



SØR-TRØNDELAG
FYLKESKOMMUNE

HÅNDBOK

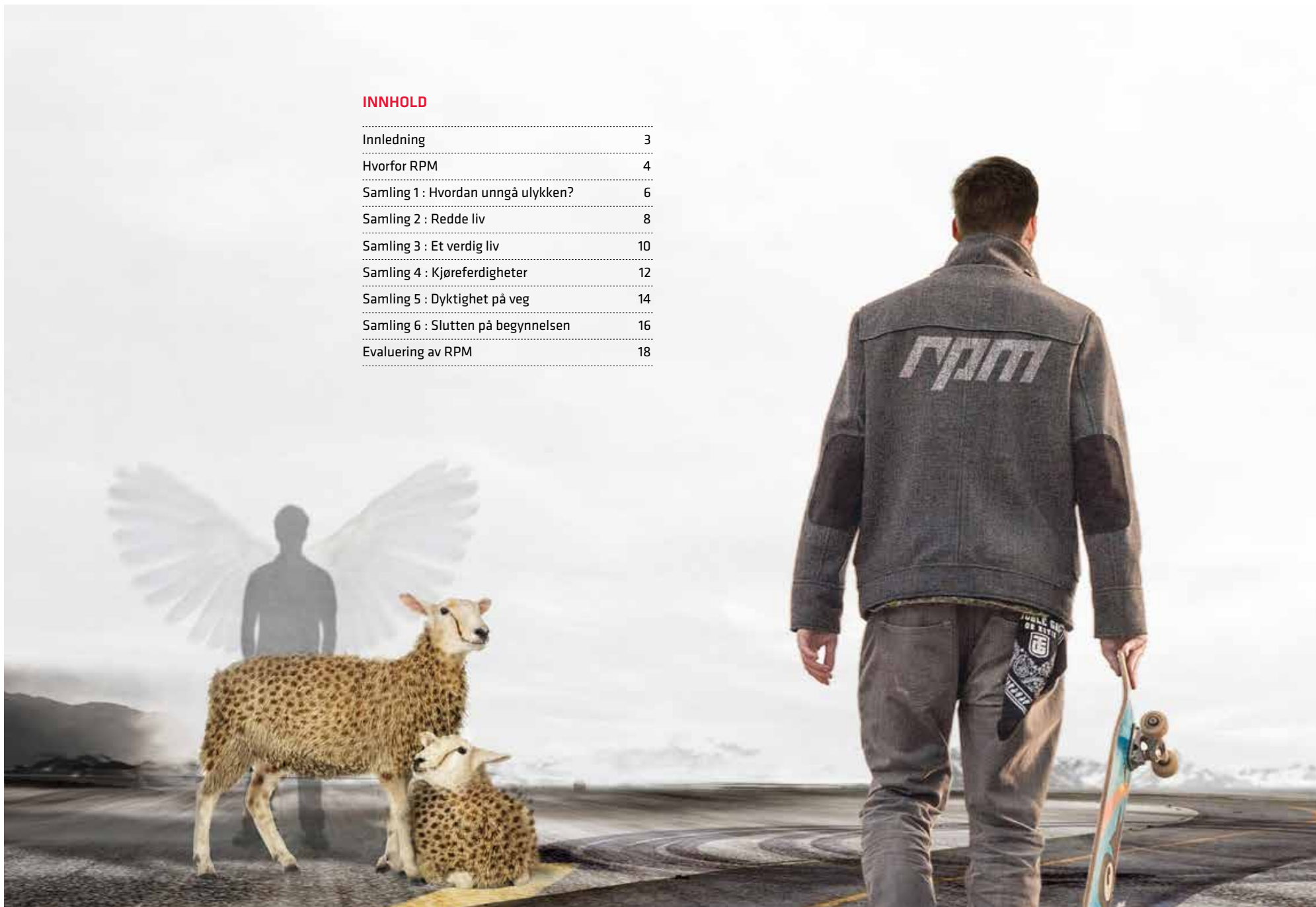
RPM : RETT PÅ MÅLGRUPPEN

ET PILOTPROSJEKT OM REDUKSJON AV RISIKO
BLANDT BILINTERESSERTE UNGE FØRERE

RPM

INNHOLD

Innledning	3
Hvorfor RPM	4
Samling 1 : Hvordan unngå ulykken?	6
Samling 2 : Redde liv	8
Samling 3 : Et verdig liv	10
Samling 4 : Kjøreferdigheter	12
Samling 5 : Dyktighet på veg	14
Samling 6 : Slutten på begynnelsen	16
Evaluering av RPM	18



RPM har som mål å bidra til økt kunnskap om risiko, ansvarstaking og konsekvensforståelse. Gjennom dette vil RPM påvirke den enkeltes evne til selvregulering.

Valget av denne vinklingen er basert på vitenskapelig forankret kunnskap om unge førers risiko i trafikken, hjernen utvikling i ungdomsfasen og aldersgruppens sosiale og emosjonelle utfordring.

Resultatene viser at målgruppen har hatt nytte av å delta i RPM med hensyn til endring i kunnskap og forståelse. De mener RPM har vært meget «lærerikt og nyttig» og «motiverende og engasjerende». De oppgir også at RPM har bidratt til økt selvforståelse og forståelse av andre.

Målgruppen har endret kjøreatferd. De oppgir at de kjører ikke i høye hastigheter så ofte som før. De oppgir videre at de har en bedre forståelse av hva kjøredyktighet er, har mer kunnskap om konsekvenser og en bedre risikovurdering.

RPM vil kunne påvirke målgruppen gjennom en læringsprosess som bidrar til en bedre selvregulering av kjøreatferden i risikoreducerende retning.

RPM skal bidra til å påvirke unge fører med høyest potensiell ulykkesrisiko til å velge en kjøreatferd som gir størst mulig sjanse for å overleve den farligste perioden i livet.

RPM er et program bestående av 6 samlinger som gjennomføres over en periode på 6 måneder.

Prosjektet er finansiert av Fylkes trafikksikkerhetsutvalg i Sør-Trøndelag (FTU). De ansvarlige for gjennomføring er de konsultative medlemmene i FTU i samarbeid med de samarbeidende aktørene for den enkelte samling.

«Samferdsel – ferdes sammen. Uansett fase i livet – alle deltar i trafikksamfunnet. Det må prege måten vi forholder oss til dette samfunnet på. Det er ikke en arena for å gi frustrasjoner utløp, for å demonstrer hvilke krefter man har under panseret eller tar seg til rette fordi man setter egne behov først. Den viktigste kraften ligger ikke under panseret, men under hjelmen og i hodet: det er viljen til å ta hensyn og vise respekt».

Karin Bjørkhaug, leder FTU. Trafikksikkerhetsplan for Sør-Trøndelag 2014-2017



INTRO

HVORFOR RPM?

«I puberteten har men en voksen sine lidenskaper, seksualdrift, energi og følelser, men kontrollen kommer først senere. Det er ikke så rart at tenåringer mangler dømmekraft og evnen til å beherske impulser. Det siste området so modnes i hjerne er den delen der vi foretar sosiale vurderinger, overveier alternativer, planlegger fremtiden og holder hjernen i sjakk. Dette området er frontallappen og når først voksenivå ved 25 års alderen»

Professorer Jay Giedd, National Institute of Mental Health, Modningsprosessen.

I tillegg til modningsprosessen skjer det en sammenkobling av de forskjellige områdene i hjernen og endringer i biokjemien. Det vil si en anatomisk fysisk nevralkvekst, en funksjonell forbindelse som knytter kontakt mellom områder, påvirkning av områder av både gener og miljømessige faktorer samt endringer i frigjøring av dopamin (belønning og læring) og oxytocin (sosiale relasjoner). *Power et al., 2010*

For å forstå menneskets perseptuelle prosesser, beslutningstaking og atferd er det høyest viktig å forstå det dynamiske systemet i samhandlingen mellom det kognitive- og det emosjonelle systemet. Utviklingen av emosjoner modnes tidligere enn frontallappen. *Casey et al., 2010*

Vi i RPM velger å se utviklingen i et evolusjonsmessig perspektiv, det vil si at den risikofylte atferden er forankret i en naturgitt prosess der individet forberede til den reproduktive fasen i livet. Risikofylt atferd kan være en viktig signal-funksjon med hensyn til å bli ettertraktet og vise at man kan håndtere farlige situasjoner. Typisk for menn. *Ellis et al. 2013*

«The Australian Temperament Project» (ATP) fulgte barns psykososiale utvikling fra spedbarns-alder til de var 19/20år. Analyser fra undersøkelsen viste at det var mulig å skille ut en gruppe unge voksen som hadde en særlig risikofylt føreratferd (Vassallo m.fl., 2007) Analysene av data samlet inn da disse førerne var barn, viste at denne gruppen skilte seg ut i fra 5 år alderen. Det var på måter som utålmodighet, atferdsproblemer, dårlige sosiale ferdigheter, vanskeligheter med å tilpasse seg skolen, sosialt samvær var med andre antisosiale barn/unge.

I en studie gjort av Sintef på nittitallet viste resultatene at rundt 25-30% av de mannlige føreren tilhørte kategorien risikovillige, mens for kvinner var det rundt 5-10%. Det ble påpekt viktigheten og nødvendigheten av spesielt tilrettelagte pedagogiske strategier for denne gruppen.

I studien til Utrykningspolitiet/Sintef-2009 av 425 dødsulykker i 2004/2005 viser resultatene at unge førere under 20 år utgjør 24,2 % av de som har utvist klanderverdig atferd. Klanderverdig atferd omfatter de som har kjørt for fort, kjørt i ruspåvirket tilstand og/eller har utvist aggressiv trafikkatferd.

Ellis påpeker at tiltak som bare har til hensikt å stopp høyrisikoatferd blant ungdom vil ha liten effekt, fordi tiltaket ikke er relatert til ungdommens motiver og behov for en slik atferd.

Vår målgruppe i RPM er unge mannlige bilførere som har en meget sterk interesse og liker å kjøre mye og ofte i høye hastigheter.

Marvin Zuckerman sin personlighetsmodell (ZKPQ) definerer trekk ved mennesket knyttet opp mot risikovillighet. En forklaring på risikofylt atferd er en genetisk forankring gjennom et gen kalt «novelty». Dette genet fremmer og motiverer til søking etter nye opplevelser og aktiviserer hjernens belønningssystem gjennom utskillelse av dopamin.

En sammenligning av ulike studier i Norge når det gjelder -fartsmotiverte ungdommer og emosjonell opplevelse under kjøring, viser at RPM deltakerne har en sterkere emosjonell opplevelse av høy hastighet enn gruppen med høy risikovillighet fra de andre studiene.

RPM har valgt en strategi hvor målet er kunnskap om det aktuelle teamet og evnen til selvregulering av den relaterte atferden. Forebyggende aktiviteter og innhold skal fokusere på ungdommens kunnskap, emosjonelle kontroll, sosiale ferdigheter og deres etiske/moralske virkelighetsforståelse og utvikling.

Kunnskap, forståelse for atferdens forskjellige elementer som fysikk, kjøredyktighet og kjøreprosess.



Emosjonell kontroll, stressmestring, belønne og styrke ritkig atferd, la ungdom få gi uttrykk for sine meninger, følelser og ønsker, rene ungdom i å stå for det de tror på.

Sosiale ferdigheter, ta andres perspektiv, kommunikasjonsmåter, forstå sosiale normer, sosial samhandling og problemløsning. Hvordan gleder andre?

Etikk-Moral, verdigrunnlaget, hva er det viktigste i livet. Utvikle «indre motivasjon» for hva som er risikofyllt og skadelig. Utvikle evnen til å ta selvstendige beslutninger basert på egne refleksjoner.

NEUROEDUCATION

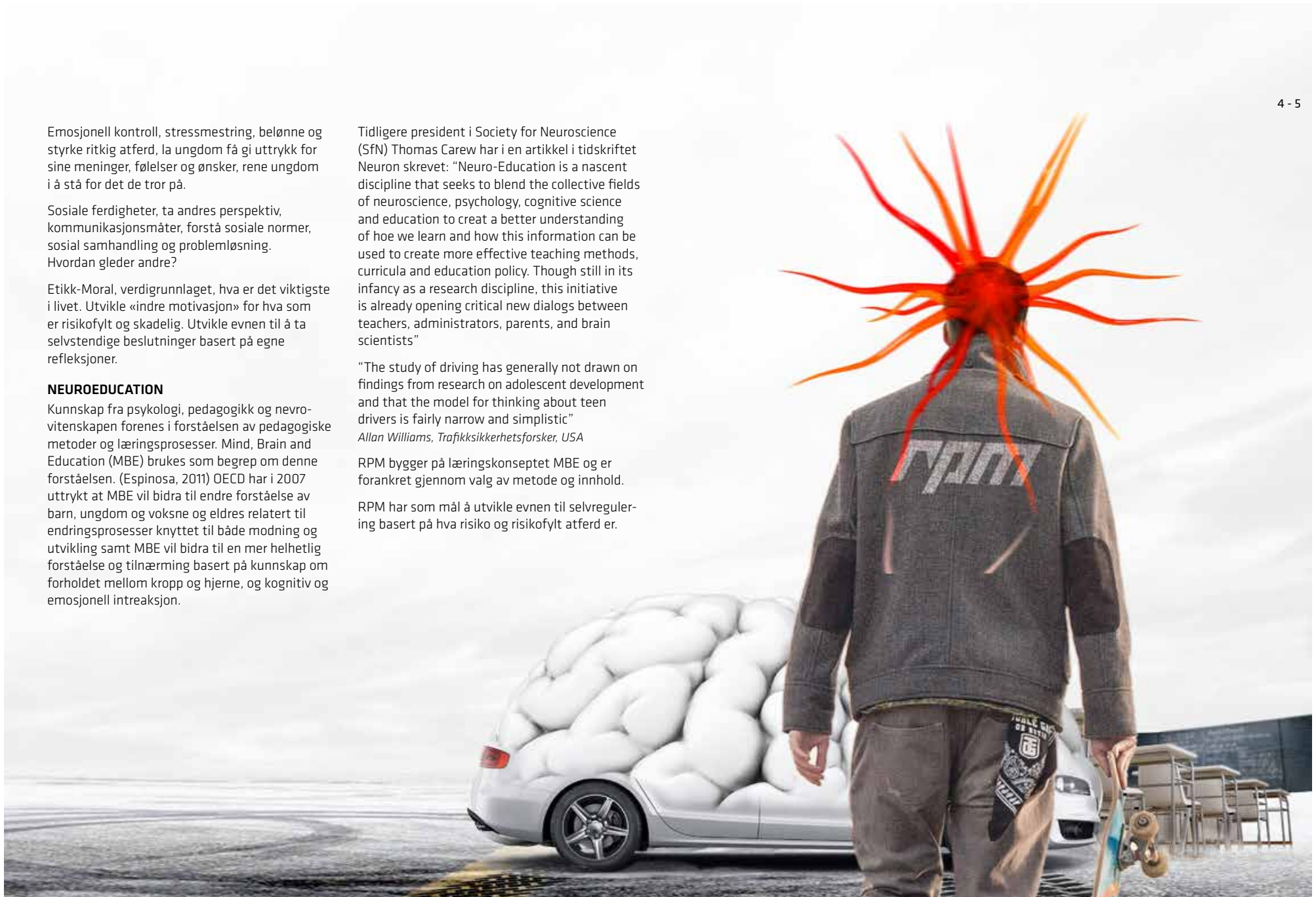
Kunnskap fra psykologi, pedagogikk og nevrovitenskapen forenes i forståelsen av pedagogiske metoder og læringsprosesser. Mind, Brain and Education (MBE) brukes som begrep om denne forståelsen. (Espinosa, 2011) OECD har i 2007 uttrykt at MBE vil bidra til endre forståelse av barn, ungdom og voksne og eldres relatert til endringsprosesser knyttet til både modning og utvikling samt MBE vil bidra til en mer helhetlig forståelse og tilnærming basert på kunnskap om forholdet mellom kropp og hjerne, og kognitiv og emosjonell intreksjon.

Tidligere president i Society for Neuroscience (SfN) Thomas Carew har i en artikkel i tidskriftet Neuron skrevet: "Neuro-Education is a nascent discipline that seeks to blend the collective fields of neuroscience, psychology, cognitive science and education to create a better understanding of how we learn and how this information can be used to create more effective teaching methods, curricula and education policy. Though still in its infancy as a research discipline, this initiative is already opening critical new dialogs between teachers, administrators, parents, and brain scientists"

"The study of driving has generally not drawn on findings from research on adolescent development and that the model for thinking about teen drivers is fairly narrow and simplistic"
Allan Williams, Trafikksikkerhetsforsker, USA

RPM bygger på læringskonseptet MBE og er forankret gjennom valg av metode og innhold.

RPM har som mål å utvikle evnen til selvregulering basert på hva risiko og risikofyllt atferd er.



SAMLING 1

HVORDAN UNNGÅ ULYKKEN?

HOVEDMÅL

DELTAKERNE SKAL BLI KJENT MED HVERANDRE I FORM AV Å ETABLERE EGNE REGLER I TRÅD MED HOVEDMÅLET OG VERDIENE I RPM.

DELTAKERNE SKAL HA EN FORSTÅELSE FOR HVA EN BARRIERE ER OG BRUKEN AV DEN FOR Å AVVERGE ULYKKE OG FORSTÅ SIN ROLLE FOR Å REDUSERE SKADEOMFANGET.

HAR FØLGENDE DELER:

Del 1 : Mål, organisering og forventninger

Del 2 : Presentasjon av deltakerne

Del 3 : «RPMregler»

Del 4 : Kartlegging og analyse av ungdomsulykke med alvorlig utfall

Del 5 : Presentasjon av politiet

Del 6 : Etterlesning

DELMÅL FOR HVER ENKELT DEL

DEL 1

Deltakerne i RPM skal kjenne til mål for samling 1, organisering av programmet RPM samt bli bevisst egne og andres forventninger i tråd med både hovedmål for RPM og mål for samling 1.

DEL 2

Deltakerne i RPM skal kunne presentere seg for hverandre slik at det etableres en trygghet i gruppen.

DEL 3

Deltakerne i RPM skal i sin gruppe etablere «teamregler» som er gjeldende både ved gjennomføring av samlingene i RPM, men også for tiden i mellom samlingene.

DEL 4

Deltakerne i RPM skal kunne hvordan en barriere fungerer, samt få en forståelse av hvilke barrierer som kunne vært iverksatt for å forhindre ulykken.

DEL 5

Deltakerne i RPM skal bli kjent med politiet og politiets oppgaver jf. Politiloven §2 «politiets oppgaver», samt Up som særorgan for aktiviteter i vegtrafikken.

DEL 6

Deltakerne i RPM skal bli bevisstgjort sine egne erfaringer og opplevelser i tråd med hovedmålet for samlingen.



PRAKTISK GJENNOMFØRING

DEL 1

Presenteres av den ansvarlig for gjennomføringen av samling 1, husk dette er «første møtet» med RPM.

DEL 2

Klargjør for hva en ønsker skal inngå i presentasjonen. F.eks. navn, alder, bosted, evt. kjøretøy, lærested, interesser osv.

DEL 3

Hvilke forventinger har RPM til deltakerne?!

- Oppmøtetidspunkt, -møte til avtalt tid.
- Varsle forfall til kontaktperson
- Kjøreatferd, http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4?q=Vegtrafikkloven*
- Tekniskkrav, http://lovdata.no/dokument/SFforskrift/1994-10-04-918?q=Kj%C3%B8ret%C3%B8yforskriften*
- De er en representant for RPM

Hvilke forventinger har deltakerne til RPM?

- Forventningsavklaring

DEL 4 METODIKK

1. Kort presentasjon av ulykken, samt bruk av media utklipp.
2. Begreps avklaring; hendelse faktorer, medvirkende tilstandsfaktorer og organisatoriske faktorer.

3. Deltakerne blir inndelt i grupper hvor de får i oppgave å kartlegge hendelsesforløpet i en tidslinje med de involverte aktører i ulykken. Samt plukke ut hendelser i tidslinjen som kunne vært unngått.

4. Presenteres i plenum.

5. Etterlesning på det faktiske hendelsesforløpet i tråd med rapporten f.eks UAG (Step-kartlegging) og de hendelser som kunne brutt hendeskjeden.

6. Ny oppgave til gruppene: finne de medvirkende faktorene til de hendelsene som kunne ha brutt hendeskjeden og presentere dette i plenum.

7. Etterlesning på de medvirkende tilstandsfaktorene som UAG har funnet gjennom «Why-because analyse»

8. Ny oppgave til gruppene: finn mulige organisatoriske faktorer som har produsert tilstandsfaktorene.

9. Etterlesning på hvilke organisatoriske/ bakenforliggende faktorer som kan ha produsert tilstandsfaktorene som UAG har gjennom «Why-because analyse nr.2»

10. Ny oppgave til gruppene: Finn frem til tiltak som de mener kan hindre lignende ulykker i fremtiden.

11. Etterlesning på tiltak som UA har kommet frem til.

Viktig å prioritere en toveisdialog ved å snakke med deltakerne, ikke til. Stille spørsmål underveis i etterlesningen som skal gjenspeile refleksjon og ettertanke som særlig går på etikk, konsekvens-tenking og ansvar (affektiv påvirkning) samt kognitiv forståelse for sammenhenger.

Valg av ulykke bør være en ulykke som har flere av «de klassiske» faktorene i en ungdomsulykke. Den bør også være i materialet til UAG (Ulykkes analyse gruppen i Statens vegvesen) og eller dybde undersøkt av Statens Havarikommisjon. Dette for å ha riktig informasjon for å underbygge tidslinjen i hendelsesforløpet.

DEL 5

Gjennomføres på det lokale lensmannskontoret, viktig at det er politiet selv som er gjennomfører.

Fokus på at det som formidles skal være kunnskapsbasert, samt åpne for en dialog (V-V)

DEL 6

Hver samling må avsluttes med samtale, refleksjon, etterlesning. Dette er nødvendig for å oppnå kvaliteten i læringsprosessen som skal føre til forståelse og atferdsending i målgruppen.

KOMMENTAR TIL SAMLING 1

6 - 7

Vær bevisst å skape et trygt og godt samhold i gruppen. Dette for å forsterke rommet for læring og utvikling. Hold på relasjonen til hver enkelt, samt ha et sterkt fokus på voksen til voksen dialogen gjennom hele programmet RPM, i tråd med verdiene i RPM og den faglige forankringen.

MATERIELL

- Gi deltakerne muligheten til å prøve jakke, t-skjorte slik at de får utlevert riktig størrelse ved neste samling.
- Mappa med deltakerliste, oversikt over samlingene, buff, kontrakt og RPM flyer utleveres på første samling.

BESPISNING

I tråd med kostholds profilen for RPM.

«ETTERLESNING»

Et særs viktig element, i tråd med Figur 8 i Rapporten A23747 RPM -Rett på målgruppen «modell planlegging, gjennomføring og evaluering av kjøreatferd»

Modellen er konkret og danner grunnlaget for hvilke kvaliteter programmet RPM ønsker å utvikle hos deltakerne i RPM.

Læring gjennom refleksjon er en krevende prosess, men helt vesentlig for at læring skal få den kvaliteten som vil kunne føre til selvregulering gjennom den enkeltes handlingsvalg.



SAMLING 2

REDDE LIV

HOVEDMÅL

BLI KJENT MED HVORDAN NØDETATENE UTFØRER SINE ARBEIDSGAVER VED MELDING OM TRAFIKKULYKKE, SAMT I MØTE MED DE FORULYKKEDE OG PÅRØRENDE.

GJENNOM Å FÅ ØKT KUNNSKAP OM DE ULIKE PROFESJONENE OG DERES ARBEIDSGAVER I REELKONTEKST, VIL DET KUNNE STYRKE LÆRINGSEFFEKTEEN GJENNOM BRUK AV FLERE SANSER, I TRÅD MED HOVEDMÅLET FOR RPM.

SAMLING 2 HAR FØLGENDE DELER:

- Del 1: Mål, organisering og forventninger
- Del 2: Trafikkulykke med involvering av alle nødetatene
- Del 3: Etterlesning av trafikkulykken
- Del 4: Orientering om den enkelte nødetat
- Del 5: Akuttmottak
- Del 6: Pårørendeperspektiv
- Del 7: AMK
- Del 8: Etterlesning

DELMÅL FOR HVER ENKELT DEL:

DEL 1

Deltakerne i RPM skal kjenne til mål for samling 2, organisering av programmet RPM samt bli bevisst egne og andres forventninger i tråd med både hovedmål for RPM og mål for samling 2.

DEL 2

Deltakerne i RPM skal kjenne til de ulike nødetatene, samt vite hvilke arbeidsoppgaver og vurderinger den enkelte etat gjør på ulykkesstedet.

DEL 3

Deltakerne i RPM skal bli bevisst egne erfaringer og opplevelser i tråd med hovedmålet for samling 2.

DEL 4

Deltakerne skal kjenne til den enkelte etats ansvar og oppgaver ved trafikkulykker.

DEL 5

Deltakerne i RPM skal kjenne til Akuttmottaket sine oppgaver og ressurser ved mottak av trafikkskadede.

DEL 6

Deltakerne skal kjenne til og få en forståelse av pårørende perspektivet.

DEL 7

Deltakerne i RPM skal kjenne til AMK sentralen og hvordan en slik sentral operer og respondere på melding om trafikkulykke.

DEL 8

Deltakerne i RPM skal bli bevisst egne erfaringer og opplevelser i tråd med hovedmålet for samling 2.



PRAKTISK GJENNOMFØRING

Del 1, 2, og 3 gjennomføres på stasjonen til Brann og redning eller egnet sted til samarbeidende nødetater.

Del 4, 5 og 6 gjennomføres på AMK, og akuttmottak til samarbeidene sykehus.

Viktig at man ved både første og andre del av samlingen har mulighet til å ha et gruppe rom tilgjengelig både for klargjøring, etterlesning og eventuelle andre presentasjoner i tråd med mål for samlingen.

DEL 1: MÅL, ORGANISERING OG FORRENTNINGER

Gjennomføres av ansvarlig for samling 2 i egnet lokale. Gjærne lokalisert i nærheten av område hvor trafikkulykken vil bli gjennomført.

DEL 2: TRAFIKKULYKKE MED INVOLVERING AV ALLE NØDETATENE

f.eks Case: singel ulykke, et kjøretøy i utforkjøringsulykke med tre involverte/markører. Kun en av markørene er hardt skadd. Kjøretøyet bør være i en slik tilstand at det må klippes for frigjøring.

Hele sekvensen bør gå i «sakte film» med en ansvarlig som forklare hva som blir gjort, viktig å bruke lyd utstyr slik at alle vil ha muligheten til å høre hva som blir formidlet.

DEL 3: ETTERLESNING AV TRAFIKKULYKKEN

Alle, både RPM deltakere og representantene for den enkelte nødetat samles tilbake i det egnede lokalet for å snakke igjennom hendelsen. Viktig at denne sekvensen har en struktur som ivaretar dialog og kunnskapsformidling om ansvar og oppgaver tilknyttet gjennomført case.

DEL 4: ORIENTERING OM DEN ENKELTE ETAT

En presentasjon av politiet, brann og redning, og ambulanse hvor det vektlegges kunnskapsformidling om den enkelte ansvars og oppgaver knyttet til trafikkulykke.

DEL 5: AKUTTMOTTAK

En orientering om ansvar, oppgaver og ressurser ved akuttmottak.

DEL 6: PÅRØRENDEPERSPEKTIV

Viktig å belyse situasjonen for pårørende i en slik «krisen» samt formidle hvordan pårørende kontakten fungerer. Hva gjøres, sies og hvorfor? Knytt denne sekvensen opp i mot samling 3 «Et verdig farvel»

DEL 7: AMK

En orientering om hva en AMK sentral er, -hva skjer fra AMK mottar en henvisning til en kan avslutte saken.

KOMMENTAR TIL SAMLING 2

8 - 9

MATERIELL

Materiell utover det den enkelte etat besitter vil kunne være bilvrak/kran etc. i forbindelse med gjennomføring av del 2.

BESPISNING

I tråd med kostholdsprofilen i RPM,

DEL 8: ETTERLESNING

Samles i et egnet lokale med mulighet for en samtale vedrørende skadepanorama hos skadde pasienter

Samarbeide sykehus avslutter samling 2 ved å ha fokus på reflekterende dialog.

Læring gjennom refleksjon er en krevende prosess, men helt vesentlig for at læring skal få den kvaliteten som vil kunne føre til selvregulering gjennom den enkelte handlingsvalg.



SAMLING 3

ET VERDIG FARVEL

HOVEDMÅL

GJENNOM ØKT KUNNSKAP OG FORSTÅELSE AV
PROFESJONENE OG DERES ARBEIDSOPPGAVER
FORSTÅ VIKTIGHETEN AV Å «GI LIV TIL
PÅRØRENDE»

SAMLING 3 HAR FØLGENDE DELER:

- Del 1: Mål, organisering og forventninger
- Del 2: En fortelling med narrativt perspektiv
- Del 3: Et verdig farvel
- Del 4: Begravelsesbyråets praktiske oppgaver og materielle
- Del 5: «Mett av dage»
- Del 6: Etterlesning



DELMÅL FOR HVER ENKELT DEL:

DEL 1

Deltakerne i RPM skal kjenne til mål for samling 3, organisering av programmet RPM samt bli bevisst egne og andres forventninger i tråd med både hovedmål for RPM og mål for samling 3.

DEL 2

Deltakerne i RPM skal kjenne til de oppgaver og ansvar et begravelsesbyrå har ved stell av døde, samt viktigheten av ivaretagelsen av pårørende på en verdig måte.

DEL 3

Deltakerne skal bli kjent med hva som gjøres for å rekonstruer omkomne samt hensikten med arbeidet.

DEL 4

Deltakerne i RPM skal kjenne til begravelsesbyråets utstyr og materiell ved henting av omkomne, samt ved forflytting av omkomne i forbindelse med begravelse.

DEL 5

Deltakerne i RPM skal bli bevisstgjort livets mangfold og gleden av å leve et langt liv.

DEL 6

Deltakerne i RPM skal bli bevisstgjort sine egne erfaringer og opplevelser i tråd med hovedmålet for samling 2 i tråd med retningslinjene for gjennomføring av avsluttede samtale, refleksjon og etterlesning RPM.

PRAKTISK GJENNOMFØRING

Del 1, 2, og 3 gjennomføres i et egnet lokale f.eks et seremoniorom

Del 4 og 5 kan med fordel gjennomføres i de aktuelle lokalene hvor omkomne rekonstrueres evt. hvor annet materiell som benyttes finnes seg.

Del 6 kan med fordel gjennomføres i et egnet lokale ved Begravelsesbyrået f.eks møterom

DEL 2 : FORTELLING MED NARRATIVT

PERSPEKTIV

Viktig å bruke en reel trafikkulykke for å formidle troverdighet. Arelatere de opplevelser og erfaringer og arbeidsoppgaver til de ved et begravelsesbyrå i en situasjon som vil kunne ha en nærhet til deltakerne.

Et etterlatte perspektiv, - du er ikke forberedt som pårørende på døden.

DEL 3 : ET VERDIG FARVEL

En beskrivelse om hvordan en arbeider med rekonstruksjon etter trafikkulykker eller andre hendelser. Dette kan og bør forsterkes i formidlingen ved bruk av bilder.

KOMMENTAR TIL SAMLING 3

10 - 11

MATERIELL

All bruk av bilder og annet materiell som kan relateres til pårørende skal godkjennes med pårørende på forhånd.

I Norge i dag har vi kun to personer som arbeider med rekonstruksjon av omkomne og som er ledende inne sitt fag.

- Thanatopraksisen ved Thorbjørn Aass (thanatopraktiker/Cand.Philoi)
- Kjell Endre Bonesrønningen

Viktig å poengtere at denne samlingen har til hensikt å tydeliggjøre viktigheten av å få muligheten til å ta et verdig farvel.

Svanholm Begravelsesbyrå har i flere å gjennomført undervisning til ulike grupper og god kompetanse på dette området.

http://www.stjerna.no/index.php?option=com_flippingbook&book_id=7
<http://www.svanholm.no/>



SAMLING 4

KJØRE- FERDIGHETER

HOVEDMÅL

GJENNOM OPPLEVELSE OG REFLEKSJON PÅ BANE, UTVIKLE KUNNSKAP OG FORSTÅELSE FOR BETYDNINGEN AV KJØRETØYETS TILSTAND, FYSISKE LOVER OG EGEN KJØREDYKTIGHET.

SAMLING 4 HAR FØLGENDE DELER

- Del 1: Mål, organisering og forventninger
- Del 2: Sikkerhetsregler og arbeidsavtaler
- Del 3: Kjøredyktighetsbegrepet
- Del 4: Brå kursendring (elgtesten)
- Del 5: Bremsstrekningsevne
- Del 6: Autoslalom/serpentiner
- Del 7: Presis kurve
- Del 8: Etterlesning

DELMÅL FOR HVER ENKELT DEL

DEL 1

Deltakerne i RPM skal kjenne til mål for samling 4, organisering samt bli bevist egne og andres forventninger.

DEL 2

Deltakerne i RPM skal kjenne til sikkerhetsregler for gjeldende baneanlegg, samt vite at det er 0 toleranse for avvik. Deltakerne i RPM skal gjøre nødvendige avtaler med hverandre, og forstå at utbytte av øvingene avhenger av at alle gjør sin del av oppgaven.

DEL 3

Deltakerne i RPM skal få en utvidet forståelse for begrepet kjøredyktighet,

DEL 4, 5, 6, OG 7

Deltakerne i RPM skal oppleve og reflektere over forskjellen på de ulike kjøretøy sine kjøreegenskaper

DEL 4

Deltakerne i RPM skal gjennom praktisk øving Kurskorrigerende med RPM bilene, oppleve og reflektere over hvordan de fysiske lovene innvirker på svingevne og vurderingsevne.

DEL 5

Deltakerne i RPM skal gjennom praktisk øvelse Bremsstrekningsevne, oppleve og reflektere over hvordan de fysiske lovene innvirker på stoppestrekning og vurderingsevne .

DEL 6

Deltakerne i RPM skal gjennom praktisk øvelse Autoslalom oppleve og reflektere over sittestilling, forankringspunkter, ratt-teknikk/-kontroll, samt oppleve hvordan de fysiske lovene, og konkurranse, innvirker på å opprettholde kontroll over kjøretøyet.

DEL 7

Deltakerne i RPM skal gjennom praktisk øvelse Presis Kurve oppleve og reflektere over kursstabilitet i kurver, fart inn mot, gjennom og ut av kurver, svingpunkt og blikk, samt oppleve og reflektere over hvordan de fysiske lovene innvirker på svingevne og vurderingsevne.

DEL 8

Deltakerne i RPM skal med bakgrunn i egne opplevelser under de ulike øvelsene gjennom dialog med egnet ressursperson, videreutvikle egen kunnskap og forståelse for betydningen av kjøretøyet tilstand, fysiske lover og presis kjøreteknikk.

Det skal kunne peke tilbake på de valgte budskap for Samling 4, samtidig som det skal bidra i prosessen for videreutvikling av selvregulering i tråd med hovedmål for RPM.



PRAKTISK GJENNOMFØRING

Del 1, 2, 3 og 8 gjennomføres i «Klasserom» / egnet lokale på bane anlegget.

Del 4,5,6 og 7 gjennomføres på bane med spesiallaget bil etter egen norm for RPM.

MATERIELL OG UTSTYR

- To identiske, lovlig registrerte, kjøretøy med ulik spesialoppbygging og utstyr, slik at de klart viser forskjellige kjøreegenskaper
- Nødvendig baneanlegg
- Nødvendige kjøler og markører
- Kommunikasjonsutstyr til bilene
- Utarbeidede skjema for logging av resultater under øvingene

PERSONELL

- Veileder med troverdighet og god evne til å skape dialog blant unge voksne.
- Veileder med spisskompetanse innen presis kjøreteknikk og ulike kjøretøyer sine kjøreegenskaper

DEL 1 : MÅL, ORGANISERING OG FORVENTNING

PM deltagerne skal gjennom en induktiv og dialogpreget tilnærming, få en forståelse av hensikt med Samling 4, innsikt i den praktiske gjennomføring av dagen, og avklare og tilpasse egne forventinger.

DEL 2 : SIKKERHETSREGLER OG AVTALER

Det skal skapes en gjensidig forståelse for at reglene knyttet til den aktuelle bane og bruken av de aktuelle bilene må overholdes. Det må

skapes en forståelse av at sikkerheten til den enkelte avhenger av at hver enkelt tar ansvar for overholdelsen av reglene. Det må skapes en forståelse for at læringsutbytte til den enkelte avhenger av at hver enkelt gjør de oppgaver de er tillagt, enten det gjelder som kjørende eller som observatør.

DEL 3 : KJØREDYKTIGHET

Det skal gjennom dialog skapes en forståelse av begrepet kjøredyktighet. Deltagerne skal forstå at det er både ferdigheter og kognitive og psykologiske forhold som påvirker den enkelte kjøredyktighet. Det tas i denne delen utgangspunkt i modell for kjøredyktighet, og GDE modellens grunnide.

DEL 4, 5, 6 OG 7

Øvelsene kjøres med 4 deltagere i hver bil. Det må legges opp til at gruppene på 4 får anledning til å prøve begge bilene. Alle deltagere trenger nødvendigvis ikke kjøre alle øvelsesområder i hver bil, da opplevelsen godt kan være med basis i opplevelse fra passasjerplass. Øvelsene har ikke noe formål å trene opp ferdighetene til den enkelte. Alle forsøk skal registreres / loggføres av de øvrige deltagerne i bilen. Det skal utarbeides egne skjema for dette. Etter øvelsene skal det reflekteres kort over opplevelsen. Kunnskapsutviklingen med basis av opplevelsene vil skje i del 8. De praktiske øvelsene settes opp etter tilpassede mål for det aktuelle anlegget.

DEL 4

Ønsket oppsett for kurskorrigering er at det på en trygg måte kan øves i 80 km/t. Kurskorrigeringen skal være kjørefeltbredde + en meter i tillegg mellom kjørefeltene. Kurskorrigeringen skal foregå over en strøkning på 14 meter. Øvelsen skal kjøres både med bremsing og uten bremsing. Anbefalte repetisjoner er 8+8.

DEL 5 : BREMSESTREKNINGVURDERING

Øvelsen Bremsestrekningsvurdering gjøres ved at det settes opp øvelse der det skal bremses maksimalt. Det bør være mulighet for utgangshastighet på 80 km/t. Under minst ett av forsøkene skal deltagere gå ut av bilen og gå opp bremsestrøkningen. I løpet av fire forsøk skal det loggføres aktuelle bremsestrøkninger.

Videre skal det bremses maksimalt med utgangspunkt i at det skal stanses på angitt sted fra utgangshastighet 80 km/t og 70 km/t. Deltagerne skal selv bestemme bremsemåte og bremsetidspunkt. Det skal loggføres både hastighet, meter avvik fra angitt sted og bremsemåte. Det skal legges opp til at forskjellen i et tenkt kollisjonsøyeblikk ved en startshastighetsforskjell på 10 km/t kommer klart fram.

DEL 6 : AUTOSLALOM/SERPENTINER

Autoslalom løypen settes opp i tråd med «mål for autoslalomløype» fra Bilsportforbundet.

(http://bilsport.no/uploads/konkurransereglement_for_autoslalom_2013_nettpdf)

Deltagerne skal først kjøre ut fra egen oppfatning av presis kjøring med bil. Deltagerne skal deretter få veiledning i presis bruk av bil, samt praktisk øving.

Øvelsen skal underveis legges opp som en konkurranse der målet som settes for deltagere er å ikke komme sist. Det skal kjøres på tid, hvor berøring av markører straffes med tilleggstid.

Øvelsen skal tilsatt kjøres med utpreget tilbaketrent sittestilling (saggestilling).

DEL 7 : PREISIS KURVE

RPM deltagere skal hvis baneanlegg og tidsramme tillater dette, kjøre i egnet sving eller sirkel. Øvelsen skal legges opp slik at deltagere opplever forskjellen mellom presis bruk av bilen, og ikke presis bruk av bilen. Øvelsen bør ha en dimensjon som tillater hastigheter mellom 60 – 80 km/t.

DEL 8 : ETTERLESING

I denne delen skal kunnskapen og forståelsen utvikles. RPM deltagere kommer med sine opplevelser og refleksjoner fra de ulike øvelsene på banen og leder for sekvensen skal knytte den konkrete kunnskap og forståelse til hvert av de resultater deltagere har opplevd. Det er viktig å skape en god dialog, men avslutningsvis må deltagere få uttrykke for de andre hva denne kunnskapen betyr videre for den enkelte.



SAMLING 5

DYKTIGHET PÅ VEG

HOVEDMÅL

**GJENNOM DIALOG UNDER KJØRING PÅ VEI
UTVIKLE KUNNSKAP OG FORSTÅELSE FOR
BETYDNINGEN AV PRECIS KJØRETEKNIKK,
PRECISE KJØRETAKTISKE VALG,
UNGDOMMELIG LIVSUTFOLDELSE OG
EMOSJONSRELATERTE HANDLINGER.**

SAMLING 5 HAR FØLGENDE DELER:

- Del 1: Mål, organisering, forventninger og begrepsavklaring.
- Del 2: Kjøreteknikk
- Del 3: Kjøretaktikk, risikoppfattelse og risikovurdering
- Del 4: Ungdommelighet og risikoakseptering
- Del 5: Emosjonsbevissthet og handlingstendenser
- Del 6: Etterlesning

DELMÅL FOR HVER ENKELT DEL

DEL 1

Deltakerne i RPM skal kjenne til mål for samling 5, organisering, og bli bevisst egne og andres forventninger. De skal ha en forståelse av begrepet kjøredyktighet for å kunne operasjonalisere.

DEL 2

Deltakerne i RPM skal gjennom kjøring på veg videreutvikle evnen til god kjøreteknikk, og få en større forståelse av viktigheten av presis utførelse.

DEL 3

Deltakerne i RPM skal gjennom kjøring på veg utvikle egne kjøretaktiske evner ved å anvende kommenterende egenkjøring for å få en forståelse av presis informasjonsinnhenting, risikoppfattelse og risikovurdering.

DEL 4

Deltakerne i RPM skal gjennom kjøring på veg og aktiv dialog øke egen forståelse om risiko ved å være ungdom, og utvikle egen vilje til å akseptere risiko.

DEL 5

Deltakerne i RPM skal under kjøring på veg og aktiv dialog bli bevisstgjort at emosjonelle tilstander påvirker handlingsmønster, individuell styringseffekt og konkurranse.

DEL 6

Deltakerne i RPM skal avslutte samlingen med en bevisstgjøring gjennom samtale og refleksjon :

Tema for samtale og refleksjon kan være

- "vekket interesse for kjøredyktighet"
- "hva har jeg lært"
- "emosjon motivasjon og barriere"
- "hva betyr dette for meg og andre"
- Dette skal kunne peke tilbake på de valgte budskap for Samling 5, samtidig som det skal bidra i prosessen for videreutvikling av selvregulering i tråd med hovedmål for RPM.



PRAKTISK GJENNOMFØRING

Del 1 gjennomføres i plenum før avreise i et eget lokale. Del 2, 3, 4 og 5 vil være momenter under kjøring. Hensiktsmessig å være maksimum 2 deltakere i hvert kjøretøy med en veileder. Del 6 gjennomføres i plenum ved tilbakekomst i eget lokale.

DEL 1 : MÅL, ORGANISERING OG FORVENTNING OG BEGREPSAVKLARING

Viktig å bruke en induktiv tilnærming, for å kunne arbeide med den enkelte deltaker da med utgangspunkt i deltakerens ståsted videre. Samt gjennom klargjøringen skape en forståelse av hensikt med Samling 5, praktisk gjennomføring av dagen/ø og avklare forventinger. Gi en forståelse av begrepet kjøredyktighet gjennom visualisering og en spørrende tilnærming.

DEL 2 : KJØRETEKNIKK

Veilederen arbeider aktivt med den enkelte deltaker om viktigheten av presisjon i bilkkbruk, kursstabilitet, fart inn mot, gjennom og ut av kurve, rattteknikk-/kontroll, svingpunkt, forankring og sittestilling. Veiledningen skal være ev en slik karakter at det aktiviserer deltakeren. Veiledningen skal bygge på erfaringer deltakeren har gjort seg på samling 4.

DEL 3 : KJØRETAKTIKK

- Utvikling av den kjøretaktiske evnen gjøres gjennom å trene strategisk teknisk gjennom kommenterende egenkjøring og aktiv dialog.
- Temaene det arbeides med under kjøring på vei er
 - Informasjonsinnhenting
 - Risikooppfartelse
 - Risikoverurdering
 - Fysiske begrensninger
 - Psykiske begrensninger

DEL 4 : UNGDOMMELIGHET OG RISIKOAKSEPTERING

Den valgte kjørutten skal være bygd på nivå 3 og 4 i CADGET matrisen.

<http://arkiv.nmcu.org/publ/gadget-matrisen/gadget-matrisen.pdf>

Det er viktig pedagogisk å se skille mellom å oppøve evnen til å oppfatte og vurdere risiko, og å oppøve vilje til å akseptere risiko. Viljen til å akseptere risiko er ikke en konstant størrelse, men betinget av den tidsavgrensede motivasjon til en konkret kjøretur. RPM deltagerne har hyppigere tidsavgrensede perioder enn andre, der motivasjonen for kjøringen er styrt av begreper som adspredelse, egenutførelse og selvrealisering. Gjennom aktiv dialog om ungdommelighet, aldersbetingede biologiske begrensninger, og risikoakseptering skal det skapes en bevissthet om sammenhengen mellom motivasjon og risikoakseptering hos deltageren. Hvis RPM deltageren settes i stand til å identifisere og konkretisere motivasjonen, kan denne i større grad ha mulighet til å bygge barrierer for utviklingen av den konkrete kjøreturen.

DEL 5 : EMOSJONELL BEVISSTHET OG HANDLINGSTENDENSER

Vi er alltid i en emosjonell tilstand, og den aktuelle tilstand vil påvirke motivasjonen for kjøringen. Og den vil kunne påvirke kjøringen direkte. RPM deltagerne har ulike generelle handlingstendenser knyttet til deres emosjonelle tilstand. (Med emosjonell tilstand menes her tidsavgrensede og periodvise tilstander, og ikke varige psykologiske dysfunksjoner og lidelser). Oppstemthet eller likegyldighet

kan være eksempler på tilstander som er tidsavgrenset eller periodvise. Å øke bevisstheten og forståelsen av de handlingstendenser slike tilstander genererer gjennom prerefleksjon og aktiv dialog, vil kunne bygge barrierer og en selvregulering i ønsket retning. Hvis de uønskede typer atferd allikevel framtrer, vil de være som følge av bevisste valg, og ikke et resultat av et ubevisst eskalerende hendelsesforløp.

I de forgående samlingene har man også bevisst trigget emosjons senter i hjernen for læring, og tidligere samlinger vil være samtaleemne når det gjelder emosjonell tilstand og handlingstendenser, og aldersbetinget biologiske begrensninger.

Konkurranse og konkurranselyst kan også sees på som en emosjonell tilstand. Konkurransemomentet vil ikke nødvendigvis være betinget av lysten til å komme først eller bli best, men mere en konkurranse i å bli attraktiv og sosialt akseptert. Dette blir også belyst gjennom at ungdom har en tendens til å søke konformitet innen den gruppen i nærmiljøet de føler tilhørighet til. Hvis det er i denne gruppen en kultur for fart og sjansetaking hva angår kjøreatferd, vil ungdom kunne la seg rive med.

DEL 6 ETTERLESNING

Viktig å skape en god refleksjon og dialog. Dette skal kunne peke tilbake på de valgte budskap for Samling 5, samtidig som det skal bidra i prosessen for videreutvikling av selvregulering som er i tråd med hovedmålet for RPM. Det er i tillegg av avgjørende betydning at deltageren får reddegjøre for sitt syn for hva det vil si å være god.

KOMMENTAR TIL SAMLING 5

- Ikke flere enn 2 deltakere i hvert kjøretøy med 1 veileder.
- Minimum kjørelengde på 500 km, enten i løpet av 1 dag eller fordelt på 2 dager.
- Kjørutte i tråd med gadget matrisen.
- Veiledere som evner å anvende valg av metode.



SAMLING 6

SLUTTEN PÅ BEGYNNELSEN!



HOVEDMÅL

Deltakerne med venner skal etablere en forståelse for Hva RPM er og Hvorfor?

HAR FØLGENDE DELER:

- Del 1: Mål, organisering og forventninger
- Del 2: Hva har jeg vært med på?
- Del 3: Faglige forankring i RPM
- Del 4: Etterlesning
- Del 5: Presentasjon av Hva er RPM og Hvorfor?
- Del 6: Utdeling kursbevis

DELMÅL FOR HVER ENKELT DEL

DEL 1

Deltakerne i RPM skal kjenne til mål for samling 6, organisering av programmet RPM samt bli bevisst egne og andres forventninger i tråd med både hovedmål for RPM og mål for samling 6.

DEL 2

Deltakerne i RPM skal forstå programmet RPM, både den enkelte samling og helheten.

DEL 3

Deltakerne i RPM skal ha kunnskap og forståelse om den faglige forankringen for RPM samt ha forståelse for hjemmens funksjoner.

DEL 4

Deltakerne i RPM skal kunne på en enkel måte sette ord på hva de har vært med på og reflektere over hvilke læringseffekter det kan ha hatt og om det påvirker livet og hverdagen i ettertid.

DEL 5

Nettverk rundt deltakeren i RPM skal få innsikt i Hva er og Hvorfor RPM?

DEL 6

Et bevis på gjennomført program og en oppmerksomhet i form av kursbevis å ta med seg videre i yrkeslivet.

PRAKTISK GJENNOMFØRING

Del 1, 2, 3 og 4 gjennomføres egent lokkale tilpasset gruppe størrelsen.

Del 4 og 5 gjennomføres i egent lokale med mulighet for «scene» for presentasjon av «Hva er RPM og Hvorfor?» og utdeling av kursbevis.

KOMMENTAR TIL SAMLING 6

Viktig at alle involverte parter i programmet deltar og har sin oppgave under presentasjonen av «Hva er RPM og Hvorfor?»

MATERIELL

Kursbevis i tråd med utformet mal

BESPISNING

I tråd med kostholdsprofilen til RPM.

RPM

EVALUERING AV RPM

Resultater viser at deltakerne i RPM i noen grad kjører mindre i høye hastigheter slik som de gjorde før gjennomføring av RPM.

Økt kunnskap om kjøredyktighet, og konsekvenser har påvirket kjøringen positivt sikkerhetsmessig, samt risikovurderingen er bedre.

Deltakerne uttaler selv at de planlegger bedre ved langkjøring og har forventninger om hva som kan skje.

- Tenkte ikke før på hva som kunne være bak svingen.

De er mer oppmerksomme, en oppmerksomhet som ikke var der før, er mer forberedt.

- RPM har satt seg i ubevistheten, har det i bakhodet, det kommer frem ved situasjoner/hendelser.

De merker selv at de har blitt roligere, er mer bevisst og det er ikke så mye «jassing» som tidligere.

«Vi mener RPM har potensialet til å påvirke målgruppen gjennom læringprosesser som kan bidra til en bedret selvregulering av kjøreførføden i risikoreuserende retning»

*Sintef, rapporten RPM – Rett på målgruppen
A23747 2012-12-18*

RPM har et helhets perspektiv og består av troverdige profesjoner i sin kontekst. Det er profesjonelle aktører og fagpersoner på forskjellige arenaer med dikhete relevans til de utfordringer og problematikk unge fører representere i trafikken.



KOSTHOLDS PROFIL RPM

«Befolkningens kosthold er stort sett i tråd med anbefalingene fra Statens råd for ernæring og fysisk aktivitet (tidligere Statens ernæringsråd). Det har imidlertid fortsatt noen klare helsemessige svakheter. Særlig inneholder det for mye mettet fett og for lite av matvarer rike på kostfiber som grovt brød, poteter, grønnsaker og frukt.»

«Undersøkelsene Norkost viste også at det er forskjeller i valg av matvarer og i kostholdets ernæringsmessige sammensetning mellom grupper av befolkningen. De med lang utdanning og høyere sosioøkonomisk status hadde et noe helsemessig gunstigere kosthold enn de med kort utdanning og lavere sosioøkonomisk status. Videre hadde ikkekøkkere, de med regelmessig mosjon og stor vektlegging på et sunt kosthold et helsemessig gunstigere kosthold enn de som ikke hadde denne typen vaner.»

<http://nlesedi.ektoratorat.no/folkehelse/enering/tall-og-undersokelser/Documents/norkost-1997.pdf>

LINKER

http://www.matportalen.no/kosthold_og_helse/tema/kostrad/#tabs-1-2-anchor

http://www.matportalen.no/matvaregrupper/tema/drikke/fakta_om_energi.drikker_og_energisjots

<http://www.melk.no/skole/ungdom-og-kosthold/utfordringer-i-kostholdet-til-ungdommene/>

FAKTA

18 - 19

UNGDOMMER FÅR I SEG FOR LITE:

- Vitamin D, vitamin E og jern.
- Jentene får i tillegg i seg for lite kalsium.

UNGDOM FÅR I SEG FOR MYE:

- Sukker og mettet fett

«Din mat er din medisin» Hippocrates 460-377 f.kr





SØR-TRØNDELAG
FYLKESKOMMUNE

SAMARBEIDSPARTNERE:



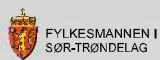
NORSK LUFTAMBULANSE



NARDO BIL



AMBULANSE MIDT-NORGE



ATL



KONTAKTINFO:

e-post: post@team-rpm.no

web: www.team-rpm.no

facebook: <https://www.facebook.com/RpmSorTrondelag?fref=ts>

