



Statens vegvesen

Plan for tiltak mot ungdomsulykker

- En del av tiltaksplanen for trafikksikkerhet 2010-2013

RAPPORT

Veg- og trafikkavdelingen

nr: TS 2009 : 5



Vegdirektoratet
Veg- og trafikkavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen
Dato: 2009-09-22

TS - RAPPORT	TS - REPORT
Tittel Plan for tiltak mot ungdomsulykker - En del av tiltaksplanen for trafikksikkerhet 2010-2013	Title Action plan for reducing accidents among youth
Forfattere Finn Harald Amundsen, Sonja Sporstøl, Torbjørn Tronsmoen og Lasse Haslie Statens vegvesen, Vegdirektoratet Kari Sandberg og Tori Grytli, Trygg trafikk Odd Reidar Humlegård og Roar Skjelbred Larsen, Utrykningspolitiet	Autors Finn Harald Amundsen, Sonja Sporstøl, Torbjørn Tronsmoen and Lasse Haslie Public Roads Administration Kari Sandberg and Tori Grytli, Norwegian Society for Safe Traffic Odd Reidar Humlegård and Roar Skjelbred Larsen, National Mobile Police Service, Norway
Avdeling/kontor Veg- og trafikkavdelingen Trafikksikkerhetsseksjonen	Department/division Roads and Traffic Department Traffic Safety Section
Prosjektnr	Project number
Rapportnr 5/2009	Report number 5/2009
Prosjektleder Finn Harald Amundsen	Project manager Finn Harald Amundsen
Etatssatsingsområde/oppdragsgiver Trafikksikkerhet	Project program/employer Road Safety
Emneord Ungdomsulykker (16-24 år), Handlingsplan, Trafikksikkerhetstiltak, Atferd, Holdning	Key words Road accidents among youth (16-24 year) Action program Traffic Safety Behaviour Attitude
Sammendrag Rapporten tar utgangspunkt i en sterk økning av alvorlige trafikkulykker. Det er foreslått tiltak før førerrett oppnås og tiltak blant ungdom som har mistet føreretten. Tiltakene er av ulik type som kontroll, opplæring etc	Summary The report analyze the increase in serious accidents among youth in the age groupe 16-24 years. An action program is proposed, including different types of measures.
Språk Norsk	Language of report Norwegian
Antall sider 40	Number of pages 40
Dato 2009-09-22	Date 2009-09-22
ISSN 1503-5743	

Forord

I 2008 økte antall drepte i aldersgruppen 16 – 25 år fra 43 i 2007 til 71. En slik økning krever at det innføres tiltak for å snu utviklingen. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet er det utarbeidet en særskilt plan for tiltak mot ungdomsulykker. Planen er utarbeidet av Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk. De tiltakene som er foreslått vil inngå i den Nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet på veg 2010-2013 som nå utarbeides. Det vil i den sammenheng også bli foretatt en prioritering av hvilke tiltak som bør gjennomføres og i hvilken rekkefølge de bør gjennomføres.

I planen er det lagt vekt på å dokumentere de tiltak som faktisk gjennomføres, det er laget forslag til hvordan ungdomsulykkene bør angripes og det er pekt på aktuelle tiltak. Videre er det også pekt på behov for bedre samordning av trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot ungdomsgruppen.

Tiltakene er basert på kunnskaper om hvordan ungdom fungerer i trafikken og det er gjennomført en analyse av ulykkene i aldersgruppen. I eget vedlegg er det også gitt en skissemessig beskrivelse av alle ulykkene i 2007 og 2008 der ungdom har omkommet.

Tiltaksplanen er utarbeidet av en gruppe bestående av:

Finn Harald Amundsen, Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Sonja Sporstøl, Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Kari Sandberg, Trygg Trafikk
Tori Grytli, Trygg trafikk
Odd Reidar Humlegård, Utrykningspolitiet
Roar Skjelbred Larsen, Utrykningspolitiet

Utover disse har Torbjørn Tronsmoen og Lasse Haslie fra Trafikantseksjonen i Vegdirektoratet bidratt ved slutføring av planen.

Oslo, september 2009

Statens vegvesen

Politiet

Trygg Trafikk

Innhold

Forord	3
1. Bakgrunn	6
2. Forankring i Nasjonal Transportplan (2010-2019)	7
3. Mål og strategi.....	9
4. Ungdom og trafikkulykker	11
5. Tiltak før førerrett erverves	13
5.1 Trafikkopplæring i skolen	13
5.2 Føreropplæring	15
6. Tiltak i prøveperioden	18
6.1 Kontrolltiltak	18
6.2 Synliggjøring	19
6.3 Positivt forsterkende tiltak	20
6.4 Kampanjer og aksjoner.....	21
7. Tiltak etter tap av føreretten	22
8. Koordinering, samarbeid, oppfølging og evaluering	23
Vedlegg 1: Ulykkessituasjonen for ungdomsgruppen	24
Vedlegg 2: Ungdom, rus og kriminalitet.....	27
Vedlegg 3: Prosjekter og kampanjer i Statens vegvesen.....	29
Vedlegg 4: Prosjekter og kampanjer i Trygg Trafikk	31
Vedlegg 5: Ungdomsulykker 15-24 år i 2007	33
Vedlegg 6: Ungdomsulykker 16-24 år i 2008.....	36
Vedlegg 7: Definisjoner og forklaringer	40

1. Bakgrunn

Unge førere er overrepresentert i alvorlige personskadeulykker. I OECD-landene er trafikkulykker den viktigste dødsårsaken for ungdom mellom 15 og 24 år, mens det på verdensbasis er den nest største årsaken til død hos den samme aldersgruppen. I Norge er 25 % av de drepte i denne aldersgruppen, mens de utgjør kun 10 % av befolkningen og står for ca 7 % av trafikken. Vi har de siste årene hatt en jevn reduksjon av antallet trafikkulykker med ungdom innblandet, men i 2008 så vi en økning. Dette kan være en tilfældighet, men også et tegn på at en lang trend er i ferd med å snu.

En gjennomgang av ungdomsulykkene viser en del typiske trekk (se også vedlegg 1 og 2):

- Det er flest ulykker i helgene.
- De fleste av de alvorlige ungdomsulykkene er utforkjøringsulykker.
- Høy fart er ofte en medvirkende årsak.
- I mange av de alvorligste ulykkene har manglende bilbelte bidratt til skadens alvorlighet.
- Det er ofte alkohol og/eller annen rus med i bildet
- Ungdommene kjører eldre kjøretøy, og har derfor mindre beskyttelse.
- De kjører ofte mange i bilen.

OECD gjennomførte i 2008 en konferanse hvor temaet var ambisiøse trafikksikkerhetsmål. I en tidligere utgitt OECD rapport om unge førere er tiltakene prioritert i denne rekkefølgen (OECD (2006): *Young drivers. The road to safety.*):

- A. Effekt av ordinære trafikksikkerhetstiltak.
Dette er tiltak som kontrollvirksomhet i forbindelse med rus-/promillekjøring, manglende bruk av bilbelte, fartsovervåking, vegtiltak etc.
- B. Mengdetrening før en tar førerkort.
- C. Tiltak i forbindelse med at unge kjører alene.
Dette gjelder innskjerping av straffereaksjoner etc. de første årene etter man har fått førerkort.
- D. Økt fokus på risikoforståelse.
- E. Ny teknologi.
Inn under dette kommer eksempelvis fartssperresystemer, kjøring med atferdsregistrator (black box), alkolås, smartkort, og intelligente førerstøttesystemer.

2. Forankring i Nasjonal Transportplan (2010-2019)

Når det gjelder de generelle trafikksikkerhetstiltakene i Norge, vil Statens vegvesens prioriteringer og innsats bli bestemt av Nasjonal Transportplan (NTP) 2010 - 2019 og de regionale handlingsprogrammene. Innsatsen til politi og Trygg Trafikk blir bestemt gjennom deres virksomhetsplaner og årlige budsjetter. Den samlede innsats vil bli beskrevet gjennom Tiltaksplanen for trafikksikkerhet på veg 2010 - 2013, som utformes gjennom et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Fylkeskommunene (FTU og Kommunenes Sentralforbund) og diverse frivillige organisasjoner.

Regjeringen påpeker i NTP 2010-2019 at alt trafikksikkerhetsarbeid skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i vegtrafikken – nullvisjonen (s 22). Planforslaget beskriver hovedtrekkene i en strategi for hvordan det kan skje en utvikling i retning av et slikt framtidsbilde.

- Tiltak rettet mot ulykkestyper med gjennomgående høy alvorlighet, det vil si møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av myke trafikanter, må prioriteres.
- Den trafikantrammede virksomheten må i større grad enn tidligere rettes mot høyrisikogrupperne i vegtrafikken.
- Politiets og Statens vegvesens ressursinnsats til kontroller må økes.
- Nye teknologiske muligheter må i større grad utnyttes, gjennom å legge til rette for økt utbredelse av trafikksikre biler og utnyttelse av trafikksikkerhetspotensialet innenfor ITS.

Det gis også klare føringer for arbeidet med ungdomsulykkene i perioden. Regjeringen vil blant annet:

- Redusere antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken med minst en tredjedel innen 2020.
- Styrke innsatsen overfor høyrisikogrupper i trafikken som unge, eldre, motorsyklister, ruspåvirkede førere og enkelte innvandringsgrupper.
- Styrke innsatsen spesielt overfor unge førere, blant annet gjennom utarbeidelse av en dedikert tiltaksplan for å redusere antallet ungdomsulykker, justering av føreropplæringa, strengere prikkbelastning av førere med førerkort på prøve, samt vurdering av andre krav i prøveperioden, som for eksempel utvidet kjøring med L.
- Styrke innsatsen overfor manglende bilbeltebruk, kjøring i ruspåvirket tilstand og høy fart.

I NTP (s 281) heter det: ”Det er forventet at målrettede tiltak mot høyrisikogrupper og trafikkfarlig atferd vil gi en betydelig reduksjon i antall drepte og hardt skadde. Regjeringen vil derfor styrke de trafikantrammede tiltakene i trafikksikkerhetsarbeidet gjennom hensiktsmessige og målrettede opplærings-, informasjons- og kontrolltiltak i perioden. Statens vegvesen avslutter et fireårig forskningsprosjekt om høyrisikogrupper i 2010, og resultatene vil ventelig legge viktige premisser for dette arbeidet gjennom bedre kunnskapsgrunnlag for utarbeidning av tiltak og ny virkemiddelbruk i planperioden.”

Videre står det i NTP (s 282):

”Regjeringen legger til grunn at trafikkopplæring er en del av en livslang læringsprosess. Det er avgjørende at trafikantene er bevisst sitt ansvar for å ferdes aktsomt og unngå bevisste regelbrudd i trafikken. God opplæring og holdningsdannende arbeid er viktig for at trafikantene skal kunne bidra med trafikksikker atferd. Samferdselsdepartementet vil derfor styrke trafikkopplæring, føreropplæring og holdningsskapende arbeid rettet inn mot ulike livsfaser, trafikantgrupper og arenaer.”

3. Mål og strategi

Regjeringens etappemål fram mot 2020 om en reduksjon på 1/3 av trafikkulykker med drepte og hardt skadde innebærer en nedgang fra rundt 1200 totalt per år til maksimalt 775. I Tiltaksplanen for økt trafikksikkerhet på veg 2010 – 2013 vil målet bli brutt ned på undergrupper. Målet for ungdomsgruppa bør være større enn 1/3 reduksjon.

Strategien for å redusere antall ungdomsulykker er å arbeide både gjennom ordinære trafikksikkerhetstiltak og spesifikke tiltak mot ungdomsgruppen. For ungdomstiltakene har aktørene tatt stilling til følgende vurderinger:

Ungdom generelt og de spesielt risikoutsatte

For å redusere ungdomsulykkene mener aktørene at det må settes inn tiltak overfor ungdomsgruppen generelt, samtidig som vi definerer risikosøkende grupper som det bør fokuseres spesielt på. All ungdom må få en bred opplæring i trafikksikkerhet og risikoforståelse som støtter den gode atferden. Tiltaksplanen omfatter derfor forebyggende arbeid i perioden, også før ungdommene starter på føreropplæringa. Tiltak rettet mot spesielt risikoutsatt ungdom krever kunnskap om hvilke målgrupper det er hensiktsmessig å satse på. I tillegg kreves det kunnskap om hvordan man skiller ut disse gruppene fra de øvrige ungdommene og hvordan vi så kan tilpasse tiltakene.

Kontroll og positivt forsterkende tiltak

Mange av tiltakene som er skissert i NTP er sterkere enn de som har vært brukt tidligere. De mest effektive tiltakene ser ut til å være de som kan oppleves som begrensende på individets frihet i en eller annen grad. På den annen side vil slike tiltak ha det formål at kjøreatferd skal holdes innenfor eksisterende regelverk. Begrensningen av den personlige frihet vil da gjelde den frihet som skal brukes til å begå trafikkfarlige lovbrudd på det offentlige vegnettet. Aktørene mener at en del av disse tiltakene må settes i verk for å redusere ungdomsulykkene og vår oppgave vil bli å anskueliggjøre mulige effekter av slike tiltak. I tillegg til kontroll og strengere restriksjoner er det ønskelig i større grad å prøve ut positivt forsterkende tiltak. Det er et mål å utvikle nye, gjennomførbare tiltak på dette området.

Samordning og tverrfaglighet

Trafikksikkerhetsaktørene må styrke og samordne innsatsen. Det er viktig at vi som trafikksikkerhetsaktører allierer oss med andre miljøer som arbeider forebyggende overfor ungdom, for eksempel innen kriminalitetsforebyggende arbeid, helse, vold, likestilling etc.

Involvering og medvirkning

Ungdom er i stor grad påvirket av jevnaldrende. Det er viktig at arbeidet i stor grad involverer og engasjerer ungdommene selv for å styrke den gode atferden. Sosiale medier og nye kommunikasjonskanaler bør tas i bruk.

Kombinasjon av tiltak

Arbeidet med ungdomsulykkene må basere seg på eksisterende kunnskap. Det er ofte nødvendig å kombinere ulike tiltak for å oppnå riktig atferd og trafikksikkerhetseffekter. Tiltakene må gi trafikantene nødvendige forutsetninger i form av holdninger, kunnskaper og ferdigheter gjennom opplæring i tillegg til tilstrekkelig incitament for sikker atferd gjennom for eksempel lovgivning og effektiv håndhevelse.

Informasjon og opplæring er en nødvendig men ofte ikke tilstrekkelig betingelse for atferdsendring. I tillegg til at opplæring og informasjon bidrar til å påvirke kunnskaper,

holdninger og atferd direkte, så vil slike tiltak også bidra til økt kunnskap og forståelse for unge føreres utfordringer, og kan bidra til økt etterspørsel etter og aksept for effektive tiltak.

Dokumenterte strategier og metoder som har effekt:

- Informasjon og kontroll i tett samspill.
- Påvirkning over tid som sikrer flere treffpunkter mot hver enkelt ungdom.
- Opplæringsprogrammer som varer over lengre tid og der lærerne selv har ansvaret for gjennomføringen.
- Ny teknologi, for eksempel systemer for kontroll av kjørefart (ISA)

Aktørene har delt ungdomstiltakene inn i tre grupper:

- Tiltak som gjennomføres i perioden før førerett erverves (kap 5)
- Tiltak som gjennomføres i prøveperioden på to år etter at førerett er ervervet (kap 6)
- Tiltak som gjennomføres for at de som har tapt føreretten skal kunne få den tilbake (kap7)

Tiltakene i de to første gruppene gjelder i prinsippet all ungdom. Det er imidlertid viktig å finne tiltak som ikke unødig belaster den gruppen ungdom som kjører med høy grad av sikkerhet. Tiltak som begrenser kjøringen må kun gjelde de som ikke forholder seg til lov- og regelverket.

4. Ungdom og trafikkulykker

Problemstillinger rundt ungdom i trafikken er diskutert i detalj i OECD rapporten ”Young Drivers – The Road to Safety (OECD 2006)”. For en nærmere vurdering henvises til denne rapporten.

Dersom vi skal redusere risikoen til ungdommene, er det viktig at vi finner fram til de mest sentrale faktorene som bidrar til en risikofylt atferd for deretter å kunne etablere barrierer.

I første rekke må vi vite noe om gruppen ungdom, og hva som kjennetegner denne. Ungdommene er svært forskjellige og påvirkes i sine ulike miljø. Det er ikke slik at ungdom flest er interessert i å kjøre bil i høy hastighet, eller har bil som et stort interesseområde. De aller fleste av ungdommene overholder, i alle fall med mindre avvik, myndighetenes retningslinjer. Det vi heller kan sette som en fellesnevner for hele gruppen av ungdom, er uerfarenhet. Ut over dette er det gjort en rekke studier som går på å dele inn ungdommen i ulike grupper, ut fra blant annet risikovillighet og sosiale ferdigheter.

En studie fra 2002, av Giedd og Blumenthal ved universitetet i California Los Angeles (UCLA), viser at det er en sammenheng mellom det biologiske grunnlaget for atferd og atferdsutvikling hos ungdom og risiko. Studien viser at ”frontallappene”, det området i hjernen som foretar sosiale vurderinger, overveier alternativer og planlegger framtida, ikke er ferdig utviklet før rundt 25 årsalderen. Det ”limbiske senteret” i hjernen, som styrer emosjoner og hukommelse, utvikles før frontallappene. Dette fører til at emosjonelle reaksjoner i større grad styrer atferden, da evnen til å kontrollere dem ikke er ferdig utviklet. Det vil i praksis si at ungdom har begrenset evne til å planlegge, oppfatte, vurdere og reflektere over risikosituasjoner i trafikken.

Biologiske faktorer alene kan ikke forklare hvorfor unge førere utsetter seg for høyere risiko. I en helhetlig tilnærming til unge føreres problem må en også inkludere sosiale og kontekstbestemte faktorer for å forklare atferdsmønstre. I utvikling av tiltak er det uansett viktig å være klar over den tette sammenhengen mellom biologiske faktorer på den ene siden og sosiale og oppdragelsesmessige faktorer på den andre siden. Denne kompleksiteten tilsier at tiltak over et bredt spekter er nødvendig. Ungdoms begrensede forutsetninger for å ferdes trygt i trafikken aktualiserer ikke bare spørsmålet om målrettede tiltak overfor utsatte grupper, men også behovet for en harmonisering mellom ungdommers forutsetninger og kjøretøyets egenskaper. Kjøretøyet kan på grunnlag av informasjon fra førerkortet tilpasses ungdommenes forutsetninger, slik at for eksempel tilgangen til bilens fartsressurser reguleres for unge og ferske førere. Dette forutsetter imidlertid et digitalt førerkort og en førerkortleser i alle biler, noe som synes langt fram. Likevel vil et slikt system kunne redde mange liv, og i et framtidsperspektiv er det utvilsomt nødvendig å tenke utover de virkemidler som vi i dag har til rådighet.

Pål Ulleberg, ved Transportøkonomisk Institutt (TØI), laget i 2002 en beskrivelse av seks forskjellige førertyper relatert til høy eller lav risikovillighet. Slik inndeling av ungdomsgruppen kan ha interesse i forbindelse med at opplæringa tilpasses gruppens behov.

- De hensynsfulle
- Sosiale avvikere
- De engstelige

- Spenningssøkere som er hensynsfulle
- De aggressive
- Tilpassningsdyktige, men egoistiske

Den vanskeligste gruppen å ta fatt på, og som UP har jobbet en del med å definere, er den gruppen av ungdom som kombinerer mangel på erfaring med høy terskel for fare. I mange tilfeller ser man en tendens til å søke høy risiko og/eller være likegyldige til konsekvensene, ofte kombinert med bruk av rusmidler og kjøring i påvirket tilstand, samt relasjoner til kriminell aktivitet. Vi snakker om en gruppe som kan ha svært sammensatte problemer. Blant de seks gruppene ovenfor er det i gruppene ”sosiale avvikere” og ”de aggressive” at vi finner de som kjører med høyest risiko.

I følge Dagfinn Moe kan den risikofylte atferden blant ungdom være både bevisst og impulsiv, og mange vil variere mellom de to alt etter tid, sted, situasjon og sosial kontekst (Moe, Dagfinn: Ungdom, natur og ulykker, Notat SINTEF 2008). Det er imidlertid slik at noen hører mer hjemme i den ene kategorien enn den andre. Ungdommer med bevisst risikoatferd utgjør den største gruppen, og siden denne gruppen er forholdsvis lett å kommunisere med er det muligheter for å kunne påvirke dem. I gruppen med ungdom som har impulsiv risikoatferd er kommunikasjonen dårligere, og dermed er muligheten for påvirkning mindre.

Tall fra Statens vegvesens ulykkesregister STRAKS viser at mopedulykker, ulykker med lett motorsykkel og som passasjer eller øvelseskjørende i bil, er de mest typiske ulykkene for ungdom i aldersgruppen 16-17 år. Reduksjonen i antallet ulykker for denne gruppen, fra 1990 fram til 2007, er størst innenfor mopedulykker. I aldersgruppen 18-25 år ser vi også en klar reduksjon i antallet ulykker med drepte og hardt skadde fra 1990 til 2007. Reduksjonen har vært størst innenfor gruppen bil, dvs. som fører eller passasjer.

Tallene viser videre at ungdom er overrepresentert i alle uhellstyper, men mest i utforkjøringsulykker og møteulykker. 16 og 17 åringene er dessuten mer utsatt for kryssulykker en de øvrige aldersgruppene. Vi ser også at ungdomsgruppen er den mest utsatte aldersgruppen på alle ukedager, men særlig i helgene fra fredag til søndag. I aldersgruppen 16-17 år skjer de fleste ulykkene fram mot midnatt, mens ungdom fra 18-24 har høyest risiko etter midnatt. For mer utfyllende statistikk rundt ungdomsulykkene, se vedlegg 1 og 2.

5. Tiltak før førerett erverves

Utgangspunktet vårt er at riktige holdninger og en god risikoforståelse gir trygg atferd blant ungdom. Vi må forstå trafikkopplæring som "livslang læring". Vi lærer om det å kjøre bil helt fra vi sitter i baksetet på bilen til våre foreldre, og ikke bare fra vi er 16 år og kan starte med øvelseskjøring. Målet er å skape trygge og fornuftige førere, og dette arbeidet må starte allerede mens barna er små. Aktørene mener at foreldre og andre voksne er en nøkkel i arbeidet med å skape gode holdninger, og ser videre viktigheten av å involvere skolen i større grad. Skolene må få mulighet til å ha trafikksikkerhet som et tema på timeplanen, og aktørene ønsker derfor å jobbe med å forplikte skolemyndighetene til dette gjennom læreplaner. I det følgende foreligger aktørenes forslag for tiltak for ungdom i forkant av førerkortet. Tiltakene er knyttet til målene i NTP.

5.1 Trafikkopplæring i skolen

Trafikkopplæring på ungdomstrinnet

Gjennom Kunnskapsløftet har dagens læreplan forpliktende kompetansemål knyttet til trafikksikkerhet på barnetrinn og ungdomstrinn. På ungdomstrinnet er trafikkopplæringa lagt til fysikkfaget og er knyttet til kunnskap om fart, akselerasjon og bruk av sikkerhetsutstyr. Tiltak for å styrke denne opplæringa er å utvikle gode læringsressurser, som er lett tilgjengelige og fleksible i bruk. Det også viktig å motivere skolene til å knytte trafikksikkerhet til refleksjon og risikoforståelse, og ha en tverrfaglig tilnærming til temaet. Et eksempel på et tiltak som stimulerer til dette er "Ikke tøft å være død".

Noen skoler driver trafikalt grunnkurs (se også pkt 5.2). Effekten av tiltakene blir best dersom vi sikrer at trafikalt grunnkurs og skolens trafikkopplæring utfyller og forsterker hverandre.

Foreldrene påvirker sine barn og ungdommer i betydelig grad. Det er viktig at foreldrene bevisstgjøres på sitt ansvar som rollemodeller. Skolens foreldremøter kan benyttes som arena for slik bevisstgjøring (se også pkt. 5.2).

Trafikkopplæring i videregående skole

Kunnskapsløftet har kompetansemål for trafikk på service og samferdsel i videregående opplæring, Vg 1. Tiltak for å styrke denne opplæringa er å utvikle gode læringsressurser, samt støtte og veilede lærerne etter behov.

I tilknytning til skolens trafikksikkerhetsarbeid bistår fagpersoner fra politi, Statens vegvesen og Trygg Trafikk. Her kan nevnes opplegg for russen, besøk på utstillinger eller trafikksikkerhetshaller. Disse tiltakene skal ikke erstatte skolens trafikkopplæring, men kan forsterke opplæringa og virke motiverende.

Aktørene mener at trafikksikkerhet bør inn med forpliktende kompetansemål på alle linjer, og vil arbeide for dette ved neste læreplanrevisjon. Dette er spesielt viktig for de yrkesfaglige programmene, som i svært liten grad har fag som gir rom for refleksjon og diskusjoner. At trafikksikkerhet kommer inn som en del av opplæringa, er et vilkår for å nå alle ungdommer.

Trafikkopplæring i lærerutdanninga

Stortingsmelding om ny lærerutdanning "Læreren – rollen og utdanningen" ble behandlet våren 2009. Deretter følger prosessen med nye rammeplaner. Regjeringen foreslår at det innføres et nytt og utvidet fag som heter *pedagogikk og elevkunnskap*. Faget skal være praksisrettet og bygge på erkjennelsen om at vi trenger lærere som både har god fagkompetanse og evnen til å formidle og inspirere. Det utvidede faget skal samtidig sette lærerne i stand til å møte mange av de nye utfordringene som preger skolehverdagen. Et tiltak er å følge planprosessen og få trafikk inn som et obligatorisk tema i lærerutdanninga.

Kompetanseheving for lærere

Det foreligger dokumentasjon som viser at opplæringsprogrammer har positiv effekt når tiltaket varer over lengre tid og lærerne selv har ansvaret for gjennomføringen. Det blir svært viktig at lærerne får den nødvendige kompetansen og motivasjonen for arbeidet, og at det finnes lett tilgjengelige og interessante læringsressurser av høy faglig og pedagogisk kvalitet.

Tiltak er kurs og veiledning overfor lærere. Målgruppen er primært skoler og studiesteder med lærerutdanning. Det er også aktuelt å holde kurs for andre barne- og ungdomsarbeidere, kommunalt ansatte og samarbeidspartnere.

Aktørene mener det bør etableres en *stipendordning* for de lærerne som vil spesialisere seg på området. Trygg Trafikk, som kompetansesenter for trafikkopplæring av barn og unge, kan ta ansvaret for å forvalte en slik ordning.

Trafikkambassadører i skolen

Trygg Trafikk etablerer fra 2009 et nettverk med 13 trafikkambassadører i skolen. Disse lærerne skal i nært samarbeid med Trygg Trafikk utarbeide lokale planer for trafikksikkerhet. Tiltakene er knyttet til at ambassadørene formidler egne erfaringer, prøver ut og videreutvikler materiell og metoder, bistår i kursvirksomhet og er gode eksempler for andre. Målet er å utvikle og utvide ordningen på ungdomstrinn og videregående.

Læringsressurser

Digital kompetanse er en viktig del av Kunnskapsløftet. Trygg Trafikk tilbyr digitale læringsressurser gjennom www.trafikkogskole.no. Her kan både ungdom, foreldre og lærere til enhver tid finne materiell og argumenter i trafikkopplæringa. I tillegg samarbeider Trygg Trafikk med Naturfagsenteret for å tilby læringsressurser for ungdomsskolen. Tiltakene er å kontinuerlig utvikle nettstedene både faglig og metodisk. Det er et mål å utnytte de digitale mulighetene bedre.

Kommunikasjon og nettsamfunn

I kommunikasjon med ungdom og deres foreldre må vi ta i bruk de mulighetene som ligger i de digitale mediene. Informasjon spres i dag raskt gjennom blogger og nettsamfunn, og dette er kanaler som kan utnyttes til å påvirke ungdommen. Et eksempel på dette er bruk av Origo i Jentenes Trafikkaksjon. Tiltaket er å videreutvikle slik kommunikasjon i allerede eksisterende prosjekter og ta det bruk i et nasjonalt ungdomsprosjekt der aktørenes innsats samordnes på en god måte (se kap 6).

Dataspill om trafikksikkerhet

Dataspill kan bli en viktig arena for samarbeid og læring. Med utgangspunkt i dataspillenes nytteverdi utvikler NTNU et spill som skal være et verktøy for informasjon og opplæring

rundt trafikksikkerhet i vegtrafikken. Statens vegvesen deltar i dette prosjektet. Aktørene stiller seg positive og ønsker å prøve ut denne formen for læring.

Dokumentasjon og utviklingsarbeid

Det er et økende behov for evaluering. Det er viktig å styrke innsatsen når det gjelder å kartlegge, registrere, dokumentere og samle erfaringer. Vi trenger også mer kunnskap om hvordan ulike ungdomsgrupper opptrer i trafikken. Et eksempel på et prosjekt som gir gode kunnskaper om hvordan vi kan samarbeide med ungdomsgrupper for å øke risikoforståelsen er "Ringsakerprosjektet". Et eksempel på et område der vi har for liten kunnskap er hvordan vi skal øke sikkerheten blant språklige minoriteter. Det er et behov for økt FoU virksomhet.

5. 2 Føreropplæring

Trafikalt grunnkurs

Trafikalt grunnkurs er et obligatorisk kurs som alle må gjennomføre før de kan begynne med kjøretrening. Meningen med disse kursene er i hovedsak å skape bevissthet rundt den risikoen som er knyttet til å ferdes i trafikken og egen rolle i det samspillet trafikken er. Kurset kan gjennomføres fra fylte 15 år, men øvingskjøring for bil (klasse B) kan ikke skje før fylte 16 år. Statens vegvesen vil i forbindelse med dette kurset lage et hefte om etikk i vegtrafikken, som kan benyttes i kurset. Dette heftet vil også kunne ha andre bruksområder, for eksempel inn mot ungdommer som ønsker å gjenerverve føreretten.

Foresatte bør i større grad bevisstgjøres sin betydning som rollemodeller for framtidige førere. Dette kan skje gjennom invitasjon til å delta på deler av det trafikale grunnkurset eller egne samlinger for foresatte knyttet til det trafikale grunnkurset. Arbeidet med å få foresatte til å komme på informasjonsmøtene som Statens vegvesen holder om føreropplæring og mengdetrening kan også intensiveres.

Et av målene i NTP er å tilrettelegge for samarbeid mellom den offentlige skolen og trafikkskolene, og for at flere offentlige skoler skal kunne tilby trafikalt grunnkurs i tilknytning til skolene. Opplæring foregår mest som et tillegg til det ordinære timetallet elevene har krav på i de ulike fagene, men flere skoler har også lagt dette inn i programfag eller naturfag. Skolene har stor frihet på dette området og vi mangler en del kunnskap om hvordan dette fungerer i praksis. Aktørene vil kartlegge hvordan denne ordningen løses av forskjellige skoler rundt om i landet per dags dato, og videre vurdere hvordan denne ordningen kan forbedres og nå flere i henhold til målene i NTP.

Kjøretrening

Undersøkelser viser at ungdom som har øvingskjørt mye før de går opp til førerprøven, er mindre utsatt for uhell etter at de begynner å kjøre på egen hånd. Nyere norsk forskning tyder på at det viktigste bidraget fra slik kjøretrening er utvikling av ferdigheter med betydning for sikkerhet, mens den derimot har liten effekt på viktige atferdsregulerende variabler som sikkerhetsholdninger og selvvurdering av egen ferdighet (Tronsmoen. T. (2009): Associations between driver training, determinants of risky driving behaviour and crash involvement. *Safety Science* (in-press).

Dette støtter den norske føreropplæringsmodellen som legger til rette for utvikling av risikoforståelse og gode holdninger til trafikksikkerhet bl.a. gjennom de obligatoriske delene av opplæringa som forutsettes gjennomført av faglig kvalifiserte trafikklærere. Riktig

forståelse av risiko og holdninger til sikkerhet er viktig for å oppnå sikker kjøring, og for å sette unge førere i stand til å gjøre riktige valg i trafikken.

Praktisk kjøretrening gir mulighet til å utvikle nødvendige kjøreferdigheter i praksis. Mye realistisk trening er en viktig del av føreropplæringsmodellen. Aktørene vil legge økt vekt på å skape forståelse for dette både blant ungdom som skal ta førerkort, trafikklærere og foresatte. Dette er i tråd med målene i NTP som sier at innsatsen for å skape bedre forståelse for betydningen av mengdetrening skal økes.

Forberedelse til førerprøven

I planperioden vil det bli vurdert gjennomført prøveprosjekter for å stimulere til både økt omfang av øvingskjøring og generelt bedre forberedelse til førerprøven. Det kan se ut som om tidsgapet mellom den teoretiske og praktiske førerprøven svekker motivasjonen for å forberede seg godt nok til den teoretiske prøven, og at viktig integrering av teori og praksis svekkes. Aktuelle tiltak for vurdering er gjennomføring av teoretisk og praktisk prøve på samme dag ved oppnådd gjeldende aldersgrense. Eventuelt en slik samordnet førerprøve ved lavere alder enn dagens krav med etterfølgende opplæring og/eller kjøretrening før utlevering av førerkort ved oppnådd alder.

I Sverige har samordnet teoretisk og praktisk prøve ført til at kandidatene er bedre forberedt når de framstiller seg til førerprøven.

Oppfølging av trafikkskolene

Det er helt nødvendig å gjennomføre tiltak for å bringe gjennomføringen av føreropplæringa opp på et nivå med intensjonene for læreplanene fra 2005. Statens vegvesen skal i denne sammenheng øke innsatsen for tilsyn med opplæringsinstitusjoner og interne faglige kvalitetsrevisjoner.

Kvalitetssikring av opplæringa er avhengig av at alle trafikklærere så vel som førerprøvesensorene har den nødvendige kompetansen. Fram til nå har det vært gjort mye når det gjelder grunnutdanninga for trafikklærere som er utvidet og forbedret. Samtidig har det vært tilbud om frivillige kurs overfor lærere som allerede er i yrket. Det er likevel klart at det er behov for ytterligere skolering, og det vil vurderes å innføre særskilt obligatorisk utdanning som betingelse for å kunne undervise i deler av læreplanen. Det er spesielt trafikalt grunnkurs, veiledningstimene og de ulike sikkerhetskursene det kan være aktuelt å knytte krav om spesiell utdanning til.

Føreropplæring i tilknytning til videregående skole – et prøveprosjekt

”B i offentlig skole” er et prøveprosjekt på seks skoler som tilrettelegger for at ungdom kan ta føreropplæring i tilknytning til skolen. Prosjektperioden var januar 2007 til juni 2009. Prosjektet er mest aktuelt for ungdom i distriktene fordi lange avstander for å ta føreropplæring har ført til mye fravær på skolen. Det er litt forskjellig hvordan skolene har lagt opp prosjektet. Målet med prøveprosjektet er å bedre trafikksikkerheten for ungdomsgruppen, redusere elevens fravær fra den ordinære undervisninga og gjøre føreropplæringa billigere og mer tilgjengelig i distriktsområder. Aktørene vil følge opp prøveprosjektet og eventuelt se på hvilke endringer som må gjøres for at denne ordningen skal kunne fungere som et nyttig verktøy i ungdommenes føreropplæring.

Tilpasset føreropplæring

Arbeidet som foregår på de videregående skolene retter seg mot all ungdom, og fanger dermed i all hovedsak opp den gruppen av ungdom som er mulig å nå gjennom vanlige tiltak.

Men det er også nødvendig med en egen innsats ovenfor risikoungdom, altså de ungdommene som i størst grad er tilbøyelige til å søke spenning og risiko i trafikken.

Den største delen av føreropplæringa gjennomføres i en undervisningssituasjon hvor læreren underviser en elev av gangen. Dette gir gode muligheter for tilpassing av føreropplæringa til den enkelte elevs behov. Behovet for opplæring vil variere. Noen elever har allerede førerkort og kjøreerfaring i en annen førerkortklasse. Mulighetene for privat øvingskjøring vil også variere. Ved planlegging av opplæringsforløpet må det tas hensyn til den enkelte elevens erfaringsbakgrunn og måte å tilegne seg lærestoffet på. Styrking av trafikklærernes kompetanse på individualisering av undervisninga vil være en del av den obligatoriske utdanninga som vurderes innført som betingelse for å kunne undervise i de ulike obligatoriske sikkerhetskursene som føreropplæringa inneholder.

6. Tiltak i prøveperioden

Fører kortforskriften § 4-2 fastsetter en prøveperiode på 2 år for førstegangsutstedelse av førerkort i klasse B. Unge førere har størst ulykkesrisiko rett etter førerprøven, deretter en reduksjon på 50 prosent i løpet av de første 9 måneder etter førerprøven (TØI rapport 656/2003). Aktørene mener at man, ved å gjøre noen grep for ungdom som nettopp har fått førerkort, kan redusere antallet ungdomsulykker.

I denne periodens NTP står det presisert et behov for effektivisering og målretting av kontrollvirksomheten for ungdom. Dette innebærer en sterkere satsing på trafikkkontroller til tider og steder hvor trafikkovertrедelser ofte forekommer, samt at kontrollvirksomheten rettes inn mot den typen atferd og de overtrедelser som i størst grad medvirker til alvorlige ulykker. Aktørens forslag til tiltak for ungdom i prøveperioden følger nedenfor, og disse er i tråd med målene i NTP.

6.1 Kontrolltiltak

Tap av førerrett ved overtrедelser

Ved dagens ordning er det slik at det er samme grenser for umiddelbart tap av førerrett for høyere fartsovertrедelser for en fører med førerkortet på prøve som for de som er ferdige med prøveperioden. Ved tap av førerretten for høyere fartsoverskridelser, bør det i forskrift om tap av førerrett for motorvogn, vurderes lavere grenser for førere med førerkortet på prøve. Dette begrunnes på samme måte som i forslag til endringer i prikkbelastnings-ordningen, hvor unge førere i prøveperioden har en lavere terskel for å miste førerretten for gjentatte fartsovertrедelser. Dersom man, ved høyere fartsovertrедelser, ikke sonder mellom erfarne førere og førere med førerkort på prøve, blir det en inkonsekvens i reaksjonssystemet. Denne sonderingen mellom erfarne og uerfarne førere i reaksjonssystemet for fartsovertrедelser er gjennomført i andre land i Europa.

Kontroll og overvåkning av risikosøkende ungdom

Aktørene ønsker en økt satsing på å luke ut førere som opptrer aggressivt og farlig i trafikkbildet. Det blir i den sammenheng viktig å styrke samhandlingen mellom politidistriktene og Utrykningspolitiet mot risikosøkende ungdommer og kriminelle. Politiet vil utnytte den kunnskapen de besitter om sammenhengen mellom trafikksikkerhetsarbeid og kriminalitetsbekjempelse på vegene, for å få til mer effektive kontroller for å luke ut disse førerne. Politiet vil ta ansvar for å effektivisere kontrollene og overvåkninga av risikosøkende ungdom.

Hurtigtester for narkotika

Politiet har i dag ikke samme mulighet til å teste førere for påvirkning av andre stoffer enn alkohol. Det må i vegtrafikkloven innføres et ”nullgrenseprinsipp” (tilsvarende 0,2 promillegrense for alkohol) for de stoff som er oppført på narkotikalistens (forskrift gitt i medhold av legemiddeloven), samt faste påvirkningsgrenser for de meste aktuelle stoffene, som for eksempel cannabis og amfetamin. For å følge opp en slik regelendring må politiet gis hjemmel til å kontrollere førere for annen rus enn alkohol, uten ”skjellig grunn til mistanke”, ved hjelp av hurtigtester for avdekking av narkotika. Det vises for øvrig til Samferdselsdepartementets rapport ”Kjøring under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol”, med høringsfrist 30. juni 2009. Aktørene vil jobbe for en lovendring som tillater hurtigtester for narkotiske stoffer i politikontroller.

Prikkbelastning

I forskrift om prikkbelastning bør det vurderes å innføre en ordning med strengere krav til førere i prøveperioden. Antallet prikker som utløser tap av førerett bør settes lavere, og eventuelt bør overtredelser begått i prøveperioden gi flere prikker. I innstillingen til Revidering av prikkbelastningsordningen (Rapport 2009) presiseres det at det vil være hensiktsmessig å bruke systemet som et ulykkesreducerende tiltak ovenfor denne gruppen av førere. Arbeidsgruppen som har jobbet med innstillingen finner det ikke hensiktsmessig å skille ved førers alder ved tidspunkt for første gangs erverv av førerkort, men at det skilles mellom førere med prøvetid og uten i forhold til spørsmålet om særlig prikkbelastning ved overtredelser. Aktørene foreslår at førere i prøveperioden ilegges dobbelt antall prikker ved de overtredelser som omfattes av ordningen.

Aktørene mener kjøring med lavpromille bør prikkbelastes. Dette er imidlertid ikke foreslått i innstillingen til Revidering av prikkbelastningsordningen. Eventuelt vil dette være en ordning som er ønskelig for alle trafikant- og aldersgrupper.

6.2 Synliggjøring

Merking av kjøretøy i prøveperioden

Slik ordningen er i dag fastsettes det ved førstegangsutstedelse av førerkort i klasse B en prøveperiode på to år som anmerkes på førerkortet. Den som taper føreretten i prøveperioden, som følge av brudd på trafikale atferdsregler, må avlegge ny full førerprøve. Så langt har det imidlertid ikke vært synlig for andre trafikanter at en fører er i prøveperioden sin og derfor relativt uerfaren.

Det bør vurderes å innføre krav om merking av kjøretøyet for ferske førere. I Australia og Storbritannia, som allerede har en tilsvarende ordning, er kjøretøyet merket tilsvarende vår ordning med rød L under øvingskjøring fram til førerprøven. Etter at førerprøven er bestått, må den unge føreren fortsatt ha merking på bilen de første seks månedene, men da med en grønn L.

En slik ordning vil kunne bidra til at den ferske føreren i større grad ser på seg selv som en som har bestått prøven, men ikke er utlært. Bestått førerprøve bør oppfattes som en adgang til å utvikle seg videre som bilfører på egen hånd, ikke som en bekreftelse på å være fullbefaren.

Aktørene er av den oppfatning at en ordning med merking med grønn "L" av kjøretøy primært bare bør gjelde de første seks månedene etter førerprøven. TØI har rapportert at unge førere har størst ulykkesrisiko rett etter førerprøven, og at det deretter er en reduksjon på 50 prosent i løpet av de første ni måneder etter førerprøven (TØI rapport 656/2003). Det bør også vurderes om denne ordningen bare skal gjelde for personer under 25 år, da det er i gruppen 18-24 år vi finner unge førere med størst ulykkesrisiko. En slik ordning vil være mindre stigmatiserende og være "spisset" inn mot målgruppen og tidsrommet hvor ulykkesrisikoen er størst. De samme reglene benyttes i England, hvor man etter å ha passert den praktiske kjøre testen må merke kjøretøyet med grønn "L" i seks måneder.

Ved manglende påmontert grønn "L" må det gis en form for reaksjon, dersom tiltaket skal ha en preventiv effekt. Det er viktig å legge til grunn at dagens montering av rød "L" med magnetplate ofte viser seg å falle av under kjøring. Selv om det er et føreransvar å påse at

man har merket kjøretøyet med grønn ”L”, må det vises en form for konduite ved vurdering av hvert enkelt forhold.

6.3 Positivt forsterkende tiltak

Kjøretrening etter ervervet førerett

Selv med en godt gjennomført føreropplæring bak seg, vil ungdom med førerett i prøveperioden kunne endre holdninger til risiko og utvikle egen kjørekompetanse gjennom erfaringer de gjør. Forskning viser at økende kjøreerfaring før førerprøven, reduserer unge føreres sannsynlighet for å bli innblandet i uhell betydelig de første månedene etter at de begynner å kjøre på egen hånd.

Ideelt kunne en tenke seg et opplegg for kjøretrening sammen med foreldre eller andre erfarne bilførere som kunne gi nyttig kjøreerfaring og forsterking av god atferd også etter at en har fått førerkort. I noen grad er det i vårt land allerede oppmuntret til slik kjøretrening i forbindelse med arbeidet for privat øvingskjøring før førerprøven uten at dette har fått ønsket omfang.

Vi ser for oss at en betingelse for å få i gang slik trening for ungdom som har førerett, må være en form for belønning. Tiltaket kan for eksempel kombineres med positivt forsterkende ordninger som belønningstiltak knyttet til forsikring, eller kortere periode med merking av kjøretøyet. Som kjent tillater ikke EU's direktiv restriksjoner for eventuelt å pålegge ungdom til å delta i slike opplegg etter at de har fylt 18 år.

Bevisstgjøring av prøveperioden

Etter intensjonen skal føreropplæringen utvikle den enkeltes selvinnsikt og evne til å vurdere egen atferd. Å kunne ta stilling til egen kjøring er viktig for å utvikle seg som bilfører når en begynner å kjøre på egen hånd. Det vil bli vurdert å sende med de som har bestått førerprøven målrettet informasjon som kan bevisstgjøre hvorfor det er fastsatt en prøveperiode for nye ferske førerkortinnehavere, og hvilke muligheter og kontrolltiltak som er knyttet til denne perioden. Det synes som om for eksempel Island har gode erfaringer med en slik bevisstgjøring.

Teknologiske muligheter

ISA: Intelligent Speed Adaptation er ulike avanserte systemer der kjøretøyet ”vet” fartsgrensen på det stedet kjøretøyet befinner seg. Denne informasjonen kan så brukes til å gi føreren direkte feed-back i form av ren informasjon om fartsgrenseoverskridelser eller i sin mest restriktive form ved å begrense kjøretøyets maksimale hastighet til aktuell fartsgrense.

Atferdsregistrator: Dette er en såkalt *black box* der førerens atferd, først og fremst fartsatferd logges. I ettertid kan da for eksempel et forsikringsselskap analysere denne loggen og bruke vurderinger av risikoatferd som et grunnlag for å fastsette forsikringspremie (pay as you drive). På den måten kan selskapet ”belønne” førere med trafiksikker atferd. Slik atferdsregistrator har også vært brukt sammen med ISA.

Belønningsordning fra forsikringsselskaper

Et tiltak som kan oppleves som positivt forsterkende for ungdommene er å skape en belønningsordning med forsikringsselskapene. Enkelte norske forsikringsselskaper har vist interesse for å bidra til å redusere skadeomfanget for unge førere ved å ha fordelsordninger som motiverer for mengdetrening. Interessen for å benytte ISA kunne også forsterkes

gjennom å inngå et samarbeid med forsikringsselskaper, der førerne får fordeler på forsikringen sin gjennom å benytte ISA. Belønningsordninger som dette praktiseres i flere europeiske land. Her i Norge har Statens vegvesen, i samarbeid med Gjensidige forsikring, gjort en undersøkelse blant ungdom på ISA med atferdsregistrator. Resultatene viser at ungdommene er negative til ISA, men at de ønsker å ha ISA dersom dette kan gi dem billigere forsikring. ISA kan framstå som et attraktivt alternativ til inndragning. Det er grunn til å tro at en slik ordning vil kunne ha effekt på ungdommenes kjørevaner. Aktørene vil kommunisere med forsikringsbransjen med tanke på om flere selskaper ønsker å etablere slike ordninger.

Trygt hjem

Trygt hjem for en 50-lapp er et skysstilbud hjem for ungdom natt til søndag, for å forebygge ungdomsulykker med bil i helgene. Tiltaket oppmuntrer til å ta taxi hjem framfor å ta sjansen på selv å kjøre i trett eller påvirket tilstand eller sitte på med noen som er det. Ungdommene betaler da kun 50 kroner for taxi hjem, uansett hvor langt det er innenfor rimelighetens grenser. Kostnadene dekkes av fylkeskommunen. Dette er en ordning som kun foregår i noen fylker i dag. En eventuell utvidelse av ordningen bør vurderes.

6.4 Kampanjer og aksjoner

I tillegg til innsats som stimulerer til kontinuerlig og systematisk opplæring, gjennomføres det en rekke kampanjer og aksjoner. De kan være sammensatte og kreve innsats fra flere aktører. Noen er sentralt styrt, og mange er lokale tiltak. Tilnærmelsene til temaet er mange. Vi ser av oversikten i vedleggene 3 og 4 at det pågår mye på dette området. Det er et mål å samordne innsatsen.

Ofte er det slik at Statens vegvesen og Trygg Trafikk er de som initierer kampanjer, og ofte ønskes for eksempel politiet som deltager. Dette fordi erfaring har vist at kampanjer/aksjoner som spiller på mer enn ett tiltak ofte har bedre effekt. På denne måten kan det oppstå en viss konkurranse om politiets ressurser. Fylkeskommuner (FTU) og frivillige organisasjoner kan også være aktuelle samarbeidspartnere.

Aksjon mot ungdomsulykker

Aktørene mener at det i planperioden bør settes i gang utvikling av en større, felles aksjon mot ungdomsulykker. Tiltaket må inneholde informasjon, opplæring, og kontrollvirksomhet. Tiltaket må være en arena for de viktigste trafikksikkerhetsaktørene, der deres kompetanseområder samspiller under en felles aksjonsparaply. Tiltaket må også så langt det lar seg gjøre involvere målgruppen selv, både i utforming og i gjennomføring. Tiltaket bør ikke kalles kampanje, men heller en aksjon med et mer langsiktig perspektiv. Prosjektet må planlegges godt, med bred involvering. Virkemidlene i aksjonen bør i større grad enn tidligere utforske muligheten for å differensiere mellom ulike ungdomskulturer, mellom interesser, mellom personlighetstyper, og mellom kjønn. Differensiering bør særlig brukes i første del av tenårene.

Til grunn for en slik aksjon må vi legge dokumenterte strategier og metoder som nevnt tidligere i planen:

1. Informasjon og kontroll i tett samspill
2. Informasjon og opplæring som påvirker over tid mot målgruppen, og som sikrer flere treffpunkter mot hver enkelt ungdom

7. Tiltak etter tap av føreretten

Dersom aktørene skal ha muligheten til å nå alle ungdommer, må det også foreligge en plan for hvilke tiltak som settes i verk for de ungdommene som taper føreretten i prøveperioden. Dette handler om tiltak overfor en risikoutsatt målgruppe som har latt seg identifisere gjennom risikoatferd etter ervervet førerkort. Aktørene ønsker å vektlegge opplæring for de ungdommer som har tapt føreretten, og ønsker å gjennerverve seg denne. Effekten av opplæring kan også forsterkes gjennom støttende tiltak representert ved relevant teknologi som for eksempel alkoholås og ISA. Samtidig tror vi at teknologi alene blir mangelfullt. En viktig forutsetning for at teknologiske tiltak skal kunne fungere er at det utvikles en forståelse og aksept hos brukerne. Dette kan oppnås gjennom opplæring.

Gjennerverv av førerett

Politiet anmelder hvert år ca. 700 førere på hvert alderstrinn fra 18 til 21 år for fartsovertredelser og kjøring i ruspåvirket tilstand. Mange av disse har førerkortet på prøve og mister føreretten. Dette er en liten, men svært risikoutsatt gruppe, som bør vies mer oppmerksomhet i prøveperioden for å endre deres føreratferd. De fleste av disse må opp til ny teoretisk og praktisk prøve før de får tilbake førerkortet.

Aktørene er av den oppfatning at en ny førerprøve i liten grad vil kunne føre til en utvikling av de ”kognitive kontrollfunksjonene” hos målgruppen. Vi foreslår derfor at personer som har tapt føreretten i prøveperioden, må gjennomgå en egen modul med fokus på risikoforståelse og egen rolle i trafikken for å kunne framstille seg til ny førerprøve. En slik modul kan inneholde både praktiske øvelser og gruppesamtaler med refleksjon om risiko og farlig kjøreatferd. Hvilket omfang og innhold en slik modul skal ha, og hvilke metoder som skal benyttes, må vurderes nøye. Vår føreropplæring inneholder fra før gruppesamtaler med refleksjon i flere deler av opplæringa og det er lagt opp til moderne og formålstjenlig undervisning. En må unngå at et nytt kurs bare blir en gjentakelse av det som er gjennomgått tidligere, da er det lite sannsynlig at det vil få tilsiktet effekt. De som skal stå for gjennomføring av slike kurs må ha spesiell kompetanse.

En tilsvarende ordning er innført på Island. Erfaringene så langt synes å være meget positive.

I tillegg mener aktørene at denne opplæringsmodulen bør prøves ut som del av en tiltakspakke som også inkluderer bruk av relevant teknologi som alkoholås og ISA som et mulig valgfritt alternativ til inndragning av føreretten. Utnytting av potensialet i ny teknologi sammen med opplæring vil trolig gjøre det mulig å utvikle kraftfulle og treffsikre tiltak ved at opplæring og teknologi virker gjensidig forsterkende.

Kriminalomsorgen i frihet

Kriminalomsorgen i frihet har begynt å avholde en del kurs for trafikanter som har mistet føreretten. Både Trygg Trafikk, politiet og vegvesenet har vært invitert til å holde innlegg på samlinger. Dette er et positivt tiltak som bør følges opp videre.

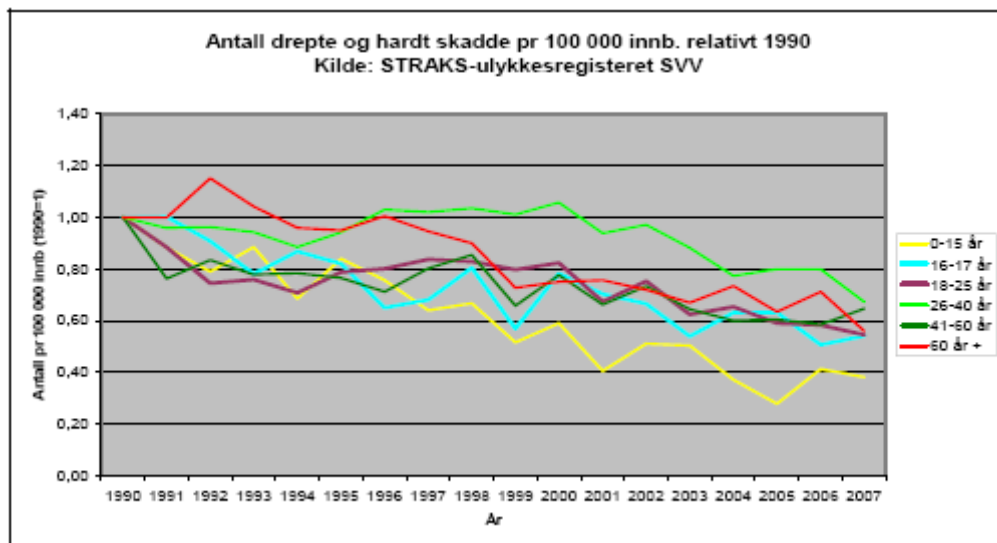
8. Koordinering, samarbeid, oppfølging og evaluering

Aktørene må hver for seg og sammen ta ansvaret for å samordne innsatsen og utvikle felles tiltak mot ungdomsulykkene i årene framover. Et delmål med planen er en bedre samordning mellom de største aktørene i arbeidet med trafikksikkerhet. Hovedaktørene er Trygg Trafikk, politiet og Statens vegvesen. Klare planer må vise at vi har en felles forståelse av problemet og retningsvalget i trafikksikkerhetsarbeidet for ungdom. Samordning på dette området betyr også en avklaring av roller, og en tydelig ansvars- og oppgavefordeling. Disse rollene og avklaringene må gjøres gjennom årlige samordning og oppfølgingsmøter for gjennomføringen av tiltaksplanen. I tillegg vil det bli viktig med en kontinuerlig vurdering av arbeidet, som omfatter rapportering og evaluering i forhold til avtalte mål. Arbeidet vil starte med å utvikle nye kanaler for å nå ungdommen.

En plan for tiltak for å redusere antallet ungdomsulykker vil involvere mange aktører. Ikke bare politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk, men også andre som eksempelvis helse- og utdanningssektoren. Vi er alle bundet opp av historisk kjente tiltak. Mange av tiltakene er lokale og har ulike tema, mål og omfang. For enkelte tiltakstyper mangler det et tilstrekkelig faglig grunnlag for å tallfeste virkningene, selv om det er liten tvil om at tiltakene har effekt. Dette gjelder blant annet trafikksikkerhetskampanjer, tiltak rettet mot føreropplæringa, trafikantopplæring i skoler og barnehager. Utfordringen ligger i å koordinere de tiltakene vi tror har effekt, slik at disse til sammen utgjør en felles plattform som kan bringe oss nærmere målene i denne planen. En plan som denne krever at vi tenker overordnet og nasjonalt, både når det gjelder mål, metode og eksponering av tiltakene, og samtidig må vi gi rom for nye tanker og kreative innspill.

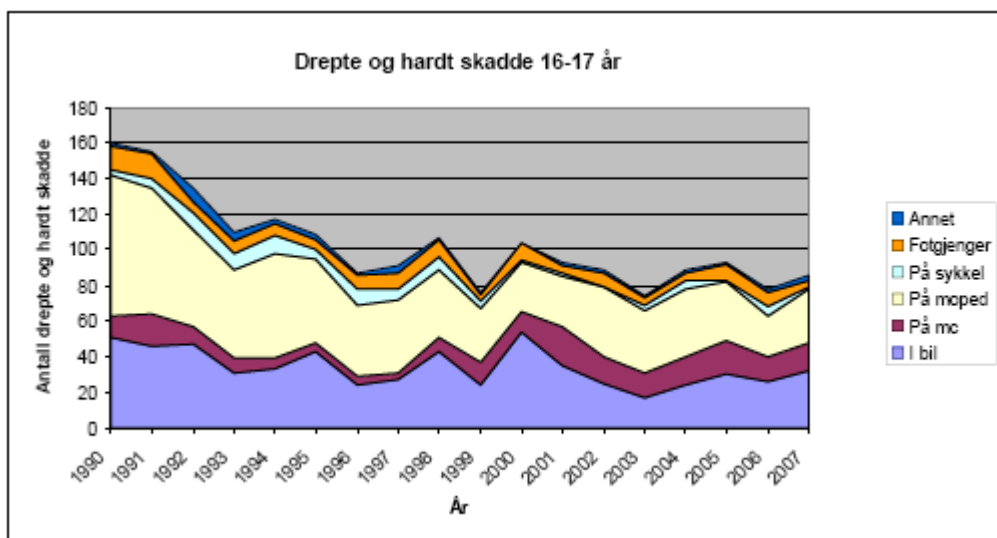
Tiltakene som er foreslått i denne planen vil bli bearbeidet og konkretisert, før de legges inn i Tiltaksplanen for økt trafikksikkerhet på veg 2010 – 2013. Tiltaksplanen vil bli fulgt opp gjennom årlige oppfølgingsmøter der alle aktørene deltar. Evalueringer vil også bli gjennomført parallelt og status vil bli rapportert til Samferdselsdepartementet.

Vedlegg 1: Ulykkesituasjonen for ungdomsgruppen



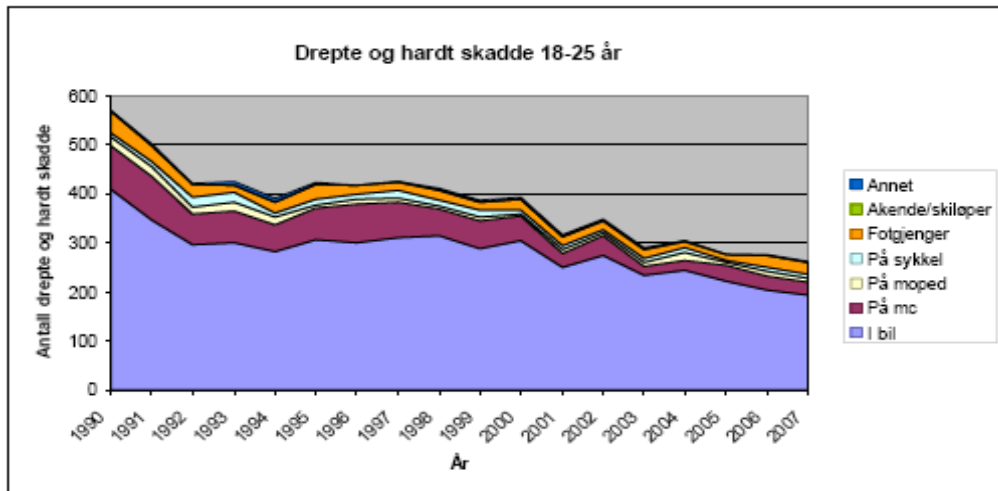
Figur 1: Utviklingen av drepte og hardt skadde siden 1990 (SINTEF/STRAKS)

Figur 1 ovenfor viser utviklingen i antallet drepte eller hardt skadde i ulike aldersgrupper. Fra 1990 ser vi at det har vært en klar trend der risikoen er redusert for alle aldersgrupper. For aldersgruppene 16-17 år og 18 – 25 år har det vært en positiv utvikling, men med noen mindre justeringer for enkelte år.



Figur 2: Antallet drepte og hardt skadde i forhold til trafikanroller (SINTEF/STRAKS)

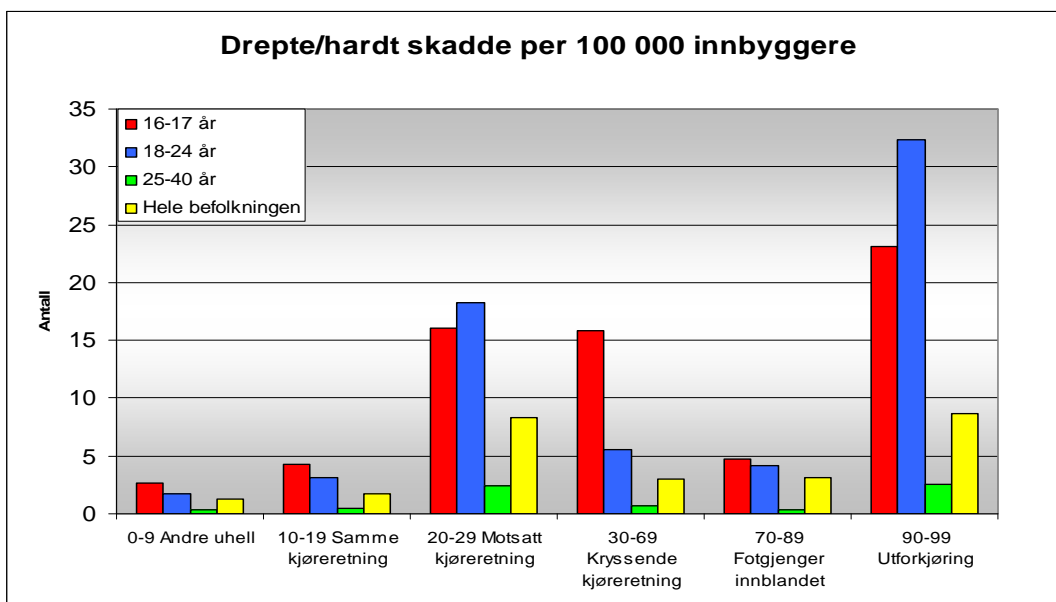
Figur 2 viser utviklingen for aldersgruppen 16 – 17 år for ulike trafikanroller. Den mest typiske ulykken for denne gruppen er mopedulykker, ulykker med lett motorsykkel og som passasjer eller øvelseskjørende i bil. Reduksjonen i antall drepte eller hardt skadde synes i størst grad å ha skjedd innen gruppen med mopedulykker. Ulykker med lett motorsykkel synes å ha økt noe, mens ulykker som fører eller passasjer i bil synes å ha vært varierende fra år til år, men med en meget svak reduksjon. I de resterende gruppene har det ikke vært store endringer.



Figur 3: Antall drepte og hardt skadde i forhold til trafikantroller (SINTEF/STRAKS)

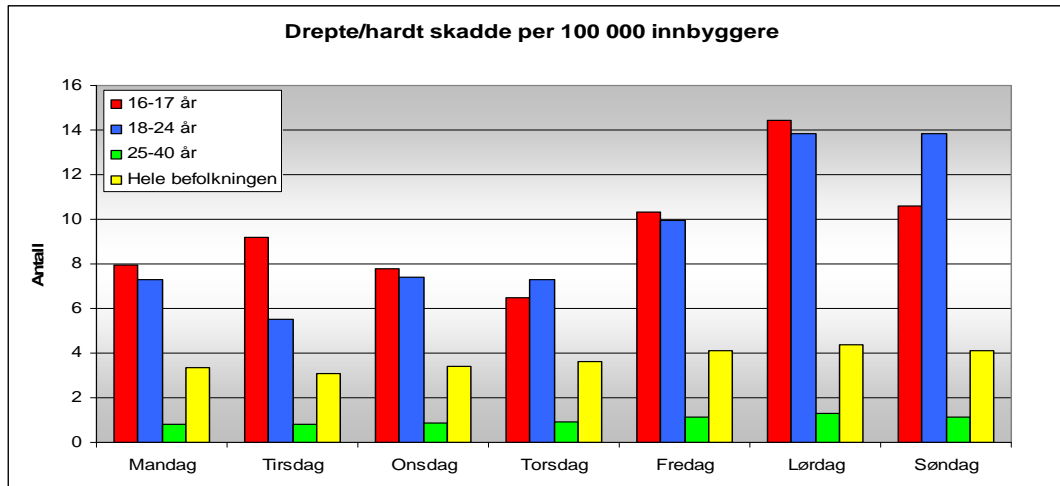
I Figur 3 ser vi utviklingen for aldersgruppen 18 – 25 år for ulike trafikantroller. Figuren viser en klar reduksjon siden 1990. Reduksjonen har vært størst innen gruppen bil, dvs. som fører eller passasjer. Det synes også å ha vært en svak reduksjon i gruppen motorsykkel, mens det har vært liten eller ingen reduksjon i de øvrige gruppene.

Den neste figuren viser uhellstyper i ulike aldersgrupper for årene 2004 – 2008 (drepte eller hardt skadde). De to aldersgruppene av ungdom 16 og 17 år og 18 – 24 år er sammenlignet med aldersgruppen 25 – 40 år og alle aldersgrupper. For å få sammenlignbare tall er det tatt utgangspunkt i antall personer i de ulike aldersgruppene.



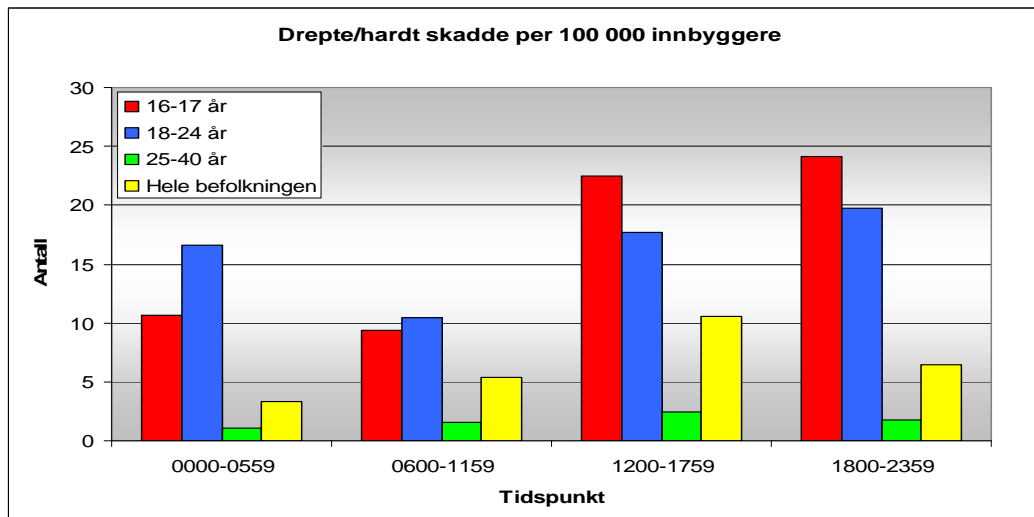
Figur 4: Andel drepte eller hardt skadde fordelt på uhellstyper i to ungdomsgrupper sammenlignet med aldersgruppen 25 – 40 år og hele befolkningen for 4 årsperioden 2004 – 2008.

Figuren illustrerer at ungdom er overrepresentert i alle uhellstyper, men klart mest i utforkjøringer og møteulykker. 16 og 17 åringene er mest utsatt i kryssulykker, sett i forhold til alle øvrige aldersgrupper. De er videre den gruppen som er mest utsatt som mopedister eller ved kjøring av lett motorsykkel. Aldersgruppen 18 – 24 år er mest utsatt i utforkjøringer og frontkollisjoner.



Figur 5: Andel drepte eller hardt skadde fordelt på ukedager for to ungdomsgrupper, sammenlignet med aldersgruppen 25 – 40 år og hele befolkningen for en fire års periode.

Figuren ovenfor viser drepte og hardt skadde fordelt på ukedager. Som i figur 4 viser denne figuren også ungdomsgruppene 16-17 og 18-24 sammenlignet med aldersgruppen 25-40 og hele befolkningen. Vi kan se at de to ungdomsgruppene er de mest utsatte gruppene alle ukedager, men særlig i helgene fra og med fredag til og med søndag.



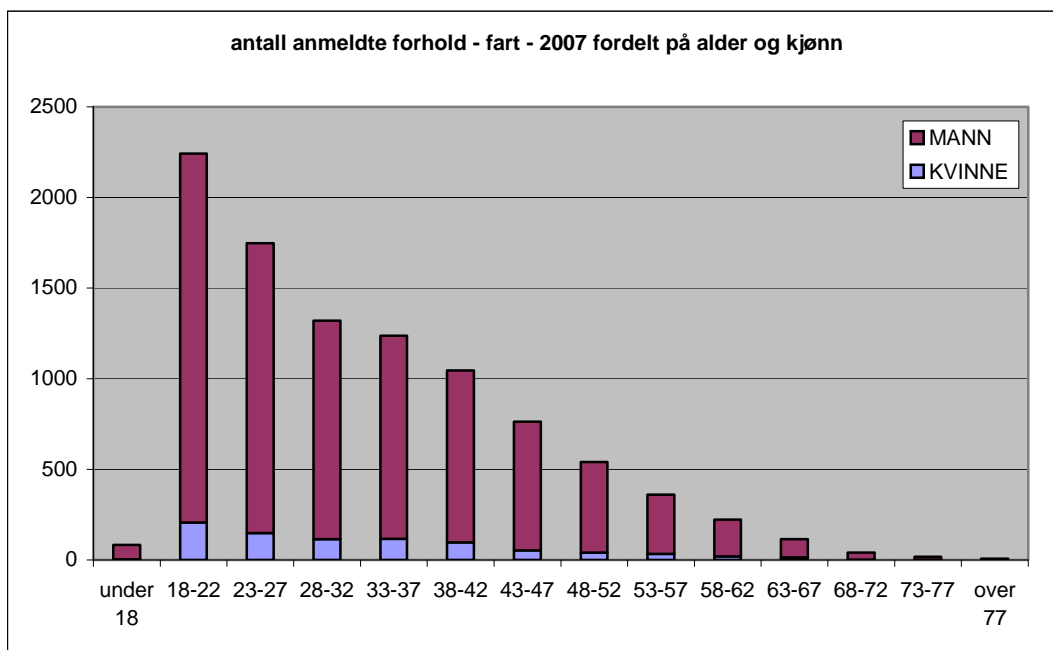
Figur 6: Andel drepte eller hardt skadde i to ungdomsgrupper sammenlignet med aldersgruppen 25 – 40 år og hele befolkningen for 4 års perioden 2004 – 2008 fordelt over døgnet.

Når det gjelder 16 – 17 åringene kan vi se i figur 6 at de er mest utsatt for ulykker fram mot midnatt. De som er i aldersgruppen 18 – 24 år er mest utsatt etter midnatt, men også før midnatt er risikoen høy.

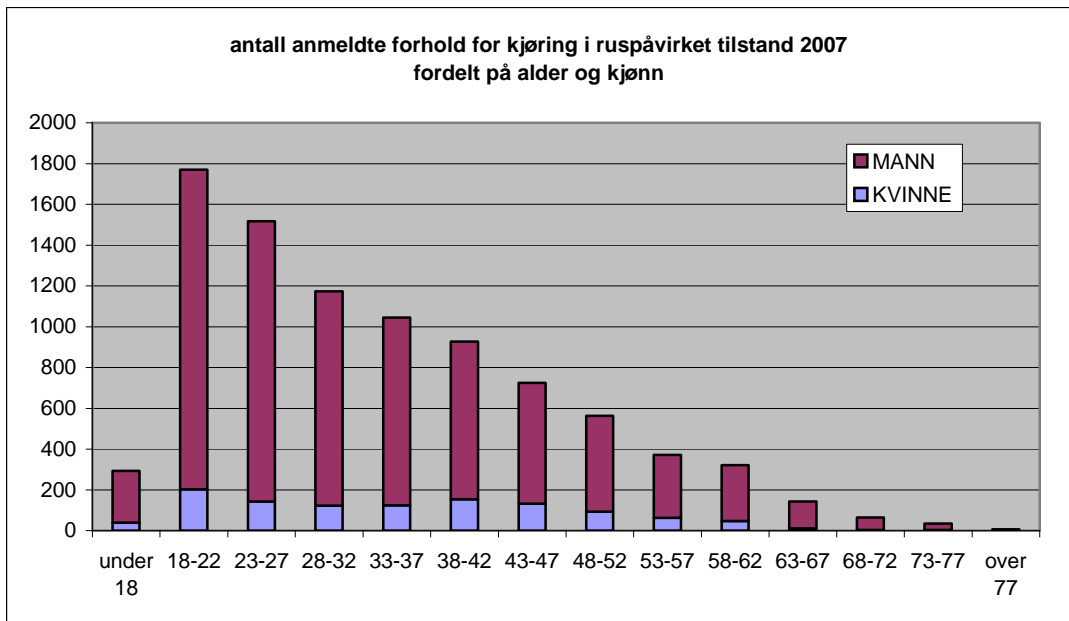
Vedlegg 2: Ungdom, rus og kriminalitet

Utrykningspolitiet (UP) har gjennomført en undersøkelse av dødsulykkene i årene 2004 og 2005. Deres data viser at gjerningspersoner i vegtrafikken finnes i alle aldre, men 18-åringen er hyppigst representert. Nærmere 40 prosent viser seg å være under 30 år. Hele 87 prosent av gjerningspersonene i undersøkelsen var menn. 35 prosent av de som antas å ha forårsaket dødsulykker i de aktuelle årene var tidligere straffet for volds- eller vinningskriminalitet, overtredelser av narkotikalovgivning, alvorlige trafikkforseelser eller annen kriminalitet. Gjennom sitt rusmisbruk og sin kriminelle adferd, har de en risikoprofil som gjør dem farlige i vegtrafikken. Er man tidligere straffet for volds- eller vinningskriminalitet og befatning med narkotika, synes man ikke kjøring i ruspåvirket tilstand eller høy fart er et særlig alvorlig lovbrudd.

UP har også sett på tallene for de førerne som i løpet av 2007 ble anmeldt for overtredelse av fartsbestemmelsene, og for kjøring i ruspåvirket tilstand. Tallene viser at ungdom er overrepresentert i denne statistikken. 31,7 prosent av de som ble anmeldt for fartsovertredelse i 2007 var ungdom under 25 år, og av de som ble pågrepet for kjøring i ruspåvirket tilstand, var 30,1 prosent ungdom under 25 år (se fig. 7 og fig. 8).



Figur 7: Alder- og kjønnsfordeling i anmeldte overtredelser for fart (UP)



Figur 8: Alder- og kjønnsfordeling i anmeldte overtredelser for kjøring i ruspåvirket tilstand (UP)

Åtte av ti som ble tatt for å ha kjørt i ruspåvirket tilstand i januar 2007, var kjent av politiet gjennom vinningskriminalitet, vold eller andre straffbare forhold. Hele 44 % var anmeldt for befatning med narkotika. Ruskjøring, sammen med fart, tar flest liv på veiene våre, og ruskjørerne har i de fleste tilfeller vist vilje til å begå annen kriminalitet.

UPs undersøkelser viser oss at det ikke er hvilken som helst ungdom som er risikoutsatt for å forårsake alvorlige trafikkuulykker. For politiet, som har hovedfokus mot førerne, kan man si at trafikksikkerhetsarbeid og kriminalitetsbekjempelse i noen tilfeller er to sider av samme sak.

Vedlegg 3: Prosjekter og kampanjer i Statens vegvesen

Statens vegvesen har en rekke tiltak, prosjekter og aksjoner gående ute i regionene. Flere av dem i samarbeid med andre aktører.

”Bry dæ – i vegtrafikken”:

Dette er et samarbeidsprosjekt med de 4 fotballkretsene i Nord-Norge. Prosjektet startet opprinnelig i Finnmark fylke i 2001, ble utvidet til troms i 2002 og deretter til hele regionen i 2004. I avtalen forplikter fotballkretsene seg til og involverer hele ”fotballfamilien” til å tenke trafikksikkerhet. For 2009 er det utviklet en felles reisepolicy, som forutsettes tatt i bruk av alle fotballklubber. I 2008 var det bilbelte som hovedsakelig var i fokus, i år er det fart. Målgruppe er alle som holder på med fotball, men med spesielt vekt på ungdom mellom 16 og 18 år.

Koordinator for SVV sin deltagelse: Randulf Kristiansen

Nullvisjonsprosjektet på Jæren:

Bakgrunnen for dette prosjektet er at man så en nedgang i antall drepte og hardt skadde på landsbasis, men tallene gjaldt dessverre ikke for Sør-Rogaland der man i samme periode så en økning. Nullvisjonsprosjektet på Jæren har derfor hatt som mål å satse stort for å få ned antallet alvorlige ulykker. Fokuset ligger på å gjennomføre rus-, fart og beltekontroller sammen med informasjonstiltak for å påvirke ungdommens atferd i vegtrafikken.

Ringsakerprosjektet:

Ringsakerprosjektet startet opp som et initiativ fra Statens vegvesen, og vinteren 06/07 gikk de sammen med Trygg Trafikk og UP for å danne et felles prosjekt. Målet med prosjektet ble fastsatt til å redusere drepte og hardt skadde i Ringsaker kommune vesentlig. Flere av tiltakene i Ringsakerprosjektet retter seg mot alle trafikanter, men det er også en rekke tiltak som er rettet mer direkte mot ungdommer.

Sei ifrå/Si ifra:

Kampanjen Sei ifrå/Si ifra går per i dag i fire av fem regioner. Regionene rapporterer et stadig økt fokus på kampanjen, og gode resultater.

Målet med kampanjen er å få de unge til å si ifra når de, som passasjer, opplever førerens atferd som farlig eller uakseptabel. Dette kan i sin tur bidra til en reduksjon i drepte og hardt skadde ungdommer i vegtrafikken, jfr. nullvisjonen. Tema i kampanjen er i hovedsak fart, rus og bruk av bilbelte.

Flere av regionene rapporterer et styrket fokus på sei ifrå/si ifra i året som kommer, og et godt samarbeid med politiet for å nå ungdommen der de er.

Trafikksikkerhetshallen i Stavanger:

Bak trafikksikkerhetshallen står Autoriserte Trafikkskoler landsforbund (ATL) og Fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Rogaland (FTU) med støtte fra Statens vegvesen. Alle som går trafikalt grunnkurs får en runde i hallen + førstehjelp.

Daglig leder: Tor Inge Soma (ITL)

Trafoen i Kristiansand:

Trafoprojektet er et trafikksikkerhetsprosjekt i Kristiansand som ble opprettet i 2005. Prosjektet er finansiert av Statens vegvesen Region sør, Vest-Agder fylkeskommune og 6 kommuner i Agder. Deltakerne er i hovedsak ungdom som skal ta førerkort klasse B, og

bruken av trafoen organiseres i samarbeid med de lokale kjøreskolene. Prosjektet har som mål å påvirke elevenes bevissthet, oppfatning og holdning til risiko, samt øke forståelsen for årsak til og konsekvens av ulykker.

Trygt hjem/Nullvisjonsprosjektet på Karmøy:

Trygt hjem er et av Statens vegvesen nullvisjonsprosjekter, og er organisert som et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune. Trygt hjem er formelt underlagt Statens vegvesen, region vest, Haugaland og Sunnhordland distrikt. Prosjektet var det første nullvisjonsprosjektet i Norge.

Et av de største delprosjektene i forbindelse med nullvisjonsprosjektet på Karmøy har vært "Ungrafikk", der man forsøkte ut ISA på unge førere. Prosjektet har vært finansiert av Gjensidige forsikring BA og Statens vegvesen Vegdirektoratet, med Gjensidige forsikring som oppdragsgiver. "Ungrafikk" pågikk i 16 måneder med 50 unge førere.

Trygt hjem for en 50-lapp er et skysstilbud hjem for ungdom natt til søndag, for å forebygge ungdomsulykker med bil i helgene. Dette er en ordning som foregår i flere fylker.

Vegmuseet:

Vegmuseet har stadige tiltak rettet mot ungdom, og jobbet i høst sammen med Trygg Trafikk Oppland om et opplegg for 10. klasseelever. 26 10. klasser ble invitert til museet. Elevene som deltok fikk et foredrag om trafikksikkerhet, omvisning i trafikksikkerhetssenteret, de fikk prøve seg på "Veltepetter" og de fikk se en film. Opplegget vil bli gjentatt igjen til høsten i inneværende år.

1840:

1840 er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, FTU, Trygg Trafikk og politiet i begge Trøndelagsfylkene og Møre og Romsdal. Målgruppen for prosjektet er de helt ferske bilførerne, og deres enda yngre passasjerer. I aksjonens navn ligger det at 18-åringer har 40 ganger så stor sjanse for å kjøre av vegen enn en mer erfaren fører. 1840-aksjonen er en samarbeidingsarena for gjennomføring og utvikling av flere tiltak som for eksempel vandreutstillingen "Avbestill trafikkulykken" i videregående skole, "Ikke tøft å være død" i ungdomsskolen, russtiltak og arbeid med bilinteressert ungdom.

18+

I Agder har man prosjektet 18+ som retter seg inn mot bilinteressert ungdom. Her inngår kjøring på bane, skadestedopptreden og førstehjelp.

Vedlegg 4: Prosjekter og kampanjer i Trygg Trafikk

Trygg Trafikk har en rekke tiltak, prosjekter og aksjoner rettet mot ungdom i 2009. En rekke av disse er en videreføring av prosjekter og aksjoner som allerede har eksistert over lengre tid, mens andre er nye fra i år. I det følgende vil vi gi en kort oversikt over de lokale og sentrale aktivitetene som vil stå i fokus for Trygg Trafikk sitt arbeide i 2009.

Ungdomsaktiviteter styrt fra Trygg Trafikk sentralt:

Ambassadørordning:

Trygg Trafikk som kompetansesenter vil i løpet av 2009 knytte seg til ambassadører for trafikkopplæring, også på ungdomstrinnet.

Prosjektleder: Kristin Eli Strømmen

Ikke tøft å være død:

Dette er en kampanje som retter seg mot 10 trinn i grunnskolen, og som per i dag kjøres i 10 fylker. Den enkelte distriktsleder koordinerer arbeidet ute i fylkene.

Prosjektleder sentralt: Elisabeth S. Natvig

Jentenes trafikkaksjon:

Per i dag er 6300 jenter, født i årene 1991 og 1992, medlemmer i Jentenes trafikkaksjon. I tre år framover, til de fyller 19 år, vil de motta fire brev i året om trafikksikkerhet. Det vil i tillegg ha tilgang til et eget lukket nettsamfunn: jentenes.no

Prosjektleder: Carina R. Ophus

Nordisk konferanse – Trafikksikre ungdom?:

Trygg Trafikk og Nordisk Trafikksikkerhetsråd (NTR) arrangerer årets Best i Norden – Trafikksikkerhetskonferanse 20-21 april 2009 i Oslo.

Prosjektleder: Gustav Smedal

Sykkelhjelmkampanje:

Trygg Trafikk ser for seg at den nasjonale sykkelhjelmkampanjen kan forsterkes også mot ungdomsskolen, evt. også idrettslag.

Prosjektleder: Kristin Øyen

Trafikkogskole.no:

Denne nettsiden ble lansert i februar 2009, og er en omfattende nettressurs innenfor trafikkopplæring for 1 klasse i grunnskolen og helt opp til videregående skole.

Trygg Trafikks lokale aktiviteter mot ungdom:

Avbestill trafikkulykken:

Dette er en vandrestilling som er utarbeidet som en del av 1840-samarbeidet i Midt-Norge, og som står en uke på videregående skoler. Mer om denne utstillingen og det gode samarbeidet mellom politiet, Statens vegvesen og Trygg Trafikk finnes på aksjonens nettsider www.1840.net.

Lokale kampanjer mot videregående skole:

Blant de lokale kampanjene på videregående skoler finner vi Kampen for livet (Aust-Agder), Ung på hjul (Rogaland) og Kjære søster (Midt-Norge).

Reflekskampanjer:

Disse er spesielt rettet mot ungdom i den videregående skolen.

Russ:

De fleste av Trygg Trafikks distriktsledere koordinerer, deltar eller har innlegg på seminarer for russestyrene og/eller temadager for hele russekull.

Temadager i ungdomsskolen og på videregående skoler:

Dette består av lokale arrangementer ute på skolene, på Norsk Vegmuseum eller trafoen hvor Trygg Trafikks distriktsledere koordinerer eller bistår skolene på ulike måter.

Vedlegg 5: Ungdomsulykker 15-24 år i 2007

I 2007 omkom 44 ungdommer mellom 15 og 24 år. Hele 82 prosent av de omkomne i denne aldersgruppen var menn.

For befolkningen som helhet er gjennomsnittlig syv av ti trafikkdrepte menn. Her er en oversikt over ungdomsulykkene fordelt på alder, kjønn og trafikantgruppe:

Alder	Bil-fører	Bil-passasjer	Mopedist	MC-fører	MC-passasjer	Mann	Kvinne	Totalt
15 år		1					1	1
16 år		1	3			4		4
17 år	1	2		1	1	5		5
18 år	4	2		1		5	1	7
19 år	7	1	1			8	1	9
20 år	3	1	1			4	1	5
21 år	3			1		3	1	4
22 år	2					2		2
23 år		1		1	1	2	1	3
24 år	3	1				2	2	4
Antall	23	10	5	4	2	36	8	44

Av de 42 ulykkene skjedde 24 i helgen og én 17. mai. Det vil si at 60 prosent av ulykkene skjedde i helg/helligdag. Her er en oversikt over helgeulykkene hentet fra avisklipp:

Fredag 19. januar:

Natt til lørdag frontkolliderte en Volvo personbil med en semitrailer på E16 sør for Vang, fire mil fra Fagernes. I Volvoen var fem lokale ungdommer som kom fra arrangementet Jotnerock i Vang. Bilen kom over i feil kjørebane, traff traileren i fronten, og ble kastet ut av veien. En gutt og ei jente omkom, de tre andre var hardt skadde.

Fredag 19. januar:

En 20 år gammel mann døde på stedet da bilen han var passasjer i sent i går kveld kjørte utfor og traff en høyspentmast i Modum ved Vikersund.

Søndag 28. januar:

En 19 år gammel mann fra Eidsvoll omkom i en bilulykke da to biler frontkolliderte på E6 i Ullensaker søndag kveld. Den omkomne var fører av den ene bilen. Fire personer ble skadd i ulykken. En kvinne (33), en kvinne (55), en mann (56) og en gutt (17). De tre eldste satt i samme bil. Det er ikke kjent hva som er årsaken til kollisjonen.

Søndag 18. februar:

En 17 år gammel gutt døde av skadene han pådro seg da bilen han førte traff veggen i Tromsøysundtunnelen ved halv 2-tiden natt til søndag. Den 17-årige passasjereren er skadd. Politiet tar saken svært alvorlig, men kan foreløpig ikke si noe om årsak, eller om det er mistanke om promille. Bilen ble fullstendig knust. Ingen andre biler var involvert i ulykken.

Fredag 2. mars:

Ei 19 år gammel jente fra Troms døde fredag etter kollisjon med trailer. Kollisjonen skjedde på E8 i Lavangsdalen, mellom Tromsø og Balsfjord ved 14-tiden. Bilen skal ha fått skrens og kommet i motsatt kjørefelt, der den kolliderte med traileren. Det var glatt og sporete på veien.

Fredag 6. april:

Med høy promille krasjet en 22-åring fra Notodden med stjålet motorsykkel natt til langfredag. Passasjerer, en jevnaldrende kamerat, døde av skadene etter ulykken. 22-åringen er tiltalt for uaktsomt drap. 22-åringen og kameraten tjuvlånte motorsykkelen på vei hjem fra fest. Føreren mistet kontrollen, og kjørte inn i en gjerdestolpe. En forbipasserende fant de to og kjørte dem til sykehuset. Også den tiltalte mannen ble skadet i ulykken. Blodprøver viste at han hadde en promille på 2,03.

Lørdag 14. april:

En 16 år gammel gutt fra Grimstad omkom etter å ha kjørt av veien med en firehjuling lørdag kveld. Ulykken skjedde på fylkesvei 34 på Taule utenfor Grimstad ved 18-tiden. Gutten hadde fått låne firehjulingen av en kamerat, men mistet kontrollen og kjørte utfor en skrent.

Fredag 27. april:

En 17 år gammel gutt fra Snertingdal omkom etter en ulykke på riksvei 249 fredag kveld. En kvinne ble hardt skadd i ulykken. Den omkomne var passasjer i den ene bilen. Den hardt skadde kvinnen satt i den andre bilen.

Søndag 29. april:

En bil med to personer i kjørte av veien på Sør-Karmøy søndag morgen. Den 24 år gamle kvinnelige passasjerer omkom. Den 25-årige bilføreren er tiltalt for uaktsomt drap. Mannen skal ha brukt amfetamin tidligere på kvelden og kjørte uten førerkort.

Lørdag 5. mai:

To personer, en 25 år gammel kvinne og en 23 år gammel mann, omkom i trafikkulykken i Vågsbygd utenfor Kristiansand lørdag formiddag. Kvinnen som omkom skulle gifte seg om tre uker, og var på vei til sitt eget utdrikningslag. Kun én brukte hjelm, uvisst hvem. Motorsykkelen havnet i motsatt kjørefelt i en skarp høyresving. Der traff den en møtende bil.

17. mai:

En bilfører på 18 år, som var involvert i en dødsulykke på Revheimsveien der en 20-åring omkom, risikerer i verste fall å bli siktet for uaktsomt drap. Dødsulykken skjedde 17. mai rundt klokka 22.30. Den omkomne kjørte moped, og han kolliderte med 18-åringens Ford Granada. Det var to personer i Granadaen.

Søndag 27. mai:

I Kristiansand var ni personer, deriblant tre barn, involvert i et kraftig sammenstøt mellom to personbiler søndag ettermiddag. Åtte pådro seg skader, tre av dem alvorlig. En 18 år gammel kvinne, som var passasjer i bilen og kjæreste til føreren som forårsaket ulykken, døde på sykehus en uke senere. Den 20 år gamle føreren kjørte uten sertifikat sin nye Nissan Skyline. Bilen skal i følge politiet ha tatt av i vanvittig fart fra sideveien og inn på hovedferdselsåren i bydelen Randesund. Den råspreke bilen fikk skrens og braste med akterenden rett i fronten på en møtende bil.

Fredag 29. juni:

En 19-åring, som ble skadd i en trafikkulykke i Melhus fredag morgen, døde natt til lørdag. Også en annen 19-åring ble alvorlig skadd i ulykken. Bilen de to 19 år gamle guttene satt i, krasjet med en varebil på E6. 19-åringen ville foreta en forbikjøring. Da det kom bil imot i det andre feltet, forsøkte han å legge seg inn igjen i sitt kjørefelt. Han fikk rotasjon på bilen, skled over i motgående kjørefelt og traff varebilen.

Søndag 1. juli:

En 22 år gammel mann døde natt til søndag i en utforkjøringsulykke på fylkesveien mellom Hareid og Hjørungavåg i Møre og Romsdal. Det var ingen vitner til ulykken, og politiet visste søndag morgen derfor ikke noe om ulykkesårsaken. Politiet fikk melding om ulykken klokken 4.07 søndag morgen.

Fredag 6. juli:

En 18 år gammel tysk mann omkom i ei motorsykkelykke ved Grøneknuten ved kommunegrensa mellom Forsand og Sirdal. En 24-åring som var på samme motorsykkelen ble hardt skadd.

Lørdag 25. august:

En 21 år gammel mann fra Kautokeino omkom etter en utforkjøring i Tappeluft i Alta kommune. Hans nitten år gamle kamerat er fraktet til Hammerfest sykehus med minimale skader. Ungguttene skal ha mistet kontrollen på en liten Mercedes, smelt inn i en fjellvegg og havnet på taket i grøfta.

Søndag 2. september:

En 17 år gammel gutt fra Nes omkom etter at en motorsykel og en bil frontkolliderte i nærheten av Årnes. Ulykken skjedde cirka klokka 19.50 søndag kveld. Den omkomne satt på motorsykkelen, og døde umiddelbart. Føreren av varebilen slapp fra ulykken uten fysiske skader. Varebilen og motorsykel begynte å brenne etter den kraftige kollisjonen.

Fredag 14. september:

En 19-åring omkom i går kveld etter at bilen han kjørte i traff en elg ved Vardalsåsen i Oppland. En annen person ble lettere skadet i elgpåkjørselen. De tre andre ungdommene i bilen kom uskadet fra ulykken.

Lørdag 15. september:

To personer omkom og en person ble hardt skadet etter en front mot front kollisjon øst for Arendal på E18 lørdag. I følge vitner skal Porschen, som forårsaket ulykken, ha holdt høy fart. Den 18-årige føreren greide ikke å holde den i riktig kjørebane i en sving, og kolliderte med bilen som kom i motsatt retning. 18-åringen omkom i ulykken. Det gjorde også en kvinnelig passasjer (50) i den andre bilen. Føreren (55) av den andre bilen er hardt skadet.

Søndag 16. september:

En 19 år gammel gutt mistet livet i en trafikkulykke på Riksvei 2 i Kongsvinger i natt. Personbilen med fem passasjerer forsøkte å kjøre forbi en annen bil, men føreren mistet kontrollen. Bilen krasjet inn i den andre bilen før den kjørte ut. Mannen som omkom satt i baksetet. De andre passasjerene, som alle var i slutten av tenårene, fikk lettere skader.

Lørdag 6. oktober:

En 16 år gammel gutt fra Tranby omkom i en mopedulykke natt til lørdag. Gutten ble funnet av noen kamerater ved jernbanestasjonsområdet på Rødberg i Nore og Uvdal.

Søndag 14. oktober:

En mann i 20-årene omkom i dag tidlig, da bilen han satt i kjørte ut av veien og kolliderte i Dale i Sunnfjord i Sogn og Fjordane. Kameraten som satt i bilen fikk varslet naboer. Bilen kjørte ut av veien til venstre i en høyrekurve like før klokken 06.00. Det var bare to personer i bilen. Det er foreløpig uklart hvem som kjørte.

Søndag 21. oktober:

En 21 år gammel MC-fører omkom i en trafikkulykke i Hå kommune i Rogaland søndag morgen. Ulykken skjedde på fylkesvei 131 mellom Vigrestad og Brusand i 8.30-tiden søndag morgen.

Lørdag 3. november:

En 19 år gammel mann fra Sør-Aurdal omkom i en utforkjøring i Reinli. Politiet fikk meldingen klokka 02.45 natt til lørdag. Årsaken til ulykken skal være uklar, men det er på det rene at det var svært glatt over store deler av distriktet i natt. Men om dette var eneste årsak til ulykken, visste ikke politiet lørdag formiddag.

Søndag 11. november:

En 16 år gammel mopedfører, som kolliderte med en bil i Asker søndag kveld, døde i dag. Gutten kolliderte med en bil på Slemmestadveien i Vollen i Asker like før klokken 18 søndag. Årsaken til kollisjonen er fortsatt ikke kjent. Føreren av bilen ble ikke alvorlig skadd i ulykken.

Vedlegg 6: Ungdomsulykker 16-24 år i 2008

Det inntraff i 2008 i alt 71 ulykker med omkomne i alderen 16 – 24 år. I alt 71 personer i denne aldersgruppen omkom. Nesten 80 prosent av de omkomne var førere eller passasjerer i bil, herav var 57 prosent bilførere. 80 prosent av de omkomne i aldersgruppen var menn.

Alder	Trafikantgruppe							Kjønn		I alt
	Bilfører	Bilpassasjer	MC (fører eller passasjer)	Mopedist	Syklist	Fotgjenger	Andre	Mann	Kvinne	
16 år		1	1	1				1	2	3
17 år	2	1					1	4		4
18 år	9	2					1	10	2	12
19 år	7	3			1			9	2	11
20 år	10	2	2					11	3	14
21 år	1	1				1	1	3	1	4
22 år	5	1				1		3	4	7
23 år	3		3					6		6
24 år	6	1	1			1	1	10		10
I alt	43	12	7	1	1	3	4	57	14	71

Av de 71 ulykkene var 36 ulykker helgeulykker (fredag, lørdag og søndag). En ulykke inntraff 2. pinsedag og en ulykke 1. juledag. Til sammen 54 prosent av ulykkene inntraff i helg eller på helligdager. Nedenfor følger en oversikt over ulykkene som fant sted i helger og på helligdager. Beskrivelsen er hentet fra foreløpige meldinger utarbeidet av Statens vegvesens ulykkesgrupper.

Søndag 20. januar 2008

Utforkjøringsulykke på riksveg 57 ved Espelandsvatnet i Hyllestad kommune, Sogn og Fjordane. Ulykken inntraff kl 0350 etter utgang av høyrekurve utenfor tettbygd strøk. Personbil kjørte nordover. Etter å ha passert Løland bru, og noe sør for midten av Espelandsvatnet, kom den etter en høyrekurve over i motgående kjørefelt, kjørte utfor asfaltkanten og traff en bergnabb. Føreren, mann 24 år, omkom. Brukte ikke bilbelte. Passasjer i forsete var uskadd, og brukte bilbelte.

Søndag 24. februar 2008

Utforkjøringsulykke på riksveg 175 Bodding i Nes kommune, Akershus. Ulykken inntraff ca kl 0100 på rett strekning. Vegen går ned i en liten dal, og føreren har mistet kontrollen og kjørt ned i en bekk på venstre side av vegen i bunnen av dalen. Fører, mann 23 år, ble hardt skadd. Passasjer, mann 20 år, omkom.

Lørdag 1. mars 2008

Utforkjøringsulykke på gårdstun langs fylkesveg 122 i Nore og Uvdal kommune, Buskerud. Ulykken inntraff ca kl 1745. Snøscooter kjørte først nedover vegen på venstre side mot kjøreretningen, svingte rundt og kjørte så opp på snøskulder/grøft langs vegen på motsatt side. Føreren, mann 24 år, havnet i bakken og fikk del av snøscooterens meie i hode. Føreren omkom.

Fredag 7. mars 2008

Utforkjøringsulykke på fylkesveg 34 ca kl 1745 ved kryss Austadveien/Magnus Barfotsgate i Drammen på slutten av lang og slak høyrekurve. I utgangen av kurven krysset en personbil over i motgående kjørefelt, kjørte opp i en beplantet rabatt, kjørte ned et tre og brakk deretter en lysstolpe. Føreren, mann 24 år, omkom.

Lørdag 15. mars 2008

Utforkjøringsulykke på riksveg 17 Horvnos i Alstadhaug kommune, Nordland. Ulykken inntraff ca kl 0310 på rett strekning. Personbil kom over på kantlinjen i motgående kjørebane. Føreren reagerte med å prøve å svinge over i sin kjørebane. Dette førte til skrens over i riktig kjørebane og videre ut av vegen ned i grøft. Fører, mann 18 år, omkom.

Lørdag 3. mai 2008

Utforkjøringsulykke på kommunal veg Bygdøy i Oslo kommune. Ulykken inntraff ca 1925 i venstrekurve. Personbil kom i høy fart i retning fra sentrum, mistet kontrollen og kolliderte med tre. Fører, mann 21 år, og 2 kvinnelige passasjerer på 18 og 16 år omkom.

Søndag 11. mai 2008 (1. pinsedag)

Utforkjøringsulykke på fylkesveg 151 Askimmyra i Gjøvik kommune, Oppland. Ulykken inntraff ca kl 0100. Personbil kjørte i retning Hunndalen/Gjøvik. Bilen kjørte ut i kurve og traff to bjørketrær med høyre side av takseksjon. Fører, mann 18 år, ble lettere skadet. Passasjer, mann 20 år, omkom.

Mandag 12. mai 2008 (2. pinsedag)

Utforkjøringsulykke på fylkesveg 403 Engelsvikenveien i Fredrikstad kommune, Østfold. Ulykken inntraff ca kl 0600 i venstrekurve. Gang- og sykkelveg og åpent terreng ved siden av. En personbil mistet veggrep i kurven, kjørte ut av vegen på høyre side, over gang og sykkelvegen, gjennom en hage og stanset i en grunnmur på et hus. Fører, mann 18 år, alvorlig skadd. Passasjer, mann 20 år, kritisk skadd (senere død).

Fredag 16. mai 2008

Møteulykke på riksveg 460 i høyrekurve ved Hålandskrysset i Audnedal kommune, Vest-Agder. Ulykken inntraff ca kl 1300. En ATV kom over i motgående kjørefelt og traff en lastebil i fronten til venstre. Føreren av ATV'en, mann 18 år, omkom.

Fredag 16. mai 2008

Singelulykke på riksveg 5 Naustdaltunnelen i Naustal kommune, Sogn og Fjordane. Ulykken inntraff ca kl 2000 i kurve i tunnel. Ved forbikjøring av et vogntog mistet fører av personbil kontrollen over bilen og kjørte i fjellveggen. Føreren, mann 24 år, omkom.

Lørdag 17. mai 2008

Møteulykke på riksveg 680 Rovatnet i Hemne kommune, Sør-Trøndelag. Ulykken inntraff ca kl 0500. Personbil som kom fra Kyrksæterøra kom over i motgående kjørefelt. Fører av personbilen, mann 21 år, ble hardt skadd. Fører av den andre personbilen, mann 23 år, omkom. 2 passasjerer, mann på 18 år og mann på 24 år ble hardt skadd.

Søndag 18. mai 2008

Fotgjengerulykke i utkjøring fra parkeringsplass ved Holmenskjæra i Asker kommune, Akershus. Ulykken inntraff ca kl 0100. En russebuss sto stille. Da den begynte å kjøre løp en fotgjenger langs siden og slo i bussen. Bussen svingte til høyre og fotgjengeren havnet under bussen. Fotgjengeren, mann 21 år, omkom.

Lørdag 24. mai 2008

Utforkjøringsulykke i kurve på fylkesveg 601 Judaberg i Finnøy kommune, Rogaland. Ulykken inntraff ca kl 1300. En traktor kjørte i nedoverbakke i kurven. Føreren satte traktoren i fri. Høyre forhjul kom utfor asfaltkanten og traff en steinmur. Traktoren veltet i vegbanen. Føreren, mann 17 år, omkom.

Lørdag 31. mai 2008

Utforkjøringsulykke på E6 ved kommunegrense til Trondheim i Melhus kommune, Sør-Trøndelag. Ulykken inntraff ca kl 0100 på lang rett strekning like etter at midtrekkverk opphører, utenfor tettbygd strøk. På en lang rettstrekning skrenset bilen fra høyre kjørefelt over heltrukken dobbelsperrelinje og over motgående kjørefelt og utfor vegen på venstre side. Fører, mann 21 år, omkom. Passasjer foran, mann 20 år, ble hardt skadd.

Søndag 1. juni 2008

Motorsykel med 2 personer veltet i en høyrekurve på kommunal veg i Folldal kommune, Hedmark. Ulykken inntraff ca kl 0450. Føreren, mann 23 år, omkom. Passasjeren var uskadd.

Fredag 20. juni 2008

Utforkjøringsulykke på riksveg 455 Laudal i Marnardal kommune, Vest-Agder. Ulykken inntraff ca kl 0500 i høyrekurve utenfor tettbygd strøk. Føreren av personbil mistet kontrollen over bilen i en slak høyrekurve. Bilen kjørt utfor vegen på venstre side og traff en fjellvegg. Føreren, mann 18 år, døde av skadene han ble påført i sammenstøtet, mens passasjeren, mann 16 år, ble lettere skadd.

Lørdag 21. juni 2008

Møteulykke på fylkeveg 107 Ellingsøya i Ålesund kommune, Møre og Romsdal. Ulykken inntraff ca kl 1920. En personbil, med to personer i kommer kjørende fra vest, fra fv 107. Bilen kom over i feil kjørefelt ved utgangen av kurven og traff en motgående personbil i front, med sin venstre side. Fører, mann 23, omkom. Passasjer var lettere skadd. To kvinner, 17 og 18 år, i det andre kjøretøyet ble lettere skadd.

Søndag 22. juni 2008

Utforkjøringsulykke på riksveg 455 Øyslebø i Marnardal kommune, Vest-Agder. Ulykken inntraff ca kl 2130 i krapp høyrekurve utenfor tettbygd strøk. Bilen kjørte utfor på venstre side av veggen og traff en fjellvegg. Føreren, kvinne 19 år, døde av skadene hun ble påført i sammenstøtet med fjellveggen.

Fredag 11. juli 2008

Utforkjøringsulykke i venstrekurve på riksveg 311 Innlaget i Tønsberg kommune, Vestfold. Ulykken inntraff ca kl 0040. En tung MC med fører og passasjer på veg sørover kjørte utfor på høyre side, fulgte veggrøften før den veltet. En av personene, mann 24 år, omkom.

Fredag 25. juli 2008

Utforkjøringsulykke på riksveg 61 Eidsnes i Ålesund kommune, Møre og Romsdal. Ulykken inntraff ca kl 0100. Personbil med to personer var på vei østover fra Sula. Bilen fikk skrens i en slakk venstrekurve. Skrensen fortsatte ut av kurven, og bilen gikk inn i en rotasjon og kom over i motgående kjørefelt. Deretter traff bilen en lyktestolpe og knekte denne med fronten. Føreren, mann 20 år, omkom.

Søndag 27. juli 2008

Utforkjøringsulykke på fylkesveg 47 Ørsta, Hovdebygda I Ålesund kommune, Møre og Romsdal. Ulykken inntraff ca kl 0230. Moped med to personer på var på vei nordvestover og kjørte ut av veggen på venstre side og ned i et elvefar. En av personene, gutt 16 år, omkom.

Søndag 27. juli 2008

Ulykke på riksveg 546 Rådalen i Bergen kommune, Hordaland. Ulykken inntraff ca kl 1900. en personbil skulle ta en U-sving ut fra busstopp da en motorsykel kjørte inn i bilen. Motorsykkelføreren, mann 20 år, omkom.

Søndag 3. august 2008

Møteulykke på E6 Minnesund i Eidsvold kommune, Akershus. Ulykken inntraff ca kl 1820 i kurve utenfor tettbygd strøk. En personbil kom nordover og fikk skrens i høyrekurve, skled sidelengs og havnet med passasjersiden inn i fronten på en motkommende personbil. Fører og passasjer i personbilen, mann 18 år og mann 15 år, omkom.

Lørdag 9. august

Utforkjøringsulykke på rv7 Børveneset i Kvam kommune, Hordaland. Ulykken inntraff ca kl 2100 på rett strekning ved privat avkjørsel. En personbil kom ut fra avkjørselen og svingte ut på riksveg 7 i retning Norheimsund. På grunn av skarp sving kom bilen over i motgående kjørefelt. En motkommende personbil bremsset, men traff en første personbilen bak til venstre. Føreren i personbil, mann 19 år, omkom.

Lørdag 9. august

Utforkjøringsulykke på rett strekning på fylkesveg 301 Torjulvågen i Tingvoll kommune, Møre og Romsdal. Ulykken inntraff ca kl 0415. Personbil kjørte ut av veggen på venstre side, fulgte lav grøftekant ca 50 m før bilen traff et stort tre ca 4 m fra veggen. Føreren, mann 18 år, omkom.

Søndag 10. august 2008

Utforkjøringsulykke på bru på privat gårdsveg. Ulykken inntraff ca kl 0230. En ATV med tilhenger med 3 personer kjørte etter en høyresving på bakketopp ut i kanten av en bru i venstresving lengre fram og havnet nede i en tørrlagt bekk. Tilhengeren ble hengende med bakparten på brua. Uklart hvem som var fører av kjøretøyet. En person, kvinne 21 år, omkom.

Lørdag 23. august 2008

Utforkjøringsulykke på E6 Bjørnvika i Rana kommune, Nordland. Ulykken inntraff ca kl 0245. En personbil kjørte utfor på venstre side i høyrekurve, fulgte en grøft og traff en fjellvegg. Føreren, mann 20 år, omkom.

Søndag 31. august 2008

En personbil hadde kjørt fra Shell Mortensrud mot Olasrydveien i Oslo. Ca 120 meter inn på Gamle bygdeveg fra Mortensrudveien (kommunal veg) kjørte personbilen på en sykkel med 2 personer på bakfra. Ulykken inntraff ca kl 0030. Den ene av personene på sykkelen, mann 19 år, omkom. Den andre ble lettere skadd.

Søndag 31. august 2008

Utforkjøringsulykke på E6 nord for Tune i Bardu kommune, Troms. Ulykken inntraff ca kl 1030. En personbil var på tur sørover. I en slak venstrekurve kom bilen utenfor asfaltkanten på høyre side. Bilen fikk deretter skrens og endte inne på en rasteplass på motsatt side av veien. Fører, mann 18 år, omkom.

Lørdag 20. september 2008

Fotgjengerulykke på fylkesveg 681 Brandvoll i Alvdal kommune, Hedmark. Ulykken inntraff ca kl 1320. En personbil med 5 ungdommer kom i retning nordover. To personer hadde parkert en traktor på venstre side i retning sør, i samme kjørefelt som bilen kom. Personbilen kom ut av en venstrekurve, føreren oppdaget traktoren og la bilen ut i grøfta på høyre side. Traktorføreren, mann 24 år, skulle gå opp i traktoren, men rakk ikke å komme unna og ble truffet av bilen og omkom.

Lørdag 20. september 2008

Utforkjøringsulykke i kurve på rv 57 Rossnes i Lindås kommune, Sogn og Fjordane. Ulykken inntraff ca kl 0230. Personbil med 5 personer i retning mot Mongstad kjørte ut på venstre side, og traff en fjellknaus. En av passasjerene bak, kvinne 19 år, omkom.

Fredag 3. oktober 2008

Utforkjøringsulykke på riksveg 319 Sandebuktveien i Sande kommune, Vestfold. Ulykken inntraff ca kl 0000. En personbil med 4 ungdommer i alderen 15 – 17 år, kom kjørende mot Sande. Etter en slakk høyrekurve, mistet føreren kontroll over bilen og skrenset ut av veien på venstre side. Passasjerer i høyre forsete, gutt 15 år, døde av skadene.

Fredag 5. oktober 2008

Utforkjøringsulykke på E6 Bolna i Rana kommune, Nordland. Ulykken inntraff ca kl 2200. En personbil med 4 personer kjørte sørover på E6. Like etter en slak venstrekurve svingt bilen av veien på venstre side over motgående kjørefelt. Der har bilen truffet en stein og ble deretter kastet opp på veien igjen. Etter at bilen kom opp på veien ble den truffet av en annen personbil med hestehenger, som kom kjørende nordover. En baksetepassasjer i personbilen, mann 22 år, omkom.

Lørdag 18. oktober 2008

Møteulykke på rv 664 Håset i Fræna kommune, Møre og Romsdal. Ulykken inntraff ca kl 1950. Det var to personbiler involvert. Den ene hadde retning mot Elnesvågen tettsted og den andre hadde retning mot Tornes. Det kjøretøyet som hadde retning mot Tornes, har fått skrens og kommet sidelengs over i andre kjørefeltet, med høyresiden mot møtende kjøretøy. Kjøretøyet som hadde fått skrens fortsatte sidelengs ned i grøften ca. 5 m, før den kom til ro. Fører av den ene personbilen, mann 20 år, omkom.

Søndag 19. oktober 2008

Utforkjøringsulykke på rv 94 Prærien i Hammerfest kommune, Finnmark. Ulykken inntraff ca kl 0830. En personbil kom over bakketopp, skrenset og gikk sidelengs ut av vegbanen på høyre side. Bilen havnet nede i grøft mellom vegbane og gang- sykkelveg. Bilføreren, mann 23 år, omkom.

Lørdag 13. desember 2008

Utforkjøringsulykke på kaiområdet, Sjøgata 1 (kommunal veg) i Bodø. Ulykken inntraff ca kl 0340. En personbil kom kjørende ned Sjøgata og rett ut over kaikanten. Det var ca 37 m bremsespor før kaikanten på islagt vegdekke. Bilfører, mann 20 år, omkom.

Torsdag 25. desember (1. juledag) 2008

Utforkjøringsulykke på rv 64 Kårvåg i Averøy kommune, Møre og Romsdal. Ulykken inntraff ca kl 0550. En personbil kjørte ut av en høyrekurve av veien til venstre, fulgte grøftkant i ca 25 meter før den traff et vegvisningsskilt. Bilføreren, mann 21 år, omkom.

Vedlegg 7: Definisjoner og forklaringer

ISA: Intelligent Speed Adaptation er ulike avanserte systemer der kjøretøyet ”vet” fartsgrensen på det stedet kjøretøyet befinner seg. Denne informasjonen kan så brukes til å gi føreren direkte feed-back i form av ren informasjon om fartsgrenseoverskridelser eller i sin mest restriktive form ved å begrense kjøretøyets maksimale hastighet til aktuelle fartsgrense. Stedfesting skjer vanligvis gjennom GPS. Forskning i Sverige, England og Nederland har vist positive resultater. Samtidig er det klart at effekten på ulykker vil avhenge av hva slags teknologi som brukes, og hvordan den gjennomføres, for eksempel om den gjøres obligatorisk og om den støtter seg på den mest restriktive formen av ISA. Carsten og Tate (2005) har beregnet effekten av et rent frivillig og informativt system til å redusere personskadeulykker med fra 2 til 10 %, mens obligatorisk bruk av et restriktivt system vil kunne gi en 50% reduksjon på personskadeulykker og enda høyere for dødsulykker.

Atferdsregistrator: Dette er en såkalt *black box* der førerens atferd, først og fremst fartsatferd logges. I ettertid kan da for eksempel et forsikringsselskap analysere denne loggen og bruke vurderinger av risikoatferd som et grunnlag for å fastsette forsikringspremie. På den måten kan selskapet ”belønne” førere med trafikksikker atferd. Slik atferdsregistrator har også vært brukt sammen med ISA.

GPS: Global Positioning System er et satellittbasert system for nøyaktig stedfesting. Satellitter sender ut radiosignaler som fanges opp av brukeren på bakken, og som gjør det mulig å beregne brukerens nøyaktig posisjon. Brukeren kan også få beregnet sin hastighet ved forflytning.

Alkolås: En alkolås er en elektronisk innretning som gjør det umulig å starte bilen dersom føreren er påvirket av alkohol.

ITS: (Intelligente transportsystemer) ITS er benevnelsen på bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknolog i transportsektoren. Hensiktsmessig bruk av ITS vil kunne gi vesentlige bidrag til økt effektivitet, miljøvennlighet og sikkerhet innen transport og bidra til å oppfylle målene i nasjonal transportplan.

“Smartkort”: Et smartkort inneholder informasjon om føreren og brukt sammen med en leses koblet til tenningslåsen kan et slikt system hindre at uvedkommende kan kjøre bilen. Det kan også kobles til andre teknologiske systemer slik som ISA og regulere graden av restriksjoner knyttet til dette slik at bilen i større grad får egenskaper som svarer til førerens forutsetninger. Dette er relevant for unge førere og vil gjøre det mulig å belønne føreren med lemping på restriksjoner i tråd med økende kjøreefaring og lovlydig kjøring.



Statens vegvesen

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
N - 0033 Oslo
Tlf. (+47 915) 02030
E-post: publvd@vegvesen.no

ISSN 1503-5743