



Stockholm  
Nov 2006

## Rätt sätt i trafiken

Rapport och utvärdering av en trafiksäkerhetsutbildning  
(pilotprojekt) för årskurs 2 i gymnasieskolan  
som fokuserat på

Bilbälte  
Hastighet och  
Trafiknykterhet

Rapporten kommer att kompletteras med en  
individinriktad utvärdering där man t ex  
kan jämföra pojkar /flickor

Deltagare:

Elever ur årskurs 2 vid gymnasieskolorna:

Kavelbroskolan, Skövde	Försöksgrupp 1
Ållebergsskolan, Falköping	Försöksgrupp 2
Vadsboskolan, Mariestad	Kontrollgrupp

Projektnamn Rätt sätt i trafiken

Projektledare Tord Björkman FMK

Motororganisationen **FMK** verkar för säkrare, miljövänligare och billigare bilism. FMK är öppet för alla, har ca 40.000 medlemmar och 70 lokalavdelningar. FMK är en av de aktivaste medlemsorganisationerna inom NTF och hade fram till år 2005 namnet Försvarets Motorklubb.



<b>INNEHÅLL</b>	<b>Sid</b>
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
BESKRIVNING AV PROJEKTET	5-6
UTVÄRDERINGSMETOD	6
UTVÄRDERING/RESULTAT	
Utvärdering kunskap	7
Utvärdering attityd	8
Vad tyckte eleverna om utbildningen	9
Vad tyckte lärarna om utbildningen	10-11
RESULTAT OCH SLUTSATS	12
Bilaga 1 Kunskapsenkät	1 sida
Bilaga 2 Attitydenkät	1 sida

## FÖRORD

FMK drev under närmare 10 år (1994 – 2004) projektet ”Rättning vid ratten” med värnpliktiga. Projektet blev framgångsrikt och ingår nu som en del i Försvarmaktens trafiksäkerhetsutbildning för all personal. FMK framhöll vid utvärderingen av Rättning vid ratten att ett liknande projekt borde prövas vid gymnasieskolan.

Under 2005 – 2006 har FMK genom de medel som NTF beviljar som projektstöd till medlemsorganisationerna fått tillfälle att driva ett pilotprojekt med årskurs 2 i två gymnasieskolor i f d Skaraborgs län. Projektet har drivits i nära samarbete med NTF Skaraborg.

Projektet bygger på samma koncept som Rättning vid ratten och har fokuserat på hastighet, bilbälte och trafiknykterhet.

Projektledningen vill tacka medverkande elever, lärare och skolläda vid Kavelboskolan i Skövde, Ållebergsskolan i Falköping och Vadsboskolan i Mariestad för ett bra samarbete. Samtliga nämnda har positivt medverkat till att projektet kunnat genomföras.

Utvärderingen av projektet har gjorts med stöd av Med. Dr Hans-Yngve Berg, Vägverket.

Följande från FMK har medverkat i projektet:

Tord Björkman	FMK, Projektledare
Lave Göransson	FMK, Avd 40 Skövde (avsnittet hastighet)
Torsten Lövgren	FMK Avd 40 Skövde, (avsnittet bilbälte)

Följande från NTF Skaraborg har medverkat i projektet:

Petra Hansson och Maria Svenson vid försöksgrupp 1 (avsnittet trafiknykterhet)  
Åke Brandberg vid försöksgrupp 2 (avsnittet bilbälte, voltbil)  
Tobias Jansson projektanställd ungdom (avsnittet bilbälte och trafiknykterhet)

## SAMMANFATTNING

### Syfte och arbetssätt

Syftet med detta trafiksäkerhetsprojekt "Rätt sätt i trafiken" har varit att påverka gymnasieelevers kunskaper och attityder inom områdena *hastighet, säkerhet i bil (främst bilbälte) och trafiknykterhet*. Utbildningen har bedrivits under 4 lektionstimmar per program (klass) vid två gymnasieskolor i form av ett stationssystem där praktik och teori blandats. Utbildningen har haft i huvudsak samma innehåll som vid värnpliktsprojektet "Rättning vid ratten". Vid värnpliktsprojektet deltog alla värnpliktiga som regel under en trafiksäkerhetsdag och regementets värnpliktiga (300-800 stycken) cirkulerade inom ett stationssystem. Möjligen har förutsättningarna att nå eleverna varit bättre i detta skolprojekt eftersom elevgrupperna varit mindre. Eleverna har dock varit cirka 2 år yngre än värnpliktsgruppen.

### Utvärdering

Mätning av kunskaper och attityder har gjorts med hjälp av enkät (självrapportering) före genomförandet och tre veckor efter genomförandet. Vid dessa mätningar har de två försöksgrupperna (de som erhållit utbildning) jämförts med en kontrollgrupp som ej erhållit utbildning.

En försöksgrupp har tillfrågats vad de tyckte om utbildningen.

Lärarna som deltog i utbildningen med den första försöksgruppen har tillfrågats vad de tyckte om utbildningen.

### Resultat

Utvärderingen av kunskap och attityder visar att eleverna ökat sina kunskaper och förändrat sina attityder i en förväntad positiv riktning. De positiva förändringarna är ungefär jämt fördelade mellan de tre områdena *hastighet, bilbälte och trafiknykterhet*.

Trots att försöksgrupp 2 hade upplevt "D'ont drink and drive/Länge leve livet" två månader före vårt genomförande, värderar de vår information om trafiknykterhet högt. Det visar att det inte finns något konkurrensförhållande mellan de båda projekten.

Försöksgruppen som uttalat vad de tyckte om utbildningen är övervägande positiv.

Lärarna uttalar sig positivt om utbildningen.

### Slutsatser/Förslag

Då utvärderingen visar goda resultat föreslår projektet att arbetsmetodiken skalas upp till flera län eller hela Sverige. Projektet föreslår också att om så skulle ske utvärderingen utökas till att även inkludera observerat beteende efter genomgången utbildning för att på så sätt kontrollera om förändrade attityder och kunskapshöjning kan ge ett förändrat beteende i trafiken.

### Bidragsgivare

NTF genom projektstöd till medlemsorganisationer.

FMK som svarat för projektledarens arvode.

NTF Skaraborg som biträtt med personal och material till låga kostnader.

Länsförsäkringar Bank och Försäkring Skaraborg genom presenter som lottats ut till eleverna vid utvärderingarna.

## BESKRIVNING AV PROJEKTET

### **Bakgrund**

Varje år dör cirka 25 ungdomar i åldern 18-19 år i trafiken, ungefär 250 skadas allvarligt enligt polisrapporter. FMK anser att det är för höga siffror och därför borde det vara ett krav att trafiksäkerhetsundervisning löper som en "röd tråd" genom alla stadier från förskolan till gymnasiet. Delar av trafiksäkerhetsundervisningen torde dessutom kunna integreras med andra ämnen i skolan med målsättningen att ge alla elever en säker grund som ansvarstagande trafikanter.

FMK har under perioden 1994 - 2004 i samarbete med NTF, Värnpliktsrådet och Försvarmakten med stöd av Vägverket drivit projektet Rättning vid ratten vid militära förband och skolor och vid Räddningsskolor. Försvarmakten har bedömt projektet så värdefullt att det numera ingår som en del i trafiksäkerhetsutbildningen för all personal under namnet "Riskutbildning".

Efter genomförd utvärdering av Rättning vid ratten, Skyltfondens projektnummer TR 70-A 99:2773, vars beteendevetenskapliga del gjorts av VTI, påvisades att projektet påverkar ungdomars attityder och beteenden i positiv riktning. I denna utvärdering föreslogs att projektet skulle provas som pilotprojekt i gymnasieskolan. Under 2005 - 2006 har FMK därför genom de medel som NTF beviljar som projektstöd till medlemsorganisationerna fått tillfälle att driva ett pilotprojekt med årskurs 2 i två gymnasieskolor i f d Skaraborgs län. Projektet har drivits i samarbete med NTF Skaraborg.

### **Projektets syfte**

Syftet med projektet är att minska antalet döda och svårt skadade ungdomar i trafiken samt att påverka attityder och beteenden hos unga människor. Projektet är också tänkt att öka intresset för trafiksäkerhet bland ungdomar och att ge dem kunskap och förutsättningar att kunna fungera och delta i trafiksystemet.

### **Utbildningens omfattning och innehåll**

Utbildningen som bedrivits under 4 lektionstimmar per program (klass) har innehållit trafiksäkerhetsområdena *nollvisionen, hastighet, säkerhet i bil och trafiknykterhet*.

Utbildningen har bedrivits i form av stationssystem där praktik och teori blandats.

Praktiska inslag har bl a varit att pröva på voltbil och krocksläde samt demonstration av krockvård i 30 resp 50 km/tim.

### **Elevgrupper**

Utbildningen genomfördes vid Kavelbroskolan i Skövde (ett yrkesinriktat gymnasium) i november 2005 och vid Ållebergsskolan i Falköping (innehåller alla program) i april 2006.

Respektive utbildningar planerades i samråd med skolledning och lärare. Ållebergsskolan i Falköping har tidigare i samarbete med NTF Skaraborg haft liknande utbildning, vilket inte Kavelbroskolan i Skövde haft i samma utsträckning.

Vid Kavelbroskolan i Skövde deltog lärarna i utbildningen, vilket de inte gjorde i Falköping.

Funktionärerna som ledde utbildningen var de samma vid båda skolorna och hade med sig erfarenheter från den första utbildningen. Några av de praktiska stationerna som genomfördes utomhus bedöms ha gett mera vid den andra utbildningen i Falköping, då väderleksbetingelserna var bättre.

## **Övrigt**

Utbildningen har i huvudsak haft samma innehåll som vid värnplikprojektet "Rättning vid ratten". Vid värnplikprojektet deltog alla värnpliktiga som regel under en trafiksäkerhetsdag då regementets värnpliktiga (300-800 stycken) cirkulerade efter ett stationssystem. Möjligen har förutsättningarna att nå eleverna varit bättre i detta skolprojekt eftersom alla "lärarna" haft erfarenhet av denna typ av utbildning och elevgrupperna varit mindre.

## **UTVÄRDERINGSMETOD**

För att mäta om projektet har gett deltagarna ökad KUNSKAP och om det påverkat deras ATTITYDER har utvärderingar skett genom enkät. Ungefär samma metod användes vid utvärderingen av värnplikprojektet "Rättning vid ratten" 2001. Enkätsvaren har analyserats med hjälp av ickeparametrisk statistik och Chi-analys. Signifikansnivån har satts till 5 %.

KUNSKAPS- och ATTITYDENKÄTER har genomförts med cirka 150 elever vid Kavelbroskolan i Skövde (Försöksgrupp 1) men också med en kontrollgrupp om 200 elever (Vadsboskolan, Mariestad, en gymnasieskola vars årskurs 2-elever ej fått någon utbildning).

KUNSKAPSENKÄT har också genomförts med cirka 120 elever vid Ållebergsgymnasiet i Falköping (Försöksgrupp 2).

Mätningarna har gjorts med försöksgrupperna före utbildningen och cirka tre veckor efter utbildningen.

Mätningarna med kontrollgruppen skedde 2 veckor efter mätningarna med försöksgrupp 1.

ENKÄT "Vad tyckte Du om utbildningen?" har skett med 120 elever vid Ållebergsskolan i Falköping (Försöksgrupp 2).

LÄRARENKÄT "Vad tyckte Du om utbildningen?" har skett med cirka 15 lärare som deltog i utbildningen vid Kavelbroskolan i Skövde (Försöksgrupp 1).

Strävan har varit att de olika grupperna skall tillhöra samma eller liknande elevkategorier, vilket inte helt kunnat åstadkommas, då ingen gymnasieskola är den andra lik. I alla grupperna har dock ingått elever tillhörande yrkesinriktade program till cirka 75 procent (Barn och fritid / Bygg / El / Energi / Hantverk / Hotell & restaurang / Teknik).

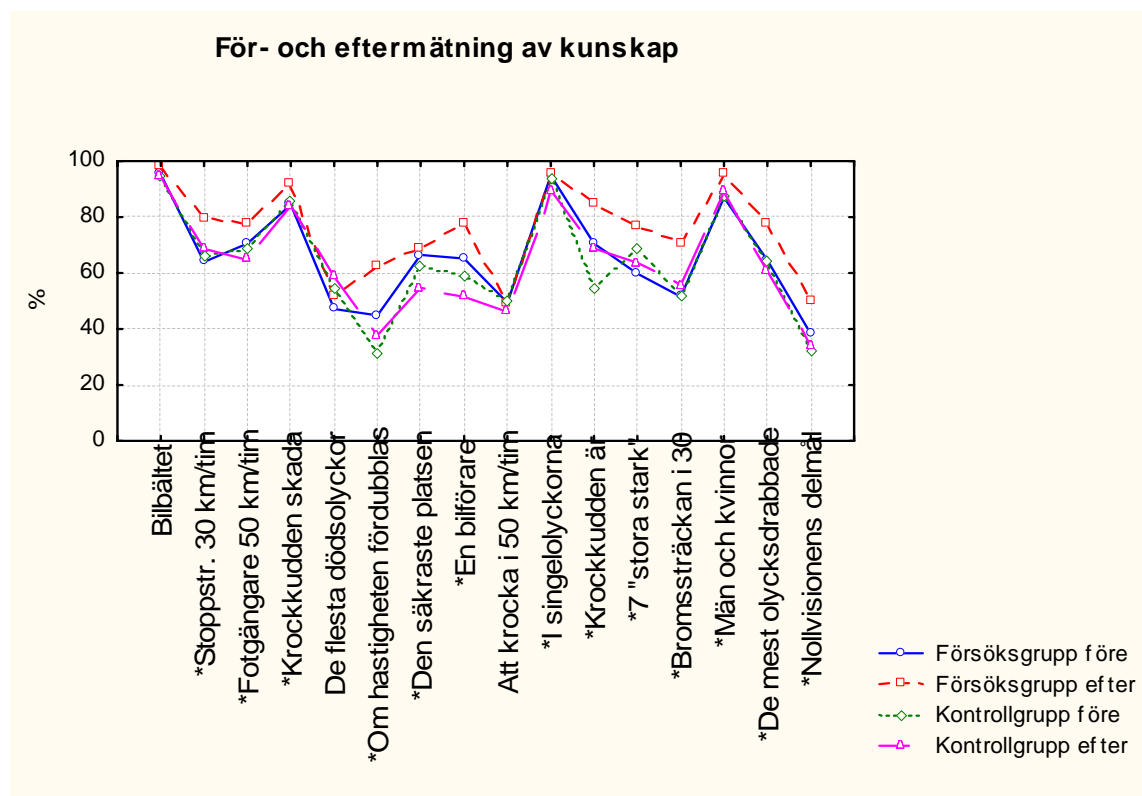
## UTVÄRDERING / RESULTAT

### Utvärdering kunskap

Utvärderingen visar på ett resultat som följer det syfte utbildningen haft. Vid kunskapsmätningen har enkät enligt bilaga 1 använts. Resultatet av mätningen /1 visar att försöksgrupperna (cirka 270 elever) jämfört med kontrollgruppen (cirka 200 elever) förbättrat sina kunskaper mer än kontrollgruppen i tolv av frågorna (se figur1). Signifikanta skillnader på 5%-nivån redovisas med \* i figuren.

De tolv frågorna är:

- Stoppsträckan (reaktionssträckan + bromssträckan) i 30 km/tim är kortare än reaktionssträckan i 50 km/tim (rätt)
- Krockkudden (airbagen) utlöses med så stor hastighet att den kan skada bilföraren om han/hon ej använder bilbälte (rätt)
- Om hastigheten fördubblas fördubblas också bromssträckan (fel).
- Den säkraste platsen för ett barn 0 - 4 år är i den framåtvända barnstolen placerad i baksätet bakom föraren (fel).
- En bilförare som kör en av våra säkraste bilar klarar sig vid en frontalkrock i 85 km/tim (fel).
- I singelolyckorna med dödlig utgång är närmare hälften påverkade av alkohol eller andra droger (rätt).
- Krockkudden är konstruerad som ett komplement till bilbältet (rätt).
- 7 "stora stark" motsvarar cirka 50 cl 40 %-ig sprit (rätt).
- Bromssträckan i 30 km/tim är bara cirka 5 meter (rätt).
- Män och kvinnor som dricker lika mycket blir lika berusade (fel).
- De mest olycksdrabbade bilförarna är mellan 28-34 år (fel).
- Nollvisionens delmål är att komma ner till 370 dödade i trafiken 2007 (fel).



Figur 1 Kunskapsmätning

## Utvärdering attityd

Utvärderingen visar på ett resultat som följer det syfte utbildningen haft.

Vid attitydmätningen har enkät enligt bilaga 2 använts. Resultatet av mätningen visar att försöksgruppen (cirka 150 elever) jämfört med kontrollgruppen (cirka 200 elever) förändrat sina attityder till det ”bättre” i sju av frågorna (se figur 2).

I ett påstående, ”det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna”, har kontrollgruppen instämt mer i påståendet än försöksgruppen vid andra enkäten vilket är anmärkningsvärt.

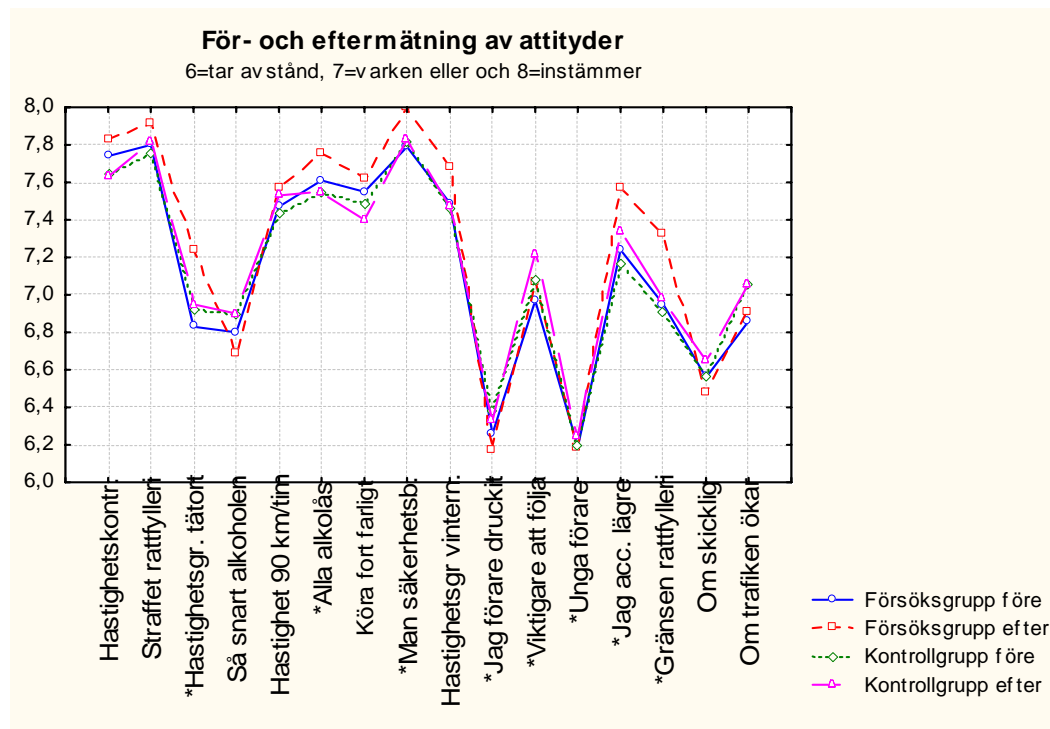
Försöksgruppen har jämfört med kontrollgruppen ”förbättrat” sig, d v s instämmer mer eller tar mer avstånd i följande attitydpåståenden:

### Instämmer mer

- Hastighetsgränsen i tätort 50 km/tim är för hög.
- Alla bilar borde ha alkolås.
- Man skall använda säkerhetsbälte också vid kortare turer i 30 km/tim.
- Det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna
- Unga förare borde inte få köra bil på helger mellan 22 och 06
- Jag accepterar lägre hastighetsgränser för att färre skall skadas.
- Gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille

### Tar mer avstånd i följande frågor:

- Jag kan åka med en förare om han/hon druckit två starköl.



Figur 2 Attitydmätning

## VAD TYCKTE ELEVERNA OM UTBILDNINGEN

120 elever ur försöksgrupp 2 fick 3 veckor efter utbildningen svara på två frågor om hur de upplevt utbildningen.

### Frågor och en sammanfattning av svaren:

*Beskriv kort vad du tyckte om trafiksäkerhetsutbildningen.*

Alla svaren med ett undantag uttrycker att utbildningen var mycket bra eller bra.

28 av svaren (23 %) ger omdömen som : Mycket bra / Jättebra /  
Väldigt bra / Absolut givande / Mycket givande /

92 av svaren (77 %) har avgivit omdömen som: Bra /Intressant / Lärorik /  
Lätt information / Nyttig / Kul / Rolig / Viktigt / Bra med praktiska saker också  
/ Tankeställare / Bra organiserad.

Ett av svaren är negativt: Ganska onödig

*Vi behandlade tre huvudområden: Bilbälte, Alkohol/droger och  
Hastighet. Var det något du tyckte var särskilt bra och tar med dig  
som trafikant ?*

Alkoholinslaget har berört flest av deltagarna, cirka 25 %. Bälte och hastighet  
nämns som första alternativ för vardera cirka 20 % av deltagarna.  
Många har nämnt "alla områden".  
En har svarat "Nej".

## VAD TYCKTE LÄRARNA OM UTBILDNINGEN

Vid utbildningen med Kavelbroskolan (försöksgrupp 1) deltog ett 15-tal lärare under hela utbildningen.

Frågor och lärarnas svar vad de tyckte om utbildningen redovisas nedan.

Även om urvalet är litet är det glädjande att alla lärare har uttryckt uppskattning och att alla anser att detta bör vara återkommande / obligatoriskt för årskurs 2.

*På förfrågan från skolan genomför vi okt-nov 2006 samma projekt med de nya eleverna i årskurs 2 vid denna skola.*

### *1. Vad är Ert allmänna omdöme om dagen ?*

- Bra att detta görs med inputs utifrån.
- Tack för ett bra genomfört program med bra information och informatörer i november 2005 .
- En givande dag både för elever och lärare.
- Det allmänna omdömet om dagen är mycket gott. Kvinnan som informerade om alkohol var en duktig pedagog och fängslade klassen. Hon gav sig tid att svara på elevernas frågor med ett lugnt och fint sätt. Filmen var ett bra inslag och berörde eleverna.
- Bra upplägg, varierat program med praktiska delar.
- Informativt, trevligt, bra längd på passen.
- Min uppfattning är att det var en givande dag både för elever och personal.

### *2. Hur uppfattade Ni att Era elever uppfattade dagen ?*

- Bra och lärorikt
- Eleverna tyckte att trafikdagen var lyckad med olika stationer och moment.
- De flesta elever upplevde den nog positivt.
- Helt nöjda.
- Den uppskattades mycket.
- De fick kunskap som de kan ta med sig i framtiden.

### *3. Vilket av de tre områdena tycker Ni och eleverna var det mest givande ?*

- Eleverna har ni väl i era svar. Jag anser alla tre. Självklart ska alla vara med!
- De tre områdena var bra på sitt sätt:
- Dockan och bromssträcka 30 – 50 km/tim
- Hastighet och dödlighet
- Film om alkohol och droger
- Vältbilen med säkerhetsbälte.
- Säkerhet i bil var mycket verklighetsnära och därför uppfattades det nog som litet mera intressant.
- Jag var med under fm, helt nöjd.

*4. Tycker Ni att detta vore en bra satsning på varje årskurs 2 trots att det innebär ett bortfall av en förmiddags undervisning.*

- Absolut att det ska in. Vi kommer nästa år att ha vissa dagar i schemat där sådant här kan läggas in. Det vore bra att ni kommer då.
- Denna trafikinformation från Er tycker jag skall vara obligatorisk för varje årskurs 2 på gymnasiet, den informationen kan man inte få för mycket av.
- Det är bra om våra tvåor får gå igenom en sådan trafiksäkerhetsdag.
- Absolut.
- Ja, självklart.
- Ja, absolut.
- Jag tycker definitivt att det är bra om våra tvåor får gå igenom en sådan trafiksäkerhetsdag.

*5. Övriga funderingar/synpunkter ?*

- Jobba på.
- Tiden på dagen var bra, kanske litet tidigare på höstterminen då det är varmare i luften.
- Av det jag sett har det varit ett fantastiskt jobb som ni har gjort. Tack för det!
- Den praktiska delen var klar och tydlig.
- Bra komplement till vår egen trafikundervisning.

## Resultat och slutsats

Utvärderingen av kunskap och attityder visar att eleverna ökat sina kunskaper och förändrat sina attityder i en positiv riktning. De positiva förändringarna är ungefär jämt fördelade mellan de tre områdena *hastighet, bilbälte och trafiknykterhet*.

Svarsmönstret i figur 1 och 2 visar på en tydlig och positiv bild över hur man kan påverka ungdomars attityder och öka deras kunskaper genom en väl utvecklad idé om hur man vill gå tillväga.

I en attitydfråga ”det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna” har både försöksgruppen och kontrollgruppen förändrat sin attityd i förväntad positiv riktning. Men kontrollgruppen har en större förbättring än försöksgruppen. Varför det är på detta sätt är svårt att uttala sig om. Kanske kontrollgruppens elever påverkats av någon händelse som diskuterats på skolan och påverkat eleverna i rätt riktning. Bl a genomfördes ”Länge leve livet” samma månad som vårt projekt vid kontrollgruppen.

Lärarna och eleverna uttalar sig också positivt om utbildningen, något som bör tas som ett gott betyg åt hela utbildningens upplägg.

Då utvärderingen visar så pass goda resultat föreslår projektet att arbetsmetodiken skalas upp till flera län eller hela Sverige. Projektet föreslår också att om så sker utvärderingen utökas till att även inkludera observerat beteende efter genomgången utbildningen för att på så sätt kontrollera om förändrade attityder och kunskapshöjning kan ge ett förändrat beteende i trafiken.

## Kunskapsenkät

Bilaga 1

Ta ställning till följande påståenden genom att kryssa för Rätt eller Fel !

	Påstående	Rätt	Fel
1	Bilbältet har större säkerhetseffekt än krockkudden.		
2	Stoppsträckan (reaktionssträckan + bromssträckan) i 30 km/tim är kortare än reaktionssträckan i 50 km/tim.		
3	En fotgängare som blir påkörd av en bilist i 50 km/tim avlider i de flesta fall.		
4	Krockkudden (airbagen) utlöses med så stor hastighet att den kan skada bilföraren om han/hon ej använder bilbälte.		
5	De flesta dödsolyckor inträffar i våra tätorter.		
6	Om hastigheten fördubblas fördubblas också bromssträckan.		
7	Den säkraste platsen för ett barn 0 - 4 år är i den framåtvända barnstolen placerad i baksätet bakom föraren.		
8	En bilförare som kör en av våra säkraste bilar klarar sig vid en frontalkrock i 85 km/tim.		
9	Att krocka i 50 km/tim är som att hoppa från ett 5 meter högt träd.		
10	I singelolyckorna med dödlig utgång är närmare hälften påverkade av alkohol eller andra droger.		
11	Krockkudden är konstruerad som ett komplement till bilbältet.		
12	7 "stora stark" motsvarar cirka 50 cl 40 %-ig sprit.		
13	Bromssträckan i 30 km/tim är bara cirka 5 meter.		
14	Män och kvinnor som dricker lika mycket blir lika berusade.		
15	De mest olycksdrabbade bilförarna är mellan 28-34 år.		
16	Nollvisionens delmål är att komma ner till 370 dödade i trafiken 2007.		

## ATTITYDENKÄT

Bilaga 2

	Ta ställning till följande påståenden genom att kryssa för valt alternativ i rutorna till höger.	Instämmer	Varken för eller emot	Tar avstånd
	Påstående			
1	Fler hastighetskontroller bidrar till trafiksäkerheten.			
2	Straffet för rattfylleri borde vara hårdare.			
3	Hastighetsgränsen i tätort 50 km/tim är för hög.			
4	Så snart alkoholen gått ur kroppen kör man lika bra som vanligt.			
5	Högre hastighet än 90 km/tim bör bara tillåtas på vägar där risken för mötesolyckor eliminerats, t ex med mitträcken.			
6	Alla bilar borde ha alkolås.			
7	Att köra fort är farligt oavsett vägstandard.			
8	Man skall använda säkerhetsbälte också vid kortare turer i 30 km/tim.			
9	Hastighetsgränserna borde vara lägre under vintern.			
10	Jag kan åka med en förare om han/hon bara druckit två starköl.			
11	Det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna.			
12	Unga förare borde inte få köra bil på helger mellan 22 och 06.			
13	Jag accepterar lägre hastighetsgränser för att färre skall skadas.			
14	Gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille.			
15	Om man är skicklig att köra är det OK att köra för fort.			
16	Om trafiken ökar måste man acceptera att trafikolyckorna ökar.			