

Uppsatsarbete  
Våren 2010

*Sektionen för hälsa och samhälle  
Folkhälsovetenskap och pedagogik*

# Förebyggande trafiksäkerhetsarbete inom föreningslivet

En intervjustudie bland idrottsföreningar

Författare:  
Johny Allansson  
Linda Jönsson

Handledare:  
Bengt Selghed

Biträdande handledare:  
Ingemar Andersson

Sammanfattning för filosofie kandidatexamen vid Högskolan Kristianstad 15 hp folkhälsovetenskap och 15 hp pedagogik (46 sid.).

Författare: Allansson, Johny & Jönsson, Linda (2010). *Förebyggande trafiksäkerhetsarbete inom föreningslivet - En intervjustudie bland idrottsföreningar.*

Handledare: Bengt Selghed

---

## Sammanfattning

Nollvisionens mål är att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. Varje år dör ungefär sex personer och många flera skadas i samband med idrottsresor. Att arbeta förebyggande med trafiksäkerhet hos idrottsföreningar kan vara ett sätt att bidra till en ökad trafiksäkerhet i Sverige.

*Syftet* i denna studie var att undersöka vad idrottsföreningar uttryckte kring förebyggande trafiksäkerhetsarbete. Vilka uppfattningar som framfördes gällande trafiksäkerhetspolicy och vilka förutsättningar som fanns, samt vad som kunde förstärka trafiksäkerhetsarbetet.

Studien genomfördes med *kvalitativ metod* i form av halvstrukturerade intervjuer hos nio olika idrottsföreningar i en kommun i Skåne. I analysen plockades de viktigaste meningsbärande enheterna ut. Dessa grupperades och fick sedan utgöra grunden för de olika kategorier som skapades.

*Resultatet* visade på att intresset för förebyggande trafiksäkerhetsarbete generellt var lågt och att en trafiksäkerhetspolicy inte upplevdes som motiverad hos idrottsföreningarna. Det var svårt att engagera föräldrar och andra frivilliga, då arbete med frågor som inte rörde själva idrottandet inte var något som intresserade dessa.

*Diskussionen* tar upp att brist på tid och vilja i samhället har minskat resurserna för idrottsrörelsen. Även att trafiksäkerhet inte sågs som en angelägen fråga att arbeta med. Detta på grund av att det inte fanns ett konkret problem att koppla till den arbetsinsats som krävdes.

*Studiens slutsatser* förmedlar att intresset för denna typ av frågor inom idrottsföreningar var lågt och att ideellt arbete spelade en avgörande roll för föreningars prioriteringar. Vidare att det krävdes någon utanför föreningen för att skapa uppmärksamhet kring ämnet och att denna någon mycket väl skulle kunna vara en folkhälsovetenskaplig pedagog.

*Nyckelord:* Förebyggande trafiksäkerhetsarbete, trafiksäkerhetspolicy, idrottsföreningar, Nollvision & beteendeförändring.

Dissertation, in partial fulfilment of the requirements for a Bachelor's degree in Health promotion and Education, Kristianstad University College.  
Equivalence: 15 ECTS points in Public Health Science and 15 ECTS points in Education (46 p.).

Authors: Allansson, Johny & Jönsson, Linda (2010). *Prevention of road safety work in the voluntary sector - An interview study among sports*

Supervisor: Bengt Selghed

---

## Abstract

The goal of Vision Zero is that no one is going to be killed or seriously injured in traffic. About six people dies each year and many more is getting hurt in sports- related travels. Working with the prevention of road safety in sports can be one way to contribute to increased road safety in Sweden.

*The aim* of this study was to examine what sports thought about preventive road safety work. What were their beliefs concerning road safety policy and the conditions that existed. Further what could enhance road safety.

This study was conducted with a *qualitative method* using semi-structured interviews in nine different sports in a municipality in southern Sweden. Within the analysis we picked out the most important meaning-bearing units. These were placed into groups and then composed for the different categories we created.

*Results* showed that interest in the prevention of road safety work in general was low and that a road safety policy was not perceived as motivated by sports. It was difficult to involve parents and other volunteers, when work on issues not related to the sport itself was not something that interested them.

*The discussion* addresses that lack of time and will in the community have reduced resources for the sport. Also that road safety was not seen as an important issue to work with. All this because there was not a practical problem in connecting to the effort necessary.

*The conclusion* of this study conveyes that interest in these types of issues in sports was low and volunteers played a crucial role in the union's priorities. Furthermore, the need for someone outside the club to create attention around the topic. This person could perfectly well be a pedagogue of public health.

*Keywords:* *Prevention of road safety, trafficsafetypolicy, sports, Vision Zero & behavioural change.*

# Innehållsförteckning

<b>1. Förord</b> .....	<b>6</b>
<b>2. Bakgrund</b> .....	<b>7</b>
<b>3. Litteraturgenomgång</b> .....	<b>8</b>
3.1. Trafiksäkerhet då och nu.....	8
3.1.1. <i>Nollvisionen</i> .....	8
3.2. Hälsoarbete och trafik.....	10
3.2.1. <i>Statens ansvar för medborgarna</i> .....	10
3.3. Trafiksäkerhetsarbetet inom idrotten.....	11
3.3.1. <i>Säkra idrottsresor</i> .....	11
3.3.2. <i>Trafiksäkerhetspolicy</i> .....	12
3.4. Riskbeteenden i trafiken.....	13
3.4.1. <i>Förargrupper</i> .....	13
3.4.2. <i>Det händer inte mig</i> .....	14
3.5. Beteendeförändring.....	14
3.6. Lärande.....	15
3.6.1. <i>Lärande &amp; fritidsintressen</i> .....	15
3.6.2. <i>Grupplärande</i> .....	16
3.6.3. <i>Motstånd mot lärande</i> .....	17
3.7. Problemformulering.....	17
<b>4. Syfte</b> .....	<b>19</b>
4.1. Frågeställningar.....	19
<b>5. Material och metod</b> .....	<b>20</b>
5.1. Metod.....	20
5.2. Val av intervjupersoner.....	20
5.3. Genomförande.....	21
5.3.1. <i>Provintervju</i> .....	21
5.3.2. <i>Intervjuer</i> .....	22
5.4. Dokumentation och analys.....	22
5.4.1. <i>Etik</i> .....	22
5.4.2. <i>Studiens trovärdighet</i> .....	23
<b>6. Resultat</b> .....	<b>25</b>
6.1. Trafiksäkerhetens låga prioritering.....	25
6.2. Ekonomins påverkan på verksamheten.....	26
6.3. Kommunikationens betydelse.....	27
6.4. Föräldrarnas roll.....	29
6.5. ”Sunt förnuftspolicy”.....	30

6.6. Dåligt engagemang.....	31
6.7. Resultatsammanfattning.....	32
<b>7. Diskussion.....</b>	<b>33</b>
7.1. Metoddiskussion.....	37
7.2. Konklusion.....	38
7.2.1. <i>Folkhälsopedagogens roll &amp; vidare studier</i> .....	39
<b>8. Referenser.....</b>	<b>41</b>
<b>Bilaga 1.....</b>	<b>44</b>
<b>Bilaga 2.....</b>	<b>45</b>
<b>Bilaga 3.....</b>	<b>46</b>

# 1. Förord

Den bakomliggande orsaken till att vi valde att skriva om detta utforskade ämne kom från vår verksamhetsförlagda utbildning på Skåneidrotten våren 2009. Där fick vi möjlighet att arbeta med ett projekt kallat Säkra idrottsresor som syftade till att kartlägga och förbättra idrottsföreningars trafiksäkerhetsarbete. Under denna tid utformade vi en enkät gällande bland annat olika transportsätt i föreningarna, denna skickades sedan ut till över 200 idrottsföreningar. Efter att ha fått in svaren på enkäten visade sig trafiksäkerhetsarbete vara ett ganska nedprioriterat ämne. Detta var något som förvånade oss och därför väckte en nyfikenhet att ta reda på varför.

Arbetsprocessen har självklart gått upp och ner. Det har funnits tillfällen då allt känts motsträvt, men på något sätt har vi alltid lyckats komma tillbaka. Mycket tack vare att vi kompletterat varandra väldigt bra. Den enes svaghet har varit den andres styrka, vilket också har bidragit till en jämn arbetsfördelning. Linda har varit bra på formalia genom hela arbetet medan Johnny genomgående har stått för mer av det språkliga.

Vi skulle här vilja passa på att rikta ett stort tack till vår handledare Beng Selghed som ställt upp helhjärtat genom hela uppsatsen med sitt lugn och goda humör. Det har lugnat när vi själva ibland tvivlat på vår förmåga. Tack också till Lindas sambo Tobbe för stort tålamod och god mat som räddat många pluggstunder, även tack till hunden Molle som trofast och plikttroget roat oss vid tyngre stunder i arbetsprocessen.

Johnny Allansson och Linda Jönsson

## 2. Bakgrund

Varje år omkommer mellan 400 och 500 människor i trafiken och flera tusen skadas allvarligt, vilket innebär att trafikolyckor är ett av Sveriges största folkhälsoproblem (Vägverket, 2009b). I procent räknat innebär det fyra till fem procent i varje årskull av den svenska befolkningen (Riksidrottsförbundet, 2005). För att något ska kunna kallas för *folkhälsoproblem* i Sverige måste det bland annat anses som vanligt i betydelsen att det påverkar minst en procent av befolkningen, som bland annat diabetes och hjärt-kärlsjukdomar. Trafikolyckor hamnar under kategorin skador tillsammans med exempelvis idrotts- och arbetsskador (Pellmer & Wramner, 2007).

För att något ska benämnas *folkhälsoarbete* ska insatserna vara systematiska och målinriktade (Pellmer & Wramner, 2007). I Sverige finns elva folkhälsoområden som fungerar som utgångspunkter för det nationella folkhälsoarbetet. Dessa områden ramar in olika förutsättningar som krävs för att skapa en god hälsa i befolkningen. Folkhälsoområde fem, *Sunda och säkra miljöer och produkter* tar bland annat upp hur trafikmiljön ska hanteras (Statens folkhälsoinstitut, 2009).

... Insatserna för att skapa en säker trafikmiljö skall på samma vis utgå från de av riksdagen beslutade målen för transportpolitiken (Statens folkhälsoinstitut, 2009).

Inom idrottsföreningar genomförs dagligen resor i trafiken med stor variation gällande trafikfarenhet, syn på ansvar och säkerhet bland aktiva och medlemmar. Idrottsresor innebär en transport där föreningen på något sätt är ansvarig. Det kan vara i samband med träning, match eller tävling. I Sverige finns det runt 22 000 registrerade idrottsföreningar med drygt tre miljoner medlemmar i åldrarna 7 till 70 år (2,2 miljoner aktiva och 900 000 passiva). De största idrotterna är fotboll, gymnastik och golf. Fotbollen är störst sett till antalet utövare, engagerade och medieexponering (Riksidrottsförbundet, 2008). I Sverige är Riksidrottsförbundet idrottens högsta organ och representeras av 21 distriktsförbund ute i landet (Riksidrottsförbundet, 2010). Riksidrottsförbundet försöker på flera sätt stärka idrottens roll i samhället som en positiv motpol till destruktiva krafter som exempelvis kriminalitet. Föreningslivet ses som en betydelsefull uppfostringsmiljö för framförallt barn och ungdomar, vilket betyder att idrotten stödjer riksdagens och regeringens trafikpolitik. Projektet *Säkra idrottsresor* är en del av denna politik där idrottsföreningar får utbildning inom ämnet och hjälp med att utforma trafiksäkerhetspolicys. En policy innebär att föreningar skapar riktlinjer och direktiv för hur resor genomförs i samband med träning, tävling och match. Därigenom bidrar idrottsverksamheten till en säkrare trafikmiljö (Riksidrottsförbundet, 2005).

Studiens inriktning är att undersöka vad föreningarna uttrycker kring förebyggande trafiksäkerhet, vilka förutsättningar som finns, samt hur de ser på att förbättra arbetet inom detta ämne. Diskussionen går sedan närmare in på vad som ligger bakom de olika uppfattningarna. Vidare hur föreningarnas förutsättningar påverkar trafiksäkerhetsarbetet.

## 3. Litteraturgenomgång

2004 gav WHO ut en stor global kartläggning av trafikolyckor i form rapporten *World report on road traffic injury prevention*. Där förutspåddes att trafikolyckor skulle komma att klättra till en tredje plats sett till förlorade DALY:s (Disability- adjusted life year) av ledande orsaker till den globala bördan av sjukdomar och skador. 1990 låg trafikolyckor på en nionde plats. Främst ligger de fattigare länderna i världen bakom prognoserna, men delaktighet från alla länder visar på dessa siffror. Trafikolyckor är ett problem som har skapats av människan och beskrivs som en av de största och mest *förebyggbara epidemierna* (Peden et.al. 2004). Tack vare att det är ett förutsägbart problem så är det också förebyggbart, till skillnad från vissa sjukdomar som inte alls går att påverka på samma sätt (Kharusi et.al, 2008). Detta tillsammans med att människor omkommer och skadas i trafiken dagligen gör det till ett folkhälsoproblem världen över (Peden et.al. 2004).

I samband med den stora WHO-rapporten publicerades också *Preventing road traffic injury: A public health perspective for Europe*. Där presenterades siffror som visade att det i Europa årligen omkommer 127 000 människor och 2,4 miljoner skadas i trafiken, en tredjedel av dessa är i åldrarna 15-29 år och majoriteten är män. Uppskattningsvis är kostnaden för dessa olyckor två procent av ett lands bruttonationalprodukt. Enligt rapporten behövs ett större samarbete mellan olika myndigheter i trafiksäkerhetsfrågan, där de ansvariga för folkhälsan fordrar en större roll (Racioppi et. al, 2004).

### 3.1. Trafiksäkerhet då och nu

Trafiksäkerhetsarbetet i Sverige har utvecklats och förändrats mycket under de senaste årtiondena (Vägverket, 2008). WHO rapporten visar att antalet trafikskadade internationellt sett är relativt få i Sverige (Peden et.al. 2004). Allt fler människor väljer dock att köra bil, vilket är en bidragande orsak till varför antalet trafikskador ökar (Vägverket, 2008). Sett under 50 år har det skett en stor förändring i den *svenska trafikmiljön*. Under 1950-talet dog ungefär 600- 900 personer årligen i trafiken och siffrorna fortsatte att stiga i ett tiotal år framöver. Under 2000-talet har dödstaten i trafiken minskat och ligger nu på siffror under 500 omkomna per år. Allt eftersom åren gått har trafikmiljöerna förändrats och gjorts säkrare, till exempel med gång- och cykelbanor, samt fardämpare. Ny kunskap har på så sätt kunnat utveckla trafiksäkerheten (Vägverket, 2007a).

#### 3.1.1. Nollvisionen

I dagens trafiksäkerhetsarbete finns en strävan efter att uppnå den så kallade *Nollvisionen*. En bild av Sveriges syn på trafiksäkerhet förr och nu visas nedan.



Traditionell säkerhetspolitik	Nollvisionen
Fokus på en fortlöpande reduktion av riskerna i trafiken.	Säkerheten ska byggas in i systemet.
Fokus på individens roll. Inget litet eller odefinierat ansvar för systemutformarna.	Delat ansvar mellan individen och systemutformaren.
Alla olyckor är ett problem.	Högenergiolyckorna* är det stora problemet.

(\* Med Högenergiolyckor menas olyckor som orsakas av till exempel tunga fordon eller höga hastigheter)  
Skillnader mellan gammal och ny trafiksäkerhetsfilosofi (Andersson, 2003 s. 14).

I oktober 1997 beslutade riksdagen att Nollvisionen skulle utgöra en grund för att få ner dödstalet ytterligare i Sverige. I maj 2004 fastslog regeringen att Nollvisionen skulle ligga fast. Detta innebär att vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar. Det är också ett etiskt ställningstagande som innebär att ingen ska behöva dö eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Ansvar ligger inte på den ena eller andra parten utan bör vara delat mellan trafikanterna (människor som rör sig i trafiken) och systemutformarna (exempelvis, företag, myndigheter och organisationer som med sitt arbete kan bidra till att trafiken blir säkrare). Människan är inte perfekt, vilket innebär att olyckor alltid kommer att inträffa. Att arbeta efter Nollvisionen innebär att olyckor accepteras, men att dessa inte ska leda till allvarliga personskador. Sedan Nollvisionen etablerats i Sverige har antalet omkomna minskat i vägtrafiken och Nollvisionens tankar har även fått genomslag internationellt (Vägverket, 2009a).

Det arbetas från många håll för att uppnå Nollvisionen, bland annat eftersträvas att ge bra konsumentinformation. Det kan gälla valet av bil, äldre eller nyare modell (Vägverket, 2008). Uppskattningsvis hade 200 liv kunnat räddas årligen om äldre bilar bytts ut mot nyare modeller (Vägverket, 2009b). Det händer en del även i vägmiljön. Fler och fler cirkulationsplatser har upprättats bland annat för att göra personskadorna så lindriga som möjligt om en olycka skulle inträffa. I vissa tätbebyggda områden har hastigheterna sänkts från exempelvis 50km/h till 30km/h. Vilka olika hastigheter som ska gälla ute på vägarna bestäms utifrån vägens säkerhetsstandard. Hålls inte den angivna hastigheten ökar olycksrisken. För att kontrollera att hastighetsgränserna upprätthålls har trafiksäkerhetskameror satts upp längs med vägarna. Detta har visat sig vara ett effektivt sätt att få trafikanterna att hålla angivna hastighetsbestämmelser (Vägverket, 2008).

Eftersom Nollvisionen innebär ett delat ansvar försöker olika aktörer även påverka trafikanternas beteende. Genom olika projekt arbetar bland annat Trafikverket (dåvarande Vägverket) för att förändra trafikanters attityder till olika trafikrisker. *Don't drink & drive* är ett sådant försök som de allra flesta känner till. Det startades 2003 och pågår fortfarande. Syftet är naturligtvis att förhindra människor från att köra påverkade och då framförallt ungdomar (Vägverket, 2009c).

Viss kritik har framförts mot Nollvisionen då en del menar att den är utopisk och saknar en konkret plan för att verkligen nå slutmålet med noll döda i trafiken (Belin, 2004). Jämfört med övriga Europa har Sverige bland de lägsta dödstaten sett till invånareantalet, men sedan Nollvisionen klubbades igenom har emellertid minskningen av antalet omkomna inte varit i paritet med andra jämförbara länder (Ifver & Rydgren, 2008).

## 3.2. Hälsoarbete och trafik

Här följer ett kortare avsnitt om hälsoarbetets grunder inlett med en teoretisk syn på trafiksäkerhet.

### 3.2.1. Statens ansvar för medborgarna

Ahrne et. al. (2003) beskriver att medborgare i samhället är skyldiga att betala skatt till staten, som i sin tur ansvarar för medborgarna och deras miljö. Utformning av trafikregler, vägar, tåg och bussar är en del av detta ansvar. Statens ansvar sprids ut på myndigheter som på olika sätt arbetar med att omforma trafikmiljön, genom exempelvis bidrag till verksamheter (a.a.). Trafiksäkerhetsarbetet ska förebygga att människor omkommer eller skadas i trafiken, något som kan beskrivas som ett preventivt folkhälsoarbete.

Folkhälsoarbete kräver kunskap om problemets uppkomst, och förebyggande åtgärder kan därmed reducera problemet. Vidare måste åtgärderna vara riskfria och accepterade av befolkningen. Dessutom måste det till en tillräcklig organisation och nog med resurser för att kunna realisera åtgärderna (Pellmer & Wramner, 2007). I Sverige finns flertalet organisationer som enbart arbetar för att få ner olyckstaten i trafiken, Trafikverket (dåvarande Vägverket), NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) med flera.

Hälsoarbete i sig kan vara en svår process att balansera, flera faktorer bör beaktas innan ett sådant arbete påbörjas. Expertkunskapen som finns kring olika ämnen innebär inte absoluta sanningar som ska läggas på berörda hälsomottagare. Det finns ofta ett visst mått av skepsis mot hälsobudskap. Vad som är tillåtet ena veckan, kan vara tabu nästa och upplevelsen av att bli påtvingad hälsa kan göra framtida hälsoarbete ännu svårare. Att skuldbelägga individer och få dem att känna sig bidragande till ett större hälsoproblem är också dåligt ur etisk synpunkt. Det finns människor som är offer för omständigheter utanför deras kontroll och dessa ska då inte behöva bli dömda för något som de inte råder över (Ewles & Simnet, 2008). Vissa idrottsföreningar har kanske inte förutsättningarna för ett sådant arbete medan andra inte alls reser på det sättet att det motiverar till ökat trafiksäkerhetsarbete.

Covello et. al. (1989) anser att oavsett syftet med ett hälsobudskap så bör vissa kriterier följas. Tre av dessa är *enkelhet*, *huvudpoäng* och *gruppens behov* som ska informeras. Enkelheten innebär att hålla budskapet så sakligt som möjligt och trycka på dess huvudpoäng utan att det

försvinner bland något annat. Slutligen ska budskapet anpassas till den grupp som ska informeras. Att det intresserar den och att de i gruppen förstår att det rör dem själva. Budskapet ska med andra ord innehålla det som mottagaren tycker är viktigt och inte det som sändaren anser. Detta är något som Hokstad och Vatn (2007) bekräftar. De beskriver att experter och allmänheten i stort ofta är oense när det kommer till riskhantering. Ett konkret exempel som ges är folks osäkerhet kring vägtunnlars säkerhet medan vissa experter hävdar att de är lika säkra som vanliga vägar. Författarna ställer sig frågan; Hur ska vi arbeta hälsofrämjande inom trafikområdet när åsikterna om hur stort behovet är går isär. De trycker fortsättningsvis på hur viktigt det är att ta hänsyn till båda parter och att låta alla få säga sin åsikt, dock ska experternas analyser absolut inte nonchaleras.

### 3.3. Trafiksäkerhetsarbetet inom idrotten

Idrottsrörelsen har under 2000-talet börjat engageras allt mer i förebyggande trafiksäkerhetsarbete. Olika projektarbeten är försök till att minska olyckstalen i samband med idrottsresor.

#### 3.3.1. Säkra idrottsresor

Enligt statistik dör det cirka sex personer årligen i Sverige och många fler skadas allvarligt i samband med idrottsrelaterade resor (Vägverket Region Mitt, 2009). Några exempel utifrån 34 trafikolyckor inom idrotten är att de flesta olyckor inträffar när det vid resa körs från tävling, att de flesta krockar med en personbil och att åldersgruppen 10-19 år är mest olycksdrabbad (Vägverket, 2007b).

Trafikverket (dåvarande Vägverket) drev därför ett projekt kallat *Säkra idrottsresor* hösten 2008 till årsskiftet 2009- 2010. Projektet innebar ett samarbete mellan Trafikverket (dåvarande Vägverket), Folksam, Region Skåne, Kristianstad kommun, NTF och Skåneidrotten. Projektets mål var att utforma trafiksäkerhetspolicys i föreningar genom föreläsningar om trafiksäkerhet för ledare, aktiva och föräldrar med flera. Policys skulle utarbetas enskilt tillsammans med varje intresserad förening, för att på så sätt anpassas efter vilka olika förutsättningar som fanns. Projektets mål var att minska olyckor i trafiken, särskilt bland idrottsföreningar. Tanken var att det skulle finnas styrdokument som avsåg att reducera riskerna vid resor i föreningarnas regi, liknande de policys som ofta redan finns kring mobbing och droger. De skulle vara ett stöd och en trygghet för både ledare, aktiva och föräldrar som på något sätt var engagerade i föreningarna (Werne, 2008).

### 3.3.2. Trafiksäkerhetspolicy

Ett exempel på delar av en *trafiksäkerhetspolicy* presenteras här från Idrottsföreningen Jönköpings Södra.

- Alltid följa gällande hastighetsbestämmelser och följa övriga trafikregler.
- Alltid använda bilbälte under färd.
- Alltid vara nykter och drogfri samt utvilad.
- Chaufförerna skall haft körkort i minst 24 månader och styrkt yrkesmässig erfarenhet lika länge och ej vara sjuk- eller ålderspensionär.
- Vid användning av mobiltelefoni under färd skall någon typ av handsfreeutrustning användas (Jönköpings Södra IF, 2009).

I andra delar av Sverige har arbetet med att införa trafiksäkerhetspolicys skett med blandat resultat. Dåvarande Vägverket Region Mitt, NTF-förbunden och distriktsförbunden i Gävleborg, Dalarna, Jämtland och Västernorrland med respektive idrottsförbund fick 164 föreningar och 13 specialdistriktsförbund i regionen att skriva trafiksäkerhetspolicys. Sammanlagt innefattade det runt 50 000 aktiva, där flera föreningar ändrade sina resvanor, vilket innebar fem procent av det totala antalet föreningar i denna region. Det ansågs som bra, då kvalitet gick före kvantitet i tolkningen av slutresultatet (Vägverket Region Mitt, 2009).

Fokus i denna satsning var att tidigt engagera ledare, föräldrar och bjuda in till olika informationsträffar. Dessa hade emellertid få deltagare, strategin blev därför att successivt skapa ett intresse vid alla möjliga tillfällen, mässor, prova på kvällar med mera. Även stimulansmedel i form av material, samtal och bidrag blev försök till att väcka intresse. Projektets ansvariga resonerade om att föreningsledare redan hade mycket att göra vilket gjorde det svårt att jobba fram en policy (a.a.).

Strategin var alltså istället att tålmodigt försöka skapa ett värde kring trafiksäkerhetspolicyn och förankra den i hela föreningen, så att det inte bara blev ett *papper på väggen* utan något som skulle komma att upprätthållas oavsett. Det var med andra ord inte bra att skynda på framtagningen av en policy utan bättre att efter hand anpassa den till verksamheten (a.a.).

Några andra försvårande faktorer för trafiksäkerhetsarbetet som blev identifierade var bland annat, information och förankring i föreningen, hur nås alla medlemmar? Kan vara ett känsligt ämne, få föreningsansvariga vill tillrättavisa andra om hur de kör eller ange brister på deras fordon (a.a.).

## 3.4. Riskbeteenden i trafiken

Trafikmiljön förändras i samma snabba tempo som övriga samhället. Det enda som inte förändras är människan själv. Det som kan göras för att undvika olyckor i största möjliga mån, är att utveckla kompetensen inom området så mycket som möjligt (Dahlgren & Franke, 1992). Det finns flera faktorer som bidrar till att olika människor gör olika val i trafiken.

### 3.4.1. Förargrupper

Vi som människor tar olika risker i olika sammanhang beroende på personlighet. Enligt Jarlbro (2004) innebär en risk, hur stor sannolikheten är att en händelse som inte gynnar individen ska inträffa. Författaren visar också på individens relation till risken. Alla är vi olika och Jarlbro pekar på tre olika sorters personligheter; *realisten* som har en hög subjektiv riskupplevelse, *optimisten* som negligerar risken trots att den kan vara hög, och slutligen *pessimisten* som övervärderar den personliga risken.

En studie av Moen (2007) beskriver även den hur avgörande personligheten är när det gäller risktagande, speciellt i trafiksammanhang. Studien som gjordes i Norge visar att framförallt spänningssökande individer begår misstag, det vill säga tar farliga beslut i olika trafiksituationer. Liksom Jarlbro beskriver optimisten, beskriver Moen spänningssökande individer som personer som inte tar någon hänsyn till vilka risker som finns. Vidare beskriver hon ängsliga personer som direkta motsatsen då dessa ofta oroar sig mer för olika sätt att färdas än vad en spänningssökande individ gör. På detta sätt väljer en ängslig individ i större utsträckning de säkrare transportsätten än en spänningssökande individ gör. Moen nämner även kostnadsfrågans betydelse gällande prioriteringar av trafiksäkerhet. Personer som ser till vilka risker som finns är också de som ekonomiskt sett väljer att lägga pengar på säkrare alternativ för att undvika olyckor. Alla val som görs beror alltså på vilken typ av personlighet individen har.

Forward och Lewin (2006) använder sig av begreppet *felhandling*. Det finns tre olika typer av felhandlingar; medvetna felhandlingar, misstag och rutinfel. Medvetna felhandlingar innebär att individen väljer att inte följa de regler som finns för att skydda henne. Denna typ av felhandling är överrepresenterad bland sensationssökande individer. Dessa anser sig vara bättre bilförare än andra och tycker därför inte att trafikreglerna gäller dem. Författarna beskriver fortsättningsvis att det inte går att ändra ett sådant beteende över en natt. Det gäller att påverka den inre motivationen hos individen. För detta krävs hårt arbete och tålamod. Det gäller att vara väl insatt och anpassa arbetet efter målgruppen (Forward & Lewin, 2006).

Jarlbro (2004) har en hypotes om att ju längre en risk finns med på den interpersonella agendan, desto vanligare och mindre hotfull kommer den att upplevas. Risker som vi lärt oss leva med, som blivit en del i vår kultur upplevs som mindre hotfulla än risker som inte funnits med så länge. Statistik (Jarlbro, 2004) visade att trafikolyckor kom på en tolfte plats när allmänheten bedömde vilka risker som var allvarligast för svenska folkets liv och hälsa.

Avgaser kom på en elfte plats och ansågs då vara farligare, kärnkraften låg precis efter trafikolyckorna.

### 3.4.2. *Det händer inte mig*

Det finns individer som anser att så länge de själva inte råkar ut för en händelse, så finns det heller ännu inget att oroa sig för. Man hittar helt enkelt inte på en regel för något som ännu ej inträffat. Detta är ett beteende som framförallt utmärker individer som tar större risker i trafiken och dessutom anser sig vara bättre bilförare än allmänheten (Dahlgren & Franke, 1992).

Alla har olika syn på sig själva och sitt bilkörande. En studie visar att de individer som ett flertal gånger varit med i bilolyckor inte ser sig själva som särskilt slarviga eller ouppmärksamma i trafiken, utan att de kör som vem som helst (Berg & Gregersen, 1993). Alltså ser de heller inget skäl till att ändra på sitt körsätt då de anser att de bara haft otur att krocka.

*Health belief model* har frambringats för att ta reda på varför vissa individer väljer att inte delta i program som på olika sätt ska förebygga sjukdom och skada. Modellen beskriver hur personliga uppfattningar och beteenden påverkas av hur allvarlig en aktuell risksituation bedöms vara och vad personen i fråga tror om sin egen mottaglighet för risksituationen (Rosenstock et. al, 1997). Kopplat till ett trafiksammanhang innebär det att individen väljer att negligera faktiska risker beroende på hur utsatt denne uppfattar sig vara. En studie av Health belief model i samband med trafik har genomförts i Yazd, Iran (Morowatisharifabad, 2009). Slutsatsen blev att Health belief model som metod för att förebygga riskfyllt beteende har fungerat väldigt bra. Författaren uttrycker det som att modellen framförallt kan användas i förebyggande arbete gällande allvarliga olyckor i trafiken, genom att ta reda på varför mottagaren, i detta fall trafikanten inte tror sig vara mottaglig för risksituationen.

## 3.5. Beteendeförändring

En teori som är inriktad på att försöka förutsäga och förstå mänskliga beteenden är *Theory of reasoned action*. När en individ ställs inför ett val där hon har möjlighet att förändra sitt beteende påverkas denne av två faktorer; sin egen attityd till beteendet och vad individen tror att människor runtomkring tycker. Teorin har sedan utvecklats med ytterligare en komponent, nämligen beteendekontroll, det vill säga hur stor chans individen själv anser sig ha att utföra beteendet. Denna utvecklade teori kallas *Theory of planned behaviour* (Ajzen, 1991). Lewin (2004) kallar dessa för attitydteorier och anser att de passar bra då syftet är att förklara olika beteenden i trafiken. Även Åberg et. al, (2001) beskriver användbarheten i trafiksammanhang. De nämner bland annat hastighetsöverskridande och trafikonykterhet som farliga trafikbeteenden som kan leda till skada eller död. Genom att ta reda på varför individen väljer

ett farligt beteende i trafiken, går det genom ovanstående modeller att påverka individen att ta rätt beslut i ett trafiksammanhang.

*Sociala utbytesteorin* trycker även den på att individers attityder påverkar deras beteenden. Med denna teori menas att människan i grunden är en egoistisk varelse som strävar efter fördelar och vill undvika det ofördelaktiga. För att kunna ändra olika slags beteenden gäller det att se utifrån olika människors perspektiv och tydligt presentera förändringsarbetet och dess mål (Homans, 1961).

För att kunna förändra människors tankesätt och beteenden så är enligt Jarlbro (2004) *interpersonella kanaler* effektivast. Den person som för fram budskapet ska vara så lik målgruppen som möjligt, för att på så sätt få ut informationen på ett bättre sätt och få individerna att ta den till sig. Som människor påverkas vi främst av vår närmiljö i form av vänner och familj. Därför är det betydelsefullt att presentera exempelvis ett hälsofrämjande förslag för alla individer i en grupp, så att de får chans att diskutera och bolla tankar med varandra. Då har alla samma utgångsläge och möjlighet att diskutera med människor som de har någon form av relation till och därför litar på.

En annan viktig punkt vid beteendeförändring är att de mål som sätts upp är realistiska för målgruppen. Om målsättningarna redan från början är högre än vad individerna i gruppen anser sig klara av gör de troligtvis inget ärligt försök att uppnå dem. Därför är det bättre att från början sätta lite lägre målsättningar och sedan se det som ett plus om individerna når ännu bättre resultat (a.a.).

## 3.6. Lärande

Lärande är ett ord som kan sammanfatta människors sätt att ta till sig ny information och kunskap. Detta avsnitt tar upp olika delar och typer av lärande, hur det på olika sätt påverkar vårt sätt att agera och vilka faktorer som spelar in när vi försöker anpassa oss till nya sätt att tänka.

### 3.6.1. Lärande & fritidsintressen

En faktor som påverkar beteenden i olika avseenden är livsstilen. *Livsstil* är ett brett begrepp som påverkar individen eller gruppen genom bland annat attitydnivå och handlingsnivå. Det kan exempelvis handla om olika intressen, vad individerna väljer att lägga sin tid på eller moraliska handlingar av någon form (Berg & Gregersen, 1993).

I dagens moderna samhälle anses intressebaserade aktiviteter spela en stor läromässig roll som därmed påverkar beteendet. I och med att individerna själva, av eget intresse söker sig dit finns en hög grad av *motivation*. Detta är en förutsättning för lärande, finns ingen motivation,

finns det heller inget intresse från individernas sida att ta till sig informationen. Även om personligt intresse och motivation finns i intressebaserade rörelser så finns andra faktorer som kan försvåra. I dagens samhälle läggs resurser enbart på sådant som ger en önskad avkastning. Därför har det så kallade offentliga stödet för intressebaserade rörelser minskat, vilket innebär att de individer som har tid och kraft över får ta sig an arbetet inom rörelsen. Dessa individer är inte alltid så lätta att hitta. Dock kan samhället med dess medlemmar inte vara utan denna typ av aktiviteter, vilket gör att de lever vidare och fortsätter att inspirera och forma människor (Illeris, 2007).

### 3.6.2. Grupplärande

*Medbestämmande* är viktigt i lärandesyfte. Deltagarna måste få möjlighet att själva få vara med och styra vad som sker. Medbestämmande gör också att deltagarna inte är fientliga mot nytt lärande i samma utsträckning (Illeris, 2007). I en grupp är det viktigt för individen att kunna påverka för att det ska finnas en grund till lärande.

För att kunna påverka krävs *kommunikation*, och enligt Isaacs (1993) främjar *dialogen* kollektivt tänkande och kommunikation, innebärande att kommunikation har stor betydelse för det kollektiva lärandet. Detta är ett måste för att den aktuella gruppen ska kunna utvecklas (Isaacs, 1993). *Delaktighet och inflytande* står först bland de elva folkhälsoområden som Folkhälsoinstitutet satt upp. Det anses vara mest grundläggande för en god folkhälsa. Om människor upplever att de inte kan påverka de egna livsvillkoren eller utvecklingen i samhället uppstår maktlöshet (Statens folkhälsoinstitut, 2008).

När dessa bitar väl faller på plats börjar det faktiska grupplärandet att ta vid. Lärande organisationer är ett begrepp som bland annat Kim (1993) fördjupat sig i. Han beskriver det som ett mer komplext lärande än det individuella och definierar detta som att det ökar dess förmåga till effektivt agerande. Fler olika modeller visar på hur detta kan fungera. *Observe-Asses-Design-Implement* (OADI)-modellen visar hur människor genom konkreta upplevelser betraktar det som sker. Medvetet eller omedvetet värderar vi dessa upplevelser genom reflektion, konstruerar abstrakta begrepp som svarar på värderingen och till sist testar begreppen i den konkreta verkligheten. Denna cykel återupprepas och skapar ny kunskap. På svenska översätts modellen till Iakttaga- Värdera- Formgiva- Genomföra (Kim, 1993).

Läroprocessen i en organisation omfattas enligt Nevis et. al. (1995) av införskaffande av kunskaper, vilket innebär utveckling av färdigheter, insikter och relationer. Delaktighet i kunskaper och spridandet av det man lärt sig innebär utnyttjande av kunskaper med integrering av lärandet så att det får en bred tillgänglighet och kan generaliseras till nya situationer.

Argyris & Schön (1978) beskriver att *organisatoriskt lärande* sker genom enskilda aktörer via gemensamma modeller för lärande. Kim (1993) beskriver att dessa mentala modeller anses som viktiga då individerna i en organisation står för en stor del av organisationens kunskap.



Organisatoriskt lärande innebär att erfarenheten finns kvar i gruppen även om individen som infört den slutar.

### 3.6.3. *Motstånd mot lärande*

Illeris (2007) tar upp motstånd mot lärande och hur detta kan uttryckas på olika sätt. Hos unga och vuxna beskriver han ett *halvautomatiskt försvar* som aktiveras när ett lärande överskrider den invanda förståelsen. Om det emellertid handlar om ett lärande som frivilligt har accepterats, finns det en vilja att övervinna vardagsmedvetandet. Den motsatta effekten blir alltså om det är ett påtvingat lärande, då aktiveras försvaret mot den nya förståelsen.

Covello et. al. (1989) nämner också tolv faktorer som bör tänkas igenom när ett hälsobudskap ska förmedlas till människor. Några av dessa beskriver att risk är ett abstrakt begrepp som är svårt för många att ta till sig. Ofta övervärderas risker som sannolikt inte kommer hända samtidigt som andra mer sannolika risker undervärderas. Allmänheten vill också ha enkla lösningar, större förändringar som påverkar individens normala rutiner och stör grundläggande värderingar skapar motvilja. Tvärtom kan allmänheten tänka sig att agera om det erbjuds enklare lösningar. Allmänheten har också andra prioriteringar i vardagen där det inte finns plats för att oroa sig för saker som kan hända i framtiden. De mer närliggande hoten och problemen i vardagslivet upplevs som mer angelägna. De flesta människor har därför svårt att koppla hälsohot till framtiden och tycker det är bättre att leva här och nu istället för att oroa sig för vad som kan komma att hända. Slutligen försöker människor ofta personifiera hälsobudskap. Det vill säga överföra ett större hälsohot på den egna personliga risken och därigenom missförstå och missbedöma den verkliga risken. Exempelvis växhuseffekten som är för stor för den enskilde människan att ta till sig och kunna påverka på egen hand.

## 3.7. Problemformulering

Trafiksäkerhetsarbete kan bedrivas på flera olika sätt och plan i samhället. Den tidigare trafiksäkerhetsfilosofin la allt ansvar på trafikanten, medan den nu gällande Nollvisionen står för ett delat ansvar mellan trafikant och systemutformare. Detta visar sig på flera olika sätt, konkreta förändringar i trafikmiljön är ett, försök till att förändra beteenden hos enskilda individer eller grupper ett annat. Beslutsfattare inom trafikområdet har genom olika projekt under flera år försökt arbeta med att förändra attityder. Alkohol och bilkörning kan lyftas fram som exempel och Don't drink and drive är ett projekt som redan nämnts.

Inriktningen idrottsföreningar och trafiksäkerhet är en relativt ny företeelse som försöker förändra attityder och beteenden inom idrottsrörelsen. Begreppet trafiksäkerhetspolicy har försökt introducerats som en ansats till sådana förändringar. I trafiken inkluderas större delen av trafiksäkerhetsområdet, däribland alkohol, trötthet och fortkörning.

Trafiksäkerhet och folkhälsa ligger nära varandra i flera avseenden, att människor omkommer och skadas allvarligt i trafiken räknas och hanteras som ett folkhälsoproblem i Sverige. Målet är som Nollvisionen antyder att ingen ska behöva sätta livet till i trafiken.

Vid en tidigare enkätstudie (Projektarbetet Säkra idrottsresor) visade resultaten på en svag respons och ett lågt intresse för förebyggande trafiksäkerhetsarbete. Vår avgränsning ligger därför i att se hur idrottsföreningar arbetar med den trafiksäkerhet som de själva kan påverka. Det vill säga frågor som exempelvis säkra fordon, tillförlitliga förare med mera. Vad uttrycker respondenterna kring sina föreningars syn på trafiksäkerhetsarbete? Har de något förebyggande sätt att arbeta med trafiksäkerhet, och vilka tankar finns angående en trafiksäkerhetspolicy?

För att minska olycksstatistiken ytterligare kan trafiksäkerhetspolicyn vara ett tänkbart sätt att arbeta för att i framtiden hjälpa till att realisera Nollvisionen. Därför anser vi det vara intressant att titta på vad idrottsföreningarnas uppfattningar är kring trafiksäkerhetsarbete och på vilka olika sätt detta arbete kan förbättras. Fördjupningen i vår studie är att se vad som inte syntes i enkäterna. Vad finns det för förklaringar till föreningarnas inställningar till trafiksäkerhetsarbete?

Denna studie avser alltså att fördjupa enkätstudien genom att kartlägga tänkbara förklaringar till det låga intresset för trafiksäkerhetsfrågor och på vilket sätt arbetet med trafiksäkerhetsfrågor kan förstärkas i föreningarna.

## 4. Syfte

Syftet är att undersöka vad idrottsföreningar uttrycker kring förebyggande trafiksäkerhetsarbetet. Studera vilka uppfattningar som uttrycks, vilka förutsättningar som finns och vad som kan förstärka trafiksäkerhetsarbetet.

### 4.1. Frågeställningar:

- Vilka förutsättningar uppger idrottsföreningarnas representanter att det finns för ett förebyggande trafiksäkerhetsarbete?
- Vilka uppfattningar har idrottsföreningarnas representanter om trafiksäkerhetspolicys?
- Vad anser idrottsföreningarnas representanter kan bidra till ett ökat trafiksäkerhetsmedvetande och ett framtida arbete med trafiksäkerhetsfrågor i föreningarna?

## 5. Material och metod

I följande avsnitt redogörs det för arbetsgången i form av urval, insamlingsmetod, genomförande och analys.

### 5.1. Metod

Studien planerades och genomfördes med en *kvalitativ ansats*, då det under våren 2009 skickats ut en enkät gällande trafikfrågehantering till samtliga idrottsföreningar. Enkäterna gav en översiktlig bild om kunskapsläget i föreningarna och det visade sig att trafiksäkerhet överlag hade en låg prioritering. Därför eftersöktes nu mer ingående information om vad som låg bakom föreningarnas åsikter och hantering av detta ämne, vilket gjorde att valet av metod blev intervju. Starrin och Svensson (2008) uttrycker det som att titta närmare på de olika delar som skapat helheten.

Tanken från första början var att använda fokusgrupper vid insamling av data, dock fick vi via enkäterna även reda på att förebyggande trafiksäkerhetsarbete var ett relativt outforskat ämne inom de flesta föreningar. Fokusgrupper som metod hade av denna anledning troligtvis inte lett till några större diskussioner och därför hamnade valet av metod på kvalitativa intervjuer istället. Metoden som sådan har fått kritik av bland annat Säljö (1997) då han anser att intervjun innefattar en maktaspekt. Respondenten hamnar i en konstlad situation och kan därför påverkas att ge de svar som denne tror att intervjuaren vill höra (a.a.). Det kan vara svårt att ställa neutrala och lättförståeliga frågor, men lyckas man som intervjuare med detta ges också ett annat djup i svaren i och med att möjlighet till följdfrågor finns. Respondenten kanske till och med öppnar upp sig desto mer då möjlighet erbjuds att prata öppet om ett ämne som denne sedan tidigare inte är bekant med. Svensson och Starrin (1996) beskriver ytterligare en fördel med kvalitativ intervju, nämligen att intervjuaren genom samtal med respondenten får möjlighet att sätta sig in i dennes situation. På så sätt kan intervjuaren skapa sig en bättre förståelse för respondentens situation och få en bättre helhetsbild.

### 5.2. Val av intervjupersoner

Att välja ut individer för intervju i en kvalitativ ansats är inte detsamma som urvalet vid en kvantitativ, där detta ofta sker slumpmässigt. Vid kvalitativa studier gäller det att med omsorg välja ut "rätt" individer att intervjua för att få ett representativt urval (Kvale & Brinkmann, 2009). Av cirka 200 idrottsföreningarna valdes nio stycken ut för intervju. I första hand valdes

de föreningar ut som tidigare kontaktats i samband med policyprojektet. Detta för att en viss förförståelse för ämnet trafiksäkerhet sannolikt skulle underlätta intervjuerna. För att få en så informationsrik bild som möjligt valdes olika föreningar ut beroende på vilka idrotter de representerade, det blev till slut följande idrotter; fotboll, orientering, ishockey, squash, handboll, bowling, friidrott/bordtennis och tennis/golf. Respondenterna i respektive förening hade varierande befattningar i form av självutnämnd intendent, ordförande, ungdomsansvarig, kanslichef, aktivitetsledare, föreningskonsult, ordförande i ungdomsklubben och receptionsanställd i klubben.

Föreningarna varierade storleksmässigt mellan 20 och 500 medlemmar. Förförståelsen för ämnet varierade något och de arbetade därför på skilda sätt med detta. Vissa föreningar hade nyligen påbörjat utformningen av trafiksäkerhetspolicys, andra hade enbart lösa direktiv vad gällde bland annat körersättning.

### 5.3. Genomförande

Intervjuerna var halvstrukturerade, vilket innebar att alla frågor inte var formulerade på förhand (Bilaga 1). I denna typ av metod utgår intervjuaren från ett frågeformulär med ett antal huvudfrågor för att på så sätt skapa möjligheter för en bra dialog. Följdfrågor och överraskande svar kan leda samtalet vidare från intervjustrukturen och öppna upp för intresseväckande sidospår i samtalet (Kvale & Brinkmann, 2009). Det gällde dock att vara noga med vilken följd de olika frågorna kom i. De inledande frågorna syftade till att få respondenten att berätta om sin roll i verksamheten och även hur föreningen i stort såg ut. Detta åtföljdes av konkreta trafiksäkerhetsfrågor, ett ämne som för många kunde betraktas som okänd mark. Trafiksäkerhetsfrågorna utformades både som direkta frågor och några mer indirekta. Även sonderande frågor förekom för att följa upp intressanta sidospår (Kvale & Brinkmann, 2009).

#### 5.3.1. Provintervju

För att kontrollera att intervjuguiden var utformad på ett lämpligt och lättförståeligt sätt prövades den genom en provintervju. Föreningen som valdes ut hade inte svarat på enkäten gällande trafikfrågehantering som skickades ut våren 2009 och vi hade heller inte varit i kontakt med den tidigare. Vi besökte kansliet och presenterade oss, syftet med intervjun, samt frågade om de ville låta sig intervjuas. Föreningen accepterade och därefter skickades ett informationsbrev ut som mer ingående beskrev intervjuns innehåll och genomförande. I brevet medföljde även en medgivandeblankett som respondenten fick skriva under innan intervjun.

### 5.3.2. Intervjuer

Efter att ha transkriberat och gått igenom testintervjun med handledaren gavs det klartecken för fortsatt arbete. Vid kontakt med föreningarna var vi tydliga med att berätta vad intervjun handlade om, hur länge den skulle vara, att den skulle bandinspelas, samt att det var fritt att dra sig ur studien närhelst man ville. Efter det att tid för intervju var bokad skickades informationsbrevet och medgivandeblanketten ut till samtliga via mail (Bilaga 2 och 3).

Vid de olika intervjutillfällena turades vi om att ha huvudansvaret. Den som hade huvudansvaret under intervjun utgick från intervjuguiden och försökte föra en dialog så långt som möjligt med respondenten. Bisittaren fyllde i om denne ansåg att något förbigåtts med frågor och uppföljning.

Under intervjun var det viktigt att vara uppmärksam och komma med relevanta följdfrågor. Samtidigt gällde det att då och då koppla ihop de olika delarna i intervjun genom att kort sammanfatta vad informanten hade sagt. Respondenterna var mer eller mindre villiga att diskutera och vidareutveckla sina svar. De hade dessutom väldigt olika mycket kunskap inom ämnet. Att inte avbryta eller stressa fram svaren var en viktig erfarenhet, så att respondenten fick möjlighet att utveckla sig ytterligare. Varje intervju tog ca 30 minuter.

## 5.4. Dokumentation och analys

Alla intervjuer dokumenterades genom att de spelades in på kassettband. Därefter lyssnades de av och transkriberades. Utifrån detta material analyserades intervjuerna. Enligt Kvale och Brinkman (2009) går denna metod ut på att intervjuaren tolkar och skapar sig en uppfattning om hur materialet ser ut, vilket görs genom en kategoriindelning av materialet. Ett problem med denna metod är att olika personer kan uppfatta talspråk på olika sätt, innebärande att tolkningen av själva samtalet endast utgår från den som intervjuar (a.a.). Då vi båda satt med vid intervjuerna och sedan analyserade dem var för sig har vi försökt att minimera risken för feltolkningar. De intressantaste delarna utifrån syftet plockades därefter ut ifrån transkriberingarna. Citat med mest relevans för studien skalades ner till de mest, som vi ansåg meningsbärande enheterna. Slutligen skapades kategorier till dessa enheter med passande rubriker.

### 5.4.1. Etik

Informationsbrevet inleddes med en förklaring kring vilka vi var och varifrån vi kom, samt vad vi hade för syfte med studien. Vidare beskrevs att intervjun skulle komma att spelas in och analyseras. Även en medgivandeblankett medföljde i samband informationsbrevet.

Humanistiskt - samhällsvetenskapliga forskningsrådet fastställde 1990 fyra principer för att styrka etiska aspekter i samband med forskning (Vetenskapsrådet, 2002). Nedan beskrivs hur dessa principer har uppfyllts i denna studie.

- *Informationskravet*

Information gavs vid två olika tillfällen. Första gången när vi kontaktade föreningarna via telefon eller besök för att fråga om de ville vara med och delta i intervjuundersökningen. Andra gången via ett utförligt informationsbrev som beskrev syfte, tillvägagångssätt och att det är var frivilligt att delta. Med brevet följde även medgivandeblanketten.

- *Nyttjandekravet*

I informationsbrevet skrevs också att det som kom fram i intervjuerna endast skulle komma att användas i den aktuella studien. Efter det skulle det använda materialet förstöras.

- *Samtyckeskravet*

Respondenterna fick innan intervjuerna skriva under en medgivandeblankett där de intygade att de tagit del av informationen och gav sitt samtycke till att medverka, samt var medvetna om att de när som helst kunde välja att avbryta sitt deltagande utan att ange orsak. Vi försäkrade också att intervjuerna inte kom att handla om något annat än det vi informerat om

- *Konfidentialitetskravet*

I informationsbrevet som skickades ut till föreningarna innan intervjuerna ägde rum berättade vi även att all datainsamling avidentifierades så att ingen skulle kunna "spåra" svaren. Vi försäkrade också respondenterna om att inte föra någon information vidare.

Etisk bedömning av denna studie gjordes av handledare och bihandledare innan forskningsprocessen startade.

#### 5.4.2. Studiens trovärdighet

Att bedöma validitet och reliabilitet i en kvalitativ studie kan vara svårt. Därför föreslår Lincoln och Guba (1985) att i istället använda sig av begreppen *trovärdighet*, *tillförlitlighet*, *pålitlighet* och *konfirmerbarhet*. Författarna anser att det inte finns en "äkte" sanning, utan flera och att det då genom tolkning gäller att komma fram till den som är mest trovärdig. Detta görs genom att noggrant redovisa arbetets gång, se till att inte snedvrída respondenternas uttalanden, skapa djup istället för bredd i studien, samt vara objektiv.

Vi arbetade på flera olika sätt för att uppfylla ovanstående kriterier. Informationsbrev skickades ut för att göra respondenterna medvetna om i vilket syfte intervjuerna skulle ske. På så sätt minskade risken för att missförstånd mellan oss som intervjuare och respondenterna skulle ske i frågan om varför vi var där. Även frågeguiden och vidare följdfrågor till denna utformades så tydligt som möjligt för att även här minska risken för missförstånd.

Fortsättningsvis transkriberades intervjuerna separat, för att på så sätt inte påverka varandra i denna fas. Därefter diskuterades gemensamt de olika tolkningarna av materialet. På så sätt kom mer än en tolkning fram och tillförlitligheten ökade därmed. Målet med intervjuerna var självklart att få fram det vi verkligen var ute efter, det vill säga att besvara syftet.



## 6. Resultat

Här redovisas de mest relevanta och intressanta uppfattningar som framförts i intervjuerna kring förebyggande trafiksäkerhet hos idrottsföreningar, vilket styrks genom citat med beskrivande och analyserande text. I texten förekommer vissa kursiverade ord som syftar till att förtydliga var tyngdpunkterna ligger, för att på så sätt underlätta för läsaren. Rubrikerna i resultatet speglar de kategorier som under analysens gång vuxit fram. I några av dessa finns citattecken, vilket innebär att det är ord som utan ändringar tagits från intervjuerna. I slutet av denna del följer en kort sammanfattning för att tydligt visa på vad som kommit fram i resultatet och ligger till grund för diskussionen.

### 6.1. Trafiksäkerhetens låga prioritering

Föreningarna uppvisade *sällan ett konkret trafiksäkerhetsarbete*, utan ansåg att de *hade koll* på sina trafiksituationer och säkerhet. De såg det inte som en självklarhet att ha färdiga direktiv nedskrivna, utan det var något som man var överens om inom respektive förening och som alla därför var mer eller mindre medvetna om.

... alltså inte nedskrivet men de, det är överenskommet med spelartruppen och med ledare... När vi åker till matcher så åker vi i spelarbussen och vi åker hem med spelarbussen sen. Sen vad som händer efter det är liksom upp till var och en...

Det uttrycktes också tydligt att *individansvaret var större* än det ansvar som föreningarna själva ansåg sig ha. Utsagorna indikerade att föreningarna inte ansåg sig ansvariga för trafiksäkerheten. Till viss del framkom att föreningarna kunde hjälpa till att underlätta för den enskilde i trafiksammanhang, men det var inget obligatoriskt, tackade personen nej till erbjudandet eller på något sätt avböjde så var det upp till denne själv om något hände.

... det får ju var och en göra, det finns ju ingen här som, runtomkring här är det ju i så fall jag som ansvarar för om det är någonting här utanför, men för övrigt om dom åker någonstans så får ju den som kör ta ansvar, för vi har inget speciellt ansvar.

Det framgick även att oavsett om det var en ledare eller förälder som körde så var det alltid *föraren som ansvarade* för att transporten genomfördes på ett korrekt sett. Föraren skulle se till att alla satt bältade och att trafikregler följdes. Skulle någon olycka inträffa låg därför även detta på förarens ansvar.

Uppfattningarna överlag tydde på att trafiksäkerhet var något som *skötte sig självt*. Konkreta sätt att hantera trafiksäkerhetsfrågor framkom sällan. En beskrivning hänvisade till att det *inte*

*fanns något behov*, skulle någonting hända så togs detta upp inom föreningen. Eventuella problem åtgärdades i den takt de uppstod.

Nej, nej! Kan man inte säga... Eftersom det inte har varit några större incidenter så har vi inte tagit upp någonting speciellt, utan bara sagt till föräldrarna att dom är försiktiga

Trafiksäkerhetsarbetet var lågt prioriterat då det inte fanns anledning att ta upp det. Uppfattningen att det var *onödigt* att åtgärda något som ännu inte inträffat förekom och föreningarna *bedömde det därför inte som ett problem* att ta tag i. Representanterna för föreningarna beskrev det som att deras nuvarande sätt att arbeta med frågan fungerade bra och fann alltså därför ingen anledning till att ändra något som i praktiken inte var ett problem.

Sånt man får problem med det är... då tar man ju upp det och diskuterar det ju, men innan det är ett problem så har man ju liksom nästan aldrig någonting uppe och diskutera.

Överlag uttryckte föreningarnas representanter att de inte hade möjlighet att prioritera frågor som gick utöver den vanliga arbetsgången. Fick de däremot direktiv, så ansågs dessa nödvändiga att acceptera och följa. En förening uppgav att de hade direktiv gällande hemresor på grund av en *incident som inträffat i en annan förening*. *Påtryckningar* från bland annat Svenska fotbollsförbundet hade medfört att föreningen sett över sina bestämmelser för resor. Utan tillbudet och påtryckningar hade det inte kommit nya riktlinjer.

... olycka som skedde för ett par år sen där ledarna släppte av en spelare som hade en bil parkerad som körde hem... och sen var med om en olycka, ganska allvarlig, så att det uppmärksammades, dels på alltså, central nivå och av Svenska fotbollsförbundet, så det är väl som man har uppmanat, om att klubbarna får ta det ansvaret, att sånt ska inte ske...

## 6.2. Ekonomins påverkan på verksamheten

Det framkom att *resurserna inte alltid räckte till*, föreningarna påverkades naturligtvis av *dagens ekonomiska läge*. Pengar var en väsentlig del i verksamheten. Ekonomiskt svåra tider påverkade även trafiksäkerhetsarbetet.

Ekonomi är ju alltid en jättestor fråga... den hänger ihop med allting vi måste göra här. Det är ju, även idrottsföreningar befinner sig i lågkonjunktur då va. Bidragen blir mindre och sponsorintäkterna blir mindre va, det är ju så när det är tuffa tider...

Ekonomi styrde i hög grad vilka prioriteringar föreningarna tvingades göra. Oavsett storlek på budgeten var föreningarna tvungna att prioritera, vilket medförde att trafiksäkerhetsfrågan prioriterades bort. Föreningarnas ekonomi visade sig vara något som styrde såväl den sportsliga verksamheten som trafiksäkerhetsarbetet.

... prioritet ett är ju den ekonomiska delen... i första hand... ganska i symbios med just uppladdning och förberedelserna inför match, är också en viktig del, både sportsligt och ekonomiskt men... jag menar vi låter ju aldrig det sportsliga gå före det ekonomiska. Har vi en dålig ekonomisk situation så tar vi ju inte den dyraste resan utan då får man ju kompromissa och kanske ha det lite mindre bekvämt... Så att, ekonomin styr ju hur vi reser...

Idrottsföreningarna hade olika sätt att resa på. Ett sätt var att *föräldrar ställde upp* och körde sina barn med egna bilar utan ersättning. Äldre aktiva transporterades ibland med inhyrda fordon då föreningarna vanligen hade avtal med olika *transportföretag*, till exempel SJ, bil- och bussbolag, där de fick resa till *reducerade priser*. Detta utnyttjades vid längre resor, eftersom det var ett tillfälle för föreningarna att resa säkert och framförallt billigt.

Det är om det är längre resor och vi är borta några dagar och så vidare, då hyr vi en buss. Vi har ett sånt där special idrottsavtal med... Eurocar... Så då kör vi bilar, två tre bilar om det är många som ska åka.

Antalet anställda och avlönade inom föreningarna varierade. Att en del föreningar hade möjlighet att *betala ut löner* berodde självklart på hur ekonomin i såg ut. Vissa hade enbart ett fåtal anställda, som exempelvis en vaktmästare och andra hade möjlighet att avlöna sina spelare. Trafiksäkerhetsfrågor fick *större utrymme* ju mer resurser som fanns att tillgå, men det skapade inte automatiskt en högre prioritering av trafiksäkerhetsarbetet inom föreningen.

Vi har två stycken heltidsanställda tränare... och en spelartrupp då på 20 personer som till viss del har varit anställda, men jag menar dom, det är inga heltidslöner överhuvudtaget...

Genom ett stort antal ideellt arbetande inom en del föreningar, där alla hjälptes åt gick verksamheten runt. Det framgick också att föreningarna på så sätt fick möjlighet till att *lägga pengar på annat* som inte enbart hade med själva idrottsutövandet att göra, som till exempel trafiksäkerheten.

Nej, det är... helt ideellt, är det... vi har en kanslist och en marknadschef och... en heltidsanställd tränare... Det är tre, tre anställda... Sen alla andra är ideellt. Så inga av våra ungdomstränare har någonting betalt så... det är helt ideellt, vi lägger ner all tid.

### 6.3. Kommunikationens betydelse

Något som representanterna för föreningarna starkt betonade var kommunikationens betydelse för verksamheten. *Dialogen verkade öppna upp* för frågor som inte enbart gällde själva idrottsutövandet. Fanns det en plattform för kommunikation så var uppfattningen att det också fanns större utsikter för att få respons på information som gick ut till medlemmarna.

Jag tycker att det viktigaste är att du har en öppen dialog...

Var dialogen mellan förening och aktiva dålig, så verkade det oerhört *svårt att få respons* på information. I föreningen kände man sig då *tjattig* och påträngande, vilket också ledde till att enbart de mest relevanta ärendena togs upp med de aktiva. Det fanns då *inget engagemang* att bygga upp en dialog på, vilket försvårade föreningsarbetet i stort.

Information det är ju väldigt svårt... jag ser här när vi sätter upp information om någonting, och det kan ju sitta uppe en information i två månader så säger dom, var det ingenting igår?

Det är dåligt, föräldrar är inte, dom släpper av sina barn och sen så, ja en del går med in, men engagemang från föräldrarna e mycket... önskemål så att säga.

Eftersom den största skaran i föreningarna var barn så var det målsman, det vill säga föräldrarna som föreningarna fick vända sig till med information. Uppfattningar uttrycktes att det var mellan förening och föräldrar som kommunikationen brast. Konsekvenserna av detta lyftes fram, *utan respons fanns ingen motivation* från föreningens sida att försöka trycka på något som uppenbarligen inte gav någon effekt.

... då blir det ju bara ett papper på väggen eller i en pärm... Man måste känna att det finns ett intresse för det bland mängden.

Föreningsrepresentanterna gav uttryck åt att det därför var *meningslöst* att skapa dokument att gå efter, oavsett vad det gällde. Så länge kommunikation och engagemang inte fanns såg de *ingen anledning* till att göra någonting då det ändå inte uppmärksammades. Riktlinjer för trafiksäkerhet eller en eventuell trafiksäkerhetspolicy skulle enbart hamna i en pärm som *ingen brydde sig om*. Att arbeta med kommunikation inom föreningen sågs som en förutsättning för allt annat arbete.

Det framkom även att kommunikation mellan omgivningen och föreningen kunde fastna på vägen. Samtidigt som föreningarna hade *dåligt med tid* att ta tag i specifika frågor likt trafiksäkerhetsfrågor, visade det sig att de dagligen fick ta del av mycket information och tvingades sälla i vad som var viktigt. Detta var ett väldigt *krävande arbete* som tog både tid och energi, vilket innebar att det kanske inte alltid var de "rätta" frågorna som prioriterades.

Jag får liksom 100 mail om dagen ... så man får liksom prioritera.

Föreningsrepresentanterna beskrev att människan av naturen gärna valde den enkla vägen. Därför var det också viktigt att det inte blev ett tvång att arbeta med trafiksäkerhet. Skulle det bli det så klickade man gärna bort det mailet och tog sig istället an något som var "lättare".

Jag menar människan är lat, så är det bara...

## 6.4. Föräldrarnas roll

Föräldrar framstod som en *central del* i idrottsföreningars verksamhet, både på gott och ont. De uppfattades som viktiga i det dagliga arbetet men också som *svårtillgängliga* och alltför *stressade* i andra sammanhang av verksamheten. Deras aktiva medverkan föreföll vara oersättlig.

Ja föräldrarna är ju jätteviktiga, dom är jätteviktiga. Att dom måste man ha med sig,

Föreningensrepresentanterna poängterade att samtidigt som man var *beroende av föräldrarnas stöd* och hjälp så var det väldigt *svårt att få dem engagerade*. Oavsett om det var små eller stora uppdrag så konstaterades att många föräldrar inte hade tid för dessa uppdrag. Detta innebar att de föräldrar som ställde upp fick mer uppdrag på sina axlar och att intresset för det ideella arbetet då svalnade för att de blev *överbelastade*.

... ingen hinner och det ena med det andra, och trots att det bara är små uppdrag så säger dom att dom inte hinner folk, konstigt, men det är så...

Överlag syntes föräldrarnas insatser främst och nästan enbart då det var dags att *skjutsa* barnen till träningar eller matcher. Föreningensrepresentanterna påtalade föräldrarnas ovärderliga hjälp, vilket fick till följd att föreningarna avstod från att informera om trafiksäkerhet. Istället förväntades föräldrarna sköta sina uppdrag enligt gällande lagar och sunt förnuft. Risken att skrämman iväg föräldrarna genom höga krav föreföll påtaglig.

... föräldrar då som skjutsar... Vi har ingen egen buss eller så, utan det är dom som ställer upp...

... vi förväntar oss eftersom det är föräldrar som kör att dom liksom uppträder på ett korrekt sätt när det gäller trafik och sånt... att folk är bältade i bilen och allt sånt, eftersom det är deras egna barn.

En förklaring på varför föräldraengagemanget hade svalnat var att de i dagens samhälle tvingades att ställa upp och köra mycket mer än vad föräldrar gjorde för 50 år sedan. Förr engagerade föräldrarna sig på andra sätt, medan de idag ansåg att de hjälpte till tillräckligt mycket enbart genom att ställa upp och köra.

Ja, men sen är det ju ändå så jämfört med tidigare, som när man själv växte upp i byn där hemma, då var det ju inte nån förälder som skjutsade ungarna till fotbollen va, utan då cyklade man. Men idag vill ju alla föräldrar köra sina barn, det har blivit lite mer av det idag. Det är klart, det är en annan trafik, det är lite osäkrare i samhället, men ändå, det har blivit mycket mer skjutsande...

Situationen framstod som en *svår balansgång* hur mycket föreningarna skulle våga begära av föräldrarna. Vid för höga krav ansågs föräldrarna dra öronen åt sig, vid för låga krav uppstod problem med att driva verksamheten.

## 6.5. ”Sunt förnufts policy”

Många föreningar hade *outtalade direktiv* istället för en officiell trafiksäkerhetspolicy. Det verkade i föreningarna *inte finnas någon tillräcklig drivkraft* för detta. De fokuserade hellre på den säkerhet som fanns och tyckte att denna väl täckte de behov som fanns. De verkade också utgå från att det inte var något som tilltalade dem, snarare än att en nyfikenhet hade väckts.

Jag tror väl vi... man har väl... en, ja sunt förnufts policy kanske...

Vissa föreningsrepresentanter var inne på varför så få föreningar överlag var positiva till en trafiksäkerhetspolicy. Det *fanns för lite tid* över för arbete med att utforma en trafiksäkerhetspolicy. Det var ju trots allt ett område som *inte hade med själva idrottandet i sig att göra*. Uppfattningar framfördes om att det behövdes något extra för att på allvar väcka intresse för trafiksäkerhetsfrågor. Under normala omständigheter var det *lättast att bara avvisa förslaget* utan någon större reflektion.

Det är ingen som kommer på helt plötsligt att skriva en trafiksäkerhetspolicy utan... jag menar sånt måste ju väckas ute i föreningarna...

... till en början så är ju alla skeptiska och kritiska och det övergår ju också i någon sorts förståelse...

Föreningsrepresentanterna beskrev också att allt nytt uppfattades som *skrämmande i början* och att det kunde ta tid att vänja sig. Bara det nya fick en chans att vara kvar på dagordningen så skulle exempelvis en trafiksäkerhetspolicy troligen till slut accepteras.

Trafiksäkerhetspolicyen väckte emellertid också reaktioner med funderingar kring *ansvarskänsla* och *föreningsutveckling*. Man ville synas i positiv bemärkelse och kunde tänka sig att utarbeta en trafiksäkerhetspolicy för verksamheten, för att få ett kvitto på att föreningen tog ansvar för sina medlemmars säkerhet.

Jag menar utåt sett så är det, det är ju viktigt för oss som förening och visa oss, att vi tar ansvar för såna här delar och vi tar ansvar för alkoholpolicy och vi tar ansvar för miljön...

Föreningarna ville stärka sina *varumärken*. De ville visa att de ansträngde sig för sina medlemmars skull, för att på så sätt *locka fler aktiva* till att välja just deras förening. Föreningarna skulle i slutändan vinna på det, dels genom att förebygga trafikolyckor och på så sätt få ett *bra rykte*, dels skulle de få ett större antal medlemmar i föreningarna.

Uppfattningen att föreningarna hade en skyldighet att föregå med gott exempel uttrycktes, gentemot både aktiva och utomstående. De aktiva ansågs ha en viss status i egenskap av

förebilder för andra. Därför uttryckte de att det var viktigt att engagera sig i frågor även utanför själva idrottsutövandet.

... det finns ju, det finns en sportslig verksamhet, men sen jobbar vi efter hur vi... våra spelare är ju förebilder för många så...

Föreningar som valt att börja utforma *trafiksäkerhetspolicy*s uttryckte något liknande då de tryckte på ett *delat ansvar* mellan förening och aktiva. Åtaliga resor med både seniorer och juniorer gjordes årligen och därför ansåg de det vara viktigt att direktiv och ansvarsfördelning var solklart. Man ville göra allt för att *undvika olyckor* och om något inträffade skulle det stå klart vem som var ansvarig och vad som hade gått snett, för att på så sätt undvika att det hände igen.

Vi har valt och plocka fram en och förnya, alltså, sätta en helt ny trafiksäkerhetspolicy.

Representanter för föreningarna beskrev att det gick *mode i denna sorts frågor*, det kunde dyka upp arbetsområden som speglade en *aktuell* samhällsdebatt. Detta påverkade även idrottsföreningarna som fick *ta ställning* i den aktuella frågan.

Så att flyg och buss... är det vi har... vi har tittat lite på... man försöker ju också i föreningarna ha någon sorts miljöpolicy, det är ganska... det är lite modernt så där.

Miljön var något som var inne nu och därför fanns det föreningar som valt att arbeta fram en *miljöpolicy*. I denna fanns även restriktioner för hur man inom föreningen skulle välja att resa. Dock berörde den trafiksäkerhet i ringa grad.

## 6.6. Dåligt engagemang

Föreningarna nämnde upprepade gånger *brist på intresse* från sina medlemmars sida, framförallt föräldrar kom upp otaliga gånger. Denna problematik innebar att det var svårt för föreningarna att finna resurser då något utöver själva idrottsutövandet skulle göras. Alla pratade om att *någon annan* skulle ta tag i dessa bitar. Bekymret då var att det inte fanns någon annan.

Vi har det som sagt lite svårt, som många föreningar har det nu då att kunna bredden i engagemanget, att många föräldrar... som såna här frågor är sån typisk fråga där man skulle vilja att man kanske hittade någon annan ...

Det verkade som att det saknades det där *extra intresset* från medlemmarnas sida, samtidigt som de som var engagerade i föreningarna inte hade kraft nog att själva *orka dra igång frågor* som tog för mycket tid och energi. Ett förslag som kom upp var då att plocka in någon utifrån,

någon som kunde det aktuella ämnet. Denne skulle då kunna skapa viss nyfikenhet och förhoppningsvis få medlemmarna att engagera sig mer.

Ja, det är i så fall om man tog ut någon utifrån... som är proffs på det... För vi har ju inte så mycket och komma med...

Det var enligt föreningsrepresentanterna svårt att finna personer som var villiga att lägga några minuter av sin tid, ännu svårare att finna personer som var *villiga att engagera sig* i ett ämne som uppfattades som svårt. Aktiva i föreningen kom enbart dit för att träna och stannade inte längre än de behövde.

Det är det här att dom ser bara det som en aktivitet, ungefär som man går på Xercise och tränar, det är samma sak och komma hit, men det är det ju inte... Det här är inte Xercise, det är inget vinstdrivande företag, utan vi är en förening som bygger på att vi måste hjälpas åt...

Detta visade sig också vara en *generationsfråga*. Yngre människor var sällsynta i styrelseuppdrag och övrig föreningsverksamhet. Det efterfrågades en *generationsväxling* som inte verkade komma. Uppfattningen om trafiksäkerhetsarbete och en eventuell policy var att det var en fråga för de personer som skulle ta över verksamheten framöver och inte de som redan satt på uppdrag och var ”på väg ut”.

Med ett visst antal års intervall så måste man titta över sina målsättningar, om man ska sträva mot någonting sånt... Det är en sån bit va, men det ska ju helst inte bara vi i styrelsen jobba med utan det är ju... det är ju den kommande föreningen som ska jobba med det om man säger så va. Tittar vi i styrelsen då så är vi ju... jag är bland dom yngre där va och det är inte så bra...

## 6.7. Resultatsammanfattning

Endast i undantagsfall sågs trafiksäkerhetsarbetet inom föreningarna som ett problem som behövde uppmärksammas och förbättras. Istället uppfattades föreningarna ha god kontroll över trafiksäkerheten. Det fanns också andra frågor som behövde prioriteras. Kommunikation och dialog med föräldrar var ett sådant exempel. Föreningarna såg det som mödosamt att ta tag i andra frågor innan mer grundläggande delar i verksamheten fungerade på ett bra sätt. Fanns det heller inget intresse riskerade frågor som en trafiksäkerhetspolicy stanna vid ett ”papper på väggen”. Ideellt arbete var också något väsentligt, det var få som ansåg sig ha tid att ta tag i de delar som fick verksamheten att gå runt. Än mindre i delar som inte hade med idrottsutövandet i sig att göra. Detta var något som ”någon annan” helst skulle ta tag i. Dessa personer var svåra att finna och ännu svårare att engagera i föreningen. Inom föreningarna såg man därför ett alternativ i att ta in någon utifrån för att inspirera och motivera sina medlemmar till arbeta med frågor som indirekt berörde själva idrottsverksamheten.



## 7. Diskussion

Föreliggande studie har berört idrottsföreningars syn på trafiksäkerhetsarbete genom att undersöka vilka tillgångar som kan påverka detta arbete. Vidare ta reda på uppfattningar gällande trafiksäkerhetspolicys och slutligen förslag på framtida utveckling av förebyggande arbete inom trafiksäkerhet. Denna del ska nu ge en sammanfattande och reflekterande bild av ämnet ifråga.

Föreningsrepresentanterna uttryckte att trafiksäkerhet inte sågs som något större problem. Det fanns inget konkret att ta tag i och då var det heller inte något som var aktuellt att arbeta med. Vad gällde trafiksäkerhetspolicys ansågs det inte vara något som behövdes eller passade in i föreningarna. Enligt Covello et. al. (1989) har människan svårt att relatera till risker som ligger längre fram i tiden och lever hellre här och nu. Därmed kan det vara svårt att övertyga denne om att arbeta med trafiksäkerhet, som syftar till att förebygga olyckor långsiktigt. Detta trots att det faktiskt är en risk som ökar sett till WHO:s statistik (Peden et.al, 2004). I Sverige är det framförallt skador i trafiken som ökar (Vägverket, 2008). Illeris (2007) beskriver det halvautomatiska försvar mot nytt lärande som sätts in om det inte är ett frivilligt lärande. Vi uppfattar det som att dessa faktorer troligen bidrog till en tidig skepsis, vilket gjorde det svårt att övertyga idrottsföreningar om att arbeta mer förebyggande med trafiksäkerhet och införa en trafiksäkerhetspolicy.

Föreningsrepresentanterna var inte heller särskilt oroliga över trafiksäkerheten i sina föreningar och gav därför intrycket av att vara mindre mottagliga för information om förebyggande trafiksäkerhetsarbete. Covello (1989) beskriver hur hälsohot överförs på den personliga risken, därmed missförstås eller missbedöms den verkliga risken. Trafikolyckor kom ”bara” på tolfte plats när allmänheten bedömde vilka risker som var allvarligast för svenskars liv och hälsa. Risker som har blivit en del av vår vardag uppfattas som mindre hotfulla ju längre de har existerat enligt Jarlbro (2004). Modeller som Theory of planned behaviour (Ajzen, 1991) och Health belief model har använts i samband med förebyggande arbete i trafiken. Den senare för att ta reda på hur mottaglig individen anser sig vara för risksituationer och varför de väljer att inte delta i program som på olika sätt ska förebygga skada och sjukdom. Möjligheten att kunna *ta reda på vad som ligger bakom individers beteenden* gör att det inom förebyggande arbete blir lättare att presentera och motivera arbetet (Morowatisharifabad, 2009). Varje dag befinner vi oss i trafikmiljöer och trafiken blir dessutom allt tätare. Därmed minskar vår personliga riskmedvetenhet varje gång vi rör oss i denna miljö och inte skadas, vilket påverkar motivationen till att i andra sammanhang arbeta med den som en konkret risk. Då både trafikmiljö och fordon i sig blir allt säkrare skapas kanske en *falsk trygghetskänsla* som påverkar och minskar människans eget ansvar. Allt färre människor dör i trafiken medan skadorna alltså ökar i den alltmer intensiva trafikmiljön (Vägverket, 2008). Därmed räknas trafikolyckor fortfarande som ett av Sveriges största folkhälsoproblem (Vägverket, 2009b). Det är möjligen så att människor blir avtrubbade, tiden vi lever i bidrar till att det ibland är lätt att ta saker för givet, att det till exempel är viktigare att komma fram snabbt än att fokusera på säkerheten. Det vi läser i tidningar och ser på tv

normaliserar trafikolyckor och gör det samtidigt lättare att hålla risken borta från vår egen värld. En reflektion och parallell är om det eventuellt är som med olika larm om vad som är farligt att äta och inte. Att vi till slut inte ser skogen för alla träden, och därmed inte orkar registrera allt som vi borde för att skydda oss mot faror som verkligen är ett hot mot vår hälsa.

Även om ingen av föreningarna som vi var i kontakt med hade en fullt utvecklad trafiksäkerhetspolicy, så fanns mer eller mindre uttalade direktiv. En förenings riksförbund hade krävt tydligare anvisningar gällande resor hem från match på grund av en incident i en annan förening. I många andra föreningar utgick man oftast från en ”sunt förnuftspolicy”. Man utgick från att alla uppträdde på ett korrekt sätt i trafiken. De ansåg att eftersom det inte hade hänt något upplevde de heller inget behov av att skapa ytterligare direktiv eller policys för trafiksäkerhet. Enligt OADI (Observe-Asses-Design-Implement)- modellen som används för att beskriva organisatoriskt lärande, behövs en konkret upplevelse för att ett lärande ska kunna ske (Kim, 1993). Incidenten i den förstnämnda föreningen hade skapat ett motiverat lärande som genom idrottens riksförbund spridits till andra föreningar. Enligt Kims modell krävs det en konkret observation för att ett organisatoriskt lärande ska starta. I den nämnda föreningen hade olyckan i sig satt igång en större process. För att förhindra att detta hände igen hade det skapats nya direktiv, ett nytt lärande. Av allt att döma krävdes det en olycka, en konkret händelse för att idrottsföreningarna skulle ändra den generella inställningen till förebyggande trafiksäkerhetsarbete. Nu var det en större organisation än själva idrottsföreningen, men det var händelsen i sig som utlöste reaktionen. *En olycka i vår närhet påverkar oss troligen mer än direktiv*, hur mycket vore intressant att undersöka, men det ska inte denna studie gå djupare in på.

Föreningarnas förutsättningar spelade en stor roll för att förebyggande trafiksäkerhetsarbete över huvud taget skulle ha en chans att komma med på dagordningen. De tvingades dagligen att göra prioriteringar i vad de skulle engagera sig i, det som avgjorde var *vilka tillgångar som fanns tillgängliga*. Föreningensrepresentanterna nämnde ideellt arbete och till viss del ekonomi som avgörande faktorer. Det ekonomiska världsläget påverkade verksamheten och i sin tur själva transporter, men det verkade inte vara det största hindret för införandet av en trafiksäkerhetspolicy. Illeris (2007) skriver att offentligt stöd har minskats för frivilliga verksamheter och i dagens samhälle läggs resurser nästan enbart på sådant som ger någonting tillbaka. Det har gjort att det offentliga stödet för intressebaserade aktiviteter har minskat, vilket innebär att de individer som har tid men framförallt kraft över får axla en stor del av arbetet. Dessa individer blir tyvärr alltmer sällsynta. Samhället behöver dock dessa aktiviteter, vilket gör att de ändå lever vidare och fortsätter att inspirera och forma människor (a.a.). Föreningarna var också som Illeris (2007) nämner främst beroende av att det fanns människor, i synnerhet föräldrar som ideellt ställde upp och skjutsade eller hjälpte till vid tävlingar. Flera föreningar var oerhört tacksamma över att bara få denna hjälp men det stannade då oftast där. Så länge de egna barnen var inblandade var det lättare att involvera föräldrarna men utöver det ansågs tiden oftast inte räcka till. Även om det bara handlade om fem minuter så var det svårt att få föräldrar till att ställa upp. Det krävdes en större belöning, något som föreningarna inte kunde erbjuda. Engagemang för idrottsföreningar i stort verkade ha minskat och detta hade begränsat verksamheten i det dagliga arbetet och framförallt föreningarnas möjligheter till utveckling. Genomgående i intervjuerna var att denna typ av

engagemang var en bristvara. Människan är i grunden egoistisk enligt den sociala utbytesteorin (Homans, 1961), denne vill ha fördelar och försöker undvika det ofördelaktiga. Teorin trycker på att människans attityder påverkar hennes beteenden. I dagens stressade samhälle märktes detta tydligt, allt färre hade tid för det ideella arbetet. Det gav för lite tillbaka sett till den tid individen la ner. Föreningsrepresentanterna verkade inte helt övertygade om att folk verkligen var så upptagna som de uppgav. Det handlade mer om att människor inte ville ställa upp. Att motivera människor till att offra sin fritid på mer arbete upplevdes som en stor knäckfråga. Möjligheterna att ytterligare belöna ideellt arbete var begränsat och gick som vi anser det emot hela den frivilliga föreningsandan. Det handlade om att upprätthålla en verksamhet och inte tjäna pengar. Hur detta ska kunna lösas speglar möjligen en större samhällsförändring som idag påverkar andra frivilliga organisationer.

Föreningsrepresentanterna beskrev att de riskerade att uppfattas som tjatiga om de försökte trycka på med frågor som inte anknöt till själva verksamheten. De kände att det måste finnas ett intresse hos majoriteten för att kunna förankra frågor som förebyggande trafiksäkerhetsarbete och en sådan policy, annars var det inte värt något. Det uttrycktes att det var dåligt med intresse i föreningarna och att det var problem med att överhuvudtaget nå ut till medlemmarna. Information som sattes upp fick minimal respons och det var svårt att nå ut till framförallt föräldrar. Därför är uppfattningen att föreningarna hellre la resurserna på att hyra bra fordon och lämna över ansvaret på den enskilde föraren. Detta istället för att försöka förändra beteenden. Nollvisionen utgår från ett delat ansvar och utan förarens ansvarstagande genom beteendeförändringar skjuts målet fram med noll döda och skadade i trafiken (Vägverket, 2009a). Det skulle förmodligen göra skillnad om föreningarna försökte utbilda sina förare, och inte enbart försöka satsa på säkrare fordon. Den mänskliga faktorn finns med oavsett hur säkra fordon som tillverkas. Att *öka individens kunskap* ger förhoppningsvis en större förståelse för förebyggande trafiksäkerhet och en minskad risk för olyckor, vilket stämmer överens med Nollvisionens grundvärderingar (Andersson, 2003). Kritik som förekommer mot Nollvisionen nämner bristen på konkreta strategier (Belin, 2004), något som eventuellt borde stärkas inom projekt som Säkra idrottsresor. Bara det att vi gick ut och träffade föreningar och tog upp ämnet verkade påverka mer än den information som de tidigare kommit i kontakt med via mail och enkät.

Förebyggande trafiksäkerhets- och policyarbete blev lågt prioriterat då ansvariga i föreningen helt enkelt inte kände att de fick någon respons på denna sorts frågor. Medbestämmande är enligt Illeris (2007) en viktig del för lärande, får individer styra vad som sker minskar detta fientligheten till lärande. I intervjuerna påtalades detta som bättre förutsättningar för att skapa intresse för nya frågor. Isaacs (1993) beskriver hur *dialogen främjar kollektivt tänkande och kommunikation*, vilket har stor betydelse för det kollektiva lärandet. Detta går att koppla samman med ett av Sveriges elva folkhälsoområde som beskriver delaktighetens och inflytandets betydelse för hälsan (Statens folkhälsoinstitut, 2008). Om medlemmar var fientliga till lärande eller ointresserade av att ta åt sig informationen är svårt att säga. Det som kan diskuteras är ifall responsen hade blivit bättre om det gick att engagera de berörda personerna på ett tidigare stadium. Oavsett anledning fanns det inga bra förutsättningar till att skapa intresse för förebyggande trafiksäkerhetsarbete, på grund av att kommunikationen inom föreningarna inte fungerade.

Då det i flera föreningar var svårt att få till en dialog var det heller inte lätt att skapa något engagemang för frågor som denna. Att många medlemmar i början är skeptiska och kritiska till nya frågor påtalades under intervjuerna, men att denna skepsis och kritik efter ett tag övergår i en förståelse av frågans vikt. Här kan anknytas till Illeris (2007) tankar om ett halvautomatiskt försvar som aktiveras när ett lärande överskrider den invanda förståelsen. Om det emellertid handlar om ett lärande som frivilligt har accepterats, finns det en vilja att övervinna vardagsmedvetandet. Den motsatta effekten blir alltså om det är ett påtvingat lärande, då försvaret mot den nya förståelsen aktiveras (a.a.). Det var också där som skon verkade klämma hos flera föreningar. Att vi människor till en början helst vill slippa ytterligare uppgifter i vår invanda vardag oavsett storlek på uppgifter, beroende på att vi hellre ser problemen än fördelarna. Dialogens betydelse för att genomföra nya idéer kan troligen inte underskattas. Att man som hälsoarbetare utgår från människors, och i detta fall föreningarnas förutsättningar och *anpassar sin information* och sig själv snarare än att man försöker använda en effektiv retorik. Om människor inte tar till sig informationen vi ger dem kan vi heller inte räkna med en bättre folkhälsa.

Föreningarna verkade överlag inte heller vilja arbeta efter en trafiksäkerhetspolicy, det uttrycktes bland annat som att det inte var något en förening bara plötsligt bestämde sig för att de ville göra. En förklaring kan vara att de ansåg att de redan hade för mycket annat att arbeta med. Därför var det ett måste att kunskapen kom utifrån och att det svåraste verkade vara att få föreningarna till att själva vilja det. Jarlbro (2004) beskriver hur vi människor lättast tar till oss kunskap från människor som står oss nära, liknar oss eller har samma intressen. Därför borde idén med trafiksäkerhetspolicy presenteras för alla i de olika föreningarna för att inbjuda till diskussion bland medlemmarna. På så vis kan den få legitimitet genom att människor som litar på varandra får ett gemensamt beslutsunderlag att stödja sina åsikter på. Inte att det över en natt blir en omedelbar uppslutning men att dialogen, som Isaacs (1993) beskriver skapar ett kollektivt lärande som minskar det halvautomatiska försvar Illeris (2007) nämner. Därigenom stegvis *få igång ett frivilligt lärande*. Det skulle förhoppningsvis minska risken för att trafiksäkerhetspolicyn bara blir en ”hyllvärmare” som några föreningar var oroliga för. En motiverad oro som kan kopplas till organisatoriskt lärande, vilket definieras som organisationens styrka att behålla eller främja erfarenhetsbaserade arbetsinsatser som gör att det lever vidare i organisationen enligt Nevis, et. al. (1995). Kim (1993) pekade även på att i ett organisationslärande så är individerna bärare av en stor del av organisationens kunskap. Trafiksäkerhetspolicyn ska ju helst leda till en inrättad och långsiktig trafiksäkerhetsfilosofi som gör transporter inom idrottsföreningar säkrare.

Sett till framtida aspekter av ett förebyggande trafiksäkerhetsarbete så hade representanterna från föreningarna vissa idéer och åsikter om hur det kunde arbetas för att höja intresset. De hade gärna sett att någon utifrån med större kunskap hade aktualiserat ämnet, någon som kunde skapa motivation och drag kring det dela. Föreningsrepresentanterna nämnde att hjälp utifrån på olika sätt hade underlättat. Att bli *inspirerad av ett ”proffs”* var en idé, påtryckningar från högre håll för att få fart på arbetet en annan. Det räckte om någon kom ut och informerade kort istället för via e-post. Vid datorn var det lättare att ignorera och skjuta upp saker. För att lyckas skapa motivation anser Covello et. al. (1989) att det i ett hälsobudskap ska tryckas på enkelhet, huvudpoäng och på vad gruppens behov är. Att man

som hälsoarbetare utgår från vad mottagaren anser vara viktigt och inte från vad sändaren anser. Hokstad och Vatn (2007) skriver att sändare och mottagare ofta är oense om riskhantering. Experten har inte alltid företräde med sin kunskap, men att den heller inte ska ignoreras om mottagarna inte är överens med experten. Att få idrottsföreningarna att lyssna till budskapet om förebyggande trafiksäkerhet uppfattar vi som svårt. Budskapet kräver en enkelhet och anpassning till föreningarnas förutsättningar. De är ofta begränsade i vad de hinner med och klarar av att genomföra. *Behoven är väldigt olika* i föreningarna, en klar huvudpoäng med att det i slutändan handlar om att rädda liv kanske kan väcka mer intresse. Även om föreningarna inte anser att trafiksäkerhetsarbetet är något att arbeta med så finns det en anledning till att projektet har startats. Därför verkar det som att experterna måste bli bättre på att anpassa sig till sina mottagare för att visa vad de vill med sina budskap. Vägverket Region Mitt med flera försökte med ett liknande projekt 2008 och lyckades inte helt med att engagera föreningarna. De kom fram till ungefär samma bakomliggande orsaker som vi men ansåg ändå att projektet var lyckat. Slutresultatet kom fram till att lite var bättre är inget och att kvalitet gick före kvantitet. De märkte tidigt att engagemang för frågan var litet och försökte tidigt finna andra sätt att nå ut till föreningarna (Vägverket Region Mitt, 2009). Vår uppfattning är därför att ämnet som sådant är *svårt att förankra* samt trögarbetat på grund av föreningarnas brist på resurser och intresse.

## 7.1. Metoddiskussion

För att gå tillbaka och kritiskt granska arbetsprocessen konstaterar vi att ämnet som sådant ännu inte är så utforskat. Trafiksäkerhet i detta avseende är en folkhälsofråga som hanteras med en pedagogisk utgångspunkt. Det bidrog till att det var svårt att hitta renodlad vetenskaplig litteratur inom folkhälsoområdet.

Sett till valet av föreningar och respondenter blev det en bra spridning på både idrotter och föreningsrepresentanter, något som gav mycket information och som visade vilka åsikter och uppfattningar som fanns. En faktor som övervägts är, om urvalet skulle ha inkluderat föreningar som inte tidigare haft kontakt med trafiksäkerhetspolicy. Ingen förening hade en färdigställd trafiksäkerhetspolicy, men det var för de flesta ett bekant ämne och det fanns de som hade påbörjat ett sådant arbete. Det hade varit intressant att genomföra vidare studier kring just denna fråga, att undersöka vilka eventuella skillnader som hade funnits.

Antalet intervjuer och provintervjuer borde eventuellt ha varit fler. Även om det fanns en viss mättnad i svaren under intervjuerna så kanske det hade framkommit ytterligare perspektiv om vi exempelvis hade intervjuat föreningar som aldrig hört talas om trafiksäkerhetspolicy. Då vi som intervjuare var väldigt oerfarna hade det varit bra träning att göra fler provintervjuer för att bli mer bekväma i rollerna. Själva intervjusituationen upplevdes inte som helt enkel och vår rutin lyste ibland igenom. Vi var så tacksamma över att föreningsrepresentanterna var snälla och ställde upp för intervju att vi ibland nöjde oss lite väl snabbt med vissa svar. Vi tror

inte att resultatet i stort påverkades men det märktes att mer träning alltid kan behövas. Mer följdfrågor hade kunnat öka och fördjupa förståelsen av intervjuerna.

En positivt bidragande faktor var att de flesta intervjuerna genomfördes ute hos föreningarna. Det verkade påverka respondenterna att känna sig mer bekväma och våga öppna upp för mer utvecklande svar. En intervju genomfördes på högskolan och denna blev mindre lyckad då föreningsrepresentanten förmodligen kände sig mindre bekväm i den miljön. Något vi var väldigt noggranna med vid kontakt med föreningsrepresentanterna var att inte döma dessa efter hur pass utvecklat trafiksäkerhetsarbete de hade. Det var viktigt att hålla sig så neutral som möjligt. Kvale och Brinkmann (2009) beskriver hur viktigt det är att det finns ett förtroende mellan intervjuare och respondent för att lyckas med resultatet. De flesta intervjuerna innehöll goda dialoger, det kändes aldrig stelt. Förmodligen mycket beroende på att föreningarna var bekanta för oss och att det då var en bra isbrytare att inledningsvis kallprata lite kring föreningarnas idrottande.

Vi får medge att analysen av intervjuerna var en svår process. Även om intervju som metod känns som rätt beslut så upplevdes vår erfarenhet av den kvalitativa metoden som liten. Likt intervjusituationen krävs det här mer träning för att bli bekväm med arbetssättet. Att läsa och skriva tentor om det är en sak, men att bära upp sin uppsats med den egna subjektiva synen känns ändå märkligt.

## 7.2. Konklusion

Våra slutsatser i den här studien handlar till stor del om hur man ska få människor att se trafikrisker som ett problem och att förmå den egna personen eller i detta fall föreningen att inse detta. Riskuppfattning är något subjektivt, Jarlbro (2004) nämner hur vi har en tendens att undervärdera stora risker och övervärdera små. Det är svårt att som individ koppla sin livsstil till ett framtida hot som inte går att relatera till nuet.

### **Slutsats 1**

Kortfattat ser man inom föreningarna inte något problem förrän det konkret har blivit ett. De har bland annat svårt att ta till sig en trafiksäkerhetspolicy eftersom de inte ser någon risk med att inte ha någon. Deras nuvarande arbete anses fungera bra eftersom ingen olycka har skett och sunt förnuft anses räcka långt. Vi upplever att det måste till en olycka nära föreningarna för att ett behov ska uppstå. För att skapa motivation för trafiksäkerhetsarbete i idrottsföreningar räcker det inte med enbart information. Mer presentation av ämnet i fråga krävs, helst på ett sätt som utmärker sig från all annan information som dagligen översköljer föreningarna. Att koppla trafikfrågan till de olika föreningarna och peka ut vilka praktiska risker som finns just där. Dessutom vid upprepade tillfällen ta upp ämnet och implementera i vardagen. På så sätt blir det lättare för medlemmarna att på en mer naturlig väg kunna sätta sig in i och förstå hur angeläget förebyggande trafiksäkerhetsarbete är. Det handlar om att

*poängtera för dem att risken finns här och nu.* Inte bara peka ut den allmänna risken som finns och som alla är medvetna om.

## **Slutsats 2**

Delar av föreningslivet har svårt att få ihop sin verksamhet. Det finns allt färre människor, i synnerhet föräldrar som är beredda att ägna sin tid åt ideellt arbete. Individerna ser inte tillräckligt med fördelar för att lägga tid på det arbete som skulle behövas. Detta är en nödvändighet om föreningarna ska överleva och kunna utvecklas. Förebyggande trafiksäkerhetsarbete är starkt beroende av dem som är engagerade. De behövs som katalysatorer, men de behöver också mycket stöd och hjälp för att lyckas. Därför gäller det att ur ett salutogent perspektiv se och *utgå från de ideella krafter som ännu finns kvar inom föreningslivet.* Tillsammans finna nya vägar och möjligheter att utveckla det framtida föreningslivet. Resultatet är kanske alla gånger inte det viktigaste, utan att ge kraft och möjlighet till de människor som är villiga att engagera sig.

### *7.2.1. Folkhälso pedagogens roll & vidare studier*

Trafik är något som människan själv har skapat och är därför förebyggbart. Folkhälso pedagogen kan alltså fylla en stor roll i denna typ av sammanhang. Att arbeta förebyggande uppfattas inte alltid så motiverande i början, då det oftast inte ger något omedelbart resultat. Föreningsrepresentanterna poängterade att någon utifrån hade kunnat skapa ett större intresse för olika frågor, denne någon hade förslagsvis kunnat vara en folkhälso pedagog. Att gå ut med samma budskap till alla föreningar fungerar som vi uppfattar det dåligt. Därför är ett förslag att inte börja arbeta alltför brett, det vill säga att man startar upp ett projekt med färre föreningar och försöker få till en sorts *snöbollseffekt*. Större föreningar kan eventuellt agera förebilder och skapa en status kring trafiksäkerhetspolicy. Även se vilka av de större föreningarna som har ungefär samma struktur och behov, för att *sen vinkla budskapet till varje ny grupp* av föreningar som man riktar sig till. Ett mer pedagogiskt angreppssätt, en kompetens som kanske saknas idag?

Det gick snabbt och lätt för föreningarna att avfärda trafiksäkerhetsarbete och trafiksäkerhetspolicy innan man gett det en riktig chans. Därför gäller det att som folkhälso pedagog få människor att tänka till en extra gång, även om det bara väcker en minoritet så tror vi att det kan räcka långt på sikt. I och med att det finns över 20 000 idrottsföreningar i Sverige med runt 3 miljoner medlemmar, finns här mycket bra förutsättningar för nytt lärande, inte bara kring trafiksäkerhet. Det är en enorm resurs som borde användas mer för att förändra och utveckla vårt samhälle till det bättre. Därför anser vi att en *trafiksäkerhetspolicy är ett bra sätt att försöka nå ut till människor* och förändra, istället för att bestraffa genom exempelvis böter. Dock behövs också det som folkhälsoarbete alltid kräver, tillräckliga resurser för att lyckas. Vi tror emellertid inte att projekt som dessa behöver kosta så mycket för att vara framgångsrika.

Kommunikation med framförallt föräldrar var en svår del för föreningarna att hantera. De såg därför ingen anledning att ta sig an områden som trafiksäkerhet, eftersom det ändå inte skulle

få någon respons. Då *kommunikation är en förutsättning för föreningsutveckling* anser vi att det är något som behöver förbättras. En folkhälso pedagog hade genom kontakt med både föreningsrepresentanter och föräldrar kunnat hitta ett anpassat sätt för dem att kommunicera. Ökar föreningarnas förmåga att nå ut till föräldrar och andra medlemmar ökar också möjligheterna att motivera fler till att arbeta ideellt, och ta sig an frågor som förebyggande trafiksäkerhetsarbete. Frågor som kan vara avgörande för föreningarnas framtid.

Våra funderingar kring vidare studier kretsar kring att genomföra studier som djupare undersöker hur lärande idrottsföreningar kan användas i samband med förebyggande folkhälsoarbeten. Inte enbart inom trafiksäkerhetsområdet.



## 8. Referenser

- Ahrne, G., Roman, C. & Franzén M. (2003). *Det sociala landskapet*. Göteborg: Bokförlaget Korpen.
- Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational behaviour and human decision processes*: 50(2): 179-211.
- Andersson, M. (2003). *Nollvision eller nollillusion*. Uppsala: Cajoma Consulting.
- Baum, A., Newman, S., Weinman, J., West, R. & Mcmanus, C. (1997). Cambridge handbook of psychology, health and medicine. I V.J Strecher & I.M Rosenstock (Red.) *The health belief model* (pp.113- 117). Cambridge: Cambridge university.
- Belin, M-Å. (2004). *Det nationella trafiksäkerhetsprogrammet 1995-2000 - Ett misslyckande?* Uppsala: Uppsala universitet, Institutet för bostads- och urbanforskning.
- Berg, H-Y. & Gregersen, NP. (1993). *Samband mellan unga förars livsstil och deras olycksrisk i trafiken*. (VTI Rapport 374). Linköping: Vägtrafikinspektionen.
- Covello, V.T., McCallum, D.B. & Pavlova, M.T. (1989). *Effective risk communication, the role and responsibility of government and nongovernment organizations*. New York: Plenum Press.
- Dahlgren, LO. & Franke, A. (1992). *Tankar om vägtrafiken*. (LiU-PEK-R-156). Linköping: Universitetet i Linköping, Institutionen för pedagogik och psykologi.
- Ewles, L. & Simnet, I. (2008). *Hälsoarbete*. Lund: Studentlitteratur.
- Forward, S. & Lewin, C. (2006). *Medvetna felhandlingar i trafiken - En litteraturundersökning*. Linköping: Vägtrafikinspektionen.
- Hokstad, P. & Vatn, J. (2007). Ethical dilemmas in traffic safety work. *Safety Science*: 46: 1435- 1449.
- Homans, G.C. (1961). *Social behaviour - It's elementary forms*. San Diego, California: Harcourt.
- Ifver, J. & Rydgren, H. (2008). *Trafiksäkerhetsutvecklingen 1996- 2007*. Borlänge: Vägtrafikinspektionen.
- Illeris, K. (2007). *Lärande*. Lund: Studentlitteratur.

- Isaacs, W.N. (1993). Dialogue, collective thinking and organizational learning. *Organizational Dynamics*: 93: 24-39.
- Jarlbro, G. (2004). *Hälsokommunikation - En introduktion*. Lund: Studentlitteratur.
- Jönköpings Södra IF. (2009). *Trafiksäkerhetspolicy*. Jönköping: Jönköpings Södra IF.
- Kharusi, W., Dreinhöfer, K., Lidgren, L., Musafir, M., Browner, B. & Martin, S. (2008). *The Bone and Joint Decade 2000 – 2010 – Road traffic injury prevention*. Lund: Lunds Universitet, Medicinska fakulteten.
- Kim, D. (1993). The link between individual and organizational learning. *MIT Sloan Management Review*: 35(1).
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Lewin, C. (2004). *Riskbedömningar i trafiken - En litteraturstudie*. Linköping: VTI.
- Lincoln, Y.S. & Guba, E. (1985). *Naturalistic inquiry*. Beverly Hills: Sage.
- Moen, B-E. (2007). Determinants of safety priorities in transport - The effect of personality, worry, optimism, attitudes and willingness to pay. *Safety science*: 45: 848- 863.
- Morowatisharifabad, M.A. (2009). The Health Belief Model variables as predictors of risky driving behaviors among commuters in Yazd, Iran. *Medline*: 10(5): 436-40.
- Nevis, E.C., Dibella, A.J. & Gould, J.M. (1995). Understanding organizations as learning systems. *Sloan Management Review*: 36(2): 73- 83.
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A., Jarawan, E. & Mathers, C. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Köpenhamn: WHO.
- Pellmer, K. & Wramner, B. (2007). *Grundläggande folkhälsovetenskap*. Stockholm: Liber.
- Racioppi, F., Eriksson, L., Tingvall, C. & Villaveces, A. (2004). *Preventing road traffic injury: A public health perspective for Europe*. Köpenhamn: WHO.
- Riksidrottsförbundet. (2005). *Riksidrottsförbundets policy för trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten*. Stockholm: Riksidrottsförbundet.
- Riksidrottsförbundet. (2008). *RF Verksamhetsberättelse 2008*. Stockholm: Riksidrottsförbundet.
- Riksidrottsförbundet. (2010). *Idrottens organisation*. Stockholm: Riksidrottsförbundet.

Starrin, B. & Svensson, P-G. (2008). *Kvalitativ metod och vetenskapsteori*. Lund: Studentlitteratur.

Statens folkhälsoinstitut. (2008). *Delaktighet och inflytande i samhället*. [Elektronisk] Tillgänglig: <http://www.fhi.se/sv/Om-oss/Folkhalsopolitikens-malomraden/1-Delaktighet-och-inflytande-i-samhallet/> 2010- 03- 23).

Statens folkhälsoinstitut. (2009). *Miljöer och produkter*. [Elektronisk] Tillgänglig: <http://www.fhi.se/sv/Om-oss/Folkhalsopolitikens-malomraden/5-Miljoer-och-produkter/> (2010- 03- 22).

Svensson, P-G. & Starrin, B. (1996). *Kvalitativa studier i teori och praktik*. Lund: Studentlitteratur.

Säljö, R. (1997). Talk as data and practice, a critical look at phenomenographic inquiry and the appeal to experience. *Higher Education Research and Development*:16(2): 173- 190.

Vetenskapsrådet. (2002). *Forskningsetiska principer inom humanistisk och samhällsvetenskaplig forskning*. Vetenskapsrådet.

Vägverket. (2007a). *Olycksutvecklingen i trafiken 2006*. Borlänge: Vägverket.

Vägverket. (2007b). *Resvaneundersökning*. Borlänge: Vägverket.

Vägverket. (2008). *Säker trafik- Nollvisionen på väg*. Borlänge: Vägverket.

Vägverket. (2009a). *Nollvisionen*. Borlänge: Vägverket.

Vägverket. (2009b). *Krockprov i hög fart*. Borlänge: Vägverket.

Vägverket. (2009c). *Don't drink and drive*. [Elektronisk] Tillgänglig: [http://www22.vv.se/ddd2\\_default\\_22808.aspx?epslanguage=EN](http://www22.vv.se/ddd2_default_22808.aspx?epslanguage=EN) (2010- 01- 28).

Vägverket Region Mitt. (2009). *Hållbara idrottsresor - Trafiksäkra och miljöanpassade transporter inom idrotten*. Härnösand: Vägverket Region Mitt.

Werne, M. (2008). *Verksamhetsberättelser 2008 med årsredovisningar*. Malmö: Skåneidrotten.

Åberg, L., Haglund, M., Nilsson R. & Rimmö P.A. (2001). *Modeller för trafikanters beslutsfattande och beteende och utvärdering av ny teknik i fordon*. Uppsala: Uppsala universitet, Institutionen för psykologi.

## **Intervjuguide**

### **Hur ser er verksamhet ut idag?**

Vilka frågor utöver själva idrotten är mest angelägna för föreningen idag, kort och långsiktigt?

### **Vilken typ av resor sker i föreningen?**

Vilka förutsättningar har ni för resor idag?

- chaufförer
- pengar
- fordon
- aktiva

### **Vem eller vilka ansvarar för trafiksäkerheten i föreningen?**

- föreningens roll
- föräldrarnas roll
- den aktives roll

Är det någon trafiksäkerhetsfråga som prioriteras mer än någon annan?

### **Hur behandlas trafiksäkerhetsfrågor i föreningen?**

Finns trafikrisker för olika typer av trafikant i anslutning till er förening?:

- gående
- cykel
- bil
- buss

Har ni några förslag på hur man kan arbeta med trafiksäkerhet i idrottsföreningar?

### **Tog ni del av projektet ”Säkra idrottsresor” som Skåneidrotten presenterade våren 2009?**

Har det påverkat ert trafiksäkerhetsarbete?

Hur känner ni inför ett ev. arbete med att införa en trafiksäkerhetspolicy i föreningen?

### **Övrigt att tillägga?**

### Till dig som är engagerad i en idrottsförening!

**Hej!**

Vi heter Johny Allansson och Linda Jönsson och läser till Folkhälsovetare på Högskolan Kristianstad. Vi skriver just nu vårt examensarbete som handlar om förebyggande trafiksäkerhetsarbete inom idrottsföreningar. För oss är detta en uppföljningsstudie till projektet "Säkra idrottsresor" som bland annat Skåneidrotten ansvarar för och som startades våren 2008. I våras skickades det bland annat ut en enkät till alla kommunens, ca 200 idrottsföreningar gällande trafiksäkerhetspolicys. Vi skulle nu vilja följa upp detta projekt genom att närmare beskriva föreningars uppfattningar kring ämnet.

Syftet är att få en uppfattning om hur det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet bedrivs i idrottsföreningar i XX kommun.

Er förening har blivit utvald att delta i en intervju. Denna kommer att genomföras någon gång under november eller december månad 2009, vid ett tillfälle och en plats som passar er. Intervjun tar ca 45 min och kommer att bandinspelas, detta för att underlätta för oss att bearbeta det insamlade materialet.

Det material vi får in kommer att bearbetas konfidentiellt genom att det i vårt arbete inte går att koppla svaren till er förening. När studien är färdig kommer allt material förstöras för att förhindra att det används i något annat syfte.

Deltagandet är naturligtvis helt frivilligt och ni kan när som helst under studiens gång dra tillbaka ert samtycke att delta i studien. Vi skulle emellertid uppskatta om ni ville vara med och bidra med era (föreningens) uppfattningar i ämnet. Genom att få ta del av era tankar hoppas vi kunna bidra med kunskap till den fortsatta utvecklingen inom trafiksäkerhetsarbetet i er idrottsförening.

Det medföljer här en medgivandeblankett som måste fyllas i innan intervjun genomförs. Detta för att vi behöver ditt godkännande till att medverka i studien.

Har du några frågor eller synpunkter så får du gärna kontakta oss via telefon eller mail.

**Tack på förhand för din medverkan!**

.....  
Johny Allansson

0706-83 54 39  
[johny.allansson0005@stud.hkr.se](mailto:johny.allansson0005@stud.hkr.se)

.....  
Linda Jönsson

0708-22 95 15  
[linda.jonsson0036@stud.hkr.se](mailto:linda.jonsson0036@stud.hkr.se)

## Medgivandeblankett

Jag har tagit del av informationen att deltagandet är frivilligt och att jag när som helst kan avbryta min medverkan utan att ange någon orsak.

Härmed ger jag mitt samtycke till att medverka i studien.

.....  
Ort, datum

.....  
Underskrift

.....  
Namnförtydligande

.....  
Telefonnummer

.....  
Johny Allansson

.....  
Linda Jönsson