# Prosjektbeskrivelse med målsetning

TRAFO

TRAFIKKPROSJEKT FOR UNGDOM

**Ansvarlig:**

***Statens vegvesen Region sør og Vest-Agder fylkeskommune***


***Postadresse:***
*TRAFO, Boks 9085, Sørlandsparken,*
*4696 Krisitiansand*
***Besøksadresse:***
*Skandinavisk Trafikksenter, Skibåsen 25,*
*Sørlandsparken, 4696 Kristiansand*

**Telefon Sentralbord:** 38058560
**Telefon Direkte:** 38058567

***Telefaks:*** *38040431*
*Epost: post@trafoen.no*
*Web: www.trafoen.no*


VEST-AGDER FYLKESKOMMUNE · Statens vegvesen · TRYGG TRAFIKK · SKANDINAVISK TRAFIKKSENTER AS · Focus film

# *Innholdsfortegnelse:*


SAMMENDRAG ..... 3
NAVN ..... 4
BESKRIVELSE ..... 4
MÅLGRUPPE ..... 5
GJENNOMFØRING ..... 5
PEDAGOGIKK/PEDAGOGISK TENKNING ..... 5
PROSJEKTMÅLSETNING ..... 5
*Milepæler* ..... 6
HISTORIKK ..... 7
*Slik oppsto TRAFO prosjektet* ..... 7
*Utvikling* ..... 7
*Kvalitetssikring* ..... 8
*Økonomi* ..... 10
*Plassering* ..... 10
EVALUERING ..... 10
*Evaluering av konseptet* ..... 10
*Pilotevaluering* ..... 10
*Evaluering av prosjektet* ..... 10
SAMARBEIDSPARTNERE ..... 10
*Kjøreskolene* ..... 10
*Forskningsmiljøet* ..... 10
*PP Tjenesten i Kristiansand* ..... 11
*Høgskolen i Agder* ..... 11
STYRINGSFORM ..... 11
*Styringsgruppa* ..... 11
*Medlemmer* ..... 11
PROSJEKTLEDER ..... 11
KILDER ..... 12

# *Sammendrag*

Trafoprosjektet er et trafikksikkerhetsprosjekt 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 debrifing 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, rettleder deltakerne og leder debrifing og undervisning. Prosjektleder har dessuten ansvar for drift og vedlikehold av prosjektets webside www.trafoen.no.

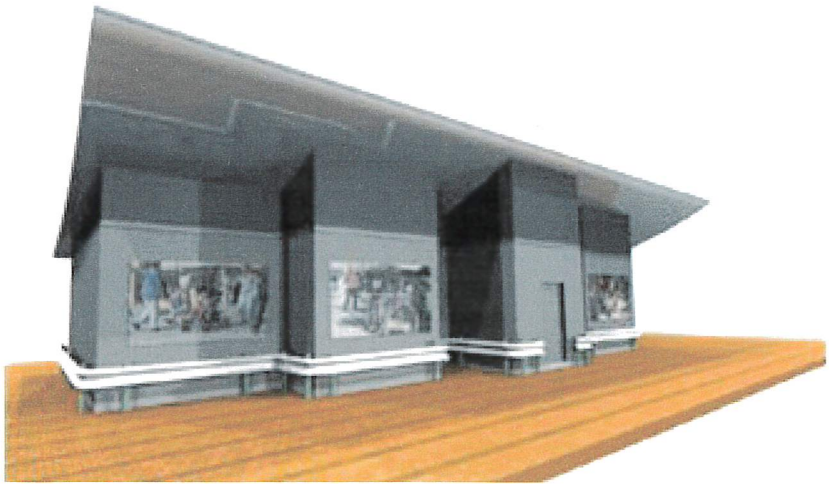
Deltakerne er i første omgang ungdom som skal ta sertifikat klasse b, og bruken av Trafoen organiseres i samarbeid med de lokale kjøreskolene.

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.

T**id** 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

F**arvel**.

O**ppsummering**.

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 TRAFOEN. 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 TRAFOEN. 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.

## *Prosjektmålsetning.*

På det generelle plan har TRAFO 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.<br>Tre testgrupper skal gjennom.<br>1. Teknisk test<br>2. Trafikal test<br>3. Ungdomstest<br>Pilotevaluering v/ TØI, evnt i samarbeid med HIA |
| 2 | Mar 05 – Aug 05 | Utvikle best mulig samarbeid med kjøreskolene.<br>Teste ut organiseringsformer. Glattkjøring, landeveiskjøring, andre former.<br>Teste pedagogiske virkemiddel – før og ettersamtale.<br>Oppstarting av web-side.<br>Mål: Minst 60% av kjøreskolene i Vest Agder som brukere.<br>TØI gjennomfører en effektanalyse/evaluering |
| 3 | Aug 05 – Jan 06 | Utvikling av web-side<br>Mål for web-siden: Ukentlige oppdateringer<br>Videreutvikle pedagogikk – før og ettersamtale<br>Oppfølging og etterkontakt med brukerne<br>Mål: Minst 80% av kjøreskolene på Agder som brukere. |
| 4 | Jan 06 | Oppsummere første år. Sette opp nye milepæler.<br>Disse kan være:<br>Nye brukergrupper?<br>Utvikle nye filmer?<br>• For samme brukergruppe<br>• For andre brukergrupper<br>Mål for web-siden: Blir et trafikksikkerhetssentrum i regionen<br>Flest mulig kjøreskoler på Agder som brukere. |
| 5 | Jan 07 | Oppsummere andre år. Sette opp nye milepæler.<br>Disse kan være:<br>Etterbruk – videreutvikling av bygning og konsept, eventuelt salg og eksport.<br>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 TRAFO prosjektet

10. oktober 2002 omkom fire ungdommer på Dalane mellom Kristiansand og Vennesla. Bilen 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.

«Vi har mistet mange nok»

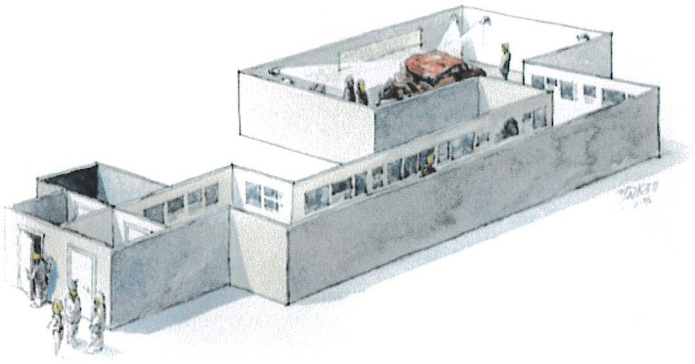
De tre venninnene Yvonne Lunden Halseth, Therese Mortensen og Ingrid Waade var blant de mange som mistet nære venner og kamerater i ulykka. Det hadde vært flere tragiske ulykker i perioden og de tre jentene hadde mistet flere venner. Nå mente de noe måtte gjøres for at folk skulle få øynene opp. Ved 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 trafikkopplæringssenteret 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 og krevde en egen veileder.



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* **jevnaldrende**.
- *Jo mer aktivisering av tankevirksomhet, jo større ser sjansen ut for varig holdningsendring.*
- *For at budskapet skal bearbeides 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 skrifterom. (*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 utrykk 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 trafikksikkerhetsmidler 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 TRAFOEN 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 TRAFOEN.

### *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 TRAFOEN blir benyttet. Det blir i første rekke også dem som kan nyttiggjøre seg det ekstra elementet i trafikksikkerhetsarbeidet som TRAFO 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 TRAFOEN.

### *Forskningsmiljøet*

Utviklingen av TRAFO-prosjektet har i flere faser skjedd i overensstemmelse med råd fra forskermiljøet i Norge. Vi ser det som viktig å opprettholde den kontakten. TRAFO prosjektet representerer et nytt konsept i trafikksikkerhetsarbeidet, 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 utvilkling 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.*

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: Trafikkopplevelsessenter 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 trafikkopplevelsessenter for ungdom i Vest-Agder. RF - Rogalandsforskning 2003.
- Dagfinn Moe: Evaluering av trafikkopplevelsessenter for ungdom i Vest-Agder. Sintef 2003.