

# 18pluss

## Årsrapport 2012

### Trafikksikkerhetsprosjektet 18pluss



«Kunnskap må forbedres, utfordres, og økes hele tiden, ellers forsvinner den.

Peter Drucker

«For å kunne fordøye kunnskaper må man motta dem med lyst.»

Anatole France

## **INNHOLD**

- 1.0. Forord
- 2.0. Risiko
- 3.0. Effekt av skade- og ulykkesforebyggende tiltak
- 4.0. Administrasjon
- 5.0. Aktivitet
- 6.0. Budsjettrammer og ressursbruk
- 7.0. Markedsføring
- 8.0. Forsikrings selskapene
- 9.0. Erfaringer og utfordringer

## Trafikksikkerhetsprosjektet 18pluss

Prosjektet er inne i sitt 7'ende år, og er vedtatt som prosjekt i 3 nye år, frem til 2015.

Det er ikke gjort noen endringer på selve kurset siden oppstart i 2006, med tanke på bestand deler. Kurset består av 3 moduler; banekjøring, skadested og Trafoen ([www.trafoen.no](http://www.trafoen.no))

Banekjøring; her tester kursdeltakerne en moderne kjøreskolebil med elektronisk sikkerhetsutstyr mot en typisk ungdomsbil, nå en BMW 316I 1998 modell. Hvordan reagerer bilen og du når uventede hindringer dukker opp? Hvor mye har dekk, føreforhold og fart å si for de utfordringene du møter på veien?

Skadested; hva gjør du når det skjer en ulykke? Det vet du mere om etter kurset. Her er ingen teori. Deltakerne får en praktisk og effektiv opplæring i skadesteds behandling.

Trafoen; deltakerne opplever en trafikk ulykke på nært hold gjennom flere rom med film på alle fire veggene. I samtalen etterpå blir de med å vurdere hvorfor ulykker skjer, hvilken skade de gjør og hvordan de kan unngå dem.

Prosjektet hadde vært uten prosjektleder i 10 måneder, før ny prosjektleder begynte i stillingen i juni 2012. Det ble likevel gjennomført 3 kurs i 2012 før ny leder ble ansatt.

Prosjektet har også fått ny styringsgruppe. Dette skjedde samtidig med at ny prosjektleder ble tilsatt. Styringsgruppa er nå den samme som for Trafoen.

18pluss har en egen nettside [www.18pluss.no](http://www.18pluss.no) og en Facebook side der man ønsker en daglig aktivitet, [www.facebook.com/pages/18pluss/360571693770](https://www.facebook.com/pages/18pluss/360571693770)

Bakgrunnen for prosjektet var den nasjonale handlingsplanen for trafikksikkerhet 2002-2011.

1.3.3. :«Unge og uerfarne trafikanter er mye mer utsatt for ulykker enn eldre og mer erfarne trafikanter»,

4.6.: «Aldersgruppen 17 – 25 år er sterkt overrepresentert blant drepte og hardt skadde i trafikken»

## Risiko

Ungdom med ferskt førerkort har 40 ganger høyere risiko enn gjennomsnittsbillisten for å havne i en møte- eller utforkjøringsulykke i følge Trygg trafikk.

De siste 5 årene, siden 2008, har det dødd til sammen 21 ungdommer i aldersgruppa 18 – 25 år i Agder. Det er unge gutter som er mest utsatt. Av 21 er 18 gutter. Det er 12 utforkjøringer, 8 møteulykker og 1 singelulykke. (jan 2008 – tom nov 2012)

I 2011 døde det 3 ungdommer i Agder i den aktuelle aldersgruppen, 2 i Vest- og 1 i Aust-Agder. Det var 2 utforkjøringer og 1 møteulykke.

I 2012 (frem til desember) har det død 2 i den aktuelle aldersgruppen i Agder, begge i Vest-Agder, begge er utforkjøringer.

(Tall hentet fra ATL/dødsulykker)

Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan for 2002–2011 "en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade" – Nullvisjonen. Nullvisjonen er ytterligere vektlagt både i Nasjonal transportplan for 2006–2015 og 2010–2019, samt i de årlige statsbudsjetter.

*Nullvisjonen er basert på tre pilarer: etikk, vitenskap og ansvar. Det etiske elementet er grunntesen om at tap av liv eller permanente skader i trafikken er uakseptabelt. Vitenskapelighet innebærer at trafikksikkerhetspolitikken skal være basert på forskning og på dokumenterte virkemidler, mens ansvarsaspektet viser til at ansvaret for trafikksikkerheten skal være delt mellom trafikantene og veimyndighetene. Dette vil si at veiene skal utformes på en slik måte at dersom trafikantene overholder regelverket, så skal vegsystemet sikre at ferdsel på veg ikke medfører død eller varig skade.*

Strategiplan for trafikksikkerhet i Agderfylkene 2010 – 2013 har et hovedmål. Antall drepte og hardt skadde skal reduseres med minst 20% i perioden 2010 – 2013 sammenlignet med perioden 2006 – 2009.

## Effekt av skade- og ulykkesforebyggende tiltak

Det er i litteraturen beskrevet mange skadeforebyggende tiltak og intervensjoner som har gitt dokumenterbar effekt. Det er gjennomgående strukturelle tiltak (lovendringer, produkt- og miljøendringer) som gir størst effekt. Atferds endrende tiltak som trening og belønningssystemer har også vist seg å gi effekt.

Evalueringer viser at informasjonstiltak ved brosjyrer, TV innslag, filmer og liknende som brukes alene gir sjelden effekt. Brukes imidlertid slike informasjonstiltak sammen med andre typer tiltak som atferdsendring (trening og belønning), strukturendring (miljøendring og lovverk), så kan man få effekter opp mot 50 % reduksjon av skadetallet i den målgruppen tiltakene er rettet inn mot.

(Lund og Aarø 2004 Prevention of a modell placing emphasis om human structural and cultural factors. Safty Science 42, 271-324)

De ulike modulene i 18pluss har som mål å endre adferd, trene på ting de har lært tidligere under kjøreopplæring, samt tilføre nye erfaringer ved hjelp av praktiske øvelser. Prosjektet har også et belønningssystem, der de som fullfører kurset blir belønnet med billigere forsikring dersom de tegner forsikring i eget navn.

Vi tror det er nødvendig med en holdningsmessig snuoperasjon – bort fra fokus på hva vi kan få, forvente og kreve fra fellesskapet, til hva du selv kan bidra med til din egen overlevelse.



## Administrasjon

Prosjektet er eid av Vest-Agder fylkeskommune. (Det var tidligere forankret i Kristiansand kommune, helse – og sosialsektoren, samfunnsmedisinsk enhet, folkehelseforum.)

Prosjektet skiftet eier da det ble ansatt prosjektleder i 2009.

Bidragstere er Aust-Agder fylkeskommune, Statens veivesen i Aust- og Vest-Agder, Trygg trafikk og kommuner i Aust- og Vest-Agder.

If og Gjensidige støtter med tilbud om rimeligere forsikring i etterkant av kurset.

Styringsgruppa ble byttet ut i 2012, samtidig som ny prosjektleder ble ansatt.

Styringsgruppa pr. 28.06.12. består av:

Navn	Virksomhet
Egil Strømme	Vest-Agder fylkeskommune
Johan Mjøland	Statens veivesen Vest-Agder
Arild Nærum	Statens veivesen Vest-Agder
Vidar Ose	Vest-Agder fylkeskommune
Ole Rath	Trygg trafikk
Ole Wiktor Olsen	Skandinavisk Trafikksenter AS
Geir Sundet	Trafoen
Marit Bech Olsen	Prosjektleder 18pluss, sekretær

Det har vært avholdt to møter med styringsgruppa i år, begge møtene med den nye styringsgruppa. Første møte var 28.juni, kun få dager etter ny prosjektleder var begynt i stillingen. Dette møtet ble først og fremst en presentasjon, og litt løse tanker om videre fremdrift.

2. møte med styringsgruppa ble avholdt 11. oktober, og på dette møtet ble også alle instruktørene med. Det ble avholdt et møte kun med styringsgruppa i forkant, og avsluttet med en middag for alle.

## Modulansvarlige i 2012:

Navn	Modul
Marit Bech Olsen	Kursleder/ansvarlig skadested
Peter Zaar	Ansvarlig banekjøring
Eivind Jensen-Tveit	Ansvarlig Trafoen
Morten Bech Olsen	Ansvarlig skadested

Det har vært innleid vikarer i 2012:

Ingeborg Skretting Hasli og Ronny Egenes som ansvarlige i Trafoen.

Inge Sørhaug som ansvarlig for banekjøring.



Eivind Jensen-Tveit  
Modulansvarlig Trafoen



Peter Zaar  
Modulansvarlig banen



Morten Bech Olsen  
Modulansvarlig skadested



Marit Bech Olsen  
Modulansvarlig skadested



## Ungdomsinstruktører i 2012:

Navn	Virksomhet
Benedicte Watne Olsen	Coop Extra Søgne
Carina Bech Jahnsen	Saksa frisørsalong
Christian Gundersen	Pricewaterhouse Coopers
Steinar Schenk	Student UIA
Sindre Klakegg	Student fagskolen Oslo
Stephan Skotoff	Sjåfør Bakers
Tommy Tofteland	Bertel O Steen



Stephan Skotoff



Tommy Tofteland



Steinar Schenk



Christian Gundersen



Sindre Klakegg



Benedicte Watne Olsen



Carina Bech Jahnsen



Lene Langeland, ny i 2013

Det har vært avholdt et møte med bare instruktørene, også dette kort etter oppstart for prosjektleder.

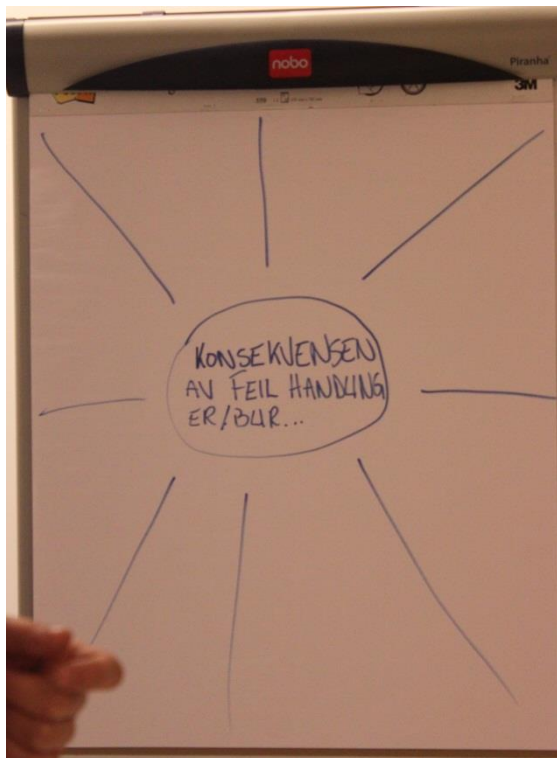


Det blir ellers holdt korte møter etter hvert kurs med de instruktørene som er inne. Dette for å gjennomgå kurset, samt ta opp ting som må jobbes med.

I år har det vært flere ungdomsinstruktører på hvert kurs enn tidligere. En av årsakene er at tidligere prosjektleder har vært fristilt til kun å være prosjektleder, mens nåværende har vært bundet opp i en av modulene. Dette medfører behov for hjelp til det administrative. Vi har også valgt å prøve å rullere litt mer på oppgavene, for ikke å være så sårbare om noen skulle bli syke. Dette betyr behov for mer opplæring, og derfor flere inne på hvert kurs. Instruktørene føler dette er bra, det er kortere tid mellom hvert kurs de deltar på, noe som gjør dem tryggere i jobben.

To av instruktørene vi tidligere hadde, sluttet selv fordi de mente det gikk for lang tid mellom hvert kurs de var inne på, noe som gjorde dem utrygge. Oppfølging av ungdomsinstruktørene er viktig med tanke på sikkerheten vi ønsker skal være på kursene våre.

Etter kursene var over for 2012, hadde vi en fagdag med instruktørene. Tema for dagen var «Kommunikasjon i bilen». Vi sto selv for den faglige delen denne gangen. Eivind og Peter gjennomførte praktiske øvelser i bilene med den enkelte instruktør, der de spilte kursdeltaker. Oppgavene ble så jobbet med i grupper/plenum. Tanken er å jobbe videre med dette på fagdagen vi skal ha før kursene starter i 2013.



## Aktivitet

Det har vært avholdt 10 kurs totalt i 2012, det første i april og det siste i oktober. De tre første kursene ble kjørt uten prosjektleder ansatt, og ble da administrert av personell fra Skandinaviske trafikksenter AS.

3 av kursene ble forbeholdt grupper; Nullvisjonen i Marnardal, elever fra Blakkstad vgs. og elever fra ambulanselinjen på Møglestu vgs.

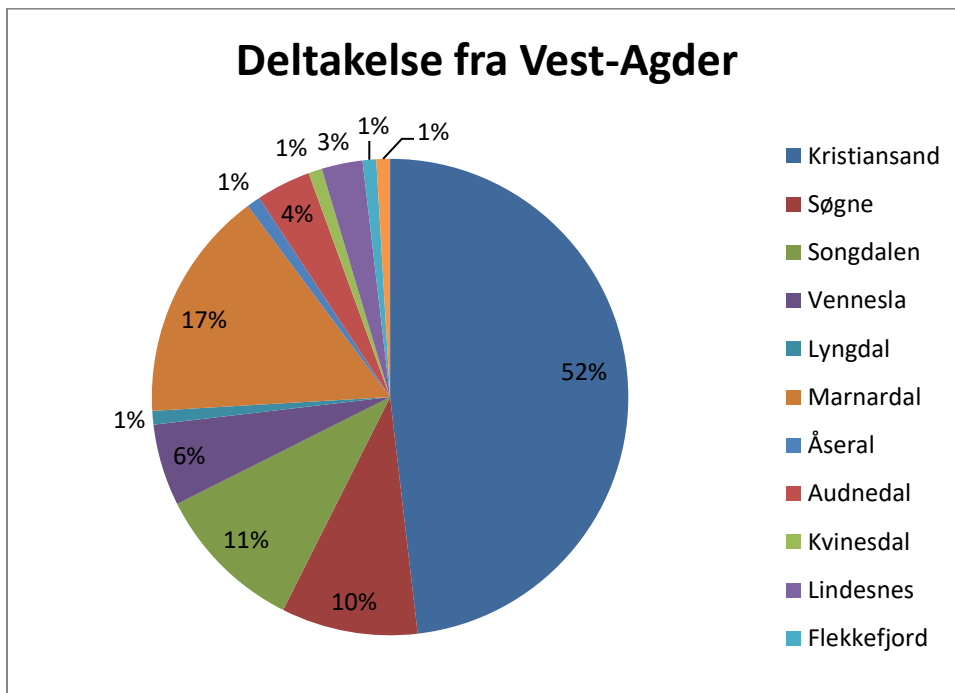
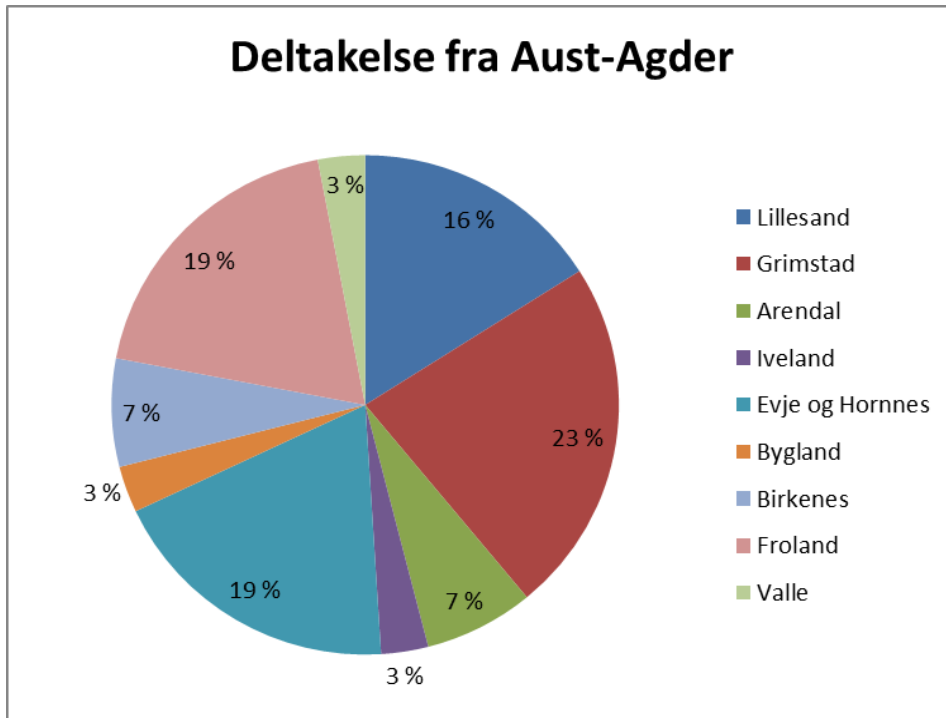
Kursdato	Antall deltakere	Kommuner representert
10. april	10	Kristiansand, Søgne, Lyngdal, Grimstad
8.mai	11	Kristiansand, Vennesla, Songdalen, Evje- og Hornnes, Bygland, Birkenes
2.juni	16	Søgne, Songdalen, Marnardal, Grimstad, Lillesand, Arendal
12.juni	15	Kristiansand
4.august	14	Marnardal, (Nullvisjonen)
14.august	10	Kristiansand, Songdalen, Åseral, Audnedal, Kvinesdal, Iveland
1.september	17	Kristiansand, Vennesla, Songdalen, Søgne, Audnedal. Evje- og Hornnes
18.september	15	Kristiansand, Songdalen, Marnardal, Lindesnes, Froland( Blakkstad vgs)
2.oktober	14 +1 observatør	Kristiansand, Songdalen, Vennesla, Grimstad
16.oktober	17 + 1 observatør	Kristiansand, Songdalen, Vennesla, Farsund, Flekkefjord, Lillesand, Grimstad, Froland, Birkenes, Valle (Møglestu vgs)

I snitt har det vært 4 ledige plasser på hvert kurs. Dette er ikke ønskelig! På flere av kursene har vi vært overbooket, men likevel har frafallet vært så stort at vi har gått med ledige plasser.

Det er tydelig en sammenheng med været med tanke på fremmøte. Ved dårlig, eller veldig fint vær, er frafallet størst.

Enkelte melder i fra om frafall, de fleste gjør ikke. De som ikke møter, blir kontaktet i ettertid og tilbudt ny kursdato.

Totalt har det vært deltakere fra 9 av 15 kommuner i Aust-Agder, og fra 11 av 15 kommuner i Vest-Agder. 78 % av deltakerne er fra Vest-Agder, 22 % fra Aust-Agder.



## Total kursdeltakelse siden oppstart i 2006

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Antall kurs	3	5	5	6	5	7	10
Antall deltakere	61	63	74	87	88	117	139

Frafallet kan kanskje reduseres med tettere påminnelser før kurs. Slik det er i dag blir alle tilskrevet ved påmelding.

I brevet er det en kort info om kurstid, sted og praktiske opplysninger. Det står også i brevet at de vil få en melding på tlf. når det nærmer seg.

Ansvar for denne påminnelsen er nå overtatt av prosjektleder. Dette for å ha mer oversikt, samt mulighet til å gi en mer direkte informasjon. Meldingen som har gått ut tidligere har vært en automatisk melding sendt fra Skandinaviske trafikksenter, med kun en påminnelse om at de er påmeldt til kurs, dagen før kurset.

I meldingen de nå får, bes det bl.a. om tilbakemelding på om de kommer. Denne meldingen sendes ut 2-3 dager før kurset, slik at det er mulig å kalle inn andre dersom noen melder frafall.

## Budsjettrammer og ressursbruk

Budsjettrammene fra fylket var i 2012 på godt og vel 1, 5 millioner kroner. Det ble gitt tilskudd på 200.000 fra Aust-Agder fylkeskommune, og tilsvarende beløp fra Statens vegvesen region sør til prosjektet.

Budsjettet var beregnet for totalt 8 kurs.

Det er i år blitt gjennomført totalt 10 kurs. Budsjettet er likevel ikke overskredet da prosjektet ikke betalte ut lønnsmidler til prosjektleder i en periode da stillingen ikke var besatt.

Det ble etter kursene var over, sendt regning til de kommunene som hadde hatt deltakere på kurs i 2012. Regningen sendes med en anmodning om betaling, og det ble ikke satt forfallsdato, derfor heller ingen plan om å sende puring dersom den ikke blir betalt. Prosjektleder har ingen oversikt over hvem som betaler eller ikke, da disse pengene går til en konto tilhørende fylket. Alle kommunene fikk regning, uavhengig av om de tidligere har sagt ja/nei til å støtte prosjektet.

## Markedsføring

Det er blitt jobbet bredt med tanke på markedsføring i år. Hovedmålet har vært at vi må synes mer, overalt.

Det har vært litt misnøye med reklamematerialet vi hadde i prosjektet. Tilbakemeldingene på plakatene og flyerne vi hadde, gikk på at de ikke informerte godt nok om hva de gjaldt, de ble oppfattet som noe som var ulovlig, og flere ungdommer trodde det gjaldt kampanjen om å ikke selge alkohol til de under 18 år.

Det ble derfor raskt laget nye plakater, flyers og visittkort. På alt trykt materiell har vi lagt på en QR (quic respons) kode, dette med tanke på hvem som er hovedmålgruppen, og hvordan de henter informasjonen de ønsker, via tlf.

- Alle ordførerne i Agder fikk en mail, der de ble informert om ny prosjektleder, samt orientert kort om hvor prosjektet sto nå, og litt om veien videre. De ble også oppfordret til å støtte prosjektet videre.
- Alle de politiske ungdomspartiene ble tilskrevet, der de ble invitert til kurs, samt at de alle fikk tilbud om at prosjektleder kunne komme ut og informere om prosjektet på møter om det var ønskelig.
- Alle opplæringskontor fikk mail med invitasjon til kurs, og tilbud om at prosjektleder kunne stille på fagdager for å informere om kurset.
- Prosjektleder har besøkt alle trafikkstasjonene til Statens veivesen i Agder; Kristiansand, Arendal, Evje, Mandal og Flekkefjord. Her er de merkantilt ansatte blitt gitt en innføring om prosjektet, samt at de ansatte selv er blitt forespurt om hvordan de kan hjelpe til med å få markedsført prosjektet. Informasjonsmateriell er lagt ut og hengt opp.
- De fleste vg skolene i begge Agder fylkene har fått hengt opp nye plakater. Alle skolene er tilskrevet på mail, og det sees på muligheter for besøk i 2013.
- De fleste kjøreskolene i Vest-Agder har fått nytt trykt materiell, en del i Aust-Agder
- Vi fikk veldig god omtale i Moisund.com, nettsiden som er mest lest i Setesdal. Også fin omtale i Grimstad Adressetidende og Agderposten. Setesdølen har også hatt et lite innlegg.
- Sornett.no dekket siste kurset, ligger på nett.

- Kinoreklamen er satt i gang igjen, 2 mnd. høsten 2012, 4 mnd. våren 2013.
- Vi har ikke lenger reklame på biler, denne ble fjernet fra bilen vi hadde avtale med, da den likevel måtte vært endret i forhold til logo, samt at ungdomsinstruktøren som hadde den på bilen, ikke lenger er med i prosjektet.
- 18pluss markedsføres nå i Trafoen, med felles/egen brosjyre.
- Av arrangementer ute har vi deltatt på drifting arrangement i regi av NAF på Skandinaviske trafikksenter
- Det ble arrangert en opplevelsesdag for veivesenet i Oslo/Akershus på Skantraf, der ble 18pluss presentert, og de fikk prøve seg på skadested, veldig positiv respons!
- 18pluss ble presentert for masterstudenter på UIA, med tanke på at prosjektet kunne være en mulig oppgave ide for studentene
- Deltok på Russe kurs i regi av Trygg trafikk. Her møtte en russ og en lærer fra alle de vg skolene i Vest-Agder.
- Deltatt på møte sammen med Statens veivesen, Nullvisjonen i Marnardal og UP. Dette for å møte en forespørsel fra trafikk interessert ungdom.
- Facebooksiden har nå over 400 deltakere! Den blir brukt til å legge ut trafikkrelaterte ting, samt materiell fra alle kursene og ting vi deltar på. Du kan nå melde deg på direkte fra FB siden. Det er blitt kjørt annonse på FB før alle kursene nå i høst
- Nettsiden vår har fått en ansiktsløftning. Målet var å legge den ned innen 2013. Dette måtte revurderes, da de fleste påmeldinger fortsatte å komme fra denne siden selv om påmeldinger også etter hvert kunne skje fra Face book siden vår.

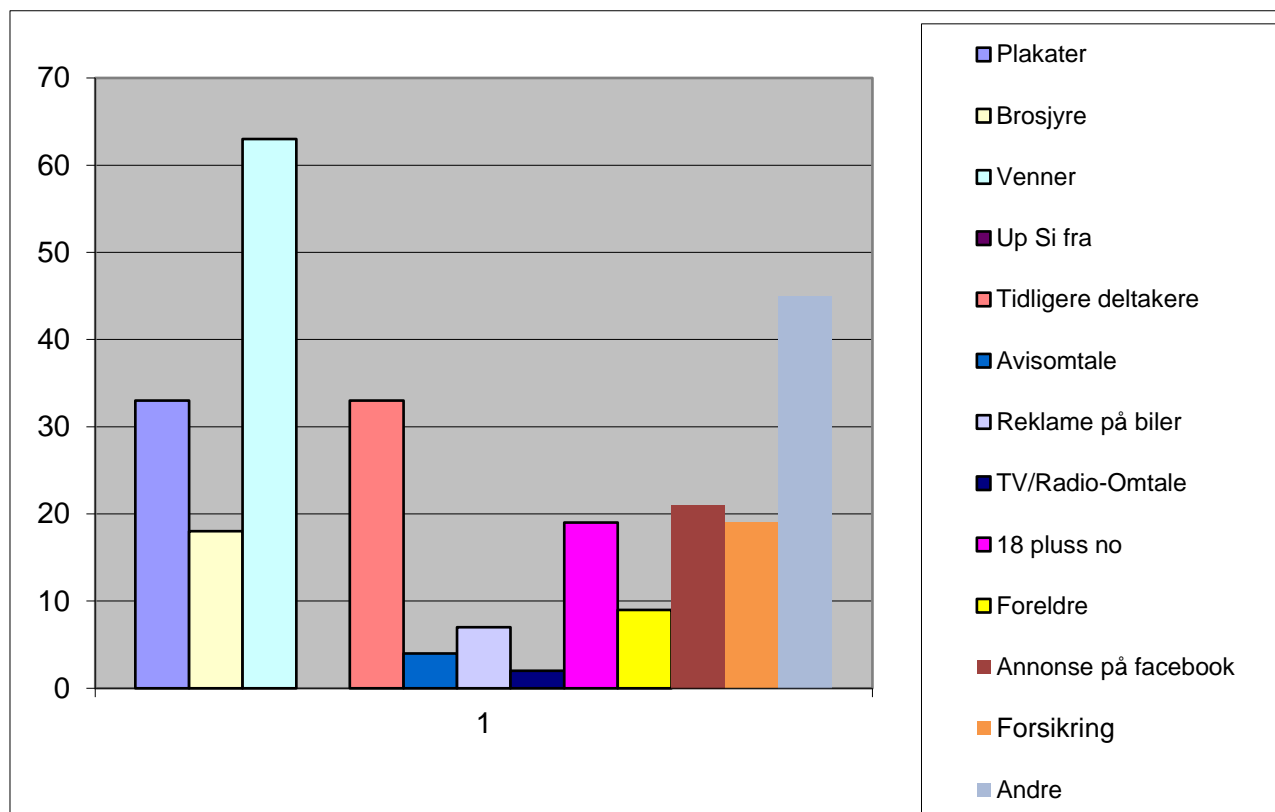
Denne markedsføringen har skjedd siste halvår for å få opp aktiviteten som har ligget nede grunnet manglende prosjektleder over en tidsperiode på 10 mnd.

Det er vanskelig å si hva som «virker» med tanke på markedsføring, men hovedmålet nå er at vi må synes «overalt» så vi bli gjenkjent når vi presenterer 18pluss for aktuelle deltakere.

Kurven under viser i hvilken sammenheng deltakerne har fått informasjon om 18pluss. Deltakerne kan krysse av på flere av alternativene.

I 2012 har deltakerne svart følgende:

Fig: «Hvor har du fått vite om 18pluss?»



De fleste sier fortsatt at de tipses av venner og tidligere deltakere, samt andre. (Her er nevnt lærere, kjøreskole) Det betyr at vi fortsatt er svært avhengig av god omtale fra deltakerne.

Det er en betydelig økning i posten «plakater» etter de nye ble hengt ut, så kanskje dette betyr at vi når bedre ut med budskapet på disse.

UP og «Si ifra» har ingen score på spørreskjemaet. Dette er de konfrontert med på et møte vi hadde. Åse i «Si ifra» synes det er vanskelig å finne riktig plass og tid til å markedsføre 18pluss, mens representanten fra UP ikke visste om 18pluss i det hele tatt. Dette håper vi kan endres ved mer informering av UP's folk, som fant infoen svært nyttig.

En liten oversikt på Face book siden vår, viser at treffene på siden er veldig likt fordelt mellom kjønnene over en lengre periode. Det er like mange kvinner og menn som er likere av siden.



## Oversikt over treff på Face book fordelt på kjønn og alder:

### Treff på FB fra 15 juni – 15 august

Kvinne 49,1%	<b>12,4%</b>	<b>14%</b>	<b>7,9%</b>	<b>6,8%</b>	<b>5,2%</b>	<b>2,2%</b>	<b>0,7%</b>
Alder	13-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
Mann 49,6%	<b>13,3%</b>	<b>17,2%</b>	<b>9,4%</b>	<b>4,9%</b>	<b>3%</b>	<b>1,2%</b>	<b>0,6%</b>

### Treff på FB fra 16.august – 15.oktober

Kvinne 44,1%	<b>5,5%</b>	<b>16,7%</b>	<b>6,4%</b>	<b>4,4%</b>	<b>7,8%</b>	<b>2,7%</b>	<b>0,5%</b>
Alder	13-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
Mann 54,3%	<b>10,3%</b>	<b>24,9%</b>	<b>10%</b>	<b>5,3%</b>	<b>2,3%</b>	<b>1,1%</b>	<b>0,4%</b>

### Treff på FB fra 16.oktober – 1.desember

Kvinne 53,9%	<b>2,3%</b>	<b>16,4%</b>	<b>8%</b>	<b>10,8%</b>	<b>12,4%</b>	<b>3%</b>	<b>0,9%</b>
Alder	13-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
Mann 45,2%	<b>1,4%</b>	<b>16,4%</b>	<b>8,5%</b>	<b>8,7%</b>	<b>7,2%</b>	<b>2,3%</b>	<b>0,6%</b>

### Likere på siden, kjønn og alder, Juni 2012 Totalt 182

Kvinne 44,5%	<b>0%</b>	<b>23%</b>	<b>6,3%</b>	<b>3,1%</b>	<b>8,9%</b>	<b>2,6%</b>	<b>0,5%</b>
Alder	13-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
Mann 53,9%	<b>0%</b>	<b>30,9%</b>	<b>14,7%</b>	<b>4,7%</b>	<b>1%</b>	<b>2,6%</b>	<b>0%</b>

### Likere på siden, kjønn og alder, Desember 2012 Totalt 402

Kvinne 48,6%	<b>2,7%</b>	<b>21,7%</b>	<b>8,7%</b>	<b>3,7%</b>	<b>8%</b>	<b>3,2%</b>	<b>0,5%</b>
Alder	13-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
Mann 50,4%	<b>2,7%</b>	<b>25,2%</b>	<b>12,7%</b>	<b>5,2%</b>	<b>3%</b>	<b>1,5%</b>	<b>0%</b>

Aldersmessig har vi likere i alle aldre, men målgruppen vår, de mellom 18 – 24, er den største gruppen av likere. Gutter og jenter er stort sett likt fordelt.

Når det gjelder nettsiden [www.18pluss.no](http://www.18pluss.no) så har denne blitt oppdatert og endret for å bli mer brukervennlig, både for lesere av siden, og for prosjektleder som administrerer siden.

Fargen er endret, så den matcher annet materiell vi har. Påmeldings siden er gjort enklere, og det er lagt inn en sperre for å hindre alle «feilpåmeldinger» som kom. Vervingen er opprettholdt, og gjort enklere å forstå for den som skal verve. Alle instruktører er presentert med bilde og navn, modulansvarlige likeså. Eiere er presentert, og styringsgruppa kjentgjort.

På fremsiden er det laget et nyhetsfelt, der vi har mulighet til å legge inn nyheter eller beskjeder vi ønsker å formidle. Dette gjør siden litt mer levende.

Etter å ha forhørt meg, både med andre nettsider og med flere ulike reklamefirma, sier de det samme. Nettsider med egne Face book sider opplever det samme som oss, at når det kommer til påmelding foretrekkes nettsider fordi dette oppfattes som mer seriøst enn Face book sidene. Dette gjør at jeg som prosjektleder velger å opprettholde nettsiden i alle fall et år til, så kan det evt. vurderes på nytt.

Vi har skaffet oss nye jakker, først og fremst for å synes og være like under kursene, men også for å bruke jakkene som profilering ute. De gamle jakkene hadde den gamle logoen, og de nyeste instruktørene manglet jakke.



Logo fremme



Logo bak

Vind- og vanntett, lang modell med hette og pelskrage. Reflekstrykk.

## Forsikringsselskapene

Kontakten med forsikringsselskapene har vært gjennom besøk og mail. Det er blitt lagt ut nye flyers og plakater på kontorene.

Det blir sendt mail til forsikringskontaktene 2 uker før kursstart, der det blir informert om antall ledige plasser på kommende kurs, samt gjort avtale om hvem som møter av forsikringsselskapene. Det er spesielt If som har vært flinke til å rekruttere kursdeltakere når datoen for kurs nærmer seg. Det blir også sendt mail etter kurset, der det er en kort info om antall deltakere.

Forsikringsselskapene Gjensidige og If har byttet på, og vært til stede med en representant ved oppstart av de fleste kursene. De får 5 minutter ved oppstart til å presentere sitt tilbud til kursdeltakerne.

På spørsmål til deltakerne om hvor mange som er på kurset for å få billigere forsikring, er det normalt at 80-90 % svarer bekræftende på dette.

Forsikringsselskapene er blitt flinke også til å presisere at kursbeviset kan brukes senere dersom du ikke har bil nå, eller tanker om å kjøpe bil nå. Kursbeviset fungerer som et verdipapir og kan benyttes helt til du fyller 26.

Prosjektleder har ved et par anledninger i år fått forespørsel fra forsikringsselskapet If om å ta imot deltakere som er over 25, men som de likevel ønsker å gi billigere forsikring om de gjennomfører kurset. Dette har vært ungdom med fremmedspråklig bakgrunn. De har fått plass dersom det er ledig kapasitet.

*Når det gjelder antallet på hvor mange som benytter seg av tilbudet om billigere forsikring etter kurset, har dette ikke vært mulig å få fra forsikringsselskapene. Tilbakemeldingene på forespørsel har vært at deres systemer ikke viser om de har kurset eller ikke, slik at de må inn på den enkelte for å finne dette, noe som er tidkrevende, og som de ikke har prioritert.*

*Dette fører også til at det er vanskelig å si noe om effekten kurset har med tanke på reduksjon i registrerte skader i aldersgruppen 18-25 år.*

## Erfaringer og utfordringer

Det har vært høy aktivitet i 18pluss denne høsten, først og fremst for å få «budskapet» kjent. Vi har et godt produkt, problemet er bare at så få vet om det! Vi trenger all den drahjelp vi kan få, og vi må følge opp. Det er tydelig at produktet selger, om vi bare får tilgang på tilhørere.

Siste mnd. før årsslutt har jeg redusert på besøkene ut, spesielt med tanke på at de første kursene er fylt opp, og det er lenge til jeg kan levere tjenesten jeg vil «selge». Men tanken er å komme sterkt tilbake på vårparten, og kjøre mange besøk ut.

Invitasjonen fra Trygg trafikk til russekurset på Rossfjord var en opptur. Her møtte jeg virkelig målgruppa, og jeg håper jeg vekket nysgjerrigheten litt, så de melder seg på kurs når jeg treffer en del av dem igjen på Trafikksikkerhetsdagene de skal arrangere på de ulike skolene i Vest-Agder. Synd det ikke finnes tilsvarende i Aust-Agder!

I går fikk jeg invitasjon fra Xstrata Nikkelverk, en av hjørnesteinsbedriftene i byen vår. Her får jeg 30 min med alle de ansatte til å snakke om trafikksikkerhet og prosjektet på temadag de skal ha i februar. Her er det mange i aldersgruppen, og mange foreldre til ungdommer i aldersgruppen, og jeg treffer mange på en gang, bedre kan det ikke bli med tanke på markedsføring.

Når det gjelder å få prosjektet kjent i kommunene har vi en jobb å gjøre, sammen! Jeg fikk mange tlf. fra ordførere og deres økonomiansvarlige etter å ha sendt ut regninger når kursene for 2012 var over. ALLE spurte om hvem som hadde gjort denne avtalen, og de ba om å få se avtalen som i sin tid var gjort. De viste liten interesse for å betale, og like liten interesse for å få informasjon om prosjektet. Dette må vi gjøre noe med. Avtalene som ble gjort med kommunene, ble gjort i 2006, og de fleste ordførere er byttet siden den gang. Dersom vi kunne fått muligheten til en kort info på en regions samling, så hadde dette vært supert. Da kan de ulike kommunene få den samme infoen til samme tid, noe som ofte viser seg å ha større virkning enn om infoen gis separat.

Møtet i høst med Statens veivesen, der UP var tilstede, var også en opptur. UP kjente ikke til oss, og visste ikke hva vi kan tilby. Dette ønsket de å gjøre noe med, og spurte meg om jeg var interessert i å komme på en regions samling for å informere om prosjektet. Så nå venter jeg bare på invitasjon!

Vi har en utfordring med tanke på frafallet på kursene. Det at kursene kjører med ledige plasser fordi de påmeldte ikke møter opp, er ikke ønskelig. Om det finnes noen løsning, vet jeg ikke. Kan det være en tanke at kurset er gratis, men at de må betale et beløp dersom de ikke melder frafall og ikke møter? 500,-?

Det har også vært en, om ikke stor, utfordring med fremmedspråklige i år. Det er vanskelig å kommunisere med dem i bilene, noe som kan gjøre kjøringen mindre trygg dersom de ikke forstår beskjeder de får. Det er også vanskelig å vite hvilket utbytte de sitter igjen med etter kurset.

Det ble ved oppstart av prosjektet satt et objekt mål/resultatmål der et av punktene var å gjennomføre et trafikksikkerhetsopplegg for 30 % av målgruppen. Rapporten fra Kube Rådgivning i 2009 konkluderte med at mindre enn 4 % av bilførerne i målgruppen hadde deltatt på kurs. I 2012 har det deltatt 108 ungdommer fra Vest-Agder, noe som tilsvarer rett over 4 %, i Aust-Agder i overkant av 2 %.

Skal objekt målet/resultatmålet stå som tidligere, må antallet kurs ganges med 4, og være fulle kurs. Det vil si ca et kurs pr uke. Det vil da kreve helt andre ressurser, og være vanskelig å gjennomføre med de avtaler vi har med ungdomsinstruktører i dag.

Totaltallet for antall gjennomførte førerprøver i de to Agderfylkene i 2012: Gjennomsnittlig strykprosent er 25, så tallet er ganget med 0,75. I tillegg til det er ca 15 % anslått til annet enn ungdom, så tallet er ganget igjen med 0,85.

#### Vest-Agder

Antall førerprøver: 3980

Antatt ungdom 18-25 med nytt førerkort: Ca 2500

#### Aust-Agder

Antall førerprøver: 2385

Antatt ungdom 18-25 med nytt førerkort: Ca 1500

Siden kurset kun holdes på område til Skandinavisk trafikksenter AS, har vi en utfordring med tanke på avstand for de som bor i ytterkantene av fylkene. Dette er blitt sagt også i tidligere rapporter. Dersom kurset skal flyttes rundt til andre steder, vil dette kreve en omlegging og endring av konseptet. Vi mister muligheten til å bruke Trafoen, samt at det vil gå mye tid og ressurser til innkjøring og sikring av «bane» på de stedene vi legger kurset.

Jeg mener personlig at gevinsten de får ved å ta kurset, bør være nok til å ta turen der kurset avholdes. Jeg har også sagt ved besøk ute at jeg ønsker å prioritere de som bor lengst unna til lørdagskursene våre. En mulighet er også, som noen har gjort i år, å arrangere felles reise for grupper som er lenger unna.

Når rapporten ferdig skrives, er de første kursene i 2013 fullbooket. Vi gleder oss til å levere et supert produkt også i 2013.

17.12.12 Marit Bech Olsen