

STF50 A05188 – Åpen

# RAPPORT

*Evaluering av prosjektet "Ungdom påvirker ungdom" og prosessen med etableringen av et trafikksikkerhetssenter ved Høgskolen i Finnmark*

Dagfinn Moe og Trine M. Stene

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

Oktober 2005





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

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

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

# SINTEF RAPPORT

TITTEL

**Evaluering av prosjektet "Ungdom Påvirker Ungdom" og prosessen med etableringen av et trafikksikkerhetscenter ved Høgskolen i Finnmark**

FORFATTER(E)

Dagfinn Moe og Trine M Stene

OPPDRAAGSGIVER(E)

Statens vegvesen Region Nord

RAPPORTNR. <b>STF50 A05188</b>	GRADERING <b>Åpen</b>	OPPDRAAGSGIVERS REF. <b>John Söderholm</b>	
GRADER. DENNE SIDE	ISBN <b>82-14-03733-6</b>	PROSJEKTNR. <b>50351300</b>	ANTALL SIDER OG BILAG <b>29</b>
ELEKTRONISK ARKIVKODE <b>A05188_Ungdom påvirker ungdom</b>	PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) <b>Dagfinn Moe</b> <i>Dagfinn Moe</i>	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.) <b>Kristian Sakshaug</b> <i>Kristian Sakshaug</i>	
ARKIVKODE <b>503513</b>	DATO <b>2005-10-28</b>	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.) <b>Trond Foss, forskningssjef</b> <i>Trond Foss</i>	

## SAMMENDRAG

SINTEF har gjennomført en evaluering av ett av Statens vegvesen sine nullvisjonsprosjekter. Prosjektet omhandler utviklingen og utprøvingen av en kommunikasjonsmodell rettet mot ungdom om trafikksikkerhet i Finnmark. Kommunikasjonsmodellen er basert på at Ungdom Påvirker Ungdom (UPU) gjennom en strategi der den direkte kontakten med målgruppen er i fokus.

Erfaringene fra prosjektet er meget nyttige vedrørende bruk av kommunikasjonsstrategier og har ført til at Høgskolen i Finnmark (HiF) ønsker å etablere et Trafikksikkerhetscenter. Der kan det i et miljø med høy pedagogisk kompetanse skje en videreføring og utvikling av den pedagogiske filosofien som ligger til grunn for UPU-modellen. Sentrale samarbeidspartnere i denne satsingen ved siden av HiF er Statens vegvesen Region nord, Finnmark fylkeskommune og Trygg Trafikk.

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Samferdsel	Transport
GRUPPE 2	Trafikksikkerhet	Traffic Safety
EGENVALGTE	Kommunikasjonsmodell	Communication model
	Ungdom	Youth

## FORORD

Prosjektet er utført av SINTEF Teknologi og samfunn avdeling Transportsikkerhet og –informatikk på oppdrag fra Statens vegvesen Region Nord. Kontaktpersoner hos oppdragsgiver har vært Rolf Olsen og John Söderholm.

Prosjektet er en evaluering av et nullvisjonsprosjekt som omhandler hvordan unge trafikanter kan påvirkes ved bruk av spesielt tilpassede pedagogiske metoder. Det startet opp i 2001 og avsluttes i 2005. Vi har fulgt prosjektet det siste året og hovedfokus for evalueringen er hvordan de erfaringer prosjektet har medført kan føres videre ved Høgskolen i Finnmark i samarbeid med Statens vegvesen, Fylkeskommunen, Trygg Trafikk og andre.

Seniorforsker Dagfinn Moe har vært prosjektleder og har i samarbeid med seniorforsker Trine M Stene gjennomført prosjektet og skrevet rapporten.

Vi takker oppdragsgiver for oppdraget og et meget godt samarbeid under gjennomføringen. Alle de som stilte opp til intervju i en travel hverdag skal ha takk for det bidraget de har gitt til prosjektet.

Trondheim oktober 2005



Trond Foss

Forskningsjef

## INNHold

<b>FORORD</b>	<b>2</b>
<b>INNHold</b>	<b>3</b>
<b>SAMMENDRAG</b>	<b>4</b>
<b>SUMMARY</b>	<b>5</b>
<b>1 INNLEDNING</b>	<b>6</b>
1.1 Nullvisjonsprosjektet ”Ungdom – Påvirker – Ungdom (UPU)	6
1.2 Beskrivelse av prosjektet Ungdom Påvirker Ungdom i Finnmark	8
1.2.1 Trafikksikkerhetsagenter	8
1.2.2 UPU - Scooter for livet	8
1.2.3 Opplæring i skoleverket	9
1.3 Videreføring av UPU – Opprettelsen av et trafikksikkerhetssenter?	10
1.4 Oppsummering	10
<b>2 METODE</b>	<b>12</b>
2.1 Mål med evalueringen	12
2.2 Fremgangsmåte og prosedyre ved innsamling av data	12
2.3 Utvalg i intervjuer/samtaler	13
2.4 Analyse av intervjuene	14
<b>3 RESULTATER</b>	<b>15</b>
3.1 Innledende møte med representanter ved HiF i februar 2005	15
3.2 Intervjuer/samtaler med sentrale aktører	16
3.2.1 Problemstilling 1: Hvor godt kjent er rapporten og hvordan er den vurdert?	16
3.2.2 Problemstilling 2: Hva har vært din rolle i prosessen?	18
3.2.3 Problemstilling 3: Syn på den pedagogiske tilnærming UPU	19
3.2.4 Problemstilling 4: Etableringen av et Trafikksikkerhetssenter på HiF	21
3.2.5 Problemstilling 5: Syn på en framtidig utvikling av prosjektet UPU	23
3.3 Deltakelse på kurs for ungdom i videregående skole og studenter ved HiF	24
<b>4 Vegne videre</b>	<b>26</b>
4.1 Evalueringsprosessen - oppsummering	26
4.2 Anbefalinger for den videre satsing	28
<b>LITTERATUR</b>	<b>30</b>

## **SAMMENDRAG**

I 2001 iverksatte Finnmark vegkontor nullvisjonsprosjektet Ungdom Påvirker Ungdom (UPU). Et sentralt moment med prosjektet var å finne fram til en ”ny modell” for hvordan man kunne skape en dialog med ungdomsgruppen og redusere antall drepte og skadde. Sentrale spørsmål i denne sammenheng var:

- Hvordan motivere ungdom til å delta i trafikksikkerhetsarbeid?
- Hvilke tiltak er aktuelle og nødvendige for å forebygge ulykker?

Følgende hovedstrategier ble iverksatt:

### Arenabygging

Forskjellige arenaer må identifiseres og benyttes for å treffe ungdom. Skolen er en av de mest sentrale arenaer, likeledes steder de oppholder seg på i fritiden.

### Kommunikasjon

I stedet for upersonlig massekommunikasjon skal budskapet formidles ansikt til ansikt. En slik direkte kontakt benevnes som ”èn-til-èn” kommunikasjon og kan foregå på arenaer der ungdom oppholder seg.

### Metodeutvikling

Den pedagogiske tenkningen er forankret i praksisteori, erfarings- og prosesslæring. Praksisteorien innebærer at mennesket tilegner seg kunnskaper som er verdibasert gjennom egenerfaring og skal utvikle evnen til å reflektere over egen atferd. Konfluent pedagogikk er ett av elementene i en slik tenkning der nettopp gjensidigheten mellom kunnskap, følelser og handlinger står i fokus.

### Aktørfokus

Ungdom som formidlere står sentralt i UPU-filosofien. Det innebærer at ungdom, i større grad enn eksterne og statlige instanser, kan nå frem til annen ungdom med budskapet.

SINTEF har fulgt denne prosessen siden høsten 2004 og vi har intervjuet 16 av de mest sentrale personene. I tillegg har vi vært til stede på samlinger med ungdom og studenter ved HiF.

Nullvisjonsprosjektet og UPU-modellen som ble utprøvd førte til at det ble satt i gang veldig mange aktiviteter som har gitt erfaringer og verdifull kunnskap om hvordan man kan kommunisere med ungdom. Rapporten, ”Anbefaling – ungdom påvirker ungdom” som kom i 2004, beskriver hele konseptet, resultater og hvordan arbeidet kan føres videre HiF.

Det ble opprettet en styringsgruppe og bevilget penger til en arbeidsgruppe der HiF tok ansvaret for å utvikle et konsept for etableringen av et trafikksikkerhetssenter ved HiF. På det viset kunne erfaringene fra nullvisjonsprosjektet og det pedagogiske utviklingsarbeidet fortsette.

I tillegg til den regionale satsingen vil en internasjonal utfordring være å samarbeide med myndighetene i de russiske delene i Barentsregionen, Murmansk, Arkhangelsk og Karelen med fokus på trafikksikkerhet og pedagogisk kompetanse.

Hovedmålet i nærmeste fremtid er å finne en organisatorisk, økonomisk og faglig plattform for samarbeidet mellom Svv, HiF, Fylkeskommunen og Trygghet trafikkk.

## SUMMARY

In the year 2001 the road authorities in the county of Finnmark started up a project as a part of Vision Zero, focusing on how to affect young people regarding to traffic safety. The main purpose with the project was to develop a communication model in order to make a dialog with young people and thereby reduce the number of killed and injured people. The following questions of importance were set:

- How can we motivate young people to take part in traffic safety work
- What kind of countermeasures will be effective in order to prevent traffic accidents

The following three main strategies were carried out:

### Make meeting places

Look up and visit places where we can find young people. The school is of great importance and many other places where young people spend their leisure time.

### Communication

The traffic safety message should be passed on to young people “face to face”, based on theories of confluent education.

### Methodology

The philosophy of the school of education has its basis in practice, work experience and confluent education which perceives learning as the merging of cognitive, affective, social, and psychomotor domains.

### Actor focus

Young people should pass on the traffic safety message to people at the same age. That would lead to a more attention from the target group in stead of what the authorities can achieve.

Since autumn 2004 SINTEF has been responsible for an evaluation of this Vision Zero project. We have interviewed 16 persons concerning their participation, responsibility and their prospects regarding the continuance of the project. In addition we have observed and participated in lessons with young people and students at Finnmark University College.

The Vision Zero project and the “face to face” model resulted in a lot of exciting and untraditional activities that contributed to knowledge of great value in connection to communication strategies towards young people. The report about the experiences with the “face to face” model was completed in December 2004. Additional the report presents how the “face to face” model could be fully developed at the Finnmark University College.

It was allocated money to set up a steering committee and a working group under the leadership of Finnmark University College. The main goal was to work out a concept for establishing of a “Traffic Safety Center” ensuring a further educational development of the “face to face” model.

The Barents Euro-Artic Region with the counties of Murmansk, Arkhangelsk and Karelen are a great challenge regarding to traffic safety, and should be a target area in the future.

At present the main thing is to build an organizational, financial and professional platform for the cooperation between the Road Authorities, county municipality of Finnmark, Trygg Trafikk and Finnmark University College.

## 1 INNLEDNING

### 1.1 Nullvisjonsprosjektet ”Ungdom – Påvirker – Ungdom (UPU)

I 2001 ble Statens vegvesen i Finnmark tildelt ett av flere nullvisjonsprosjekter fra Vegdirektoratet. Hensikten var å utvikle en metode for å involvere og påvirke ungdom med innen trafiksikkerhet. Prosjektet ble gjennomført i regi av Statens vegvesen i Finnmark tidsperioden 2002 til og med 2005.

I desember 2004 ble det utgitt en rapport; ”Anbefaling - Ungdom Påvirker Ungdom, vegen til en mer effektiv trafikkopplæring”. Rapporten oppsummerer filosofien og tenkningen bak prosjektet, hva som er gjort og hvordan man kan se for seg en videreføring i et samarbeid med Høgskolen i Finnmark.

Anbefalingen skisserer den framtidige videreføringen av prosjektet i Finnmark, og danner premissene for den evaluering SINTEF har gjennomført. Vi har således sett det som nødvendig å oppsummere de mest sentrale momentene i denne anbefalingen.

*Hovedmålet* med nullvisjonsprosjektet Ungdom Påvirker Ungdom (UPU) er å redusere antall drepte og skadde i aldersgruppen 15 – 25 år i forhold til gjennomsnittet de siste 5 år. Ulykkene i denne aldersgruppen i Finnmark kjennetegnes ved følgende momenter:

- Ulykkene skjer i hjem- eller nabokommunen
- De involverte brukte ikke bilbelte
- Høy fart
- Ofte sammenhenger med alkohol og andre rusmidler
- Ofte utforkjøringer

Et sentralt moment med prosjektet har vært å finne fram til en ”ny modell” for hvordan man kan skape dialog med ungdomsgruppen. Sentrale spørsmål i denne sammenheng er:

- Hva skal til for å engasjere ungdom i trafiksikkerhetsarbeidet?
- Hvilke tiltak er aktuelle og nødvendige i det lokale trafiksikkerhetsarbeidet for å forebygge ulykker?
- Hvordan ser ungdom på nytten av at de trekkes aktivt med i trafiksikkerhetsarbeidet i lokalsamfunnet?
- Hva kan målgruppen selv lære myndighetene om påvirkning av ungdommens atferd i trafikken?

Etter hvert utviklet nullvisjonsprosjektet seg som et samarbeid mellom Statens vegvesen og aktører som Trygg Trafikk, Politiet, Norsk Motorsportforbund, Finnmark Fylkeskommune, Høgskolen i Finnmark og ungdomsgrupper i Finnmark. Resultatet ble et ungdomsprosjekt som ble kalt ”Ungdom Påvirker Ungdom” (UPU). Viktige elementer i dette arbeidet er:

- arenabygging
- kommunikasjon
- metodeutvikling
- aktørfokus

Hvert av disse elementene vil omtales nærmere.

### Arenabygging

Forskjellige arenaer må identifiseres og benyttes for å treffe ungdom. Skolen er en av de mest sentrale arenaer. Andre områder er treffsteder ungdom oppholder seg på i fritiden, og kan være relatert til interesser. Dette er eksempelvis knyttet til Internett, klubber, motormiljøer, musikk og idrett.

### Kommunikasjon

I stedet for upersonlig massekommunikasjon er det tenkt at budskapet skal formidles ansikt til ansikt. En slik direkte kontakt benevnes som "èn-til-èn" kommunikasjon og kan foregå på arenaer der ungdom oppholder seg. Det argumenteres for at nasjonale kampanjene ikke når frem til alle. Den direkte kommunikasjonen i UPU gjør det mulig å bringe budskapet helt ned til hver enkelt trafikant. Geriljamarkedsføring er et sentralt element i den oppsøkende aktiviteten mot ungdom.

### Metodeutvikling

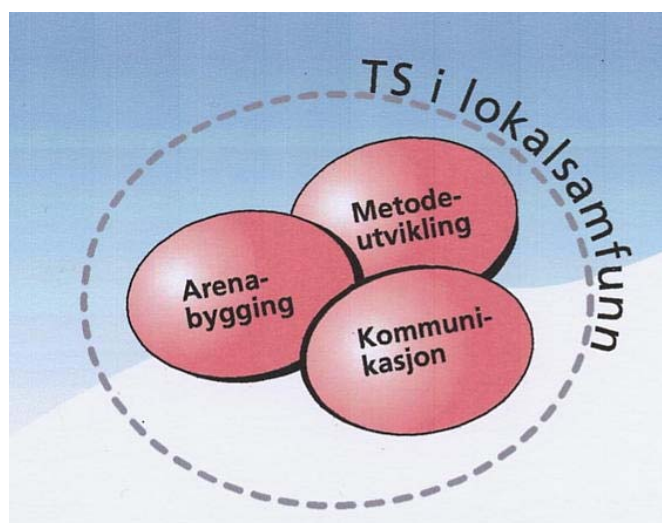
Den pedagogiske tenkningen bak dette er forankret i praksisteori, erfarings- og prosesslæring. Praksisteorien innebærer at mennesket tilegner seg kunnskaper som er verdibasert gjennom egenerfaring og skal utvikle evnen til å reflektere over egen atferd. Konfluent pedagogikk er ett av elementene i en slik tenkning der nettopp gjensidigheten mellom kunnskap, følelser og handlinger står i fokus. Individets opplevelser og følelser er sterkt vektlagt gjennom prinsippet om at "læring er å oppdage" (Grendstad – 86).

### Aktører

*Ungdom* som formidlere er svært sentrale aktører i UPU-"filosofien". Det innebærer at ungdom, i større grad enn eksterne og statlige instanser, kan nå frem til annen ungdom med budskapet. Følgende momenter nevnes som fordelaktige ved å anvende ungdommer til å formidle budskapet:

- Lettere å komme i kontakt med andre barn / ungdommer
- Skape gode forbilder
- Delta på messer, kampanjer, arrangementer etc.

Figuren nedenfor viser den helhetlige tenkningen og tilknytningen til lokalsamfunnet (Statens vegvesen -2004).





## 1.2 Beskrivelse av prosjektet **Ungdom Påvirker Ungdom i Finnmark**

### 1.2.1 Trafikksikkerhetsagenter

#### *UPU- generell trafikksikkerhetspåvirkning*

I prøveåret 2002 – 2003 ansatte Statens vegvesen ni ungdommer som skulle arbeide etter UPU-modellen. Disse trafikksikkerhetsagenter (TS-agenter) i Finnmark var jenter og gutter i alderen 16 – 18 år. *Målet* var å involvere ungdom og fokusere på trafikksikkerhet.

Det første prøveåret for UPU viste at det verken organisatorisk eller pedagogisk fungerte slik man hadde forventet. Det var ingen garanti for et vellykket resultat at ungdommene fikk honorar for å stille opp. Svv valgte da å endre på kriteriene for bruk av ungdom.

For de to påfølgende sesonger i 2003-2004 og 2004 – 2005 er UPU-modellen anvendt i stort omfang. Viktige aktører og samarbeidspartnere har vært Hermetikken Næringshage i Vadsø med Musikk i Finnmark, MOT og Teaterfabrikken.

En av aktivitetene er en garasjeparty der rundt 1000 ungdommer deltok fra ulike plasser i Finnmark. Garasjeparty er et eksempel på en aktivitet som baserer seg på såkalt ”geriljemarkedsføring”.

Begrepet henspiller til mange små aktiviteter som settes i gang overraskende og hvor virkemidler ofte er dramatiske. Arenaer kan være i butikker, skolegården, på gaten og i form av annonserte større arrangementer.

### 1.2.2 UPU - Scooter for livet

Som pilotprosjekt valgte man parallelt å fokusere på problematikken rundt kjøring med snøscooter blant ungdom. Dette var en problemstilling i lokalsamfunnet som var konkret og svært aktuell på grunn av de høye ulykkestallene. Prosjektet ble kalt ”Scooter for livet”, og er en satsing mot ungdoms kjøring med snøscooter i Finnmark. Prosjektet ble ledet av Statens vegvesen med politiet, Norges Motorsportforbund og lokale klubber, kommuner, Statens utdanningskontor og skolesektoren, Trygg Trafikk, trafikkoffer og pårørende og ungdommer fra motoridretten som samarbeidende aktører.

Scooter for livet har vært i gang siden 2001. En undersøkelse utført av SINTEF i samarbeid med Svv i Finnmark gav blant annet følgende resultater: (Notat SINTEF 2002):

- Mange unge har endret holdninger til scooterkjøring. De er mer fokusert på sikkerhet og har større respekt for ulykker
- Temadag på skolen, skaddes fortellinger og egne erfaringer synes å ha størst påvirkning på ungdommene
- Prosjektet har gitt bedre innsikt i hvordan ungdommen selv kan være pådrivere og påvirke annen ungdom
- Utviklingen har bidratt til nærmere kontakt med ungdom innen motoridretten
- Webside om ”Scooter for livet”

Forskjellen på de to anvendelsene av UPU-modellen viser hvor viktig det er at problemstillingen må være noe som direkte angår målgruppen og som er forankret i deres hverdag. Prosjektet ”Scooter for livet” var forankret i lokalsamfunnet på en tydelig og praktisk problemstilling, mens den andre satsingen var mer generelt om trafikksikkerhet blant ungdom.

### 1.2.3 Opplæring i skoleverket

I sesongen 2004-2005 har det vært en utvidet satsing på trafikkopplæring og holdningsarbeid gjennom prosjektene ”Barn og sykkel” i 5. klasse, og et nytt undervisningsopplegg i ”Scooter for livet” overfor ungdomsskoler og videregående skoler i Finnmark.

Det har i perioden 2002 – 2005 vært veldig mange aktiviteter rette mot ungdom i målgruppen der UPU-modellen har vært sentral. Tilbakemeldingene fra ungdom i målgruppen tyder på at man har nådd fram selv om det ikke kan dokumenteres effekter i form av redusert ulykkesrisiko.

#### *Utdanning av lærerkompetanse*

I tillegg til ungdom som sentrale aktører til å påvirke annen ungdom, ble etter hvert innsatsen også rettet mot å utdanne framtidige lærere i skoleverket. Etter endt utdanning ved Høgskolen i Finnmark (HiF) vil de fleste av studentene være virksomme i skoleverket og ha direkte kommunikasjon med målgruppen ungdom.



Våren 2004 gjennomgikk de første allmennlærerstudentene ved HiF et obligatorisk kurs og en valgfri del rettet mot trafikksikkerhet. Kursene ble gjennomført som et ledd i UPU-prosjektet med hjelp av lærerkrefter og fagpersonell fra Svv og Trygg Trafikk.

UPU ble benyttet som et sentralt begrep innen trafikksikkerhetskursene ved HiF. Gjennom SINTEFs deltakelse på slike kurs både observerte vi studentenes deltagelse, engasjement og kommentarer i tillegg til at vi snakket med dem underveis. Mange av studentene synes å være svært positiv til grunntanken i UPU. De gir uttrykk for at ungdommen selv trolig vil påvirke hverandre mye sterkere enn lærere og andre voksne mennesker. Ingen kjenner ungdommen bedre enn det ungdommen selv gjør, synes å være studentenes egen slutning etter gjennomført kurs.

Studentene synes videre også å ha motivasjonen og interesse av å ta slike kurs. Av de tretti studentene som har deltatt på det første frivillige kurset i studieåret 2004/2005, er det 23 som har takket ja til å delta på det frivillige kurset som går over et helt studieår. I følge planer for de framtidige frivillige kurs, er det en målsetting at disse studentene skal ta tak i noe av det de opplever som problem for barn og unge i trafikken.

### **1.3 Videreføring av UPU – Opprettelsen av et trafikksikkerhetscenter?**

Den pedagogiske tilnæringsmåten i UPU og ”èn-til-èn” tankegangen er nå praktisert i noen år. Prosjektet skal avsluttes i 2005 og det er behov for å vurdere hvordan prosjektet skal videreføres. Dette medfører flere problemer som bør løses både organisatorisk, faglig og økonomisk.

I Statens vegvesen sin rapport er Høgskolen i Finnmark pekt ut som den pedagogiske institusjonen som kan føre dette arbeidet videre. I et vedlegg i rapporten argumenteres det for å etablere et trafikksikkerhetscenter ved HiF (Schulstad – 2004).

*Målet* som er angitt for å opprette et slikt trafikksikkerhetscenter er å etablere et nasjonalt kompetanse- og utdanningssenter for trafikksikkerhet ved Høgskolen i Finnmark.

De delmål som er angitt i anbefalingen er å:

- Bygge opp et forskningsmiljø innen TS
- Utvikle fagplaner i lærerutdanningen innen TS
- Utvikle nasjonale lære- og undervisningsplaner i TS i grunnskolen
- Utvikle undervisnings- og læremateriell innen TS
- Være en sertifiseringsinstans for TS-skoler
- Gjennomføre nasjonale TS-arena konferanser
- Utvikle TS-nettverk
- Markedsføre senteret
- Være en evaluerings- og høringsinstans

Det er angitt at senteret skal baseres på kompetanse og kunnskapsutvikling på nasjonalt og internasjonalt nivå.

### **1.4 Oppsummering**

”Anbefaling – Ungdom Påvirker Ungdom – vegen til mer effektiv trafikkopplæring” beskriver en pedagogisk tilnærings- og en kommunikasjonsmåte som har vært tatt i bruk overfor ungdom. Hovedmålet er bedre trafikksikkerhet i lokalsamfunnet basert på en tilnærming gjennom arenabygging, kommunikasjon, metodeutvikling og aktørfokus.

Gjennom erfaring og delvis prøving og feiling er prosjektet og tilnæringsmåten tilpasset og endret. Tankegangen i prosjektet er anvendt overfor et meget stort antall ungdommer og noen studenter siden starten i 2002. Tilbakemeldingene fra deltakerne er gode.

I rapporten fra Statens vegvesen blir det anbefalt at HiF får ansvar for å opprette et TS-senter og ta videre hånd om UPU-modellens pedagogiske framtid. Anbefalingen som er lagt fram skisserer en framtidig organisering med blant annet Svv, Fylkeskommunen og Trygg Trafikk som sentrale samarbeidspartnere.

## 2 METODE

SINTEF Teknologi og samfunn sitt oppdrag er å evaluere nullvisjonsprosjektet "Ungdom Påvirker Ungdom" (UPU) i Finnmark fylke.

### 2.1 Mål med evalueringen

Hovedmålet med evalueringen er å vurdere den satsingen som er gjennomført i Finnmark tilknyttet modellen "Ungdom Påvirker Ungdom" som avsluttes i løpet av 2005. Modellen er presentert i rapporten "Anbefaling – Ungdom Påvirker Ungdom" som ble lansert i desember 2004. Der blir det skissert en videreføring av UPU-modellen i samarbeid med Høgskolen i Finnmark vedrørende opprettelsen av et TS-senter.

SINTEFs evaluering omfatter følgende momenter:

1. Gjennomgå og vurdere "anbefalingen" som foreligger i rapporten
2. Gjennomføre intervjuer/samtaler med personer som har en sentral rolle i nåværende eller framtidig prosjekt, det vil si sentrale beslutningstakere, prosjektansvarlige, UPU-aktører og representanter fra målgruppen
3. Lage en rapport som oppsummerer resultatene fra intervjuene. Rapporten skal videre omfatte en vurdering av den videre satsingen med hensyn til UPU-modellens fremtid

### 2.2 Fremgangsmåte og prosedyre ved innsamling av data

Resultatene fra SINTEF sin evaluering er basert på (1) møte med sentrale representanter for opprettelse av et TS-senter, (2) deltakelse på UPU-kurs for ungdom og studenter, og (3) intervjuer/samtaler med sentrale aktører.

#### 1. Møte om TS-senter ved HiF

I innledende fase av prosjektet hadde vi et møte den 22. februar 2005 med tre fagansvarlige ved HiF – Oddvar Kristian Konst, Geir Schulstad og Leif Eriksen. Disse hadde på det tidspunktet en sentral rolle i prosessen med å opprette et trafikksikkerhetssenter ved skolen.

*Målet* med møtet var å få innsikt i hvordan ledelsen ved høgskolen så for seg realisering av et senter. Tema som ble berørt var blant annet mulige aktører, organisering og ledelse, finansiering, framdrift og mål for senteret.

#### 2. Deltakelse på kurs

Vi har vært til stede som deltagere på to kurs der vi har observert og snakket med kursdeltagerne og lærerne.

Det ene kurset varte i 3 timer med 10 ungdommer i alderen 16-17 år som deltagere. De hadde meldt seg frivillig til å delta videre i arbeidet for trafikksikkerhet og skulle bevisstgjøres egne holdninger til risikoatferd i trafikken. Kurset ble ledet av Roar Olsen fra Svv.

Det andre kurset var et obligatorisk dagskurs i trafikksikkerhet for 19 studenter ved HiF. Normalt går dette kurset over to dager. Men i dette tilfellet ble det avholdt på en dag da studentene var spredt geografisk i Finnmark fylke og hadde faste samlinger i løpet av studieperioden. Kurset ble ledet av Ketil Nystrøm Trygg Trafikk og Kristian Øvernes fra HiF.

### 3. Intervjuer/samtaler

Av de 16 som er intervjuet, er 10 personer intervjuet alene, to personer er intervjuet sammen og fire personer er intervjuet som en gruppe.

Intervjuene hadde en varighet fra ca 45 til 90 minutter. Metodisk ble intervjuene lagt opp med stor grad av frihet for intervjuobjektet. Dialogen forgikk mer i form av en samtale enn som et intervju med spørsmål fulgt av svar.

Rammen for intervjuene var å samtale med intervjuobjektene om fem hovedområder eller problemstillinger. Disse utgjør kjernen i det vi ønsket å få involverte aktørers synspunkter på. Problemstillingene som dannet utgangspunkt for intervjuene er:

**Problemstilling 1:** I desember 2004 kom ”Anbefaling – Ungdom Påvirker Ungdom”. Den er en samlet fremstilling av det som skal være ”vegen til en mer effektiv trafikkopplæring”:

Hvor godt kjenner du til den?

Hva mener du om den, og eventuelt er det momenter i denne anbefalingen du vil trekke frem?

**Problemstilling 2:** Hva har din rolle vært i denne prosessen så langt?

Hva slags rolle ser du for deg i det videre arbeidet?

**Problemstilling 3:** Ungdom påvirker ungdom er basert på en pedagogisk tilnærming som omhandler at ungdom møter annen ungdom gjennom ”en til en tankegangen”  
Hva synes du om denne fremgangsmåten?

**Problemstilling 4:** Høgskolen i Finnmark har tatt mål av seg til å etablere et ”Trafikksikkerhetssenter”:

Hvilke tanker gjør du deg om denne satsingen?

**Problemstilling 5:** Hva ser du for deg blir løsningen vedrørende HiF og UPU, og hvilken løsning er du personlig tilhenger av?

Alle intervjuene ble gjennomført av to forskere, og informasjonen fra intervjuobjektene ble skrevet ned. Det ble ikke gjort lyd- eller videoopptak av intervjuene. De mest sentrale ord og uttrykk fra intervjuene er nedskrevet så ordrett som mulig.

### **2.3 Utvalg i intervjuer/samtaler**

De 16 personene som er intervjuet er representanter fra følgende institusjoner:

- 5 personer fra Statens vegvesen - Vegdirektoratet og Region Nord
- 2 personer ansatt ved HiF
- 4 studenter fra HiF i tredje klassetrinn
- 3 personer fra Fylkeskommunen
- 2 personer fra Trygg Trafikk – sentralt og regionalt

## 2.4 Analyse av intervjuene

Notatene fra intervjuene er bearbeidet. Her er det lagt vekt på ”meningsenheter” knyttet opp mot de fem hovedspørsmålene som er grunnlag for intervjuene. Gjengivelsen er ingen kvantitativ analyse med hensyn til hvor ofte forskjellige ord og uttrykk er blitt nevnt eller hvor stor prosentandel av de intervjuede som hadde de samme meningene. Vi har fokusert på innholdet i det som personene har gitt uttrykk for og satt dette inn i en større helhet.

Intervjupersonene er inndelt i fire hovedgrupper relatert til hvilke institusjoner de tilhører. Inndelingen er som følger:

- Statens vegvesen
- Fylkeskommunen
- Høgskolen i Finnmark
- Trygg Trafikk

I analysen og i presentasjonen av resultatene har vi valgt å følge denne inndelingen. I den grad det er forskjellige synspunkter innen gruppene vil det bli omtalt.

### 3 RESULTATER

#### Organisering av prosjektet "Ungdom Påvirker Ungdom"

Mange aktører er involvert i prosjektet UPU – både når det gjelder nåværende erfaringer og eventuell videreføring fra 2006. Gjennom samtaler og møter har vi fått innsikt i hovedstrukturen i organisering og gjennomføring.

Prosjektleder for nullvisjonsprosjektet UPU har vært John Söderholm i Statens vegvesen.

#### Forfattere av anbefalingen

Prosjektleder John Söderholm har hatt ansvar for skriving av "Anbefalingen – Ungdom Påvirker Ungdom - vegen til en mer effektiv trafikkopplæring". Rapporten er ført i pennen av Fredag Reklamebyrå. Dette reklamebyrå baserer sin kjernevirksomhet på dialogmarkedsføring ([www.fredag.as](http://www.fredag.as)).

De som har levert materiale til rapporten er for øvrig Kristian Øvernes og Geir Schulstad ved HiF, samt Ketil Nystrøm i Trygg Trafikk. Disse har imidlertid ikke vært involvert i noen strategi eller utforming av det endelige produktet. Rapporten er dermed primært formet av prosjektleder John Söderholm i samarbeid med Fredag Reklamebyrå med hensyn til innhold, språklig utforming og layout.

#### **3.1 Innledende møte med representanter ved HiF i februar 2005**

Møtet gav oss opplysninger om situasjonen vedrørende HiF sitt forhold til UPU-prosjektet og hvilke tanker de hadde vedrørende etableringen av et trafikksikkerhetssenter ved HiF. Ved HiF skulle i inneværende skoleår 2004 / 2005 gjennomføres trafikkfaglige kurs i halvårig valgfag desentraliserte kurs..

*Mål med et framtidig Trafikksikkerhetssenteret:* De mente at type tiltak kan understøtte tradisjonelle, nasjonale kampanjer. Betraktes som et supplement som kan forsterke nasjonale tiltak.

*Finansiering:* De mente videre at senteret bør logisk sett være et spleiselag mellom Samferdselsdepartementet og Utdannings- og forskningsdepartementet (UFD). Det er søkt UFD om finansiell støtte til dette prosjektet. Dersom HiF får til en realisering av TS-senteret, så vil høgskolen arbeide med dette uansett om Statens vegvesen støtter dette eller ei.

*Framdrift:* Prosjektgruppen ved HiF ser for seg å bygge på etablert kompetanse innen den pedagogiske tenkningen som ligger til grunn for UPU-modellen i lærerutdanningen (mot barn) og utvikle lære- og kursplaner. Høgskolen tar gjerne førerrollen i en slik type utdanning, og vil kunne foreta sertifisering av lærere i skolen.

For at senteret skal kunne bli en realitet, må man først og fremst få til en forankring i selve høgskolesystemet. Deretter vil en arbeide mot en realisering, og hvor blant annet innsalg hos beslutnings- og utøvende myndigheter er viktig.

Etableringen av et trafikksikkerhetssenter har støtte hos Finnmark fylkeskommune, og det arbeides for å få aksept hos Statens vegvesen.



*Aktører:* Høgskolen har tatt avgjørelsen om å ta ansvar for å realisere senteret. Lokalt i regionen sitter Statens vegvesen og Trygg Trafikk på kompetanse. Fylkeskommunens rolle vil i første rekke bestå i å være en døråpner. Politikere i Troms og Nordland synes å være positive

Når det gjelder nasjonale myndigheter, ser de for seg utspill mot Samferdselsdepartement og Vegdirektorat. Dette vil skje når de har fått konkretisert planene for etableringen av et senter.

### **3.2 Intervjuer/samtaler med sentrale aktører**

Resultatene vil i hovedsak oppsummere de synspunkter og meninger som er kommet fram via intervjuene/samtalene. Personene er gruppert i forhold til den organisasjonen de er tilknyttet.

Vi presenterer resultatene med utgangspunkt i de fem problemstillingene som er skissert under punkt 2.4. Etter hver av de fem hovedpunktene følger en konklusjon og en vurdering av videreføringen av UPU og HiF sin satsing på et trafikksikkerhetssenter.

#### **3.2.1 Problemstilling 1: Hvor godt kjent er rapporten og hvordan er den vurdert?**

##### Statens vegvesen - Vegdirektoratet og Region Nord

Ingen i Statens vegvesen hadde sett noe utkast eller hørt om rapporten ”Anbefalingen – ungdom påvirker ungdom” før den ble gitt ut i desember 2004.

De mener rapporten rommer et potensial og omhandler spennende og viktige tema vedrørende dialogen med trafikantene. Dialogtankegangen og de erfaringer man har med UPU-modellen fremheves som verdifulle og noe som bør føres videre.

Rutine for kvalitetssikring av materiell er ikke fulgt. Arbeidet og rapporten er finansiert av Statens vegvesen, og normal rutine innen etaten er at rapporter og arbeid kvalitetssikres gjennom styringssystemet mht innhold, layout og utgivelse. Intern støtte er viktig. Man hadde forventet et internt notat til gjennomlesing og muligheten til å gi kommentarer. Et utkast burde vært diskutert internt innen etaten før endelig rapport ble ferdigstilt og distribuert eksternt.

Rapportene er delvis veldig subjektiv og personlig fra prosjektleder sin side og spenner veldig vidt vedrørende den fremtidige satsingen der HiF er tiltenkt en sentral rolle i samarbeid med vegvesenet. Satsingen på HiF som et nasjonalt senter er ikke godt nok gjennomarbeidet.

Ildsjeleer er viktige for å kunne prøve ut nye tiltak. Prosjektleder har vist entusiasme, pågangsmot og en faglig styrke som har bidratt til et prosjekt med mange varierte og spennende aktiviteter.

Svv ønsker å gjøre en grundig vurdering av hvordan prosjektet skal videreføres og eventuelt hvilken rolle HiF og andre aktører skal ha

Andre kommentarer er at i trafikksikkerhetsarbeidet i Finnmark legges det generelt sett vekt på *holdningspåvirkende* tiltak. Fylket er et vidstrakt og den fysiske tilretteleggingen er kostbar. For å nå alle blir holdnings- og atferdspåvirkning viktig.

### Høgskolen i Finnmark (HiF)

Rapporten kom uforberedt på HiF sin ledelse. En av de første studentene som tok utdanningen ved HiF i trafikk, har bidratt med stoff til rapporten. Andre studenter som har tatt utdanningen innen trafikk har ikke hatt noen befatning med rapporten.

Det har underveis vært utskiftninger av personer som har vært i kontakt med prosjektleder for UPU. Det har medført at ledelsen ved HiF ikke har hatt noen kontinuitet i dialogen med utviklingen i UPU-prosjektet. Nå er direktøren ved HiF mer sentralt inn i bildet og rapporten danner utgangspunkt for den videre satsingen.

Når det gjelder pedagogikken, så burde den være litt klarere beskrevet. De som ikke har innsikt i denne tilnæringsmåten kan ha problemer med å forstå meningen. Spesielt burde språket vært noe lettere.

### Trygg Trafikk (TT)

Trygg Trafikks fylkessekretær i Finnmark har deltatt i den pedagogiske tilretteleggingen av UPU-modellen. Videre har han bidratt i rapporten med en uttalelse som er med som vedlegg i rapporten, men ut over det ikke hatt noen befatning med rapporten.

Trygg Trafikk sentralt visste heller ikke om rapporten da den kom i desember 2004, men fikk den tilsendt senere. Generelt sett synes de at rapporten går sine egne veier og favner vidt med hensyn til å etablere et nasjonalt TS-senter ved HiF. Følte at rapportens innhold ikke var i samsvar med de retningslinjer Vegdirektoratet signaliserer.

Beskrivelsen av pedagogikken kunne vært bedre. Spesielt gjelder dette hva som er nytt i forhold til tradisjonelle tiltak, og hva som ikke er det.

### Finnmark fylkeskommune

Fylkeskommunen har et godt samarbeid med Svv gjennom TS-forum og synes rapporten har mange gode momenter, men er i overkant idealistisk og spenner veldig vidt.

Ikke alle intervjuede i Fylkeskommunen hadde lest rapporten like inngående. De hadde dermed lite konkret å kommentere. En person hadde fått rapporten som medlem i TS-forum og hadde lest den.

Fylkeskommunen fattet imidlertid interesse for å etablere et TS-senter ved HiF slik rapporten skisserer. De mente det også var positive signaler fra politisk hold til dette. De trodde i starten at Svv skulle investere i et TS-senter ved HiF.

### **Konklusjon problemstilling 1**

Den pedagogiske strategien som benyttes i prosjektet UPU, er positivt vurdert. Erfaringene med UPU-modellen er godt beskrevet i rapporten, og det vises til mange, varierte og utradisjonelle aktiviteter. UPU-modellen og dialogtankegangen anses å kunne være et godt supplement til kampanjene på nasjonalt nivå.

Flere kritiserer imidlertid prosessen mot utgivelse av rapporten som framlegges som anbefaling. Hovedinnvendingen er at anbefalingene burde vært behandlet internt i Svv før rapporten ble ferdigstilt og utgitt eksternt.

De anbefalinger som er lagt fram har ført til forvirring omkring ansvars- og rollefordeling. Anbefalingene i rapporten førte til at flere av aktørene har tolket Svv sin rolle i retning av å være både en finansiell og faglig bidragsyter til opprettelsen av et TS-senter ved HiF. Dette kunne vært unngått hvis rapporten hadde vært kvalitetssikret etter Svv sine retningslinjer. Premissene for SVV sin rolle hadde således kommet tydeligere og mer riktig fram.

### **3.2.2 Problemstilling 2: Hva har vært din rolle i prosessen?**

Spørsmålet har sin bakgrunn i at det er flere aktører som har vært med i prosessen, og de har forskjellige roller med hensyn til hva som har skjedd og hva som skal skje videre.

#### Statens vegvesen - Vegdirektoratet og Region Nord

I Svv er det sentralt opprettet et kampanjenettverk som styres av Vegdirektoratet. Nettverket består av representanter fra VD og alle regionene. Vegdirektoratet har også iverksatt flere prosjekter som en del av nullvisjonsstrategien, og Finnmark fikk i oppdrag å utvikle en metode for å involvere og påvirke ungdom til sikrere atferd. Svv har dermed den overordnede ansvaret og styringen av alle aktivitetene. Alle de involverte fra Svv sin side i prosjektet representerer en kompetanse og en posisjon som gjør at de har beslutningsmyndighet for å fatte avgjørelser i den videre prosessen både faglig og økonomisk.

Ettersom vegvesenet har hatt mange aktører i prosjektet både sentralt og regionalt, har dette skapt noen uklarheter og misforståelser. Da rapporten ikke ble behandlet slik styringssystemet forutsatte, ble det nødvendig for Svv Vegdirektoratet å trekke opp retningslinjene for hvordan Svv skal forholde seg til det videre arbeidet med å opprette et TS-senter ved HiF. Dette ble gjort i et møte 6. april 2005. Det innebærer blant annet at prosjektet nå i sterkere grad er styrt fra trafikksjefen i Region Nord, og at det skal avsluttes etter avtalen i 2005.

Vegvesenet skal primært ha fokus og være rettet mot føreropplæring. Dette året brukes til en styrt avvikling av dette nullvisjonsprosjektet. Andre aktører får overta hovedansvar og eventuelt videreføre de anbefalinger som er gitt. Svv, med trafikksjefen i Region Nord, er per september 2005 med i styringsgruppen som er opprettet med HiF som ansvarlig for etableringen av et trafikksikkerhetssenter ved HiF.

#### Høgskolen i Finnmark

Administrasjon i HiF var innledningsvis ikke involvert i prosjektet UPU. På undervisningssiden har det imidlertid etter hvert utviklet seg et samarbeid med vegvesenet og TT. Dette gjelder både obligatoriske og frivillige fag i trafikksikkerhet.

HiF har nå definert sin rolle i forhold til de andre aktørene og hva man kan forvente av støtte. Direktøren ved HiF har nå tatt hovedansvaret for HiF sin rolle i det videre arbeidet med etableringen av trafikksikkerhetssenteret. Det er opprettet et prosjekt angående framdrift som skal omfatte en beskrivelse på de fagfeltene det skal arbeides med, pedagogisk vinkling og finansiering.

### Trygg Trafikk (TT)

TT har vært sentral i tilretteleggingen av den pedagogiske strategien og ansvarlig på det operasjonelle plan. Videre er TT svært sentral som lærerressurs. Også i det videre arbeidet gir TT uttrykk for at de ønsker å bidra og være med som ressurs i den faglig-pedagogiske delen.

Trygg Trafikk sin direktør er med i styringsgruppen som er opprettet ved HiF. Dette er en rolle de er komfortable med slik prosessen har utviklet seg.

### Finnmark fylkeskommune

Fylkeskommunen er aktiv med i trafikksikkerhetsarbeidet og har et godt samarbeid med Svv i Finnmark. Et slikt samarbeid anses som særdeles viktig for å få til den utøvende del av arbeidet.

Fylkeskommunen er vert for den årlige TS-konferansen og bidrar til at politikere trekkes inn i arbeidet. De ser som sin viktigste rolle i dette prosjektet å bidra til å forankre TS-senteret i de ulike fora i fylket. Når det gjelder trafikksikkerhet er det viktigste at budskapet kommer fram, og ikke nødvendigvis at folk flest er oppmerksomme på at Fylkeskommunen er aktør.

Fylkeskommunen ønsker å være med i det videre arbeidet og samferdselsjefen er med i styringsgruppen som er opprettet ved HiF.

### **Konklusjon problemstilling 2**

UPU-prosjektet og prosessen med å etablere et trafikksikkerhetscenter omfatter flere aktører både på regionalt og nasjonalt nivå. Fra å være et prosjekt i regi av Statens vegvesen, har det utviklet seg til å ha flere sentrale og tunge aktører. I dag er hovedansvaret for den videre framdrift lagt til HiF.

Det er opprettet en styringsgruppe i regi av HiF, og et prosjekt for å videreutvikle det faglig-pedagogiske området er iverksatt under ledelse av representant ved HiF. I styringsgruppen deltar Svv, Fylkeskommunen, Trygg Trafikk og HiF. I det videre arbeidet vil rollefordelingen være tydeligere, hvilket gjør at samarbeidet kan skje på en mer oversiktlig måte.

### **3.2.3 Problemstilling 3: Syn på den pedagogiske tilnærming UPU**

Det pedagogiske konseptet er basert på at ungdom skal formidle trafikksikkerhetsbudskap til annen ungdom (UPU) og møte målgruppene på de arenaer der de daglig ferdes. Videre er studentene ved HiF fått oppleve hvordan man kan lære trafikksikkerhet ved hjelp av konfluent pedagogikk.

### Statens vegvesen - Vegdirektoratet og Region Nord

De første årene av dette nullvisjonsprosjektet, 2001 – 2002, var ikke vellykket med hensyn til at dialogtankegangen og UPU- modellen ikke fikk godt nok gjennomslag hos ungdommen. Representantene fra Statens vegvesen gir uttrykk for at dette kan skyldes måten prosjektet ble gjennomført på. Spesielt pekes det på manglende kompetanse hos ”lærere/veiledere”. Det var lagt for liten vekt på utvalgs måten og hvilke egenskaper veiledere bør ha.

Et sentralt moment var at støtteordningene med bruk av trafikkassistenter ikke fungerte. En annen ting var at dersom ungdom skal møte jevnaldrende og formidle et budskap, må de ha en form for autoritet som gjør at de blir troverdige og får den ønskede oppmerksomhet. Erfaringene førte til en endring der man i ”Scooter for livet” valgte å bruke anerkjente konkurransekjørerere. De hadde autoritet, fikk oppmerksomhet og respekt.

Dette avdekket et behov for mer pedagogisk kompetanse og oppfølging, hvilket førte til et utvidet samarbeid mellom SvV, HiF og Trygg Trafikk.

Til tross for denne uryddigheten i starten, så mener de involverte at dette har utviklet seg veldig bra. Erfaringene er tatt på alvor og har ført til et bedre konsept. Studentene ved HiF er veldig godt fornøyde med utdanningen de deltar på.

Statens vegvesen synes å vurdere konseptet som meningsfylt og viktig at det er blitt prøvd ut. Konseptet synes å romme så mye interessant at det bør være mulig å jobbe videre med. Videre pekes det på behovet for at etaten prøver ut nye tiltak og at man skal ha et mangfold.

### Høgskolen i Finnmark

Ledelsen ved HiF uttrykte at de ikke var fortrolige med UPU-modellen i detaljer, men hadde sans for denne måten å kommunisere med ungdom på. Viktig med gode metoder når budskapet ”Vær sikker i trafikken” er så lite ”sexy”.

Videre hadde ledelsen registrert positive tilbakemeldinger fra studentene. Erfaringene fra kursen med innleide lærere som behersker konfluent pedagogikk, har vært meget bra. Disse lærerne er fast ansatte i Trygg Trafikk og SvV.

Ut i fra både samtaler og deltakelse på kurs gir både studentene ved HiF og målgruppen ungdom i videregående skoler uttrykk for at de har meget positive erfaringer. Studentene har stor interesse for metodikken, vil bruke den selv, og anbefaler at framtidige studier benytter liknende angrepsmåter.

Blant den faste staben av lærerne ved HiF er konfluent pedagogikk imidlertid omdiskutert.

### Trygg Trafikk

Fylkessekretæren i Finnmark har vært med i utviklingen av UPU-modellen siden 2001. Han har vært viktig i den pedagogisk-faglige utviklingen i UPU-modellen. Fra sentralt hold i TT gis det også uttrykk for at denne angrepsmåte er meget interessant. I tillegg er angrepsmåten i tråd med egne erfaringer fra liknende konsepter som ”Ikke tøft å være død!” og ”Sei ifrå!”. Pedagogikken anses ikke som revolusjonerende nytt, men er satt i et system som er veldig spennende.

I startfasen hadde fylkessekretæren i Finnmark ansvar for utforming av kurset. Han kommenterer at ungdommene som ble benyttet som agenter/ambassadører var for unge. De var hele tiden på ”bortebane”, og var ikke trygge nok på gjennomføringen. For å bøte på dette gikk flere pedagoger og ts-assistenter inn som støtte for ungdommene. Ts-assistentene som ble benyttet burde imidlertid hatt bedre utdanning og kompetanse i veiledning/undervisning.

Fylkessekretæren har metodisk kompetanse innen pedagogikk, og har gjennomført flere kurs for studentene ved HiF med meget gode tilbakemeldinger.

Trygg Trafikk mener tankegangen i UPU-modellen er en riktig veg å gå, men uttrykker samtidig litt i tvil om alle slike prosjekter bør inn i for faste rammer. Faren er at engasjement og aktiviteter forsvinner.

#### Finnmark fylkeskommune

Representantene er positive til UPU-modellen, men er noe skeptisk til bruken av konfluent pedagogikk. Den er vanskelig å beherske, og i mange sammenhenger kan det bli litt for "kunstnerisk". Viktig å finne et pedagogisk konsept som de fleste behersker, gjerne med elementer av konfluent pedagogikk.

Det viktigste er at HiF kan kvalitetssikre og i sterkere grad formalisere det pedagogiske konseptet. HiF er en institusjon med pedagogisk kompetanse, mens vegvesenet ikke har dette i samme grad.

### **Konklusjon problemstilling 3**

UPU-modellen og dialogtankegangen er en fremgangsmåte overfor målgruppene som alle gir positive tilbakemeldinger på. Noen er mer skeptisk til om den konfluente pedagogikken skal være måten dette skal gjøres på. Dette kan ha sammenheng med at ikke alle vil være personlig fortrolig med å bruke denne type pedagogikk. En annen side ved saken er at begrepet "konfluent" i visse kretser er et ladet begrep. Videre krever det mye opplæring for å kunne beherske og å være trygg i anvendelse av metodikken. Omfattende opplæring lar seg ikke gjøre overfor alle UPU-aktørene.

Dette er noe HiF må forholde seg til i den grad de skal iverksette trafikksikkerhetskurs i større skala blant sine studenter. Et større mangfold med pedagogiske metoder tilpasset forskjellige trafikale problemstillinger og målgrupper vil være en viktig oppgave for HiF å tilrettelegge for i fremtiden.

#### **3.2.4 Problemstilling 4: Etableringen av et Trafikksikkerhetssenter på HiF**

Opprettelsen av et Trafikksikkerhetssenter ved HiF ble lansert som en idé i rapporten. Senteret er tenkt å ha en funksjon som et nasjonalt senter, der UPU-modellen, arenabygging og "èn-til-èn" kommunikasjon skal utgjøre den pedagogisk faglige dimensjonen. Hva mener de forskjellige etatene om dette?

#### Statens vegvesen - Vegdirektoratet og Region Nord

Opprettelsen av en pedagogisk fagenhet ved HiF med fokus på trafikksikkerhet er positivt. Dette kan være et interessant supplement til tradisjonell kampanjevirkosomhet. Men Svv har ikke mandat til å finansiere en slik satsing.

Videre er det uaktuelt å etablere dette som et nasjonalt senter. Det er mange andre miljøer i Norge som driver en omfattende aktivitet innen trafikksikkerhet på utdannings- og forskningssiden som man kan komme i et uheldig konkurranseforhold til.

HiF bør konsentrere seg om et regionalt senter. Internasjonalt er Barentsregionen interessant som en videreføring av den regionale satsingen. Videre bør høgskolen avklare forholdet til andre aktører og mulige samarbeidspartnere. Det vil dreie seg om forholdet til andre høgskoler og forskning, Trygg Trafikk og muligheten til å undervise i skolen.

I løpet av prosjektet er det diskutert hvorvidt vegvesenet skal drive undervisning. De gir uttrykk for at dette ikke skal være en aktivitet som krever normale driftspenger. Men det kan være aktuelt å gi finansiell støtte eller bidra til bruk av personell i tidsbegrensede prosjekter.

### Høgskolen i Finnmark

HiF ønsker å satse på etableringen av et TS-senter. Men det er viktig å bygge dette gradvis ut slik at man ikke gaper over for mye i startfasen. De har tanker om både regional-, nasjonal og internasjonal satsing, det siste gjennom Barentsregionen.

De ønsker å utvikle dette i retning av både forskning og undervisning. HiF vil fokusere på samfunnssikkerhet og "human resources", og ikke legge vekt på teknologi.

Studentene er positive til et framtidig TS-senter ved HiF. Satsingen på trafikkpedagogikk må ikke markedsføres som ekstraarbeid, slik det oppleves fra studentenes side i dag. Studentene foreslår heller en innfallsport som omhandler motivasjon for at trafikk og ulykker er et noe vi må gjøre noe med. En annen motivasjon kan være å gi studentene informasjon om hvor nyttig og moro det vil være som lærer å ha et spekter av metoder å velge mellom.

### Trygg Trafikk

Etableringen av TS-senter ved HiF er positivt, men bør ikke lanseres som nasjonalt senter. Har tro på et regionalt senter. Satsingen mot Barentsregionen er positiv.

Det er fint å bygge opp kompetanse ved HiF på pedagogiske metoder for anvendelse i trafiksikkerhetsarbeidet. Vi vil anbefale at de finner sin egen nisje hvor kanskje snøscooter kan være et satsingsområde.

TT ser positivt på å kunne bidra med undervisningskompetanse ved høgskolen. Dette er ikke avhengig av om et senter blir en realitet eller ei.

### Finnmark fylkeskommune

Det ville vært positivt med et TS-senter som kan formalisere det pedagogiske konseptet og utdanningen av lærere som kan ta med seg dette ut i lokalsamfunnet gjennom skoleverket. HiF kan gå inn i et samarbeid med det etablerte trafiksikkerhetsarbeidet og være en ressurs på den pedagogiske siden. De påpeker også at det er viktig å styrke studietilbudet ved HiF og skape noe i Finnmark. "Vi må tørre snu ryggen til sør og se nordover".

### **Konklusjon problemstilling 4**

Det er enighet om at etableringen av et TS-senter ved HiF kan føre til en styrking av trafiksikkerhetsarbeidet. Flere gir uttrykk for at HiF i første omgang bør satse regionalt. Svv poengterer at de ikke kan finansiere en slik satsing i form av driftsmidler, men kan bidra med midler til FOU-aktiviteter og annen faglig bistand. Studentenes erfaringer er positive, og de ønsker en slik satsing.

### 3.2.5 Problemstilling 5: Syn på en framtidig utvikling av prosjektet UPU

Etter at rapporten ”Anbefalingen – Ungdom Påvirker Ungdom” ble lansert, har det vært en del møtevirksomhet mellom etatene for å avklare ansvarsforhold og hvilket omfang satsingen skal ha. Et viktig møte ble avholdt 6. april i Alta der alle sentrale parter var med. I dette møtet ble premissene for en videre satsing avklart. Et viktig moment er hvordan de forskjellige partene forholder seg til videre satsing og samarbeid.

#### Statens vegvesen - Vegdirektoratet og Region Nord

Nullvisjonsprosjektet som ligger til grunn for UPU-modellen vil avsluttes i løpet av 2005. Deretter må Statens vegvesen vurdere hvordan de som etat skal forholde seg til en eventuell videreføring. Statens vegvesen kan bidra med FoU-midler og faglig støtte den satsingen som kan videreføres i regi av HiF gjennom opprettelsen av et trafikksikkerhetscenter, men vil ikke gå inn med faste driftsmidler.

Vegvesenet ser positivt på at HiF tar ansvar og at de vil føre videre den pedagogiske dimensjonen og filosofien som ligger til grunn for UPU-modellen. De er også positive til at HiF etablerer et TS-senter i Region Nord.

En videre satsing mot Barentsregionen er også meget interessant. Statens vegvesen har vært engasjert i et slikt samarbeid innen trafikksikkerhet i Barentsregionen i flere år. HiF har også hatt samarbeid med universitets- og høgskolesystemet i Nordvest-Russland. HiF har 10-15 års erfaring med Barentssamarbeidet og ser mange muligheter der.

Den største utfordringen blir kanskje å skaffe finansiering for å følge opp anbefalingen. En mulighet er å splitte arbeidet i to; (1) påvirkning av ungdom generelt og (2) opprettelse av et TS-senter ved høgskolen.

UPU-tankegangen er viktig å ta med seg videre. Å formidle et budskap via andre ses som en fornuftig tankegang. Det finnes flere arenaer enn den offentlige skolen. En arena som nevnes er idrett eksemplifisert gjennom fotball.

Videre pekes det på at snøscooter som tema kan være en interessant utfordring i Finnmark fylke. Samtidig vil også dette innebære både muligheter og begrensninger i forhold til fordeling av arbeid og rolle.

#### Høgskolen i Finnmark

HiF sitt TS-senter må ikke bli noen ”isolert boble” i utdanningen, men et pedagogisk bidrag i en helhetlig lærer- og førskolelærerutdanning.

Mulig finansiering er ved at fylkeskommunen kjøper etterutdanning eller gjennom støtte for antall studenter som tar de spesifikke fag ved høgskolen. Man får støtte fra UFD ved uteksaminerte kandidater. Andre muligheter er via andre samarbeidspartnere som eksempelvis Statens vegvesen og Trygg Trafikk.

Ved høgskolen ser man for seg en modell på tre nivåer:

1. Regionalt – lokale forhold
2. Nasjonalt – scooter som spesialområde
3. Internasjonalt – Barentsregionen.



De anser det som viktig å starte opp med et treårig prøveprosjekt på HiF. Tanken er å utvikle moduler med 5 – 10 studiepoeng innen trafikksikkerhet, og som gjør at studentene har noen valgmuligheter. Innholdsmessig bør kursene omfatte praktiske øvelser og vise pedagogiske metoder som virker. Den pedagogiske angrepsmåten skal ikke begrenses til konfluent pedagogikk, men bør romme flere innfallsvinkler slik at det blir et pedagogisk mangfold.

Man ønsker å starte med å bygge opp kompetanse ved HiF og i første fase fokusere på skoleverket, lokalsamfunnet og forskning. Satsingen mot Barentsregionen bør komme i neste fase der man ønsker å etablere et samarbeid med pedagogisk avdeling i Murmansk.

Det er etablert en styringsgruppe som skal ivareta den finansielle delen, og en arbeidsgruppe som skal lage en plan for den pedagogisk faglige dimensjonen.

### Trygg Trafikk

Fra TT gis det uttrykk for viktigheten av at HiF tenker på alliansebygging i fylket slik at regionen samlet står sterkere i utviklingsarbeidet.

En anbefaling er at det må fokuseres på studentene og følge opp deres arbeide ute i skolene. Det er helt vesentlig at dette fungerer på grunnplanet direkte mot målgruppene. Trygg Trafikk vil være en samarbeidspartner og bidra med sin faglige kompetanse.

### Finnmark fylkeskommune

Fylkeskommunen gir uttrykk for viktigheten av at satsingen på et TS-senter blir noe mer enn ildsjelarbeid. HiF anses som en viktig part for å kunne øke slagkraften i trafikksikkerhetsarbeidet.

Et poeng som trekkes fram er at sikkerhet konkurrerer om oppmerksomheten med mange andre ting som skjer i vår hverdag.

Fra fylkeskommunens side er det viktig å få til et samarbeide mellom etatene hvis dette skal bli en realitet.

### **Konklusjon problemstilling 5**

Alle etater viser positiv vilje til å støtte HiF i sin satsing med å etablere et TS-senter. Det synes å være enighet om å starte regionalt.

Flere ser for seg et utviklingsprosjekt over en periode på tre år for å få vurdert om dette er en nyttig satsing. Barentsregionen er interessant da man allerede har et samarbeid og at trafikksikkerhet er et meget viktig og aktuelt tema.

### **3.3 Deltakelse på kurs for ungdom i videregående skole og studenter ved HiF**

Vi deltok på to kurs som ble gjennomført for henholdsvis 10 ungdommer i alderen 16 – 17 år og 19 studenter ved HiF i Alta.

#### Kurs 1: Ungdom 16 – 17 år

*Temaet* for kurset omhandlet menneskets risikoopplevelse og vurdering. *Deltakerne* var elever i 3. årstrinn på videregående skole. Elevene har to timer trafikk valgfag pr uke, og hvor Kristian

Øvernes er faglærer. *Ansvarlig* for gjennomføring av kvelden var Roar Olsen som er ansatt ved Statens vegvesen. *Varighet*: Samlingen varte fra klokken 17 – 20 den 22. februar. Første del omfattet en sosial del, og de siste 2 timer hadde et målrettet pedagogisk innhold.

*Pedagogisk vinkling*: Målgruppen ble aktivisert og konfrontert med mange relevante problemstillinger. Kurset engasjerte elevene og de deltok aktivt i å belyse og reflektere rundt sine opplevelser og vurderinger om risikofylte hendelser.

*Vurdering*: Måten konfluent pedagogikk ble anvendt på opplevdes som vellykket. Deltakerne gav også en meget positiv tilbakemelding i plenum ved kursets slutt.

### Kurs 2: Obligatorisk trafikksikkerhetskurs - studenter ved HiF

*Temaet* for kurset var bruk av metode (konfluent pedagogikk) i trafikkfaglige problemstillinger. Innholdet var trafikale problemstillinger knyttet opp mot folks atferd og risikovurderinger i trafikken. *Deltakerne* var 4. årstrinn studenter ved høgskolen, hvor dette kurset inngår som et obligatorisk kurs i trafikksikkerhet. *Hovedansvarlig* for gjennomføring var Ketil Nystrøm fra Trygg Trafikk (TT), i tillegg til at Kristian Øvernes ved HiF og Inge Nygård fra TT i Østfold var medvirkende. *Varighet*: Samlingen gikk over to hele dager, den 23. – 24. februar.

*Pedagogisk vinkling*: De ansvarlige brukte hele tiden konfluent pedagogikk slik at studentene fikk oppleve dette som elever og samtidig kunne bli bevisst hvilke metoder som er mulig å anvende.

Det ble også gjennomført en praktisk del der studentene skulle ut i trafikken og registrere bilbeltebruk. De ble inndelt i grupper som skulle registrere frekvensen blant forskjellige aldersgrupper og sjåførgrupper. Resultatene ble lagt fram i plenum.

*Vurdering*: Ved avslutningen av andre kursdag ble studentene bedt om å svare på tre overordnede spørsmål vedrørende kurset. Skalaen på de to første spørsmålene var fra 1 til 10, der 1 er minst fornøyd og 10 mest fornøyd.

- Spm. 1: "Hvor motivert var du til å være med på dette kurset på forhånd?" Svar: Gjennomsnittsskåre 7,4
- Spm.2. "Hvor meningsfylt og nyttig har dette kurset vært?" Svar: Gjennomsnittsskåre 8,7
- "Vil du anbefale kurset til andre?" Svar: 18 svarte ubetinget "Ja", mens en person var "Usikker"

Deltakernes vurderinger som ble formidlet muntlig i plenum var at kurset hadde engasjert deltakerne, var motiverende og variert, dialogen var god, denne form for undervisningen er engasjerende og studentenes forventninger ble innfridd.

Resultatene tyder på at studentene er meget godt fornøyd med de opplevelser og den kunnskap kurset har medført. De har fått innsikt i og opplevd pedagogiske arbeidsmåter de ikke hadde noen erfaringer med fra før.

## 4 Veggen videre

### 4.1 Evalueringsprosessen - oppsummering

Nullvisjonsprosjektet "Ungdom Påvirker Ungdom" (UPU) som ble startet i 2001 skal avsluttes ved utgangen av 2005. SINTEF Teknologi og samfunn ble høsten 2004 gitt i oppdrag av Statens vegvesen i Finnmark å evaluere prosjektet. Hovedmålet med evalueringen er å vurdere de forslag som ble fremsatt i rapporten "Anbefaling – Ungdom Påvirker Ungdom" som kom i desember 2004. Forslagene i rapporten omfatter blant annet etableringen av et samarbeid mellom Statens vegvesen i Finnmark og Høgskolen i Finnmark med hensyn til videreføring av UPU-modellen.

SINTEFs evaluering har følgende delmål:

1. Gjennomgå rapporten "Anbefaling - Ungdom Påvirker Ungdom"
2. Gjennomføre intervjuer / samtaler med sentrale beslutningstakere, prosjektansvarlige, UPU<sup>1</sup>-aktører og representanter fra målgruppen
3. Lage en rapport som grunnlag for en fremleggelse til sentrale beslutningstakere med hensyn til UPU-modellens fremtid, samt eventuelle endringer og forbedringer av modellen

Da SINTEF kom inn i prosjektet høsten 2004 var anbefalingen ferdig utarbeid og anbefalingens innhold ble derfor helt sentralt for den videre evalueringsprosessen. De intervjuer og samtaler som er gjennomført tyder på at anbefalingen medførte til dels sterke reaksjoner. Den bidro videre til uklarhet og misforståelser vedrørende det framtidige ansvar for den faglige pedagogiske utviklingen, organisering og økonomi. Av momenter som trekkes fram er blant annet at Statens vegvesen som har finansiert nullvisjonsprosjektet, ikke har mandat til å finansiere en videre drift i regi av Høgskolen i Finnmark.

De synspunkter som er gjengitt i SINTEFs evaluering må ses i lys av at meninger har endret seg og uklarheter ryddet opp i. Møtet den 6. april i Alta der alle aktuelle partnere deltok, ble en milepæl og et vendepunkt. Partene fikk en mer enhetlig forståelse for hvilket ansvar de ulike aktørene skal ha i videreføringen.

HiF tok ansvaret for å utvikle et konsept for den videre satsingen gjennom å opprette en styringsgruppe og en arbeidsgruppe.

Arbeidsgruppen har siden dette møtet arbeidet med å utarbeide et faglig-pedagogisk konsept som skal legges inn under HiF. Det ble bevilget penger til dette arbeidet av alle partnerne.

Evalueringen i regi av SINTEF har fulgt denne prosessen siden høsten 2004. Vi har intervjuet de personene som har vært de mest sentrale. På det tidspunktet da flere av personene ble intervjuet (før møtet 6. april), var mye enda uavklart og det eksisterte forskjellige tolkninger av de perspektiver og forslag som "Anbefaling - Ungdom Påvirker Ungdom" presenterte.

---

<sup>1</sup> UPU – Ungdom Påvirker Ungdom

I tidsperioden fram til september 2005 har det skjedd en utvikling der Høgskolen i Finnmark har tatt mål av seg til å etablere et trafikksikkerhetssenter og føre videre det pedagogiske utviklingsarbeidet med basis i nullvisjonsprosjektet. HiF er en pedagogisk institusjon med kompetanse innen pedagogikk, didaktikk og kunnskapsformidling. HiF ønsker spesielt å fokusere på trafikksikkerhet knyttet opp mot trafikantaspektet.

I august 2005 ble rapporten fra arbeidsgruppen ved HiF ferdig. Den beskriver visjon og mål ved opprettelsen av et trafikksikkerhetssenter ved høgskolen. HiF ønsker å utvikle og drive prosjektet videre over en periode på 4 år (Øvernes-2005).

I arbeidsgruppens rapport går det fram at høgskolen skisserer tre framtidige hovedmål knyttet opp mot satsingen på trafikksikkerhet (HiF-2005):

1. *Undervisning.* Utvikle og tilby kurs i TS-fag og etablere et 30 studiepoengs trafikksikkerhetsfag, drive med større og mindre etter- og videreutdanningskurs og større bestillingskurs som tar opp forskjellige aspekter ved TS, og som retter seg mot forskjellige yrkes- og målgrupper
2. *Operativt arbeid.* Alene og sammen med andre aktører på de forskjellige arenaene ønsker vi å drive med aktivt TS-arbeid. Målgruppen for dette vil i hovedsak være barn og ungdom
3. *Forskning og utvikling.* HiF vil se på noen regionale og lokale problemstillinger knyttet opp mot TS-arbeidet i Nord-Norge. Dette gjøres i samarbeid med det allerede eksisterende forskningsmiljøet på skolen

Videre påpeker arbeidsgruppen at opprettelsen av et trafikksikkerhetssenter ved Høgskolen i Finnmark vil bety oppbygging av en kompetansebase innen fagfeltet i Nord Norge. Det finnes mye kompetanse i landsdelen og et trafikksikkerhetssenter vil gjøre denne kompetansen lettere tilgjengelig for de som bor her. Senteret vil utvikle ny kunnskap innen regionale og nasjonale problemområder gjennom forskning og utvikling. Ved å arbeide internasjonalt vil det være mulig å bruke og å videreutvikle ideer, kunnskap og metodikk på begge sider av Norges grenser. HiF har som mål at trafikksikkerhetssenteret skal være operativt fra 1. januar 2006.

Et delprosjekt ved HiF som er under planlegging er et internt kurs i sikkerhetsstyring for Statens vegvesen Region Nord etter modell fra Statens vegvesen Region Sør. Tidspunkt for kurset er berammet til vårsemesteret 2006 og med antatt kursstart i slutten av januar. Kurset vil gi 10 studiepoeng ved bestått prosjektoppgave og eksamen. Det er plass til 20-25 deltakere og det er ønskelig med en så tverrfaglig deltakelse som mulig.

## 4.2 Anbefalinger for den videre satsing

Basert på det materialet SINTEF har samlet gjennom intervjuer/samtaler med de sentrale aktørene i denne prosessen og det arbeidet som har pågått ved Høgskolen i Finnmark (HiF) de siste månedene vedrørende satsingen på et TS-senter, ser vi for oss at følgende satsinger er de mest aktuelle:

- Nullvisjonsprosjektet i regi av Svv har bidratt til å utvikle og å utprøve en kommunikasjonsstrategi basert på filosofien om at budskapet skal formidles så direkte som mulig til målgruppen. Strategien, basert på ”en-til-en tankegangen”, har mye for seg da ungdom er mer villig til å motta og akseptere budskap som formidles direkte om konkrete problemstillinger vedrørende deres egen atferd i trafikken og dens konsekvenser. Videre er det riktig å tenke ”arenabygging” og ”geriljemarkedsføring” med hensyn til å treffe ungdom der de oppholder seg og ferdes.
- Det er viktig å ta vare på den filosofien som ligger til grunn for UPU-modellen. Imidlertid tyder erfaringene fra nullvisjonsprosjektet at kompetansen til kontaktpersoner med ungdom ikke er uproblematisk. Når ungdom driver trafikksikkerhetsarbeid blant jevnaldrende kan det oppstå problemer med den nødvendige respekt og autoritet. Jevnaldrende veiledere/lærere bør i utgangspunktet være ungdom som er motivert. I tillegg bør de ha naturlig autoritet og være verd å lytte på. De kan ha oppnådd en slik status gjennom eksempelvis sin dyktighet, og at de er kjent og akseptert. Det er ikke mange slike ungdommer, og det er ikke nok å være ”idol”. HiF bør ta tak i den psykologisk-pedagogiske tenkningen i UPU-modellen og videreutvikle dette gjennom den kompetansen og de ressurser HiF allerede har.
- HiF bør i pakt av sin kompetanse innen pedagogikk, didaktikk og kunnskapsformidling, være et naturlig sted med hensyn til å videreutvikle kommunikasjonsstrategier rettet mot alle trafikantgrupper.
- Høgskolen vil gjennom opprettelsen av et trafikksikkerhetscenter og et studietilbud på 30 poeng i trafikkfag, være en sentral aktør i trafikksikkerhetsarbeidet både lokalt og regionalt gjennom utdanningen av lærere med fag- og formidlingskompetanse.
- HiF sin kompetanse innen trafikksikkerhet bør styrkes gjennom bruk av stipendiater som kan ta doktorgrad innen HiF sine faglige satsingsområder.
- Statens vegvesen og Trygg Trafikk har i Finnmark et godt samarbeid, og begge er i besittelse av høy faglig kompetanse innen trafikkfag og trafikkpedagogikk. Et samarbeid med HiF vil kunne styrke Finnmark og Svv Region-Nord, og bidra til at området i fremtiden vil fremstå som et meget spennende alternativ og et sted for nytenkning innen trafikksikkerhet.
- Svv Region Nord, spesielt i Finnmark, har gjennom mange år arbeidet med problematikken rundt snøscooter. Gjennom aksjonen ”Scooter for livet” har man påvirket ungdom til bedre holdninger og sikrere kjøring. Vegdirektoratet har gitt Region Nord i oppdrag å utvikle spesialkompetanse for dette på nasjonal basis. Denne utfordringen er helt i tråd med den satsingen som nå kan skje på den pedagogiske siden med det trafikksikkerhetscenteret som er planlagt ved HiF.

- Fylkeskommunen er en meget viktig faktor i videreføringen av nullvisjonsprosjektet. De har her en mulighet til både å støtte HiF i sin kompetanseutbygging, samtidig som det lokale trafikksikkerhetsarbeidet direkte kan dra nytte av dette. Trafikksikkerhetssenteret ved HiF bør ikke utelukkende bli en ”akademisk” aktivitet, men også være aksjonsrettet og med direkte kommunikasjon med målgruppene.
- Den helheten som samarbeidet mellom Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Fylkeskommunen og Høgskolen legger opp til, er meget interessant med hensyn til å styrke trafikksikkerhetsarbeidet. Hovedmålet nå må være å etablere et regionalt samarbeid i Finnmark og Region-Nord både organisatorisk, faglig og finansielt.
- Svv og HiF har begge etablert kontakter med miljøer innen henholdsvis trafikksikkerhet og utdanning med andre land innen Barentsregionen. I Nordvest-Russland, Murmansk, Arkhangelsk og Karelen, er behovet for sikkerhetsarbeide stort. Dødeligheten i forbindelse med ulykker er stor, spesielt blant menn i de russiske delene av Barentsregionen (Gjertsen – 2002). Norge, med sin kompetanse på dette området, bør ta initiativ til å videreutvikle samarbeidet med hensyn til kompetanseheving innen trafikksikkerhet.

Erfaringene med UPU-modellen er meget nyttige og har bidratt til at det er kommet i gang et arbeid med å etablere et trafikksikkerhetssenter ved HiF som kan bidra til en styrking av trafikksikkerhetsarbeidet både lokalt og regionalt. Hvis man organisatorisk, faglig og økonomisk kan finne fram til et samarbeid mellom de sentrale aktørene, Svv, HiF, Fylkeskommunen og Trygg Trafikk, så vil dette kunne bli en modell som er interessant også i et nasjonalt perspektiv. Satsingen internasjonalt innen de russiske delene i Barentsregionen bør være en sentral utfordring for Statens vegvesen Region Nord i samarbeid med HiF og Trygg Trafikk.

## LITTERATUR

- Gjertsen, F            Dødsårsaksstatistikk fra Barentsregionen  
Tidskr. Norsk Lægeforening 2002
- Grendstad, N. M    Å lære er å oppdage  
Didakta Norsk Forlag 1986
- Moe, D                Evaluering av kampanje vedrørende risikofylt snøscooterkjøring i Finnmark  
SINTEf notat 2002
- Moe, D                Ungdom, bilkjøring og risiko i Vestfold 2004  
SINTEF Teknologi og Samfunn – 2005
- Statens vegvesen    Anbefaling – ungdom påvirker ungdom – 2004  
Veien til en mer effektiv trafikkopplæring  
Statens vegvesen Øst-Finnmark distrikt, 9800 Vadsø
- Øvernes, K           Etablering av trafikksikkerhetscenter ved Høgskolen i Finnmark  
Visjoner og mål  
HiF 9509 Alta

