



**EVALUERING AV
TRAFIKKSIKKERHETPROSJEKT FOR
UNGE BILFØRERE**

18pluss

Rapport

*Arbeidet er utført
på oppdrag fra:*

Styringsgruppen
18pluss

Kristiansand kommune
Samfunnsmedisinsk enhet
Folkehelseforum

Kube Rådgivning AS



Arendal kunnskapspark
Longum Park – Arendal

Januar 2009



INNHold:

1. SAMMENDRAG.....	1
1.1 INNLEDNING.....	1
1.2 GRUNNLAG OG HOVEDFUNN.....	1
1.3 KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER.....	2
2. OM PROSJEKTET	3
2.1 BAKGRUNN.....	3
2.1.1 Ide og etablering.....	3
2.1.2 Utvikling av kurset.....	3
2.2 MÅL OG DELMÅL.....	4
2.3 INNHOLD I 18PLUSS KURSET.....	5
2.4 MARKEDSFØRING.....	5
2.5 FORSIKRINGSRABATT.....	5
2.6 KOSTNADER OG FINANSIERING.....	6
2.7 KOMMUNER SOM STØTTER 18PLUSS.....	7
3. DELTAKELSE PÅ KURSENE	8
4. DELTAKERES TILBAKEMELDINGER OG VURDERINGER	10
4.1 EVALUERINGSSTEMAER OG EVALUERINGSGRUNNLAG.....	10
4.2 HVORFOR DELTAR UNGE PÅ KURSET?	11
4.2.1 Informasjon om kurset.....	11
4.2.2 Motivasjon for kursdeltakelse.....	11
4.3 DELTAKERES OPPLEVELSE AV KURSET	12
4.3.1 Kurset som helhet.....	12
4.4 DE ULIKE DELENE AV KURSET.....	12
4.5 VURDERING AV KURSET I ETTERTID.....	13
4.6 INDIKASJONER PÅ EFFEKTEN AV OPPLÆRINGEN	15
4.6.1 Under kurset.....	15
4.6.2 Etter kurset.....	15
4.7 VURDERING FRA ULIKE TYPER SJÅFØRER.....	17
4.8 HVORDAN ØKE OPPSLUTNINGEN OM KURSET?	19
5. REFLEKSJONER OG ANBEFALINGER	21
5.1 18PLUSS SOM STRATEGI.....	21
5.1.1 Ulykkesstatistikk og ulykkesårsaker.....	21
5.1.2 Samfunnsøkonomiske og velferdsmessige aspekter.....	22
5.2 UTFORMING OG GJENNOMFØRING AV KURSENE.....	22
5.3 OMFANG AV TILTAKET	22
5.4 ANBEFALINGER.....	23
5.4.1 Innhold og gjennomføring av kurs.....	23
5.4.2 18 + som oppfølging av sjåføropplæring.....	23
5.4.3 Informasjon og markedsføring.....	23
5.4.4 Kommunene som aktive samarbeidspartnere.....	24
5.4.5 Holde kurs oftere og flere steder.....	24
5.4.6 Tilby kurset gratis	24
Tabeller:	
Tabell 1: Budsjett for 18pluss.....	6
Tabell 2: Kommuner som støtter 18pluss	7
Tabell 3: Deltakere på 18pluss.....	8
Tabell 4: Evalueringsgrunnlag – tilbakemeldinger fra deltakere.....	10
Tabell 5: Svarfordeling ulike deler av 18pluss	13



1. SAMMENDRAG

1.1 INNLEDNING

Trafikksikkerhetsprosjektet "18pluss" ble startet med bakgrunn i at uforholdsmessig mange unge omkommer eller skades i trafikken. Prosjektet er organisatorisk forankret i Kristiansand kommune, samfunnsmedisinsk enhet og gjennomføres i samarbeid med Statens vegvesen, Trygg Trafikk, Vest-Agder fylkeskommune, Førstehjelp1 og Skandinavisk Trafikksenter. I tillegg støttes kurset av forsikringsselskapene Gjensidige og If. Det er satt følgende hovedmål for prosjektet:

1. Gjøre trafikanter i aldersgruppen 18 – 25 år mer trafikksikre.
2. Lage et attraktivt trafikksikkerhetstilbud som blir en etablert standard over flere år.
3. Redusere antall ulykker blant unge trafikanter på Sørlandet.

For nærmere beskrivelse av prosjektet vises til kap 2.

På oppdrag fra prosjektets styringsgruppe har Kube Rådgivning AS foretatt en evaluering av prosjektet. Evalueringen dreier seg om måten prosjektet er gjennomført på, og i hvilken grad prosjektets resultater så langt samsvarer med hovedmål og delmål.

Evalueringsoppdraget oppfatter ikke sammenligninger av skade- eller ulykkesfrekvens for de som har deltatt i kurset i forhold til andre bilførere i samme aldersgrupper. Dette skyldes det - relativt sett - lave antall som så langt har deltatt på kurset og personvern hensyn. Vi er imidlertid kjent med at det parallelt med evalueringen er samlet inn informasjon som på et senere tidspunkt kan gi grunnlag for målinger vedr. dette.

1.2 GRUNNLAG OG HOVEDFUNN

Grunnlaget for evalueringer er:

- Deltakerlister for 18pluss kurset
- Evalueringsskjemaer fra gjennomførte kurs
- Intervjuundersøkelse (strukturerte telefonintervjuer) blant et tilfeldig og representativt utvalg av tidligere deltakere.
- Øvrige dokumenter fra prosjektet
- Intervjuer med initiativtakere og sentrale personer bak prosjektet

Ut fra ovennevnte materiale kan vi blant annet konstatere:

- 198 unge bilførere har gjennomført kurset de 3 årene det er tilbudt, flest i 2008 da det var 74 deltakere.
- Det er svært gode tilbakemeldinger fra kursdeltakerne og det er liten variasjon fra kurs til kurs. Best tilbakemelding er det på kursene holdt i 2008.
- Det er gode tilbakemeldinger på alle hovedelementene i kurset. Best tilbakemelding er det på skadestedsbehandlingen, mens Trafoen har lavest score.
- Mer enn 2/3 av kursdeltakerne har adresse i Kristiansand og nabokommunene. Kursene har nesten ingen deltakere fra de østligste, vestligste og nordligste kommunene i Agder.

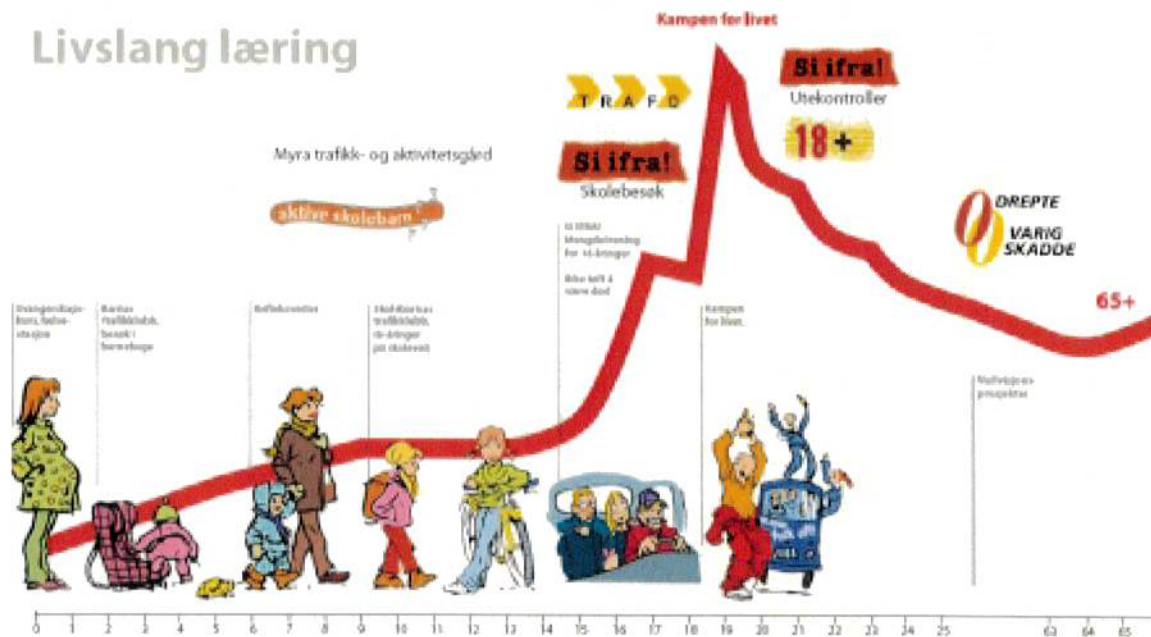
2. OM PROSJEKTET

2.1 BAKGRUNN

2.1.1 Ide og etablering

Ideen om 18pluss har sitt utspring i Samfunnsmedisinsk enhet i Kristiansand kommune der man arbeidet med prosjektet "Trygge lokalsamfunn". Dette prosjektet hadde til da i stor grad vært konsentrert om eldres sikkerhet. I Samfunnsmedisinsk enhet så man den høye ulykkesrisikoen blant unge i trafikken, og 14.mars 2005 sendte Kommunelege Odd Kjøstvedt og rådgiver i folkehelseforum Arild Sæbø et brev til en rekke lokale instanser som arbeider med trafikk og trafikksikkerhet. Her lanserte de tanken om å gjøre en intervensjon i etterkant av at unge har tatt førerprøven. I brevet ble det også innkalt til et møte for å drøfte hvordan man skulle utvikle idéen videre. Innkalt og til stede på møtet var representanter for Trygg trafikk, Skandinavisk trafikksenter, Statens vegvesen, Vest-Agder fylkeskommune og Politiet.

Figur 1: 18pluss sett i sammenheng med øvrige trafikksikkerstiltak



Møtet konkluderte med at det manglet trafikksikkerhetstiltak overfor den aktuelle aldersgruppen og var enige om å arbeide videre med ideen. Det ble nedsatt en arbeidsgruppe med deltakere fra Trygg trafikk, Skandinavisk trafikksenter og ungdommer (som senere ble plukket ut) til å arbeide videre med utvikling av kurset sammen med samfunnsmedisinsk enhet. Arbeidsgruppen har arbeidet under ledelse av en styringsgruppe med representanter for Trygg trafikk, Skandinavisk trafikksenter, Statens vegvesen og Vest-Agder fylkeskommune

2.1.2 Utvikling av kurset

Arbeidsgruppen nevnt over startet umiddelbart arbeidet med å utvikle kurskonseptet. Sentrale i dette arbeidet var Geir Sundet fra Skandinavisk trafikksenter, Åse Uleberg Statens vegvesen og Arild Sæbø fra folkehelseforum, Kristiansand kommune i samarbeid med utpekte ungdommer. Viktige aktiviteter i utviklingsfasen var:

- Kontakt med bilrelaterte ungdomsmiljøer



2.3 INNHOLD I 18PLUSS KURSET

Kurset *18pluss* består av 3 moduler:

- Banekjøring
- Skadestedsbehandling
- Trafoen

Deltakerne deles i tre grupper på 4-6 deltakere som suksessivt gjennomfører de tre modulene.

Banekjøringen har fokus på fartsforståelse. Deltakerne får gjennom banekjøringen en opplevelse av hvordan fart påvirker deres mulighet for å ha kontroll med kjøretøyet i ulike situasjoner, og hvordan reduksjon i fart gir en sikkerhetsgevinst som kan være livreddende.

Gjennom *skadestedsbehandling* får deltakerne praktisk øvelse og veiledning i hvordan de skal forholde seg når de kommer opp i ulykkesituasjoner.

Trafoen er et opplegg der deltakerne går gjennom 4 ulike filmsekvenser (360 graders film) der det fokuseres på de tragiske konsekvensene av trafikkulykker og hvordan dette berører familie og venner. *Trafoen* avsluttes med en gruppesamtale ledet av instruktør der deltakerne får anledning til å reflektere videre over konsekvensene av og årsakene til trafikkulykker blant unge. *Trafoen*² var et etablert opplegg da planene for *18pluss* ble lagt. Ved planleggingen av *18pluss* så man det hensiktsmessig å innlemme *Trafoen* som en del av *18pluss*.

2.4 MARKEDSFØRING

De viktigste markedsføringstiltakene i prosjektet synes å ha vært:

- Utvikling av nettsted – www.18pluss.no
- Utarbeidelse av brosjyre
- Invitasjon av presse i forbindelse med planleggingsseminarer, pilotkurs ol
- Annonser i Fædrelandsvennen
- Informasjon til kjøreskoler og trafikkstasjoner
- Reklame på biler
- Informasjon til kommuner

2.5 FORSIKRINGSRABATT

Forsikringsselskapene If og Gjensidige støtter kursene ved å gi de som har gjennomført kursene rimeligere forsikring og har også gitt økonomisk støtte til andre aktiviteter som for eksempel produksjon av kinoreklame. Ved siden av å bidra til et positivt trafikksikkerhetstiltak er forsikringsselskapenes motiv for å delta i prosjektet å motivere

² Initiativtakere til *trafoen* 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. Prosjektet har som målsetning å påvirke elevenes bevissthet, oppfatning og holdning til risiko, samt øke forståelsen for årsak til og konsekvensen av ulykker. Les mer på www.trafoen.no

2.7 KOMMUNER SOM STØTTER 18PLUSS

I den første fasen av kurset var den geografiske målgruppen for kurset "Kristiansand og omegn". Dette ble senere utvidet til å gjelde hele Agder. I november 2006 ble alle ordførere i Agder invitert til et seminar der de fikk høre om, se og prøve hvordan opplegget fungerte. Alle kommuner i Agder har siden fått forespørsel om å støtte 18pluss. Støtten innebærer at alle deltakere med bopel i kommunen får et tilskudd på kr 500 til å delta i 18pluss kurset slik at egenbetalingen reduseres fra kr 1000 til kr 500. 22 av de 30 kommunene i Agder støtter 18pluss. Disse er:

Tabell 2: Kommuner som støtter 18pluss

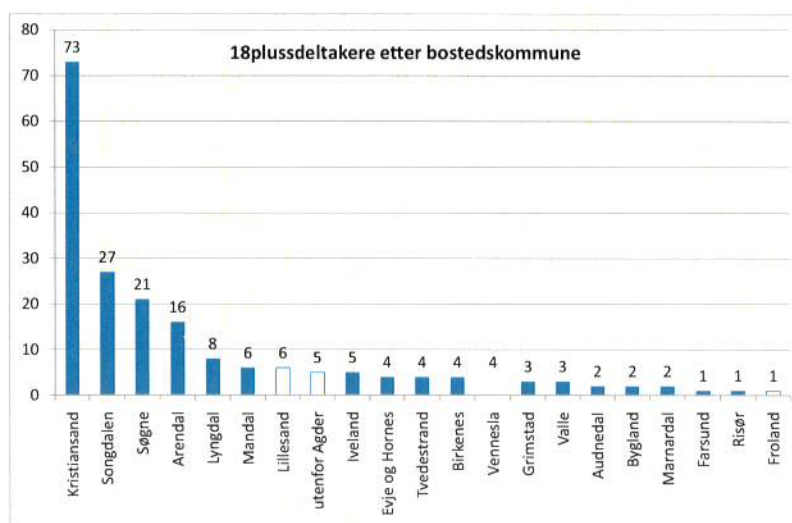
Aust-Agder	Vest-Agder
Arendal	Audnedal
Birkenes	Bygland
Bykle	Farsund
Evje og Hornes	Kristiansand
Gjerstad	Kvinesdal
Grimstad	Lyngdal
Iveland	Mandal
Risør	Marnardal
Tvedestrand	Sirdal
Valle	Songdalen
	Søgne
	Åseral



Ser vi bort fra Kristiansand, som pga av sin størrelse selvsagt har flest deltakere på kursene, kommer det flest deltakere fra nabokommunene Songdalen og Søgne. Fra nabokommunene Lillesand og Vennesla er det der i mot relativt få deltakere. Dette er for øvrig kommuner som ikke har bevilget støtte til kurset.

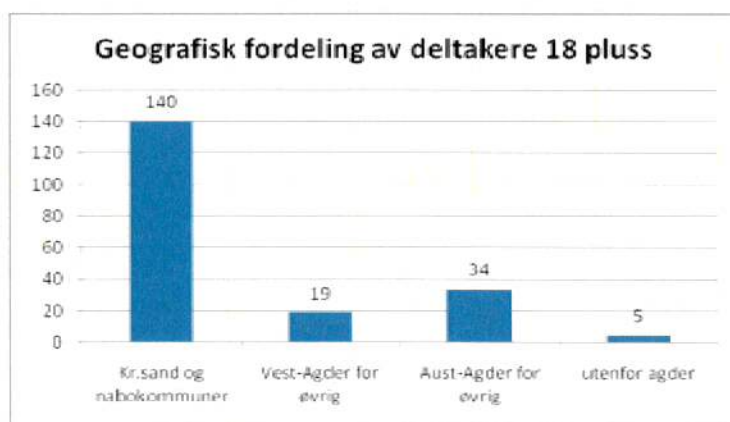
Den høye deltakelsen fra Songdalen og Søgne bør sees i sammenheng med en aktiv satsing på nullvisjonsprosjektet i disse kommunene.

Figur 3: 18pluss deltakere etter bostedskommune (blå søyle betyr at kommunen har bevilget støtte til deltakelse på kurset)



Av de 198 deltakerne kommer 144 fra Vest-Agder, 49 fra Aust-Agder og 5 fra andre fylker. Mer enn 2/3 av deltakerne kommer fra Kristiansand og Kristiansands nabokommuner⁴. Det har så langt ikke vært deltakere som har oppgitt adresse⁵ i kommunene Flekkefjord, Sirdal, Hægebostad, Åseral, Bykle, Åmli eller Gjerstad.

Figur 4: 18pluss deltakere etter Agderregion



⁴ Kr sand og nabokommuner omfatter Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla, Lillesand og Iveland.

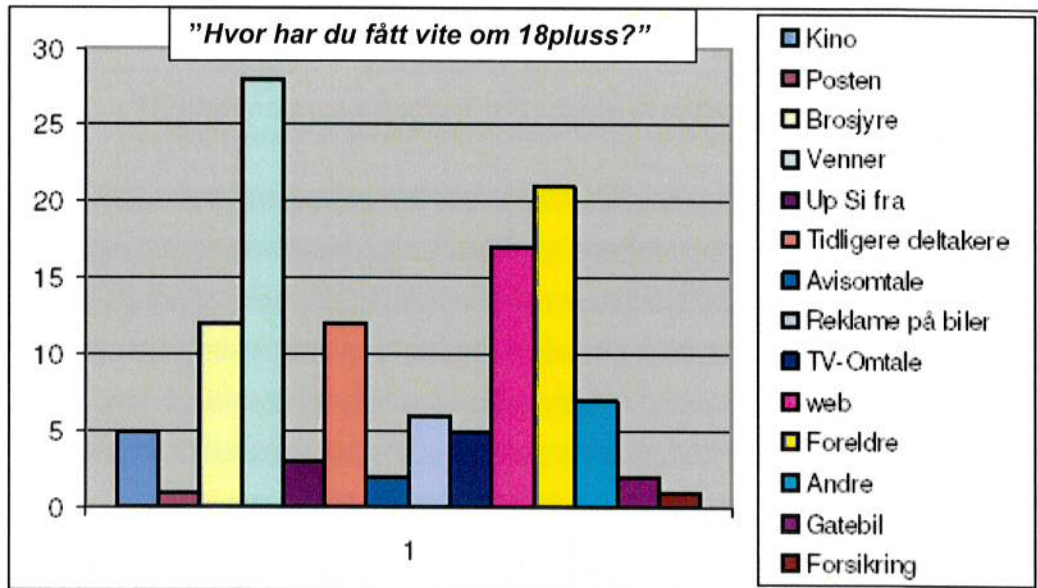
⁵ Adresse iflg påmeldingslister

4.2 HVORFOR DELTAR UNGE PÅ KURSET?

4.2.1 Informasjon om kurset

Kursarrangøren spør rutinemessig kursdeltakerne om hvor de har fått vite om kurset. Blant deltakerne i 2008 er det venner, foreldre og internett (web) som oppgis som de viktigste informasjonskildene.

Figur 5: Hvor har du fått vite om 18pluss?

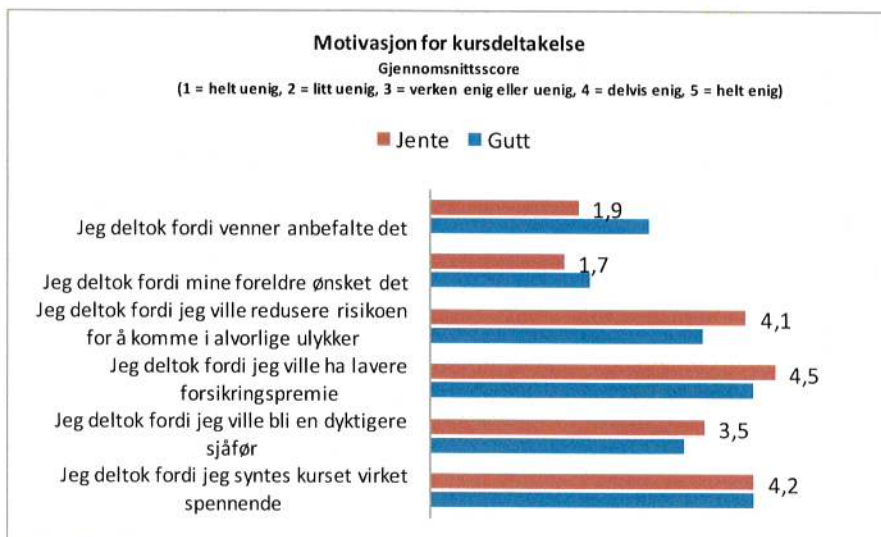


Utarbeidet av Sissel Andersen

4.2.2 Motivasjon for kursdeltakelse

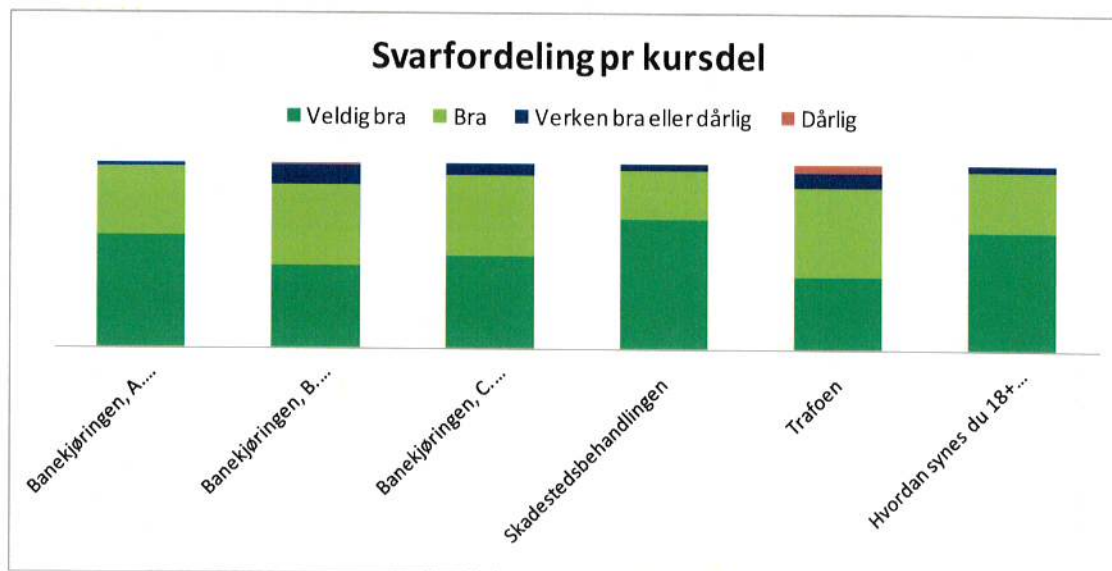
I undersøkelsen blant tidligere deltakere har vi bedt deltakerne ta stilling til 6 påstander om hvorfor de deltok på kurset. Ut fra svarene vi fikk her er *muligheten for lavere forsikringspremie* og *at kurset virket spennende* de viktigste årsaker til at man melder seg på kurset. Ønsker fra foreldre eller anbefalinger fra venner har liten betydning, selv om det ofte er gjennom disse man har blitt kjent med kurset.

Figur 6: Motivasjon for å delta på 18pluss?



Ser vi på svarfordelingen finner vi at det er valgt svaralternativene ”veldig bra” eller ”bra” i 94 prosent av svarene. Svaralternativet ”veldig dårlig” er ikke brukt i det hele tatt. Svaralternativet ”dårlig” er – med ett unntak – bare brukt om Trafoen. Når det gjelder Trafoen har 5% vurdert opplegget som ”dårlig”.

Figur 9: Deltakerevaluering – de ulike deler av 18pluss – svarfordeling



Tabell 5: Svarfordeling ulike deler av 18pluss

Andel av svar Spørsmålstekst	Alternativsvartekst				Totalt
	Veldig bra	Bra	Verken bra eller dårlig	Dårlig	
Banekjøringen, A. Unnamanøveren	61 %	37 %	2 %	0 %	100 %
Banekjøringen, B. Påkjøring bakfra	44 %	44 %	11 %	1 %	100 %
Banekjøringen, C. Glattkjøring i svingene	50 %	44 %	6 %	0 %	100 %
Skadestedsbehandlingen	70 %	27 %	3 %	0 %	100 %
Trafoen	40 %	48 %	8 %	5 %	100 %
Hvordan synes du 18+ fungerte som en helhet?	64 %	33 %	3 %	0 %	100 %
Totalt	55 %	39 %	5 %	1 %	100 %

4.5 VURDERING AV KURSET I ETTERTID

For å undersøke hvordan deltakernes vurdering av kurset eventuelt endrer seg når kurssituasjonen er kommet mer på avstand, har vi i en undersøkelse blant tidligere deltakerne stilt spørsmålene vedr opplevelsen av kurset på nytt. Svarene bekrefter deltakernes positive tilbakemeldinger både generelt sett og når det gjelder de ulike elementer i kurset. Rangeringen av de ulike kursdelene er også uendret.

Tabell 7: Svarfordeling ulike deler av 18pluss – etter kurset

Spørsmålstekst	Veldig bra	Bra	Verken bra eller dårlig	Dårlig	Veldig dårlig	Totalt
Banekjøringen	68 %	21 %	11 %	0 %	0 %	100 %
Glattkjøring i sving	64 %	18 %	18 %	0 %	0 %	100 %
Skadestedsbehandlingen	82 %	7 %	11 %	0 %	0 %	100 %
Trafoen	57 %	29 %	4 %	7 %	4 %	100 %
Hvordan synes du 18+ fungerte som en helhet?	75 %	25 %	0 %	0 %	0 %	100 %
	69 %	20 %	9 %	1 %	1 %	100 %

Intervjupersonene er også bedt om å gi en tilbakemelding på tid avsatt til de ulike deler kurset og kurset totalt. De alle fleste mener at dette er "passe".

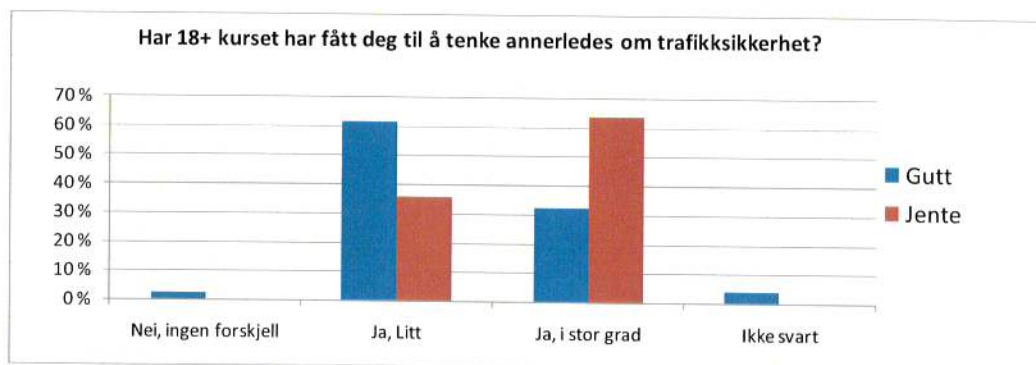
4.6 INDIKASJONER PÅ EFFEKTEN AV OPPLÆRINGEN

En forutsetning for at kurset skal ha trafikksikkerhetseffekt er at kurset påvirker den enkeltes forståelse av og holdninger til faktorer som påvirker trafikksikkerhet. Det faktum at den overveiende delen av kursdeltakerne synes kurset er bra/veldig bra er i seg selv et godt utgangspunkt i så henseende. Både under kurset og i etterundersøkelsen er det i tillegg stilt noen spørsmål som kan gi indikasjoner på effekten av kurset.

4.6.1 Under kurset

De svarene deltakerne gir om deres tenkning om trafikksikkerhet, gir klare indikasjoner på at kursholderne har nådd fram med sitt budskap til deltakerne. Det er imidlertid (kanskje ikke overraskende) indikasjoner på at man i mindre grad påvirker gutters enn jenters holdning til trafikksikkerhet.

Figur 11: Indikasjoner på effekt av kurset (1)



4.6.2 Etter kurset

Når vi i etterundersøkelsen stiller noen mer spesifikke spørsmål om hvordan kurset har påvirket deltakerne som sjåfører får vi følgende resultat:



4.7 VURDERING FRA ULIKE TYPER SJÅFØRER

Ved de senere kursene har deltakerne på en litt uhøytidelig måte blitt bedt om å dele seg i grupper etter hvilken type sjåfør de anser seg å være. De ”typene” deltakerne kan velge mellom er:

1. *Skikkelige typen*, sjekker alt før jeg setter meg inn i bilen, bilbelte bruker jeg alltid og følger trafikkregler og fartsgrenser til punkt og prikke
2. *Ikke så glad i å kjøre bil*, bilen er et fremkomstmiddel for meg, prøver å følge trafikkregler og fartsgrenser så godt som mulig
3. *Liker å kjøre bil*, kjører mye, prøver å oppføre meg ordentlig, følger generelt fartsgrenser, ved en forbikjøring passerer jeg en fartsgrenser eller to
4. *Utålmodige typen*, glir rett opp i ”ræva” på bilen foran, vil helst forbi og de fleste kjører for seint for min smak. Jeg kjører mye forbi: Hadde jeg blitt stoppa hadde jeg sikkert fått bot, men ikke mistet lappen
5. *Flytta inn i bilen* når jeg var 5 år, sovesofa i garasjen. Meg og bilen er gode venner. Når jeg er ute på veien er trafikkregler og fartsgrenser noe jeg ikke orker forholde meg til: Hadde jeg blitt stoppet av politiet hadde jeg nok mista lappen, men politiet hadde aldri klart å stoppe meg likevel.

I etterundersøkelsen har vi bedt deltakerne karakterisere seg selv i forhold til kategoriene over. Av de 28 har vi følgende fordeling etter type sjåfør:

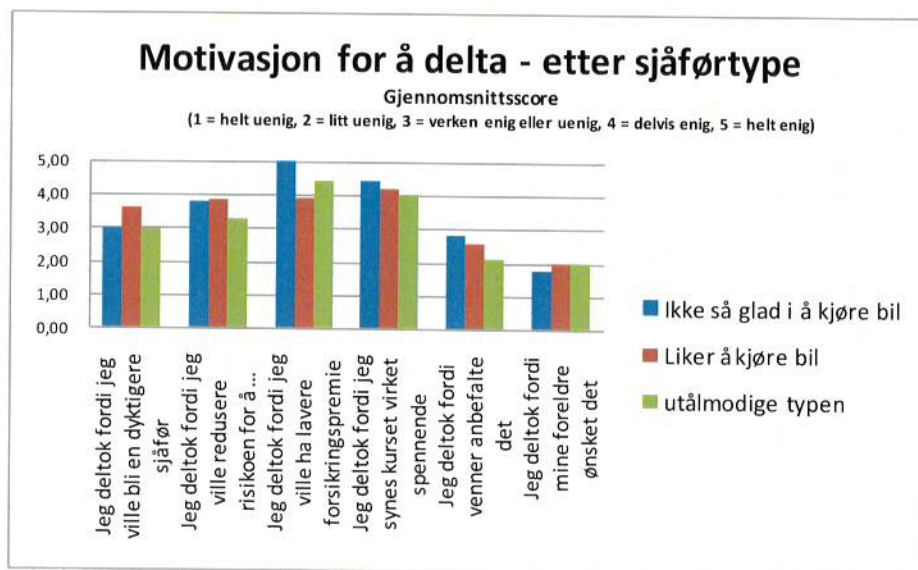
Tabell 9: Ulike typer sjåførere på 18pluss

Skikkelige typen	Ikke så glad i å kjøre bil	Liker å kjøre bil	utålmodige typen	Flytta inn ..
1	5	15	7	0

Ser vi på hvordan ulike typer sjåførere vurderer de ulike delene av kurset får vi⁹:

⁹ Den ”skikkelige typen” er ikke tatt med i sammenligningen da intervjuene bare omfatter en person i denne gruppen.

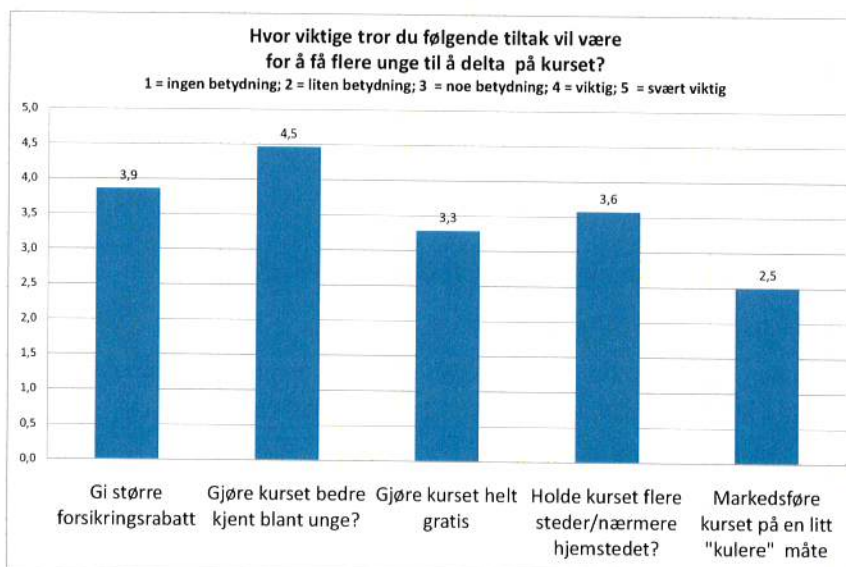
Figur 14: Motivasjon for å delta på 18pluss etter sjåførtype



4.8 HVORDAN ØKE OPPSLUTNINGEN OM KURSET?

I intervjuene med tidligere kursdeltakere har vi også bedt dem vurdere betydningen av noen mulige tiltak for å øke oppslutningen om kurset. Vi får da følgende gjennomsnittsscore:

Figur 15: Tidligere deltakeres vurdering av tiltak for økt kursdeltakelse



Ser vi på svarfordelingen for ser vi at nesten alle mener det er viktig/svært viktig å gjøre kurset bedre kjent, 71% av deltakerne som er intervjuet anser det å holde kurset nær hjemstedet som viktig eller svært viktig, mens litt over halvparten mener det er viktig/svært viktig å gjøre kurset helt gratis:

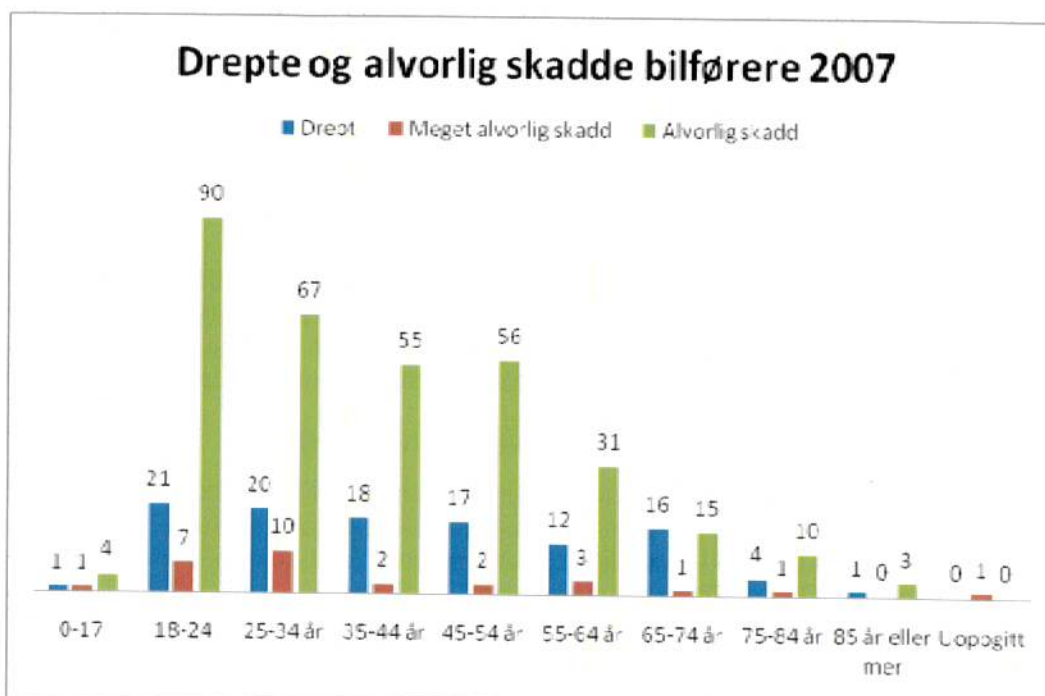
5. REFLEKSJONER OG ANBEFALINGER

5.1 18PLUSS SOM STRATEGI

5.1.1 Ulykkesstatistikk og ulykkesårsaker

Statistikken over veitrafikkulykker¹⁰ viser en sterk overrepresentasjon av unge bilførere. Spesielt er ulykkesfrekvensen høy blant bilførere i aldersgruppen 18-24 år.

Figur 17: Drepte og alvorlig skadde bilførere 2007



Målt som gjennomsnitt pr årskull¹¹ er ulykkesfrekvensen nesten dobbelt så høy for bilførere i aldersgruppen 18-24 som for aldersgruppen 25-34, og nesten 4 ganger høyere enn for aldersgruppen 45-54.

Dybdestudier av trafikkulykker i Region Sør viser at den ”skyldige” føreren var under 25 år i 15 av de 42 dødsulykkene i regionen i 2007. I samme rapport¹² framgår det at fart var en medvirkende årsak til dødsulykkene i 25 (60%) av tilfellene. Fart som årsak er her delt i 3 undergrupper:

- For fort etter forholdene og godt over fartsgrensen: **9** ulykker
- For fort etter forholdene og noe over fartsgrensen: **3** ulykker
- For fort etter forholdene men lavere enn fartsgrensen: **13** ulykker

Tallene viser at fart er den viktigste årsaken til trafikkulykker, men det er også interessant å se at fart i denne sammenheng ikke nødvendigvis er høy fart med overskridelse av fartsgrenser, men i like stor grad manglende tilpasning av fart etter forholdene selv om farten er lavere enn fartsgrensen.

¹⁰ Grunnlagsdata fra SSB statistikkbanken, tabell 06753

¹¹ Plansjen over har pga datagrunnlaget ikke samme antall årskull pr gruppe

¹² Kilde: Statens vegvesen, region Sør: Årsrapport Regional ulykkesanalysegruppe

indikasjon på at man ikke får den typen bilførerne som er i minst grad bruker bilbelte til å delta på kursene.

Ut fra et etisk og individuelt perspektiv vil vi ikke undervurdere den positive effekt kurset allerede kan ha hatt for de unge bilførerne som har deltatt. I forhold til å oppnå en ulykkesforebyggende effekt av samfunnsmessig betydning vil det imidlertid være en sentral utfordring å øke omfanget av tiltaket.

I Agderfylkene var det 15.290 personer i aldersgruppen 18-24 år med førerkort klasse B (dvs for personbil) pr 31.12.07. Dette indikerer at det hvert år er en tilvekst på drøye 2000 nye bilførere i målgruppen for kurset. Prosjektet har som et delmål at 30% i målgruppen skal delta. Dette tilsvarer ca 650 deltakere, dvs ca 40 kurs pr år eller en 10-dobling av dagens kapasitet.

5.4 ANBEFALINGER

5.4.1 Innhold og gjennomføring av kurs

Med de gode tilbakemeldingene man har fra kursdeltakerne bør man være tilbakeholden med å gjøre vesentlig endringer i opplegget, men basert på analysene av ulykkesårsaker over er det nærliggende å anbefale en viss fokusering på andre temaer enn fart, som f eks rus og bruk av bilbelte, uten at man dermed endrer kursets hovedprofil. Med tanke på å kunne stå friere med hensyn til stedsvalg for kurset (se kap 5.4.5) bør det også vurderes om "refleksjonsdelen" av opplegget kan gisseres uten bruk av Trafoen.

Med de mål og ambisjoner som gjelder for *18pluss* vil hovedutfordringen videre være å nå ut til en større del av målgruppen med kurset. Det vil også være en utfordring å utforme opplegget slik at det appellerer til de mest relevante segmenter av målgruppen.

5.4.2 *18pluss* som oppfølging av sjåføropplæring

Det er de private kjøreskolene som står for opplæring av nye bilførere. Denne opplæringen omfatter selvsagt også de temaer som inngår i *18pluss*. Utover de erfaringer den enkelte skaffer seg ved å kjøre bil er det imidlertid ikke noe system for å vedlikeholde den sjåførkompentanse som sjåføropplæringen gir.

Kjente pedagogiske prinsipper tilsier at repetisjon relativt kort tid etter at ny kunnskap er ervervet, er viktig for å beholde kunnskap over tid. Det er grunn til å tro at dette også gjelder de kunnskaper og ferdigheter man tilegner seg for å bestå førerprøven. Tidspunktet for *18pluss* framstår derfor som svært naturlig og relevant med tanke på oppfølging av sjåføropplæringen gitt av kjøreskolene. En situasjon der deltakeren allerede har "lappen" og slipper å tenke på en forstående prøve, kan også være en gunstigere ramme for å fokusere på risikomomentene bilkjøring og fart representerer.

Ut fra ovennevnte ville det være naturlig å innlede et nærmere samarbeid med kjøreskolene med tanke på informasjon. Kjøreskolene kunne også utfordres til å tilby *18pluss* som en oppfølging av "sjåføropplæringspakken".

5.4.3 Informasjon og markedsføring

Tilbakemeldingene fra tidligere deltakere tilsier at "å gjøre kurset mer kjent blant unge" er det viktigste tiltaket for å øke oppslutningen. Ut fra den dialogen vi har hatt med de unge i forbindelse med intervjuene forstår vi dette til dels som et uttrykk for at informantene oppfatter kurset som lite kjent pr i dag. Det bør derfor satses mer på informasjons og markedsføring gjennom brede kanaler.