videreført.

Forskjellige brukere og forskjellig bruk

Primærbruken har hele tiden vært en time for ungdom mellom 18 og 24 år. Vi utvidet etter hvert med andre brukergrupper, og i 2012 utviklet vi to timer opplegg. Jeg viser først hvilke brukere vi har hatt, og deretter hvordan bruken har vært når tidsramma utvides.

Sikkerhetskurs på bane

Hovedbruken av Trafoen har vært i forbindelse med Sikkerhetskurs på bane som er obligatorisk når man tar førerkort klasse B. Dette er vanligvis hver mandag, de fleste brukerne er 18 – 24 år, og vi rekker seks grupper med inntil fire elever. Gjennomgangen i Trafoen tar en time, og teksten på "sola" er: Jeg mener trafikulykker skjer fordi...

Trafikalt grunnkurs

En trafikkskole, RMB i Kristiansand har benyttet Trafoen fra 2005 i forbindelse med Trafikalt Grunnkurs. Gjennomgangen er lik Sikkerhetskurs på bane, men aldersgruppa går fra 15 og oppover. Det har vært en god del deltakere med forskjellig kulturbakgrunn, hvor en del har erfaring som bilister fra andre land. Alle deltakerne har gitt skriftlig tilbakemelding etter Trafobesøket. Finnes samlet på egen pdf-fil.

Sikkerhetskurs på veg

Lindesnes Trafikkskole og Bentz Trafikkskole har brukt Trafoen i en periode i forbindelse med Sikkerhetskurs på veg.

18pluss

Initiativet til 18pluss ble tatt høsten 2005 av kommunelegen i Kristiansand. Trafoen og Si ifra var med å utvikle konseptet. Et 18plusskurs tar fire og en halv time. Trafoen er en av tre moduler. Gjennomgangen i Trafoen tar en time og tilsvarer bruken ved Sikkerhetskurs på bane. De andre modulene er Kjøring på bane med gammel og ny bil, samt Skadestedsbehandling. 18pluss benytter ungdomsinstruktører i forbindelse med banekjøringen.

Firma og institusjoner

Vi utvidet så til andre brukergrupper, uten å miste fokus på primærgruppa. Vi fikk inn både yrkessjåfører og ansatte i forskjellige bedrifter og institusjoner som ikke hadde transport som primær oppgave. Undervisning. En time.

Tungbilsjåfører

Statoil, Shell og Yara Praxair har brukt Trafoen for sine ansatte tankbilsjåfører. Bruken foregikk over en treårsperiode for hvert av firmaene, som ledd i en todagers trafiksikkerhetssamling. Tidsbruk en time for inntil seks personer og oppgave på "sola": Med RISKO i trafikken mener jeg... Oppfølging i plenum.

Mattilsynet

Har holdt tre moduls kurs for sine ansatte med Trafo, banekjøring med egne biler og Skadested samt samling i plenum. Varighet en dag.

Statens Vegvesen

Region Vest vært en hel dag med fem moduler. Region Sør har hatt en rekke ansatte gjennom i et to moduls opplegg, der man bruker 90 minutter i Trafoen og tilsvarende på Skadested.

Fylkeskommuner

Vest- Agder har brukt Trafoen i 2006 og 2008 for mange av sine ansatte til tre timers opplegg sammen med Statens Vegvesen region Sør.

Nordland Fylkeskommune var her i 2006 på en dags samling med Trafoen og foredrag.

Undervisning

UIA

Universitetet på Agder brukte Trafoen i sin etatsopplæring for Statens Vegvesen som heter Kjøretøy og Kontrollstudiet (KKS). Trafogjennomgangen foregikk under en praksisdag med fem moduler. Tid i Trafoen en time. Deltakere inntil seks personer. Tekst i "sola": Til de som ikke bruker bilbelte sier jeg...

Yrkessjåførutdanning

Trafoen benyttes av kommende tungsjåfører som tar yrkesutdanning på Skandinavisk Trafikksenter. Samme opplegg som Statoil.

Utvidet risikokurs

Agder Friomsorg

Bruken av Trafoen inngikk i deres opplegg rundt samfunnsstraff i forbindelse med rus og høy fart i trafikken og startet i 2011. Samlet tidsbruk er to timer med inntil seks personer. Tekst på "sola": Jeg mener trafikkulykker skjer fordi...

Politiet

Trafoen benyttes for ungdom som har mistet sertifikatet eller fått utsettelse eller advarsel og begynte i 2012. De kommer to ganger til Trafoen, to timer hver gang. Tekst på sola første gang: Jeg mener trafikkulykker skjer fordi... Tekst på "sola" andre gang: Jeg mener en trafikkulykke kan få følgende konsekvenser... Grupper på inntil fire personer.

Konfliktrådet

Samarbeidet startet 2012. Her følger vi enkelte ungdommer tett. Den første deltakeren var i Trafoen seks ganger i forskjellige sammenhenger, både med ungdom fra Politiet, i Sikkerhetskurs på bane eller Trafikalt grunnkurs. Deltakeren var også med på en rekke andre aktiviteter på trafikksenteret som kunne relateres til risiko. Demo på banen med stor og liten bil og risiko for påkjøring bakfra, Veltehytte i stor bil; risiko uten bilbelte. Stikkord; allsidig trening i å forstå risiko.

Bruken ved utvidet tidsramme

Ved normalbruk har man ca 15 minutter til rådighet for å jobbe med sola. Risikokursene som er utviklet for politiet, samt bruken hos Kriminalomsorgen har to timers tidsramme. Dette gir langt større muligheter til å jobbe med sola. For det første kan man bruke litt mer tid på å bearbeide eventuelle opplevelser deltakerne har i forhold til trafikkulykker. Men man har som regel minst en time til bruk på sola. Tanken vår har vært å lede opptråkningen av stier i risikoforståelse i hjernene.

Vi kan nå gå videre inn i risikoelementene den enkelte deltaker har nevnt. Hvilke momenter øker risikoen mest? Hvilke barriere det er mulig å tenke seg mot de forskjellige risikomomentene? Vi bruker begrepet barriere om alt som kan forhindre ulykker, og vi introduserer begrepet redundans. Er det mulig å finne barrieremuligheter både i omgivelsen, i kjøretøyet og hos trafikanten? Den

pedagogiske metoden vil også her være problemløsning i gruppe.



Eksempel. En deltaker sier det er et risikomoment at vedkommende bruker mobiltelefonen under kjøring. De andre blir oppfordret til å si hva de tenker om det og hvilke muligheter de ser for å redusere risikoen. Kanskje kan de også vurdere hva slags bruk som øker risikoen?

- Hos trafikanten kan barrierer for eksempel være å bestemme seg for å slutte å bruke telefonen, slutte å sende meldinger, slutte å ringe ut, man kan bestemme seg for ikke å ha på lyden mens man kjører, ikke ta telefonen dersom det er stor trafikk eller man befinner seg i bytrafikken. Restriksjonene kan være tidsbegrenset hvis man er uerfaren.
- Redundanstiltak kan være å utstyre kjøretøyet med handsfree, noe som gjør pratingen lovlig og tillater trafikanten å ha begge hendene på rattet. Men fremdeles tar samtalen bort mye oppmerksomhet.
- Omgivelsene kan forhindre mobilprat ved at myndighetene har oftere kontroll slik at risikoen for å bli tatt uten handsfree øker.

Slik tar man moment for moment. Erfaringen tilsier at man kan få veldig engasjerte, morsomme og interessante samtaler på denne måten. Forskjellige problemstillinger kan luftes. Dersom man "bare er uheldig", og en elg dukker opp. Hvilke andre risikofaktorer vil avgjøre om vi krasjer, og eventuelle konsekvenser av krasjen. (Fart, energimengde, biltype, bilbelte, airbag, treffpunkt bil - elg, hvor langt man er fra nærmeste sykehus, mobildekning, passasjerer ...) Mye av nøkkelen ser ut til å ligge i respekt, likeverd og anerkjennelse, slik at ikke instruktøren eller andre begynner med moralisering, fordømmelse eller foredrag. Derimot kan det fungere fint hvis deltakerne kritiserer hverandre for risikofull adferd. Et godt utgangspunkt er hele tiden å ha som utgangspunkt at ingen av oss ønsker å oppleve en ulykke.

Tilbakemeldinger

Det er enkelt å vise at dødstallene har gått ned i Norge og på Agder, men det er vanskelig å gjøre en pålitelig vitenskapelig undersøkelse på hva som spesifikt er Trafoens effekt. TØI ved Pål Ulleberg gjorde en pilotundersøkelse i 2005 som blant annet viste inntrykket filmene i de enkelte rom gjør.

En ny undersøkelse i 2007 viste en "liten, men systematisk forskjell" mellom menn som hadde gått gjennom Trafoen - og de som ikke hadde.

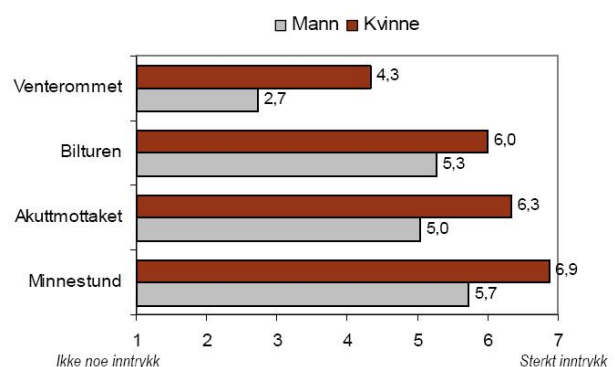
Tilbakemeldingene vi får direkte fra deltakerne sier kanskje mer om hvordan det virker. Det første året intervjuet jeg en tilfeldig deltaker i uka og la ut på trafoen.no. Kun en deltaker var negativ, men han ringte etter et par måneder og ba meg slette intervjuet. Det er eneste gang jeg har fått en slik henvendelse, og intervjuet blei sletta.

Tilbakemeldinger som denne, som ligger på nett er ikke utypisk:

Reno har gått på VK1 Transport i Vennesla. Ønsker å bli lastebilsjåfør. Liker å råne og kjøre bil.

- Hvordan opplevde du en gjennomgang i Trafoen?

- Det var en veldig sterk opplevelse, det var det. I det første rommet hvor man kom kjørende fram



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

mot ulykkesstedet kom tankene: Hva om dette var meg? Hva om det var noen av vennene mine? Det siste rommet tror jeg nok var en av de beste avslutningene jeg har sett på sånne filmer. Jeg synes veldig synd på dem som stod der og hadde mistet noen. Det var der følelsene virkelig blei satt i gang.

Svært konkrete er tilbakemeldingene fra RMB trafikkskole. 183 ungdommer fra Trafikalt grunnkurs har gitt hver sin skriftlige tilbakemelding om sine tanker om Trafoen:

<p><i>"Det var veldig bra, det var ikke sånn jeg hadde forventet meg, men det var bedre. Det var veldig bra. Filmen gav meg sterke følelser. Filmen fikk meg til å tenke klart og tydelig hvordan jeg burde å kjøre når jeg har fått lappen. Jeg lærte mye av den filmen, likte best det siste. Der vi satt sammen og snakka om hva som gjør at det skjer en ulykke."</i></p> <p style="text-align: right;">Ei jente på 15 år</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Merkelig - Uvanelig - Stilig - Den praten med han mannen på slutten= veldig bra - Fikk meg til å på en måte "åpne øynene" og at kjøre bil er ikke bare gøy. - Kanskje en dag når jeg er ute å kjører husker på den og sakner litt eller noe? <p style="text-align: right;">Kjønn og alder ikke påført</p>
---	--

Teknisk

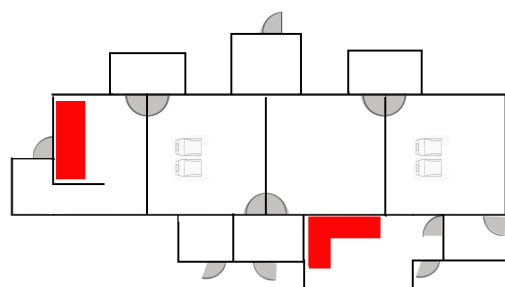
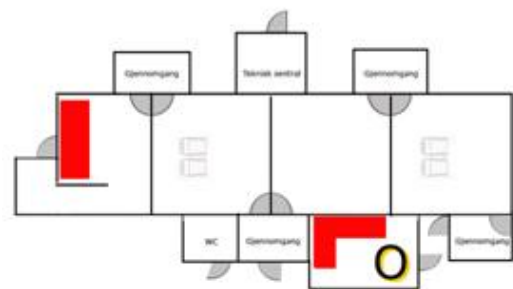
Det er laget et eget hefte om teknisk bruk og vedlikehold av Trafoen (se **vedlegg 3 Teknisk driftsplan Trafoen**). Jeg vil her gå gjennom hva som er endret siden 2004.

Ombygging

Trafoen besto av kun fire bruksrom før den opprinnelige åpningsdato i januar 2005. Ettersamtalen skulle foregå i det samme rommet deltakerne startet. Filmenes lengde fikk imidlertid en lengde som gjorde at det fremdeles var folk i dette rommet når første deltaker var ferdig med filmene. Åpningsdatoen blei skjøvet fram til 17. mars, og det blei bygd et ekstra rom, O på utsida av Trafoen. Det viste seg å være upraktisk i bruk. Flere deltakere gikk feil, instruktørene måtte legge unødig mye fokus i introduksjonssamtalen på hvor deltakerne skulle gå, og tanken på dette forstyrret også deltakerne i opplevelsen av filmene.

Vi foretok derfor en ny ombygging i 2007 slik at deltakerne automatisk havnet i samtalerommet. Vi markerte også med piler i alle gulvene slik at det skulle bli ekstra forutsigbart hvor man skulle gå.

Projektorene er oppgradert til bedre oppløsning og billedkvalitet etterhvert som de har gått i stykker. I



løpet at 2012 var alle 13 projektorene fornyet. Bildene både blei skarpere og tydeligere, og fikk større billedflate. Deltakerne får dermed større inntrykk av at alle veggene er dekket med film.

Filmene

Filmene er ikke fornyet. De har vist seg å ha høy kvalitet, og deltakerne reagerer i svært liten grad på at klesmote er endret, ambulansen har fått ny farge osv. Tvert i mot kan det se ut som det virker mer autentisk og får deltakerne til å tenke på ulykka på Dalane.

Vedlikehold

Det har vært nødvendig vedlikehold på utvendige nedgravde lys, airconditionanlegg i teknisk rom og ventilasjonsanlegg. Vi har også noen tekniske problemer med filmer som av og til ikke vil starte.

Instruktørene

Det tok ikke så lang tid før det blei klart at Trafoen trengte mer enn en instruktør. For det første er den mentale påkjenningen og slitasjen stor. En normal dag med seks grupper av inntil fire elever inneholder ofte en eller flere deltakere som har hatt traumatisk opplevelser i forbindelse med ulykker. Instruktøren får etter hvert selv et behov for debrifing. En god trafoinstruktør må ha energi til å møte deltakerne på en måte som signaliserer at de vil bli ivaretatt hvis de åpner seg for de inntrykk filmene gir. En sliten instruktør vil fort sende ut andre signal for å beskytte seg sjøl.

Utvelgelsen

En gruppe med instruktører blei derfor bygd opp. Gruppestørrelsen må tilpasses arbeidsmengden slik at det verken går for lang eller for kort tid mellom hver instruktørs økt i Trafoen. Med flere instruktører er det en fordel at ingen jobber hele dager, men at dagen for eksempel deles i to. For kunnskapsutviklingens del er det også en fordel med en gruppe.

Primært leter vi etter de rette typene, folk med empati som er flinke til å møte brukerne med respekt, anerkjennelse og likeverd. Folk som er flinke til å kommunisere, verbalt, mentalt og med kroppsspråk. Gjerne med helsefaglig bakgrunn og med pedagogisk og trafikksikkerhetsmessig kunnskap. Men mye kan læres gjennom opplæring, og det er i seg sjøl en jobb man lærer mye av.

Det er en praktisk fordel å ha en eller flere ansatte på Skandinavisk Trafikksenter som instruktører, fordi det da er enklere å bemanne med halve dager, men det er ikke noe absolutt krav.

Vi har forsøkt å benytte Nullvisjonsprosjektledere. De er også i hovedsak lønnet av Fylkeskommunen, men dette har vi ikke fått myndighetene med på.

Primæropplæring

Hver ny instruktør har fått en opplæring som består i en teoretisk gjennomgang av hele prosjektet, av parolene og menneskesynet, det pedagogiske grunnlaget, innlednings samtalen, ettersamtalen og sola. Deretter har instruktøren deltatt som observatør, fortrinnsvis med alle de andre instruktørene. Neste steg har vært å sjøl være instruktør med prosjektleder som observatør, og etter hvert med de andre instruktørene som observatører, etter prinsippene for kollegaveiledning.

Miniseminarer

I 2008 vedtok Styringsgruppen at det var viktig å kvalitetssikre instruktørene. Vi har etter det forsøkt å avholde miniseminarer for instruktørgruppa med aktuelle tema, med eller uten eksterne innledere. Vi har hatt følgende tema:

Risikoforståelse. Systemforståelse. Reason. Perrow. Barrierer. Redundans. Risikovurderinger og praktisk bruk av Smartboard. Politiets temahefte 2/2009. Klanderverdige/ ikke klanderverdige ulykker. Sorg og krise. Krisepsykologi. Hvordan ta vare på seg sjøl som instruktør? Forskjellige måter å stille spørsmål på. Hvordan bli en lærende bedrift? God kommunikasjon.

Som eksterne forelesere har vi hatt leder for PP tjenesten i Kristiansand Arvid Alsaker og Teamleder Psykologspesialist Mogens Christensen fra RVTS. Vi har også brukt pedagogene Gunnar Næss og Per Garmannslund fra UIA i opplegg hvor hele Skandinavisk Trafikksenter har deltatt.

Oppfølging

I tillegg til miniseminarene har tanken vært å ha en kontinuerlig debrifing av opplevelsene i Trafoen og kollegaveiledning. Dette har i liten grad skjedd systematisk, mer spontant.

Fra januar 2008 blei alle bemanningslister i Trafoen satt opp av meg, og ikke av administrasjonen på Skandinavisk Trafikksenter. Bemanningen kunne da i større grad sikre en fordeling blant instruktørene slik at det verken gikk for lang eller kort tid mellom hver økt for den enkelte instruktør, og i mindre grad tenke ut fra ledig kapasitet på trafikksenteret eller Trafoen som salderingspost i bemanningen.

Den som skal lede Trafoen

Oppgaver vedkommende bør løse:

- organisere arbeid rundt Trafoen
 - rekruttere og utdanne instruktører
 - etterutdanne og vedlikeholde kompetansen til instruktører
 - sette opp vaktlister
 - selv være instruktør
 - skaffe nye kundegrupper
 - videreutvikle konseptet
- ha ansvar for at det tekniske fungerer i samarbeid med teknisk ansvarlig på Skantraf.
 - Lyd, film og Smartboard
 - Lys ute og klima

Ønskede egenskaper

- En etikk hvor respekt, anerkjennelse og likeverd er viktig
- Empatiske holdninger.
 - Empatisk/flink lytter/ intuisjon/ lese kroppsspråk/ kunne føre de vanskelige samtalene
- utdanning/ kunnskap: (en eller flere)
 - Helsefaglig
 - Pedagogikk. Gruppe og gruppedynamikk og problembasert læring i gruppe
 - Stort spørsmålsrepertoar
 - Risikoforståelse. Gjerne på Masternivå

Kunnskapsutvikling prosjektledelse

Livslang læring er klokt. Skal man lede Trafoen bør man være kunnskapssøkende og ha en plan for skoloring og utvikling. Det har vært bra og viktig at jeg fikk rom for å gjøre dette i jobben min. En

viktig kilde for min del var ansvaret jeg fikk for KKS ved Universitetet i Agder, spesielt forelesningene om trafikksikkerhet med stor vekt på nullvisjonen. Jeg fikk i den sammenhengen ta Statens Vegvesens etatsstudie ved NTNU i Sikkerhetsstyring. Størst utbytte hadde jeg av faget Risiko, sikkerhet og sårbarhet i det erfaringsbasert Masterstudie Risikostyring og sikkerhetsledelse ved UIS som jeg tok sammen med prosjektleder for 18pluss. Å skolere seg sammen samtidig som man jobbet sammen var svært utbytterikt.

Lesing av rapporter om trafikksikkerhet, og ikke minst rapportene til Statens Havarikommisjon har vært viktig. Rapporten om ulykka i Trybakken 2010 har vi brukt mye i Trafosammenheng. Særlig viktig var alle risikofaktorene knytta til bilen. Ungdom har ofte gamle biler med høy risiko, noe som ofte kommer fram i Trafoen.

Det har også gitt faglig utbytte å være en del av fagmiljøet på Skandinavisk Trafikksenter, og også delta i undervisningen der. Jeg har undervist på bedriftskurs, løyvekurs, yrkessjåførutdanning og internt i bedriften samt i flere KKS moduler på UIA.

7. Hvor ligger utfordringene og eventuelle nøkler til videre fremgang?

Gode filmer er helt sentrale. Fokus film har gjorde en svært god jobb. Filmene har hatt lenger holdbarhet enn forventet. Filmen i det første rommet kunne imidlertid med fordel vært skiftet ut, fordi vi har endret litt på formålet med dette rommet. Den uttalte tanken til filmskaperne var å nullstille brukerne, sette dem i hverdagsstemning. Vi har bygget videre på dette, og ønsker i tillegg at brukerne skal tenke på egne verdier, hva de setter pris på, hva som er viktig i livet deres og hva de drømmer om. Filmen kunne derfor hatt noen store øyeblikk i tillegg til hverdagen.

Samhørighet og kunnskapsutvikling

Det bør jobbes videre med integrering av forskjellig trafikksikkerhetsarbeid på lokalt og regionalt nivå. Folk som jobber med annen type trafikksikkerhet bør vurderes som Trafoinstruktører. Den kompetansen man bygger opp rundt Trafoen bør også benyttes i andre sammenhenger. Utveksling av informasjon mellom de forskjellige delene av trafikksikkerhetsmiljøet bør utvikles.

Plassering av Trafoen og arbeidsgiveransvar

Bør en rapport av denne typen også inneholde kritikk av ting som ikke er bra? I en generativ bedriftskultur, som er helt sentralt i James Reasons sikkerhetskulturbegrep og noe av kunnskapsfundamentet Trafoen bygger på, **ønsker man å vite** for stadig å kunne gjøre ting bedre, og man tar godt imot budbringeren. I dagens samfunn er varsling i fokus, og varslere er gitt en spesiell beskyttelse i lovverket. Det er ikke uten grunn, for uten kunnskap om problemområdene, og uten ønske om å ville vite, havner man fort i en patologisk kultur.

Trafoen, 18pluss og deres ansatte er fysisk plassert på Skandinavisk Trafikksenter. Vest- Agder Fylkeskommune har outsourcet arbeidsgiveransvaret. Det har hatt noen fordeler, men også store ulemper.

Fordelen, i tillegg til å tilhøre et aktivt trafikksikkerhetsmiljø med faglig kunnskap, har vært glattkjøringsbanen og kundegrunnlaget som følger med den. Lokal arbeidsgiver har også tatt mye

ansvar for å utvide Trafoens kundegrnlag og vært en god sparringspartner for å utvikle ideer og løse praktiske problemer.

Det er imidlertid viktig å forstå det mentale slitet med å være Trafoinstruktør, drive et opplegg som legger stor vekt på parolene respekt, anerkjennelse og likeverd, og samtidig være i et arbeidsmiljø hvor man opplever at ikke alle bidrar til å gi disse parolene gode kår. Når dette har toppet seg i konflikter som ikke blir løst på arbeidsplassen har erfaringen vært at fylkeskommunen, som er prosjekteier og helfinansierer stillingene, ikke har ledelsesverktøy eller ledervilje til å ta tak i problemet eller ta vare på medarbeiderne de har ansatt. Dette har vært medvirkende til at to av tre Trafo/ 18pluss ansatte har sluttet de siste to år, og det kan true prosjektenes framtid.

8. Ideer til videre drift

Trafoen kan brukes i langt større grad enn i dag, men første mål er nok å sikre at dagens brukernivå og kvalitet blir fulgt opp. Spesielt gjelder det utviklingen av kursene til Friomsorgen, Politiet og Konfliktrådet som det er minst erfaring med.

Å skaffe nye brukergrupper har vært utfordrende, selv om det er et behov, selv om det er et satsingsområde i Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet 2010 – 2013, og selv om brukerne kan få tjenesten gratis.

Trafoen og 18pluss har felles styringsgruppe. Det har vært en styrke å ha representanter både fra Fylkeskommunen, Trygg Trafikk, Skandinavisk Trafikksenter og ikke minst Statens Vegvesen, men jeg tror en mer aktiv holdning fra partene i Styringsgruppa er nødvendig. De bør innse verdien i det som er skapt og ligger der, og i større grad kunne fungere som døråpner for nye brukergrupper og selv for eksempel gå i spissen ved å benytte Trafoen til egne ansatte og nyansatte.

Trafokonseptet har store muligheter for å videreutvikles til også å trene risiko på andre felt enn trafikksikkerhet. HMS i lokal industri og firma, sikkerhet på sjøen, olja, militæret. Et tettere samarbeid med UIA har også vært ønskelig, men svært vanskelig å få til.

Jeg avslutter med oppsummeringen til en sekstenårig Trafobruker fra RMB:

*«Det var veldig sterkt. Gjorde mye mer inntrykk enn en samtale ville gjort (tror jeg).
Jeg synes opplegget var godt satt opp og følte jeg fikk mye ut av det: Ikke bare fikk jeg komme mye tettere på en ulykke enn jeg hadde gjort før, men jeg fikk tenkt godt gjennom mange av de faktorene som spiller inn på en ulykke og hvem av dem jeg står muligens i størst fare for å havne bak.
Jeg mener dere bør fortsette med dette – en skikkelig tankevekker!»*

9. Noter & Kilder

1. Finsk Trafo <http://www.nokianajoharjoittelurata.fi/>
2. Mind –senteret <http://bratten.bodo.kommune.no/mind-senteret/category6500.html>
3. KKS. Kjøretøy og kontrollstudiet. Statens Vegvesens etatsstudie for kontrollører som kjøres ved Universitetet i Agder.
4. Læringsteorier http://sundet.no/PedWeb/diverse/examens_begreper1_teorier.htm
5. Konfluent pedagogikk: <http://www.gestalt.no/index.asp?id=28507>
 - Arneberg, Per og Overland, Bjørn. 2004. Fra tilskuer til deltaker. Om skoledemokrati, tilpasset opplæring og inkludering. N. W. Damm & Sønn
 - Aven, Terje m. flere 2004. Samfunnsikkerhet. Universitetsforlaget
 - Dysthe, Olga. 1999. Ulike teoriperspektiv på kunnskap og læring. Fra Bedre skole, nr. 3 1999.
 - Dyregrov, Atle og Kari 2008: Krisepsykologi i praksis. Fagbokforlaget.
 - Eide, Solveig Botnen med flere. 2003. Fordi vi er mennesker. En bok om samarbeidets etikk. Fagbokforlaget.
 - Elvebakk, Bente og Steiro, Trygve 2007 Om Nullvisjonen. TØI Rapport 873/2007
 - Elvik, R., Mysen A. og Vaa, T. 2007: Trafikksikkerhetshåndboka
 - Eggen, Nils Arne. 1999. Godfoten. samhandling - veien til suksess. Aschehoug
 - Eide, Solveig Botnen med flere. 2003. Fordi vi er mennesker. En bok om samarbeidets etikk. Fagbokforlaget.
 - Freire, Paulo. 2002. De undertryktes pedagogikk. Gyldendal Akademisk
 - Gjertsen, Per Åge. 2003. Sosialpedagogikk. Grunnlagstenkning, kunnskap og refleksjon. Fagbokforlaget
 - Grendstad, Nils Magnar: Å lære er å oppdage; prinsipper og praktiske arbeidsmåter i konfluent pedagogikk
 - Held, Finn og Olsen, Flemming. Introduksjon til pedagogikk. i Arneberg, Per og Overland, Bjørn (red) 2003. Pedagogikk, mangfold og muligheter. N. W. Damm & Sønn AS
 - Langeland, Trond Åge 2009: Language and Change. Doktoravhandling UIS
 - Laursen, Per Fibæk. Ukjent årstall. "The development of the knowledge of teaching", i Moss, L og Kreisler, J (eds): Professional development and educational change. Ukjent forlag. Fra Kompendiet Ped 202 Profesjonsdidaktikk HIA 2005
 - Laursen, Per Fibæk. 2003. "Personlighet på dagsorden", i Weicher, Inge og Laursen, Per Fibæk: Person og profesjon. Billesøe & Balzer, DK.
 - Laursen, Per Fibæk. 2004. Den autentiske læreren. Bli en god og effektiv lærer – hvis du vil. Gyldendal Norsk Forlag.
 - Lave, Jean og Wenger, Etienne. 2002. Situated learning Legitimate peripheral participation. Cambridge UK: Cambridge University Press
 - Mathisen, Petter og Høigaard, Rune 2004: Veiledningsmetodikk; en håndbok i praktisk veiledningsarbeid. Høyskoleforlaget
 - Nasjonal Handlingsplan 2002 – 2006
 - Nasjonal Handlingsplan 2006 – 2009 Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk og Sosial- og helsedirektoratet, Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009. Oslo, februar 2006
 - Nollvisjonen och det trafiksäkra samhället 22 maj 1997. Regeringens proposition 1996/97:137

- NTP 2002 – 2011
- NTP 2006 - 2015
- NTP 2010 - 2019
- Nygren, Pär 2004. Handlingskompetanse. – om profesjonelle personer. Gyldendal Norsk Forlag AS
- Nasjonal Tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010 – 2013
- Perrow, Charles 1982 Normal Accidents. Princeton University Press
- Reason, James 1997 Organizational Accidents. Ashgate Publishing Ltd
- RUAG Regional Ulykkesanalysegruppe 2007. Årsrapport. Dybdestudier av dødsulykker i Region Sør 2007. Veg- og transportavdelingen
- Samfunnsseksjonen 2011. Temaanalyse av trafikkulykker i tilknytning til vegarbeid. Veg og transportavdelingen. Region Sør
- Utrykningspolitiets temahefte nr. 2/ 2009: HVEM FORTJENER POLITIETS OPPMERKSOMHET? En studie av dødsulykkene i trafikken i 2004 og 2005

Vedlegg 1 Prosjektbeskrivelse med målsetning fra 2005

Prosjektbeskrivelse med målsetning fra 2005



TRAFIKKPROSJEKT FOR UNGDOM

Ansvarlig:

Statens vegvesen Region sør og Vest-Agder fylkeskommune

Postadresse:

TRAFO, Boks 9085,
Sørlandsparken,
4696 Kristiansand

Besøksadresse:

Skandinavisk Trafikksenter,
Skibåsen 25, Sørlandsparken, 4696
Kristiansand

Telefon Sentralbord: **38058560**

Telefon Direkte: **38058567**

Telefaks: 38040431

Epost: post@trafoen.no

Web: www.trafoen.no



Innholdsfortegnelse:

Sammendrag.....	31
Navn.....	32
Beskrivelse.....	32
Målgruppe.....	33
Gjennomføring.....	33
Pedagogikk/pedagogisk tenkning.....	33
Prosjekt målsetning.....	33
Milepæler.....	34
Historikk.....	35
Slik oppsto TRAFØ prosjektet.....	35
Utvikling.....	35
Kvalitetssikring.....	36
Økonomi.....	38
Plassering.....	38
Evaluering.....	38
Evaluering av konseptet.....	38
Pilotevaluering.....	38
Evaluering av prosjektet.....	38
Samarbeidspartnere.....	38
Kjøreskolene.....	38
Forskningsmiljøet.....	38
PP Tjenesten i Kristiansand.....	39
Høgskolen i Agder.....	39
Styringsform.....	39
Styringsgruppa.....	39
Medlemmer.....	39
Prosjektleder.....	39
Kilder.....	40

Sammendrag

Trafoprojektet er et trafiksikkerhetsprosjekt i Kristiansand som åpnes offisielt 17. mars 2005 og skal pågå i 2005, 2006 og 2007. Planlegging, utvikling og byggearbeid har tatt litt over to år. Prosjektet er finansiert av Statens vegvesen Region sør, Vest-Agder fylkeskommune og 6 kommuner på Agder.

Initiativtakere til prosjektet er 4 ungdommer som mistet 4 venner i en tragisk bilulykke i november 2002. Deres mål har vært å la ungdom oppleve konsekvensene av en trafikkulykke. Fram til prosjektet ble åpnet har dette vært en prosess hvor mange har bidradd, og resultatet er blitt en syntese av alle bidragene.

I tillegg til ungdommene har de viktigste bidragsyterne vært Statens Vegvesen, Vest-Agder fylkeskommune, Trygg Trafikk, Skandinavisk Trafikksenter og Focus Film.

Prosjektet holder til i et eget bygg, Trafoen. Dette har en særegen arkitektur, og består av fem rom. I fire av rommene vises det film, mens det femte rommet er til debriefing og undervisning. Deltakerne går gjennom rommene i en fastsatt rekkefølge, og opplever gjennom filmene en trafikkulykke på nært hold.

Prosjektet har en fast ansatt prosjektleder som organiserer bruken av Trafoen, rettleider deltakerne og leder debriefing og undervisning. Prosjektleder har dessuten ansvar for drift og vedlikehold av prosjektets webside www.trafoen.no.

Deltakerne er i første omgang ungdom som skal ta sertifikat klasse b, og bruken av Trafoen organiseres i samarbeid med de lokale kjøreskolene.

Prosjektet har som målsetning å påvirke elevenes bevissthet, oppfatning og holdning til risiko, samt øke forståelsen for årsak til og konsekvensen av ulykker.

Den pedagogiske tenkingen bygger på ønske om størst mulig egenaktivitet og engasjement blant deltakerne. Man søker å nå holdninger og selvinnsikt gjennom mobilisering av følelser.

Prosjektet satser sterkt på kvalitetssikring og evaluering. Både TØI, SINTEF og Rogalandsforskning har evaluert prosjektplanen. TØI skal dessuten foreta en pilotevaluering før prosjektet åpner offisielt, samt en evaluering etter et halvt års drift. Prosjektet ønsker også å utvikle kontakt med høgskolemiljø, i første rekke Høgskolen i Agder.

Prosjektet blir ledet av en Styringsgruppe med deltakere fra Statens Vegvesen, Vest-Agder fylkeskommune, Trygg Trafikk og Skandinavisk Trafikksenter. Prosjektlederen deltar som sekretær for styringsgruppen.



Navn

TRAFO

Trafikkprosjekt for ungdom.

Navnet er valgt fordi det symboliserer den transformasjonen, endringen vi håper skal skje med prosjektdeltakerne. Navnet er kort, og antyder også hva som skjer i de forskjellige rommene i bygningen, i TRAFOEN.

Beskrivelse.

TRAFO prosjektet skal pågå i 3 år, fra 2005 til og med 2007.

TRAFOEN er plassert på området til Skandinavisk Trafikksenter i Kristiansand. Prosjektbygningen består av 5 rom. Deltakerne i prosjektet beveger seg gjennom bygningen i en fastlagt prosedyre, og opplever gjennom film og lyd å komme tett inn på en trafikkulykke. I det siste rommet foregår en ettersamtale.

Tid er navnet på det første rommet. Her ønskes deltakerne velkommen og forberedes. Det vises film på en vegg, bilder og scener fra livet, fra fødsel til død. Rommet symboliserer tida som går. Filmen gir en stemning, tømmer hodet for inntrykk og gjør deg klar til reisen.

I rom to starter **R**eisen. Rommet har to bilseter, og film på alle fire veggene. Framover fra setene ser man ut av frontruta på en bil som kjører på en vei. På begge sider ser man utsikten gjennom sidevinduene. Filmen tar deltakeren fram til en trafikkulykke hvor man observerer utrykningspersonell som driver førstehjelp på skadestedet.

I rom tre kommer man inn på **A**kutten. Også her er det film på alle fire veggene.

Personalet utfører sitt arbeid på de skadede, fra disse ankommer akuttmottaket, gjennom korridorer og fram til selve operasjonsrommet.

I rom fire er man tilbake i bilsetet. I filmen kjører man samme sted som i rom to. Denne gang er det imidlertid en minnestund på ulykkesstedet. Folk holder rundt hverandre, unge og gamle, det er lagt ned blomster, folk sørger og tar

Farvel.

Oppsummering.

I rom fem er det ingen film, men bord og sofa. Etter å ha gått alene gjennom filmrommene samles deltakergruppen og prosjektleder for å komme med sine følelser og tanker i en oppsummering. Dette er en ettersamtale hvor man lar deltakerne komme med sine reaksjoner som videre samtale tar utgangspunkt i.

I filmrommene vises filmene fra golv til tak. Alle vegger og gulv utenom filmflatene er utført i sort, lyskildene er slått av. Det er store høytalere i taket.

Målgruppe

Målgruppen er ungdom mellom 17 og 25 som skal ta førerkort for personbil. Dette er ungdom som er engasjert hos en kjøreskole. Samarbeidet med kjøreskolene er dermed svært sentralt.

Gjennomføring

Deltaking i prosjektet er frivillig og gratis og gjennomføres primært for grupper med fire personer. Prosjektleder og gruppen starter og avslutter gjennomgangen samlet, men deltakerne beveger seg enkeltvis gjennom de forskjellige rommene. Det er mulig for en deltaker å avbryte gjennomgangen på et hvilket som helst tidspunkt og gå ut av huset gjennom nødutgangen. Deltakelse kan skje i forbindelse med Sikkerhetskurs på bane, ved Sikkerhetskurs på vei, eller på andre måter.

Det vil ta ca. en time for en gruppe på fire personer å gå gjennom TRAFØEN. Halvparten av denne tiden er debrifing, samtale.

Pedagogikk/pedagogisk tenkning

Ønske er å appellere både til hodet, hjertet og magen. Brukeren skal "stå inne" i selve historien og samtidig ha en ren betrakterrolle. Alle videoene/bildene er produsert etter en pedagogisk overbygning der gjenkjennelse, "det kunne vært meg" ligger i bunnen.

Ettersamtalen skal ikke gi svar eller bruke pekefinger, men søke å få fram/bygge videre på brukernes egne reaksjoner. Personlig relevans er et nøkkelord. Gruppesamtalen må søkes knyttet til ulykkesårsaker, skadereduksjon, risikovurdering og forståelse av egne styrker og svakheter. Det er en målsetning å engasjere deltakerne til størst mulig egenaktivitet. (Fredheim 2004) (Olsen 2004)

Oppfølging

Det har hele tiden vært et mål å følge opp deltakerne etter at de er ferdig med den konkrete gjennomgangen av TRAFØEN. Dette kan gjøres ved hjelp av Internett, SMS eller lignende.

Web

Prosjektet skal ha sin egen web-side på domene trafoen.no. Her skal relevante opplysninger om prosjektet og dets utvikling ligge. Det er en målsetning at web-siden skal utvikles til å bli en viktigere del av prosjektet utover i perioden, og kanskje bli sentral i alt det nettbaserte trafikksikkerhetsarbeidet i distriktet.

Prosjekt målsetning.

På det generelle plan har TRAFØ prosjektet målsetting om å bidra til:

- Færre ulykker og dødsfall i trafikken

Den spesifikke målsetningen ligger i å øke selvinnsikten og endre holdninger gjennom mobilisering av følelser. Påvirke deltakernes bevissthet, oppfatning og holdning til risiko på disse felt:

- Respekt for eget og andres liv
- Vilje til å ta ansvar.

Målsetningen er å øke forståelsen for årsaker til og konsekvensen av bilulykker

Vi er ikke kjent med at det er lagd tilsvarende trafikksikkerhetskonsept i Norge, Norden eller noen andre steder overhode, og en overordnet målsetning for prosjektet blir derfor en utprøving av dette konseptet i praksis.

Milepæler

For å gjøre prosjektmålet mer kontrollerbart og oppnåelig har vi delt prosjektet inn i faser med hver sine milepæler.

FASE	Tidspunkt	Milepæl
1	Okt 04 – Mar 05	Klargjøring på alle felt, teknisk og praktisk. Tre testgrupper skal gjennom. 1. Teknisk test 2. Trafikal test 3. Ungdomstest Pilotevaluering v/ TØI, evt i samarbeid med HIA
2	Mar 05 – Aug 05	Utvikle best mulig samarbeid med kjøreskolene. Teste ut organiseringsformer. Glattkjøring, landeveiskjøring, andre former. Teste pedagogiske virkemiddel – før og ettersamtale. Oppstarting av web-side. Mål: Minst 60% av kjøreskolene i Vest Agder som brukere. TØI gjennomfører en effektanalyse/evaluering
3	Aug 05 – Jan 06	Utvikling av web-side Mål for web-siden: Ukentlige oppdateringer Videreutvikle pedagogikk – før og ettersamtale Oppfølging og etterkontakt med brukerne Mål: Minst 80% av kjøreskolene på Agder som brukere.
4	Jan 06	Oppsummere første år. Sette opp nye milepæler. Disse kan være: Nye brukergrupper? Utvikle nye filmer? <ul style="list-style-type: none">• For samme brukergruppe• For andre brukergrupper Mål for web-siden: Bli et trafikksikkerhetssentrum i regionen Flest mulig kjøreskoler på Agder som brukere.
5	Jan 07	Oppsummere andre år. Sette opp nye milepæler. Disse kan være: Etterbruk – videreutvikling av bygning og konsept, eventuelt salg og eksport. Mulige inntekstkilder?
6	Okt 07	Oppsummering. Har prosjektet noen effekt i denne formen? Hvilken? Hva kan endres for å gjøre det mer effektivt? Teknisk? Pedagogisk? Organisatorisk? Nye prosjekt?

Historikk

Slik oppsto TRAFØ prosjektet

10. oktober 2002 omkom fire ungdommer på Dalane mellom Kristiansand og Vennesla. Bilene de kjørte, en eldre VW Golf, kom i brann etter at de kjørte utfor veien i stor fart og traff et gjerde klokka ett om natta.



De tre venninnene Yvonne Lunden Halseth, Therese Mortensen og Ingrid Waade var blant de mange som mistet nære venner og kamerater i ulykka. Det hadde vært flere tragiske ulykker i perioden og de tre jentene hadde mistet flere venner. Nå mente de noe måtte gjøres for at folk skulle få øynene opp. Ved hjelp av Dagbladet fikk de et møte med samferdselsminister Torill Skogsholm. Påfølgende avisartikkel søndag 24.

november 2002 ble observert av Arild Nærum fra Statens vegvesen Vest-Agder, som tok kontakt med jentene dagen etter. Dette resulterte også i medieoppslag både på NRK og i Fædrelandsvennen. En uke senere ble det første møtet med jentene avholdt, der også Liv Skare Falkum fra Trygg Trafikk og Egil Strømme fra Vest-Agder fylkeskommune var med. Jentene la der fram noen forslag til hva de mente kunne ha effekt overfor ungdom. Tanken om å la ungdommen, på en eller annen måte, oppleve konsekvensene av en trafikkulykke, stod sentralt.

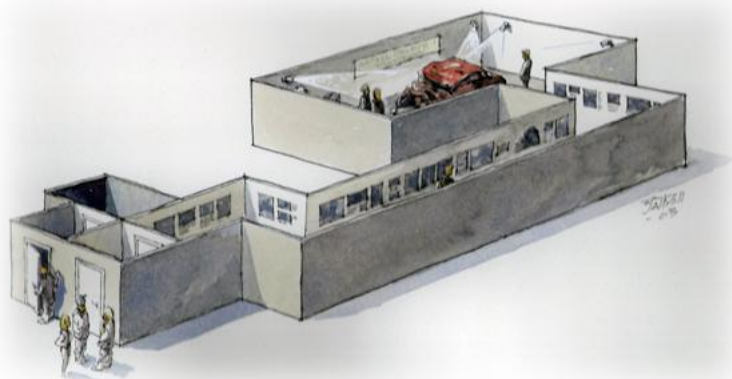
Jentene etterlyste flere ungdommer til et videre arbeid og fikk straks svar fra Tommy Tofteland, som siden har vært med i hele prosessen.

Utvikling

En opplevelse av konsekvenser av en trafikkulykke ble raskt satt i sammenheng med føreropplæring, noe som førte til at Ole Wiktor Olsen, daglig leder av Skandinavisk trafikksenter ble trukket inn i prosjektet.

De fire ungdommene fikk raskt opp en skisse som viste hva de kunne tenke seg (se bilde). De var helt fra starten veldig tydelige på at dette var noe alle ungdommer skulle oppleve alene, og tegnet en skisse der en labyrint med bilder av ulykker førte fram til et bilvrak. I utgangspunktet var det tenkt at dette senteret skulle "stå på egne bein" uten noen form for veiledning.

Det ble undersøkt hva som var gjort andre steder. Det ble bl.a arrangert en studietur til trafikkopplæringscenteret Stora Holm i Gøteborg i februar 2003. Der var "Innsikten" etablert som et sted der det ble vist bilder, video, et bilvrak, samt demonstrert kollisjonskrefter via "bråstopp" og "veltepetter". Dette senteret var basert på gruppebesøk krevde en egen veileder.



og

Ungdommene ønsket å lage noe annet enn dette. I mars 2003 ble Bjørn Fredheim og Focus Film trukket inn. Sammen med ungdommene utarbeidet de en skisse til et senter med fem rom, der det

første rommet var et venterom. I det neste var en med på en kjøretur som endte med en ulykke, i rom tre var en inne på et sykehus der de skadde ble brakt inn. I det fjerde rommet ble det holdt en minnestund, mens et femte rom var "skrifterom".

Dette senteret skulle være et eget hus, med spesiell arkitektur, med film og lyd, et opplevelsessenter. Det ble gjennomført et forprosjekt som var ferdig 10. juni 2003. Forprosjektet ble presentert for fylkeskommunens hovedutvalg for næring, samferdsel og miljø (NSM-utvalget) 19. juni, og ble svært godt mottatt. Prosjektet nå var blitt av en helt annen karakter, og med en helt annen kostnad enn det som først var tenkt.



Focus Film har skrevet manus og foretatt innspilling av filmene som benyttes. Det er bl.a gjort ved hjelp av en egenutviklet filmrigg som tar opptak i tilnærmet 360 graders vinkel og tillater dermed projisering av film på alle fire veggene i rommet. Alt blir styrt av en "datasentral" som gjør at bygget er automatisert. Den tekniske sammensetningen er utviklet av Trond Tveit.

Kvalitetssikring

Planen for prosjektet er blitt vurdert fra flere hold. Både SINTEF i Trondheim, TØI i Oslo og Høgskolen i Rogaland leverte sine vurderinger høsten 2003. Konseptet som ble evaluert hadde ikke noe oppsummeringsrom, men et "Skriferom" hvor man skulle komme med sine umiddelbare inntrykk foran et kamera. Det hadde dessuten et gravkapell og ikke en minnestund.

Transportøkonomisk Institutt (TØI):

Holdninger til kampanjer og effekt av kampanjer kan synes å ha et sterkt innslag av tro, synspunkter kan virke lite nyanserte. Antagelig er dette en gjenspeiling av det man finner i forskningslitteraturen.



Et gjengs trekk ved kampanjene er at flere kommunikasjonskanaler er i bruk samtidig som kampanjene ofte ledsages av andre tiltak. En implikasjon er at det er vanskelig å isolere effekten av det enkelte tiltak.

- Trafikksikkerhetskampanjer som involverer **personlig kommunikasjon** (ansikt til ansikt) synes å være mer effektivt enn andre. Dette er særlig effektivt når budskapet om trafikksikkerhet spres gjennom **jevnaledrende**.
- Jo mer aktivisering av tankevirksomhet, jo større ser sjansen ut for varig holdningsendring.
- For at budskapet skal bearbejdes aktivt er det viktig at den enkelte føler **personlig relevans** til budskapet, "dette angår meg".
- Ungdom, så vel som andre aldersgrupper, tenderer til å **mislike påvirkning av "pekefingertypen"**. 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. Gruppediskusjoner med dette utgangspunkt synes for øvrig å være effektivt.
- Bruk av **emosjonelle virkemidler** har vært mye brukt, men effekten er noe omdiskutert.
- Det å spille på **forestilt anger** kan være effektivt, f.eks å få mottaker til å forestilles seg at han har skadet et annet menneske i trafikken.
- Ungdom med **mest avvikende trafikksikkerhetsorientering** (dårlige holdninger, stor tro på egen kjøreferdighet, høy forekomst av risikotaking i trafikken og lav risikooppfattelse) er **svært vanskelig å nå** gjennom trafikksikkerhetskampanjer.
- Virkninger av trafikksikkerhetskampanjer ser generelt ut til å være **sterkere på kort sikt enn på lang sikt**.

TØI sa de ikke kjente virkningen av konsepter som likner på dette, men konseptets pedagogiske overbygning kan på mange måter sies å være i tråd med tidligere forskning om hva som synes å være effektivt.

De pekte på at å skape en personlig relevans er en sentral og fundamental målsetning. Dessuten at det hadde vært ønskelig med lenger og mer aktiv bearbeiding etterpå, for eksempel gruppesamtale i stedet for kamera og skriftherom. **(Ulleberg og Bjørnskau 2003)**

Rogalandsforskning/ Høyskolen i Rogaland:

Selv om dette er et opplevelsessenter der små grupper av ungdom deltar i puljer, må det sies å være et individfokusert opplegg. Det beskriver ingen systematiske bruk av sosiale prosesser blant ungdommene som deltar. Etter vårt skjønn er konseptet bygget på ideen om at man kan skremme ungdom til ettertanke og at denne ettertanken vil føre til endret kjøreatferd både hos individet som ble "skremt" og hos en venneflokk som individet senere blir en "ambassadør" for.

Evalueringen tar så utgangspunkt i hvorvidt et individfokusert mediesenter som formidler skremmende inntrykk knyttet til trafikkulykker, kan føre til bedre kjøreatferd hos unge.

Rogalandsforskning/ Høyskolen i Rogaland har ikke funnet tilsvarende konsept, heller ikke i internasjonal forskningslitteratur.

Kort oppsummert kan en si at skal en bruke skremselspropaganda, må en gjøre det med kraftige virkemidler og en må formidle at en selv kan forhindre tilsvarende skremsler i eget liv ved å endre sin adferd eller handle på bestemte måter.

Vi tror kanskje at en bør vurdere gjennomgangen i opplevelsessenteret som en gruppeaktivitet. Grunnen til det er kunnskap om at samtaler i grupper er mer egnet enn individuelle samtaler til å fremme atferdsendring og å utvikle og befeste normer. Det vil være viktig å ha en mer styrt diskusjon i etterkant av de opplevelsene deltakerne nettopp har hatt. En slik gruppesamtale bør være ledet av en veileder ved opplevelsessenteret. Denne veilederen skal gjerne provosere/få deltakerne til å tenke gjennom hvordan de tenker når de selv kjører bil.

Konklusjon: *Vi tror det er uetisk å eksponere ungdom flest for en metode som ligger til grunn for dette konseptet. Men noen modifikasjoner mener vi likevel at konseptet vil fungere. Vi tror at involvering av deltakerne er en nøkkelfaktor. **(Njå og Junge 2003)***

SINTEF Veg og samferdsel:

Opplevelsessenter med mulighet for interaktivitet er tatt i bruk i mange sammenhenger. I Norge har Stortinget et slikt senter, det samme har NRK og VG. Utenlands finner vi mange slike senter der forskjellige produsenter ønsker å fremstille seg på en engasjerende og lærerik måte.



Målet med senteret er å få ungdom til "å fatte konsekvensene av uvettig kjøring". Å fatte konsekvensene er ikke bare et spørsmål om kunnskap, men like mye forhold knyttet opp mot motivasjon, verdier og personlighet.

Det er ikke mange dokumenterte evalueringer av slike opplevelsessenter. Evalueringene omhandler vanligvis besøkstall, om det var underholdende, lærerikt, spennende etc. I hvilken grad opplevelsene har endret adferdsmønster er mer uklart.

*Vi synes konseptet som presenteres for oss er meget interessant og representerer en annerledes innfallsvinkel i forhold til det som er gjort før. Slik vi har forstått dette har ungdom selv vært med på å gi uttrykk for hva de mener kan være virkningsfullt. **(Moe 2003)***

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

Disse tre vurderingen var viktige forutsetninger for de bevilgninger og vedtak som ble fattet i de ulike sammenhengene.

Økonomi

Bygget med teknisk utstyr og filmer er finansiert gjennom et spleiselag mellom Areal og Transportprosjektet i Kristiansandsregionen, som er de seks kommunene Kristiansand, Vennesla, Søgne, Sogndalen, Birkenes og Lillesand på den ene siden og Statens vegvesen region sør på den andre. Statens vegvesen gav en ekstrabevilgning samt en omprioritering av ordinære trafiksikkerhetsmidler innen budsjettet til Statens vegvesen Vest-Agder. Vest-Agder fylkeskommune har tatt ansvar for driftsmidler i prosjektperioden gjennom vedtak i fylkestinget 20. april 2004.

Plassering

Da planene var blitt så konkrete at et hus skulle bygges, valgte man å legge bygningen på Skandinavisk Trafikksenter. Det ble vurdert andre alternativ, bl.a videregående skoler. Skandinavisk Trafikksenter ble valgt vesentlig på grunn av tilknytningen til føreropplæringen.

Evaluering

Det er lagt opp til grundig evaluering av prosjektet.

Evaluering av konseptet

Sintef, TØI og Høgskolen i Rogaland/Rogalandsforskning foretok høsten 2003 også en vurdering av hva slags videre evaluering prosjektet burde foreta. TØI ble valgt til å utføre denne.

Pilotevaluering

Før TRAFØEN åpner offisielt skal det foretaes en pilotevaluering. Man skal teste grupper på fire og grupper på to, samt at deltakerne skal gå enkeltvis eller to og to gjennom TRAFØEN.

Evaluering av prosjektet

Det er også lagt opp til å evaluere prosjektet i andre halvdel av første driftsår. Også dette skal TØI gjøre.

Samarbeidspartnere

Kjøreskolene

Helt sentrale i planen for gjennomføring av prosjektet er Kjøreskolene i distriktet. Prosjektdeltakerne er elever på de respektive kjøreskolene. Det blir i første omgang kjøreskolelærerne som avgjør i hvor stor grad TRAFØEN blir benyttet. Det blir i første rekke også dem som kan nyttiggjøre seg det ekstra elementet i trafiksikkerhetsarbeidet som TRAFØ utgjør, både før elevene gjennomgår prosjektet og etterpå. Det er derfor viktig at lærerne får best mulig kunnskap om prosjektet. Dette vil skje gjennom informasjonsmøte, og ved å tilby alle lærerne mulighet til selv å gjennomgå TRAFØEN.

Forskningsmiljøet

Utviklingen av TRAFØ-prosjektet har i flere faser skjedd i overensstemmelse med råd fra forskermiljøet i Norge. Vi ser det som viktig å opprettholde den kontakten. TRAFØ prosjektet representerer et nytt konsept i trafiksikkerhetsarbeidet, og kunnskap om resultatene og

erfaringene vil også være viktig for forsker- og høgskolemiljøet. I tillegg trenger prosjektet kunnskapen fra dette miljøet.

PP Tjenesten i Kristiansand

Prosjektet etablerte tidlig kontakt med psykolog Arvid Alsaker som er leder for Pedagogisk psykologisk tjeneste i Kristiansand. Han har bidradd på flere trinn i prosessen med faglige råd, både skriftlig og muntlig.

Høgskolen i Agder

Prosjektet har også etablert kontakt med det lokale høgskolemiljøet. Vi håper på en gjensidig nytteeffekt, uten at det er lagt faste planer.

Styringsform

Prosjektets styres av en styringsgruppe og en prosjektleder. Prosjektleder er ansatt via Skandinavisk Trafikksenter AS, og rapporterer til leder Ole Wiktor Olsen.

Styringsgruppa

Styringsgruppa ble nedsatt 1.1.2005. Den har hatt ansvar for utvikling av prosjektet.

Medlemmer

Styringsgruppa består av:

Liv Skare Falkum, Trygg Trafikk
Johan Mjaaland, Statens vegvesen
Arild Nærum, Statens vegvesen
Ole Wiktor Olsen, Skandinavisk Trafikksenter
Leif Storsve, Vest-Agder fylkeskommune
Egil Strømme, Vest-Agder fylkeskommune

Prosjektleder

Stillingen ble utlyst høsten 2004.

I stillingsannonsen sto det at prosjektleder vil få følgende ansvars- og arbeidsoppgaver:

- ***Drifte senteret i samsvar med vedtatte planer for økonomi og pedagogisk innhold.***
- ***Veilede og informere brukerne av senteret.***
- ***Være sekretær i en styringsgruppe for senteret og delta i faglig utvikling av hele konseptet.***
- ***Inngå som en del av arbeidsteamet på Skandinavisk Trafikksenter.***

Søkere til stillingen må ha høyere utdanning. Aktuelle fagfelt kan være sykepleie, pedagogikk, krisepsykiatri, akuttmedisin /ulykkesstedsbehandling. Erfaring fra arbeid fra andre relevante fagområder vil også kunne veie tungt.

Det vil bli lagt vekt på evne til kommunikasjon, veiledning, samarbeid og selvstendig planlegging og gjennomføring av undervisningsarbeid og -oppgaver.

Det vil bli lagt vekt på evne til kommunikasjon, veiledning, samarbeid og selvstendig planlegging og gjennomføring av undervisningsarbeid og -oppgaver.

Geir Sundet ble ansatt fra 1. desember 2004 i 80% stilling. Han har tre års utdanning som sosionom, 2 år på IT Akademiet som Webmaster og Systemutvikler, samt 1 år pedagogikk fra Høgskolen i Agder. Sundet har lang erfaring som yrkessjåfør, vesentlig i internasjonal langtransport. Han har også lang erfaring fra skribentvirksomhet og fagforeningsarbeid.

Kilder

- Bjørn Fredheim: Pedagogisk grunnlag. Focus Film 2004
- Bjørn Fredheim m/flere: Pedagogisk overbygning Trafikksenter. Focus Film 2004
- Ole Wiktor Olsen: Forslag til lærerveiledning. Skandinavisk Trafikksenter 2004
- Pål Ulleberg og Torkel Bjørnskau: Trafikkopplevessenter for ungdom i Vest-Agder. Vurdering av virkemidler og forslag til evalueringsopplegg. SM//1547/03. Transportøkonomisk institutt 2003.
- Ove Njå og Amund Junge: Evaluering av trafikkopplevessenter for ungdom i Vest-Agder. RF - Rogalandsforskning 2003.
- Dagfinn Moe: Evaluering av trafikkopplevessenter for ungdom i Vest-Agder. Sintef 2003.

Vedlegg 2. Før samtale oppdatert 4.9.2013

<p>Velkommen. De ytre rammene. Prosjektets opprinnelse.</p>	<p>Velkommen til TRAFØ prosjektet. Jeg heter og skal være sammen med dere en time. Minne om Mobil. Kjenner dere til det som skal skje her? Trafoen handler om trafikkulykker. Det er fire 17 åringer fra Kristiansandsområdet som har tatt initiativ til å lage dette huset som har fem rom. De gjorde det fordi fire av deres nærmeste venner ble drept i en bilulykke før de ble 20 år gamle. De ønsket å beskrive litt av sorgen de opplevde da de mistet sine venner. De ønsket å la andre unge oppleve dette – UTEN å trenge å oppleve en dødsulykke, UTEN å måtte miste noen av dem dere er mest glad i. Hele formålet med Trafoen er å prøve å hindre nye ulykker.</p>
	<p>Dere skal nå gå alene gjennom de fem rom som denne bygningen består av. (en + en + to). I de fire første rommene er det film. Dere vil få se en trafikkulykke i de tre rommene innefor dette. I det femte rommet venter jeg på dere, og der vil jeg gjerne høre hvilke inntrykk denne ulykka gjør på dere. Når alle er kommet til det siste rommet skal vi drøfte hva dere mener er grunn til trafikkulykker</p>
<p>Praktisk</p>	<p>Når jeg starter filmen åpner døra seg etter tre minutter. Da går du inn. (Peke) Så åpner den seg hvert syvende minutt, og du (peke) går inn. Den siste får se ganske mye av denne filmen.</p> <p>I to av de rommene dere skal inn i er det bilseter. Sett dere på et av setene. I et rom er det ingenting. Still dere midt på gulvet. Dørene åpner seg automatisk. Hver gang en dør åpner seg går dere raskt videre til neste rom. Det er som å bli ledet av en usynlig hånd.</p> <p>Tilslutt kommer dere til samtalerommet hvor jeg venter på dere.</p>
<p>Om dette rommet</p>	<p>Filmene i de andre rommene handler om en trafikkulykke. Det er ingen direkte sammenheng til filmen i dette rommet. Dette er en stemningsfilm. Den handler mest om hverdagen, om Tiden som går, fødsel, død, hverdag og fest, arbeid og fritid. Målet er å tømme hodet for de tingene du har gjort før i dag, og samtidig tenke på disse tre spørsmålene: Hvilke ønsker har du i livet ditt? Hvilke verdier har du? (Lever du i samsvar med disse verdiene?)</p>
<p>Påpeke frivillighet, og gi mulighet for å avbryte</p>	<p>(Gå bort til døra og åpne den) Jeg sa at alle dørene åpner seg automatisk. Dette viser at de er enkle å åpne manuelt. Noen liker ikke å være innelåst. Det blir dere altså ikke her. Det er frivillig å gå gjennom Trafoen. Det er også mulig å avbryte gjennomgangen på et hvert tidspunkt. Logoen vår ligger i alle gulvene, (peke på gulvet) og den vises veien videre. Det er altså mulig å gå forbi filmene hvis dere vil. Har dere oppfattet åssen det skal foregå? Da setter jeg i gang filmene og er spent på hva dere synes. Lykke til!</p>
<p>Spørsmål? Lykke til!</p>	<p>Start film.</p>

Vedlegg 3: Teknisk driftsplan for Trafoen

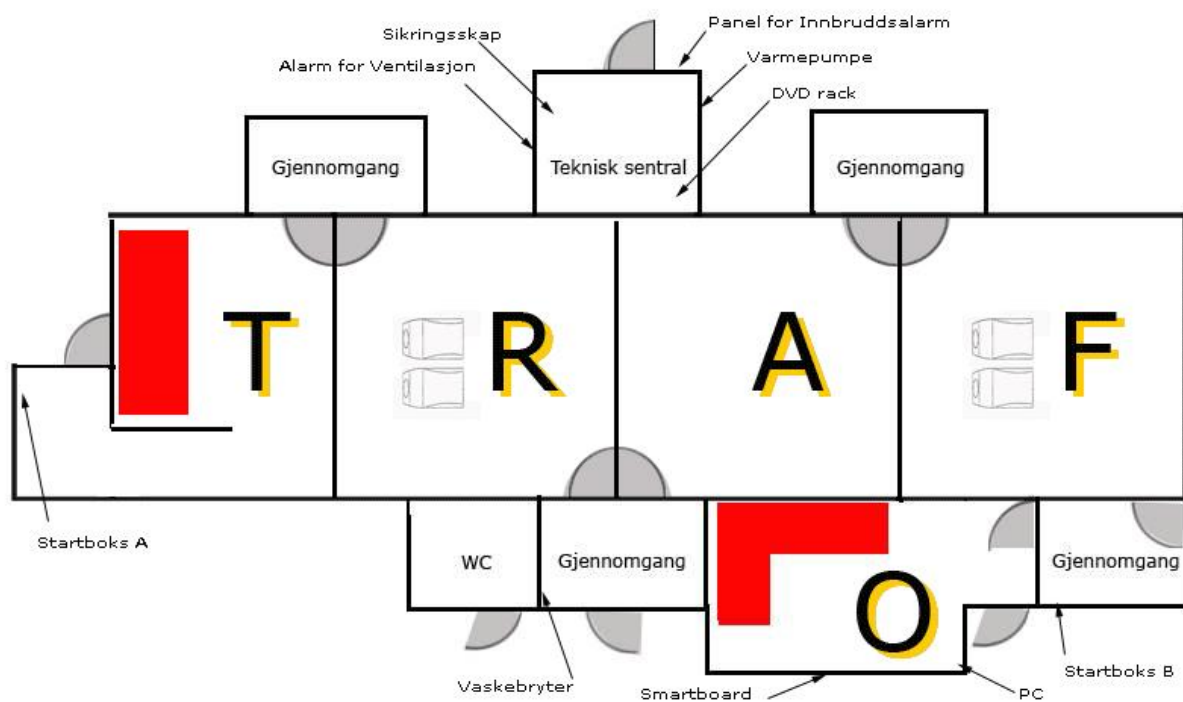
Teknisk driftsplan for Trafoen

Geir Sundet november 2013



Innhold

1. Oversikt over Trafoen
2. Teknisk sentral
 - a. Innbruddsalarm
 - b. Alarm for ventilasjon
 - c. Varmepumpe
 - d. Sikringssskap
 - e. DVD rack
3. Normal bruk av Trafoen
4. Hva kan gå galt, og hva gjør man da?
5. Folk som kan kontaktes
6. Vaskebryter
7. Brøyting





Normal bruk av Trafoen. Siste endring 21.november 2013

1. Slå av innbruddsalarmen. Det kan gjøres i Teknisk sentral, like til venstre for inngangsdøra, eller på et av panelene i hovedbygningen til Skandinavisk Trafikksenter
2. Kontroller at alle DVD- maskinene og forsterkerne og styreenhetene i racket i Teknisk sentral er slått på (bilde 1)
3. Kontroller sikrings-skap (bilde 1) og ventilasjonsalarmen. (Den står på veggen mellom DVD racket og Sikrings-skapet)
4. Lås deg inn hoveddøra (til rom T). Åpne Startboks A til høyre og slå på bryteren merket ANLEGG PÅ. (bilde 2 og 3)

Bilde 1



Bilde 3 ---->

Bilde 2

<----



5. Når deltakerne er plassert i den røde sofaen i T og innledningen er unnagjort, startes filmene ved å klikke på vippebryteren til venstre i Startboks A, merket FILM.



6. Instruktøren går nå til rom O og klargjør Smartboardtavla. Start Projektoren med Fjernkontrollen (bilde 4).
7. Beveg musa til PCen så den kommer ut av dvale. PCen står alltid på.
8. Sett opp riktig «Sol» på Smartboardtavla og lagre fila i rett katalog.
9. Kontroller om Smartboarden må kalibreres. Det gjøres i tilfelle ved å holde inne de to knappene nede på midten av Tavla i fem sekunder og følge anvisningene. (bilde 5)
10. Slå av Projektoren med fjernekontrollen.
11. Ta imot eleven og gjennomfør debrifingssamtale.
12. Når samtalen er gjennomført med alle deltakerne startes projektoren. Elevene får to minutter til å forberede en oppgave. Instruktøren går til Startboks 2 og stopper filmen (bilde 6). Filmene er nå klargjort for neste gruppe.
13. Instruktøren går tilbake til elevene, gjennomfører oppgaven med Smartboardtavla.
14. Når hele økta er slutt stenges Projektoren.
15. Neste gruppa kan starte i den røde sofaen i T og prosedyren fra punkt 5 gjentas.
16. Når Trafoen skal avsluttes for dagen går man til Startboks A, trykker på knappen til høyre, ANLEGG AV. Gå rundt hjørnet til sofaen og se at film og lys nå stenges.
17. Vent et par minutter til dørene stenges før innbruddsalarm igjen aktiveres.

Bilde 4 ----->



←----- Bilde 5

Bilde 6 ----->



Hva kan gå galt? – Og hva gjør man da?

Filmen startet ikke

Skjer med ujevne mellomrom. Trykk en gang til på bryteren FILM i Startboks 1. Vent ti sekunder. Trykk så en gang til på bryteren FILM i Startboks 1.

Smartboarden går ut av kalibrering

Kalibrer på ny. Problemer med kalibrering førte til at vi fornyet Smartboarden i 2012.

Feil på projektor/ projektor fungerer ikke

Varmepumpa funker ikke

Temperaturen i Teknisk rom øker. Pumpa er defekt nå og bør skiftes før sommeren.

Ventilasjonsanlegget funker ikke

Man merker at luften i samtalerommet O blir dårlig.

Utvendige lys virker ikke

Sjekk sikringsskapet i Teknisk Sentral. (Sikring 2b)

Folk som kan kontaktes

Ruben Gabrielsen, Oneco

mobil 98240825

ruben.gabrielsen@oneco.no

Ruben har montert alt teknisk anlegg i Trafoen og hatt service hele tiden.

Ruben Gabrielsen, Oneco

mobil 98240825

ruben.gabrielsen@oneco.no

Ruben Gabrielsen, Oneco

mobil 98240825

ruben.gabrielsen@oneco.no

GK Norge

Tlf 38106680 Mobil 97590590

GK Norge

Tlf 38106680 Mobil 97590590

Team elektro v/ Bjørn Arild Hovland

Tlf 38020160 Mobil 91776192

I tillegg er teknisk leder på Skandinavisk Trafikksenter Dagfinn Trydal tilgjengelig og oppdatert på det meste, og teknisk assistent Jacob Yngvar Staalesen tar seg av brøyting rundt Trafoen og søppeltømming utendørs. Kantineansvarlig Vanja Tønnesland foretar renhold innvendig.

Vaskebryter

NB: I gjennomgangsrommet mellom rommene R og A står det en liten bryter på veggen som kalles VASKEBRYTEREN. Denne skal stå i 0. Den kan stilles på 1 når man skal vaske, foreta reparasjoner eller andre typer jobber.

Alle dører blir stående åpnet og alle lys blir slått på.





Jeg vil gjerne ha inn i brøyterutinen til Teknisk at brøytekanten foran trappa opp til Trafoen fjernes, og at det skrapes over trappa slik at det blir enkelt å spa den fram. (Vær forsiktig)☺
Videre at håndfreseren lager vei mellom alle dørene i Trafoen.

Den som har ansvar for Trafoen den aktuelle dagen har ansvar for å spa opp trappa og gjøre siste finish rundt dørene samt strø. Strøsand i pøs på Trafotoalettet.

På mandager er det viktig at dette er på plass slik at elevene kan gå opp trappa og inn i Trafoen klokka 08.15.