

Verstingene i trafikken

En teoretisk oppgave

BACHELOROPPGAVE (OPPG300)

Politihøgskolen

2014

Kand.nr.: 380

Antall ord: 6475

INNLEDNING	3
VEIEN FREM TIL PROBLEMSTILLINGEN	3
BEGREPSAVKLARINGER	5
FOREBYGGING	5
PRIMÆRFOREBYGGING OG SEKUNDÆRFOREBYGGING	5
FOREBYGGING I TRAFIKKEN.....	5
AVGRENSNINGER	6
METODE	7
TEORI	10
«VERSTINGENE I TRAFIKKEN»	10
ALDER	10
OMSTENDIGHETER OG FØREFORHOLD.....	12
TIDSPUNKTER	12
KJØREATFERD	13
DE HAR NETTOPP FÅTT FØRERKORT	13
EN DEL ER TIDLIGERE STRAFFET	14
POLITIETS ARBEID OPP MOT VERSTINGENE I DAG	14
EN STUDIE AV VIRKNINGENE AV POLITIETS KONTROLLER	15
DRØFTING	16
HVORFOR VIRKET «SEI IFRÅ!»-KAMPANJEN?	16
RETT PÅ MÅLGRUPPEN – KAN POLITIET BIDRA?	17
BRUK AV STRAFF I FOREBYGGENDE ØYEMED	18
HVORDAN KAN POLITIKONTROLLER FÅ BEST EFFEKT PÅ MIN MÅLGRUPPE?	19
SAMMENDRAG	22
LITTERATUR (CA. 380 SIDER)	24

FIGURER

FIGUR 1: ULYKKESRISIKO I TRAFIKKEN FOR BILFØRERE FORDELT PÅ ALDER OG KJØNN.....	11
FIGUR 2: DØDSRISIKO I TRAFIKKEN FOR BILFØRERE FORDELT PÅ ALDER OG KJØNN.....	11
FIGUR 3: UNGE BILFØRERES ULYKKESRISIKO FORDELT PÅ TID OG UKEDAG.....	12

INNLEDNING

Veien frem til problemstillingen

I praksisåret var jeg på et mindre lensmannskontor på Vestlandet. Veilederen min viste meg rundt i lokalmiljøet på vår første bilpatrulje, og fortalte historier om hendelser her som hadde preget politiet og lokalbefolkningen. En stor del av dette var alvorlige trafikkulykker. Felles for ulykkene var at de fant sted på avsidesliggende strekninger. Det var nærmest utelukkende unge menn bak rattet og unge menn eller kvinner i passasjersetene, og ulykkene skjedde på nattetid. Den siste av ulykkene hadde skjedd tidligere samme sommer.

Samme året holdt en kollega og jeg foredrag for avgangskullet på den videregående skolen i distriktet. Dette var et samarbeid mellom Statens Vegvesen, skolen og politiet, og en del av «Sei ifrå!»-kampanjen (Ulleberg & Christensen, 2007), som jeg skriver mer om i teorikapittelet. Tema for dagen var risikofylt kjøring i trafikken. For meg virket det som vi lyktes å fange elevenes oppmerksomhet. Vi snakket til avgangskullet, fordi det er de som skal ta førerprøven og kjøre bil. Budskapet jeg formidlet, var at de måtte holde seg på riktig side av grensen for egne ferdigheter. Det er fristende å prøve ut både bil og evner, men det gjelder å ikke strekke strikken for langt – det kan få store konsekvenser.

I etterkant av besøket på skolen, og som en del av arbeidet med denne oppgaven, leste jeg litteratur om kampanjen for å finne ut om den hadde effekt. Søk på nettet førte meg til «Døden på veiene»-serien til Bergens Tidende (Bergens Tidende, 2010-2011), en reportasjeserie om hvem som omkommer i trafikken, når, hvor og i hvilken sammenheng.

Underveis i praksisåret, og særlig mot slutten, reflekterte jeg over måten vi utførte trafikk-tjeneste i distriktet. Trafikkkontroller var en prioritert oppgave på lensmannskontoret, og besto først og fremst av promillekontroll rundt nattetid i helgene og fartskontroll med laser på dagtid. Vi rullerte mellom noen få strekninger – de mest trafikkerte veiene – og jeg mente kontrollen var forutsigbar for trafikantene. Det var få overtredelser av fart, og svært sjeldent promille blant førerne. De fartssynderne vi tok, var som oftest voksne sjåførere. Vi gjennomførte flere ganger i uka forskjellige kontroller, etter for eksempel bilbeltebruk, ulovlig bruk av mobiltelefon og tekniske mangler på kjøretøy. Det jeg savnet, var oppsøkende

virksomhet mot de som kjørte fortest og farligst. På kvelden og natten hørte vi fra lang avstand førere som kjørte hasardiøst, for eksempel ved hvining i dekk eller biler med gjentatt giring opp til toppen av turtallsregisteret. Da var vi på feil sted til feil tid, uten mulighet til å reagere på lovbruddet. Jeg hørte historier både fra lokalbefolkningen og kolleger om kappkjøring fra sted til sted. Det er disse jeg kaller verstingene i trafikken. Det er de som kjører aller fortest, og som tester både sine egne evner og bilens begrensninger med fare for eget, passasjerers og andre trafikanters liv. Jeg ville finne ut hvem verstingene er. Nedenfor i kapitlet om metode gjør jeg rede for hvordan jeg gikk frem. På bakgrunn av det jeg fant, formulerte jeg følgende problemstilling:

Hvordan kan politiet forebygge risikofylt kjøring blant unge menn?

Grunnen til at jeg valgte akkurat denne problemstillingen, er fordi konsekvensene av handlingene i trafikken er enorme. Jeg så hvordan dødsfall, sørgende familiemedlemmer, invaliditet og å leve med skyld resten av livet ble fremhevet i reportasjeserien «Døden på veiene» i Bergens Tidende. Her kunne jeg trukket frem hvilken som helst av sakene, men jeg velger «Eg kørde no ikkje så fort», som beskriver en 18-åring som nettopp har fått førerkort og kort tid etterpå krasjer. Han overlever, men den yngre kameraten mister livet (Bergens Tidende, 2010). De pårørende og ikke minst gjerningsmannen kommer resten av livet til å være preget av handlingen. Det er de tragediene som gjør at jeg mener forebygging av verstinger i trafikken er en av de viktigste forebyggende oppgavene politiet står overfor.

I denne oppgaven ser jeg nærmere på forskning om unge bilførere og risikofylt kjøring, og drøfter om det finnes holdepunkter her som kan hjelpe politiet i å forebygge nettopp risikofylt kjøring blant unge menn. Jeg ser nærmere på statistikken og risikoanalysene som viser hvordan unge, mannlige bilførere er overrepresentert i alvorlige trafikkulykker. Jeg ser også på hvordan politiet kan jobbe forebyggende i trafikktenesten, blant annet med eksempler fra kampanjer som har fungert. I drøftingen benytter jeg relevant teori om politiets forebyggende arbeid.

BEGREPSAVKLARINGER

Forebygging

Balchen definerer politiets forebygging av kriminalitet som systematisk arbeid, gjerne i samarbeid med andre aktører, for å «forhindre eller begrense utviklingen av kriminalitet og trafikkulykker» (Balchen, 1998, s. 83). Jeg er glad for at Balchen tar med trafikkulykker i denne definisjonen, for det er hva denne oppgaven retter seg mot.

Føringer i politiloven krever at politiet forebygger. Det står i politilovens § 1 blant annet at politiet som ledd i samfunnet gjennom forebyggende og håndhevende virksomhet skal fremme borgernes rettsikkerhet, trygghet og alminnelige velferd (Politi-loven, 1995). Videre i § 2, 1. ledd, punkt 6 står det at politiet skal samarbeide med andre myndigheter og organisasjoner som har oppgaver som overlapper og samsvarer med politiets oppgaver. Politiinstruksen presiserer også i § 2-1, 2. ledd, at politiet best forebygger med å avverge lovbrudd *før* de skjer (Politiinstruksen, 1990). Mest relevant for denne oppgaven er politiinstruksen § 3-1, 5. ledd, som pålegger politiet å jobbe *målrettet og effektivt*. § 15-1 i samme instruks sier at politiet skal oppsøke blant annet skoler for å drive forebyggende virksomhet overfor elever.

Primærforebygging og sekundærforebygging

Balchen beskriver måter å se på forebygging. Primærforebygging er å sette i verk tiltak som forhindrer en uønsket utvikling eller et problem som gjelder *hele befolkningen*. Et eksempel på primærforebygging er undervisning i skolen som favner alle elevene i Norge.

Sekundærforebygging skiller seg fra dette ved at tiltak raskt iverksettes overfor *grupper* som oppfattes å være i faresonen for å skape slike problemer. (Balchen, 1998, s. 76-77).

Forebygging i trafikken

I instruks for politiets trafikk-tjeneste fremkommer det tydelig hva som er politiets hovedoppgave i kontroll av trafikk. I kapittel 0.1.1, punkt 1 og 2, står det blant annet at kontroll av tekniske aspekter ved kjøretøy ikke skal være hovedoppgaven. Det å forhindre skade og tap av liv i trafikken skal prioriteres. Videre står det at ulykkesbildet skal være

retningsgivende for hvor politiet setter inn ressurser. De strekningene med høyere andel ulykker skal altså kontrolleres mest. Kontrollen skal være målrettet og politiet skal benytte seg av kompetanse som andre aktører besitter (Politidirektoratet, 2008, s. 7). I punkt 3 og 4 i samme instruks står det spesifikt at politiet skal identifisere de strekningene med høyest antall ulykker og rette innsatsen dit. Å øke subjektiv oppdagelsesrisiko nevnes her, og det skal jeg forklare og beskrive senere i oppgaven.

St. meld. 42 om politiets oppgaver skriver følgende om trafikkjenten: Fart og aggressiv kjøreatferd skal prioriteres (St. meld. 42, s. 36). Samarbeid med blant annet Statens vegvesen og Trygg Trafikk må vektlegges for å motvirke risikoatferd i trafikken gjennom høy oppdagelsesrisiko (St. meld. 42, s. 92). Til slutt står det at forebyggingsstrategien problemorientert politiarbeid skal brukes i trafikkjenten (Politidirektoratet, 2008, s. 8). Strategiplan for politiets trafikkjenten frem mot 2015 understreker det samme budskapet: Det overordnede målet er å redusere ulykker med personskaade (Politidirektoratet, 2012, Overordnet mål), og jobbe kunnskapsbasert for å plukke ut strekninger med flest ulykker (Politidirektoratet, 2012, Hovedstrategi).

AVGRENSNINGER

Jeg redegjør ikke for straffereaksjonene på lovbrudd i trafikken, men nevner kort det i vegtrafikkloven som er vesentlig (Lov om vegtrafikk, 1965). Oppgaven retter seg mot de bilistene som holder så høy fart at de ved overtredelse av vegtrafikklovens § 6 om fart enten får bot i betydelig størrelse, eller at farten kvalifiserer til førerkortbeslag. Det samme gjelder de som kjører uten aktsomhet i trafikken, jf. vegtrafikklovens § 3. Eksempler på dette er sladding i svinger, å holde høyere fart enn forholdene tillater og uforsvarlige forbikjøring. Den siste lovhjemmelen er vegtrafikklovens § 36 punkt 2 som gir anledning til å forby føreren å bruke kjøretøyet på ubestemt tid.

Jeg trekker frem disse reaksjonene fordi det er disse overtredelsene som er mest aktuelle for å beskrive min målgruppe – verstingene i trafikken. Videre er det disse reaksjonene jeg drøfter når jeg skal se på den forebyggende effekten av straff. Jeg har også valgt å ikke ha fokus på

rus og type kjøretøy. Det er måten bilen kjøres på, tidspunkter for dette og hvem som kjører bilen oppgaven dreier seg rundt.

På bakgrunn av funn som blir redegjort for i metodekapittelet avgrensers jeg oppgaven til å rette seg mot forebygging av risikokjøring gjort av menn mellom 18 og 24 år. Kvinner i samme alder er også overrepresentert, men som det fremkommer i TØI-rapport 1088/2010 er det forskjeller mellom kvinner og menn i denne alderen. De mannlige førene foretar flere bevisste regelovertrædelser (Backer-Grøndahl, 2010, s. III). Det er menn som er verstingene og målgruppen for oppgaven.

Opgaven tar ikke sikte på å revolusjonere måten politiet jobber med trafikk i dag. Den bygger videre på dagens trafikkteneste. Målet er å komme frem til hvilke av dagens metoder som fungerer best for å nå de målene som er satt i lov og instruks. Jeg peker heller ikke mot politietaten i problemstillingen. Fokus er rettet mot min målgruppe, altså verstingene i trafikken, for å se på muligheten til å endre atferden til unge menn som kjører for fort. Det viktige er forebygging av ulykker. Det kan innebære at trafikktenesten blir mer eller mindre effektiv for politiet, men så lenge det forebygger ungdomsulykker, er det underordnet.

Jeg har ikke lest empiri om hvordan politiet utfører trafikktenesten. Dette kan være antall kontrollerte kjøretøy i de forskjellige distriktene, antall og type reaksjoner gitt, egenskaper ved førere og kjøretøy, tid på døgnet, kjønn osv. Jeg anså det som for omfattende for oppgaven. Blant litteraturen jeg har lest i forbindelse med oppgaven, er det mye som handler om hva andre aktører enn politiet gjør for å hindre tap av unge liv i trafikken. Arbeidet andre aktører gjør i samme formål er kun relevant hvis det kan hjelpe politiet i sitt arbeid.

METODE

I arbeidet med oppgaven må jeg være klar over at jeg er farget av min opplevelse i praksis, og at jeg kan skjære alle politidistrikter over én kam når jeg mener at trafikktenesten ikke var målrettet for verstingene. Jeg er i en innside-innside rolle (Rachlew, 2010, s. 134), det vil si at jeg er en del av politietaten, og skal forske på hvordan denne etaten skal bli bedre. Jeg har i tillegg snever erfaring og kunnskap om politiets trafikkteneste, til forskjell fra en som for

eksempel har jobbet flere tiår i Utrykningspolitiet. Jeg er klar over at motivasjonen for å skrive oppgaven er basert på begrenset informasjon fra ett spesielt sted, og at jeg ikke vet tilstrekkelig om hvordan andre politidistrikt jobber med trafikk. Kunnskapen jeg har gjennom jobbing med denne oppgaven og egen erfaring fra trafikkjeneste som politi, er min forforståelse. Min oppfatning av hvordan ting er, kan være feilaktig. Bakgrunnen for valg av problemstillingen var et ønske om at politiet skal rette trafikkjenesten mot verstingene i trafikken, fordi jeg opplevde at det ikke ble gjort i praksisåret mitt. Jeg kan ikke vite hvor målrettet andre distrikter jobber, og det kan hende at problemet jeg setter søkelys på ikke er gjeldende for politiet ellers. Forforståelse er min subjektive oppfatning av verden (Thurén, 2009, s. 139). I praksisåret så jeg at ungdom ofte er i trafikkulykker, og at det er der vi sjeldent har kontroll. Det er lett for meg å tenke at det er sånn det er overalt. Det perspektivet jeg mangler, er hvordan politiet på landsbasis jobber mot min målgruppe. Det kan hende at data jeg ikke har innhentet i denne oppgaven tilsier at politiet allerede gjør en enorm innsats for å stoppe verstingene. Jeg skal altså være varsom med å påstå at politiet ikke gjør nok i dag. Derfor konsentrerer denne oppgaven om å peke på ting som kanskje kan gjøres bedre.

I arbeidet med å samle inn litteratur, brukte jeg metoden «litteratur-review» (Dysthe, Hertzberg & Hoel, 2010, s. 158-166). Det betyr at jeg prøver å få et overblikk over hva som finnes av forskning på emnet, gjerne fra forskjellige forskningsinstanser. Kildene i «Døden på veiene»-reportasjene (Bergens Tidende, 2010-2011) hjalp meg å finne rapporter fra Transportøkonomisk institutt og Vegdirektoratet. Ulykker med ungdom i trafikken er et forholdsvis snevert tema. Det var lett å finne rapporter spesifikke for min oppgave, tilgjengelige i sin helhet på internett. Rapportene fra Transportøkonomisk institutt var både originalartikler, altså ny forskning som ble presentert, og teoretiske artikler basert på allerede eksisterende kunnskap (Dalland, 2012, s. 47). Disse rapportene er anvendt for å undersøke hva man vet om ungdomsulykker, unges risikoforståelse og deres atferd i trafikken, og prøve å forstå mekanismene som er årsak til at risikoen er så høy for unge førere. Jeg brukte det som var nyest i tid (Dalland, 2012, s. 46) for å få oppdatert bakgrunnsstoff om trafikkulykker. Unntaket var det jeg anså som relevant i dag, uavhengig av når forskningen ble gjort, som for eksempel rapporten «Økt politikontroll» som drøftes senere i oppgaven. Den handler om subjektiv opplevelse av å bli kontrollert av politiet, og kan være like aktuell i dag.

Videre søkte jeg på internett etter rapporter fra andre instanser som forsker på det samme. På regjeringen.no fant jeg Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-2017. Jeg spurte Utrykningspolitiet om anbefalinger til litteratur om emnet da de besøkte Politihøgskolen i Oslo våren 2014. Da fikk jeg tips om forskningen til Dagfinn Moe i Sintef.

En av fallgruvene jeg kunne ramle i, var å søke etter det som bekrefter problemstillingen min, og i verste fall overse informasjon som ikke taler for den. Dette er en bekreftelsesfelle (Rachlew, 2010, s. 145). En kritikk i min utvelgelse av litteratur om ungdom i trafikken, er at mye av forskningen kommer fra Transportøkonomisk institutt. Rapportene er veldig konkrete og statistiske. Da handler mer om hva som fakta om emnet, men lite om hvorfor. Denne litteraturen peker i en retning: Ungdom er overrepresentert i trafikkkulykker. Likevel så jeg at det jeg leste fra samtlige andre aktører som jobber med trafikk konkluderte likt. Rapportene er studert med tanke på hva de sier om politiets arbeid. Til slutt søkte jeg etter litteratur om hva politiet prioriterer i trafikken. «Politiinstruksen», «Instruks for politiets trafikktjeneste» er noe vi studenter har og bruker. «Strategiplan for politiets trafikktjeneste 2012-2015» fant jeg i sin helhet på internett. Jeg har også brukt litteratur om politiets virksomhet, som «Politianalysen» og «St. meld. 42».

Når det gjelder litteratur om forebygging, ville jeg få et overblikk over de ulike fremgangsmåtene som trekkes fram av Lie (2011) og Balchen (1998), fordi de er skrevet med 13 års mellomrom. Balchen sin bok fant jeg etter å ha sett på litteraturlisten til en av oppgavene som ligger på politiets biblioteksdatabase «Pia». Jeg ville se om forebygging var noe annet da enn i dag. Lie (2011) er pensum i hovedområde forebyggende på Politihøgskolen nå, mens Balchen (1998) var pensum tidligere. Balchen ga ut sin bok da temaet forebygging var i ferskt for politiet. For eksempel skriver han at det er mulig at majoriteten av politimenn ikke tenker at de har kompetansen, for eksempel innenfor pedagogikk, til å snakke til skoleelever (Balchen, 1998, s. 90). Boka til Lie bygger videre på teorier Balchen skriver om, men har også lagt vekt på dette med gjenopprettende rett i kapittel 4 (Lie, 2011, s. 122). Fra dette kapittelet drøfter jeg senere i oppgaven individualprevensjon i straff (Lie, 2011, s. 125).

Jeg søkte på nettet etter oppdaterte dokumenter fra øverste ledelse i politiet om det forebyggende arbeidet. Jeg fant «Strategiplan for forebyggende politiarbeid 2002-2005» (Politidirektoratet, 2002), som fortsatt i dag er et styrende dokument i politiets arbeid. Dette stadfestes i regjeringens kriminalitetsforebyggende handlingsplan for 2013-2016, punkt 3.8 (Justis- og beredskapsdepartementet, 2013, s. 35). I kapittel 2 i Politidirektoratets strategiplan fremgår det at tilnæringsmåten samtlige i politietaten skal bruke for å forebygge, er problemorientert politiarbeid (Politidirektoratet, kapittel 2, 2002). Det viktige å påpeke her er at jeg selv konkluderte med, etter å ha lest både om trafikk, og forebyggingsmetoder i Lie og Balchen sine bøker, at problemorientert politiarbeid var veien å gå for å hindre trafikkulykker med ungdom. Likevel reflekterte jeg rundt hvordan også andre forebyggingsmetoder kunne brukes til å bekjempe ulykker, og kommer til å drøfte dette nedenfor i oppgaven.

TEORI

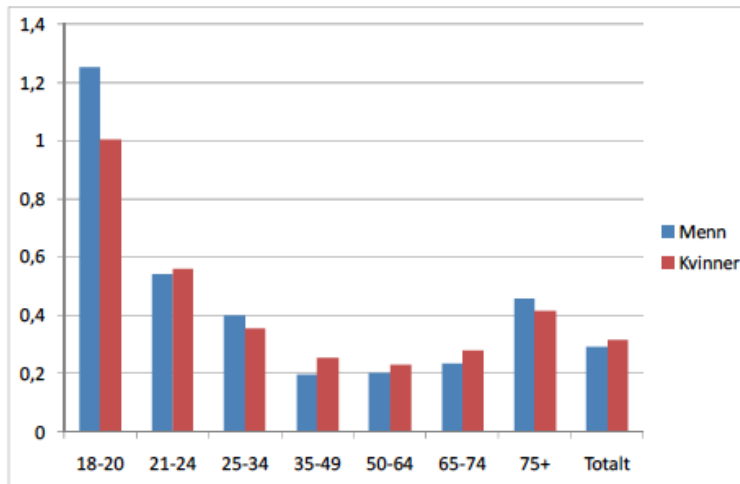
«Verstingene i trafikken»

Gjennom arbeidet med litteraturen jeg hentet inn kom jeg frem til hvem som i størst grad bør ha politiets oppmerksomhet i trafikken. Jeg skal nå gjøre rede for sentrale funn i litteraturen som underbygger påstanden om at unge menn er verstingene i trafikken.

Alder

Når det gjelder alder, er det slik at unge bilførere i alderen 18-24 år utgjør ca. syv prosent av førere på veiene, men representerer ca. 30 prosent av drepte i trafikken. Denne aldersgruppen må være et satsingsområde for politiets trafikksikkerhetsarbeid i årene fremover (Politidirektoratet, 2012, Forebyggende virksomhet). Dagfinn Moe, som har forsket spesielt mye på ungdommers kjøreatferd, mener at helt siden bilen ble frigitt for salg i 1960, har ulykkesrisikoen for unge førere vært flere ganger høyere enn for erfarne (Moe 2008, s. 1).

I trafikkforskning henvises det ofte til den såkalte U-kurven, som viser at risikoen er størst blant de yngste bilførerne, før den synker med stigende alder og så igjen øker for de eldste. De yngste (18-20 år) har omtrent fire ganger så høy risiko for ulykke og personskaade som gjennomsnittet av bilførere. Risikoen for å bli drept er svært mye høyere for de yngste mennene (18-20 år) enn for andre grupper (Bjørnskau, 2009, s. 45).

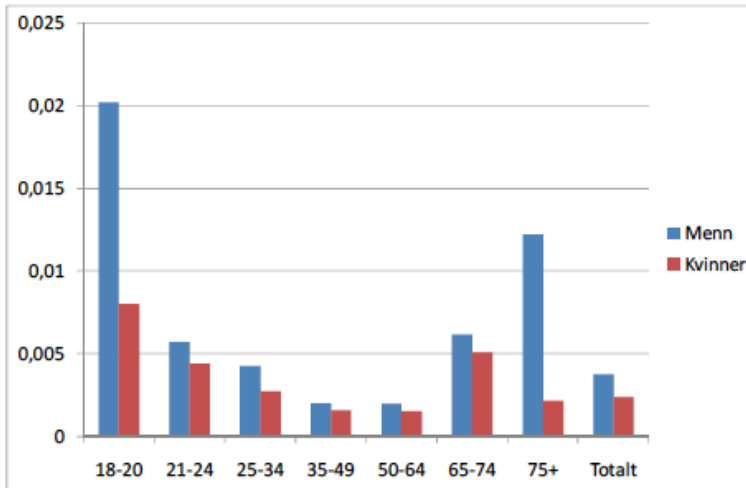


Kilde: TØI rapport 1042/2009

Figur 1: Den såkalte U-kurven, hentet fra TØI-rapport 1042/2009. Figuren viser bilførere (kun biler under 3,5 tonn) innblandet i ulykker med personskade per million kjørte kilometer fordelt på kjønn og alder. Gjennomsnitt 2007-2008. (Bjørnskau, 2009, s. 12.)

kvinnelige bilførere har vesentlig høyere risiko for å bli skadet i trafikkulykker.

Alvorlighetsgraden i ulykkene kommer ikke frem av denne grafen.



Kilde: TØI rapport 1042/2009

Figur 2: Den såkalte U-kurven, hentet fra TØI-rapport 1042/2009. Figuren viser bilførere (kun biler under 3,5 tonn) drept per million kjørte kilometer fordelt på kjønn og alder. Gjennomsnitt 2007-2008. (Bjørnskau, 2009, s. 13.)

kvinner. De yngste mennene med de ferskeste førerkortene er oftest innblandet i ulykkene med det største skadepotensialet. Dette er en avgjørende faktor til avgrensningen til menn i problemstillingen.

I TØI-rapport 1042/2009 illustreres denne U-kurven i flere varianter. Tallene viser at unge menn har klart høyest risiko for både å bli innblandet i og drept i en trafikkulykke (Bjørnskau, 2009, s. 12).

Figur 1 viser kun ulykker med personskade, og ut fra denne kan vi se at også unge

Risikoen for å bli involvert i ulykker med døden til følge er imidlertid høyere for menn enn kvinner (Bjørnskau, 2009, s. 45). Figur 2 viser at de yngste, mannlige bilførerne har aller høyest risiko for å bli drept.

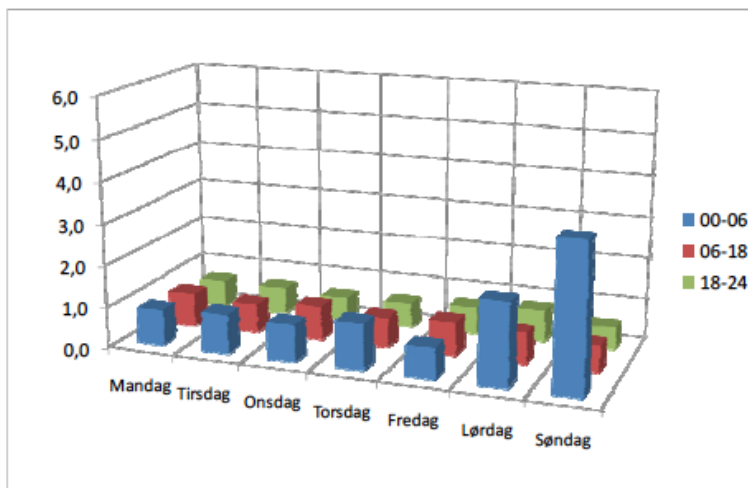
At unge menn er så sterkt overrepresentert sier noe om hvordan unge menns kjøring skiller seg fra unge

Omstendigheter og føreforhold

Det kan være greit å gjøre rede for omstendighetene rundt ungdomsulykkene. Strekninger utenfor tettbygde strøk og 70-80-sone er overrepresentert, særlig for ulykker med 18-19-åring. Det er oftest tørr vei og god sikt (Sørensen, Nævestad & Bjørnskau, 2010, s. 105).

Tidspunkter

De typiske ungdomsulykkene skjer som oftest om natten og i helgene – risikoen er markant høyere natt til lørdag og natt til søndag. Ferske førere er særlig utsatt for utforkjøring, og ofte er høy fart den utløsende årsaken. Det å kjøre for fort er særlig et problem blant unge menn (Gregersen, 2011, s. 9, 15-16). Det samme fenomenet finner Bjørnskau, som skriver: «Det er godt dokumentert tidligere at risikoen natt til lørdag og natt til søndag er høyere enn i andre tidsrom. [...] Ungdom kjører mer om natten, og om natten i helgene. De har høyere risiko enn andre grupper – også om natten – og dermed blir det relativt mange ungdomsulykker om natten og særlig i helgene.» (Bjørnskau, 2009, s. 45)



Kilde: TØI rapport 1042/2009

Figur 3: Unge bilførere (18-24 år, kun biler under 3,5 tonn) innblandet i ulykker med personskaade per million kjørte kilometer fordelt på ukedag og tid på døgnet. Gjennomsnitt 2007-2008. (Bjørnskau, 2009, s. 19.)

At ulykkene oftest skjer i helgene er illustrert i Figur 3 (Bjørnskau, 2009, s. 19). Forskjellen mellom skadepotensialet hva angår kjøringen til kvinner og menn er redegjort for i de ovenstående grafene. Denne grafen viser min målgruppe, ungdom mellom 18 og 24, men skiller ikke mellom kvinner og menn.

Her ser vi tydelig at det er natt til lørdag og søndag mellom klokken 00:00 og 06:00 at unge bilførere oftest havner i trafikkulykker med personskaade.

Utrykningspolitiet kommer til samme konklusjon. Ulykkene skjer oftest om sommeren (Sørensen, Nævestad & Bjørnskau, 2010, s. 105). Ulykker der fører har vist klanderverdig atferd, som jeg kommer tilbake til i neste avsnitt, har høyere forekomst i helgene, med tydelige toppunkt på kvelds- og nattestid (Utrykningspolitiet, 2009, s. 61).

Kjøreatferd

Hva er det med kjøringen som er utløsende for at unge menn er overrepresentert i ulykkesstatistikken? En analyse av dødsulykkene i 2004 og 2005 viste at det for rundt halvparten av ulykkene var utvist klanderverdig atferd – ruspåvirket kjøring, for høy fart og/eller aggressiv kjøring – som resulterte i ulykken. Det er særlig mange unge menn blant førere med klanderverdig atferd, og de er særlig overrepresentert når det gjelder ulykker forårsaket av for høy fart (Utrykningspolitiet, 2009, s. 4). Dette samsvarer med Transportøkonomisk institutt sin analyse av 260 dødsulykker der unge førere trolig har vært den utløsende part. Analysen viser at manglende beltebruk, høy fart, rus, hasardiøs kjøring og manglende erfaring og kjøreferdigheter er noen av de viktigste grunnene til at unge – især mannlige bilførere – har en meget høy dødsrisiko i trafikken (Sørensen, Nævestad & Bjørnskau, 2010, s. I). Majoriteten av ulykkene med ungdom er utforkjøring og møteulykker (Sørensen, Nævestad & Bjørnskau, 2010, s. 105).

De har nettopp fått førerkort

Manglende kjørerfaring ses også som utløsende faktor i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017, der det står at et annet fellestrekk ved personer som oftest er involvert i ulykker, er at de nettopp har fått lappen. Ulykkesstatistikken viser tydelig at ungdom er spesielt utsatt for å bli innblandet i bilulykker de første årene etter at de har fått førerkort (Samferdselsdepartementet, 2014, s. 33-34). Videre er det unge menn som sitter bak rattet når de verste ulykkene skjer: Omtrent 70 prosent av hardt skadde og drepte 18-19-åringer er menn, og av dem er ca. 60 prosent bilførere (Gregersen, 2011, s. 9). Bilførere i alderen 18-20 år har omtrent fire ganger så høy risiko for personskade som gjennomsnittet av bilførere. Ulykkesrisikoen faller raskt bare få måneder etter ungdommene har tatt førerkort (Haldorsen & Munch-Olsen, 2011, s. 10).

En del er tidligere straffet

Det er også verdt å merke seg at Utrykningspolitiets analyse av dødsulykkene i 2004 og 2005 så at klanderverdige førere i større grad er tidligere kriminelt belastet (Utrykningspolitiet, 2009, s. 61). Av førere som var skyld i dødsulykken (gjerningsmenn) var en tredel tidligere straffet. Blant de som hadde skyld og samtidig hadde utvist klanderverdig atferd, var halvparten tidligere straffet. Tallene viser at gjerningsmenn i dødsulykker i større grad har vært i kontakt med politiet enn befolkningen ellers (Utrykningspolitiet, 2009, s. 23).

Det er altså den unge mannen som nettopp har fått førerkort, som er ute og kjører på nattestid i helgene, gjerne utenfor tettbygd strøk, og viser klanderverdig atferd i trafikken, som har høyest risiko for å være involvert i en alvorlig ulykke. Det er i tillegg høyere risiko for de som har et kriminelt rulleblad.

Politiets arbeid opp mot verstingene i dag

Som tidligere nevnt i kapittelet om forebygging i trafikken, skal politiet identifisere strekningene med de fleste ulykkene, og kontrollere disse mer. Det er kun politiet som kontrollerer fart og aggressiv kjøreatferd, ikke for eksempel andre aktører som Statens vegvesen. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017, som politiet har vært med på å utarbeide, bygger videre på føringene fra Politiinstruksen. Innsatsen skal rettes mot trafikantgrupper, faktorer, tidsrom og strekninger med størst risiko for alvorlige ulykker (Samferdselsdepartementet, 2014, s. 61). At unge bilførere er spesielt utsatt, gjenspeiles også: «Den største utfordringen er knyttet til ungdom og bilkjøring. Det er behov for å utvikle metoder og kriterier som gjør det mulig å identifisere de mest risikoutsatte ungdommene [...]. Tiltakene overfor ungdom bør i større grad rettes mot de som har høy risiko (bruke mye ressurser på de få), heller enn å bruke litt ressurser på mange som har en akseptabel atferd i trafikken.» (Samferdselsdepartementet, 2014, s. 52.)

Statens vegvesen mener også at den største utfordringen fremover er å nå gruppene med høyest risiko: Det nytter ikke bare å arbeide bredt mot den jevne trafikant, for den jevne trafikant har stort sett de riktige holdningene og oppfører seg bra. Virkemidlene må tilpasses slik at man når høyrisikogrupperne i trafikken (Haldorsen & Munch-Olsen, 2011, s. 1). Også Utrykningspolitiet uttaler at politiet i større grad må spisse innsatsen mot personer og

målgrupper som utgjør en potensiell fare og risiko. Det er særlig mannlige, yngre og uerfarne førere som overskrider lovlighetsgrenser eller utfordrer annen grensesetting og tar risiko (Utrykningspolitiet, 2009, s. 5).

Videre skal hvert enkelt politidistrikt ta ansvar på to områder. For det første mener Politidirektoratet i sin strategiplan for trafikktjenesten 2012-2015 at hvert politidistrikt må samarbeide med de kommunale aktørene for best kunne redusere antall ulykker (Politidirektoratet, 2012, Forebyggende virksomhet). Deretter skal distriktet hvert år utarbeide en plan som presiserer hvordan forebygging, for eksempel oppsøkende, undervisende virksomhet, og bruk av reaksjoner på lovbrudd i trafikken, kan være med å senke antallet ulykker (Politidirektoratet, 2012, Hovedstrategi).

En studie av virkningene av politiets kontroller

Forskningsprosjektet «Trafikkpolitikommisjonen» fra 1991 viste hva slags effekt økt politikontroll har på atferd i trafikken. Prosjektet er dokumentert i rapport 142/1992 fra Transportøkonomisk institutt (Vaa & Christensen, 1992). Utrykningspolitiet fikk i oppgave å senke hastigheten til førere på en utvalgt veistrekning, med ubegrenset økt kontrollvirksomhet. Førere ble også gitt ett spørreskjema der de kunne gi uttrykk for hvordan kontrollen påvirket dem, om de var mer bevisste på å senke farten, og i så fall hvorfor. Prosjektet ble kontrollert og sammenliknet opp mot en liknende veistrekning uten økt kontrollvirksomhet (Vaa & Christensen, 1992, s. I).

Den økte kontrollen varte i seks uker. Resultatet var en betydelig reduksjon i gjennomsnittsfarten på strekningen i disse ukene (Vaa & Christensen, 1992, s. II). Mer oppsiktsvekkende er det at trafikanter holdt tilnærmet like lav hastighet på strekningen tre uker etter at Utrykningspolitiet hadde avsluttet kontrollen. Fartsnivået forble redusert i inntil åtte uker etterpå (Vaa & Christensen, 1992, s. II). Førere vurderte sjansen for å bli tatt med for høy hastighet på strekningen som betydelig høyere umiddelbart etter prosjektstart, men denne subjektive vurderingen holdt stand så lenge som tre uker etter kontrollvirksomheten var avsluttet (Vaa & Christensen, 1992, s. III).

DRØFTING

Politiet prioriterer altså å jobbe mot risikoatferden til verstingene i trafikken. I drøftingskapittelet skal jeg se på hvilken måte denne forebyggingen best kan gjøres. Jeg trekker frem teori om forebygging, og knytter det opp mot det politiet gjør. Noe av dette har gitt resultater, mens det i andre tilfeller er tvil om det har hatt effekt i det hele tatt. På bakgrunn av drøftingen skal jeg forsøke å komme frem til hva politiet kan gjøre bedre.

Hvorfor virket «Sei ifrå!»-kampanjen?

Først skal jeg se på effekter av informasjonskampanjer. Primærforebyggende kampanjer er rettet bredt, for eksempel til ungdommer generelt. Til forskjell fra dette er sekundærforebyggende kampanjer som kun retter seg mot en klart definert målgruppe, og utelater de av ungdommene som ikke er i målgruppen for kampanjen. Jeg trekker frem kampanjen «Sei ifrå!», som kombinerte begge formene. Statens vegvesen hadde regi, men politiet deltok: Samtidig som kampanjen drev foredragsvirksomhet i skolen, rettet Utrykningspolitiet fokus mot verstingene i trafikken i områdene der kampanjen pågikk. Politiet deltok i foredragene, og jeg var selv deltakende i praksisåret.

Budskapet i foredraget var å få ungdom til å si nei til risikofylt kjøring når de var passasjerer (Ulleberg & Christensen, 2007, s. 32). Den kombinerte primær- og sekundærforebygging fordi informasjonskampanjen var ment for alle elevene, mens kontrollvirksomheten ble intensivert kun for risikogruppen. Kampanjen startet i 1993. Tidlig på 2000-tallet ble kontrollvirksomheten intensivert «med et større fokus på å ta verstinger» i Sogn og Fjordane, Voss, Hardanger Nordhordland, Sunnhordland og bergensområdet (Ulleberg & Christensen, 2007, s. I). Da Transportøkonomisk institutt undersøkte effekten av kampanjen, fant de «en statistisk pålitelig reduksjon på 25 prosent» i antallet hardt skadde og drepte ungdommer i bil i Hordaland og Sogn og Fjordane i perioden 2000-2005 (Ulleberg & Christensen, 2007, s. 32). Kampanjen viste seg altså å ha effekt.

På de stedene der kampanjen hadde hovedvekt på skolebesøk, og mindre vekt på kontroll i trafikken, var det derimot «ingen sikre tegn på en reduksjon i skadetall for ungdom i bil etter

at kampanjen startet» (Ulleberg & Christensen, 2007, s. III). Kan dette tyde på at det er sekundærforebyggingen, altså kontrollene som rettes mot min målgruppe, som har best effekt? Her kan det være aktuelt å trekke fram Sintef-forsker Dagfinn Moe sine funn. Han gjennomførte en spørreundersøkelse blant over 2400 ungdommer i alderen 16-18 år i Vestfold, og fant at alle bilførerne (340 av ungdommene) oppga politiets kontroller som «risikofaktoren» de tenkte mest på under kjøring (Moe, 2005, s. 40, 51). Resultatene stemmer ifølge forskeren godt med tidligere undersøkelser i andre fylker. Moe fant også at ungdom som har risikofylte holdninger og atferd er de som påvirkes minst av kampanjer o.l. (Moe, 2005, s. 50). Altså er det tvil om at nedgangen i antall alvorlige ulykker kan tilskrives informasjonsdelen av kampanjen.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har forsket på effekten av informasjonskampanjer, og funnet at mens massemediekampanjer alene «ikke har hatt noen effekt på ulykker», har bruk av politikontroller gitt en merkbar effekt (Vaa, Assum, Ulleberg & Veisten, 2004, s. 37). Statens vegvesens studie av høyrisikogrupper peker på det samme: Holdningskampanjer bør ledsages av politikontroller for å oppnå ønsket effekt (Haldorsen & Munch-Olsen, 2011, s. 13). I evalueringen av «Sei ifrå!» slås det fast at hovedvekten av kampanjen må legges til kontrollvirksomhet på veien, ikke på informasjonsvirksomhet, for å oppnå reduksjon i antall skadde og drepte ungdommer i trafikken (Ulleberg & Christensen, 2007, s. 33). Det kan være naturlig å se på hvordan politiet bør rette sin kontrollvirksomhet på veiene, noe jeg drøfter senere i oppgaven.

Rett på målgruppen – kan politiet bidra?

Et godt eksempel på målrettet sekundærforebygging mot min målgruppe er Sintef-forsker Dagfinn Moe sitt prosjekt rettet mot unge menn i alderen 18-24 år (Samferdselsdepartementet, 2014, s. 54). Prosjektet het «Rett på målgruppen». Deltakelsen var frivillig, og tiltrakk seg menn med interesse for bil. Deltakerne fikk blant annen anledning til å «riste fra seg» ved å teste grenser med bilkjøring under kontrollerte former på bane (NRK, 2013). De fikk også sterke inntrykk. Et besøk på et likhus i Trondheim blir særlig trukket frem, og skal ha hatt størst effekt på å endre kjøreatferden på de unge bilførerne som deltok. En 19-åring sa om prosjektet: «Det er slike innblikk som må bankes inn i hodet på deg [...]. Man skjønner det ikke før man får se det jeg har sett nå.» (NRK, 2013.) Den nasjonale trafikksikkerhetsplanen

viser også til «Rett på målgruppen» som et pilotprosjekt med «lovende resultater» (Samferdselsdepartementet, 2014, s. 54). Politiet deltok ikke i dette prosjektet. Når Moe uttrykker et ønske om at prosjektet skal videreføres til hele Norge (NRK, 2013), kan det være naturlig å inkludere politiet i dette.

Riksadvokat Tor Aksel Busch roser politiet for i de senere årene å ha flyttet fokus over fra å forebygge mot unge generelt, til de miljøene blant unge som trenger det mest (Lie, 2011, s. 35). «Rett på målgruppen» er et tiltak som bør fatte politiets oppmerksomhet. Som tidligere presisert skal politiet samarbeide med andre aktører som forebygger innenfor det som er politiets oppgaver. Politiet har kunnskap som kan identifisere hvem som er aktuelle for et slikt tiltak. I tillegg kan informasjonsutvekslingen mellom forskere og politiet være styrkende for en felles forståelse om hva ungdommen trenger. «Samarbeidspartnere og forskning vil kunne gi politiet et bredere bilde» (Lie, 2011, s. 315). En problem kan være at prosjektet er basert på frivillighet, og derfor kanskje ikke vil tiltrekke seg for eksempel ungdom med et kriminelt rulleblad. Som tidligere nevnt er bilførere som er tidligere straffet, overrepresentert i ulykker der bilfører har skyld i ulykken (Utrykningspolitiet, 2009, s. 23). Politiet kan imidlertid bruke den informasjonen og lokalkunnskapen de sitter på til å oppsøke de personene i distriktet som passer inn i målgruppen, og kan dermed hjelpe samarbeidspartnere å forebygge overfor en gruppe politiet skal prioritere.

Bruk av straff i forebyggende øyemed

«Det å arbeide både i forkant og i etterkant av et lovbrudd [er] blitt to likeverdige strategier for å hindre fremtidig kriminalitet» (Lie, 2011 s. 23). Straff skjer i etterkant av lovbruddet, og kan ha avskrekkende effekt på den som begår forbrytelsen. Bot, inndragning av førerkort og forbud mot å bruke sin egen bil medfører et ønske om å ikke havne i en liknende situasjon igjen. Straffen har i så måte forebyggende effekt. (Fredriksen, 2011, s. 1.) Lie skriver at individualprevensjon er avskrekking, uskadeliggjøring og rehabilitering (Lie, 2011, s. 125). Når ungdommen mister førerkortet er det et betydelig inngrep. Det er både dyrt å ta lappen for en ungdom, og en kan tenke seg at friheten i å kunne kjøre bil er høyt verdsatt. I så måte kan en si at førerkortbeslag har stor avskrekkende effekt.

Det er imidlertid slik at verstingene i mindre grad lar seg skremme av sanksjoner og straff. Rapporten «Høyrisikogrupper i vegtrafikken» gjør tydelig at det via kontroll og straff er vanskelig å nå frem til den mest ekstreme gruppen av risikotakere (Haldorsen & Munch-Olsen, 2011, s. 13). Kan det da søkes andre former for straff? Rapporten foreslår et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet og kjøreskoler, slik at straff kan kombineres med rehabiliteringskurs for unge førere som har utvist farlig kjøreatferd. Tiltakene som nevnes som bidrag til straff er obligatorisk kursing og kjørekurs i samarbeid med kjøreskoler. Et liknende tiltak har vi allerede sett i prosjektet «Rett på målgruppen». Dette forutsetter at politiet bidrar til å identifisere de som tilhører de mest ekstreme i trafikken, og legge til rette for slik kursing skjer, i samarbeid med andre aktører. I Tiltaksplanen for vegsikkerhet 2014-2017 finner vi også i at obligatoriske og frivillige kurs er noe politiet skal bidra til å gjennomføre overfor risikogrupper (Samferdselsdepartementet, 2014, s. 45, 52-53).

Hvordan kan politikontroller få best effekt på min målgruppe?

Lov og instruks sier at politiet skal bruke forebyggingsformen *problemorientert politiarbeid* i trafikk-tjeneste. Jeg skal nå kort forklare hva dette er. Det handler om å skreddersy tiltak gjennom analyse av problemet (Lie, 2011, s. 302). Forskning skal bistå politiet med dette (Lie, 2011, s. 31). KATE-modellen brukes. Dette står for kartlegging, analyse, tiltak og evaluering (Lie, 2011, s. 307). Det bør være gjentakende hendelser slikt at man ser et mønster (Lie, 2011, s. 311). Man må kunne svare på spørsmål som hvem som gjør hva, når, hvordan, og hvem det går ut over (Lie, 2011, s. 314). I hovedanbefalingene i Politianalysen (NOU 2013:9, s. 22) heter at blant annet «kunnskapsdrevet forebygging» og «tilstedeværelse der og når kriminalitet skjer» er nødvendig for å løse politiets kjerneoppgaver på en effektiv måte. Det handler for eksempel om «å kjenne risikomiljøer, -steder og -tidspunkter» og å skaffe seg innsikt for bedre å disponere ressurser og tiltak. Politianalysen slår fast at planlegging og gjennomføring av politiets oppgaver bør være basert på data og analyser – for eksempel av når og hvor kriminaliteten finner sted – men at dette foregår i varierende grad i dag, med store forskjeller mellom politidistriktene (NOU 2013:9, s. 44).

Hvordan kan arbeidet opp mot min målgruppe bedres? Politianalysen anbefaler et samarbeid mellom de lokale politienhetene og spesialmiljøene (NOU 2013:9, s. 48). Det spesialmiljøet

som er særlig aktuelt her, er Utrykningspolitiet, som skal bistå politidistriktet både ved å drive trafikkteneste selv, men også ved å veilede det enkelte distrikt i sin trafikkteneste (St. meld. 42 s. 34). Utrykningspolitiet jobber nå målrettet overfor ungdom. UP-sjef Runar Karlsen uttalte i Bergens Tidene i 2010 at Utrykningspolitiet har begynt å spane på ungdom i trafikken, spesielt unge menn. Karlsen sa at for å kunne drive «smartere kontroller» må politiet søke å kontrollere gjengangerne som bryter loven, ikke de som kjører lovlig. For å få til dette benytter de metoder som spaning, etterretning, sivile biler og filming av kjøringen. I tillegg vektlegger han viktigheten av å samarbeide med det lokale politidistriktet nettopp fordi de vet mest om lokalmiljøet (Bergens Tidende, 2010).

Samarbeidet som beskrives her kan være en utmerket metode for å nå «verstingene». Det lokale politidistriktet kan tipse Utrykningspolitiet om hvem i lokalmiljøet som fortjener ekstra oppmerksomhet fra politiet. Visa versa kan Utrykningspolitiet bistå distriktet med den spesialistkunnskapen de har. Også forskning kan bistå i arbeidet. Forskningen fra prosjektet «Trafikkpolitikommisjonen» (Vaa & Christensen, 1992), forteller oss at hvis politiet varierer kontrollen på ulike strekninger med vilkårlige tidsintervaller, kan det senke farten på strekninger der politiet *ikke* har kontroll. Dermed kan en forebygge høy fart på et mye større område enn hvis kontrollene er forutsigbare. Hvis politiet kartlegger de farligste veiene, og holder vilkårlige kontroller her, kan det forebygge risikoatferd også etter at kontrollen er fraværende. I tillegg til dette kan politiet legge kontrollene til tidspunkt og steder som for eksempel unge menn ofte kjører verst på. Som presisert tidligere er dette gjerne i helgene, på nattestid, og på avsidesliggende strekninger med høy fartsgrense.

Det er likevel delte meninger om økt tilstedeværelse av politi på et kriminelt belastet sted har effekt i det hele tatt. Balchen påpeker også at forskning viser at tett bilpatroljering mot et område som er belastet med kriminalitet, ikke gir nedgang. Kriminalitetsnivået kan synke eller flyttes midlertidig (Balchen, 1998, s. 25). Det er uvisst om Balchen sitt argument kan gjelde for trafikkriminalitet. Samferdselsdepartementet er imidlertid klar på at uniformert synlig politi fører til en påviselig reduksjon av kjørefarten, både gjennom synlig uniformert kontroll og sivile kjøretøy (Samferdselsdepartementet, 2014, s. 61).

Her trekker jeg inn teorier om *situasjonell forebygging*. Den første er teorien om rutineaktivitet. I grove trekk går det ut på at folk flest er tilbøyelige til å begå lovbrudd så lenge det er en motivert gjerningsperson, et tilgjengelig objekt eller mål, og til slutt fravær av voktere (Lie, 2011, s. 257-259). Problemorientert politiarbeid ender gjerne opp med et situasjonelt tiltak som skal gjøre det mer risikabelt, mer tungvint og mindre lønnsomt å begå kriminalitet (Lie, 2011, s. 317).

Følgende scenario er relevant for meg: En ung, fersk sjåfør med et ønske om å kjøre fort med rask bil og fri veibane. Videre ser han verken andre trafikanter eller politi. En opplagt måte politiet kan motvirke at gutten kjører for fort er å øke risikoen for å oppdage ham (Lie, 2011, s. 261). Det som da kan skje er forflytning. Når politiet øker kontrollen på ett sted, vil de fartsglade sjåførene flytte seg til en annen vei der de ikke forventer politikontroll (Lie, 2011, s. 264). Forskningen i prosjektet «Trafikkpolitikommisjonen» kan da hjelpe politiet å begrense forflytningseffekten hvis de har vilkårlige kontroller med vilkårlige tidspunkt, dog hyppigere enn tre ukers mellomrom mellom hver. På den måten kan for eksempel verstingene i trafikken få inntrykk av at politiet er til stede på et større område i distriktet, og begrense forflytningseffekten. Teorien om positiv omfordelingseffekt er også aktuell her. Denne går ut på at når det settes inn forebyggende tiltak ett sted, vil de ha effekt utover de stedene tiltaket er satt inn. Aktørene som tiltaket har effekt for, overvurderer omfanget og rekkevidden av tiltaket (Lie, 2011, s. 266). Dette er interessant fordi det samsvarer med Vaa og Christensens konklusjon om at førerne kjørte som om politiet fortsatt var til stede hele tre uker etter at politikontrollen var avsluttet der.

SAMMENDRAG

Hvordan kan politiet forebygge risikofylt kjøring blant unge menn?

I denne oppgaven har sett på forskning om unge bilførere og risikokjøring og hvordan politiet jobber forebyggende i trafikkjentesten. Å forebygge alvorlige trafikkulykker er en av politiets hovedoppgaver. Alvorlige trafikkulykker er et stort samfunnsproblem, og tallene er entydige: Unge, mannlige bilførere har størst risiko for å havne i en trafikkulykke med personskaade, og er enda mer overrepresentert i dødsulykker. Ettersom unge menn er verstingene, er det naturlig for politiet å rette et ekstra søkelys mot denne gruppen. Slik UP-sjef Runar Karlsen sier til Bergens Tidende: «Det er viktigere å ta de som begår alvorlige lovbrudd enn å kontrollere de som kjører lovlig.»

Synlig politi på veiene har en dokumentert, avskrekkende effekt på risikofylt kjøring. I instruks for politiets trafikkjenteste står det at politiet skal identifisere de strekningene med høyest antall ulykker og rette innsatsen dit. Et tiltak som kan være aktuelt, er å øke antall kontroller på nattetid i helgene – når ulykkesrisikoen for unge bilførere er klart størst. Her er det viktig at Utrykningspolitiet samarbeider godt med lokalt politi, som igjen må jobbe kunnskapsbasert for å få oversikt over stedene og tidspunktene der grisekjøring gjerne forekommer. Samtidig bør ikke kontrollene bli for forutsigbare, slik at man unngår en forflytningseffekt. Her må lokalt politi og UP forsøke å finne en balanse ut fra lokale forhold.

De klassiske holdningskampanjene har ifølge forskerne begrenset effekt om de ikke ledsages av politikontroller. Politiet bør derfor aktivt være med når Vegvesenet, Trygg Trafikk og andre aktører planlegger holdningskampanjer i fremtiden. Samtidig viser prøveprosjektet «Rett på målgruppen» at det er mulig å oppnå resultater også uten kontroller. Politiet deltok ikke i dette prosjektet, men det kan være naturlig om prosjektet videreføres. Et samarbeid mellom Vegvesenet, politiet og kjøreskoler om kursing av unge førere i risikogruppen, kan være et godt tiltak – både som en kombinasjon med straff, men også for å nå frem til ungdom før det går galt. Erfaring fra prosjekter som «Rett på målgruppen» kan også brukes for å få større gjennomslag når politiet besøker skoler som del av det forebyggende arbeidet.

For å nå verstingene som minst lar seg påvirke av holdningskampanjer og kontroller, kan det være aktuelt å jobbe tettere mot lokale ungdomsmiljø som er spesielt utsatt, for eksempel såkalte rånermiljøer. Her det viktig at Utrykningspolitiet og lokalt politi samarbeider godt, da det er sistnevnte som kjenner lokale forhold best. Statistikken viser at uforholdsmessig mange bilførere som er skyld i ulykker er tidligere straffet, og dette er kunnskap som kanskje kan nyttiggjøres bedre på lokalt nivå for å identifisere unge, mannlige bilkjørere i risikogruppen.

LITTERATUR (ca. 380 sider)

- Backer-Grøndahl, A. (2010). *Ungdom, utvikling og ulykker* (TØI-rapport 1088/2010, s. I-IV, 41-68). Oslo: Transportøkonomisk institutt. Hentet fra:
<http://www.toi.no/transportikkerhet/ungdom-utvikling-og-ulykker-article28632-1025.html>
- Balchen, P. C. (1998). *Politiets forebyggende arbeid: begrensninger og muligheter*. Kap. 2 og 6 (s. 25 og s. 76-90). Nesbru: Vett & Viten.
- Bjørnskau, T. (2009). *Høyrisikogrupper eksponering og risiko i trafikk* (TØI-rapport 1042/2009, s. 8-21, 45). Hentet fra:
<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/TØI%20rapporter/2009/1042-2009/1042-2009-nett.pdf>
- Bergens Tidende (2010-2011). «*Døden på veiene*». Hentet fra
<http://www.bt.no/nyheter/lokalt/dodenpaaveiene/>
- Bergens Tidende (2010, 5. september). «*Eg kørde no ikkje så fort*» Hentet fra:
<http://www.bt.no/nyheter/lokalt/dodenpaaveiene/Eg-koyrde-no-ikkje-sa-fort-1783876.html>
- Bergens Tidende (2010, 7. September). «*UP spaner på rånerne*» Hentet fra:
<http://www.bt.no/nyheter/lokalt/dodenpaaveiene/UP-spaner-pa-ranerne-1783586.html>
- Dalland, O. (2012). *Metode og oppgaveskriving for studenter* (5. utg.). Kap. 4 (s. 72-80). Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Dysthe, O., Hertzberg, F., Hoel, T.L. (2010). *Skrive for å lære. Skrivning i høyere utdanning*. Kap. 8 (s. 158-166). Oslo: Abstrakt Forlag.
- Fredriksen, S. (2011). *Straffeprosessuelle tvangsmidler i et forebyggingsperspektiv*. Kap 1. Oslo: Politihøgskolen. Upublisert.
- Gregersen, N. P. (2011). *Tenåringer i trafikken – kunnskapsgrunnlag om ungdom og trafikksikkerhet* (s. 7-10, 14-17, 29-31). Oslo: Trygg Trafikk.
- Haldorsen, I. & Munch-Olsen, Y. (2011). *Høyrisikogrupper i vegtrafikken – samlereport* (VD rapport nr. 15, s. 1-6, 10-14). Oslo: Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

- Justis- og beredskapsdepartementet. (2013). *Handlingsplan for forebygging av kriminalitet 2013-2016*. Kap. 3.8 (s. 35). Oslo: Justis- og beredskapsdepartementet. Hentet fra: http://www.regjeringen.no/pages/38446381/Handlingsplan-Kriminalitetsforebygging_2013.pdf
- Lie, E. M. (2011). *I forkant – kriminalitetsforebyggende politiarbeid*. Kap. 1, 2, 4, 7, 9 (s. 122-125, 257-266, 302-320). Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Moe, D. (2005). *Ungdom, bilkjøring og risiko i Vestfold 2004* (SINTEF-rapport STF50 A05085, s. 48-51). Trondheim: SINTEF Teknologi og samfunn. Hentet fra: https://www.sintef.no/upload/A05085_Ungdom,%20bilkjøring%20og%20risiko%20i%20Vestfold%202004.pdf
- Moe, D. (2008). *Ungdom, natur og ulykker* (SINTEF-notat, s. 1-11). Hentet fra: http://www.trivector.se/fileadmin/uploads/Information/Pdf/Ungdom__natur_og_ulykker.pdf
- NOU 2013:9 (2013). *Ett politi – rustet til å møte fremtidens utfordringer* (Politianalysen, (s. 9-13, 22-28, 44-45, 48-55). Oslo: Justis- og beredskapsdepartementet. Hentet fra: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/nouer/2013/nou-2013-9.html?id=730815>
- NRK (2013, 8. januar). *Endret kjørestil etter likhusbesøk*. NRK Trøndelag. Hentet fra: <http://www.nrk.no/trondelag/endret-kjorestil-etter-likhusbesok-1.10864590>
- Politidirektoratet (2008). *Instruks for politiets trafikkjeneste*. Kap. 0.1.1 Oslo: Politidirektoratet.
- Politidirektoratet (2002). *Strategiplan for forebyggende politiarbeid 2002-2005*. Kap. 2. Oslo: Politidirektoratet.
- Politidirektoratet (2012). *Strategiplan for politiets trafikkjeneste 2012-2015*. Oslo: Politidirektoratet.
- Politiinstruksen. (1990). *Alminnelig tjenesteinstruks for politiet av 22. Juni 1990*. Kap. 2 og 3. Oslo: Cappelen Akademiske Forlag.
- Politi-loven (1995). *Lov om politiet av 4. august 1995*. Kap. 1 og 2. Hentet fra: Norges lover 1687-2011. Oslo: Det juridiske fakultet.

- Rachlew, A. (2010). Å forske på sine egne. Metodiske og etiske utfordringer knyttet til forskning på egen profesjon. I Myklebust, T. Og Thomassen, G. (Red). *Arbeidsmetoder og metodearbeid i politiet* (PHS forskning 2010:3, s. 134-145). Oslo: Politihøgskolen.
- Samferdselsdepartementet (2014). *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* (s. 29-36,45-68). Oslo: Samferdselsdepartementet. Hentet fra:
http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/veiledninger_brosjyrer/2014/Nasjonal-tiltaksplan-for-trafikksikkerhet-pa-veg-20142017.html?id=753232
- St. meld. 42 (2004-2005). *Politiets rolle og oppgaver*. Kap. 4.1, 4.2 og 7.4.3 (s. 34-36, 92). Hentet fra:
<http://www.regjeringen.no/Rpub/STM/20042005/042/PDFS/STM200420050042000DDDPDFS.pdf>
- Sørensen, M. W. J., Nævestad, T-O. & Bjørnskau, T. (2010). *Dødsulykker med ungdom i Norge i 2005-2009* (TØI-rapport 1117/2010, s. I-VIII, 45-48, 80-82, 104-106). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Thurén, T. (2009). *Vitenskapsteori for nybegynnere*. Kap. 9 (s. 66-70). Oslo: Gyldendal akademisk.
- Ulleberg, P. & Christensen, P. (2007). *Virker "Sei ifrå!" filosofien?* (TØI-rapport 881/2007, s. I-IV, 29-33) Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Utrykningspolitiet (2009). *Hvem fortjener politiets oppmerksomhet? En studie av dødsulykkene i trafikken i 2004 og 2005* (Utrykningspolitiets temahefte nr. 2/2009, s. 3-66). Oslo: Utrykningspolitiet.
- Vaa, T., Assum, T., Ulleberg, P. & Veisten, K. (2004). *Effekter av informasjonskampanjer på atferd og trafikkulykker* (TØI-rapport 727/2004, s. 16-23, 26, 36-38). Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Vaa, T., Christensen P. (1992). *Økt politikontroll: Virkning på fart og subjektiv oppdagelsesrisiko* (TØI-rapport 142/1992, s. I-III). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Vegtrafikkloven. (1965). *Lov om vegtrafikk av 18. Juni 1965*. Kap. 2 og 5. Hentet fra Vegtrafikklovgivningen 2013. Oslo: Cappelen Damm.