

# **Trafikkarbeid i politiet: Kunnskapsstyrt eller kontroll?**

I hvilken grad er politiets forebyggende arbeid rettet mot  
trafikkulykker med hardt skadde eller dødelig utfall  
kunnskapsstyrt?

**En teoretisk oppgave**

**BACHELOROPPGAVE (OPG300)**

**Politihøgskolen**

**2014**

Kandidatnummer: 556

Antall ord: 6166

## **1.0 Innholdsfortegnelse**

<b>1.0 Innholdsfortegnelse</b>	<b>2</b>
<b>2.0 Innledning</b>	<b>3</b>
2.1 <i>Forforståelse</i>	4
<b>3.0 Avgrensinger og begrepsavklaring</b>	<b>5</b>
3.1 <i>Forebyggingsbegrepet</i>	5
3.2 <i>Kunnskapsstyrt politiarbeid</i>	6
3.3 <i>Trafikkulykker med hard skadde eller dødelig utfall</i>	6
<b>4.0 Metodedel</b>	<b>7</b>
4.1 <i>Valg av teoretisk oppgave</i>	7
4.2 <i>Valg av relevant litteratur</i>	7
4.3 <i>Kildekritikk</i>	8
<b>5.0 Teoridel</b>	<b>10</b>
5.1 <i>Kunnskapsbasert utdanning på Politihøgskolen.</i>	10
5.2 <i>Hva gjør politiet?</i>	12
5.3 <i>Risikogrupper</i>	13
5.4 <i>Politiets strategi for forebyggende arbeid i trafikken</i>	15
<b>6.0 Drøftingsdel</b>	<b>17</b>
<b>7.0 Avslutning</b>	<b>21</b>
<b>8.0 Litteraturliste</b>	<b>22</b>
<b>VEDLEGG 1</b>	<b>25</b>

## 2.0 Innledning

*”Det er ufattelig mange som rammes i en sånn sak, det er familie og venner og tanter og onkler, så det er fort mange hundre som blir preget. Det er en tragedie av dimensjoner, særlig fordi det er barn innblandet. Det gjør noe med oss alle” (Andersen & Rasch, 2014)*

Dette var lensmann i Aurskog-Høland, Svein Engens uttalelse til Dagbladet etter den tragiske ulykken på Bjørkelangen på nyåret 2014 hvor to unge jenter ble påkjørt og drept etter å ha vært ute med hest og kjerre.

I perioden januar 2003 ut desember 2013 har i alt 2417 mennesker mistet livet i trafikken langs norske veier (Statistisk sentralbyrå, 2014). Antall drepte i trafikken på ti år tilsvarer da altså innbyggertallet i småbyen Vinstra i Nord-Fron kommune i Oppland. I samme periode er 9120 mennesker alvorlig eller meget alvorlig skadd i trafikken. Samlet er det 11 537 mennesker som enten er drept eller hardt skadet i trafikken langs norske veier. Dette tallet tilsvarer hele byen Kongsvinger i Hedmark fylke (ibid).

I skrivende stund sier kalenderen januar, og det er stadig store medieoppslag vedrørende dødstallet for trafikkkåret 2013. 188 personer mistet livet, 43 flere enn i 2012 (ibid). I løpet av januar har det vært mye oppmerksomhet omkring dette, og mange stiller spørsmålet; Hvordan er dette mulig? Vegdirektør Terje Moe Gustavsen sa følgende i et intervju med NRK:

*”Vi har lagt bak oss et tøft og vanskelig år med et dramatisk oppsving i antall drepte. Vi har ingen klar og enkel forklaring på at vi har fått 46 flere drepte på vegene. Fagfolkene snakker om naturlige statistiske variasjoner, men det er ikke en god nok forklaring... Dette er mer enn tall og statistikk. Bak hver eneste ulykke er det en tragedie som rammer familie, kolleger, venner og lokalsamfunn.”(Pedersen, 2014)*

*Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2010 – 2013* er et nasjonalt styringsdokument, bygget på Nasjonal transportplan, som omhandler statistikk, tiltaksforslag og mål for hvordan politiet og de forskjellige hovedaktørene<sup>1</sup>, sammen med andre aktører, skal jobbe for å bedre trafikksikkerheten. Tiltaksplanen viser til nullvisjonen<sup>2</sup> og dens tre grunnpilarer hvor den

---

<sup>1</sup> Hovedaktørene i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2010-2013 er Politiet, Statens vegvesen, Helsedirektoratet, Vegdirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk.

<sup>2</sup> Nullvisjonen ble vedtatt i Stortingsmelding 46 – Nasjonal transportplan 1999-2000 og er en visjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken i Norge.

første og mest generelle er:

*”Ethvert menneske er unikt og uerstattelig. Vi kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller hardt skadd i trafikken hvert år.” (2010)*

Som følge av tiltaksplanen har politiet utarbeidet Strategiplan for politiets trafikkjeneste 2012 – 2015 (2012), hvor politiet, som en av hovedaktørene, har utarbeidet sine strategier for å bidra i kampen mot hardt skadde og drepte i trafikken. Politiet har trafiksikkerhet som en av sine hovedoppgaver (2012, s.5). Innsatsen i de enkelte politidistriktene og Utrykningspolitiet er avgjørende for å nå målet om å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken (ibid).

Jeg har da valgt å ta utgangspunkt i problemstillingen: **I hvilken grad er politiets arbeid i å forebygge trafikkulykker med hardt skadde eller dødelig utfall kunnskapsstyrt?**

## **2.1 Forforståelse**

Utgangspunktet for valg av problemstilling kommer fra en stor interesse for trafikkarbeid. Som student i B2 jobbet jeg i et distrikt som hadde mange oppdrag knyttet til trafikk, og derav trafikkulykker i varierende alvorlighetsgrad. Mitt subjektive inntrykk av ordenspersonellet var at trafikkjeneste, både den reaktive og proaktive delen, ble bortprioritert i konkurranse med narkotika-, vinnings- og voldskriminalitet, samt muligheten for at det *kunne* komme «spennende» ordensoppdrag.

Jeg ble bevisst på at driftsenheten, så vel som distriktet, hadde fokus på måltallene igjennom PSVen<sup>3</sup>, hvor narkotika- og voldssaker var mest representert på paroler. Da det kom til trafikk, gikk målekriteriene ut på ”antall kontrollerte biler”. Jeg tenkte at det kanskje var naturlig, da det formentlig er vanskelig å dokumentere at man har forebygget en alvorlig bilulykke. Da vi kom til desember, var det røde tall<sup>4</sup> i PSVen, og vi måtte ha hyppige kontroller, med hovedmål å kontrollere flest mulig.

Jeg stilte meg spørsmålet om man faktisk måtte ha noen kunnskap i det hele tatt for å gjennomføre slike kontroller, hvor fokus utelukkende var å kontrollere så mange som mulig. Hadde det forebyggende effekt, og hva var egentlige hensikten med kontrollene?. Jeg har til gode å høre noen bagatellisere trafikkområdet, men jeg har også til gode å møte noen som

---

<sup>3</sup> PSV – Politiets styringsverktøy. Angir målkriterier for Politidirektoratet, distriktet og driftsenhet.

<sup>4</sup> Angir i dette tilfellet at antall kontrollerte biler er vesentlig færre enn måltallet.

stiller spørsmål ved kvaliteten av kontrollene.

I forbindelse med valg av område for bacheloroppgaven ble jeg oppmerksom på at det ikke har vært noe undervisning i forebyggende trafikkarbeid i min tid på Politihøgskolen. Hvordan blir man skikkelig god på trafikk, tenkte jeg. En lærer svarte meg at ”du får ta noen år i UP”.

### **3.0 Avgrensinger og begrepsavklaring**

Det er grunn til å tro at politiets etterforskning og sanksjonering mot dem som utgjør en stor risiko for andre med hensynsløs atferd i trafikken har en forebyggende effekt. Bøter, fengselsstraff og tap av førerrett er alle sanksjoner som vil få en gjerningsmann og dennes omkrets til å tenke seg om. Men i denne oppgaven har jeg valgt vekk den etterforskende og straffeforfølgende delen av politiarbeidet av to grunner. Omfanget av oppgaven blir for stor med tanke på de rammene som er gitt, og jeg ønsker å belyse det arbeidet som gjøres i forkant av eventuelle trafikkulykker. Altså den proaktive forebyggingen (Lie, 2011)<sup>5</sup>.

I problemstillingen kommer noen begreper som jeg ønsker å avklare på forhånd.

#### **3.1 Forebyggingsbegrepet**

Et begrep som dukker opp til stadighet i både skole og jobbsammenheng. I PODs<sup>6</sup> Strategiplan for forebyggende politiarbeid 2002 – 2005 (2002) gis en omfattende beskrivelse for å definere hva ”forebygging” er i politisammenheng.

*”En felles aktivitetsform for alle politiaktivitetene, slik at en i sum vil oppnå en forebyggende effekt av politiarbeidet” (2002, s.8).*

Elisabeth Myhre Lie har skrevet i sin bok ”I forkant” (2011) at det å forebygge kan være noe man gjør både før og etter en overtredelse av loven, slik at man forebygger nye lovbrudd. Lie skriver også at det å forebygge vil si å være i forkant, og forhindre at noe negativt skjer (2011, s.21). Ordet forebygging er forankret i politilovens §1, annet ledd, hvor det står at politiet gjennom forebyggende, håndhevende og hjelpende virksomhet skal være et ledd i samfunnets samlede innsats for å fremme og befeste borgerens rettsikkerhet, trygghet og alminnelige velferd for øvrig (2009)

---

<sup>5</sup> Se kapittel 3.2

<sup>6</sup> Politidirektoratets

### **3.2 Kunnskapsstyrt politiarbeid**

Lie (2011) viser til at Liv Finstad har definert kunnskapsbasert politiarbeid som at den enkelte politiansatte går vitenskapelig til verks ved å systematisere sine egne erfaringer, og ved å forholde seg til og anvende annen type kunnskap enn sin egen. Videre har Lie tatt med Gundhus sin definisjon som sier at politiets kunnskapsbaserte arbeid i større grad er ment være basert på vitenskapelig kunnskap enn politiansattes egne erfaringer (ibid). For å kunne jobbe kunnskapsbasert må altså politiansatte ha forskningsbasert kunnskap om det aktuelle feltet de skal jobbe innenfor, og bruke denne sammen med sine egne erfaringer, med hovedvekt på vitenskapelig basert kunnskap.

Ved å benytte seg av strategisk analyse i distriktet og på driftsenheten vil politiets ledere kunne jobbe problemorientert på vitenskapelig grunnlag rundt de utfordringene som faktisk eksisterer . Satt i trafikksammenheng kan distriktet selv utarbeide en analyse av de mest ulykkesbelastede veistrekningene, finne risikogrupper og gjennomføre tiltak på dette grunnlaget.

### **3.3 Trafikkulykker med hard skadde eller dødelig utfall**

Uttrykket *hardt skadde eller dødelig utfall* viser i utgangspunktet til to svært forskjellige utgangspunkt: levende – eller død. Likevel er fokuset rettet mot den som blir alvorlig skadd i trafikken, da det er små marginer som skiller de to utfallene (NTP, 2013). Type kjøretøy, treffpunkt, hastighet, terreng og tilgjengelig helseberedskap er eksempler på variable som spiller inn (ibid). Det skrives at en ulykke hvor noen blir hardt skadd kunne utfallet vært dødelig med kun små variabler i hendelsesforløpet eller akuttbehandlingen, og skal derfor veies like alvorlig som ulykkene som ender i død (ibid).

## **4.0 Metodedel**

Dalland (2007) forklarer i sin bok *Metode og oppgaveskriving for studenter* at metode er en fremgangsmåte, et middel til å løse problemer og komme frem til ny kunnskap. Et hvilket som helst middel som tjener dette formålet tilhører arsenalet av metoder.

### **4.1 Valg av teoretisk oppgave**

Jeg valgte å skrive en teoretisk oppgave fordi jeg mener oppgaveformen er den som best kan besvare min problemstilling. Den empiriske oppgaveformen hadde også vært svært interessant å jobbe med, men etter å ha gjort et kvalitativt empirisk studie i tidligere utdanning, mener jeg at rammeverket i denne oppgaven blir for liten til å kunne besvare problemstillingen tilstrekkelig.

### **4.2 Valg av relevant litteratur**

Som utgangspunkt for innhenting av litteratur, fagtekster og forskning brukte jeg Politihøgskolens bibliotek og fikk hjelp av en bibliotekar til å søke i BibSys<sup>7</sup>. Søkene hvor jeg fikk de mest relevante treffene var følgende:

”politi” ”ulykke+død”, ”politi” ”trafikk”, ”politi” ”alvorlige trafikkulykker” og ”utrykningspolitiet” ”trafikkdød”. Resultatet ble mye litteratur som politiet selv har utarbeidet i form av strategiplaner, tiltaksplaner og fagartikler. Jeg fikk som sagt tak i en forskningsrapport, samt et prosjekt hvor politiet har samarbeidet med flere etater og aktører for å forebygge alvorlige trafikkulykker. Sentralt står Nasjonal transportplan som i all hovedsak styrer politiets planverk for trafikksikkerhet.

Etter at jeg leste politidirektoratets strategiplan, så jeg at distriktene og driftsenhetene var pålagt å lage lignende planer for sine respektive enheter. Derfor hentet jeg inn strategiplaner fra distrikter og driftsenheter fra noen utvalgte distrikter.

I tillegg til planverk og litteratur som var tilgjengelig via biblioteket tok jeg kontakt med arkivet på Politihøgskolen for å hente ut alle fagplaner fra 1994 til i år. 1994 var året skolen gikk fra å være politiskole til å bli høgskole. Jeg fikk tilgang til fagplanene og gjorde en

---

<sup>7</sup> Felles bokkatalog for norske universiteter og høgskoler.

arkivstudie av disse for å se i hvilken grad Politihøgskolen har lagt til rette for utdanning innen trafikkforebyggende emner. Måten jeg gjorde dette på var å gjennomgå fagplaner for første, andre og tredjeklasse ved Politihøgskolen for hvert år, hvor jeg tok utgangspunkt i fagplanen fra 1994 og så etter endringer i de aktuelle fagene. Jeg har lagt ved et vedlegg som viser prosessen, selv om vedlegget ikke er uttømmende for de funnene som ble gjort i undersøkelsen. Det ble et omfattende arbeid med mye notater som resulterte i tabellen som vist i Vedlegg 1.

Jeg valgte også å søke etter anerkjent politiforskning, og med hjelp av veileder landet jeg på Tim Newbuns *Criminology – Key readings*. Boken inneholder en rekke anerkjente tekster fra politiforskere, hvor jeg til slutt bestemte meg for å bruke David Bayley's tekst fra 1994 – *What does the police do?*.

### **4.3 Kildekritikk**

Å ha et kritisk blikk til kildene som blir brukt i et forskningsprosjekt er viktig, og Dalland definerer kildekritikk som å *vurdere og karakterisere den litteraturen som er benyttet* (2007).

Jeg så tidlig at mye av kildene til min oppgave er utarbeidet av politiet selv. Samtidig er mye av innholdet i kildene basert på Nasjonal transportplan, som igjen er utarbeidet og ratifisert av hhv. regjeringen og Stortinget. Det er da grunn til å tro at innholdet i litteraturen er relevant for oppgaven med tanke på de instansene som står bak..

Med utgangspunkt i litteratur som er utarbeidet av politiet selv, er det grunn til å stille spørsmål om innholdet er valid og objektivt. Jeg mener at trafikkarbeid er et fagfelt som angår mange flere enn bare politiet selv. Det angår alle privatpersoner som ferdes i trafikken, og jeg finner grunn til å mene at analyse- og forskningsarbeidet politiet har foretatt i valgt litteratur kan betegnes som pålitelig og valid.

I store deler av den valgte litteraturen gjengis fakta basert på analyse og statistikk utarbeidet av SINTEF. Denne er etterfulgt av vurderingen av hva politiet, som en av hovedaktørene innen trafikksikkerhetsarbeidet, bør gjøre for å øke kvaliteten i sin virksomhet.. Jeg oppfatter at mesteparten av litteraturens intensjon er en forbedring og en styrking av politiets metoder og tiltak i trafikkarbeidet, som igjen er i tråd med min oppfatning.



Når det gjelder arkivstudiet har jeg etter beste evne forsøkt å kontrollere funnene som ble gjort for å sikre at disse er korrekt gjengitt i oppgaven. Det finnes muligheter for at den inneholder feil, men jeg føler meg trygg på at empirien er representativ for det som gjengis i denne oppgaven.

I forbindelse med mitt valg av tema for oppgave, var jeg klar over at det finnes lite anerkjent litteratur på området. Resultatet av litteraturinnhenting ble som forventet et stort utvalg av planverk, artikler og relevante tekster som til sammen kan utgjøre en godt grunnlag for å belyse problemstillingen.

## 5.0 Teoridel

I teoridelen av oppgaven har jeg valgt ut 4 tema som jeg ønsker å belyse. Temaene skal belyse aktuelle faglige sider basert på oppgavens problemstilling og bidra til at leser forstår bakgrunnen for oppgavens drøfting. De fire temaene vil være: i) *Kunnskapsbasert utdanning på Politihøgskolen* ii) *Hva gjør politiet?* iii) *Risikogrupper i trafikken* og iv) *Politiets strategi for forebyggende arbeid i trafikken*.

Jeg ønsker å tematisere teoridelen på en slik måte at leseren kan trekke den røde tråden fra teoridelen inn i drøftingsdelen. Innholdet vil være en gjengivelse med egne ord av valgt litteratur, med henvisninger til hvorfor dette er relevant for denne oppgaven. Drøftingen av funnene vil foregå i oppgavens kapittel 6.0.

### **5.1 Kunnskapsbasert utdanning på Politihøgskolen.**

Som utdanningsinstitusjon for politietaten har Politihøgskolen en svært viktig rolle for å definere hvilke områder og fagfelt som politigeneralisten bør beherske. Generalisten er som kjent forankret i NOU 1981:35 *Politiets rolle i samfunnet* og er et av ti grunnprinsipp som politiet jobber etter (1981). Politihøgskolen skal derfor utdanne generalister i tråd med grunnprinsippet, slik at ferdig utdannede politibetjenter behersker det som forventes av norsk politi.

Politi-høgskolen har utarbeidet *Strategisk plan 2012 – 2016* ([www.phs.no](http://www.phs.no)) som blant annet inneholder forskjellige mål for institusjonens virke. Mål 1 lyder som følger:

*”Politihøgskolens utdanning skal være i front av profesjonsfeltet ved å være nyskapende og i takt med politiets behov, samfunnsutviklingen og internasjonale trender”* (ibid).

I forbindelse med dette målet kan det være interessant å se hvordan politihøgskolen prioriterer et område som er høyst relevant for samfunnsutviklingen, nemlig alvorlige trafikkulykker og forebygging av disse.

Etter arkivstudier av fagplaner i perioden 1994 til 2013 kan man se en gradvis nedtrapping av fokus på trafikk og utdanning innen trafikkarbeid. Jeg har sett etter innholdet i fagene rapport- og etterforskninglære, ordenstjeneste, forebyggende og juridiske emner, samt innholdet i andre studieår hvor studentene er utplassert ved praksissted. Jeg vil redegjøre for funnene

nedenfor på en kronologisk måte. Innholdet av undersøkelsen er stor, og jeg velger derfor å fatte dette i korthet slik at leseren får et inntrykk av hva funnene består av.

Starter man med utgangspunktet i fagplanen 1994/95 kan man se at trafikk var spesielt nevnt under forebyggende oppgaver i første klasse, under dette var da både rapport og etterforskningslære og faget vegtrafikk. Videre lød formuleringen i fagplanen at studentene skulle ha innsikt i forebygging av kriminalitet og ulykker innenfor trafikkarbeidet. I rapport- og etterforskningslære var det innlagt timer som var øremerket etterforskning av trafikkuhell og metoder for dette. Vegtrafikk/vegtrafikkrett hadde også forebyggende elementer knyttet til ulykker, men var i hovedsak et juridisk emne. I andre studieår var studentene pålagt seks uker med trafikkteneste, samt 35 timer teoriundervisning, og det var spesifisert at forebyggingen skulle siktes inn mot skoler og elever på skolene. I tillegg var det lagt inn undervisning i distriktets strategiplan for trafikkteneste, men dette ble fjernet i 1998. I tredje studieår var det undervisning og avsluttende eksamen i vegtrafikkrett, men *forebygging* fremkom ikke av fagplanen i tredje, og fremsto som et rent juridisk emne.

I fagplanen 2001/02 skjer det større endringer i fagplanen knyttet til trafikkarbeid. For det første kommer det ny lærebok i vegtrafikkrett, og eksamen og undervisning legges til første studieår med avsluttende eksamen i andre semester. Fagplanen viser da til at man skal tilegne seg kunnskaper om forebygging av trafikkulykker i andre studieår, og faget blir i sin helhet et juridisk emne. Innen rapport og etterforskningslære i første klasse forsvinner trafikkundervisningen fra fagplanene. Videre halveres kravet til trafikkteneste fra seks til tre uker, og timeantallet for teoriundervisning halveres. I tredje studieår endres også målene for rapport- og etterforskningslære, og *forebygging av ulykker* forsvinner.

I 2004 og 2005 fjernes den obligatoriske trafikktenesten i andre studieår og flettes inn i ”ordenstjenesten”. Fagplanen lyder da at *studenten skal igjennom andre tilegne seg kunnskap om betydningen av forebyggende arbeid i trafikken*. Det er ikke videre definert hvem ”andre” er.

Fra 2005 frem til dags dato er det ikke skjedd store endringer i forbindelse med forebygging av trafikkulykker, og temaet fremstår som fraværende i alle emner ut fra fagplanene. Ordet trafikk og forebygging fremkommer kun én plass i de nyeste fagplanene, men da i lik form som skrevet i avsnittet over. Studenten skal igjennom *andre*...

Av funnene kan man i all hovedsak lese tre epoker i utviklingen, og slik jeg tolker funnene ser man en tydelig nedgang i antall timer PHS har valgt å bruke på trafikk og forebygging i trafikken. Dette er interessant å ta med seg videre inn i drøftingsdelen sett i lys av andre funn og de målsettinger POD har satt for politiets trafikkarbeid.

## **5.2 Hva gjør politiet?**

I en artikkel fra Tim Newburns bok *Key readings in criminology* (2009) finnes det et bidrag fra kriminologen David Bayley; *What does the police do?* (1994). Bayley forsket på politiet i fem forskjellige land i en tidsperiode på fire år. 28 forskjellige politistyrker i Japan, USA, Canada, England og Australia ble lagt under lupen for å påvise *hva politiet gjør*. Patruljering, etterforskning og trafikkteneste var de tre fagfeltene som politiet i disse landene brukte mest tid og ressurser på, til tross for de mange andre oppgavene politiet har. Årsaken til hvorfor trafikk havnet så høyt på listen var klar. Tragedien av antall hardt skadde eller drepte, sammen med den samfunnsøkonomiske kostnaden med nødetater og skade på eiendom, var betydelig større enn ved annen vanlig kriminell virksomhet (Bayley, 1994). Videre fant Bayley at svært mange fikk sitt første møte med politiet via trafikktenesten, og at dette dannet et godt grunnlag for å kunne bygge institusjonell tillit (ibid).

Bayley viser også til hvilken status trafikktenesten hadde. Man kan se det i serier og filmer hvor politiet portretteres, og hvor en politibetjent som har tabbet seg ut blir sendt ”ned” til trafikktenesten. Han skriver at politibetjentene som jobbet med trafikk i denne studien syntes arbeidet de gjorde utgjorde en stor forskjell for publikum, og at de var stolte av arbeidet sitt. Likevel følte de at de ble sett ned på av kolleger som bedrev reaktiv patruljering og annen operativ tjeneste, og av kolleger som mente at trafikktenesten var perifert til bekjempelsen av virkelig kriminalitet (Bayley, 1994).

Politikulturen er mye omtalt, både av kjente kriminologer, men også belyst av media i siste tiden og senest i Gjörv-rapporten. Politikultur kan også være relevant for min problemstilling. Som beskrevet i avsnittet ovenfor, ble personell innen trafikktenesten sett på som ”mindre verdt” fordi de ikke bekjempet kriminalitet. Dette kan sees i lys av ”myten om politiet”, som sier at politiyrket skal bestå av fart, spenning og bekjempelse av kriminalitet (Aas, 2010). Geir Aas skriver også i sin artikkel *Politisosiologi som forskningstradisjon* (2010) at den

tradisjonelle politikulturen er preget av et ”vi-dem”-perspektiv og viser da til kollegialt samhold mellom politiet mot alle andre. Samtidig viser han til Reiner (2000b) som mener at det finnes et underliggende krav om at politiarbeid skal være ”machopreget” og at politiyrket skal være tøft og farlig. Aas viser også til en artikkel skrevet av Waddington (2005) i *Key readings in criminology* hvor han mener at det tradisjonelle synet på politikulturen ikke får frem konflikter og rivalisering mellom avdelingene i politiet. Han mener da at det eksisterer et ”vi-dem”-perspektiv innad i etaten så vel som utenfor etaten (ibid).

Bayleys funn viser at trafikkarbeid veier tungt i internasjonal forskning. Videre viser han til at det finnes utfordringer knyttet til arbeidet, og at politikulturen spiller en sentral rolle i hvor attraktivt det er å jobbe med faget. Dette blir relevant når oppgaven tar for seg risikogrupper, og får belyst når og hvor de forskjellige ulykkene oppstår.

### **5.3 Risikogrupper**

I 2009 kunne daværende sjef for utrykningspolitiet Odd Reidar Humlegård levere en studie som det nasjonale trafikpolitiet i samarbeid med SINTEF hadde utarbeidet ;*Hvem fortjener politiets oppmerksomhet – en studie av dødsulykkene i trafikken*. Ved en grundig gjennomgang av 425 dødsulykker i perioden 2004-2005 viser rapporten til objektive fakta, som for eksempel om atferden i forkant av ulykken var klanderverdig eller ikke, hvilken hastighetssone de fleste ulykkene skjer i, når på døgnet de skjer, hvilke aldersgrupper som er representert etc.. Rapporten er relevant for denne oppgaven fordi den viser hvordan politiet best kan rette sine tiltak på riktig sted til riktig tid, og mot relevant risikogruppe. Innholdet i rapporten er svært omfattende. Jeg vil derfor trekke ut viktige momenter i søk etter *risikogrupper* og *risikosted*. Spørsmålet er hva en generalist må kunne for å forebygge innen dette område av trafikkarbeidet.

Undersøkelsen viser at ungdom er overrepresentert i dødsulykker i trafikken i forhold til befolkningen for øvrig. Aldersgruppen er meget utsatt i trafikken og krever ekstra oppmerksomhet fra politiet og andre samarbeidspartnere (ibid., s. 63). Av dødsulykker etter klanderverdig<sup>8</sup> atferd utgjør aldersgruppen fra 16 – 29år 54% av alle dødsulykker. Regner

---

<sup>8</sup> Klanderverdig atferd kan være ruspåvirket eller aggressiv kjøring, samt høyhastighetskjøring (2009, s.20)

man med aldersgruppen 29-39år er prosentandelen av alle dødsulykker 73,5 % (2009). 90% av disse er menn (ibid).

Videre kan man se av undersøkelsen når disse ulykkene har funnet sted. Det er flere ulykker med klanderverdig atferd som hovedårsak i helger og på kvelds- og nattestid, enn ulykker med ikke klanderverdig atferd (2009, s. 28). Ved å se på grafene kan man lese at natt til fredag, natt til lørdag og natt til søndag, mellom kl.18 og 03 er tiden når disse ulykkene har funnet sted., med en topp natt til søndag.

Man kan også lese på hvilken type vei og ved hvilken fartsgrense ulykkene har funnet sted. Ved klanderverdige forhold er det riksveiene som topper med opp i mot 45%, mens europaveiene utgjør 29%. På europavei er prosenttallet på *ikke klanderverdige forhold* 36. På fylkesveiene har klanderverdige ulykker et prosenttall på 20, mens ikke klanderverdige er på kun 7% (ibid. s.29). Vedrørende fartssoner viser studien at 50% av klanderverdige ulykker skjer i 80 sonen, mens det i 50- og 60-sonen er tilnærmet lik med 15% hver.

Over halvparten av de omkomne kjørte eller satt i en personbil, og 80% av de omkomne var passasjerer i kjøretøyet (ibid., s.39). Rapporten viser til teknologisk utvikling av kjøretøy hvor sjåfør ofte er bedre beskyttet enn passasjerer, og de som sitter foran i bilen er i større grad beskyttet enn de som sitter i baksetene, og peker på at dette kan være en faktor for hvorfor tallene er som de er.

Jeg ønsker å trekke inn et siste element i rapportens litteraturstudie om risikoutsatte førere. *Sensation seekers* eller spenningssøkere er nevnt som et viktig personlighetstrekk hos risikoutsatte førere.

*"A trait defined by the seeking of varied, novel, complex and intense sensations and experiences, and the willingness to take physical, social, legal and financial risks for the sake of such experience"* (Zuckerman, 1994, s. 27)

Sensasjonssøking representerer personens optimistiske tendens til å utforske og sprengre grenser, der det handler om å ta impulsive og raske avgjørelser (Utrykningspolitiet 2009, s.45). Rapporten viser videre til både amerikansk, britisk og skandinavisk forskning som sier at sensasjonssøkere skiller seg ut fra grupper som i forskningen viste seg å ikke være sensasjonssøkende. Blant annet vises det til at personene i denne gruppen ofte mener de er flinkere til å føre motorvogn enn andre, at de har en høyere terskel for å vurdere noe som

farlig, at de viser risikovillighet i sine hobbyer<sup>9</sup> og at yrket kan gjenspeile deres behov for fart og spenning. Politi, brannmenn og soldater er typiske ”sensasjonsyrker”, sier studien. Det pekes på en rekke egenskaper som i utgangspunktet er gjenkjennelige og som kan gi indikasjoner på at personen er en ”sensation seeker”, og at man kan bruke dette i forebyggende øyemed (2009, s.46).

Innholdet i rapporten er som sagt svært omfattende, men jeg har nå belyst det jeg anser som grunnleggende viktig kunnskap om trafikkulykkene. Hvem, når, hvor og hvordan, men hvorfor det skjer finner jeg ikke svar på. Hadde svaret på *hvorfor* vært enkelt, er det grunn til å tro at metodene ved å forebygge problemet allerede eksisterte. Med kunnskap om disse faktorene kan man spørre seg om en er bedre stilt til å kunne iverksette kunnskapsbaserte tiltak rettet mot ulykkene?

#### **5.4    Politiets strategi for forebyggende arbeid i trafikken**

*Strategiplan for politiets trafikkjeneste* er et dokument utgitt at politidirektoratet for en treårs periode, og den nåværende ble laget for perioden 2012 – 2015. Strategiplanen tar utgangspunkt i Nasjonal transportplan (2002) og Nasjonal handlingsplan (2002) for trafiksikkerhet på veg (2002) som Vegdirektoratet har utarbeidet.

Daværende politidirektør Vidar Refvik sier i innledningen til strategiplanen at politiets overordnede mål med trafiksikkerhetsarbeidet er å redusere antall trafikkulykker med drepte og hardt skadde. Videre viser han til risikogruppene og sier at ytterligere reduksjon av antall drepte og hardt skadde krever stor innsats og videreutvikling av metoder (2012, s.3).

Går man videre inn i strategiplanen til kapittel om forebyggende trafikkarbeid er det oppgitt fire punkter som POD anser som viktige i politiets arbeid i trafikken. i) *Helsekrav*; POD mener at det å bruke vegtrafikklovens §34<sup>10</sup> aktivt for å få vekk personer som ikke tilfredsstillt kravene til å føre motorvogn. ii) *Trygge lokalsamfunn*; Politiet bør delta i kommunale og fylkeskommunale arbeidsgrupper i forbindelse med reguleringsaker og annet planarbeid som har betydning for trafiksikkerheten. iii) *Tverrfaglig samarbeid*; Samarbeid

---

<sup>9</sup> Fallskjermhopping, paintball, fjellklatring, rallykjøring med mer.

<sup>10</sup> Vtrl. §34 – Tilbakekall av retten til å føre motorvogn på grunn av særlige forhold. Dette innebærer bl.a. edruelighet, forholdet mellom alder og tilstrekkelige ferdigheter og risikoatferd.

mellom politiet og lokale aktører er nødvendig for å nå felles mål om reduksjon i antall drepte eller hardt skadde. iv) *Kommunikasjon*; Bruk av media og sosiale medier er en god måte å opplyse publikum på. Publiseringer skal være faktabasert og være i tråd med sentrale og lokale retningslinjer (2012, s. 7).

Politidirektoratet pålegger distriktene å utarbeide en egen strategiplan for forebyggende arbeid og kontrollvirksomhet, som igjen pålegger driftsenheten å utarbeide en lignende plan. Jeg har innhentet strategiplan fra to politidistrikt for å se på hvilke mål og strategier den inneholder. Distriktene har videreført målene som er gitt i PODs strategiplan uten tilføyelser, men lagt til krav om 55 000 og 70 000 kontrollerte biler i løpet av 2013. De har også ført inn at hver enkelt driftsenhet skal *sette seg inn i det lokale trafikkulykkesbildet, og gjennomføre kontroller etter behov (Distrikt1, 2013, s.3)*. Videre har jeg sett konkret på en av driftsenhetene i distriktene og deres lokale planer. Her forsvinner de overordnede målene som vi kunne finne i PODs strategiplan, og det blir fokusert mer på antall kontrollerte kjøretøy, samt hvordan driftsenheten skal tilrettelegge for kontrollen. Videre skrives det at betjentene skal gjøre seg kjent med relevante ulykkestreknings, samt kontrollere områder hvor publikum tipser politiet om behov for kontrollvirksomhet (Driftsenhet2, 2013). Driftsenhet 2 skriver ganske forbillig innledningsvis om viktigheten av det forebyggende arbeidet, men krav til antall kontrollerte kjøretøy og kontrollmetoder preger strategiplanen og budskapet om forebygging drukner i det store og hele.

Ved gjennomgang av flere strategiplaner fra tidligere år, samt dokumenter som PODs strategiplan baserer seg på, har jeg ikke funnet konkrete beskrivelser eller metoder for hvordan det forebyggende arbeidet skal eller bør se ut. Det finnes mange henvisninger til typer kontroller<sup>11</sup> og videre til instruksjoner for hvordan disse skal utføres, men altså ingenting om hvordan polititjenestepersoner konkret skal forebygge alvorlige trafikkulykker.

---

<sup>11</sup> Lasermåling, gjennomsnittsmåling, kikkertkontroll, avstandskontroll etc..



## 6.0 Drøftingsdel

I denne oppgaven stilles spørsmål om politiets arbeid rettet mot forebygging av alvorlige trafikkulykker med hardt skadde eller drepte er kunnskapsstyrt. Det første spørsmålet jeg stiller meg er; Hvem skal jobbe kunnskapsstyrt? For meg er det åpenlyst at det er den enkelte tjenesteperson på ordensavsnittene og lensmannskontorene som til syvende og sist er de som skal jobbe for å forebygge disse tragiske ulykkene. På den måten kan man si at politibetjentene må ha kunnskap om trafikkjentesten, både den reaktive og den proaktive delen, for å kunne gjøre jobben sin på en tilfredsstillende måte.

Etter å ha gjort arkivstudier av politihøgskolens fagplaner synes resultatet å tale for seg selv. Det har vært en reell nedprioritering av antall timer og studiepoeng som tildeles dette fagområde. Bayley har som nevnt i sin forskning på internasjonale politistyrker konkludert med at trafikk er det tredje mest prioriterte område (1994). Og mens regjeringen snakker om nullvisjon når det gjelder dødsulykker (Regjeringen 2013) og politiledere snakker unisont om hvor viktig det er å øke innsatsen i å forebygge slike ulykker, kutter Politihøgskolen omtrent alle undervisningstimer som omhandler forebyggende arbeid i trafikken. Det eneste som står igjen i fagplanen i dag er at *studenten igjennom andre skal tilegne seg kunnskap om betydningen av forebyggende arbeid i trafikken*. Det kan diskuteres om de prioriteringene PHS gjør i forbindelse med studiepoeng og vektning på de tre årene er riktig, men PHS har i alle fall et ansvar for å utdanne politigeneralister som uten tvil bør kunne noe om dette fagfeltet. Ikke en gang i modulen som heter *Forebyggende emner* kan man finne konkrete mål om trafikkarbeid.

Kunnskapen om hvem, hvordan, hvor og når er tilgjengelig for den som leter etter den. I forskningsrapporten fra UP og SINTEF *Hvem fortjener politiets oppmerksomhet* gjengis det mye informasjon som man kan bruke som et grunnlag for kunnskapsbasert forebygging. Eksempelvis er det ikke vanskelig å se at menn mellom 18-29 år, som kjører på kveldstid i helgene med passasjerer i en 80-sone på riksveg er spesielt utsatt (2009). En paradoksalføring fra praksisåret er at vi ofte valgte kontroll på strekninger hvor vi forventet reaksjoner, i ukedagene. Laserkontroller i 50-og 60-soner, eller storkontroller på E6 i hundresonen på natten når det ellers var stille i distriktet. Statistisk sett forekommer det sjelden *alvorlige* trafikkulykker på E6 med midtdeler. Det samme gjelder 50-og 60-soner på fylkesveier. I 80-

soner langs riksveiene skjer det fire ganger så mange alvorlige ulykker som i 60-soner på riksvei, Det skjer også 8 ganger så mange ulykker på riksvei som på fylkesvei. Så hva er egentlig formålet med den kontrollen vi gjør? Hva er vi egentlig ute etter?

Kanskje vi bør gå en tur inn i kriminologien for å se etter mulige svar i politikulturen vår. Bayley (1994) viser til kulturen i politiet, og at trafikkbetjenter over hele verden har uttalt at de blir sett ned på av kolleger som jobber innen andre fagfelt, som narkotika eller beredskap. Videre viser Geir Aas i sin tekst *Politisosiologi som forskningstradisjon* (2010) at politiyirket fremstår som et arbeid fylt av action og spenning og bekjempelse av kriminalitet. Politibetjentene Bayley intervjuet, sa at de mente at deres jobb virkelig utgjorde en forskjell for folk, men at de samtidig ble møtt med kommentarer om at de ikke bedrev ”ordentlig” politiarbeid. Hvis dette stemmer, og at det er et representativt synspunkt for politi i store deler av verden, også her i Norge, har vi et problem.

Hvis forebyggende trafikkarbeid ikke er ordentlig politiarbeid, og formålet med trafikkarbeid er reaksjoner og mulighetene for å avsløre *virkelig* kriminalitet har vi en lang vei å gå med kulturen vår. I lys av dette vet vi også noe om når de alvorligste ulykkene skjer – og faktum utfordrer kulturen.

De fleste alvorlige trafikkulykker skjer på kvelds- og nattestid i helgene, på riksveiene i 80 sone. Hva gjør norske politipatruljer da? Jo, vi står i våre respektive Storgater og venter på at noe skal skje. Eller så kjører vi rundt i bykjernen og venter på det samme. Man kan spørre seg om det er fordi man ikke har kunnskap om det faktum at ulykkene skjer på dette tidspunktet, eller om det er kulturen og praksisen som styrer oss i større grad. Jeg tror det er begge deler. For på den ene siden finner jeg ikke noe som tyder på at politifolk i Norge har lært dette på skolebenken, og de har derfor ingen forutsetninger for å vite at dette er risikotiden. På den andre siden så er det som oftest i helgene det oppstår ”reelle ordensoppdrag” som fører til raske utrykninger, basking og pågripelser. Med andre ord; spenning som man ikke vil gå glipp av.

Jeg skal være den første til å erkjenne at hvis jeg ble satt opp på trafikkkontroll natt til lørdag og natt til søndag hadde ikke det stått til forventningene mine for ei natthelg i politiet. Jeg hadde sikkert ikke vært fornøyd heller, men det er kanskje en del av utfordringen med dette. En erkjennelse til tross for min nyervervede kunnskap og mitt engasjement for feltet.

Et annet moment som kommer inn når jeg nå diskuterer hva man må vite og hvor man bør være, er jo hva man skal gjøre? Hvordan skal man forebygge alvorlige trafikkulykker konkret? Finnes det metoder for dette? I min lille forskning må jeg vise til det faktum at jeg ikke har funnet noen metoder. Når jeg nå snakker om metoder så tenker jeg på at det innen vold i familiære relasjoner ble tatt i bruk et redskap kalt SARA<sup>12</sup>, og innen forebygging av barn under 18 år skapt *Veileder for bekymrings samtale*. Altså, tiltak som retter seg inn mot den enkelte risikopersonen eller risikoungdommen med formål om å forhindre uønskede handlinger. På den ene siden ville et redskap som dette trolig vært svært ressurskrevende for politiet, både med tanke på utvikling, gjennomføring og opprettholdelse. Men på en annen side, når man ser på det høye antallet av unge (og eldre) mennesker som dør i trafikken, hadde det kanskje ikke vært så dumt å ha en konkret og håndfast metode. Da har man i det minste forsøkt å forebygge at føreren og dens passasjerer blir utsatt for en alvorlig ulykke.

Vidar Refvik skrev i strategiplan for politiets trafikkarbeid 2012 - 2015 at ytterligere reduksjon av antall drepte og hardt skadde krever stor innsats og videreutvikling av metoder (2012, s.3). Metodene som han her sikter til går igjen i kapittel under overskrift *Kontrollvirksomhet* og er i stor grad en oppramsing av politiets kontrollalternativer som laser, gjennomsnitt, tilfeldige kontroller og så videre. Ut over dette nevnes ikke metoder i strategiplanen. Spørsmålet da er om politidirektoratet sier seg fornøyd med politiets kontrollvirksomhet, enten den er uniformert eller sivil, varslet eller tilfeldig, er god nok slik som den er, eller om de mener at politiet skal utvikle nye metoder for arbeidet i trafikken. At politiets reaktive kontrollvirksomhet har en effekt bestrider jeg overhodet ikke, men i den tenkte situasjonen hvor Ola Nordmann og hans tre venner allerede er omkommet som følge av aggressiv kjøring vil ikke den reaktive kontrollen hjelpe verken de omkomne eller deres etterlatte.

Spørsmålet om politiets forebyggende arbeid rettet mot trafikkulykker med hardt skadde eller drepte er kunnskapsstyrt eller ikke dukker da opp. Som med så mye annet tror jeg en kan svare forskjellig på dette, alt etter hvilke øyne som ser, og svaret kan både være ja og nei.

---

<sup>12</sup> SARA – Spousal assault risk assesment guide. Brukt i oppfølgingen av voldshendelser i familiære relasjoner for å forebygge nye uønskede hendelser.

Jeg har ikke gjennomført noen studie av hvem som arbeider med det trafikkforebyggende arbeidet i etaten, og stiller derfor ikke spørsmål ved deres kompetanse og utdanning. Jeg har all grunn til å tro at ansatte i POD som har ansvar for utarbeiding av handlingsplaner og strategiplaner, arbeider kunnskapsstyrt. Videre er utrykningspolitiet et nasjonalt kompetansesenter når det kommer til trafikk, og mange av de ansatte der er såkalte ildsjeler som virkelig brenner for sitt arbeid. Slik Bayley beskriver i sin tekst. Å si at disse ansatte i politiet ikke arbeider kunnskapsstyrt vil være å trekke en dårlig konklusjon. Spørsmålet er heller hvordan de har fått kunnskapen. Legger arbeidsgiver opp til seminarer, kurs og workshops for at de ansatte skal tilegne seg kunnskapsbasert erfaring – og gjør som Lie skriver; anvender sine erfaringer og knytter dette opp mot det vitenskapelige og kunnskapsbaserte (2011), kan man med trygghet si at politiet arbeider kunnskapsstyrt innen feltet.

På den andre siden er det ikke ildsjelens ansvar alene å forebygge og motarbeide dette samfunnsproblemet. Ei heller medarbeiderne i POD. Politihøgskolens bortprioritering av dette området de siste femten årene vil ha betydning for hvordan en politibetjent forholder seg eller ikke forholder seg til denne typen politiarbeid, også når det kommer til ønsket om å fordype seg i et felt som færre og færre har interesse for. Hvis man tar utgangspunkt i at politihøgskolen i stor grad har ansvar for den kunnskapsbaserte læringen i politinorge, mener jeg at studentene ved PHS har fått for lite undervisning innen dette feltet, og dermed i stor grad jobber uten kunnskapsbasert erfaring når det kommer til forebygging av alvorlige trafikkulykker. Hvis man da konkluderer med at *noen* arbeider kunnskapsbasert og er bevisst de utfordringene som ligger i å skulle forebygge denne typen trafikkulykker, kan man spørre seg selv om det er tilfredsstillende nok.

## 7.0 Avslutning

Når jeg begynte med denne oppgaven hadde jeg aldri trodd at funnene mine skulle representere et såpass stort avvik mellom de målene politiet setter seg og den faktiske tilretteleggingen for å kunne jobbe metodisk og kunnskapsstyrt innen det proaktive trafikkarbeidet. Jeg mener å tolke funnene på en slik måte at kunnskapen ikke kommer ut til de som trenger den, og at det i stor grad ville vært lett å formidle den, om det bare ble tilrettelagt for det. Jeg tror dessverre at politiet i sin helhet jobber lite kunnskapsstyrt innen dette feltet.

I første instans mener jeg Politihøgskolen kunne åpnet for undervisning innen *trafikkarbeid i et forebyggende perspektiv* slik at studenter som blir ferdig utdannet *i det minste* har fått muligheten til å lære noe om dette. Utrykningspolitiet, som sitter på størsteparten av kunnskapen, burde i større grad dele den. Kanskje i samarbeid med politihøgskolen, slik at en kunnskapsbasert informasjon ble gjort tilgjengelig – både i form av undervisning og litteratur. Det finnes for eksempel ingen lærebok innen dette feltet.

I et større perspektiv etterlyser jeg også en reell proaktiv metode som ikke innebærer *forebygging* som følge av en sanksjon, men som ved indentifisering av risikofaktorer og kommunikasjon kan påvirke en sjåfør til å ta de rette valgene i sin ferdsel med motorvogn.

Så lenge kunnskapen finnes mener jeg den må deles, og den må deles på en slik måte at den kan bli anvendelig for mannskapene som skal velge hvilken type kontroll de skal ha. Etter prosessen jeg har hatt med denne oppgaven vil det for alltid være av stor betydning for meg hva som er formålet med å ha trafikk kontroll. Er den forebyggende eller har den en annen funksjon? Hva skiller en forebyggende kontroll fra en vanlig kontroll? Jeg håper at politiet i framtiden vil få en bedre plattform bestående av kunnskap og metodikk som bidrar til et kunnskapsbasert forebyggende arbeid mot alvorlige trafikkulykker i Norge.

## 8.0 Litteraturliste

- Aas, G. (2010). Politisosiologi som forskningstradisjon. I H. I. Gundhus, K. Hellesø-Knutsen & C. T. Wathne (Red.), *Politivitenskap på egne ben?: En essaysamling* (s. 159-184). (PHS forskning, 2010:1). Oslo: Politihøgskolen
- Andersen, Ø., Rasch, J. S. (2014. 12 januar) *Begge jentene døde etter hestepåkjørsel på Bjørkelangen*. Dagbladet.no. Hentet fra <http://www.dagbladet.no/2014/01/12/nyheter/trafikkulykker/innenriks/31239862/>  
28.2.2013 kl. 1405
- Bayley, D. H., (1994) *What do the police do?* I Newburn, T. (Red.) *Key readings in criminology* (s. 573-579) (2009). Willan Publishing, Portland – Oregon.
- Dalland, O (2007) *Metode og oppgaveskriving for studenter*. 4. Utgave, Oslo, Gyldendal Norsk Forlag.
- Driftsenhet 1 (2013) *Plan for trafikkarbeid for "Driftsenhet 1" 2013*.
- Driftsenhet 2 (2013) *Strategi for "Driftsenhet 2" trafikkarbeid – 2013*.
- Lie, E. M. (2011). *I forkant kriminalitetsforebyggende politiarbeid* (1 ed., Vol. 2011). Oslo: Gyldendal akademisk.
- Regjeringen. NOU 1981: 35. (1981). *Politiets rolle i samfunnet: delutredning I*. Oslo: Universitetsforlaget
- Pedersen, S. V.. (2014, 1 januar) *Dramatisk oppsving i antall drepte*. NRK.no. Hentet fra <http://www.nrk.no/rogaland/dramatisk-oppsving-i-antall-drepte-1.11444990>  
28.2.2014 kl. 1330.

- Politihøgskolen (2012). *Strategisk plan 2012 – 2016*. Politihøgskolen, Oslo. Hentet fra:[http://www.phs.no/Documents/1\\_Om%20PHS/Strategisk%20plan\\_2012\\_2016.pdf](http://www.phs.no/Documents/1_Om%20PHS/Strategisk%20plan_2012_2016.pdf) ?epslanguage=no. 15.3.2014 kl. 18.05.
- Politihøgskolen (1994 – 2013) *Fagplan*. Perioden 1994 til 2013. Politihøgskolen, Oslo.
- Politidirektoratet (2002). *Strategiplan for politiets forebyggende arbeid 2002-2005*. Politidirektoratet, Oslo.
- Politidirektoratet (2012) *Strategiplan for politiets trafikkteneste 2012 – 2015*. Politidirektoratet, Oslo.
- Politidistrikt 1 (2013) *Strategiplan for "Politidistrikt 1" trafikkteneste*.
- Politidistrikt 2 (2013) *"Politidistrikt 2" trafikkplan for 2013*
- Politiloven. (2009). *Lov av 4. august 1995 nr. 53 om politiet (politiloven) med endringer, sist ved lov av 24. april 2009 nr. 21* . Oslo: Cappelen Akademisk forlag.
- Samferdselsdepartementet (2002). *Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet på veg 2002 – 2011*. Oslo.
- Samferdselsdepartementet (2002) *Nasjonal transportplan 2002 - 2011*. Samferdselsdepartementet, Oslo.
- Statistisk sentralbyrå (2014). *Trafikkulykker med alvorlig skade og dødsfall*. Hentet fra SSB.no:  
<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectout/ShowTable.asp?FileformatId=2&Queryfile=20131113165457472064867DodsfallDetaljAld&PLanguage=0&MainTable=DodsfallDetaljAld&potsize=22> 13.01.2014 kl. 1700.

- Utrykningspolitiet (2009). Utrykningspolitiets temahefte 2/2009: *Hvem fortjener politiets oppmerksomhet. En studie av dødsulykkene i trafikken i 2004 og 2005.* Stavern.
- Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk (2010). *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010 - 2013.* Oslo.
- Zuckerman, M. (1994). *Behavioral Expressions an bisocial bases of sensation seeking.* Cambrige university press, Cambrige.



## VEDLEGG 1

Forklaring på vedlegg. Jeg tok som sagt utgangspunkt i fagplanene fra 1994 og så etter endringer innen de aktuelle fagene som forklart i kapittel. 5.1. Vedleggets hensikt er å vise til prosessen og at leser kan kjenne igjen de forskjellige funnene i henhold til den respektive fagplanen. Notatene i tabellen er ikke uttømmende og må sees i sammenheng med håndskrevne notater i tillegg til kommentarene. Funnene skal likevel være representativ for det som står i fagplanene.

ÅR      Studieår      Funn i fagplan      Kommentar

<b>94/95</b>	1. studieår	Undervisning i VTRL.	1.studieår, emne trafiksikkerhet
	2. studieår	6 uker trafikkjeneste	Forb i 2 studieår med fokus på barnehage og skole. Undervisning i trafikkplan. Forb i 3 studieår ikke nevnt trafikk.
	3. studieår	Forebyggende generell	
<b>95/96</b>	1. studieår	Uendret	3 studieår: Endret mål i forebyggende til forebygging av kriminalitet OG ulykker
	2. studieår	Uendret	
	3. studieår	Mål: forebygge ulykker	
<b>96/97</b>	1. studieår	Undervisning i VTRL (ny)	1 studieår, VTRL. ”utføre politiets trafikkjeneste som fremmer trafiksikkerhetsmål. Men viser til 2 studieår.
	2. studieår	Uendret	
	3. studieår	Uendret	
<b>97/98</b>	1. studieår	Uendret	
	2. studieår	Uendret	
	3. studieår	Uendret	
<b>98/99</b>	1. studieår	Uendret	2. studieår. Undervisning i trafikkplan fjernet fra fagplan.
	2. studieår	Teori fra 35 til 20 timer	
	3. studieår	Uendret	
<b>99/00</b>	1. studieår	VTRL: Viser praksis for forb.	I all hovedsak juridisk undervisning. Viser til 2 studieår for å innhente kunnskap om praktisk forebygging.
	2. studieår	Uendret	
	3. studieår	Uendret	
<b>00/01</b>	1. studieår	Uendret	
	2. studieår	Uendret	
	3. studieår	Uendret	

<b>01/02</b>	1. studieår	Uendret	2 studieår. Trafikktjeneste halvert fra 6 til 3 uker. Teori fortsatt på 20 timer. Samme mål. 3 studieår. Dreining fra 00/01 med større fokus på etterforskning av ulykker, ikke forb.
	2. studieår	Praksis fra 6 til 3 uker	
	3. studieår	Dreining vekk fra ulykker. Vtrl	
<b>02/03</b>	1. studieår	Ny bok. Lærebok i vtr-rett	1 studieår. Ny lærebok, Lærebok i veitrafikkrett. Eksamen i 2semester. 3 studieår. Ikke eksamen i VTRL. FORB uendret.
	2. studieår	Teori fra 20 – 15 timer.	
	3. studieår	Ikke eksamen i vtrl.	
<b>03/04</b>	1. studieår	Uendret	3 studieår. Endret fra 95/96 fra kriminalitet OG ulykker til kun kriminalitet.
	2. studieår	MANGLER	
	3. studieår	Endring i mål FORB.	
<b>04/05</b>	1. studieår	Uendret	Teoriundervisning og trafikktjenestep praksis er fjernet fra fagplanen. ”gjennom ANDRE skal stud erfare betydningen av forb arbeid.
	2. studieår	Teori og praksis fjernet	
	3. studieår	Uendret	
<b>05/06</b>	1. studieår	Uendret	2 studieår. Trafikktjenesten flettes inn i annen tjeneste. Endret mål om at studenten SKAL delta i forebyggende trafikktjeneste
	2. studieår	Endring i gjennomføringsplan	
	3. studieår	Uendret	
<b>06/07</b>	1. studieår	Uendret	
	2. studieår	Uendret	
	3. studieår	MANGLER	
<b>07/08</b>	1. studieår	Uendret	
	2. studieår	Uendret	
	3. studieår	Uendret	
<b>08/09</b>	1. studieår	Uendret	
	2. studieår	MANGLER	
	3. studieår	Uendret	
<b>09/10</b>	1. studieår	VTR mistet 1 studiepoeng	
	2. studieår	Uendret	
	3. studieår	Uendret	
<b>10/11</b>	1. studieår	Uendret	
	2. studieår	Uendret	
	3. studieår	Uendret	

<b>12/13</b>	1. studieår	Uendret	
	2. studieår	Uendret	
	3. studieår	Uendret	
<b>13/14</b>	1. studieår	Uendret	
	2. studieår	Uendret	
	3. studieår	Uendret	
<b>11/12</b>	1. studieår	Uendret	
	2. studieår	Uendret	
	3. studieår	Uendret	