

**Ingenting går upåaktet hen når 50 unge bilførere på Karmøy vrir om nøkkelen og fyrer opp bilene sine. De er frivillige deltakere i et 18 måneder langt forskningsprosjekt hvor deres kjørestil og lovlydighet blir nøye overvåket – hver eneste meter de kjører.**



*Asle Ferkingstad følger nøye med på informasjonen han får fra PDAen - som her varslers at fartsgrensen øker fra 50 til 60 km/t. Foto: Are Wormnes.*

Ungtrafikk-prosjektet er iverksatt av Gjensidige forsikring og Statens vegvesen. IRIS (International Research Institute of Stavanger) står for den praktiske gjennomføringen. De 50 ungdommene er alle mellom 18 og 24 år gamle, og de har ikke forpliktet seg til noe annet enn å la seg overvåke og informere om riktige fartsgrenser i de 18 månedene forsøket varer. Som takk for hjelpen får de 30 prosent rabatt på bilforsikringen så lenge prosjektet varer samt en fancy PDA som inntil videre bare kan brukes i prosjektet.

Karmøy kommune har siden 2002 drevet nullvisjonsprosjektet Trygt hjem, etter å ha blitt valgt som forsøkskommune i Rogaland. Målet er at ingen skal bli drept eller alvorlig skadd i trafikkulykker på Karmøy. Prosjektet går over syv år.

Sist sommer ble Ungtrafikk innlemmet i Trygt hjem. I Ungtrafikk ønsker initiativtakerne å finne ut i hvilken grad teknologi kan brukes for å påvirke unge bilførere til å kjøre mer ansvarsfullt. ISA (Intelligent Speed Adaptation) er et viktig element i dette.

Alle de 50 deltakerne har egne biler. I disse er det blitt installert en "black box" fra New Development, som registrerer alle bilens bevegelser. Systemet heter SagaSystem. Den svarte boksen merker ikke førerne noe til mens de kjører. Men PDAen har de forpliktet seg til å bruke. Den er montert på instrumentbordet og viser hva som er gjeldende fartsgrense der bilen er, den varslers med stemme når fartsgrensen endres, og den gir et varselsignal dersom fartsgrensen brytes. Både den svarte boksen og PDAen er koblet opp mot GPS, systemet vet dermed alltid nøyaktig hvor bilen befinner seg i geografien. Det er ingen andre innretninger som kan påvirke kjøringen, førerne velger selv om de vil følge anvisningene fra PDAen, eller ikke.

Når bilen startes, kobles den svarte boksen opp mot en database på Island via GSM, hvor firmaet New Development bearbejder dataene, plasserer dem inn i et kart og gjør dem tilgjengelige for forskerne og for deltakerne via Internett. Mens forskerne får tilgang til alle de registrerte dataene, får deltakerne bare vite hvor og når de har kjørt, og hvordan de har kjørt – hvor og hvor ofte de

har foretatt farlige manøvrer. De får ikke vite hvor fort de har kjørt, bare hvor ofte de har brutt fartsgrensen.

Det er et kostbart prosjekt. Utstyret som er i bruk i de 50 bilene har kostet drøyt 1,2 millioner kroner, forskningsprosjektet har en ramme på én million. Kostnadene dekkes av Gjensidige og Statens vegvesen.

- Deltakerne er en variert sammensatt gruppe unge bilførere – fra de åpenbart svært ansvarsbevisste til ungdom som med hele sin livsstil signaliserer at de er svært opptatt av motor, bil og bilkjøring. Noen har til og med bilmerket sitt i epost-adressen sin, forteller Amund Junge i IRIS som er ansvarlig for forskningen rundt prosjektet.

Han har foreløpig forholdsvis uklare forventninger. Målet er å finne ut om teknologien som benyttes vil påvirke de unge førernes kjørestil og -atferd.

- Men vi har ikke noe "nullpunkt" som vi kan måle endringene ut fra. Det er et problem. Nå har imidlertid prosjektet gått i et halvt år, og vi har fått samlet inn en god del data om hver enkelt deltaker. Mot sommeren vil vi la dem kjøre et par måneder uten PDA og fartsinformasjon, for så å ta utstyret i bruk igjen de siste seks månedene. Den svarte boksen vil være i bruk hele tiden.

På den måten håper vi å finne ut i hvilken grad informasjon om lovlig fart på stedet påvirker kjøringen, forteller Junge.

Før prosjektet ble dratt i gang, ble alle deltakerne innkalt til et oppstartmøte hvor de ble informert om hensikten med det de skulle være med på. De svarte også på et spørreskjema vedrørende egne holdninger til både trafikk og teknologi. Et tilsvarende skjema, uten teknologibiten, vil også bli sendt til alle andre unge bileiere i Karmøy - det er flere enn 2000 av dem - som kontrollgruppe.



*Prosjektleder Amund Junge i IRIS leder Ungtrafikk-prosjektet – som har egne hjemmesider på Internett. Foto: Are Wormnes*

- Vi håper å finne ut om ISA-enheten er effektiv og hva slags informasjon føreren trenger for at kjøreatferden skal bli påvirket. Men det er fortsatt langt frem, og vi er veldig spente på hva vi får ut av dette, sier Junge.

Statens vegvesens motivasjon for å delta i prosjektet er å få prøvet ut teknologi som kan bidra til å nå nullvisjonens mål om at ingen skal drepes eller bli alvorlig skadd på norske veier. Gjensidiges motiv for å engasjere seg i prosjektet på Karmøy, er å finne ut hva som kan påvirke de unges kjøreatferd. Selskapet ønsker å belønne god kjøreatferd. Data fra forsøket kan benyttes til å vurdere om rabatten som gis til deltakerne i forsøket kan være aktuell ved liknende tiltak i framtiden, og hvordan en slik rabatt eventuelt kan utformes.

## Ung yrkessjåfør som tar ansvar

**- Jeg slapper best av bak et ratt ute på vegen. Jeg elsker å kjøre og å mestre bilen og trafikken, sier en av Norges yngste faste bussjåfører, Asle Ferkingstad. Når han ikke kjører buss eller lastebil, kjører 21-åringen rundt i sin Volvo S40. Den er utstyrt med ISA og datalogger. Han er en av de 50 Karmøy-ungdommene som deltar i Ungtrafikk-prosjektet.**

Asle kjenner ikke de andre deltakerne eller hvilke trafikale holdninger de har. Men selv er han nok "mer enn normalt opptatt av trafiksikkerhet", som han uttrykker det.

Det var mange ungdomsulykker på Karmøy-vegene for noen år siden. Det gikk nesten ikke en helg uten alvorlige hendelser. Bil og bilkjøring var en del av ungdomskulturen, og det gikk hardt for seg, iblant for hardt. Men det var på 90-tallet. Nå er det lenge mellom hver gang politiet må ut til alvorlige ulykker med ungdom involvert.

- Jeg har mange venner og bekjente, men jeg kjenner ikke noen som har vært involvert i alvorlige ulykker, sier Asle.

- Hvorfor ble du med i Ungtrafikk-prosjektet?

- Kan det hjelpe meg til å bli en bedre sjåfør, vil jeg være med, svarer han. Han liker ikke å bli tilsnakket av ISA-systemet i bilen, derfor holder han seg til fartsgrensene - og han lytter gjerne til rolig musikk mens han kjører. Man kjører som man hører, mener han.

Hjemme logger han seg inn på sin prosjektside, hvor han med brukernavn og passord får tilgang til sine data om kjøringen. Snart vil han også kunne sjekke hvordan han kjører i forhold til gjennomsnittet for de andre deltakerne i prosjektet.

- Jeg får tilgang til kart og tabeller som viser kraftige og farlige akselerasjoner og oppbremsinger, og jeg får se hvor og når det skjedde på et kart. Jeg får også se hvor jeg har kjørt farlig fort gjennom svingene. Jeg synes det er spennende å se om jeg får færre tilbakemeldinger om risikabel kjøring, sier han.

Asle Ferkingstad vet ikke helt hva han mener om ISA som noe som bør komme i alle biler. Men han er jo vant med fartssperre på lastebilene han kjører, og der fungerer det greit, synes han.

