

Unge menn i trafikken – et sjansespill

En teoretisk oppgave

BACHELOROPPGAVE (OPPG300-B)

**Politihøgskolen
2015**

Kandidat nr. 698

Antall ord: 6567

Innhold

1.0	Innledning.....	2
1.1	Bakgrunn og valg av tema.....	2
1.2	Grunnlag for politiets involvering i trafikken	2
1.3	Problemstilling, avgrensning og begrepsavklaring	3
1.4	Forforståelse	3
1.5	Oppbygning av oppgave.....	4
2.0	Metode.....	5
2.1	Valg og anvendelse av metode	5
2.2	Metode for innhenting av kilder	5
2.3	Kildekritikk	5
2.4	Min rolle.....	6
3.0	Teori	7
3.1	Hva er forebygging?	7
3.2	Kunnskapsbasert politiarbeid	8
3.3	Gutters oppvekstsvilkår og utvikling	9
3.4	Hva skyldes ungdomsulykkene?	10
4.0	Drøfting	12
4.1	Hvilke tiltak kan benyttes?.....	12
4.1.1	Vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd og § 34 femte ledd.....	12
4.1.2	Prøvetid og prikkbelastning	14
4.1.3	Politiets rolle i trafikkampanjer	16
5.0	Avslutning	17
	Litteraturliste	19
	Selvvalgt pensum	22

1.0 Innledning

1.1 Bakgrunn og valg av tema

Verdens helseorganisasjon anslår at det i 2010 døde 1,24 millioner mennesker på veiene verden over og at trafikkulykker er den 8. største dødsårsaken (WHO, 2014). Norge er heldigvis et av de mest trafikksikre landene med «kun» 187 døde i 2013, men det er verdt å merke seg at nærmere 3/4 av disse var menn. De siste årene har det med unntak av i 2013 vært en jevn reduksjon av antall drepte i trafikken fra 255 ofre i 2008, til 145 ofre i 2012 (Haldorsen, 2014, s. 4 og 7). Tallet på trafikkskadde er derimot mye høyere. I 2011 var det ifølge Statistisk sentralbyrå 8363 skadde fordelt på litt over 6000 ulykker (2012).

Ofrene i trafikken er i stor grad unge. Bjørnskau (2009) viser til at 18-20 åringer har fire ganger så høy risiko for skade og har også større risiko for å bli drept enn gjennomsnittet av bilførere. Det er særlig de unge mennene som skiller seg ut (s. 45). Ifølge Trygg Trafikk utgjør guttene 2/3 av de omkomne, og når jenter omkommer, er det stort sett som passasjerer hos gutter. Ulykker i trafikken er en av de vanligste dødsårsakene blant ungdom mellom 16 og 24 år, og det overgår både vold, alkohol og sykdom (Trygg trafikk).

Statens vegvesen er hovedaktøren i trafikken. De har et bredt ansvar innen alt fra førerprøver og kjøretøykontroll til veibygging og rapportering om ulykkesstatistikk og forslag til sikkerhetstiltak. Vi må likevel ikke glemme at trafikken er et tverretatlig ansvarsområde, med blant annet brannvesen, helsevesen, kommunene og ikke minst politiet som sentrale aktører. Trafikken er en arena i samfunnet som alle borgerne har omgang med, og deres trygge ferdsel er avgjørende for et velfungerende samfunn.

1.2 Grunnlag for politiets involvering i trafikken

Politi-loven § 1 og § 2 sier på generelt grunnlag at politiet skal verne mot alt som truer tryggheten, forebygge mot kriminalitet og andre ting som krenker orden og sikkerhet og samarbeid med andre organisasjoner og organisasjoner som berører politiets virkefelt (Politi-loven, 1995). I forhold til min oppgave betyr det at politiet må jobbe for å verne borgerne mot uforsvarlig kjøring og samarbeide med Statens vegvesen i å utbedre tiltak for bedre trafikksikkerhet.

I instruks for politiets trafikk-tjeneste kommer det fram i kapittel 01.1 at politiet skal jobbe for å bedre trafikksikkerheten og i samarbeid med andre aktører bidra til å redusere antall skadde

og drepte i trafikken (Politidirektoratet, 2008). Dette kan tydelig sees i sammenheng med det som står i politiloven, men er noe mer presisert her.

1.3 Problemstilling, avgrensning og begrepsavklaring

Begrepet problemstilling brukes ifølge Dalland (2012) om et spørsmål som blir stilt med et bestemt formål og på en så presis måte at det lar seg belyse gjennom bruk av metode. Videre bør den være spennende, fruktbar og enkel for et lystbetont arbeid som både bidrar til en faglig utvikling og avgrenser oss. Først og fremst har det for meg betydning at jeg måtte finne noe jeg selv var opptatt av. Det ville gjøre arbeidet mitt lettere og motiverende. Deretter må problemstillingen være mulig å svare på og gi mening, noe som også er en motivasjonsfaktor. Til slutt var det viktig for meg at problemstillingen var så enkel at den ikke kunne tolkes tvetydig og ikke gapte over for mye.

Min utvikling av problemstilling har vært spennende og vært preget av mye tankearbeid for å tilfredsstille kravene om at oppgaven skal vært politirelevant og sees i et forebyggende perspektiv. Jeg har til slutt kommet fram til følgende problemstilling:

«Hvordan kan politiet jobbe for å forebygge unge menns overrepresentasjon i trafikkulykker?»

For å forebygge et problem, er det viktig å forstå det. Jeg vil derfor først prøve å analysere hva som kan være årsaken til at det er så mange unge menn som er involvert i trafikkulykker, før jeg kan si noe om hva som kan gjøres med det. I dette arbeidet vil jeg prøve å identifisere de som er mest utsatt og se på blant annet kulturelle og biologiske årsaker.

Denne oppgaven avgrenser jeg altså til å gjelde unge menn. Ifølge flere av mine kilder er det aldersgruppen 16-24 år som er representert med høyest døds- og skaderisiko i trafikken (Trygg trafikk), (Haldorsen, Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2013, 2014). Jeg velger likevel å snevre dette inn enda mer, til å gjelde 18-24 åringer. Da utelater jeg dem under 16, fordi jeg retter oppgaven mot unge menn som har førerkort for bil. I oppgaven er det tiltak som politiet kan iverksette selv, eller i samarbeid med andre som er i fokus.

1.4 Forforståelse

Ifølge Dalland kan vi ikke unngå å ha tanker om et fenomen, noe som kalles forforståelse. Hvis vi derimot allerede har en mening om det, kalles det en fordom. Ved å gjøre rede for min forforståelse og mine fordommer, viser jeg at jeg har bevissthet rundt dette (2012). Videre

forteller Thurén at forforståelsen vår preger virkeligheten vi oppfatter. Vi oppfatter en virkelighet, men sanseintrykkene våre går gjennom en god porsjon tolkning på veien (2009).

Min forforståelse er at jeg kjenner mange gutter som har vært med i trafikkulykker, men færre jenter. Jeg oppfatter ikke gutter nødvendigvis som dårligere sjåførere, men at mange av dem har en større tendens til å overvurderer seg selv. Som russ fikk vi høre av politiet at hvis vi skulle ha en trygg russefeiring, burde vi la jentene kjøre. Jeg tror dette også synliggjør myndighetenes tanker om saken. I media hører vi ofte om unge menn som har omkommet i trafikken. Når vi hører om jenter som har omkommet i trafikken, er det stort sett som passasjerer. Det skal likevel sies at jeg ikke tror dette er et generelt problem hos alle gutter. Det er nok også jenter med dårlige holdninger i trafikken på samme måte som mange gutter som er ansvarlige sjåførere. Min forforståelse rundt temaet er likevel at det er guttene som er hovedproblemet.

Jeg skal i oppgaven prøve å sette til side min forforståelse og bruke kildene mine med så åpne øyne som mulig.

1.5 Oppbygning av oppgave

Denne oppgaven er delt inn i fem kapitler. Først innleder jeg med bakgrunn for oppgaven, problemstilling, begrepsavklaring og min forforståelse. Deretter kommer metodekapittelet hvor jeg gjør rede for metodevalg, kildekritikk, hvilken rolle jeg har og hermeneutikk. I teorikapittelet vil jeg gjøre rede for hva forebygging og ungdomskultur er i et trafikkperspektiv, om unge gutters utvikling og hva slags årsaker som er vanlige ved trafikkulykker med unge menn. I drøftingskapittelet vil jeg med grunnlag i funnene jeg gjorde i teorikapittelet, drøfte et utvalg av tiltak politiet gjør for å forebygge at unge menn er overrepresentert i trafikkulykker. Til slutt vil jeg oppsummere oppgaven og resultatene jeg har funnet.

2.0 Metode

2.1 Valg og anvendelse av metode

Jeg vil bruke Vilhelm Aubert sin definisjon på hva metode er:

«En metode er en fremgangsmåte, et middel til å løse et problem og komme fram til ny kunnskap. Et hvilket som helst middel som tjener dette formålet, hører med i arsenalet av metoder» (Dalland, 2012).

De kvantitative metodene gir oss data i form av målbare tall, mens de kvalitative metodene gir oss mer mening og opplevelse som ikke kan tallfestes. De to metodene bidrar på hver sin måte til å bedre vår forståelse av samfunnet vi lever i (Dalland, 2012).

Jeg har valgt å løse denne oppgaven teoretisk, med bruk av kvantitative studier i form av statistikker og kvalitative studier med mer fleksibilitet og helhet for å belyse problemstillingen.

2.2 Metode for innhenting av kilder

Da jeg skulle innhente mine kilder, hadde jeg allerede bestemt meg for at jeg ville skrive om ungdom og trafikk, men jeg hadde ikke spisset det mer enn dette. Jeg brukte biblioteket på Politihøgskolen i Oslo sin datamaskin med søkemotoren Bibsys Ask. Der fikk jeg hjelp av personellet til å forstå systemet og brukte søkeordene «trafikk», «ungdom» og «holdninger».

Jeg har videre hatt kontakt med en leder i Utrykningspolitiet og på denne måten fått råd om tiltak som benyttes spesifikt mot ungdom i risikozonen.

Jeg er oppmerksom på at det finnes store mengder data og informasjon om ulykkesstatistikk og årsaker. Selv om jeg gjerne skulle gått gjennom alt, faller det utenfor rammen av en bacheloroppgave å gå igjennom en slik mengde materiale. Jeg har derfor gjort et representativt utvalg jeg mener er dekkende for min problemstilling.

2.3 Kildekritikk

Jeg må være kritisk til kildene jeg bruker, slik at leseren kan få innsikt i tankeprosessen jeg har gått gjennom ved utvelgelsen av dem. Det store utvalget av kilder jeg har hatt gav rom for å være mer kritisk enn ved et lite utvalg. Da jeg valgte hvilke kilder jeg ville benytte, gjorde jeg det i en vurdering av gyldighet, holdbarhet og relevans. Ifølge Dalland (2012) handler relevans om verdien kilden har i forhold til spørsmålet jeg ønsker å undersøke, men kildens

kvalitet handler om kildens type, troverdighet og ekthet. Holdbarhet blir her det samme som ekthet, mens gyldighet blir det samme som troverdighet.

Det er likevel alltid en risiko for at viktig litteratur er utelatt når man foretar en slik utvelgelse. Forfatterne jeg bruker litteratur fra er i hovedsak fagpersoner innen sine respektive fagfelt og det gjør at kildene har en relevans i forhold til det jeg ønsker å undersøke. De jobber innen etater knyttet til trafikk, som gir en gyldighet i forhold til litteraturen de produserer. Tekstene er skrevet i løpet av de siste 10 årene, som sier meg at informasjonen er ny og oppdatert. Jeg har i hovedsak benyttet primærlitteratur, ettersom jeg ikke sikkert kan vite i hvor stor grad sekundærlitteratur er bearbeidet (Dalland, 2012). Ved benyttelse av sekundærlitteratur, er dette fordi jeg ikke har lykket med å anskaffe det originale verket når forfatteren henviser til et bredt utvalg av andre forfattere som det ikke har vært naturlig å gå inn på i rammen av en bacheloroppgave.

Stoff jeg har funnet på Trygg trafikk sine nettsider har vist seg vanskelig å knytte både forfatter og dato til. Jeg har derfor valgt å kreditere organisasjonen som sådan.

2.4 Min rolle

Som avgangstudent ved Politihøgskolen har jeg opparbeidet meg mer innsikt i politiet enn de aller fleste sivile. Rachlew (2010) knytter en del utfordringer til om dette er positivt eller negativt i forhold til forskningsarbeidet. Jeg sitter nå i det han kaller en «innsiderolle», som betegner politifolk som forsker på politiet. På den ene siden har jeg mye lettere tilgang på informasjon og har mer forståelse enn utenforstående, men på den andre siden kan jeg være farget av dette og føle meg bundet av politietaten. Som et etisk dilemma vil jeg også kunne ha lettere tilgang på taushetsbelagt informasjon (ss. 134 - 137).

Jeg vil likevel ikke være like farget av dette som jeg kanskje hadde vært hvis jeg hadde jobbet fast i politiet noen år. Jeg har nesten ingen erfaring med trafikkarbeid. Jeg kan derimot ikke med sikkerhet si at jeg er 100 % fri for psykologiske bånd til etaten (Rachlew, 2010, s. 137).

3.0 Teori

3.1 Hva er forebygging?

For å jobbe forebyggende, er det viktig å avklare hva man legger i ordet. Når man knytter politiet til ordet «forebyggende», tenker man gjerne på kriminalitetsforebygging. Det er sant nok, men ikke dekkende. Som jeg skrev over, sier politiloven §§ 1 og 2 blant annet at politiet skal jobbe forebyggende for å fremme borgernes trygghet og alene eller sammen med andre myndigheter verne mot alt som truer samfunnets alminnelige trygghet. Det betyr blant annet at politiets forebyggende arbeid også inkluderer å jobbe forebyggende opp mot trafikkulykker, og i stor grad i samarbeid med Statens vegvesen uten at det nødvendigvis foreligger lovbrudd eller kriminalitet.

Ifølge Lie (2011) vil det å forebygge si å være i forkant og forhindre at noe negativt skjer (s. 21). Man må likevel ikke nødvendigvis ikke være proaktiv for å være forebyggende. I mange tilfeller kan reaktivt politiarbeid forhindre nye hendelser og slik være forebyggende.

Riksadvokat Tor Aksel Busch har vært tydelig på at man ikke skal se disse to måtene å jobbe på som konkurrerende, men kombinere dem (s. 32). Reaktive tiltak kan for eksempel være straff i form av bøter som både virker avskrekkende på gjerningspersonen og samfunnet for øvrig. Det handler også om å tenke noen skritt frem i tid. For eksempel kan det å møte publikum på en tillitsvekkende måte og være åpen være forebyggende i seg selv fordi det kan gjøre at publikum i neste omgang har lavere terskel for å hjelpe politiet og komme med viktig informasjon. Noen tror kanskje at forebygging kun er for de spesielt interesserte, men ut ifra denne vide definisjonen er forebygging noe alle politifolk kan og bør ha i bakhodet i enhver del av politiarbeidet.

Da Lie (2011) intervjuet riksadvokat Busch, tidligere justisminister Storberget og tidligere politidirektør Killengreen var de alle enige om at politiet måtte jobbe mer målrettet mot risikoungdom istedenfor tilfeldig på skoler og i barnehager slik det har vært arbeidet tidligere (s. 34). Det vil være mer effektivt fordi det blir mer ressurser å bruke på et mindre antall personer. Med denne tankegangen, er det grunnlag og legitimitet for at oppmerksomheten i et trafikkperspektiv i stor grad rettes mot dem som skiller seg ut med stor risiko, nemlig unge menn.

3.2 Kunnskapsbasert politiarbeid

Kunnskapsbasert politiarbeid handler om å løse politiets oppgaver på en effektiv måte. Liv Finstad definerer det som at hver politiansatt skal gå vitenskapelig til verks og systematisere sin egen kunnskap i tillegg til å forholde seg til og bruke annen kunnskap enn sin egen (Lie, 2011). Grunnlaget for at politiet skal jobbe kunnskapsbasert finner vi blant annet i styringsdokumentet «Politiet mot 2020». Informasjonen som samles inn skal brukes til å lage strategiske og operative vurderinger (Politidirektoratet, 2008). Å lage strategiske analyser som en del av det kunnskapsbaserte politiarbeidet er et nyttig verktøy for ledere innen etaten fordi det gir et bedre beslutningsgrunnlag for å ta avgjørelser enn ren empiri. Lie sier også at tankene rundt det kunnskapsbaserte politiarbeidet etter hvert er blitt knyttet opp til evidensbasert politiarbeid på grunn av ønsket om å kunne finne strategier som man kan bevise at forebygger kriminalitet (Lie, 2011, s. 330). Metoder som ikke fungerer kan på den måten effektivt forkastes.

Problemorientert politiarbeid, forkortet til POP, er den førende metoden innen politiets forebyggende arbeid (Lie, 2011, s. 302), og et klart eksempel på kunnskapsbasert politiarbeid. Politiet har vært flinke til å iverksette tiltak mot kriminalitet, men med POP skal problemet også analyseres og det skal evalueres om tiltakene faktisk hadde effekt (s. 305). I denne metoden bruker man den såkalte KATE-modellen (Kartlegging, analyse, tiltak og evaluering) (s. 307). En viktig tanke bak POP er at politiets ressurser blir effektivisert ved ansvarliggjøring av problemeierne. Grunnleggeren av POP, Herman Goldstein mener at slik situasjonen er i dag er politiet er satt til å løse problemer som de verken har ressurser eller kompetanse til (s. 304 og 305). I denne oppgaven vil jeg ikke fokusere mer på POP, men jeg vil likevel først kort redegjøre for måten man kan arbeide problemorientert opp mot problemstillingen min.

For at politiet skal kunne iverksette effektive tiltak generelt og mot dødelighet på veien spesielt, må de etter POP-metoden først finne ut hvem problemet gjelder. Det kan gjøres gjennom en kartlegging av et representativt utvalg av ulykker. Gjennom undersøkelser og statistikker blir det som tidligere nevnt tydelig at unge menn er høyt representert i ulykkestallene. Deretter må resultatet av kartleggingen analyseres – hvorfor er denne gruppen så fremtredende? Ut ifra resultatet dette gir, kan man tilpasse tiltak som til slutt evalueres. Noen av problemene er det ikke sikkert at politiet har kompetanse eller myndighet til å gjøre noe med. Det vil da bli aktuelt med ansvarliggjøring av problemenes eiere, som Statens

vegvesen, bilindustrien eller de farlige trafikantenes omgangskrets. Andre problemer kan politiet selv iverksette tiltak mot, og det er som sagt disse problemene oppgaven fokuserer på.

3.3 Gutters oppvekstsvilkår og utvikling

Det finnes ulike faktorer ved gutters oppvekst og utvikling som kan være med å forklare noen av de bakenforliggende årsakene til at unge menn er så høyt representert i ulykkesstatistikkene. Jeg prøver her å trekke fram de viktigste.

Gutter generelt er på flere områder senere utviklet enn jenter. Det gjelder også den delen av hjernen som vurderer risiko og konsekvens, den såkalte frontallappen. Mens denne delen er ferdig utviklet hos jenter i begynnelsen av 20-årene, er den først ferdig utviklet noen år senere hos gutter. Dette gjør at gutter har dårligere evne til å vurdere farlige situasjoner og overvurderer i tillegg ofte seg selv (Trygg trafikk). Jay Giedd, spesialist i barne- og ungdomspsykiatri går enda lengre og konkluderer med bakgrunn i sin forskning av hjernens utvikling at frontallappen ikke er ferdig utviklet før ved 25 års alderen (Moe, Samferdsel, 2007).

I et innlegg i dagsavisen 6. mai 2011 skrev Jon og Lorentz at det ikke er noe nytt at det er unge menn som er overrepresentert i ungdomsstatistikken, men at det som er overraskende er UPs funn om at halvparten av de klanderverdige sjåførene i denne aldersgruppen er kjent av politiet fra før. Videre blir disse guttene betegnet som ressursvake og som bruker trafikken til et sted å hevde seg (Jon & Lorentzen, 2011). Sven Mørch gjorde i 1940-årene en undersøkelse av unger med integrasjonsproblemer i USA. Blant resultatene fant han at «ungdomsproblemene» ikke alene kan forklares i et pubertetsperspektiv. De må sees som resultatet av et samspill mellom muligheter for integrasjon i samfunnet og primærkontroll i hjemmet (Aagre, 2014, s. 119). Dette støtter opp under Jon og Lorentzens forklaring om at de klanderverdige ungdommene med behov for å hevde seg i trafikken også ofte er ressursvake, kanskje fordi de ikke har internalisert elementære normer og regler for å fungere skikkelig i samfunnet.

Mange unge, både gutter og jenter, er usikre på seg selv og sin identitet. Ønsket om tilhørighet og gruppepresset som følger med dette virker typisk for ungdomsårene og kan også overføres til et trafikkperspektiv. Gruppens holdninger får store konsekvenser for valg som gjøres i forhold til sikkerhetsutstyr, trimming av moped, ruspåvirkning og fart (Trygg trafikk). Ifølge

Simon og Corbett forventes det gjennom sosialisering at gutter og menn skal være mer aggressive, konkurrerende, aktive og sjansetakende, mens det motsatte forventes av kvinner (Moe, Nordtømme, & Øvstedal, 2010, s. 24). Mange ungdommers risikoatferd er ikke alltid bevisst, men et resultat av manglende refleksjon og impulsivitet, mener Moe, Nordtømme og Øvstedal. Disse ungdommene har gjerne også konsentrasjon- og oppmerksomhetsproblemer som ADD/ADHD og er ofte tilknyttet kriminalitet og rus. Denne gruppen er det både vanskelig å påvirke og endre atferden til. Gjennom en undersøkelse, «The Australian Temperament Project» fant man en tydelig sammenheng mellom risikoatferd i trafikken og generelle atferdsproblemer (s. 20).

3.4 Hva skyldes ungdomsulykkene?

Ut ifra tall fra 2009 er det gjennomgående for mesteparten av dødsulykkene i trafikken at årsakene skyldes manglende kjøredyktighet som en kombinasjon av manglende erfaring og kunnskap (Haldorsen & Rostoft, 2010, s. 10). Dette er interessant, ettersom spesielt erfaring er nettopp den kapitalen nye sjåførere mangler.

Unge mannlige sjåførere har en tendens til både å overvurdere egen kjøredyktighet og undervurdere risiko (Moe, Nordtømme, & Øvstedal, 2010, s. 24). Dette resulterer gjerne i at unge menn kjører i store hastigheter og tar vanskelige manøvreringer, mens de egentlig ikke er i stand til å vurdere verken skadepotensial eller faren ved dette. Her kommer vi igjen inn på det jeg skrev i 3.3 om at frontallappen til unge menn fremdeles ikke er ferdig utviklet, noe som fører til kognitive begrensninger til blant annet risikovurdering.

Fart og rus går igjen som årsaker til at unge er overrepresentert i trafikkulykker (Moe, Nordtømme, & Øvstedal, s. 48). I omtrent halvparten av ulykkene i 2009 har høy fart vært en medvirkende faktor til dødsulykkene (Haldorsen & Rostoft, 2010). Det tallet gjelder riktignok for sjåførere generelt, men bildet blir klarere av at det er de unge mennene som med god margin pådrar seg flest anmeldelser for høy fart (Amundsen, et al., 2009). Ifølge dybdeanalysen av trafikkulykker mellom 2005 og 2009 var rus en medvirkende årsak til 22 % av dødsulykkene som inntraff i denne perioden. Dette gjelder både alkoholrus og narkotikarus (Haldorsen & Rostoft, 2010). Igjen viser anmeldelsesstatistikken at unge menn også er overrepresentert her (Amundsen, et al., 2009).

Unge sjåførere har sjelden råd til nye biler med moderne sikkerhetsutstyr (Moe, Nordtømme, & Øvstedal, 2010). Ofte må de nøye seg med eldre bruktbiler. Når biler med høy alder og

slitasje blir kombinert med unge sjåførar sine eigenskapar og representasjon i trafikkulykkesbildet er det lettere å forstå at ulykkene både kan bli flere og mer alvorlige.

4.0 Drøfting

Med utgangspunkt i at jeg i teoridelen har forsøkt å finne trekk ved ungdommene som er mest utsatt for ulykker og faktorer ved disse ulykkene, vil jeg i drøftingsdelen diskutere forskjellige tiltak som kan benyttes for å belyse problemstillingen min: «Hvordan kan politiet jobbe for å forebygge unge menns overrepresentasjon i trafikkulykker?».

Jeg velger her å diskutere et utvalg av politirelevante tiltak som forhåpentligvis kan forebygge dette problemet.

Mange av risikofaktorene jeg har kommet fram til er vanskelige å gjøre direkte noe med fra politiet sin side. Politiet kan for eksempel ikke forandre på gutters senere utviklede frontallapp. Dagfinn Moe er blant dem som mener at unge menn ikke burde få muligheten til å ta sertifikatet før de er fylt 23 år (Haugen & Lefdal, 2010). Et slikt tiltak er heller ikke noe politiet kan iverksette. På samme måte kan ikke politiet gjøre noe med veikvaliteten eller bestemme hva som skal være av sikkerhetsutstyr i biler. Politiets rolle i trafiksikkerhetsarbeidet er først og fremst som en kontrollerende, rådgivende og sanksjonerende funksjon, og det er det jeg vil ta utgangspunkt i.

4.1 Hvilke tiltak kan benyttes?

4.1.1 Vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd og § 34 femte ledd

Politiet har blant annet to muligheter for kontroll av befolkningens tilgang på førerrett. Den ene muligheten finner vi når personer skal søke om retten til sertifikat. Hjemmelen for dette finner vi i vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd:

«Den som skal få førerkort må være edruelig, og det må ikke være noe å si på hansandel ellers....» (Vegtrafikkloven, 1965)

Om vilkårene for å ha førerrett ikke lenger kan anses oppfylt, kommer vegtrafikkloven § 34 femte ledd til anvendelse:

«Dersom innehaveren av førerretten ikke er edruelig eller hansandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn, kan politimesteren eller den han gir myndighet, tilbakekalle retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en bestemt tid eller inntil videre, hvis hensynet til trafiksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.» (Vegtrafikkloven, 1965)

Disse to paragrafene må sees i sammenheng. Det ville ifølge Norum (2014) være urimelig om man ikke kunne trekke tilbake føreretten hvis kravet til vandel og edruelighet ikke lengre var oppfylt. Utrykningspolitiet mener at det bør vurderes grundigere om edruelig- og vandelskravet er oppfylt etter vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd i tillegg til at det bør bli økt bruk av tilbakekalling av føreretten etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd (Norum, 2014). Begge disse bestemmelsene er forebyggende i den forstand at politiet har mulighet til å kontrollere hvem som får ha førerkort. Disse bestemmelsene er administrative vedtak, og altså ikke å regne som straff. Likevel vil dette naturlig nok kunne bli oppfattet som en tilleggsstraff. Det er da viktig å kunne saklig begrunne tilbakekallingen med hensynet til trafikksikkerheten.

Sammen jobber disse bestemmelsene både før og etter en hendelse. I følge Lie (2011) er proaktiv og reaktiv arbeid to likeverdige strategier for å forebygge mot fremtidig kriminalitet (s. 23). Det er her snakk om inkapasitering ved at man enten nekter førerett eller trekker den tilbake. Forhåpentligvis skal dette forhindre uønsket atferd ved farlig kjøring, og inndragning eller nekt av førerett får dermed en forebyggende effekt (Fredriksen, 2011, s. 2 og 3).

Ordlyden i § 24 fjerde ledd og § 34 femte ledd er veldig lik, og har til felles at de setter fram to krav. Disse to kravene er kravet til edruelighet og kravet til god vandel. Det kan være noe uklart hvor langt man kan tolke dette, og jeg vil derfor i det videre bruke et utvalg av rettspraksis for å gjøre dette tydeligere.

Edruelighet

En sak ved Gulating lagmannsrett (LG-2010-17665) gjaldt en klage på politidirektoratets vedtak om tilbakekallelse av førerett etter edruelighetskravet i § 34 femte ledd. Personen hadde fått tilbakekalt føreretten etter at politiet en rekke ganger over et år hadde rykket ut til hans adresse etter klager på bråk. Der skal politiet ha observert vedkommende beruset flere ganger. Retten kom til at vedtaket var ugyldig. Det ble lagt vekt på at alkoholbruken ikke hadde påvirket funksjonsevnen i jobben han hadde som boreriggfører.

En annen sak (LB-2007-147041) gjaldt også gyldigheten av et vedtak hvor politiet hadde tilbakekalt føreretten etter edruelighetskravet. Mannen saken dreiet seg om hadde over en fireårsperiode blitt tatt og fått påvist TCH i blodet to ganger etter bruk av hasj. I tillegg hadde det i vedtaket blitt vektlagt mannens egne opplysninger om bruk av hasj. Retten fant at det kreves at bruken må være av en viss regelmessighet og hyppighet, noe som ikke forelå her. Retten fant også at mannens egne opplysninger om hasjbruken ikke kunne tillegges vekt grunnet mannens ustabile psykiske tilstand da han ble avhørt. Vedtaket ble dermed ugyldig.

Edruelighetskravet ser med bakgrunn i dette ut til å være lite anvendelig på andre enn de med et etablert og tungt rusmisbruk som også påvirker sosial funksjonsevne. Helgefylla med anmeldelse for ordensforstyrrelse eller å bli tatt for uregelmessig bruk av narkotika ser ikke ut til å kvalifisere til at man taper retten til å føre motorvogn. Rus er som tidligere nevnt en årsak til ulykker med unge menn i risikozonen, men mye tyder på at det er lettere å bruke vandelsalternativet på disse.

Vandel

Politiet ser ut til å ha mye større tilgang til å nekte førerrett eller tilbakekalle denne etter vandelsbestemmelsen i vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd og § 34 femte ledd. Det illustrerer et vedtak av Politidepartementet (VPOD-2012-566). En person klaget på vedtaket politidirektoratet hadde gjort om at hans førerrett ble tilbakekalt etter vegtrafikkloven § 34 femte ledd. Bakgrunnen for tapet av førerretten var at vedkommende gjentatte ganger hadde utøvet vold mot sin samboer, også ved barn til stede. Politidirektoratet mente det da var grunn til å tro at han heller ikke ville kunne utvise den nødvendige aktsomhet og hensynsfullhet som kreves i trafikken. Klagen fikk ikke gjennomslag. Det interessante ved denne saken er at tilbakekallet i utgangspunktet ikke skyldtes noe trafikkalt, men at avvikende atferd generelt altså kan sees i sammenheng med evnen til å føre et kjøretøy på en tilfredsstillende måte. Seniorrådgiver Unni Norum ved juridisk forvaltningsseksjon i Politidepartementet sier også at hensynet til trafiksikkerheten gjør at det blir adekvat å vurdere andre straffbare forhold som ikke er direkte knyttet opp til trafikk og trafikkatferd når vandel etter vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd og § 34 femte ledd skal vurderes (Norum, 2014).

Opp mot unge menn i risikozonen er dette et administrativt vedtak med store muligheter. Utrykningspolitiet har som tidligere nevnt funnet at det ofte er en sammenheng mellom personer som skaper farlige situasjoner i trafikken og annen kriminalitet. Det er da en god mulighet for politiet å bruke kunnskap om annen kriminalitet til å finne og tilbakekalle førerretten til dem som er farligst i trafikken.

4.1.2 Prøvetid og prikkbelastning

Fra 1995 ble det innført en såkalt prøveperiode på to år for nye bilsjåførere. I utgangspunktet betydde dette bare at nye førere som fikk inndratt førerkortet i prøveperioden måtte avlegge hele førerprøven på nytt (Store norske leksikon). Fra 2004 ble det innført en ny ordning med prikkbelastning for trafikkforseelser, og denne ble i 2011 endret til at blant annet førere med prøveperiode fikk et dobbelt antall prikker enn vanlige førere. Det ble også innført en

strengere norm ved at forseelser som tidligere gav én prikk nå ville gi to, og forseelser som tidligere gav to prikker nå ville gi tre prikker. Ved åtte prikker innenfor en treårsperiode blir førerkortet inndratt (Forskrift om prikkbelastning, 2004). I praksis betyr dette at én enkelt forseelse for en sjåfør med prøveperiode kan medføre hele seks prikker og en garanti for å miste førerkortet ved neste sanksjonerte forseelse. Denne ordningen er skreddersydd for unge sjåførere i risikosonen. Det er som tidligere nevnt denne perioden av kjørekarreren som er mest kritisk, og politiet kan bruke prøvetiden og prikkbelastning som et nyttig verktøy for å «luke ut» risikotilfellen i en tidlig fase.

Virkingen av prøveperiode og prikker er likevel avhengig av politiets kunnskap om hvor og når de farlige situasjonene skjer og om politiet bruker denne informasjonen til å gjennomføre velvalgte kontrollsteder og tidspunkter. Politiet skal tross alt etter «Instruks for politiets trafikkjeneste» velge hvilke veistrekninger som skal prioriteres med bakgrunn i ulykkesbildet (Politidirektoratet, 2008). Dette er et klart signal om at politiet skal jobbe problemorientert og utføre sitt arbeid med bakgrunn i kartlegging og analyser. Virkingen er i like stor grad avhengig av hvordan politiet velger å reagere på forseelser i trafikken. Interne retningslinjer i politiet vil være førende for dette, men det er likevel i siste instans opp til hver polititjenestepersons vurderingsevne om en handling bør sanksjoneres eller slippe med en advarsel. Like saker skal i utgangspunktet behandles likt, men fra et etisk synspunkt kan det være moralske relevante forskjeller som gjør det riktig å forskjellsbehandle (Henriksen & Vetlesen, 2006, s. 218). Et eksempel på dette kan være forskjellen på sjåføren som glemmer å bruke blinklys på en øde landevei, i motsetning til sjåføren som konsekvent lar være å bruke blinklys i en høyt trafikkert gate. Igjen blir dette opp til hver polititjenesteperson å vurdere.

Det kunne tenkes at ordningen med prøveperiode og ekstra prikker kan være vel streng for unge sjåførere, to forseelser før sertifikatet blir inndratt er tross alt ikke så mye. På den andre siden har Elvik (2010) pekt på at den faktiske sannsynligheten for å bli stoppet for en trafikkforseelse har vist seg å være mye mindre enn den opplevde sannsynligheten. Lie (2011) sier at en slik oppfatning rundt omfanget og rekkevidden av kontroller kanskje vil minske attraktiviteten for å bryte trafikkreglene (s. 266) Hvis konsekvensene ved å bli stoppet er alvorlige nok og den oppfattede sannsynligheten for å bli stoppet er stor, er vel dette kun en fordel? Lovgiver ønsker tydeligvis at den tenkte risikoen mellom konsekvens og sannsynlighet blir så stor at det ikke vil gi en gevinst å bryte loven.

Et tilsynelatende problem med prikkordningen er at den ikke inkluderer promillekjøring. Kjøring med promille er, som gjort rede for i punkt 3.4, en av de vanligste årsakene til ulykker med unge menn. Kjøring med promille over 0,5 kvalifiserer i seg selv til tap av førerrett, men da gjenstår kjøring med promille fra 0,2 til 0,5 som i utgangspunktet ikke får reaksjon for førerretten. Istedenfor å gjøre prikkordningen gjeldende for promillekjøring har lovgiver løst dette ved å innføre nulltoleranse for alle verdier fra 0,2 og oppover for førere med prøveperiode. Det betyr at sertifikatet inndras for minst 6 måneder (Tapsforskriften, 2004).

Prøveperioden rammer ikke de over 20 år, gitt at de har fått sertifikat som 18-åringer og det ikke er blitt inndratt. Hvis man tar med i vurderingen Dagfinn Moes anbefaling om 23-årsgrense for i det hele tatt å erverve førerkort for menn og at forskning har vist at menn ikke er ferdig utviklet før ved 25-årsalderen er dette kanskje for kort prøveperiode. Likevel vil ordningen forhåpentligvis være så effektiv at de farligste sjåførene vil bli oppdaget og rammet før de er forbi prøveperioden. Man kunne også her spurt om hvorfor det i det hele tatt må være en prøveperiode og et dobbelt antall prikker for nye sjåførere, og hvorfor dette ikke bare er generelle regler for alle sjåførere uansett alder, kjønn og tid med sertifikatet. Risikoatferd i trafikken er tross alt like farlig uansett hvem som gjør det.

4.1.3 Politiets rolle i trafikkampanjer

13. november 2014 lanserte Statens vegvesen og politiet i samarbeid en kampanje som kalles «Ungdom og fart». Den tar sikte på å få fram budskapet om at «litt fortere er mye farligere» (Statens vegvesen, 2014). Blant annet har de gitt ut en filmsnutt under navnet «The Kid» på fjernsyn og internett som nettopp tar opp at menns evne til å vurdere risiko og konsekvens utvikles senere. Filmsnutten viser en ung mann som setter seg inn i bilen sin og kjører vilt rundt og lager farlige situasjoner på parkeringsplassen foran de andre elevene på skolen. Når han omsider kommer ut av bilen, er han forvandlet til en liten gutt og de andre elevene forlater ham i protest. Mye tyder på at kampanjen spiller på teorien om rasjonell aktør, som handler om at mennesker unngår det ubehagelige. Her blir unge menn regnet som rasjonelle aktører fordi det forutsettes at de ikke ønsker det ubehagelige ved å bli sanksjonert som umoden (Lie, 2011, s. 253).

Per nå er det vanskelig å si om denne kampanjen fungerer, men den skal etter planen vare i fire år. Kampanjen tar nok sikte på å påvirke på flere plan. For det første vil den gjøre farlig atferd ukult, noe som ungdom skal se ned på. For det andre fremstiller den ungdommene som

driver risikabel trafikktatferd som barnslige og umodne. Forhåpentligvis er effekten både at ungdom tar avstand fra risikofylt atferd i trafikken og at de ungdommene som driver med det slutter fordi de ikke vil bli sett på som umodne. Som tidligere gjort rede for under 3.4 er de verste i trafikken også de som er vanskeligst å endre atferden til. Det er ikke godt å si om en slik kampanje vil forandre disse fordi de gjerne henger i miljøer hvor gruppeidentiteten er sterk nok til å motstå press fra utsiden. Hauge (2007) beskriver dette som at den som godtar rollen som avviker blir immun mot sosiale sanksjoner (s. 307). Spørsmålet er da om en slik kampanje kan virke mot sin hensikt og skyve allerede marginaliserte grupper lengre vekk fra det vi oppfatter som normalt.

Det er ofte Trygg trafikk og Statens vegvesen som tar initiativ til aksjoner og kampanjer, men de ønsker politiet som deltager fordi det av erfaring er mer effektivt når det spilles på flere tiltak (Amundsen, et al., 2009, s. 21). Det var også et funn som Moan og Ulleberg kom fram til i evalueringen av en lignende holdningskampanje, «Ikke tøft å være død». Selv om elevene vurderte kampanjen positivt, kunne politiet med fordel økt antall kontroller i perioden for å vise at man mener alvor med budskapet. Tanken er at tvang til atferdsendring etter hvert også vil endre holdninger (Moan & Ulleberg, 2007). Kanskje grunnen til dette er at unge i risikozonen ennå er på et modningsnivå der de lettere forstår straffetrusselen, mens faren ved selve risikoatferden er for abstrakt? Enda en effekt av dette kan være at den økte oppdagelsesrisikoen kan fungere som en unnskyldning for å stå i mot et eventuelt gruppepress og dermed kjøre tryggere.

Kampanjer er vanskelig å måle effekten av. En eventuell nedgang i ulykker kan ikke automatisk knyttes opp til en tidligere kampanje. På samme måte er det ikke lett å si noe om hvordan statistikken ville vært om kampanjen ikke hadde vært gjennomført. En kan kanskje da sette spørsmålsteget ved politiets deltagelse i kampanjene på grunn av kravet om at politiets arbeid skal være evidensbasert og at det skal kunne bevises at det har en forebyggende effekt (Lie, 2011, s. 330). Det er altså ikke opp til hva hver enkelt tjenestemann «føler» er forebyggende. Man kan ifølge Sahlin også snu det på hodet og spørre om det ikke stilles for strenge krav til at forebyggende tiltak skal bevises vitenskapelig (Lie, 2011, s. 333).

5.0 Avslutning

I denne oppgaven har jeg drøftet et utvalg av tiltak som politiet bruker for å redusere antall ulykker med unge menn, som er en av de ledende dødsårsakene for aldersgruppen 16-24 år.

Av praktiske årsaker valgte jeg likevel å avgrense oppgaven til å gjelde de av denne gruppen med bilsertifikat, altså de over 18 år.

Utgangspunktet ble tatt i problemstillingen min, «Hvordan kan politiet jobbe for å forebygge unge menns overrepresentasjon i trafikkulykker?».

Jeg lagde først en oversikt over denne gruppens oppvekstvilkår og sosialiseringsspremisses og hva som viser seg å være hyppige faktorer ved unge menn som er overrepresentert i ulykkene. Her har jeg både kommet fram til faktorer som ligger hos de unge mennene og ved selve kjøringen deres. Typiske faktorer ved gutter generelt er at deres kognitive evner til å vurdere farer og konsekvenser ikke er ferdig utviklet før de nærmer seg midten av 20-årene. Det er noen år senere enn hos jentene. Hyppige faktorer ved ulykkene er høy fart og kjøring med rus. Skadepotensialet blir i tillegg større ved at ungdommers biler av økonomiske årsaker ofte er slitte og gamle.

Funn fra utrykningspolitiet viser at ungdommene som blir anmeldt for brudd på veitrafikkloven, også ofte er kjent for politiet på andre måter. Det er gjerne ungdom med manglende impuls kontroll, hyperaktivitet og konsentrasjonsvansker.

Ut ifra disse funnene, drøftet jeg et utvalg av tiltak som kan forebygge mot at unge menn er overrepresentert i trafikkulykker.

Vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd og § 35 femte ledd er to bestemmelser som hjemler kravet om edruelighet og vandel ved søknad om førerkort og ved tvil om førerretten får beholdes. For å tape førerretten etter edruelighetskravet må det påvises et så alvorlig rusmisbruk at det også går utover evnen til ellers å fungere normalt. Dette er nok sjeldent tilfelle for min målgruppe. Da er vandelsalternativet lettere å bruke fordi selv forbrytelser som ikke er direkte relatert til trafikk kan sees i sammenheng med hva slags grad av ansvar og hensynsfullhet man vil vise i trafikken. Gjennom drøftingen kom jeg fram til at dette er nyttige hjemler for politiet å bruke fordi det som tidligere nevnt er påvist klar sammenheng mellom kriminalitet og trafikkfarlig atferd.

Prøvetid er en ordning som gjør at nye sjåførere mye lettere kan miste sertifikatet i de to første årene etter avlagt prøve og må da gjennomføre hele førerprøven på nytt. Nye sjåførere får i denne prøveperioden dobbelt så mange prikker for trafikkforseelser som vanlige sjåførere, og mister sertifikatet ved åtte prikker. En forseelse alene kan gi hele seks prikker.

Prikkbelastningssystemet rammer blant annet fart, mens ved ruskjøring blir førerkortet

inndratt ved alle verdier over lovlig grense som en følge av prøveperioden. Disse ordningene rammer med hensikt de som er mest utsatt for trafikkulykker, nemlig ungdom fra 18 år og noen år oppover. Man kan likevel spørre seg hvorfor loven skal være strengere for noen ettersom fart og rus ikke blir mindre farlig jo eldre den som begår forseelsen er. Uansett er både ordningen med prøveperiode og prikkbelastning avhengig av hva som prioriteres og hvor kunnskapsbasert politiet arbeider med hensyn til tid, sted og hyppighet til trafikkontroller. Dette er igjen er signal om at politiet må jobbe problemorientert for å være effektive.

«Ungdom og fart» er en kampanje som foreløpig ikke har vart lenge nok til at det kan måles noen effekt av den. Tanken bak kampanjen er at farlig kjøring skal være ukult, noe man ser ned på. Det er da naturlig å drøfte om dette er et budskap som vil endre atferden til risikoungdom eller skape større avstand til en allerede stigmatisert gruppe. Det er på generell basis vanskelig å måle effekten av kampanjer. Likevel er det i de evalueringene som er gjort i tilknytning til andre kampanjer enn «Ungdom og fart» en tilbakevendende etterspørsel om at politiet skal bli bedre til å følge opp med kontrolltiltak med tanken om at press til å endre atferd også vil endre holdninger.

Litteraturliste

- Aagre, W. (2014). Ungdomskulturen. I W. Aagre, *Ungdomskunnskap* (2.. utg., ss. 108-155). Bergen: Fagbokforlaget.
- Amundsen, F. H., Sporstøl, S., Tronsmoen, T., Haslie, L., Sandberg, K., Grytli, T., . . .
Larsen, R. S. (2009). *Plan for tiltak mot ungdomsulykker - En del av tiltaksplanen for trafikksikkerhet 2010-2013*. Oslo: Statens vegvesen.
- Bjørnskau, T. (2009). *Høyrisikogrupper eksponering og risiko i trafikk*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Dalland, O. (2012). *Metode- og oppgaveskriving for studenter*. Oslo: Gyldendal akademisk.
- Elvik, R. (2010). *Utviklingen i oppdagelsesrisiko fortrafikkforseelser*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

- Forskrift om prikkbelastning. (2004, Januar 1). *Forskrift om prikkbelastning*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2003-09-19-1164>
- Fredriksen, S. (2011). *Straffeprosessuelle tvangsmidler i et forebyggingsperspektiv*. Oslo: Politihøgskolen. Upublisert.
- Haldorsen, I. (2014). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2013*. Oslo: Statens vegvesen.
- Haldorsen, I., & Rostoft, S. M. (2010). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2005-2009 - med særlig fokus på 2009*. Oslo: Statens Vegvesen.
- Hauge, R. (2007). Stempling og stigmatisering. I L. Finstad, & C. Høigård, *Kriminologi* (ss. 300-307). Oslo: Pax.
- Haugen, E. L., & Lefdal, Ø. E. (2010, September 1). *De vil alltid være verstinger*. Hentet fra Bergens Tidende: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/dodenpaaveiene/--De-vil-alltid-vare-verstinger-1783540.html>
- Henriksen, J.-O., & Vetlesen, A. J. (2006). *Nærhet og distanse: Grunnlag verdier og etiske teorier i arbeid med mennesker*. Oslo: Gyldendal akademisk.
- Jon, N., & Lorentzen, J. (2011, Mai 6). *Tøffe gutter i trafikken*. Hentet November 2, 2014 fra <http://www.dagsavisen.no/nyemeninger/njon/>
- Lie, E. M. (2011). *I forkant* (1.. utg.). Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Moan, I. S., & Ulleberg, P. (2007). *Evaluering av trafikksikkerhetstiltaket "ikke tøft å være død"*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Moe, D. (2007, Mai 31). *Samferdsel*. Hentet fra <http://samferdsel.toi.no/nr-4-mai-2007/ungeforeres-risikoatferd-de-ser-godt-men-forstar-mindre-article19303-993.html>
- Moe, D., Nordtømme, M. E., & Øvstedal, L. R. (2010). *Aktiv og passiv risiko. Studie av høyrisikogrupperne unge- og eldre bilførere med forslag til risikoreduserende tiltak*. Trondheim: Sintef.
- Norum, U. (2014). *Vegtrafikkloven §34 Politiets oppgaver - Politidirektoratets erfaringer fra klagesaker*. Oslo: Politidirektoratet.

- Politidirektoratet. (2008). *Instruks for politiets trafikkteneste*. Oslo: Politidirektoratet.
- Politidirektoratet. (2008). *Politiet mot 2020*. Oslo: Politidirektoratet.
- Politi-loven. (1995). *Lov av 4. august 1995 nr. 53 om politiet*. Hentet fra <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1995-08-04-53>
- Rachlew, A. (2010). *Å forske på sine egne: Metodiske og etiske utfordringer knyttet til forskning på egen profesjon*. Oslo: Politihøgskolen.
- Statens vegvesen. (2014, November 14). *Ungdom og fart*. Hentet fra Statens vegvesen: <http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafikksikkerhet/Trafikksikkerhetskampanjer/Fart>
- Statistisk sentralbyrå. (2012, Juni 1). *SSB*. Hentet November 5, 2014 fra <http://www.ssb.no/vtuaar/>
- Store norske leksikon. (u.d.). *Førerkort*. Hentet Desember 1, 2014 fra Store norske leksikon: <https://snl.no/f%C3%B8rerort>
- Tapsforskriften. (2004, Januar 1). *Forskrift om tap av retten til å føre motorvogn mv*. Hentet fra Lovdata: https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2003-12-19-1660#KAPITTEL_3
- Thurén, T. (2009). *Vitenskapsteori for nybegynnere*. Oslo: Gyldendal akademiske.
- Trygg trafikk. (u.d.). *Trygg trafikk*. Hentet oktober 31, 2014 fra Ungdom og ulykker: <http://www.tryggtrafikk.no/tema/ulykkesstatistikk/ungdom-og-ulykker/>
- Trygg trafikk. (u.d.). *Trygg trafikk*. Hentet November 25, 2014 fra <http://www.tryggtrafikk.no/tema/ungdom/om-a-vaere-ungdom/>
- Vegtrafikkloven. (1965, Juli 1). *Lov om vegtrafikk*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4>
- WHO. (2014, Desember). Hentet fra http://www.who.int/gho/road_safety/mortality/number_text/en/

Selvvalgt pensum

- Aagre, W. (2014). Ungdomskulturen. I W. Aagre, *Ungdomskunnskap* (2.. utg., ss. 108-155). Bergen: Fagbokforlaget.
- Amundsen, F. H., Sporstøl, S., Tronsmoen, T., Haslie, L., Sandberg, K., Grytli, T., . . .
Larsen, R. S. (2009). *Plan for tiltak mot ungdomsulykker - En del av tiltaksplanen for trafikksikkerhet 2010-2013*. Oslo: Statens vegvesen.
- Bjørnskau, T. (2009). *Høyrisikogrupper eksponering og risiko i trafikk*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Elvik, R. (2010). *Utviklingen i oppdagelsesrisiko fortrafikkforseelser*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Haldorsen, I. (2014). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2013*. Oslo: Statens vegvesen.
- Haldorsen, I., & Rostoft, S. M. (2010). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2005-2009 - med særlig fokus på 2009*. Oslo: Statens Vegvesen.
- Haugen, E. L., & Lefdal, Ø. E. (2010, September 1). *De vil alltid være verstinger*. Hentet fra Bergens Tidende: <http://www.bt.no/nyheter/lokalt/dodenpaaveiene/--De-vil-alltid-vare-verstinger-1783540.html>
- Jon, N., & Lorentzen, J. (2011, Mai 6). *Tøffe gutter i trafikken*. Hentet November 2, 2014 fra <http://www.dagsavisen.no/nyemening/njon/>
- Moan, I. S., & Ulleberg, P. (2007). *Evaluering av trafikksikkerhetstiltaket "ikke tøft å være død"*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Moe, D. (2007, Mai 31). *Samferdsel*. Hentet fra <http://samferdsel.toi.no/nr-4-mai-2007/ungeforeres-risikoatferd-de-ser-godt-men-forstar-mindre-article19303-993.html>
- Moe, D., Nordtømme, M. E., & Øvstedal, L. R. (2010). *Aktiv og passiv risiko. Studie av høyrisikogrupperne unge- og eldre bilførere med forslag til risikoreduserende tiltak*. Trondheim: Sintef.
- Norum, U. (2014). *Vegtrafikkloven §34 Politiets oppgaver - Politidirektoratets erfaringer fra klagesaker*. Oslo: Politidirektoratet.

Politidirektoratet. (2008). *Politiet mot 2020*. Oslo: Politidirektoratet.

Statens vegvesen. (2014, November 14). *Ungdom og fart*. Hentet fra Statens vegvesen:

<http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafikksikkerhet/Trafikksikkerhetskampanjer/Fart>

Trygg trafikk. (u.d.). *Trygg trafikk*. Hentet oktober 31, 2014 fra Ungdom og ulykker:

<http://www.tryggtrafikk.no/tema/ulykkesstatistikk/ungdom-og-ulykker/>

Trygg trafikk. (u.d.). *Trygg trafikk*. Hentet November 25, 2014 fra

<http://www.tryggtrafikk.no/tema/ungdom/om-a-vaere-ungdom/>

Antall sider: ca 400