

Kandidatoppgave

Rus og bilkjøring

Drinking and driving

Hvor omfattende er rus i trafikken?

Hvordan kan film brukes i trafikkopplæringen for å redusere promillekjøring?

How extensive is the problem of drugs in traffic?

How can film be used in driver training to reduce drinking and driving?

Sigbjørn Fjeldseth Røys

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium



Avdeling for
trafikklærerutdanning

Sammendrag

Temaet mitt er rus og bilkjøring. Jeg bestemte meg for dette da jeg leste om at rus var en viktig grunn til dødsulykkene i trafikken. Problemstillingen er følgende:

Hvor omfattende er problemet med rus i trafikken? Hvordan kan film brukes i trafikkopplæringen for å redusere promillekjøring?

I rapportene fra Statens vegvesen går det frem at to av ti dødsulykker i trafikken skyldes rus. Fra 2005 til 2011 døde vel 300 personer på grunn av promillekjøring. Familie og venner blir selvsagt sterkt rammet som en del av disse tragediene. En ungdom jeg intervjuet mente at manglende politikkontroll i helgene var avgjørende for at enkelte tok sjansen på å kjøre med promille.

Som del av denne eksamenen har jeg laget en film som jeg planlegger å bruke i trafikkopplæringen senere. Jeg fikk hjelp av en kamerat med dette.

Jeg har i oppgaven skrevet om hvordan film kan brukes som en av undervisningsmetodene. For å øke sjansen for læring og handlinger som skal vare ved, så har jeg argumentert for at det kreves elevaktivitet i tillegg. Det er i den sammenheng jeg har foreslått bruk av rollespill. Problembasert læring er nemlig ment å skulle fremme refleksjon hos elevene. Det er å håpe da at dette kan skape stor nok indre motivasjon til å motstå promillekjøring og slik også øke sjansen på å komme et steg nærmere null-visjonen.

Summary

My theme is drugs and driving. I decided this when I read that intoxication was a major reason for the fatalities in traffic. The research question is as follows:

How extensive is the problem of drugs in traffic? How can film be used in driver training to reduce drinking and driving?

In reports from the NPRA it appears that two out of ten fatalities in traffic are due to drug intoxication. From 2005 to 2011 about 300 people died because of drunken driving. Family and friends are of course highly struck as a part of these tragedies. A youth I interviewed

believed that the lack of controls by the police on weekends was decisive for whether to drunkdriving or not.

As part of this exam I have made a movie that I plan to use in driver training later. To make this I got help from a friend of mine. I have in this paper written about how film can be used as one of the teaching methods. To increase the chance of learning and actions to continue I have argued that student activity is necessary. It is in this context I have proposed the use of role play as well. Problem based learning is in fact intended to promote reflection among the students. It is to hope that this can create intrinsic motivation to resist drinking and driving, and also to get a step closer to zero-vision.

Innholdsliste

Innledning.....	5
Hvordan virker alkohol på konsentrasjonen?.....	5
Hvor omfattende er problemet med rus i trafikken?.....	6
Hvordan jeg skaffet informasjon.....	6
Hva går informasjonen ut på?.....	7
Drøfting.....	8
Hva kan motvirke promillekjøring?.....	9
«Jeg hører og glemmer. Jeg ser og husker. Jeg gjør og forstår».....	10
Film – om innhold og virkemiddel.....	10
Elevaktivitet.....	11
Hva med null-visjonen?.....	12
Avslutning.....	13
Kildeliste.....	14
Vedlegg: Brev og intervjuguide.....	16

Innledning

Det var da jeg leste flere nye rapporter om dødsulykkene i trafikken i Norge at jeg bestemte meg for temaet rus og bilkjøring til kandidatoppgaven. Jeg kom frem til at det å være med å bidra til å motvirke promillekjøring, måtte være svært viktig. Dette er dessuten i tråd med den såkalte null-visjonen som politikerne har vedtatt, ett trafikksystem uten tap av liv og varig skadde. Det skal være noe å strekke seg etter (*Nasjonal tiltaksplan 2010-2013:12*).

Jeg og en medstudent skrev i fjor høst oppgave om bruk av film som holdningsskapende tiltak. Det var dette jeg tenkte tilbake på da jeg bestemte meg for å lage en film knyttet til temaet. Problemstillingen min er følgende:

Hvor omfattende er problemet med rus i trafikken? Hvordan kan film brukes i trafikkopplæringen for å redusere promillekjøring?

Jeg har lært at en visualisering av et budskap lettere når frem enn bare auditiv formidling, men noen forutsetninger må da være oppfylt. Det vil jeg komme tilbake til. Fokuset i siste delen av oppgaven vil med andre ord være på innhold og arbeidsmåter i den didaktiske relasjonsmodellen, slik denne er presentert i pensum (Glein og Lødemel 2007).

Når det gjelder temaet mitt så er det viktig å nevne at både alkohol, stoff- og en del medikamenter gir ruspåvirkning. Analysene i de offentlige rapportene jeg presenterer inkluderer all type rus. Det er derimot alkohol og bilkjøring jeg har fokus på ellers i oppgaven. Det er en viktig avgrensing med tanke på undervisningsopplegget jeg vil skrive om.

Hvordan virker alkohol på konsentrasjonen?

Effekten av alkohol er vitenskapelig dokumentert. Undersøkelser omtalt av Dagfinn Moe (1993 og 2008) viser reduserte ferdigheter både mentalt og fysisk. Det var forsøkspersoner fra Rosenborg Fotballklubb som i 1993 ble testet under simulert kjøring. Det skjedde i edru tilstand, med lavpromille og med over 0.5 i promille. Med varierende mellomrom dukket det opp 6 ulike skilt 16 ganger. Dette var skilt som var lært på forhånd. En datamaskin registrerte responstiden fra skiltet dukket opp til forsøkspersonen avga respons. Alle de 19 deltakerne gjennomførte først opplegget i edru tilstand, deretter ble de delt inn i 3 grupper; en gruppe var

edru hele tiden og to grupper fordelt på lavpromille og høypromille. I edru tilstand brukte alle ca. ett sekund på å oppdage og gi uttrykk for skiltet som dukket opp. Etter inntak av alkohol og med promille på 0,31 var reaksjonstiden økt med ca. 5 hundredeler. En ytterligere økning av promille til 0,5-0,6 ga ikke vesentlige endringer. En annen test med de samme forsøkspersonene viste også samme type resultat (Moe og Jenssen 1993:14-15). Atferdsendringene skjedde i startfasen av alkoholinntaket ved overgang fra edru til påvirket tilstand.

Dersom sjåføren i en virkelig situasjon hadde hatt stor fart i tillegg til promillen, kunne den reduserte reaksjonsevnen fått fatale følger blir det hevdet (Moe og Jenssen 1993:21).

I diskusjonen av resultatene blir det dessuten lagt vekt på at konsekvensen av en alkoholpåvirkning kan være større under normale trafikkforhold. I den simulerte kjøringen var skiltene tross alt godt synlige og sjåførene visste at skiltene skulle komme. I tåke eller snødrev under en virkelig kjøretur, vil kjøreforholdene selvsagt være langt vanskeligere. Og hva kunne ha skjedd om det en møtte, med redusert reaksjonsevne, ikke var et synlig skilt i veikanten, men en gråkledd person i tussmørket (Moe og Jenssen 1993:22)? Det blir ellers pekt på at «sjåførene» i studien var topp motiverte, de ønskte tydelig å yte sitt beste. Jeg tenker at det selvsagt ikke er slik i de virkelige trafikk situasjonene alltid.

En mer inngående testpresentasjon og diskusjon er å finne i rapporten til SINTEF Samferdselsteknikk (Moe og Jensen 1993).

Hvor omfattende er problemet med rus i trafikken?

Hvordan jeg skaffet informasjon

Jeg har først og fremst brukt sekundærdata for å svare på dette. Sekundærdata er data som allerede er samlet inn av andre (Larsen 2007: 42). Det er først og fremst resultat fra regionale ulykkesanalyser i Norge som danner grunnlaget for de rapportene jeg har brukt. Analysene bygger blant annet på politiets etterforskning og er spesielt knyttet til tilstanden hos trafikantene før ulykkene skjedde (*Dybdeanalyser* 2011:2).

Jeg har i tillegg intervjuet en ungdom. Det valgte jeg for å få inn en «stemme». Det var en person jeg hadde møtt tidligere. En slik måte å gå frem på for å få inn data, blir kalt kvalitativ metode (Larsen 2007: 82-83). Her er en ute etter å få en omfattende forståelse av personens

meninger og erfaringer. Spørsmålene skal være åpne slik at vedkommende får snakke fritt. Brevet jeg overleverte om at vedkommende skal være anonym, er vedlagt. Det er også intervjuguiden.

Hva viser informasjonen?

Fra perioden 2005-2011 har Statens vegvesen analysert 1409 dødsulykker på norske veier med i alt 1543 omkomne. Analysene viser at det er mest møteulykker og utforkjøringer, mens fotgjengerulykker utgjør den tredje største gruppen (*Dybdeanalyser 2011:III*). De viktigste medvirkende faktorene til ulykkene er knyttet til trafikantene. Det handler om manglende kjørerdyktighet der lite erfaring og kunnskap fører til feilvurderinger. Høy fart er en medvirkende faktor i 33% av dødsulykkene og kjøring i ruspåvirket tilstand i 20% av dødsulykkene. Rus er altså årsak til to av ti dødsulykker. I perioden 2005-2011 ble 308 personer drept som følge av kjøring med promille. I tillegg kommer selvsagt familiene og vennene som blir sterkt rammet, noen får kanskje ødelagt livene sine for alltid.

Mens jeg jobbet med denne oppgaven søkte jeg på Internett for å finne oppslag om promillekjøring. Jeg velger å ta med to fra forskjellige kanter av landet: «Ti promilletatt – på mindre enn et døgn!» (*Bergensavisen* 06.11.2011) «Tar en ruskjører daglig» (*Hamar Arbeiderblad* 21.11.2012). Oppslaga tyder på at her hadde en unngått ulykker.

Hva er så grunnen til at noen kommer på at de kan tillate seg å kjøre med promille? Ungdommen jeg snakket med om dette er 18 år. Hun har aldri kjørt med promille selv, men hun vet litt om kulturen der hun voks opp. Jeg har kalt dette stedet for Os.

Hun sier innledningsvis at det er veldig vanlig at ungdom drikker alkohol på fritiden.

«Det skjer stort sett hver helg. Ungdom hjemme starter allerede fra de er 14-15 år. Når de fester, så fester de ofte med eldre folk». Hun forklarer at det blir drukket på fester, til grilling og så videre. Transporten til og fra er det de edru ungdommene som står for. De yngste sitter på med de eldste. «De som er 18-19 år, som har lov til å drikke alkohol, sitter ofte på med foreldrene. Ungdom som er eldre enn det igjen tar taxi». Et spørsmål jeg stiller er selvfølgelig hva hun tror ungdommen på hjemstedet tenker om det å kjøre med promille?

«Jeg tror det er veldig akseptert. De som gjør det vet det er dumt, men de får jo ikke akkurat kjeft av noen.» Hun mener det er ganske mange av ungdommene som har kjørt med promille,

informanten har selv sittet på i en bil der føreren hadde drukket alkohol. «Folk kjører ikke i fylla til byen, men de kjører i fylla på Os». Da jeg spør hva de tenker om risikoen for å bli tatt i kontroll, så er svaret dette: «De tenker nok at den er liten. I helgene er politiet opptatt i byen. Dessuten vet folk hvordan sivilpolitibilen ser ut, og de varsler hverandre om den er i Os». Hun forteller om noen konkrete ulykker, men hun kan heldigvis legge til at det gikk bra med alle sammen.

Når det ellers gjelder ungdom og kjøring med promille, så sier hun: «Mange av de som har foreldre som ikke godtar bruk av alkohol, drikker likevel, men kjører hjem for ikke å bli tatt. Det samme gjelder ungdom under 18 år som har scooter». De er altså redde for å bli «tatt» av foreldrene for å ha drukket alkohol, derfor kjører de heller hjem.

Dette var ungdom, men hva tenker de voksne om å kjøre med promille?

«De syns nok ingenting om det. Men jeg har likevel sett mange gjøre det. Forskjellen er at ungdom er mer beruset når de kjører. De voksne kjører etter bare et glass vin eller to». Hun mener dessuten at det er mer menn enn kvinner som kjører med promille. Men hva tenker de om risikoen for å bli tatt i kontroll?

«De er nok mer redde for det. Derfor kjører de kun korte avstander, ikke på hovedveien. Det er oftere damene som kjefter på mennene og sier at de kan bli tatt».

Et av spørsmålene mine er hvilken betydning hun tror trafikkontroller har?

«De burde være oftere, spesielt i helgene, både kontroll av fart og promille. Når noen blir tatt blir det slutt på promillekjøringen, i vertfall for en stund».

Drøfting

Jeg mener det er tydelig i intervjuet at fravær av politikontroll er avgjørende for at både ungdommene og de voksne tar sjansen på å kjøre med promille i distriktet. Dette er det samme som kommer frem i en rapport fra en undersøkelse utført i 1997 (Moe og Knutsen 1997). Forskerne hevder at: «Det er for primitivt at politiets overvåking er det eneste som kan hindre folk i å kjøre over fartsgrensen eller slutte med å kjøre i beruset tilstand» (sst.:38). I psykologien lærer vi at konsekvensen av våre handlinger har betydning for om vi gjentar handlingene eller ikke. Viss en person oppnår en gevinst, er det sannsynlig at vedkommende

gjør det samme igjen. Dersom det motsatte blir resultatet, at det skjer noe en ikke liker, så får en ikke lyst til å gjøre det igjen (Svartdal og Flaten 1998). Det kalles for operant betinging når adferd endres som følge av konsekvensene.

Ungdommene på hjemstedet til min informant er altså ikke spesielt redde for promillekontroll i helgene fordi de vet politiet er opptatt i byen. De regner ikke med kontroll. De har på en måte lært at promillekjøring ikke resulterer i straff.

Når noen blir fratatt førerkortet på grunn av promillekjøring, så er det selvsagt for å hindre ulykker, og fordi det er klart straffbare forhold (Vegtrafikkloven § 22).

Slik jeg tolker informanten min, så er det altså vanlig blant ungdommene og til en viss grad blant de voksne å opptre strategisk i forhold til valget om å kjøre bil/scooter med promille eller ikke. Når det gjelder ungdommen sin evne til å planlegge, så mener jeg det i denne sammenheng er aktuelt å vise til forskning om dette. Dagfinn Moe (2009:16, fra Gied 2002) har skrevet om hjernen sin modning. Det blir hevdet at frontlappene er de som senest fullføres, ca. ved 25-års-alderen. Dette er det området i hjernen hvor en foretar sosiale vurderinger, overveier alternativer og planlegger. Frontlappene er selve kontrollområdet (Moe 2009:16, fra Gied 2002). Hos ungdom er altså evnen til å planlegge begrenset. Men på andre siden blir det også hevdet at hjernecellene aktiveres hos ungdom ut fra hvilke stimuli personen involverer seg i. Her er det tydelig håp og jeg kommer tilbake til dette senere.

Hva kan motvirke promillekjøring?

Det som er bra med kvalitativt intervju er at du kan stille spørsmål som faller seg naturlig der og da, selv om det ikke står i guiden. Det gjorde jeg og spurte hva type tiltak hun mente var aktuelle for å forebygge promillekjøring? Hun hadde jo nevnt promillekontroller, men i tillegg sa hun dette: «Jeg tror det er vanskelig å endre holdninger. Det kan være en idé å ha alkometer i alle nye biler slik at man ikke får startet bilen uten å blåse grønt»

Jeg mener at dette er et helt logisk svar når man ikke har tro på holdningsendring. Men en slik teknisk innretning vil bare være mulig på nye privatbiler, og folk flest har jo ikke det. Det er likevel verdt å merke seg at svaret fra ungdommen er helt i tråd med synspunkt fra forskningslederen ved Transportøkonomisk institutt Rune Elvik. «Det er i teorien fullt mulig å komme ned i rundt 100 drepte per år» hevder han (Landelandshaugen og Lefdalsvik 2011).

Som avgjørende tiltak nevner han midtfelt (ikke midtrekkverk), en seksdobling av politikontrollene, bedre belysning, alkoholås og fartssperre. Spørsmålet han reiser er om vi vil godta overvåkning, om vi vil godta fullt innsyn i alt vi foretar oss?

«Jeg hører og glemmer. Jeg ser og husker. Jeg gjør og forstår».

Som det går frem over har verken informanten min eller forskningslederen spesielt tro på holdningsendring. Jeg synes det er et tankekors, og det har fått meg til å tenke at selve måten formidling skjer på er viktig. En kan selvsagt på teorikursene fortelle om hvordan alkohol virker på konsentrasjonen og om konsekvensene det får ved bilkjøring. Det er jo ikke mangel på informasjon om det. Men vil en nå frem til kursdeltakerne? «Vil vi at de skal ha kunnskap, eller vil vi at de skal handle – foreta seg noe?» (Simonsen 2007:102). Dette spørsmålet stiller tidligere direktør i Statens informasjonstjeneste når han uttaler seg om holdningskampanjer. Han peker på et problem. Du kan nå frem med informasjonen til en gruppe mennesker der og da, men når personene kommer i den konkrete situasjonen som du har snakket om, så kan gruppepresset være så stort at det ikke hjelper med kunnskapen de har fått (Simonsen 2005:6). De må ha selve *beredskapen* for å kunne handle rett, mener han.

Det er i den sammenheng jeg tenker at film kan være et viktig element i trafikkopplæringen. Men det vil ikke være nok. En må sørge for elevaktivitet i tillegg. «Jeg hører og glemmer. Jeg ser og husker. Jeg gjør og forstår» (Siterte ordtak 2001-2013). Dette var ord fra filosofen og læreren Konfucius (født f. Kr.). Når vi ser noe, så husker vi det bedre enn om vi bare hører det. Men skal vi virkelig forstå et viktig budskap, så kreves det altså noe mer. En må sørge for beredskapen. Jeg kommer tilbake til det etter presentasjonen av filmen.

Film – om innhold og virkemidler

Det er en kamerat av meg, Atle Vasbotn Remmereit, som sammen med meg har laget filmen som er innspilt. Filmen har et enkelt budskap, bare én pils kan forårsake en ulykke.

Filmen åpner med at vi ser sjåføren stoppe foran gangfeltet for ei ung kvinne som krysser gata med refleks-vest. Han parkerer bilen, går inn i leiligheten og tar en pils. Da han senere skal ha seg potetgull, viser det seg at posen er tom. Men han bestemmer seg for å skaffe seg det. Han setter seg i bilen og kommer til det samme fotgjengerfeltet som vi så tidligere i filmen. Men

denne gangen ser han ikke jenta i gangfeltet som akkurat da er på vei over igjen. Det hele ender galt.

Det er brukt virkemidler som skal appellere til ettertanke, spesielt hos ungdom. En håper spørsmålet som blir stilt er dette: «Kan bare én pils få slike følger?» Når det er potetgull som er valgt som grunn for avgjørelsen om å dra ut, så er det for å skape gjenkjenning. Potetgull er et populært produkt, som kanskje til og med skjerper smakssansen hos seerne. Det er mangel på dette potetgullet som blir årsaken til den spontane handlingen. Et behov som ikke blir tilfredsstilt der og da kommer altså i veien for fornuften.

Det er ellers viktig å merke seg at hovedpersonen selv er ungdom.

Elevaktivitet

Etter filmfremvisningen vil det være naturlig å be om kommentarer. Kanskje kommer det frem hvordan slike hverdagslige «her og nå-situasjoner» kan resultere i slike spontane handlinger? Men her var jo ikke gruppepress, hvordan kunne det likevel skje?

Det å la kursdeltakerne også spille et rollespill etter filmen er det nærmeste jeg mener en kan komme poenget med ordtaket over: «..... jeg gjør og forstår». Kan det også gi noe av denne beredskapen som blir etterlyst når en vil påvirke holdninger?

Et forsøk på gruppepress for å få noen til ta bilen etter «bare» ei pils, ser jeg som et aktuelt rollespill. Gruppepress er nemlig et fenomen som jeg tror de fleste har litt kjennskap til. Det viktige spørsmålet blir selvsagt hva vedkommende som blir pressa svarer? Det kan tenkes flere ulike svar, og nettopp derfor bør det spilles flere ganger, også for at flere skal få prøve seg. Det å få snakke om rollespillet i etterkant vil selvsagt være viktig for læringen.

Nå kan det tenkes at det ikke alltid er like lett å få ungdom med på dette. Et alternativ kan da være at de får være publikum, og at de litt eldre har rollespillet. Som trafikkklærer må en alltid vurdere innholdet av elevaktiviteten ut fra deltakerforutsetningene (jf. Glein og Lødemel 2007:54). Det blir i alle fall viktig å legge til rette for at så mange som mulig deltar i diskusjonen i etterkant. Et alternativ til rollespill kan også være å la to og to gå sammen og diskutere hvordan en kan uttrykke seg for å møte et gruppepress med forventning om promillekjøring. Jeg mener at det også vil skape aktivitet.

Etter filmen ser jeg også for meg en diskusjon blant deltakerne om dette med alkohol. Hva mener de om det? Er det bare alkohol som fullt ut kan forebygge promillekjøring?

På teoriundervisning vil en ha både voksne og ungdom. Akkurat det ser jeg på som et svært godt utgangspunkt for et slikt opplegg som er beskrevet. En vil kunne få inn ulike typer erfaring. Jeg vil likevel nevne deltakerforutsetningene hos ungdommene spesielt. Jeg er enig med Moe som mener at trafikkopplæringen har en særlig viktig rolle ovenfor ungdom. Når de ikke har fullt utviklet frontallapper før i 25-års-alderen, så er det ekstra viktig å merke seg at selve modningsprosessen faktisk er på sitt høyeste nettopp i tenårene (jf. Moe 2009:17). Forutsetningene for å lære bør altså være spesielt gode.

Å avrunde en innledning om promillekjøring med film for å skape engasjement og deretter ha rollespillaktivitet eller samtale to og to, vil være en form for problembasert læring. Det er der jeg mener at en særlig utnytter mulighetene med dette opplegget. Problembasert læring fremmer refleksjon. Det hetes også at opplevelsene blir lettere å hente frem igjen senere (Glein og Lødemel 2007:92).

Hva med null-visjonen?

Jeg startet oppgaven med å omtale null-visjonen. Med tanke på den didaktiske relasjonsmodellen så ser jeg for meg at denne visjonen er i «ytre ringen», og målet mitt om å redusere promillekjøring er knyttet til denne null-visjonen. Ved å bruke film med påfølgende egenaktivitet hos elevene som arbeidsmåte, så kan en håpe at det vil påvirke fremtidig adferd hos kursdeltakerne. Om jeg vil nå målet er selvfølgelig umulig å si, men jeg kan strekke meg etter det.

I en undersøkelse gjort av Transportøkonomisk institutt og SINTEF så blir det påvist at null-visjonen har økt statusen til trafikksikkerhetsarbeidet hos Vegvesenet (Elvebakk og Steiro 2007). Blant den øvrige befolkningen derimot er visjonen mindre kjent. Jeg tror at dersom en skal nå frem med holdningsendring i befolkningen, blant andre de trafikantene som min informant snakker om, så er det trolig en lang vei å gå. Har hun kanskje rett i at installering av alkohol vil være avgjørende? Jeg tenker at det bør være ett av flere tiltak.

Jeg tror at dersom en skal nå frem med holdningsendring i befolkningen, med det omfanget som jeg har beskrevet, så er det trolig en lang vei å gå. Har informanten min kanskje rett i at

installering av alkohol vil være avgjørende? Jeg tenker at det kanskje bør være ett av flere tiltak.

Avslutning

Statens vegvesen har utarbeidet rapporter fra dybdeanalyser av dødsulykker i veitrafikken fra perioden 2005-2011. Det var da jeg leste om ruspåvirkning der at jeg bestemte meg for temaet. Problemstillingen ble denne:

Hvor omfattende er problemet med rus i trafikken? Hvordan kan film brukes i trafikkopplæringen for å redusere promillekjøring?

Det går frem av rapportene at to av ti dødsulykker i trafikken skyldes rus. Vel 300 personer ble drept på grunn av kjøring med promille i løpet av perioden. Familie og venner blir selvsagt sterkt rammet som en del av tragediene. Ungdommen jeg snakket med trodde at manglende politikkontroll i helgene var avgjørende for at noen tok sjansen på å kjøre med promille.

Jeg har tatt for meg hvordan film kan brukes som en av undervisningsmetodene. For å øke sjansen for læring og handlinger som skal være ved, så kreves det elevaktivitet. Det er i den sammenheng jeg har foreslått bruk av rollespill. Det er å håpe at det skaper stor nok indre motivasjon til å motstå promillekjøring.

Kildeliste

Bergensavisen, 6.11.2011:1 «Ti promilletatt – på mindre enn et døgn!»

Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2011 (2011): Statens vegvesen (rapport nr. 141 og 147).

Elvebakk, Beate og Trygve Steiro (2007): *Nullvisjonen i teori og praksis*.

<http://samferdsel.toi.no/article.php?articleID=193946&printing=1&view=1>

Glein, Jarl Ove og Ståle Lødemel (2007): *Trafikkdidaktikk*. Oslo: NKI Forlaget AS.

Hamar Arbeiderblad, 21.11.12 «Tar en ruskjører daglig».

Landelandshaugen, Erlend og Øyvind Lefdaleidsvik (2011): *Er mulig å halvere dødstallene*.

<http://www.bt.no/nyheter/lokalt/dodenpaaveiene/--Er-mulig-a-halvere-dodstallene-1755947.html> (lesedato: 16.2.2013).

Larsen, Ann Kristin (2007): *En enklere metode. Veiledning i samfunnsvitenskapelig forskningsmetode*. Bergen: Fagbokforlaget.

Moe, Dagfinn og Gunnar D. Jenssen (1993): *Alkoholens virkning på bilføreres reaksjonsevne*. SINTEF samferdselsteknikk STF63 A93012.

Moe, Dagfinn og Tore Knutsen (1997): *Farlig atferd på den trafikale arena og i samfunnet for øvrig*. SINTEF Samferdsel STF22 A97611.

Moe, Dagfinn (2008): *Menneske, risiko og kjøreadferd*. Trondheim: eget forlag.

Moe, Dagfinn (2009): *Kjøreprosessen. En modell for analyse og forståelse av kjøreatferd basert på biologiske og psykologiske forutsetninger*. Trondheim: eget forlag.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013. Statens vegvesen, Politidirektoratet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet. Trygg trafikk.

Simonsen, Arne (2007): *Offentlig informasjons- og kommunikasjonsarbeid. Mål og metoder*. Oslo: Kommuneforlaget.

Simonsen, Arne (2005): *Hvorfor virker ikke holdningskampanjer – eller gjør de?* www.fnr.no (lesedato: 16.02.2013).

Siterte ordtak (2001-2013) <http://www.ordtak.no/index.php?fn=&en=Konfucius> (lesedato 16.2.2013)

Svartdal, Frode og Magne Arve Flaten (1998): *Operant betinging: Grunnleggende prinsipper*. <http://www.psyk.cc/lbok/kap41.html> (lesedato 25.02.2013).

Ulykkesanalyse for Møre og Romsdal (2012): Statens vegvesen.

Vegtrafikkloven av 18. juni 1965 nr. 4, ajourført med endringer, senest ved lov av 25.02.2011 nr. 6.

Sigbjørn Fjeldseth Røys
Dullumsgryta 13
7509 STJØRDAL
Tlf. 90776191

Til informanten

Angående intervju om rus og bilkjøring

Jeg er svært glad for at du vil stille som informant i tilknytning til min kandidatoppgave om rus og bilkjøring. Intervjuet med deg skal da altså brukes i denne oppgava. Det blir også produsert en holdningsfilm om temaet. Dette er samla eksamensarbeid i forbindelse med trafikklærerutdanningen min ved Høgskolen i Nord Trøndelag.

Du skal være anonym i oppgava (jf. Forvaltningslova § 13e). Det skal altså ikke komme frem hvem du er eller hvor du er fra.

Vi avtaler nærmere tidspunkt for samtalen på telefon.

Stjørdal 9.2.2013

Med vennlig hilsen

Sigbjørn Fjeldseth Røys

INTERVJU MED EN UNGDOM

Hvor gammel er du?

Hva gjør ungdom i hjemkommunen din i fritida?

Hvor vanlig er det for ungdommen å drikke alkohol i fritida?

I hva slags situasjoner bruker ungdom i hjemkommunen din alkohol?

Hvem står for transporten til og fra?

Hva tror du ungdom i din hjemkommune tenker om det å kjøre med promille?

Vet du om noen som har gjort det?

Hva tanker tror du ungdommene i hjemkommunen din gjør seg om risikoen for å bli tatt i kontroll med promille?

Er det ungdom fra hjemkommunen din som har vært utsatt for trafikkulykker? Dersom ja, kan du fortelle om det?

Hva tror du de voksne i din hjemkommune tenker om det å kjøre med promille?

Forskjell på menn og kvinner?

Hva tanker tror du de voksne i hjemkommunen din gjør seg om risikoen for å bli tatt i kontroll med promille?

Hvilken betydning tror du trafikkontroller har?