

Lokalorientert forebygging av ruspåvirkede førere

en teoretisk oppgave

BACHELOROPPGAVE (OPPG300)

Politihøgskolen

2016

Kand.nr : 521 og 649

Antall ord: 8565

Innhold

1.0 Innledning	4
1.1 Bakgrunn for valg av tema	4
1.2 Problemstilling og avgrensing av oppgaven	5
2.0 Metode	6
2.1 Vår rolle.....	6
2.2 Valg og anvendelse av metode.....	7
2.3 Metode for innhenting av kilder.....	8
2.4 Kildekritikk	8
2.5 Forforståelse	9
3.0 Teori.....	10
3.1 Kriminalitetsforebyggende politiarbeid	10
3.2 Lokalorientert politiarbeid.....	11
3.3 Samarbeid med andre aktører.....	13
3.4 Kjøring i ruspåvirket tilstand.....	15
4.0 Drøfting.....	17
4.1 Kommunikasjon og relasjonsbygging med publikum.....	17
4.2 Lokalorientert politiarbeid; forebygging på lokalbefolkningens premisser	18
4.3 Tillitsbygging	19
4.4 Lokalorientert forebygging har begrenset påvirkningskraft.....	21
4.5 Samarbeid med lokale aktører.....	22
4.5.1 Samarbeid med skolene	22
4.5.2 Samarbeid med kommunen	23
4.5.3 Samarbeid med lokalbefolkningen	24

4.6 Taushetsplikt ved deling av informasjon i tverrfaglige samarbeid	24
5.0 Avslutning.....	26
6.0 Litteraturliste.....	29
7.0 Selvvalgt pensum	31

1.0 Innledning

1.1 Bakgrunn for valg av tema

I følge Vegdirektoratet (2015) var ruspåvirkning en sannsynlig medvirkende årsak til 22 % av dødsulykkene på norske veier i perioden 2005 - 2012. Dette tilsvarer nesten en fjerdedel av alle dødsulykker på norske veier i løpet av 7 år. Viktigheten av å forebygge kjøring i ruspåvirket tilstand er dermed stor. I forbindelse med utarbeidelse av Nasjonal transportplan 2002-2011, vedtok Stortinget en visjon om et transportsystem som ikke fører til drepte eller hardt skadde på norske veier; den såkalte "nullvisjonen" (St.meld. nr. 46 (1999-2000)). Nullvisjonen har så blitt videreført til de neste nasjonale transportplanene, senest til Nasjonal Transportplan 2014 - 2023 (Meld. St. 26 (2012-2013)). Siden kjøring i ruspåvirket tilstand er en så vesentlig medvirkende årsak til mange av dødsulykkene i Norge, er et viktig ledd i å nå nullvisjonen at det foregår effektiv forebygging av denne typen risikofylt atferd i trafikken. Det kan dermed tenkes at reduisering av kjøring i ruspåvirket tilstand antageligvis vil føre til at antallet dødsulykker minsker.

Politiet har en svært viktig rolle i forebyggingen av kjøring i ruspåvirket tilstand. De er ofte de første som møter førere som er ruspåvirket i trafikken, samtidig som de også på mange måter har de største mulighetene til å påvirke personer til å la være og kjøre i ruspåvirket tilstand gjennom sin rolle som en del av statens maktapparat. I politiloven §§ 1 og 2 står det, blant annet, at politiet skal være en del av samfunnets samlede innsats for å befeste borgernes trygghet, beskytte person, og forebygge og opprettholde den offentlige orden og sikkerhet. Å forebygge kjøring i ruspåvirket tilstand vil dermed være en viktig del av politiets oppgaver, nettopp for å ivareta de nevnte bestemmelsene i politiloven (1995).

1.2 Problemstilling og avgrensning av oppgaven

Veien frem mot å forme en problemstilling starter gjerne med et spørsmål eller et tema som en ønsker å undersøke og finne mer ut om. En problemstilling er allikevel noe mer enn bare et spørsmål. Olsvik skriver i sin bok (2013, s. 141) at for at et spørsmål skal bli en problemstilling må en "avgrense tematikken", "finne relevante spørsmålsstillinger" og "omgjøre spørsmål til påstand som skal diskuteres". Problemstillingen må dermed innby til diskusjon og drøfting.

Ganske tidlig hadde vi klart for oss hva temaet for oppgaven vår skulle være, men det tok noe tid før vi kom frem til en passende problemstilling. Vi diskuterte mye oss imellom og delte forskjellige ideer. Videre satte vi opp et tankekart og ut av dette lagde vi utkast til flere ulike problemstillinger. Til slutt satt vi igjen med følgende problemstilling:

"Hvilke muligheter og begrensninger har politiet i det lokolorienterte forebyggende arbeidet for å forhindre kjøring i ruspåvirket tilstand?"

Som det står i problemstillingen velger vi å avgrense oppgaven vår til å ha fokus på det lokolorienterte forebyggende arbeidet som politiet gjør. Det er flere grunner til at vi velger dette. For det første er lokolorientert arbeid en forebyggende strategi som er interessant fordi strategien har fokus på å skape gode relasjoner mellom politiet, lokalsamfunnet de jobber i og lokale samarbeidspartnere. For det andre er det, så vidt oss bekjent, ikke skrevet mye om hvilke muligheter og begrensninger som ligger i denne typen forebygging for å forhindre kjøring i ruspåvirket tilstand. Vi ønsker å undersøke hvilket potensial denne strategien byr på, eventuelt om det finnes et potensial i det hele tatt.

Elisabeth Myhre-Lie skriver i sin bok (2015) om en type lokolorientert forebyggende politiarbeid som på mange måter tar utgangspunkt i at politiet har tid, ressurser og kunnskap nok om lokalmiljøet de jobber i, til at de kan skape nære relasjoner til lokalbefolkningen og de lokale

samarbeidspartnerne. I mange av de større byene i Norge kan det tenkes at denne måten å jobbe lokallorientert på vil være begrenset, blant annet fordi det bor et stort antall mennesker innenfor det geografiske området som politiet her er satt til å jobbe i. På grunn av dette kan det tenkes at relasjonsbygging til lokalbefolkningen vil være mer utfordrende, fordi det vil være vanskeligere for politiet å forholde seg til et større antall mennesker. På den måten kan det være vanskelig å få tid til å bli godt kjent med dem og benytte seg av potensiale som ligger i et godt samarbeid med lokalmiljøet. I tillegg vil politiet i de større byene sannsynligvis ha mindre tid til å drive slik lokallorientert arbeid. Dette fordi det vil være en større oppdragsmengde som de må ta tak i, samtidig som de sannsynligvis vil ha flere og større straffesaker som må etterforskes og prioriteres. Vi vil derfor ha fokus på den formen for lokallorientert politiarbeid som Lie tar for seg i sin bok, og ikke hvordan det lokallorienterte arbeidet vil praktiseres i de store norske byene. Bakgrunnen for dette er at det kan tenkes at det jobbes lokallorientert på en annen måte i de store norske byene enn utenfor. Det betyr også at vi, i likhet med hvordan Lie skiller mellom de forskjellige forebyggingsmetodene i sin bok, vil se på lokallorientert politiarbeid som en egen forebyggende strategi.

Videre avgrensner vi oppgaven vår til å handle om kjøring i ruspåvirket tilstand generelt, og vil dermed ikke gå dypt inn i de forskjellige formene for ruspåvirket kjøring. Dette medfører også at de forebyggingstiltakene som vi tar for oss innenfor lokallorientert politiarbeid til en viss grad vil være generelle, i den form at de vil kunne benyttes uavhengig av hva slags type ruspåvirket kjøring det er snakk om. Allikevel vil de forebyggingstiltakene som vi tar for oss på mange måter være blant de mest sentrale innenfor lokallorientert politiarbeid, og de vil derfor favne bredt og belyse det mest sentrale ved strategien.

2.0 Metode

2.1 Vår rolle

Når vi skriver denne oppgaven er vi snart ferdig med den treårige politiutdanningen på PHS. I løpet av denne tiden har vi tilegnet oss en del kunnskap om politiets arbeid, inkludert politiets

trafikkarbeid, spesielt i løpet av praksisåret. Allikevel er denne erfaringen svært begrenset i forhold til mer erfarent personell i avdelinger med fokus på trafikk som Utrykningspolitiet (UP) og Trafikkorpset i Oslo politidistrikt.

Vi er også klar over at kunnskapen vi har erfart gjennom årene på PHS vil kunne gjøre at vi blir farget av at vi selv er en del av etaten. Rachlew (2010) beskriver dette som at vi er i en "innside-innside"-posisjon, hvor vi forsker på egen etat. Det er fordeler og ulemper knyttet til dette. På den ene siden vil kunnskap og lettere tilgang på informasjon om temaet være en fordel ved at en del av informasjonen kun er tilgjengelig for politiet. På den andre siden er det lett å gå i bekreftelsesfellen ved at vi søker å finne informasjon som støtter vår forforståelse basert på egen erfaring, og som er påvirket av vår lojalitet til etaten. På denne måten kan en fare for at oppgaven ikke blir objektiv nok oppstå. Det vil derfor være viktig at vi hele tiden er bevisst de ulike påvirkningsfaktorene som finnes og i hvilken grad de eventuelt påvirker oss. En del av denne informasjonen er kun tilgjengelig for politiet og derav gir dette et fortrinn ovenfor forskere utenfor politiet.

2.2 Valg og anvendelse av metode

I denne oppgaven ønsker vi å bruke Vilhelm Aubert (1985, s. 196) sin definisjon på metode, sitert i (Dalland, 2012, s. 111):

"En metode er en fremgangsmåte, et middel til å løse problemer og komme frem til ny kunnskap. Et hvilket som helst middel som tjener formålet, hører med i arsenalet av metoder"

Dalland (2012) beskriver to hovedformer for metoder; den kvantitative som gir informasjon i form av målbare enheter og den kvalitative som ikke er målbare, men som kan gi en mer helhetlig forståelse i form av mening og opplevelse.

I vår oppgave har vi tatt utgangspunkt i kvalitativ metode. Vi har brukt skriftlig arbeider og analysert disse til bruk i vår oppgave. Vi har søkt etter, innhentet og lest igjennom materiale som omhandler relevant informasjon om vår problemstilling, og som samtidig inneholder momenter av fordeler og ulemper som vi kan bruke i vår drøfting.

2.3 Metode for innhenting av kilder

Før vi begynte å lete etter kilder hadde vi bestemt oss for både tema og problemstilling. Vi valgte å prioritere dette først, for å påse at de kildene vi skulle lete etter var mest mulig relevant for vår oppgave.

Vi har henvendt oss til ulike aktører når vi skulle innhente aktuell teori til vår oppgave. Vi tok først kontakt med biblioteket på Politihøgskolen i Oslo, som hadde noen aktuelle skriftlige kilder vi kunne bruke. Videre henvendte vi oss til MA-Norge. Dette er en organisasjon som jobber med tiltak for å forhindre kjøring i ruspåvirket tilstand, med henblikk på å skaffe relevant skriftlig teori til oppgaven. Dette lyktes vi ikke med.

Vi var også i kontakt med Statens vegvesen og Utrykningspolitiet som begge har trafikk som sitt ansvarsområde. Fra Utrykningspolitiet fikk vi tilsendt statistikk som blant annet omhandlet hvor og når på døgnet folk kjørte i ruspåvirket tilstand. Denne statistikken var basert på resultater fra utåndingsprøver målt med Evidenzer, og tok derfor for seg bare ruspåvirkning som følge av alkohol, og ikke som følge av andre rusmidler. Vi henvendte oss også til Statens institutt for rusmiddelforskning (SIRUS) med henblikk på å skaffe skriftlig informasjon, spesifikt innenfor temaet rus. Vi ble der henvist tilbake til biblioteket på PHS med begrunnelse om at den samme litteraturen i stor grad var å finne der.

2.4 Kildekritikk

Kildekritikk er ifølge Dalland (2012) de metodene vi bruker for å kunne fastslå om en kilde er sann eller ikke. I følge Leth og Thurén (2000), sitert i Dalland (2012), handler kildekritikk om å

kunne skille god verifisert informasjon fra spekulasjoner. Dette var derfor viktig for oss å ha i bakhodet når vi lette etter kilder vi kunne bruke i oppgaven vår. Det var også viktig at vi lette etter kilder som var relevante i forhold til vår problemstilling. Relevansen av en kilde handler om i hvilken grad den aktuelle kilden har verdi i forhold til de spørsmålene vi ønsker å undersøke. I tillegg til dette er det viktig at vi vurderer troverdigheten til kilden og ektheten av den. Dette handler henholdsvis om å vurdere gyldighet og holdbarhet (Dalland, 2012).

Da vi begynte å lete etter skriftlige kilder vi kunne bruke i oppgaven vår, merket vi fort at det var utfordrende å finne informasjon som var relevant til vår problemstilling. Vi undersøkte på biblioteker og hos relevante organisasjoner for å lete etter teori som vi kunne bruke. Det er forsket lite på, og skrevet lite teori om kjøring i ruspåvirket tilstand generelt, og forebygging av dette spesielt. Vi fant allikevel noe skriftlig arbeid i form av rapporter og statistikk fra Utrykningspolitiet, Statens Vegvesen og Transportøkonomisk institutt, i tillegg til offentlige dokumenter, herunder Nasjonal Transportplan. Boken til Tore Bjørgo (2015) ble også en viktig kilde til informasjon for oss. Vi vurderte gyldigheten og ektheten av disse kildene til å være gode, men passet allikevel på å se på de med et kritisk blikk.

2.5 Forforståelse

I denne oppgaven ønsker vi å finne ut mer om vår problemstilling. I følge Olsvik (2013) er forforståelsen de tanker og erfaringer du har for temaet/problemstillingen før man har skrevet oppgaven (s. 111). Det er viktig at vi er klar over vår egen forforståelse for at oppgaven ikke blir preget av feiltolkninger eller subjektive meninger.

Vår forforståelse av temaet vi har valgt er at kjøring i ruspåvirket tilstand er et stort problem i dagens samfunn, og at det forårsaker svært mange ulykker i trafikken hvert år. Vi vet at politiet har stort fokus på å forebygge kjøring i ruspåvirket tilstand. Denne påstanden bygger på at dette var et stort fokus i de politidistriktene vi hadde praksis i samt at temaet også er aktuelt i media. Vi tror derimot problemet kan være at all den tid det forekommer ruspåvirket kjøring så kan det tenkes at det forebyggende arbeidet politiet gjør, ikke er tilstrekkelig godt nok. Etter det vi har

erfart foregår stort sett det forebyggende arbeidet mot kjøring i ruspåvirket tilstand i form av trafikkontroller hvor sjåførene må ta en alkotest, samt foredrag på skoler og andre aktuelle arenaer om temaet som for eksempel folkemøter. Det har også blitt vist et fåtall kampanjevideoer på TV. På den andre siden blir det, etter det vi har erfart, ikke brukt andre konkrete metoder for å forhindre kjøring i ruspåvirket tilstand. Vi kommer i denne oppgaven til å fokusere på det lokalorienterte forebyggende arbeidet på dette området. Vår forforståelse er at det å bruke lokale forebyggende tiltak mot kjøring i ruspåvirket tilstand er noe som blir gjort i politiet i dag, men vi tror ikke at potensialet og mulighetene innenfor dette forebyggende området blir utnyttet på en optimal måte, og at det er mye lokale forebyggende tiltak som kunne ha blitt brukt, men som ikke blir det av forskjellige grunner.

3.0 Teori

3.1 Kriminalitetsforebyggende politiarbeid

Det finnes mange definisjoner på kriminalitetsforebyggende politiarbeid. Elisabeth Myhre-Lie skriver i sin bok (2015, s. 19) at "å forebygge vil si å være i forkant og forhindre at noe negativt skjer". Forebyggende arbeid er et stort fokusområde i politiet. Dette fokuset kommer til syne i politiloven (1995) som sier at politiet gjennom blant annet forebyggende arbeid skal sørge for å ivareta rettssikkerheten og velferden i samfunnet.

Politiet har fått i oppgave av staten å ivareta borgernes trygghet. De skal gjøre dette både på nasjonalt og lokalt nivå. Det har blitt slik at befolkningen i Norge nå forventer at politiet skal beskytte dem og redusere kriminaliteten på en slik måte at befolkningen kan føle seg trygg. På mange måter kan dette ha bidratt til at politiet har vært nødt til å ha enda større fokus på det forebyggende arbeidet. I dag er dette arbeidet omtrent sidestilt med etterforskning i politiet, og fokuset på forebygging som en metode for å forhindre lovbrudd er større enn noen gang (Lie, 2015).

For å kunne forebygge på en god og effektiv måte må de rette forebyggingsmetodene brukes på de rette områdene. En av disse er den lokolorienterte forebyggingen som vi denne oppgaven vil ha fokus på.

3.2 Lokolorientert politiarbeid

Nærpolitimodellen blir sett på som en av de viktigste grunnprinsippene i det norske politiet. Politiet skal være desentralisert og ha nærhet til publikum, til tross for at etaten i bunn er statlig organisert. Ved siden av nærpolitimodellen har det blitt utviklet en forebyggende modell som har samarbeid med publikum og lokal forankring som grunnprinsipp. Denne modellen blir brukt i flere land og kalles internasjonalt for "community policing", som vi oversetter til lokolorientert politiarbeid på norsk (op.cit.).

I følge (Balvig & Holmberg, 2004) og (Miller, Hess, & Orthmann, 2014), sitert i (Lie, 2015), handler lokolorientert politiarbeid om "å skape trygghet og forebygge kriminalitet gjennom å styrke relasjonene mellom politi og publikum. Det blir lagt vekt på å øke beboernes deltakelse i den kriminalitetsforebyggende beslutningsprosessen" (s. 183). På mange måter viser denne definisjonen essensen av lokolorientert politiarbeid. Politiet står ofte best rustet til å forebygge straffbare handlinger lokalt, hvis kommunikasjonen og relasjonene med publikum i lokalmiljøet er god. Blant annet er en fordel som politiet vil kunne dra av dette at publikum i lokalmiljøet har en lavere terskel for å ta kontakt med dem, dersom de skulle ha informasjon som de mener er relevante for politiet. Publikum vil i tillegg føle at de kan prate med det lokale politiet om høyt og lavt, noe som kan tenkes å være med på å bygge tillitt mellom begge parter. På den måten vil politiet kunne få tilegnet seg stor kunnskap om hva publikum i lokalmiljøet bryr seg om, og hvilke områder de mener politiet bør ha et fokus på. Politiet vil også kunne se fordelene av dette i form av at de muligens vil få mer informasjon om hva som foregår i lokalmiljøet (Lie, 2015).

Det finnes flere definisjoner av hva lokolorientert politiarbeid er, blant annet den som ble nevnt i forrige avsnitt. Flere forfattere har kommet med forskjellige definisjoner, men det finnes allikevel fire kjennetegn ved lokolorientert politiarbeid som blir nevnt som felles av de fleste

forfatterne. Det første kjennetegnet ved er at politiets arbeid skal være desentralisert. Elisabeth Myhre-Lie skriver i sin bok at dette betyr at politiet skal ha god forankring i lokalmiljøet de er en del av, og at beslutninger skal tas av de politibetjentene som har best kjennskap til sitt eget miljø (op.cit.).

Det andre kjennetegnet ved lokalorientert politiarbeid er at politiet skal samarbeide med lokalsamfunnet. Publikum som lever i lokalmiljøet som politiet er en del av, vil være en av de viktigste samarbeidspartnerne politiet har. I en lokalorientert forebyggende modell må publikum involveres i politiets arbeid for å forebygge og bekjempe kriminaliteten i nærområdet. Et politi som jobber lokalorientert er også nødt til å ha fokus på de problemområdene som publikum gir uttrykk for er relevante. Dette skal bidra til å øke samarbeidet mellom publikum og politiet (op.cit.).

Det tredje kjennetegnet ved lokalorientert politiarbeid er at politiet må benytte lokal analyse som en del av arbeidet. En lokal analyse inneholder kunnskap om lokalmiljøet politiet er en del av, og kan bli lagt til grunn for en kunnskapsbasert forebyggende tilnærming (op.cit.).

Det fjerde og siste kjennetegnet er at politiet, ved bruk av lokalorientert politiarbeid, skal ha fokus på å minske publikums opplevelse av utrygghet. Lokalorientert politiarbeid går dermed ikke bare ut på å forebygge kriminalitet, herunder ruspåvirket kjøring, konkret, men også på å redusere publikums frykt for å bli utsatt for noe kriminelt. Disse to målene med lokalorientert politiarbeid henger tett sammen, men det er allikevel et spesielt kjennetegn ved denne måten å jobbe forebyggende på. Andre forebyggende metoder har i mange tilfeller bare som hensikt å forebygge kriminalitet konkret, mens den lokalorienterte forebyggende metoden også har som hensikt å påvirke og redusere lokalbefolkningens frykt og bekymringer (op.cit.).

3.3 Samarbeid med andre aktører

Det er bred enighet om at politiet ikke kan forebygge straffbare handlinger inkludert kjøring i ruspåvirket tilstand alene (Lie, 2015). Politiets samarbeid med andre aktører er også lovfestet i (Politielloven) § 2 nr. 6 som sier at politiet skal «samarbeide med andre myndigheter og organisasjoner tillagt oppgaver som berører politiets virkefelt så langt regler gitt i eller i medhold av lov ikke er til hinder for dette». Derfor er samarbeid med andre aktører som også har fokus på trafiksikkerhet viktig.

En viktig aktør politiet kan og bør samarbeide med er kommunen. For å få til et formalisert samarbeid har det i flere kommuner blitt opprettet politiråd bestående av representanter fra politiet og kommunen. Formålet til dette rådet er å forebygge lokale problemer og øke trivsel og trygghet i kommunen. Dette er frivillig for kommunene å delta i men det stilles forventninger om at de deltar i dette. Politiråd opprettes i hver kommune og det er politimesteren i det enkelte politidistrikt som har ansvar for at lokalt politi tar initiativ til opprettelse av politiråd. Skolen er en del av kommunen og relevant for politiet å samarbeide med ((Prop. 1 S, 2011-2012, s. 99) sitert i (Lie, 2015, s. 231)).

Elisabeth Myhre-Lie (2015) skriver videre at skolen er en viktig forebyggingsarena da mange barn og ungdom bruker mye av sin tid her og at nasjonale retningslinjer sier at skolen blant annet skal fremme god helse og forebygge rusproblematikk. Politiets samarbeid med skoler omfatter blant annet undervisning om lovbrudd og konsekvensene av dette. Dette samarbeidet understrekes også i (Politiinstruksen) § 15-1.

Det vil i tillegg til politirådet kunne være aktuelt å samarbeide med andre aktører i lokalmiljøet. Dette kan bidra til kompetansedeling ved for eksempel at en interesseorganisasjon som daglig jobber med temaet ruspåvirket kjøring kan dele erfaring og kunnskaper som politiet ikke nødvendigvis besitter eller lærer på Politihøgskolen. En annen aktuell aktør er Statens vegvesen.

Statens vegvesen har det overordnede ansvaret for vei og vegtrafikk og har hyppig trafikkontroller hvor det sjekkes teknisk tilstand på bil samt nødvendig dokumenter som vognkort og førerkort. Gjennom disse kontrollene kan det også tenkes at kontrollørene fra Vegvesenet kan avdekke tegn på ruspåvirket kjøring og kontakte politiet i slike tilfeller. På denne måten får politiet ekstra øyne på veien og i tillegg vil oppdagelsesrisikoen være større. Statens vegvesen har ofte kontorer i byer men også i mindre områder. Dette er en ressurs politiet bør benytte seg av da disse kan tenkes å sitte på relevant informasjon om trafikale utfordringer i nærmiljøet. Det kan kjøres felles kontroller hvor hver etat har fokus på sitt fagområde men samtidig med et felles mål, nemlig forebygge ulykker i trafikken (Løtveit, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet, Trygg trafikk, & Utdanningsdirektoratet, 2014).

Det finnes flere uavhengige interesseorganisasjoner som jobber med trafikksikkerhet og mange av de samme målene som politiet. Derfor kan det være aktuelt å samarbeide med disse for å få dybdekunnskap innenfor eksempelvis ruspåvirket kjøring. Politiet har et bredt spekter av arbeidsoppgaver som ikke bare inkluderer trafikksikkerhetsarbeid. Derfor vil de organisasjoner som har dette som sin hovedoppgave kunne bistå med relevant informasjon og kunnskap på området. Eksempler her kan være Trygg Trafikk som arbeider for å oppnå best mulig trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper og er en pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet både på nasjonalt og lokalt nivå. Et annet mer spesifikt eksempel er MA-Norge som arbeider mot en rusfri trafikk og har som visjon at ingen skal bli skadet eller drept som følge av ruspåvirket kjøring. Disse har også lokale avdelinger som politiet kan samarbeide med om eventuelle utfordringer i lokalmiljøet (op.cit.).

En tredje samarbeidspartner er kommunene. Disse har myndighetsområder og virkemidler som kan bidra til økt innsats i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet. Det vil naturlig nok variere mellom kommunene hvilke utfordringer og prioriteringsmål disse har, men det kan likevel tenkes at de kan bidra på en god måte med blant annet holdningsskapende arbeid og muligens økonomisk bistand til ulike forebyggende tiltak innad i kommunen. Da kommunen i stor grad er eiere av

barnehager og skoler vil det være naturlig å tenke at det vil være i deres interesse å forebygge trafikkfarlig adferd som følge av rus i nærheten av skoler og barnehager (op.cit.).

3.4 Kjøring i ruspåvirket tilstand

Norge forbød kjøring i ruspåvirket tilstand allerede i 1912, og var med det svært tidlig ute med å forby denne typen atferd. To år senere ble det også innført krav om at yrkessjåfører i persontrafikk forpliktet seg til å avstå fra alkohol i tjeneste. I 1936 ble Norge det første landet i verden som innførte en fast promillegrense. Grensen ble på dette tidspunktet satt til 0,5 ‰ (promille). Kjøring i rus forårsaket av andre stoffer enn alkohol (narkotika og andre berusende eller bedøvende midler) ble forbudt ved en tilføyelse til loven i 1959. Det ble ikke satt noen fast grense, som i tilfellet med påvirkningsgrad av alkohol, men påvirkningsgrad ved kjøring i rus forårsaket av andre stoffer enn alkohol ville i hvert enkelt tilfelle bli vurdert av retten. I 1981 fikk politiet for første gang anledning til å ta alkotester av førere i trafikken, selv om de ikke var mistenkt for kjøring i ruspåvirket tilstand. Dette førte også til at politiet fikk adgang til å avholde store trafikkkontroller, hvor de kunne teste mange førere samtidig for å se om de kjørte under påvirkning av rus (Transportøkonomisk institutt og rusmiddeldirektoratet, 1994).

Det er liten tvil om at kjøring i ruspåvirket tilstand svekker konsentrasjonsevnen vår. Allikevel er andelen av dødsulykkene på norske veier hvor ruspåvirkning har vært helt eller delvis årsak, stabil. Dette fremgår av en dybdeanalyse utført av Statens vegvesen for perioden 2005-2014 (Løtveit, Vegdirektoratet, Helsedirektoratet, Trygg trafikk, & Utdanningsdirektoratet, 2014). Det er viktig å poengtere at undersøkelsen har noen svakheter. Det fremgår ikke om det er alkohol eller andre berusende eller bedøvende stoffer, hva slags rusmiddel det er snakk om, om det er lovlig reseptbelagte rusmidler, styrke-/påvirkningsgraden i kroppen under kjøringen eller om det er singelulykke eller flere kjøretøy involvert. Ser man bort fra alkoholpromille, er Cannabis (og det psykoaktive virkestoffet THC) det mest vanlig rusmiddelet påvist under kjøring, basert på en artikkel fra Folkehelseinstituttet (Gjerde, 2010).

Kjøring i ruspåvirket tilstand er lovregulert i vegtrafikkloven (1965) § 22, 1. ledd. Når det snakkes om ruspåvirket kjøring er det lett å tenke promillekjøring, men loven omfatter ikke bare alkohol. Også andre berusende eller bedøvende midler omfattes. Dette er som en følge av at samferdselsdepartementet kom med en rapport (2010) med forslag til en egen forskrift som skulle regulere grenser for påvirkning av andre stoffer og midler enn alkohol. Formålet med innføringen av disse grensene var å forenkle behandlingen av trafikksaker ved å innføre en mer enhetlig regulering i de saker hvor fører var påvirket av annen rus enn alkohol.

Tore Bjørge nevner i sin bok (2015) et begrep som han kaller for "forebyggingsmekanismer" (s. 180) i forbindelse med kjøring i ruspåvirket tilstand, og hvilke indre mekanismer som forhindrer personer fra å gjøre dette. De aller fleste lar være å kjøre under påvirkning av rus, fordi de selv og omgivelsene deres ser på det som moralsk forkastelig, uansvarlig og farlig. Hva som påvirker disse mekanismene er forskjellig. Lovgivningen, i tillegg til kunnskapen om hvilke farer som følger med kjøring i ruspåvirket tilstand, er naturlig å tenke seg har mye å si. Det som blir viktig for politiet er å bruke kunnskapen om disse forebyggingsmekanismene som et utgangspunkt for hvilke indre personlige mekanismer den lokalorienterte forebyggingen må ha som mål å påvirke. Fordi, dersom politiet ved hjelp av lokalorientert arbeid kan klare å forsterke disse mekanismene hos menneskene i lokalmiljøet, er det nærliggende å tro at andelen personer som velger å kjøre under påvirkning av rus går ned.

I følge Høye mfl. (2012), sitert i Bjørge (2015), er det studier som viser at kjøring i påvirket tilstand ofte gjentar seg (s. 183). Personer som for første gang kjører under påvirkning av rus har brutt en normativ barriere. Når denne normative barrieren er brutt er det mye enklere for den som har brutt den å kjøre under påvirkning av rus flere ganger. Hos unge personer er disse normative barrierene spesielt ustabile, av flere årsaker. I en rapport fra Utrykningspolitiet (2009) nevnes det blant annet at unge personer har et stort ønske om å utforske nye ting, i tillegg til et behov for spenning og nye utfordringer. De er også i mange tilfeller impulsive og har ofte høy tiltro til egne kjøreferdigheter. Det har derfor blitt slik at mange av de som gjentatte ganger har kjørt under påvirkning av rus, startet med dette i ung alder. Dette viser at lokalorienterte forebyggingstiltak

bør rettes primært mot de unge i lokalmiljøet. Det er viktig at de indre forebyggingsmekanismene hos denne gruppen styrkes, spesielt på grunn av at disse er spesielt utsatte og sårbare. De normative barrierene er de viktigste indre forebyggingsmekanismene og det er derfor viktig at disse aktiveres og bygges opp for å forhindre at unge utforsker å kjøre under påvirkning av rus, men også for å forhindre at de som allerede driver med det fortsetter å gjøre det.

4.0 Drøfting

4.1 Kommunikasjon og relasjonsbygging med publikum

En mulighet ved lokalorientert forebyggende arbeid er at politiet aktivt kan bruke lokalmiljøet sitt for å forebygge kriminalitet, herunder kjøring i ruspåvirket tilstand. I denne formen for kriminalitetsforebygging er det selve relasjonen og kommunikasjonen til lokalbefolkningen som står i sentrum, og som skal være et utgangspunkt for de tiltakene politiet velger å gjennomføre. Det er flere muligheter som ligger i å bruke lokalbefolkningen for å forebygge denne type kjøring. Det er, for eksempel, naturlig å tenke at det innad i lokalbefolkningen er personer som sitter med kunnskap om hvem som kjører i ruspåvirket tilstand, hvor de gjør det og til hvilke tider det blir gjort. Dersom politiet klarer å utnytte dette kan det tenkes at det vil være mye lettere å iverksette konkrete tiltak for å hindre ruspåvirket kjøring. Dersom politiet skal ha en mulighet til å lykkes med dette, vil det være viktig å prioritere kontakten med lokalbefolkningen.

I tidligere Søndre Buskerud politidistrikt lanserte de i forbindelse med prosjektet "Trygghet og tillit" en modell som viser hvordan politiet kan jobbe for å få en kommunikasjon med publikum når de er ute og jobber. Modellen er delt inn i fire nivåer. De to første nivåene handler henholdsvis om politiets tilstedeværelse og bruk av fotpatrolje. Begge disse nivåene har det til felles at det i mange tilfeller blir rimelig tilfeldig om publikum tar kontakt eller ikke. Disse to nivåene handler på mange måter derfor mer om å øke lokalbefolkningens opplevelse av at politiet er tilstede og skaper trygghet, som er et viktig mål med lokalorientert forebygging. Det er derimot på det tredje nivået i modellen at det er størst mulighet for politiet til å skape en dialog

med lokalbefolkningen. På dette nivået tar politiet initiativ til kontakt med publikum og signaliserer at de ønsker kontaktetablering. Ved at politiet viser interesse til å ta kontakt, gjør de det også lettere for lokalbefolkningen å ta kontakt med dem på et senere tidspunkt. Det fjerde og siste nivået i modellen går ut på å aktivt oppsøke personer i lokalmiljøet, men da også med en plan på nøyaktig hvem som skal kontaktes og hvorfor de skal kontaktes (Lie, 2015).

Det kan tenkes at dersom politiet bruker denne modellen for å skape en relasjon til lokalbefolkningen, vil de kunne ha større muligheter til både å påvirke personer til å unnlate å kjøre i ruspåvirket tilstand, men også ha bedre forutsetninger for å få informasjon om hvem som kjører under påvirkning av rus, hvor de gjør det og når det blir gjort. Modellen er derfor på flere måter et godt eksempel på hvordan politiet kan jobbe lokalorientert for å skape en god kommunikasjonsplattform til lokalbefolkningen, og hvordan denne plattformen igjen kan gi muligheter for å forebygge kjøring i ruspåvirket tilstand.

4.2 Lokalorientert politiarbeid; forebygging på lokalbefolkningens premisser

Som nevnt i definisjonen i starten av oppgaven er et viktig prinsipp i lokalorientert politiarbeid at det lokale publikummet aktivt skal få ta del i beslutningsprosessen som omhandler hvilke kriminalitetsområder politiet skal ha fokus på i sitt nærmiljø. Hovedmålet er å øke tryggheten i lokalsamfunnet, og bedre relasjonene mellom politiet og lokalbefolkningen (Lie, 2015).

På den ene siden er det naturlig å tenke at politiet har bedre oversikt enn lokalbefolkningen over hvilken type kriminalitet som fremstår som et problem i deres lokalsamfunn. Politiet er ute og patruljerer og tar imot oppdrag fra operasjonssentralen, og gjennom denne virksomheten får de ofte god oversikt over hvilke problemer som er størst. På den andre siden bygger lokalorientert politiarbeid nettopp på tanken om at politiet også må ha fokus på det lokalbefolkningen ønsker. Jean-Paul Brodeur (2007), sitert i Lie (2015), kaller dette for en "publikumstyrt politimodell" (s. 215). Videre mener Brodeur at for at politiet skal lykkes med å jobbe lokalorientert på en måte som øker tillitten hos lokalbefolkningen, er de nødt til å ta hensyn til publikums innspill. I stedet for tanken om at de jobber for publikum må de begynne å jobbe med dem.

Dette kan tenkes å legge en begrensning på politiets muligheter til å jobbe lokalerorientert med forebygging av kjøring i ruspåvirket tilstand, fordi dersom ikke lokalbefolkningen har definert dette som kriminalitetsområdet de ønsker at politiet skal ha som prioritet, bør vel ikke politiet prioritere det dersom de konsekvent følger en lokalerorientert forebyggingsmodell. Her kan det dermed oppstå en konflikt. Ved bruk av lokalerorientert forebygging har politiet et ønske om å skape gode relasjoner til lokalbefolkningen og samarbeide med de om å bekjempe kriminalitet, men samtidig har politiet på mange måter egne oppfatninger av hvilke kriminalitetsområder som bør prioriteres, basert på kunnskapen de har om sitt lokalmiljø. Det kan tenkes at en følge av dette muligens vil være at det oppstår utfordringer i relasjonsbyggingen mellom politiet og lokalbefolkningen. En annen mulig problemstilling kan tenkes å være at politiet innehar kunnskap og kjennskap til informasjon som ikke kan deles med publikum av taushetsmessig årsaker. Det er derfor viktig at lokalmiljøet også er bevist på dette slik at det ikke skapes et inntrykk av at befolkningen ikke blir hørt eller tatt med i betraktningen.

Hva som gjør at lokalbefolkningen definerer ett kriminalitetsområde som mer aktuelt for politiet å prioritere enn andre, henger på mange måter sammen med hva lokalbefolkningen opplever at gjør dem utrygge i hverdagen. Her oppstår det også en konflikt i forbindelse med lokalerorientert politiarbeid, fordi et av grunnprinsippene innenfor strategien som Lie nevner i sin bok (2015) er nettopp det at lokalerorientert forebygging skal øke lokalbefolkningens opplevde trygghet. Dette betyr at dersom kjøring i ruspåvirket tilstand ikke er et problem som gjør at lokalbefolkningen på et sted føler seg utrygge, så bør politiet vurdere om lokalerorientert forebygging er den strategien som de skal bruke for å få bukt med problemet i det hele tatt. Det kan tenkes at det muligens kan oppstå problemer i samarbeidet mellom politiet og lokalbefolkningen, dersom de ikke er samstemte om at kjøring i ruspåvirket tilstand er et reelt problem i lokalsamfunnet.

4.3 Tillitsbygging

Ved bruk av lokalerorientert forebygging har politiet også en mulighet til å skape større tillit blant lokalbefolkningen. Politiet kan alene ikke forventes å ha full oversikt over alt som foregår i

nærmiljøet. Derfor vil samarbeid med både fagpersoner og publikum være viktig å benytte seg av da disse trolig innehar mye kunnskap om eget lokalmiljø. I denne sammenheng er tillit en viktig faktor. Dersom politiet ikke innehar nødvendig grad av tillit, er det naturlig å tenke at terskelen for å informere politiet om blant annet personer som kjører i påvirket tilstand og hvor dette blir gjort, blir høy. Dette vil i sin tur igjen kunne medføre at politiets innsats ikke blir tilstrekkelig målrettet og satt inn med tilstrekkelig ressurser på rett sted til rett tid. I tillegg vil det at politiet har stor tillit hos befolkningen føre til at de får informasjon som kan brukes til å forhindre og forebygge ruspåvirket kjøring. Et eksempel på dette kan være at politiet får flere tips om hvor og når det foregår slik kjøring (Lie, 2015).

Det er viktig for politiet å ha et godt forhold til ungdommen. Fra de er 16 år kan de både øvelseskjøre med bil og få førerrett for moped. I tillegg har de naturlig nok ingen lovlig kjøreerfaring fra tidligere. Det kan vanskelig tenkes at ungdommen selv oppsøker politiet for å tilegne seg kunnskap om hvordan man skal opptre i trafikken og konsekvenser av blant annet kjøring i ruspåvirket kjøring. Det kan derfor være hensiktsmessig at politiet oppsøker ungdommen på deres arena der de oppholder seg for på den måten komme i kontakt med disse. På den annen side er det viktig at ungdommen ikke får et inntrykk av at politiet ønsker å kontrollere dem ved hyppig tilstedeværelse. En annen gylden mulighet er å ha et nært samarbeid med blant annet idrettslag og fritidsklubber, samt patruljering ved fotballbinger, basketbaner, skatebaner og lignende. Dette kan gi politiet en mulighet til en god dialog med ungdommen. Dersom ungdommen får et godt inntrykk av politiet vil dette kunne være med på å opprettholde tilliten og muligens senke terskelen for å samarbeide med politiet (Lie, 2015).

Lokalorientert politiarbeid gir på flere måter en unik mulighet for politiet til å skape tillit blant befolkningen. Politiet er helt avhengig av dette for at samarbeidet med lokalbefolkningen skal fungere optimalt og for å legitimere sin autoritet. God tillit mellom politiet og lokalmiljøet fører på mange måter til at befolkningen selv føler de får ta del i det kriminalitetsforebyggende arbeidet (Lie, 2015).

4.4 Lokalorientert forebygging har begrenset påvirkningskraft

På mange måter kan det tenkes at forebyggingstiltakene innenfor generell lokalorientert forebygging er en begrensning i seg selv, fordi tiltakene ofte er rettet mot en større gruppe med mennesker og ikke spesifikt mot enkeltpersoner. Slike typer forebyggingstiltak som retter seg mot en større gruppe med mennesker kalles for «primærforebygging» (Bjørgero, 2015, s. 43). Det kan derfor argumenteres for at personorienterte- og situasjonelle forebyggingstiltak vil ha større effekt, da disse er rettet direkte mot henholdsvis enkeltpersoner og spesifikke situasjoner. Det betyr at disse to forebyggingsstrategiene muligens har større individualpreventiv effekt. Bjørgero (2015) nevner, i tillegg, et virkemiddel som han ser på som det viktigste for å endre og etablere de moralske normene rundt kjøring i ruspåvirket tilstand, nemlig lovgivning.

I følge han er det en klar sammenheng mellom folks moralske normer på dette området og de lovfestede grensene for hvor mye alkohol eller andre rusmidler du kan ha i blodet, før det blir straffbart i forbindelse med kjøring i trafikken. Det blir derfor tydelig at lovene har mye å si for hva folk oppfatter som rett og galt å gjøre. Resultater av innstramminger på lover og regler ved kjøring i ruspåvirket tilstand er dokumentert gjennom en lang rekke studier. I følge Høye mfl. (2012), sitert i Bjørgero (2015), viser studier at en innstramming av promillegrensen i Norge har hatt stor effekt på antall drepte i trafikken, og typisk ført til en reduksjon av dødsulykker på 6-16 %.

Lokalorientert politiarbeid når dermed en begrensning her, fordi politiet ved bruk av denne strategien ikke har muligheten til å påvirke hvilke lover og regler som skal gjelde omkring kjøring i ruspåvirket tilstand. Det ligger heller ikke i politiets myndighet å ta den avgjørelsen; det må gjøres på politisk nivå. Allikevel er det hensiktsmessig å nevne hvilken effekt lovgivning har i denne sammenhengen, fordi det på mange måter illustrerer hvilken begrensning politiet har med de arbeidsmetodene de har tilgjengelig i dag for å forhindre kjøring i ruspåvirket tilstand. Basert på det Bjørgero skriver i sin bok (2015) tyder ting på at det er på politisk nivå at virkemidlene og mulighetene til å forebygge kjøring i ruspåvirket tilstand er størst, og hvor påvirkningskraften på befolkningen generelt og lokalt også vil være størst. Dette betyr på mange

måter at dersom politiet ønsker å forebygge kjøring i ruspåvirket tilstand på en optimal måte, er det muligens en utfordring å gjøre dette kun ved bruk av lokalorientert politiarbeid og metodene innenfor denne strategien. Men metoden kan allikevel tenkes å være et godt supplement.

4.5 Samarbeid med lokale aktører

I følge Gundhus mfl. (2008), sitert i Lie (2015), er politiet avhengige av andre lokale aktører for å være i stand til å forebygge kriminalitet, herunder kjøring i ruspåvirket tilstand, og for å skape et tryggere lokalmiljø. Det blir dermed viktig å skape et tverrfaglig samarbeid med relevante samarbeidspartnere, og sørge for at disse forplikter seg til å gjennomføre tiltak for å forebygge kjøring i ruspåvirket tilstand. Dette er en av hovedprinsippene ved lokalorientert forebygging og en mulighet som politiet bør benytte seg av.

4.5.1 Samarbeid med skolene

En av de viktigste samarbeidspartnere for politiet lokalt vil være skolene og da spesielt ungdomsskolene og de videregående skolene. Disse har ofte stor påvirkningskraft på ungdommene i lokalmiljøet, og er som regel de primære premissleverandørene for holdnings- og moralskapende arbeid. De spiller en sentral rolle i innsatsen for å bygge normative barrierer mot å begå kriminalitet hos unge mennesker (Bjørø, 2015). Dette er en mulighet som politiet bør benytte seg av. Tidligere i oppgaven nevnte vi viktigheten av at politiets lokalorienterte arbeid med forebygging av kjøring i ruspåvirket tilstand rettes primært mot unge personer, da det er i denne gruppen de normative barrierene mot å begå denne typen lovbrudd på mange måter er dårligst. Dersom skolen og politiet klarer å skape et godt samarbeid vil dette kunne bidra til å påvirke ungdommenes holdninger til kjøring i ruspåvirket tilstand. Konkrete eksempler på hvilke tiltak skolen og politiet kan gjøre sammen kan blant annet være at politiet har planlagte foredrag på skolene, hvor de ved bruk av sin kunnskap prøver å påvirke ungdommene til å avstå fra å denne typen kjøring. Et annet eksempel kan være at skolen implementerer foredrag eller informasjon om trafiksikkerhet, herunder kjøring i ruspåvirket tilstand, inn i den daglige undervisningen.

Muligheten for å forebygge kjøring i ruspåvirket tilstand kan tenkes å være stor, dersom politiet på en effektiv måte klarer å påvirke ungdommenes holdninger og normative barrierer. Det er gjort studier som har undersøkt hvilken type påvirkningskraft som er størst på unge mennesker. En svensk evalueringsstudie av et undervisningsprogram i den videregående skole, søkte å undersøke hvilke budskap som ungdommene lettest blir påvirket av (Sörensen, mfl. (2010), sitert i Bjørgo (2015)). De undersøkte om det var følelsesladde budskap, ren faktaoverføring eller en kombinasjon av disse to som hadde størst påvirkningskraft. Resultatet viste at ungdommenes kunnskap om bilkjøring og rus ikke ble påvirket i særlig stor grad av undervisningsprogrammet, men den viste på den andre siden at holdningene og normene deres ble påvirket positivt. Etter undervisningsprogrammet var de fleste mindre tolerante til å kjøre under ruspåvirkning, i tillegg til at de færreste trodde at vennene deres ville akseptere å sitte på med en beruset sjåfør. Resultatene viste også at det var en kombinasjon av ren faktaoverføring og følelsesladde budskap som hadde hatt størst påvirkningskraft på ungdommene. Med bakgrunn i denne studien kan det tenkes at politiet derfor bør basere foredrag i skolen på en kombinasjon av fakta og følelser (Bjørgo, 2015).

4.5.2 Samarbeid med kommunen

Bruken av politiråd kan tenkes å gi en rekke muligheter for politiet til å forebygge ruspåvirket kjøring lokalt. Dette ved at rådet er lokalt forankret og medlemmene består av representanter fra ledelsen i kommunen og politiet med beslutningsmyndighet til å iverksette ulike tiltak. Samtidig er det viktig at også både tjenestepersoner og andre kommunalt ansatte blir hørt i det som tas opp i rådet da det er disse som skal utføre arbeidet og kan gi tilbakemelding på dette (Lie, 2015).

Eksempler på tiltak kan tenkes å være at det fra politiets side foretas hyppigere trafikkkontroller med fokus på promille, mens det fra kommunens side kan utarbeides statistikk og undersøkelser for å kartlegge omfanget av ruspåvirket kjøring i nærmiljøet. Det blir ikke behandlet enkeltsaker i rådet, men saker som både politi og kommune er enig om må prioriteres. Dette kan på mange måter sees på som en direkte kobling til prinsippet om at lokalbefolkningen skal få være med å avgjøre hvilke problemområder de mener politiet skal prioritere. Trafikk og rusmiljøer er to av

de temaene som er viet mye oppmerksomhet i politirådene (Politidirektoratet (2012), sitert i Lie (2015)).

Samarbeidet i politirådet gir politi og kommune en gjensidig forståelse av hverandres organisering, ressurser og muligheter slik at det ikke blir for stor ubalanse i maktfordelingen ved at politiet fremstår som sjefen. Det sikrer en bedre utveksling av kunnskapen og erfaringen kommunen og politiet har om situasjoner og eventuelle utfordringer knyttet til lokalmiljøet. Det felles målet er å være til det beste for publikum og kommunen (Lie, 2015).

4.5.3 Samarbeid med lokalbefolkningen

Lie (2015) skriver at «lokalorientert politiarbeid bygger på antakelsen om at det er den uformelle sosiale kontrollen og ikke den formelle som opprettholder sosial orden i et lokalsamfunn» (s. 199). Det kan basert på dette se ut til at det er kontrollen befolkningen imellom som antas å gi best effekt med tanke på opprettholdelse av orden i samfunnet. Samtidig er det politiet som har hovedansvaret for den formelle kontrollen i samfunnet noe som også er lovfestet i politiloven (1995) § 1. På den andre siden hevder Balvig (1995), sitert i Lie (2015), at trygghet skapes i den uformelle sosiale kontrollen som er i samfunnet. Dersom politiet også tillegger befolkningen et ansvar for å passe på hverandre kan dette tenkes å bidra til å skape en reell og opplevd trygghet. På den annen siden er det viktig at lokalbefolkningen ikke tillegges for mye ansvar da de ikke har den nødvendige opplæringen, godkjenningen eller myndigheten til å utøve politirollen ovenfor andre mennesker. En annen negativ konsekvens av dette kan tenkes å være at dersom den uformelle sosiale kontrollen blir for stor, kan det føre til at befolkningen selv tar loven i egne hender uten å kontakte politiet. Dette vil også være å regnes i strid med forbudet om privat rettshåndhevelse i Politiloven (1995) § 26.

4.6 Taushetsplikt ved deling av informasjon i tverrfaglige samarbeid

De ulike aktørene i et lokalt samarbeid med politiet, har alle forskjellige fagområder som er deres profesjon. Informasjonen som de forskjellige aktørene får om privatpersoner gjennom sin

profesjon er beskyttet av taushetsplikten. Det betyr at relevant informasjon som en av aktørene i et lokalt samarbeid får, ikke nødvendigvis kan deles med resten av deltagerne i samarbeidet, selv om dette i utgangspunktet ville vært hensiktsmessig. Dette vil på mange måter være en begrensning for politiet ved bruk av lokalorientert forebygging.

Et eksempel hvor taushetsplikten kan tenkes å bli en begrensning er i politiets samarbeid med de lokale skolene. På den ene siden vil du ha politiet som med sin virksomhet har som hovedmål å forebygge og bekjempe kriminalitet mens du på den andre siden har skolen som vil ha interesse av å forebygge at noen av deres elever begår kriminelle handlinger. Forskjellen ligger blant annet i at skolen som virksomhet har som hovedformål å gi elevene en god utdanning. En annen viktig del av skolens virksomhet er å legge til rette for at elevene skal ha et best mulig læringsmiljø, noe som kan tenkes å være en av grunnene til at den privatpersonlige informasjonen skolene får om sine elever er underlagt taushetsplikt. Dette kan for eksempel bety at dersom skolen får vite at noen av deres elever har et rusproblem som gjør at de står i fare for å kjøre i ruspåvirket tilstand, vil dette være informasjon som de i henhold til forvaltningsloven (1967) § 13 ikke trenger å utlevere til politiet. Dette fordi informasjonen vil angå den aktuelle elevens personlige forhold. På den andre siden er det et unntak i forvaltningsloven (1967) § 13 b., nr. 6, som sier at skolen kan anmelde og/eller gi opplysninger til politiet for å forebygge lovbrudd. I praksis kan det derimot tenkes at en del skoler ikke bruker dette unntaket, fordi forebygging av lovbrudd ikke direkte angår deres virksomhet, men også fordi det er elevens trivsel som står i sentrum (Myhrer, 2011).

Dette fører til at politiets samarbeid med skolene på mange måter vil begrenses til å kun handle om undervisning og bevisstgjøring omkring kjøring i ruspåvirket tilstand til en større gruppe elever, uavhengig om de er i faresonen for å begå lovbruddet, og muligens utelukke spesifikke forebyggingstiltak opp mot enkeltelever som skolen har informasjon om at står i fare for å kjøre i ruspåvirket tilstand dersom de velger å ikke opplyse politiet om dette. Det er naturlig å tenke at en følge av dette muligens vil være at det blir mindre effektiv forebygging, da forebyggingstiltak trolig vil ha større effekt dersom det rettes mot konkrete unge personer som kjører i ruspåvirket

tilstand, og ikke mot en større gruppe med unge hvor flesteparten ikke kjører under ruspåvirkning eller står i fare for å gjøre det. På dette området vil den lokalorienterte forebyggingen ha en begrensning, og det er dermed mulig at andre former for forebygging vil fungere mer effektivt.

I følge Myhrer (2011) viser erfaringer at dersom forskjellige aktører i et kriminalitetsforebyggende samarbeid, herunder politirådet, mangler adgang til å dele opplysninger på grunn av sin taushetsplikt vil dette i noen tilfeller heller bli oppfattet som manglende vilje til informasjonsdeling av de andre i samarbeidet. Det kan tenkes at dette vil føre til at samarbeidet i slike tilfeller vil settes på prøve, fordi det oppstår et samarbeidsklima som er preget av frustrasjon og negativitet. Dette kan igjen ha en negativ påvirkning på de mulighetene som lovverket i utgangspunktet gir adgang til innenfor samarbeid og informasjonsutveksling mellom de ulike aktørene.

5.0 Avslutning

I denne oppgaven har vi undersøkt hvilke muligheter og begrensninger politiet har i det lokalorienterte forebyggende arbeidet, for å forhindre kjøring i ruspåvirket tilstand. For å undersøke dette måtte vi gå inn i konkrete metoder og prinsipper innenfor lokalorientert forebygging, og se på hvilket potensiale disse hadde som kriminalitetsforebyggende verktøy. På denne måten ville vi også danne et bilde av hvilke begrensninger politiet har ved bruk av lokalorientert forebygging, og hva som skaper disse begrensningene.

Som vi har vist er kjøring i ruspåvirket tilstand en sterkt medvirkende årsak til flere av dødsulykkene på norske veier hvert år. I forbindelse med hva som hindrer folk fra å kjøre i ruspåvirket tilstand nevnte vi begrepet normative barrierer, som Bjørge nevner i sin bok (2015). Personlighet, holdninger, familie, venner, skole og nærmiljø er blant de tingene som bygger opp og opprettholder de normative barrierene. I oppgaven vår har vi blant annet satt fokus på disse

normative barrierene og hvordan politiet kan bruke de som et utgangspunkt for å forhindre at folk kjører i ruspåvirket tilstand. Vi har også tatt for oss hvordan politiet konkret kan bruke lokalorientert forebygging som et middel for å bygge og opprettholde de normative barrierene.

Mulighetene politiet har innenfor lokalorientert forebygging har vi drøftet med utgangspunkt i definisjonen på lokalorientert politiarbeid og grunnprinsippene for denne strategien.

Kommunikasjon og relasjonsbygging med publikum, tillitsbygging og samarbeid med lokale aktører er viktige prinsipper vi har drøftet som muligheter et lokalt politi kan og bør benytte seg av for å forhindre kjøring i ruspåvirket tilstand. Disse mulighetene kan igjen brukes som et utgangspunkt for konkrete forebyggingstiltak mot ruspåvirket kjøring som lokalt politi kan iverksette i sitt nærmiljø. Samtidig kan det i mange tilfeller være vanskelig å måle effekten av forebyggingstiltak som politiet iverksetter generelt, og derfor kan det være utfordrende å vite hvilken eventuell effekt lokalorienterte forebyggingstiltak vil ha på kjøring i ruspåvirket tilstand. I tillegg bør det muligens vurderes hvorvidt forhindring av ruspåvirket kjøring skal være politiets hovedansvar, eller om for eksempel politikere, helsevesenet og foreldre bør ta større ansvar for å iverksette forebyggende tiltak på området.

Selvom mulighetene er mange med lokalorientert forebygging eksisterer det også, som vi har drøftet, flere ulike begrensninger med denne formen forebygging. Politiet kan, blant annet, med bakgrunn i taushetsplikten ikke dele all informasjon med lokalbefolkningen og andre samarbeidsaktører. Dette kan gå på bekostning av et godt samarbeid og god informasjonsflyt, og det er nettopp disse faktorene som er grunnlaget for et godt lokalorientert samarbeid.

I motsetning til andre forebyggingsstrategier har heller ikke den lokalorienterte strategien fokus på enkeltpersoner, men på befolkningen i et lokalsamfunn som en helhet. Dette kan muligens være noe som vanskeliggjør direkte påvirkning og målrettede tiltak på individnivå ved bruk av lokalorientert forebyggende arbeid.

En annen begrensning oppstår muligens når politiet overlater for mye ansvar til lokalbefolkningen, fordi dette kan det føre til at den uformelle sosiale kontrollen blir større en det formelle som utføres av politiet selv. Dette kan by på utfordringer knyttet til hvem som oppleves å ha det faktiske ansvaret for forebyggingen av kjøring i ruspåvirket tilstand, noe som igjen kan påvirke tilliten lokalbefolkningen har til politiet. Dersom lokalbefolkningen føler at de selv må ta ansvar for å forhindre kjøring i ruspåvirket tilstand, har politiet overlatt for mye av ansvaret på sivile, noe som kan tenkes å gjøre at tilliten vil bli dårligere. For at lokalorientert forebygging skal fungere på en måte som kan forhindre kjøring i ruspåvirket tilstand, er det også en viktig forutsetning at dette innad i lokalsamfunnet blir sett på som et problem det må gjøres noe med. Dette problemet må igjen danne grunnlaget for en konkret opplevd utrygghet hos lokalbefolkningen.

På bakgrunn av det vi har drøftet i oppgaven vår er det mye som kan tyde på at lokalorientert forebygging er en metode som kan brukes av lokalt politi for å forhindre kjøring i ruspåvirket tilstand i sitt nærmiljø. Samtidig har vi også belyst hvilke utfordringer som eventuelt vil følge med ved bruk av denne strategien. I nærpolitireformen er det nedfelt at det lokale nærpolitiet skal styrkes og bli mer kompetente og effektive (Prop. 61 LS (2014-2015)). Dette betyr på mange måter at lokalorientert politiarbeid muligens vil bli mer og mer aktuelt de neste årene, og dermed en forebyggingsstrategi som lokalt politi muligens bør satse på. Uavhengig valg av strategi; god forebygging vil på mange måter være en investering i fremtiden.

6.0 Litteraturliste

- Aubert, V. (1985). *Det skjulte samfunn*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Balvig, F., & Holmberg, L. (2004). *Politi og tryghed: forsøg med nærpoliti i Danmark*. København: Jurist- og Økonomforbundets Forlag.
- Gjerde, H. (2010, Mars 22). *forebygging.no*. Hentet April 21, 2016 fra Kjøring under påvirkning av rusmidler og trafikkfarlige legemidler i Norge (2010): <http://www.forebygging.no/Artikler/2011-2008/Kjoring-under-pavirkning-av-rusmidler-og-trafikkfarlige-legemidler-i-Norge/>
- Høye, A., Vaa, T., Elvik, R., & Sørensen, M. (2012). *Trafikksikkerhetshåndboken*. (A. Høye, Red.) Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Justis- og beredskapsdepartementet. (1967). *Forvaltningsloven*. Oslo: Justis- og beredskapsdepartementet.
- Justis- og beredskapsdepartementet. (1995). *Politi-loven*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Justis- og beredskapsdepartementet. (2015). *Prop. 61 LS (2014-2015)*. Oslo: Justis- og beredskapsdepartementet.
- Justis- og politidepartementet. (1990). *Politiinstruks*. Oslo: Departementet.
- Leth, G., & Thurén, T. (2000). *Källkritik för internet*. Stocholm: Styrelsen för psykologisk försvar.
- Lie, E. (2015). *I forkant* (2. utg.). Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Miller, L., Hess, K., & Orthmann, C. (2014). *Community policing: partnerships for problemsolving*. New York: Delmar Cengage Learning.
- Myhrer, T.-G. (2011). *Vern eller hinder? Taushetsplikten i det kriminalitetsforebyggende samarbeid mellom etatene*.

Olsvik, E. H. (2013). *Vitenskapsteori for politiet: tenkemåter for kunnskapsstyrt politiarbeid*. Oslo: Gyldendal akademisk.

Prop. 1 S. (2011-2012). (2012) *Proposisjon til Stortinget (foslag til stortingsvedtak) for budsjettåret 2012: Tilråkning fra Justis- og politidepartementet 23. september 2011, godkjent i statsråd samme dag*. Oslo: Justis- og beredskapsdepartementet.

Samferdselsdepartementet. (1965). *Vegtrafikkloven*. Oslo: Samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet. (2000). *St.meld. nr. 46 (1999-2000)*. Oslo: Samferdselsdepartementet.
Hentet Mai 6, 2016 fra https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/stmeld-nr-46-1999-2000-/id193608/?q=46&ch=1#match_0

Samferdselsdepartementet. (2010). *Etablering av faste grenser for påvirkning av andre stoff enn alkohol*. Oslo: Samferdselsdepartementet.

Samferdselsdepartementet. (2013). *Meld. St. 26 (2012-2013)*. Oslo: Samferdselsdepartementet.
Hentet Mai 6, 2016 fra https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-26-20122013/id722102/?q=26&ch=1#match_0

Vegdirektoratet. (2015, Juni). *vegvesen.no*. Hentet November 13, 2015 fra Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2014:
http://www.vegvesen.no/_attachment/935026/binary/1044077?fast_title=Dybdeanalyser%20av%20d%C3%B8dsulykker%20i%20vegtrafikken%202014.pdf

7.0 Selvvalgt pensum

Bjørgero, T. (2015). *Forebygging av kriminalitet*. Oslo: Universitetsforlaget AS. Ca. 54 sider.

Dalland, O. (2012). *Metode og oppgaveskriving for studenter*. Oslo: Gyldendal akademisk. Ca. 11 sider.

Løtveit, S., Vegdirektoratet, Helsedirektoratet, Trygg trafikk, & Utdanningsdirektoratet. (2014). *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*. Oslo: Vegdirektoratet. Ca. 8 sider.

Rachlew, A. (2010). Å forske på sine egne: metodiske og etiske utfordringer knyttet til forskning på egen profesjon. I T. Myklebust, & G. Thomassen, *Arbeidsmetoder og metodearbeid i politiet* (ss. 127-149). Oslo: Politihøgskolen. Ca. 22 sider.

Transportøkonomisk institutt og rusmiddeldirektoratet. (1994). *Ruspåvirket kjøring og ruspåvirkete førere*. Oslo: Transportøkonomisk institutt og Rusmiddeldirektoratet. Ca. 96 sider.

Utrykningspolitiet. (2009). *Hvem fortjener politiets oppmerksomhet: en studie av dødsulykkene i trafikken i 2004 og 2005*. Utrykningspolitiet: Stavern. Ca. 78 sider.

Totalt: ca. 269 sider