



Statens vegvesen

Mengdetrening

PROSJEKTOPPGAVE

Sikkerhetsstyring K5-G1



Innhold

Forord.....	2
Presentasjon gruppemedlemmene.....	2
Mengdetrening.....	3
Kap 1 Grunnlag/utgangspunkt.....	3
Kap 2 Innledning.....	3
Føreropplæringen (sitat NHT 06-09).....	4
Kap 3 Avgrensning av problemstillingen.....	5
Kap 4 Hypotese.....	5
Kap 5 Målgruppe.....	5
Kap 6 Dagens situasjon.....	6
Kap 7 Drøfting/valg av metoder.....	8
7.1 Metoder.....	8
7.1.1 Historikk/statistikk/UAG-analyser.....	8
7.1.2 En modell for sikkerhetsstyring.....	12
7.1.3 Belysing av dagens situasjon i Norge og Sverige.....	17
7.1.4 Drøfting av datagrunnlaget.....	18
Kap 8 Analyse, vurdering, konklusjon.....	25
8.1 Analyse.....	25
8.2 Vurdering.....	25
8.3 Konklusjon.....	26
Kap 9 Aktuell videreføring/uavklarte forhold.....	27
Vedlegg 1.....	28
Litteraturliste.....	30

Forord

Under oppstarten av kurset Sikkerhetsstyring var vi 5 personer fra regionen som fant sammen i et forsøk på å finne et tema knyttet til den ordinære virksomheten ved trafikantseksjonen.

Forutsetningen måtte være at vi tar opp et tema som representerer et risikonivå, men som også representerer potensialer for forbedringer. Vi valgte temaet ”Mengdetrening” og opplever det som spennende og lærerikt å kunne gå inn i dette med de ulikheter som finnes i vår bakgrunn og våre erfaringer.

Vi vil rette en takk til Statens vegvesen som har gitt oss anledning til å delta ved dette kurset og til kollegaer som har hatt tålmodighet med oss i tiden det har tatt å arbeide med prosjektoppgaven i tillegg til fraværet under de tre samlingene. Takk også til ledere og foredragsholdere på kurset!

Presentasjon gruppemedlemmene.

Bjørn Romsås har vært ansatt i Statens vegvesen siden 1970.

Han arbeidet først ved Planavdelingen på vegkontoret i Oppland med reguleringsplaner som arbeidsfelt. Deretter arbeidet han i Bygg- og anleggsavdelingen for E6 i Gudbrandsdalen. Han har vært arbeidet som vegmester og innehar for tiden stillingen som seksjonssjef for TK i Gudbrandsdalen distrikt

Bjørn Lien har vært ansatt i Statens vegvesen siden 2005.

Han arbeider som fagkoordinator på trafikantseksjonen i Gudbrandsdal distrikt. Har sensoroppgaver i alle førerkortklasser, er distriktskontakt for mengdetreningen i sitt distrikt og utfører ledsageroppdrag for dispensasjonskontoret i regionen.

Ole Egil Hagen har vært ansatt i Statens vegvesen siden 2006

Han arbeider som byggeleder ved avdelingen for drift og vedlikehold.

Har egne barn i aktuell mengdetrening alder. Hans første oppgave i forbindelse med prosjektet var å beskrive hvordan han opplever å stå overfor oppgaven som ledsager under mengdetrening for første gang (se vedlegg 1)

Stein O. Solhaug har vært ansatt i Statens vegvesen siden 1975 .

Han har bakgrunn som kjørelærer fra 1969 fram til 1975. Fra 1975 til 1990 har han arbeidet som sensor og i tillegg arbeidet med kjøretøykontroll i hall og ute på vei.

Fra 1990 til 2002 har han arbeidet ved IT – seksjonen.

Han arbeider nå som sensor i alle førerkortklasser og deltar i vegvesenets ulykkesberedskap.

Torgrim Holtet har vært ansatt i Statens vegvesen siden 2000.

Før dette arbeidet han som sensor i engasjement og vikariater over en periode på ca 5 år. Han har bakgrunn som kjørelærer fra 1970 frem til 1998. Han arbeider som sensor i alle førerkortklasser og er distriktskontakt for både mengdetreningen og 65+ i sitt distrikt. Gjennomfører også informasjonsmøter for foresatte i forbindelse med mengdetreningen.

Mengdetrening

Kap 1 Grunnlag/utgangspunkt

Utgangspunktet for denne oppgaven er den høye risiko unge bilførere representerer de første måneder, kanskje år etter at de har bestått førerprøven. Særlig rammer dette de mannlige representantene.

Ulykker skjer på tross av de muligheter dagens ungdom er gitt til å øvingskjøre mye i ganske lang tid. Også vegvesenets kampanje for økt mengdetrening ser ut til å ha en begrenset effekt slik den fungerer i dag. Informasjonsmøtene samler ca 15 % av 16 åringene. Av disse er det sannsynligvis bare en liten andel som kjører det antall kilometer som er ønskelig ut fra et trafikksikkerhetsmessig synspunkt. Dette kan gi et helt utilsiktet og dramatisk resultat.

De foresatte til ungdommer i den aktuelle alder bidrar ikke i nødvendig grad enda de sikkert har de aller beste forsetter på vegne av sine barn. Dette kan bero på forhold knyttet til tradisjoner og manglende kjennskap til offentlige myndigheters syn på og intensjon med dagens førerkortmodell.

Kap 2 Innledning

Grunnlaget for bilføreropplæringen i Norge er lagt gjennom Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009, heretter kalt NHT 06-09. Vi har hentet et sitat som omhandler Ungdom fra 15–19 år. Dette tar for seg flere av de sider vi vil komme inn på i forbindelse med vår prosjektoppgave.

”Ungdom er den aldersgruppen som har høyest ulykkesrisiko i trafikken. Hvert år blir om lag 195 ungdommer i denne aldersgruppen drept eller hardt skadd, hovedsakelig som passasjerer eller førere av bil eller på moped og motorsykel. Det er et mål å redusere dette antallet med 25 % innen 2010 og halvere antallet innen 2016 (jf kap 4). For å nå dette målet er det nødvendig med en betydelig samlet innsats fra mange aktører og en kombinasjon av ulike tiltak som opplæring, holdningsskapende arbeid på ulike arenaer og målrettet kontrollvirksomhet. Generelt forutsetter arbeidet overfor ungdom en koordinering av tiltakene, slik at budskapet overfor målgruppen blir så entydig og klart som mulig. Innsatsen må i størst mulig grad prioriteres slik at det er mulig å være til stede der ungdommene er.

Ungdom er en svært sammensatt gruppe. Det er viktig å differensiere kommunikasjonen i forhold til målgruppen og benytte ulike arenaer og metoder. Tiltak bør bidra til å styrke ønsket atferd, samtidig som det i større grad arbeides målrettet mot de gruppene som søker betydelig risiko og har en farlig atferd i trafikken. Mange av risikosøkerne er ikke mottakelige for tradisjonell informasjon eller kommunikasjon. Det skal utvikles metoder og tiltak som i større grad fanger opp disse gruppene enn det som er tilfellet i dag. Det er også viktig å ta i bruk nye medier for å nå ungdommene i deres egne kanaler.

Skolen er den arenaen der vi treffer de fleste ungdommene. Trygg Trafikk har et hovedansvar for å tilby undervisningsmateriell. Utvikling av materiell for ungdomstrinnet tilpasses de nye kompetansemålene etter 10. trinn. Dette vil også bli sett i sammenheng med ordningen som åpner for at Trafikalt grunnkurs kan gjennomføres som programfag i skoleverket (jf. pkt. 6.3.1). Tilbud til videregående skole må vurderes i henhold til nye læreplaner som innføres fra 2007.

Skolehelsetjenesten og helsestasjon for ungdom vil kunne være gode kanaler for målrettet informasjon. Andre arenaer der det kan gjøres en innsats overfor ungdom i denne aldersgruppen er kinoer, idrettsklubber, fritidsklubber og spesielle ungdomsmiljøer der bilkjøring er en viktig sosial arena. Politiets deltagelse lokalt er svært viktig i det målrettede arbeidet mot ungdomsgruppene. Tiltak for denne aldersgruppen må i stor grad være en kombinasjon av sentralt initierte tiltak og tiltak som gjennomføres på kommunalt eller fylkeskommunalt nivå.

Foreldre er fremdeles viktige rollemodeller for sine barn. Det er derfor nødvendig å skape bevissthet hos foreldrene om dette ansvaret.”

Dette dokumentet finner vi svært viktig som ”hjemmel” for en endret og bedre innsats rettet mot de unge, spesielt før, men også etter førerprøven. Vi har stor tro på at kanskje nettopp foreldreansvaret vil kunne utvikles til den koordinasjon som nevnes i første avsnitt av sitatet.

NHT 06-09 beskriver sammenhengen med innsatsen fra flere aktører, for eksempel Trygg Trafikk. Den tror også vi er viktig, men velger å la det temaet ligge i denne omgang. Vi vil understreke viktigheten av at det arbeides etter en systematisk linje helt fra spedbarnstadiet og opp til det tidspunkt ungdommen begynner å kjøre bil på egenhånd. Disse aktørene kan være allerede nevnte Trygg Trafikk, skoleverket på ulike trinn i grunnskolen, videregående skole, politiet, trafikkskolene/andre kursarrangører samt Statens vegvesen. Formidling av saklig og nøktern informasjon ved hjelp av mediene kan være et nyttig bidrag.

Føreropplæringen (sitat NHT 06-09)

”Som oppfølging av omleggingen av føreropplæringen 1. januar 2005 ble det innført nye læreplaner for 16 førerkortklasser. De nye læreplanene representerer et faglig løft av føreropplæringen og endrer både innhold og undervisningsmetoder. Erfaringsvis er det behov for en meget stor innsats overfor de impliserte parter; elever, lærere og sensorer, for å kommunisere ut omleggingen og få opplæringen til å fungere etter intensjonen.

Implementeringsarbeidet vil måtte foregå gjennom store deler av planperioden”.

Slik vi opplever dagens læreplaner, utgjør disse et solid grunnlag for et langt bedre resultat enn hva som faktisk er tilfelle. Fra flere hold hevdes det at intensjonene med disse læreplaner på ingen måte er nådd. Dette synliggjøres f. eks. ved at obligatoriske kurser blir gjennomført i siste liten før kandidat møter til førerprøve. Da er det ikke lenger tid til mengdetrening på et høyt nivå. Det må være mulig, selv om flere år er gått, å gjennomføre tiltak som endrer på dette. Vi ser at KRAFT-prosjektet kan være et slikt tiltak.

Vi finner behag i å vise et siste sitat fra NHT 06-09. Her kommer etatens intensjoner tydelig frem og til vår tilfredshet er forelderrollen tatt inn allerede i første punkt.

Statens vegvesen vil

- *gjennomføre informasjonstiltak overfor trafikkskoler og foreldre slik at ordningen med ny føreropplæring er kjent, at lærernes undervisning tilfredsstiller de faglige krav vi har satt, og at omfanget av mengdetreningen øker!(vår utheving)*
- *samarbeide med utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner slik at deres virke bidrar i implementeringen, herunder innføring av Trafikalt grunnkurs i skoleverket*

- gjennomføre tilsynsvirksomhet, også i samarbeid med andre myndigheter (i første rekke skattemyndighetene), som sikrer at de private trafikkskolene gjennomfører undervisning som fastsatt i lover og forskrifter
- i samarbeid med ulike forskningsinstitusjoner evaluere omleggingen og videreutvikle føreropplæringen gjennom målrettede FoU-tiltak
- aktivt tilkjenne norske synspunkter om føreropplæring og erfaringer med den nye opplæringsordningen internasjonalt

Slik vi viser til i kap. 3, vil vi kun fordype oss i problematikken som berører mengdetreningen, med andre ord det første av disse 5 punkter.

Kap 3 Avgrensning av problemstillingen

Ungdomsulykkene er et nokså komplekst fenomen. De kan være resultater av umodne holdninger, ønsket om å markere seg i forholdet til jevnaldrende (gruppepress), påvirkning fra uheldige miljøer av ulike slag samt bruk av farlige kjøretøyer m.m.

Vi vil konsentrere oss om mengdetreningen som en viktig faktor i føreropplæringen og se på tiltak som kan øke kvaliteten på den mengdetreningen som er forutsatt i dagens læreplan for førerkort klasse B. Dette innebærer en sterkere innsats fra flere aktører enn hva tilfellet er i dag. Vi vil særlig konsentrere oss om hvilken betydning de foresattes innsats antas å kunne ha.

Kap 4 Hypotese

Den førerkortrettede opplæringen for førerkort klasse B gir ikke god nok effekt slik den praktiseres i dag. Gjennom fremlagt dokumentasjon og annet erfaringsmateriale, ønsker vi å overbevise alle berørte parter om at det er mulig å redusere antallet drepte og hardt skadde ved ungdomsulykker gjennom riktig organisert og gjennomført mengdetrening.

Kap 5 Målgruppe

Vi vil rette denne prosjektbeskrivelse mot deltagergruppen på kurset eller andre med samme fagkompetanse og derfor tillate oss å anvende en fagterminologi som er kjent for disse, men som kanskje ikke er like tilgjengelig for det alminnelige publikum.

Kap 6 Dagens situasjon

Mengdetreningen i Norge

Prosjektet mengdetrening i den form vi kjenner det i dag, ble igangsatt av Statens vegvesen i 1995. Før dette, ble det gjennomført informasjonsmøter rettet mot elever og foresatte under betegnelsen Ledsagerstøttet opplæring, LSO. Ordningen var allerede da en ide om å få tilrettelagt for mer privat øvelseskjøring. Slagordet var ”En time en gang i uken!” LSO ble bare i begrenset grad en suksess med tanke på effekten i forholdet til målet. Prosjektet ble trolig, i noen grad, oppfattet av trafikkskolene som konkurrerende virksomhet.

Mengdetreningen er organisert med en landsdekkende koordinator i vegdirektoratet, regionkontakter og distriktskontakter. Distriktskontaktene står ansvarlig for gjennomføringen av informasjonsmøter. Møtene gjennomføres av personellet ute på trafikkstasjonene. Disse er for en stor del representanter fra sensorcorpset, men kan også rekrutteres fra merkantilt personale på trafikantseksjonen. Møtene gjennomføres i store trekk etter samme opplegg. Det har i en årrekke vært gjennomført landsdekkende samlinger for region- og distriktskontakter hvor innholdet i disse informasjonsmøtene har vært et gjennomgående tema. Det såkalte ”kjernebudskapet” står sentralt i denne sammenheng. Kjernebudskapet vil senere i denne rapporten bli forklart og behandlet.

Mange distrikter kaller inn de foresatte til disse møtene. Enkelte andre kaller inn 16 åringer. Da blir det innhentet opplysninger fra sentralt register og man sender brev til de som skal fylle 16 innen en viss periode. Også på dette området er det forskjeller. Noen distrikter innkaller alle som fyller 16 i kommende år, mens andre kaller inn de som fyller i nærmeste 3 til 6 måneder.

I region øst benytter en et særskilt tilpasset datasystem for påmeldingen til møter. I andre regioner benyttes andre hjelpemidler. Enkelte organiserer dette gjennom den offentlige skolen. Det kan se ut som om sistnevnte måte gir høyere deltagelse enn den første.

Gjennom tilstandsundersøkelser søker vegdirektoratet å skaffe seg kjennskap til omfanget av den private øvelseskjøringen. Undersøkelsen viser at mange, men langt fra flertallet, starter opp rett etter fylte 16 år. Den viser imidlertid ikke klart og troverdig at det kjøres så mye som ønsket i forhold til målet om redusert ulykkesbelastning for denne gruppen førere.

I forbindelse med førerprøven er det godt mulig å skille ut de som har kjørt mye bil over tid under forberedelsene til denne. Det er imidlertid ikke like lett å skille mellom de som er blitt så gode at de lett kan bestå en førerprøve og de som har kjørt nok til å skaffe den erfaringen som trengs for å få ned den ulykkesbelastningen som kan leses ut av statistikker, altså første månedene etter bestått førerprøve.

Spørsmålene vi i prosjektgruppa stiller oss i dag, er mange. Er informasjonsmøtene gode nok? Er innkallingssystemet godt nok? Er samarbeidet med trafikkskolene godt nok? Er forståelsen for gevinsten ved dette god nok blant de foresatte? Er det riktig at det hele kun er basert på den enkeltes personlige muligheter og behov? Vi er kjent med at disse spørsmålene også blir drøftet i de fora vi nevner i andre avsnittet i dette kapittel. Vi viser for øvrig til fyldig beskrivelse av hvordan en far med nyvunnen, utvidet kjennskap til dette kan oppleve det. (se vedlegg 1)

Prosjektgruppa tar gjennom denne rapporten tak i de ulike forhold, analyserer og belyser de og kan forhåpentligvis ende ut med gode forslag til forbedringer. Nullvisjonen krever av oss at vi gjør en bedre jobb!

Da det i utgangspunktet, gjennom valg av nasjonal førerkortmodell, finnes flere likheter mellom den norske og den svenske modellen, vil vi bruke mye krefter på å sammenligne nå-situasjonen i disse to land.

Mengdetreningen i Sverige

I Sverige gis ungdom også anledning til å øvelseskjøre fra fylte 16 år, men de har valgt en annerledes modell for gjennomføringen av den private øvelseskjøringen. Vi trekker her frem kun hovedprinsippene for gjennomføringen av forberedelsene til dette.

Først må elev og ledsager (handledare) sammen gå et introduksjonskurs (introduksjonsutbildning) for at ledsageren skal få godkjenning for sin rolle. Dette kurset omfatter læreplanens mål og innhold, regler for øvingskjøringen, planlegging og strukturering av øvingskjøringen samt viktige sikkerhetsfaktorer. En elev kan ved slikt kurs ha med seg inntil fire ledsagere. Ledsagerne på sin side kan få godkjenning kun for den eleven de har vært på kurset sammen med. Denne godkjenningen gjelder for inntil 5 år. Den enkelte ledsager kan likevel gå introduksjonskurs sammen med mer enn denne ene eleven og bli ledsager for flere elever. Det er ikke satt noen begrensning på dette.

Når elev og ledsager har gjennomført dette introduksjonskurset, utstedes en kontrakt som de impliserte parter undertegner, både elev, ledsager og ansvarlig myndighet.

Til forskjell fra Norge, har ikke svenskene innført obligatoriske kurser i forbindelse med trafikkopplæringen. Kandidatene til førerprøve kan møte med privat bil. Likevel er vi gjennom svenske kollegaer kjent med at det forholdsvis sjelden kommer kandidater til førerprøven uten i regi av en godkjent trafikkskole.



Fig. 1 Bildene viser merking av biler som benyttes under "øvningskjøring" i Sverige. Grønt skilt på privat bil under øvelseskjøring med ledsager, rødt skilt på biler tilknyttet trafikkskolen.

Det er interessant å legge merke til at biler som brukes til opptrening av svenske bilførere er merket på samme måte, dog med forskjell på bunnfargen i skiltet. Her symboliseres på en måte likeverdet i forhold til det å skaffe de unge førerne erfaring samtidig som en markerer forskjellen.

Kap 7 Drøfting/valg av metoder

Som nevnt innledningsvis er utgangspunktet for oppgaven den høye risiko unge bilførere representerer de første måneder, kanskje år etter at de har bestått førerprøven. Mangel på erfaring synes å være en av flere årsaker til høy ulykkesrisiko blant unge bilførere.

Neste avsnitt inneholder beskrivelse av metodikken vi vil benytte for å drøfte og belyse nevnte problemstilling.

7.1 Metoder

Vi vil organisere drøftingen av mengdetrening i følgende hovedpunkter:

- Bruk av historikk/statistikk/UAG-analyser
- Koble vår case opp mot en modell for sikkerhetsstyring
- Belyse dagens situasjon i Sverige og Norge mht. mengdetrening
- Drøfting av datagrunnlaget (forskningsrapporter) for vår case (kap.6)

7.1.1 Historikk/statistikk/UAG-analyser

Historikk

Mangel på erfaring synes å være en av de viktigste årsakene til høy ulykkesrisiko blant unge, uerfarne førere.

Tidligere ble dette sett på som et nesten umulig problem å løse, fordi nødvendig erfaring måtte tilegnes i den farligste perioden i en førers karriere, dvs. de første årene etter erverv av førerkort. Dette erfaringens paradoks (experience paradox) har i de senere årene ført til at flere land har endret førerkortbestemmelsene.

Den mest ytterliggående måten å nærme seg problemet på har vært å innføre graderte førerkort (Graduated licensing systems GLS eller GDL).

Som et alternativ til GLS, har flere land i Europa valgt en løsning med å senke aldersgrensa for øvelseskjøring i forhold til førerkortalderen. Norge og Sverige har valg å satse på denne løsningen.

I oktober 1994 ble aldersgrensen for øvelseskjøring til førerprøve kl B senket fra 17 til 16 år i Norge.

Under punkt 5.1.3 vil dagens løsning i Sverige og Norge bli nærmere omtalt/belyst.

I kapittel 6 vil resultater fra forskning bli drøftet i forhold til dagens løsninger.

Statistikk

Vi benytter statistikk og datamateriale fra ulykkesanalysegruppene for å dokumentere ulykkessituasjonen for den trafikantgruppa vi knytter caset vårt opp i mot. Vi slår fast at det foreligger forskningsrapporter som belyser de samme forhold.

Datamateriale fra ulykkesanalysegruppene vil bli behandlet i eget avsnitt.

Kilder for statistikk

Vi har i prosjektarbeidet benyttet Vegdirektoratets landsoversikter over personskadeulykker.

I tillegg har vi innhentet statistikk fra Straksulykkesregisteret for Region øst.

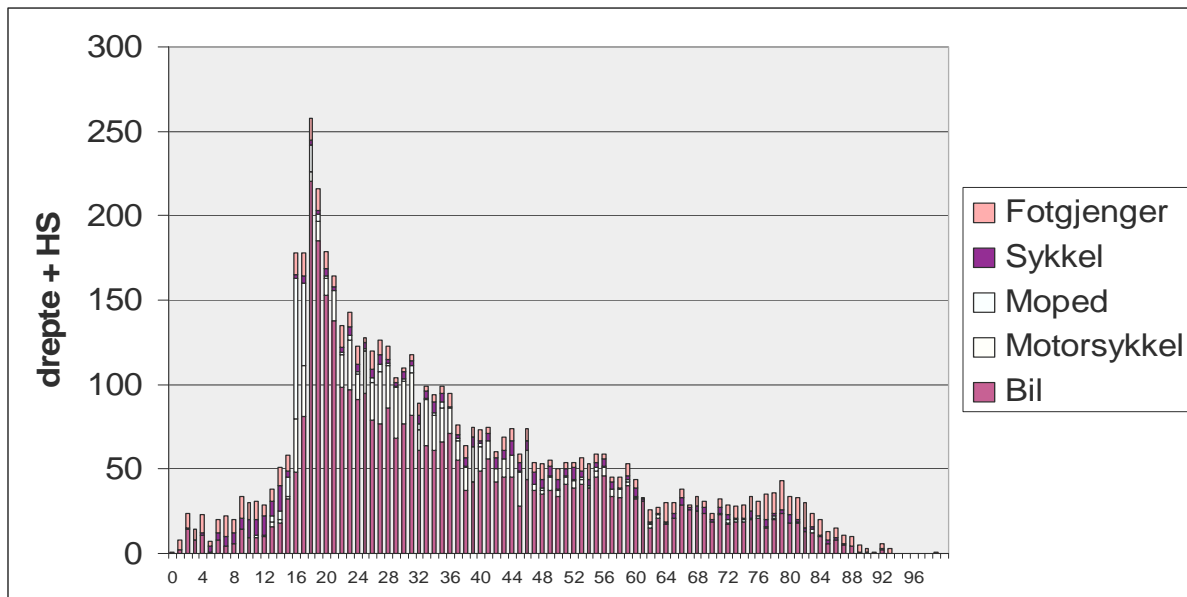


Fig 2 Drepte og hardt skadde fordelt på kjøretøytyper og fotgjengere 2001 – 2005

(Vegdirektoratet, Amundsen 2007)

Figur 2 viser at over 250 18-åringer og over 200 19-åringer ble drept eller hardt skadd i trafikkulykker i Norge i perioden 2001-2005.

Over 170 16-åringer, over 170 17-åringer og over 170 20-åringer ble drept eller hardt skadd i samme periode.

Statistikken viser tydelig hvilken utfordring vi har i forhold til unge trafikanter. Statistikken viser også at det er ungdommer i bil som er mest utsatt.

Av figuren framgår det at antallet drepte og hardt skadde faller til ca 120 i aldersgruppen 25 år. Deretter faller antallet i hver aldergruppe til rundt 50 personer ved 60 års alder.

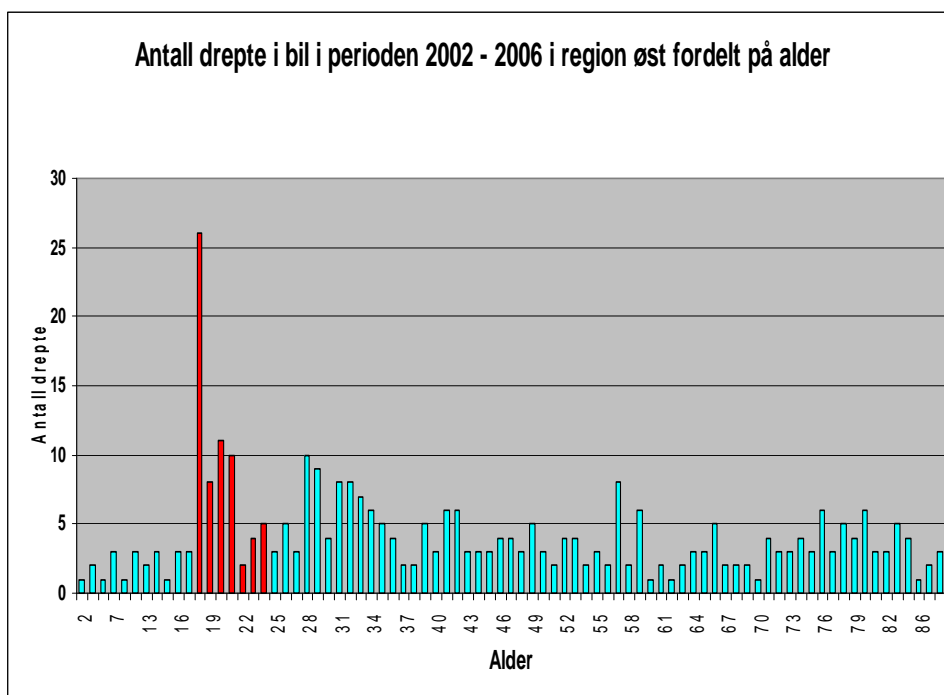


Fig 3 Antall drepte i bil 2002 – 2006 i region øst fordelt på alder (STRAKS – registret)

Fig 3 viser at over 25 ungdommer i 18-årsalderen ble drept i ulykker med bil i region øst i perioden 2002 – 2006.

UAG-analyser

Datagrunnlaget for dette avsnittet er følgende 2 rapporter:

- 1) Årsrapport 2007
UAG's dybdeanalyser av dødsulykkene i vegtrafikken i Region øst
- 2) Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken
Nasjonal årsrapport for ulykkesgruppene arbeid i 2006
Begge de ovennevnte rapportene inneholder egne avsnitt som omhandler unge trafikanter (under 25 år).
- 1) UAG's årsrapport 2007 for Region øst beskriver resultatene fra analysene av de 81 dødsulykkene i regionen i 2007.

I avsnittet om unge trafikanter framgår det at 13 av de involverte førerne var under 25 år. 3 av disse var MC førere. Særlig vil vi peke på at de to førstnevnte forhold klart understøtter vår problemstilling.

- I 11 av disse 13 dødsulykkene ble det holdt for høy fart etter forholdene
- I 12 av ulykkene er det registrert dårlig førerdyktighet.
- 2 av førerne sovnet

- I en av MC ulykkene var dårlig synlighet medvirkende
- En av bilførerne var ruset i tillegg til at farten var høy



Fig 4 Bilde fra en tragisk ungdomsulykke

2) Nasjonal årsrapport for ulykkesgruppens arbeid i 2006 inneholder resultater fra analyser av i alt 228 dødsulykker som inntraff i løpet av dette året.

Avsnitt om unge trafikanter (under 25 år).

I 2006 forekom 82 dødsulykker hvor unge trafikanter under 25 år var involvert.

Unge trafikanter var innblandet i 38 møteulykker, 24 utforkjøringsulykker, 9 fotgjengerulykker, 8 kryssulykker og 3 ulykker med påkjøring eller annet forløp.

Unge trafikanter var i vel 80 prosent av ulykkene (68 ulykker) innblandet som bilførere og passasjerer, i 61 av disse ulykkene var bilføreren under 25 år.

I 80 prosent av ulykkene (68) ulykker er manglende førerdyktighet funnet å være medvirkende ulykkesårsak.

Dette bekrefter inntrykket av at unge bilførere med nyervervet førerkort og begrenset erfaring er strekt utsatt for risiko og at dette ofte skyldes mangelfull ferdighet og risikoforståelse.

Førerdyktighet (avsnitt 6.1.5 i UAG's årsrapport 2006)

Manglende førerdyktighet er gjerne et resultat av liten erfaring og kunnskap og som innebærer feilvurderinger og/eller uansvarlig atferd.. Vurdering av førerdyktighet i etterkant av en ulykke er i stor grad en subjektiv vurdering etter at hendelsesforløpet er kartlagt. Det vurderes blant annet om situasjonen var for vanskelig for en gjennomsnittlig bilfører eller om vedkommende burde ha behersket situasjonen. I vurderingen inngår blant annet hvor lenge bilføreren har hatt førerkort, uheldige forhold ved kjøretøyet, vegmiljøets kompleksitet, informasjon til fører fra vegmiljøet, vanskelige ytre kjøreforhold og hvordan føreren har innrettet kjøringen etter forholdene. Manglende førerdyktighet er kategorisert i flere faktorer.

Det kan være mer enn én medvirkende faktor i hver ulykke.

	Øst	Sør	Vest	Midt	Nord	I alt
Dødsulykker undersøkt i alt	69	57	37	34	31	228
Manglende teknisk bilbehandling	14	8	0	12	0	34
Manglende informasjonsinnhenting	18	52	13	14	11	108
Feil beslutning/avgjørelse	27	44	12	5	6	94
Manglende kjøreefaring	9	14	4	11	5	43
Overdreven tro på egen dyktighet	10	11	7	6	1	35
En eller flere av faktorene over	44	55	27	25	19	170

Fig. 5 Antall dødsulykker i 2006 hvor manglende førerdyktighet har vært medvirkende ulykkesårsak (flere faktorer kan forekomme i en enkelt ulykke)

7.1.2 En modell for sikkerhetsstyring

TRIPOD, beskrivelse av modellen og bruk av modellen i oppgaven.

TRIPOD er en modell for sikkerhetsstyring som viser sammenhengen mellom latente organisatoriske forhold, feilhandlinger, barrierer og ulykker. Vi finner modellen anvendelig i dette tilfellet da mengdetreningen og utfordringene den unge bilfører kandidat står overfor nettopp inneholder disse komponenter.

Tripod-modellen ble utviklet av forskere ved universitetene i Manchester og Leiden på 1990-tallet.

Tripod-modellen kan brukes til proaktiv styring og den kan brukes til reaktiv læring.

Proaktiv styring

De organisatoriske risikofaktorene er forhold i organisasjonen som påvirker sikkerheten ved det som utføres. Målet med proaktiv styring er å styre de organisatoriske risikofaktorene slik at det ikke produseres utilsiktede farlige forhold og situasjoner som lett kan føre til feilhandlinger.

Feilhandlinger i kombinasjon med farekilder (f.eks. kjøretøy i bevegelse) kan føre til alvorlige ulykker hvis det ikke finnes tilstrekkelige beskyttende barrierer.

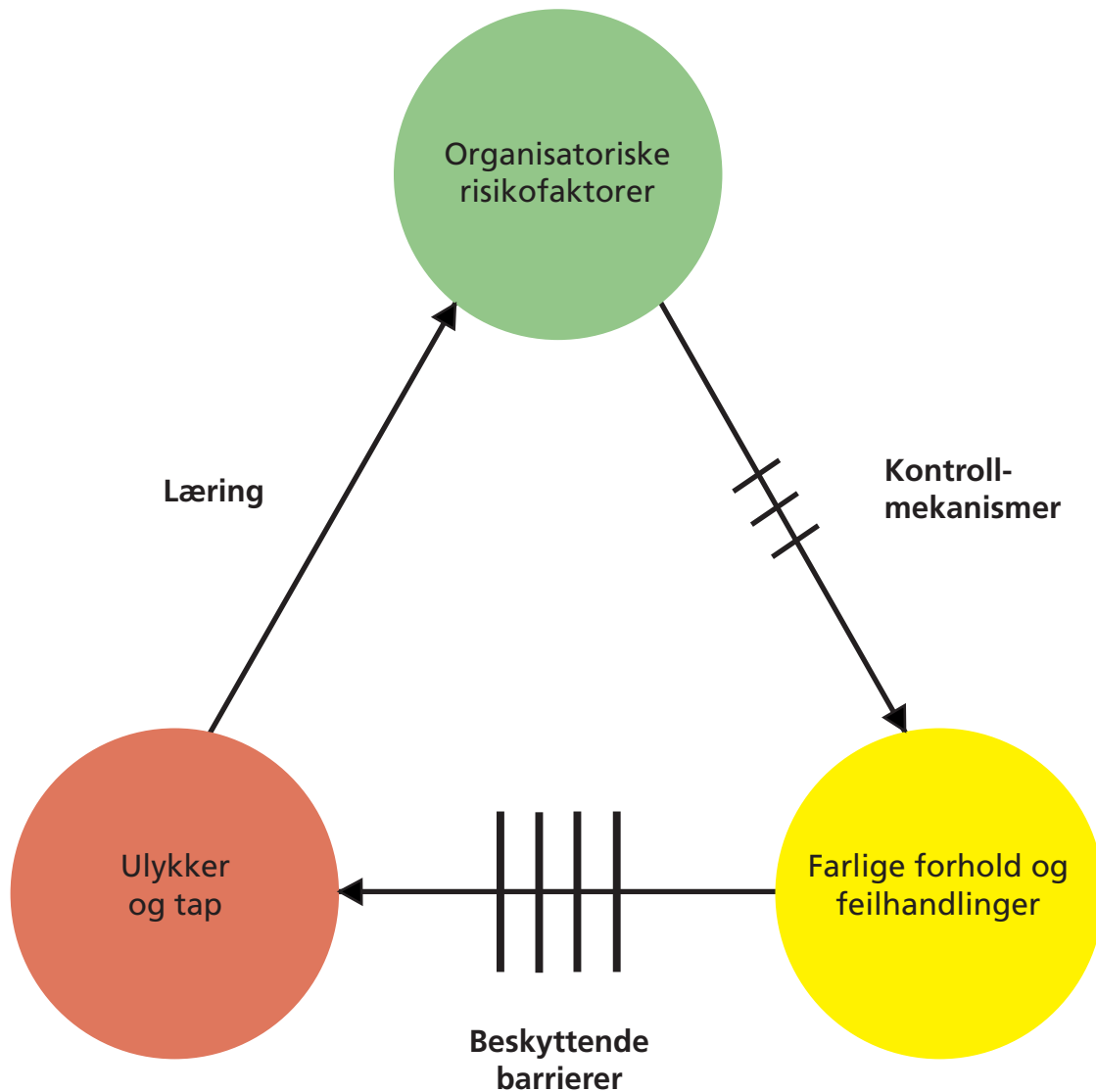


Fig. 6 Tripod – modell for proaktiv styring

Reaktiv læring

Ulykkesanalysene går motsatt veg av styringsprosessen. Den tar utgangspunkt i ulykkene som skjer og går bakover i hendelsesforløpet for å identifisere utilstrekkelige barrierer, farlige lokale forhold, mangelfull kontroll med produksjonsprosessene og organisatoriske risikofaktorer. ... hva skjedde, hvorfor?

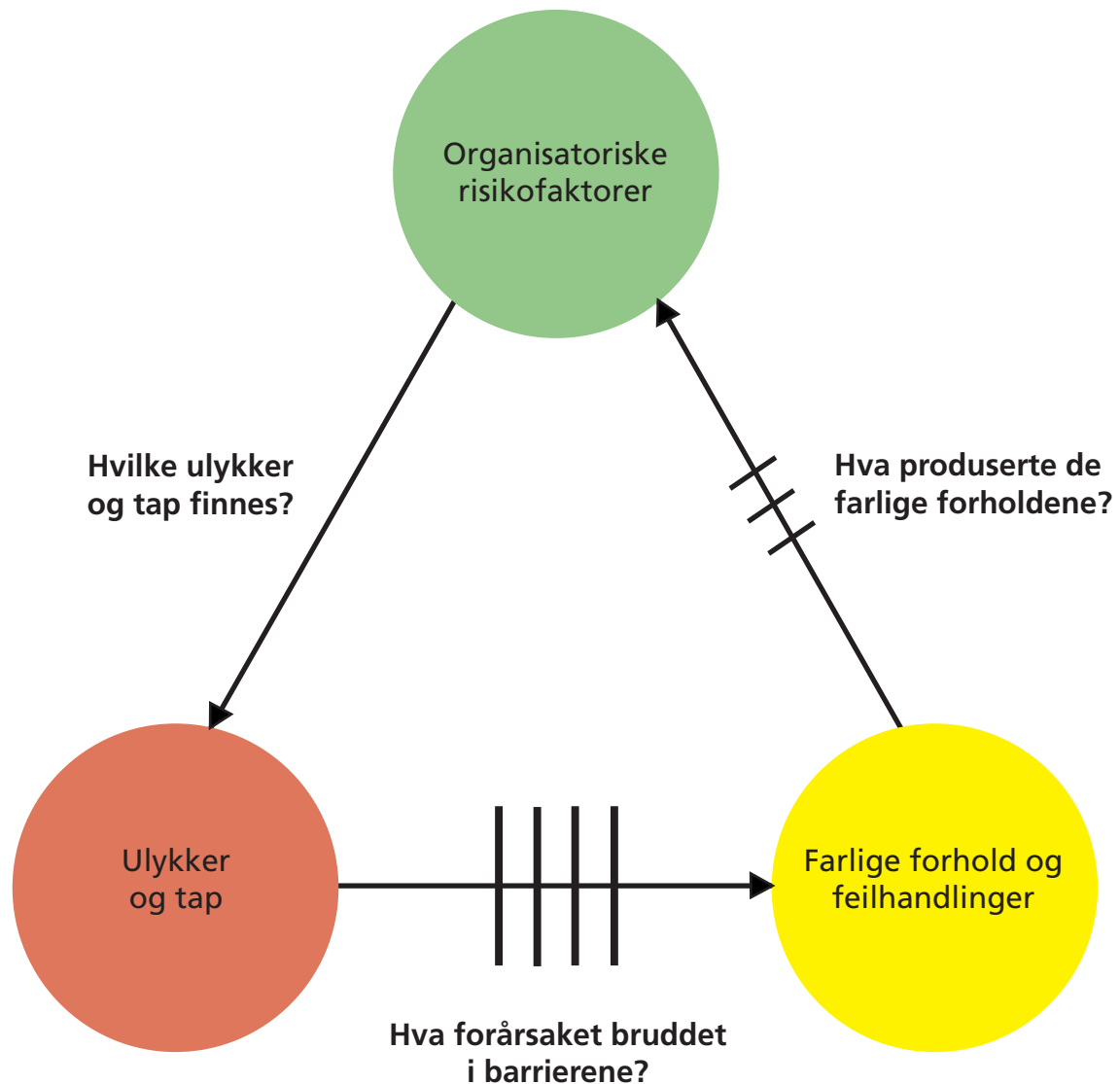


Fig. 7 Tripod – modell for reaktiv læring

Nedenfor skal vi se litt på hvordan vi kan benytte Tripod-modellen for **reaktiv læring** i forhold til analyser og statistikk fra vegtrafikkulykker.

Vi skal først se litt på begrepet barrierer i vegtrafikken og betrakte vegtrafikken som system.

Barrierer

I Tripod-modellen finner vi begrepet barrierer. Barrierer i vegtrafikken er tiltak som skal forhindre at feilhandlinger gjøres eller at feilhandlinger får utvikle seg til ulykker med alvorlige konsekvenser.

I vegtrafikken gjøres det stadig feilhandlinger og mangelfulle barrierer gjør at feilhandlinger fører til alvorlige ulykker, med tap av menneskeliv og store materielle tap som konsekvenser.

Kjernebudskapet

Kjernebudskapet, slik det blir presentert av veg- og trafikkavdelingen i Statens vegvesen, innebærer en tidligst mulig oppstart av føreropplæringen. Ikke nødvendigvis på 16 årsdagen, men i utgangspunktet ca 2 år før førerprøven. Første innlæring av tekniske ferdigheter skal skje i et nært trekantsamarbeid mellom elev, foresatte og trafikklæreren. Slik bygges både teknisk og trafikal kompetanse opp gjennom et systematisk samarbeid. Det ideelle er å komme på det nivået læreplanen forutsetter for gjennomføring av trinn 4, selvstendig kjøring i by og på landeveg, ca ett år før førerprøven. Dermed er det fortsatt god tid til mengdetrening og gjennom det, erfaringsinnhenting under mest mulig naturlige forhold.

På denne måten kan mengdetreningen bli en svært effektiv barriere da førerkompetansen etter et slikt opplæringsforløp langt overstiger minimumskravene for å bestå en førerprøve og, som det ofte betegnes i sentrale fora, gir læring for livet!

Vegtrafikken som system

Vegtrafikken er et komplekst system. Ulike kjøretøyer i fart skaper mye bevegelsesenergi og det er mange forskjellige aktører. Vegtrafikken er på denne måten et sårbart system med små feilmarginer og stort samhandlingsbehov.

Dette er grundig dokumentert gjennom ulykkesstatistikker og ulykkesanalyser.

For at vegtrafikksystemet skal være sikkert, må elementene i systemet oppfylle mange krav. Vi nevner her bare eksempler på dette.

Systemkravene til en sikker veg kan være at den må lede til sikker atferd, den må beskytte mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger og det skal være lett å handle riktig og vanskelig å handle feil.

Systemkravene til en sikker trafikant er blant annet at vedkommende har tilstrekkelig kjøreeerfaring, har kunnskap, ferdighet, holdning og motivasjon og ikke begår bevisste, grove regelbrudd.

Systemkravene til et sikkert kjøretøy er at det må være i forsvarlig teknisk stand og ha tilstrekkelig innebygd kollisjonssikkerhet.

Alvorlige trafikkulykker er som regel et resultat av sviktende barrierer mot feilhandlinger og manglende eller sviktende barrierer som fører til store konsekvenser, dersom feilhandlinger begås.

Nedenfor er vist noen eksempler på manglende eller sviktende barrierer og noen eksempler på farlige forhold og feilhandlinger.

Manglende/sviktende barrierer kan være for dårlig ulykkesberedskap (ambulans/førstehjelp), dårlig sikkerhet i bilen (passiv sikkerhet), farlig sideterreng, manglende autovern eller midtdeler, dårlig vedlikehold av vegnettet eller uheldig vegutforming (kanalisering).

Farlige forhold og feilhandlinger kan for eksempel være manglende kjøreerfaring, mangelfull teknisk bilbehandling, mangelfull informasjonsinnhenting, feil beslutning/avgjørelse eller overdreven tro på egen dyktighet.

Ulykkesanalysene av vegtrafikkulykker tar utgangspunkt i ulykker som har skjedd og går bakover i hendelsesforløpet. På den måten kan man identifisere utilstrekkelige barrierer og farlige forhold.

Man avdekker mulige feilhandlinger og kan stille spørsmål om hva som produserte de farlige forholdene. På denne måten kan mulige organisatoriske risikofaktorer avdekkes.

Etterfølgende figur viser eksempel på hvordan TRIPOD kan benyttes til reaktiv læring med bakgrunn i analyser av vegtrafikkulykker.

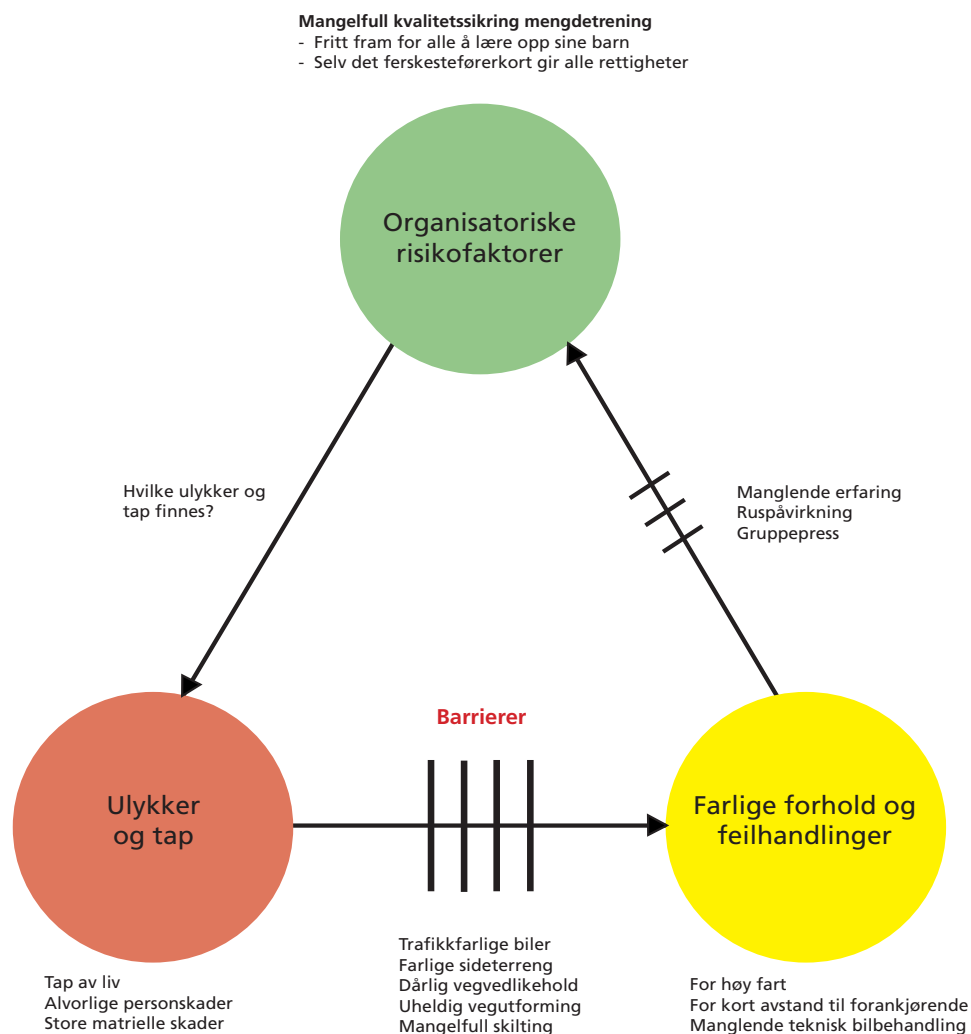


Fig. 8 Tripod-modellen viser eksempel på reaktiv læring med utgangspunkt i ulykker og tap i trafikken.

7.1.3 Belysing av dagens situasjon i Norge og Sverige

Det er naturlig å tenke at en stor andel av ungdom setter seg som mål å ta førerkortet på sin 18 års dag eller i rimelig nærhet etter denne. Det er også rimelig å anta at svært mange ser frem til den dagen de kan få lov til å starte med øvelseskjøring. Vi erfarer gjennom sensorvirksomheten at mange forteller nettopp dette. De kjører første tur på 16 års dagen. Siden blir det sjeldnere helt til 18 års dagen nærmer seg. Da gjelder det å forberede seg til en førerprøve. Dette blir altfor ofte en hektisk periode med til dels tilfeldig blanding av nødvendig grunnleggende trening og obligatoriske kurser. Dette får ofte en dramatisk finale i en førerprøve hvor kandidaten må yte "over evne" for å bestå prøven. Ofte ender det med stryk og nye forsøk med minimalt med øving i mellomtiden.

Flertallet av de som klarer prøven ved første forsøk, har nok et kompetansenivå som ikke gir rom for mye sikkerhetsmarginer og starter nå på en risikobefengt veg uten videre veiledning. Altfor ofte ender dette galt. Med andre ord kan en her se både organisatoriske svikt, mangelfulle barrierer, feilhandlinger/farlige forhold og ulykker/tap.

Dette bildet gjør seg nok gjeldende også i Sverige, om enn i mindre grad. Imidlertid er starten på øvelseskjøringen preget av en sterkere regulering der. Dette vil naturlig føre til at alle, både elever og foresatte, har et bedre grunnlag og forhåpentlig en bedre forståelse av hva de begir seg ut på. Utover dette, sikrer den svenske modellen at alle blir behandlet likt fra myndighetenes side. Naturligvis er heller ikke dette noen garanti for at det blir kjørt tilstrekkelig mengde. Likevel er ulykkesutviklingen mer positiv på andre siden av "kjølen". I Sverige har de til nå ikke hatt obligatoriske kurser og har anledning til å gjennomføre førerprøven i privatbil uten samme sikkerhetsutstyr som vi krever i Norge. Av denne grunn, kan det lett bli allmenn aksept blant publikum for et høyere nivå på kandidaten samtidig som prøven lettere vil bli avbrutt dersom nivået ikke er tilstede.

Det kan tenkes at det svenske folket faktisk opplever en status i å kunne gå ut fra et introduksjonskurs med et signert dokument i lomma, et bevis på at de er godkjente ledsagere.

Drøfting

Den økte kvaliteten på mengdetreningen vil måtte innebære økt kvantitet og dermed hjelpe ungdommen gjennom den kritiske fasen der de føler mestring fordi de etter en god del kilometer opplever å ha god kontroll over bilen og begynner å ta sjanser. Vi antar at svært mange i dag fremstiller seg til og består førerprøven nettopp på dette stadiet. Nå vil denne oppfatningen kunne bringe med seg kjøring med høy risiko samtidig med at erfaringen er minimal. Dette vil lett utløse uhell/ulykker. Ofte ser vi at konsekvensene av slike ulykker er dramatiske.

Økt kvalitet på mengdetreningen gjennomført på riktig måte i et nært samarbeid med trafikkskolen vil, etter vårt skjønn, føre til reduksjon i alvorlige ulykker blant unge bilførere.

3 av gruppens medlemmer arbeider til daglig som førerprøvesensorer. Vi er enige i at det er lett å se forskjellene mellom de som er lært opp for kun å bestå en førerprøve og de som faktisk har tilegnet seg et erfaringsnivå som gir noe mer.

7.1.4 Drøfting av datagrunnlaget

Innledning

Statistikk og ulykkesanalyse er søkt belyst gjennom den reaktive betraktningen.

Datagrunnlaget drøftes gjennom proaktiv fremstilling.

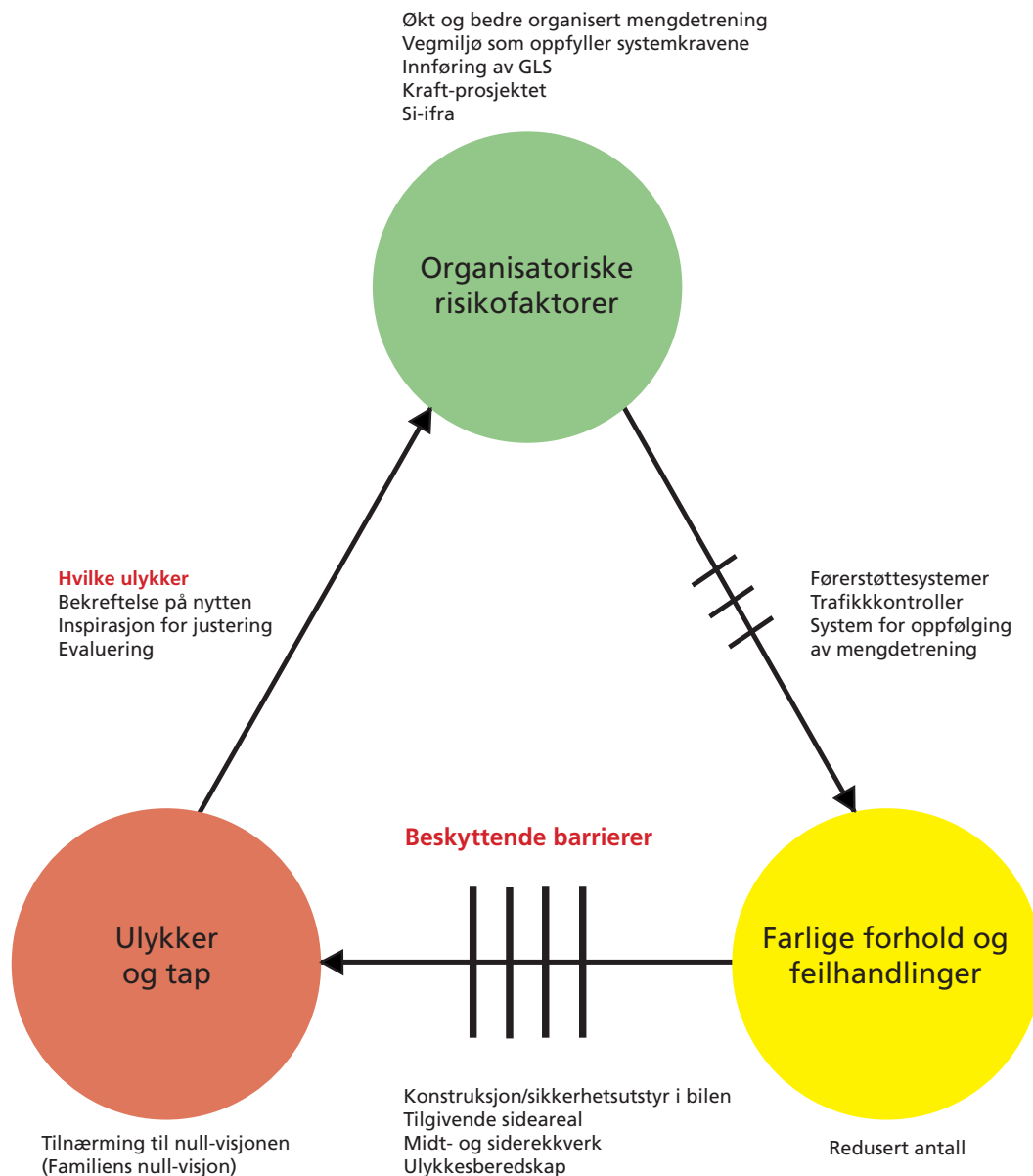


Fig. 9 Tripod-modellen viser eksempel på proaktiv styring ved hjelp av nyttige tiltak og virkemidler, eksempel på dette er mengdetreningen.

I lys av dette vil vi nå trekke inn de aktuelle forskningsresultater, relatere dette til mengdetreningsproblematikken og nærme oss konklusjonene gjennom bruk av de funn som er gjort gjennom forskning i Sverige og Norge.

Det foreligger et solid forskningsmateriale både fra Sverige og Norge hvor mengdetrening, kjøree erfaring og ulykkesrisiko er analysert. I vår videre drøfting og analyse har vi valgt ut følgende fire forskningsrapporter:

Gregersen, Nyberg og Berg:

Undersøkelsen er gjort i Sverige og hadde følgende hensikt/målsetting:

- Undersøke sikkerhetsproblemet under øvelseskjøring for klasse B
- Evaluere en mulig løsning på erfaringens paradoks ved å senke alderen for øvelseskjøring til 16 år. Nytteten av denne ekstra erfaringen vurdert i forhold til redusert ulykkesutsatthet etter å ha fått førerkort.
- Analysere ulykker under øvelseskjøring, sammenlignet med ulykker de 2 første årene med førerkort

Vi vil i vår oppgave se på eventuell nytte av ekstra erfaring i forhold til redusert ulykkesutsatthet etter å ha fått førerkort.

I Sverige er det gjort en egen undersøkelse (evaluering) av effekten av å senke aldersgrensen for privat øvelseskjøring til 16 år (Gregersen et al.,2000). Det er vist til denne undersøkelsen i avsnitt 4.2 i ovennevnte undersøkelse.

Omfanget av privat øvelseskjøring ble kartlagt ved hjelp av spørreskjemaer til en gruppe som hadde tatt førerkort før aldersgrensen ble senket, og til en gruppe som tok førerkort etter endringen.

Ulykkesdata for de to gruppene ble tatt ut av registeret over politirapporterte ulykker de to første årene etter å ha tatt førerkort.

- Resultatene av undersøkelsen viste at det var en markert økning i antall timer øvelseskjøring etter at aldersgrensen ble senket, fra et gjennomsnitt på 47,6 timer før til et snitt på 117,6 etter endringen.
- Det ble også funnet en signifikant reduksjon av ulykkesrisiko blant 18-19 åringene de 2 første årene etter å ha tatt førerkort, for den gruppa som tok førerkort etter reformen.

Gruppe	Personskadeulykker pr. 1000 førere
Før endring	19,55
Etter endring	10,13
Reduksjon	9,42 (48,2 %)
Korrigert for usikkerhetsfaktorer *	8,27 (42,3 %)

Fig. 10 Tabellen viser ulykkesutsatthet for de 2 gruppene

* Usikkerhetsfaktorene er blant annet forskjeller i generell ulykkestrend i studieperioden og forskjeller i gjennomsnittlig førerkortalder for de to gruppene

Sagberg 2000

Denne undersøkelsen er gjort i Norge av Fridulv Sagberg

Følgende problemstillinger var utgangspunkt for undersøkelsen:

- Er det forskjell i risiko den første tiden etter førerprøven mellom førere som har fått førerkort etter at aldersgrensen ble senket (og var 16 år eller yngre da grensen ble senket) og dem som fikk førerkort tidligere?
- Dersom det er forskjell i risiko, er det da grunn til å tro at disse forskjellene kan forklares av endringene i førerkortbestemmelsene?

En hypotese for undersøkelsen var at førere som fikk førerkort etter at aldersgrensen ble redusert, hadde lavere risiko etter førerprøven sammenlignet med dem som fikk førerkort tidligere, gitt at omfanget av øvelseskjøring faktisk har økt.

Metode

Informasjon om uhell og kjørelenger blant unge førere ble registrert ved hjelp av:

- Spørreskjema sendt i posten
- Analyse av politirapporterte personskadeulykker.

Førerne i undersøkelsen ble delt i 3 grupper:

- Førgruppe = førere som fikk førerkort før bestemmelsene ble endret
- 17-årsgruppe = førere som fikk førerkort første året etter endringen
- 16-årsgruppe = de som var 16 år da aldersgrensen ble senket

Resultater/funn

Det ble gjort følgende interessante funn:

- Resultatene fra denne norske undersøkelsen tydet ikke på at senket aldersgrense for øvelseskjøring hadde ført til noen endring i ulykkesrisikoen den første tida etter førerprøven.
- Økningen i øvelseskjøring var minimal i Norge etter at aldersgrensen for øvelseskjøring ble senket til 16 år.

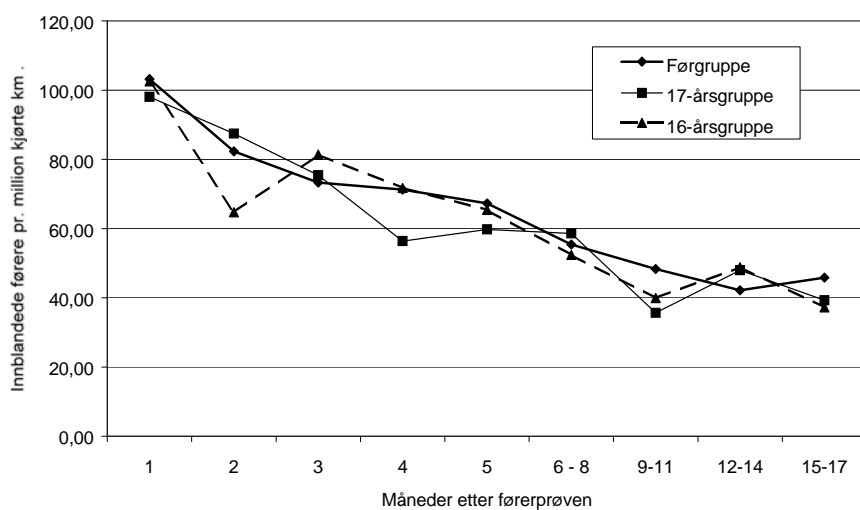


Fig.11 Uhellsrisiko de første 17 måneder for alle 3 gruppene

Statistikken er basert på selvrapporterte uhell og ulykker og omfatter både uhell med og uten personskader. Forskjeller i alvorlighetsgraden ble ikke studert.

	Førggruppen (1994) (n=8620)	17-årsgruppen (1995-96) (n=9695)	16-årsgruppen (1998-99) (n=7876)
Beregnet gjennomsnittlig antall turer	41,4	45,7	53,9
Beregnet gjennomsnittlig kjørelengde for alle førere	914 km	1027 km	1153 km

Fig. 12 Tabellen over viser beregnet kjørelengde for privat øvelseskjøring

Rapporten inneholder også et avsnitt som viser en alternativ måte å undersøke virkningen av mengdetrening på

En alternativ måte å undersøke virkningen av mengdetrening på, er å se om det er sammenhenger mellom risiko og rapportert omfang av øvelseskjøring, uavhengig av hvilken gruppe førerne tilhører. Figur 13 viser hvordan risikoen i to perioder etter førerprøven (månedene 1-6 og månedene 7-17) varierer med antall turer privat øvelseskjøring.

I denne analysen er alle tre gruppene slått sammen for å redusere usikkerheten i risikotallene. Risikotallene er beregnet ut fra et relativt stort antall førere.

Førere innblandet i ulykker pr. million kilometer

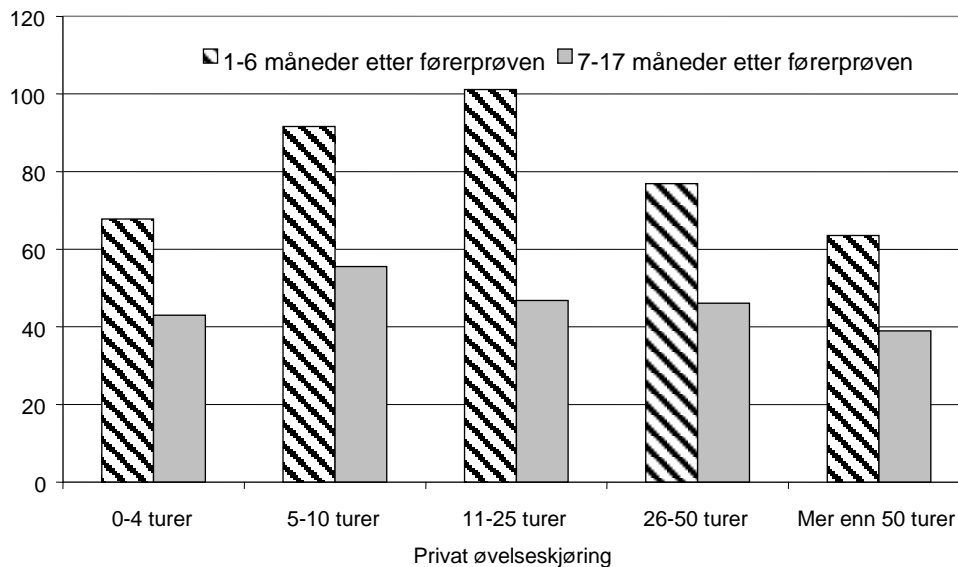


Fig. 13 Her ser vi at risikoen de første månedene etter førerprøven er lavest for dem som enten har hatt svært lite privat øvelseskjøring (mindre enn 5 turer) eller hatt mer enn 50 turer, mens risikoen er høyest for dem som har hatt mellom 11 og 25 turer.

Ut fra forskningsresultatene ovenfor kan man trekke noen konklusjoner:

- Sammenhengen mellom ulykkesrisiko og mengden av øvelseskjøring kan tyde på at omfanget av øvelseskjøring må overstige et visst minimum før man kan oppnå en positiv effekt. Øvelseskjøring av mindre omfang kan muligens bidra til at føreren bare får økt trygghet og titro til egne ferdigheter, uten at de faktiske ferdighetene står i forhold til dette.
- Alt tyder på at de som har kjørt minst ligger lavt på risikoskalaen den aller første tiden. Antagelig gir usikkerheten seg utslag i forsiktig atferd. Dette bildet vil trolig endre seg til det verre når disse får mer egentrening og føler større trygghet.
- Den betydelige reduksjonen i ulykkesrisiko som skjer i løpet av den første tiden med førerkort, gir grunn til å tro at mer mengdetrening før førerprøven vil kunne redusere risikoen i starten for nye, unge bilførere. Økningen i mengdetrening til nå, har nok vært for liten til at det kan forventes noen effekt. (Denne konklusjonen støttes av den svenske evalueringen av 16-årsgrensen)

Ut fra konklusjonene ovenfor blir det da viktig å stille følgende spørsmål:

Hvor mye mengdetrening er optimalt?

Denne problemstillingen er analysert og belyst i TØI rapport 566/2002 av Fridulv Sagberg.

Datagrunnlaget er selvrapporterte uhell og innblanding i politirapporterte personskadeulykker blant 18-20 – årige førere, etter akkumulert kjørelengde.

(akkumulert kjørelengde = summen av øvelseskjøring og kjøring med førerkort)

I følge rapporten er risikoutviklingen tilnærmet lik for både materiellskader og personskadeulykker. Det ble påvist en halvering av risikoen etter ca 7-8000 km i forhold til risikoen like etter førerprøven.

Et viktig spørsmål blir om man ved økt mengdetrening vil oppnå den samme læreeffekten, slik at de nye, unge førerne starter på et lavere risikonivå når de får førerkort og begynner å kjøre på egenhånd. I så fall vil en kunne unngå en stor del av de mange ulykkene som skjer den første tida etter førerprøven.

Sagberg fant ut at innblandingen i ulykker omtrent halveres etter vel 7000 kjørte km totalt, dvs. vel 5000 km etter førerprøven. Det er naturlig å stille spørsmål om det er slik at 5000 km ekstra øvelseskjøring gir samme effekt, slik at startrisikoen etter å ha tatt førerkort kunne halveres i forhold til dagens situasjon.

Det foreligger pr. i dag ingen data som kan noe sikkert om det er forskjeller mellom kjøring med ledsager og kjøring alene når det gjelder sammenhengen mellom kjøreefaring og risiko.

Flere forskere peker i denne sammenhengen på at man må være klar over at risikoutviklingen for unge førere har både en aldersrelatert og en erfaringsrelatert side (komponent).

Unge førere representerer et problem som er komplisert, og mange forskjellige faktorer har betydning for unge føreres atferd. I tillegg til at de er uerfarne kan følgende faktorer nevnes:

- Indre modell preget av dristighet og spenning
- Høy tiltro til egen dyktighet
- Identitetssøking, selvtesting
- Imponere andre, selvhevdelse
- Spenningssøking
- Fornøyleskjøring, kveld, natt, helg
- Gruppepress

Vi går nå tilbake til betydningen av erfaring og mengdetrening som et viktig bidrag til å få ned antall ulykker blant unge bilførere.

Sagberg sier i sine konklusjoner følgende:

- Den største reduksjonen i personskader skjer ved en økning i mengdetrening på mellom 3000 og 5000 km, dvs. et totalt omfang på mellom 5000 og 7000 km
- Det er god grunn til å tro at det omfanget av mengdetrening som er antydnet her, overstiger det eventuelle kritiske området hvor økning i mengdetrening kan ha en negativ effekt pga avvik mellom faktisk og opplevd ferdighet.

Sikkerhetsaspektet under øvelseskjøring

For å vurdere hvordan økt mengdetrening virker inn på antall ulykker må en ta hensyn til ulykker både før og etter førerprøven.

Det er forventet at ulykkesrisikoen etter førerprøven går ned også i Norge, dersom omfanget av mengdetrening overstiger et visst minimumsnivå. Samtidig vil økt mengdetrening medføre mer kjøring (eksponering) før førerprøven, og følgelig medføre sannsynlighet for flere uhell/ulykker.

Det foreligger en god del forskning som analyserer og belyser ulike sider ved privat øvelseskjøring bant ungdom i aldersgruppa 16-17 år.

Vi har tidligere sett på erfaringer fra Sverige som støtter opp om den positive effekten på trafiksikkerhet som mengdetrening kan ha.

En annen positiv effekt er at øvelseskjøring er forbundet med svært lav ulykkesrisiko.

Denne er såpass lav at risikoen er beregnet til å være lavere enn når ledsager kjører alene. (Gregersen & Nyberg, 2002). Dette kan godt fremstå som et eksempel på organisatorisk redundance. (jfr. High Reliability-teorien beskrevet av Marone og Woodhouse m.fl.) Elev og ledsager gjør felles innsats ved å rådføre seg med, sjekke og korrigere hverandre.

Pål Ulleberg ved TØI har foretatt en undersøkelse vedrørende omfang av privat øvelseskjøring bant ungdom på 16 og 17 år. (TØI rapport 675/2003).

Rapporten sier også noe om innholdet i den private øvelseskjøringen, m.a.o. hva kjennetegner privat øvelseskjøring i Norge?

Hovedresultatene oppsummeres i følgende punkter:

- Gjennomsnittlig varighet på kjøreturen er 45 min.
- En typisk kjøretur med privat ledsager planlegges ikke på forhånd
- 61 % av øvingsturene foretas i kombinasjon med andre kjøreformål
- Menn øver mest på alle typer kjøring, unntatt tekniske ferdigheter, som kvinner øver mer på
- Få øvingsturer forgår på motorvei, flest på landevei og i boligstrøk
- Far er oftest ledsager
- Nesten ingen rapporterte uhell under privat øvelseskjøring. (Kun noen få uhell med materielle skader)

Andre interessante funn er at svært få driver privat øvelseskjøring i samarbeid med trafikkskole. Enda færre oppgir at de tar time ved trafikkskole før de begynner å øvelseskjøre privat.

Kap 8 Analyse, vurdering, konklusjon

Vi har en ambisjon om å komme frem til et konkret forslag til justering av dagens forskrift med hensyn til struktureringen av mengdetreningen som ledd i bilføreropplæringen i Norge.

I begrensningen har vi satt ligger at vi vil fokusere sterkt på samspillet mellom eleven, de foresatte og trafikklæreren.

8.1 Analyse

Bakgrunnen for senkingen av aldersgrense for å starte øvelseskjøring fremstår som et klart og riktig skritt. Valgene som er gjort i henholdsvis Norge og Sverige er tuftet på faglige og sannsynligvis også politiske hensyn. Sverige har en noe strammere modell i og med godkjenningsordningen av ledsagere. De foreliggende forskningsresultater dokumenterer at den svenske modellen har gitt et bedre resultat. Det er interessant å legge merke til at selve førerprøven i Sverige kanskje virker nedtonet sammenlignet med Norge.

Oversikten viser en svært lav deltagelse på våre informasjonsmøter. Dermed får vi ikke tilkjennegjort selve kjernebudskapet slik vi ønsker det. Forskningsresultatene synes å bekrefte at vi ikke får den ønskede virkning. Det kjøres langt mindre enn hva som er nødvendig for å få det erfaringsnivå en ser behøves. Det norske mengdetreningsprosjektet bygger på total frivillighet og fanger muligens bare opp de som trenger dette minst. I tillegg blir det en betydelig avstand mellom Statens vegvesen sin aktivitet og trafikkskolenes og de foresattes aktivitet.

8.2 Vurdering

Ut fra tilgjengelige data, mener vi å se at mengdetrening som fenomen knyttet til bilføreropplæringen er en viktig og nødvendig måte å kvalitetssikre nivået på. Vi får hele tiden bekreftet våre antagelser om at øvingen må foregå over et betydelig tidsrom og at de to årene det legges opp til i forhold til de yngste bilførerene er et minimum. Et krav om introduksjonskurs for elev og ledsager sammen og derpå følgende avtale med trafikkskole bør innføres. Vi ser hindringene i forhold til de som er eldre enn 16 år og som kanskje ikke i samme grad har noen å øvingskjøre sammen med. De er flyttet ut av hjemmet og bor på et studiested uten det samme sosiale nettverket m.m. Dette vil i noen grad kompenseres ved at den aldersrelaterte kompetansen trer inn. Altså lavere risiko grunnet høyere alder.

Imidlertid kan det synes som om det er den erfaringsbaserte kompetansen som har størst effekt. Derfor vil det være riktig å sette et kvalitetsmål på mengdetreningen i tillegg til målet om et visst antall kilometer, eller på kvantiteten. Noe som ville kunne bety en utsettelse for enkelte med hensyn til ervervet av et førerkort.

Sikkerhetsgevinsten og det samfunnsøkonomiske aspektet burde være gode nok argumenter for likevel å gjennomføre slike ordninger.

Informasjonen om bestemmelser vedrørende føreropplæring, herunder om mengdetreningen og dens betydning bør sendes ut til alle 15 åringer, senest 6 måneder før de fyller 16 år. Dette gir disse mulighet for å gjennomføre trafikalt grunnkurs i god tid før 16 års dagen. Dette bør være en fengende og klar presentasjon hvor Statens vegvesen står bak. Informasjonen bør fortrinnsvis spres gjennom det offentlige skoleverk. Mye tyder på at tiltaket vekker mer tillit hos publikum, særlig hos foreldre/foresatte på den måten.

Det trafikale grunnkurset kan som nå gjennomføres av trafikkskolene. Et obligatorisk introduksjonskurs for elev og ledsager sammen bør også kunne legges til trafikkskolene på grunnlag av en tilpasset godkjenningsordning. Dermed opprettholdes et sunt konkurransemoment. Representanter for Statens vegvesen bør kunne gjøre gjesteopptreden ved disse kursene for å kvalitetssikre inngåelsen av samarbeidskontrakter med partene, elev, ledsager og trafikklærer. I dette ligger det en enkel og effektiv form for tilsyn med virksomheten. Den vil kreve mindre ressurser pr. elev enn hva tilfellet er i dag.

Avtalen mellom de berørte parter må inneholde bestemmelser om kvalitet og kvantitet, slik tidligere nevnt. Det bør opprettes et register hvor det er mulig fortløpende å innrapportere antallet kjørte kilometer knyttet til en bestemt periode, f. eks. pr. måned. I dette kan det innbakes en form for motiverende premiering. Helst i form av økonomisk kompensasjon. Et alternativ kan være at Statens vegvesen går inn med en form for garantert førerprøve nær ønsket tidspunkt. Noe av forutsetningen for å kunne nyte fordel av en slik kompensasjon må være at de obligatoriske kursene er gjennomført etter at eleven har det forutsatte nivået og gjennomfører dette senest 10-12 måneder før den praktiske prøven. Deretter må det kunne dokumenteres et antall kjørte kilometer som mengdetrening, f. eks. 3000 kilometer. Totalt bør den enkelte elev gjennom opplæringsperioden ha dokumentert 5-7000 kilometer. I tid vil dette utgjøre ca. 140 timers praksis dersom en forutsetter en gjennomsnittshastighet på ca. 50 km/t. Eller ca 2 timer pr. uke i ca 1 ½ år. Realismen i dette knytter vi opp mot punkt 7 i konklusjonen.

8.3 Konklusjon

Konklusjonen vi vil trekke etter å ha arbeidet oss gjennom dette materialet kan nedfelles i disse 7 punkter:

1. Det må legges en godt gjennomtenkt markedsføringsstrategi. Hva slags informasjon skal distribueres? Hvordan skal den distribueres og hva skal den inneholde?
2. Elev og ledsager gjennomfører introduksjonskurs sammen på 3-6 timer.
3. Det opprettes samarbeidsavtale mellom elev, ledsager og trafikklærer. Denne innebærer at opplæringen startes umiddelbart med en eller flere kjøretimer ved trafikkskolen, alt etter behov. Ledsager følger med i skolebilen så mye det finnes aktuelt i den enkelte situasjon.
4. Avtalen gir nærmere anvisninger om minste mengde øvelseskjøring mellom de ulike trinn i forhold til læreplanen
5. Avtalen skal gi en garanti for at alle obligatoriske kurser kan gjennomføres innen 10-12 måneder før førerprøvetidspunktet.
6. Partene forplikter seg til å innrapportere all aktivitet gjennom dertil egnet rapportsystem, ivare tatt av Statens vegvesen.
7. For å oppnå tilstrekkelig mengde øvelseskjøring er det viktig å oppnå et ferdighetsnivå tidlig slik at eleven i en lang periode, gjerne et helt år, kan fungere som familiens sjåfør og gjøre sine erfaringer innenfor den sosiale rammen dette innebærer.

Vi anser punkt 1 å være viktig, men har på nåværende tidspunkt ingen konkrete forslag. Vi er imidlertid kjent med at Statens vegvesen har egne fagfolk også på dette området. Eventuelt kan det innhentes råd fra eksterne eksperter.

Denne konklusjon representerer en enda strammere modell enn den vi finner i Sverige. Der er det funnet en reduksjon på ca 40 % i ulykkesrisiko blant unge bilførere. Vi mener det må kunne forventes en reduksjon på minst dette nivå i Norge.

Kap 9 Aktuell videreføring/uavklarte forhold

Vi innser at det må gjennomføres et arbeid for tilpassing av dataprogrammer. Forskrifter om trafikkopplæring og førerprøve må tilpasses. Det må bygges opp et system for registrering av aktiviteten og evaluering av ordningen.

Det må parallelt med dette kontinuerlig vurderes iverksetting av alternative tiltak, så som gradering av førerkort, aldersbestemmelser, hastighetsbegrensninger, GPS overvåking m.m.

Dagens forskrift åpner for alternative ordninger med hensyn til gjennomføringen av føreropplæringen. De obligatoriske kursene kan gjennomføres uten at det er bundne relasjoner til resten av opplæringen. Dette finner vi svært betenkelig og skulle gjerne gå videre med dette som tema.

Vedlegg 1

Fører kortopplæring – Mengdetrening

Foreldrerollen, sett fra en fars synspunkt.

I Norge har vi hatt rett til å kunne utøve ledsagerstyrt øvingskjøring i mange tiår. Muligheten til dette er således godt allment kjent for de fleste foreldre som har lov til å være ledsager. I de aller fleste tilfellene er det foreldrene eller besteforeldrene som bistår som ledsager for sine barn/ barnebarn under øvingskjøringen.

Foreldrenes kjennskap til dagens læreplan basert på trinnvis opplæring og med økt mengdetrening:

I 1994 ble muligheten for øvingskjøring med ledsager satt ned fra 17 til 16 år i Norge, også denne endringen er godt innarbeidet og de fleste foreldre har kjennskap til endringen. Videre er reglene for ledsagerkjøring med min. 5 års sammenhengende førerkort, ekstra speil og "L" bak på bilen også godt kjent blant foreldre i dag. Det hersker nok større usikkerhet når det gjelder andre regler for øvelseskjøring som for eksempel med biler som har fotbrekk, automatgear, tilhenger etc.

Mitt inntrykk er at foreldrene til "nye" elever er svært lite kjent med innholdet i den nye læreplanen fra 2005 som omhandler nytt opplegg for kjøreopplæring, øvingskjøring og mengdetrening. At eleven skal gjennomgå en trinnvis opplæring over to år og der eleven bør være oppe på førerkortnivå ett år før førerprøve tror jeg dessverre at det er liten kunnskap om blant foreldrene. Dette må en anta å være en av årsakene til den lave interessen for Statens Vegvesen sine informasjonsmøter.

Informasjonsopplegg fra SVV til foreldre med ungdom på 16 år:

Etter at ny læreplan kl B trådte i kraft i 2005 får alle foreldre i Region øst tilbud om gratis informasjonsmøte hos Statens Vegvesen vedr. ledsagerkjøring, regler/ krav for opplæring, samarbeid trafikkskoler etc. Invitasjon til informasjonsmøtene blir sendt ut skriftlig til alle foreldre til 16 åringene i Region øst. Møtene blir lagt til nærmiljøet, enten på trafikkstasjon eller lokal skole. Påmelding skjer via internett på en opplyst e- postadresse i invitasjonen til informasjonsmøte.

Det er grunn til å vurdere om den informasjonen som i dag blir gitt i invitasjonen til møtene er tilstrekkelig til å fange foreldrenes oppmerksomhet i en ellers travel hverdag. Jeg mener at sentrale elementer fra dagens læreplan/ opplæringsfaser med obligatoriske krav i læreprosessen bør vurderes med i innkalling. For eksempel at invitasjonen har vedlagt et infohefte. Dette for at foreldrene skal vise større interesse for informasjonsmøtet.

Det er lagt opp til at foreldrene kan melde seg kurs via internett. Dette kan nok føre til utfordringer for enkelte som for eksempel ikke har slikt utstyr eller er fortrolig med data-/ internettbruk. Som alternativ er det også oppgitt telefonnummer til sentralbord samt e- postadresse til vedkommende som har kalt inn til møtet.

Erfaringen fra informasjonsmøte er helt klart positivt der veileder får god dialog med foreldrene til elevene. På møtet blir alle forhold knyttet til kjøreopplæring grundig gjennomgått og foreldrene får anledning til å stille spørsmål undervegs. Mitt inntrykk er at det er i denne fasen foreldrene først blir

kjent med nye regler og obligatoriske krav for dagens kjøreopplæring og den nye læreplanen sin intensjon med mengdetrening.

Utfordringer foreldrene står overfor med mengdetrening:

I alle samfunn rundt om i hele landet er det ulikheter i familiære forhold og sammensetning. Dette betyr at mulighetene til å gjennomføre en optimal opplæring med mengdetrening iflg. læreplanen for førerkort vil være forskjellig fra elev til elev.

Eksempler her er:

- om familien har bil, evt. flere
- hvilke arbeid foreldrene har (pendler etc.)
- om foreldrene har samme bosted
- om eleven bor borte fra hjemmet pga skole
- økonomi
- tid og vilje til å prioritere ungdommen med opplæring/ mengdetrening

Dette betyr at mange må regne med noe lengre opplæringsperiode før førerprøve enn de to årene som det er lagt opp til i læreplanen.

Erfaring med førerkortopplæring, forslag til forbedringer:

- Ny førerkortopplæring i fire faser og større fokus på økt mengdetrening før førerprøve er lite kjent blant foreldrene. Det bør derfor vurderes nye informasjonstiltak, for eksempel større sentrale kampanjer fra Statens Vegvesen sin side.

- Forbedringer i innkallingsprosedyrer bør vurderes for å bevisstgjøre foreldrene sin rolle i mengdetrening og førerkortopplæring generelt. Det er også avdekket svakheter i systemet med utsending av innkallinger til informasjonsmøte der et eksternt firma står for den praktiske delen av utsendelsene.


- Informasjonsmøte for foreldrene er svært viktig for at eleven skal komme riktig i gang med sin førerkortopplæring. Dette med tanke på hovedmålet som er å redusere alvorlige ungdomsulykker ved at eleven har vesentlig mer kjøreefaring den dagen han/ hun har tatt førerkort og skal ut i trafikken på egenhånd. Jeg mener at informasjonsmøtene bør vurderes organisert som obligatoriske ledsagerkurs for å sikre opplæring etter fastsatt læreplan. Det bør videre vurderes om det skal opplyses i invitasjonen om at møtested/ dato er valgfritt slik at foreldrene har større mulighet til å møte.

- Som forelder mener jeg at økt mengdetrening som klart gir større kjøreefaring vil være positivt for unge bilførere sett opp mot ulykkesstatistikken vi har for denne førergruppen.

Litteraturliste

- Aven, Boyesen, Njå, Olsen, Sandve (2004): Samfunnssikkerhet, Universitetsforlaget
- Gregersen, Nyberg, Berg (2003): Accident Analysis and Prevention 35, 725-730
- NTNU Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (våren 2008):
EVU-kurs sikkerhetsstyring, Kompendium
- Region øst (2002-2006): Straksulykkesregisteret
- Sagberg, Fridulf (2000:1): Evaluering av 16-årsgrense for øvelseskjøring med personbil
- Sagberg, Fridulf (2002:2): Mengdetrening, kjøreeerfaring og ulykkesrisiko, TØI rapport 566
- Sintef rapport (A9 2002). Rapport nr. STF63
- Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk, Sosial- og Helsedirektoratet (2006-2009):
Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg
- Statens vegvesen, region øst (2007): Årsrapport, dybdeanalyse av dødsulykkene i
vegtrafikken i regionen
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet (2004): Læreplan førerkortklasse B og BE
- Ulleberg, Pål (2003): Omfang av privat øvelseskjøring blant ungdom på 16 og 17 år,
TØI rapport 675
- Vegdirektoratet (2006): Nasjonal ulykkesrapport for UAG
- Vegdirektoratet, Amundsen (2007): Kilder for statistikk
- Vegdirektoratet, Veg- og trafikkavdelingen (august 2006): Veileder for sikkerhetsstyring
i vegtrafikken

I tillegg har vi brukt Traffic & Transport Psychology, kapittel 14, Geoffrey Underwood som støttelitteratur.



Desember 2008