

Rapport

Tiltak for gjenerverv av førerrett i prøveperioden

Resultater fra forprosjekt

Forfattere

Marianne Elvsaa Nordtømme
Kristin Ystmark Bjerkan
An-Magritt Kummeneje
Gunnar Deinboll Jensen
Dagfinn Moe



Rapport

Tiltak for gjennerverv av førerrett i prøveperioden

Resultater fra forprosjekt

EMNEORD:

Samferdsel

Trafikant

Førerrett

Ungdom

Førerstøttesystemer

Kurs og opplæring

VERSJON

1.0

DATO

2014-02-05

FORFATTEREMarianne Elvsaa Nordtømme
Kristin Ystmark Bjerkan
An-Magritt Kummeneje
Gunnar Deinboll Jenssen
Dagfinn Moe**OPPDRAGSGIVER**

Statens vegvesen, Vegdirektoratet

OPPDRAGSGIVERS REF.

Arvid Mytting

PROSJEKTNR

60R171

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:

57 + vedlegg

SAMMENDRAG

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet setter fokus på unge førere som mister føreretten før prøveperioden er gjennomført. Denne risikoutsatte målgruppen har behov for ytterligere tiltak ved gjennerverv av førerrett, som går utover det å ta ny teoretisk og praktisk prøve. På oppdrag for Statens vegvesen har SINTEF gjennomført et forprosjekt hvor hovedmålsettingen var å skaffe et grunnlag for å vurdere hva slags teknologi som kan være egnet for en kombinasjon med opplæringstiltak for denne målgruppen. Mer spesifikt var målet med oppdraget å 1) beskrive problemstilling og målgruppen, 2) kartlegge og oppsummere erfaringer med gjennomføring, implementering og bruk av førerstøttesystemer, 3) samle inn erfaringer fra ledere av bedrifter og organisasjoner som har tatt i bruk de aktuelle førerstøttesystemene, og 4) vurdere effekter av en islandsk ordningen med obligatorisk kurs for førere med inndratt førerkort.

UTARBEIDET AV

Marianne Elvsaa Nordtømme

SIGNATUR**KONTROLLERT AV**

Liv Øvstedal

SIGNATUR**GODKJENT AV**

Roar Norvik

SIGNATUR**RAPPORTNR**

SINTEF A25693

ISBN

978-82-14-05657-0

GRADERING

Åpen

GRADERING DENNE SIDE

Åpen

Forord

På oppdrag for Statens vegvesen har SINTEF gjennomført et forprosjekt som kan gi bakgrunn for en anbefaling om førerstøttesystemer som kan kombineres med kurs for bilførere som mister føreretten i prøveperioden. Forprosjektet har bakgrunn i tiltak nr. 28 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2010-2013, som lyder som følger: *"Utrede innføring av obligatoriske kurs i kombinasjon med relevant ny teknologi for dem som av ulike grunner mister føreretten i prøveperioden"*.

Forprosjektet har etter oppdragsgivers ønske blitt gjennomført med flere metodiske tilnærminger. Det er gjennomført en spørreundersøkelse blant målgruppen og i en kontrollgruppe, en litteraturstudie og telefonintervjuer med bedriftsledere om implementering og bruk av førerstøttesystemer. I tillegg er det foretatt en vurdering av erfaringer med obligatoriske kurs for førere som har mistet føreretten på Island.

Arvid Mytting ved Seksjon for trafikkopplæring i Vegdirektoratet har vært prosjektleder hos oppdragsgiver. I tillegg har Vibeke Grimstad, Torbjørn Tronsmoen, Gunnar Nodland og Anne Beate Budalen deltatt i prosjektgruppen fra Statens vegvesens side. Prosjektleder hos SINTEF har vært seniorforsker Gunnar D. Jensen. Forsker Marianne Elvsaa Nordtømme, forsker Kristin Ystmark Bjerkan, seniorforsker Dagfinn Moe og master i psykologi An-Magritt Steinset Kummeneje har vært medarbeidere på prosjektet. Seniorforsker Liv Øvstedal har kvalitetssikret rapporten.

Vi takker alle som har bidratt til prosjektet ved å besvare spørreundersøkelser og telefonintervjuer. Det rettes også en stor takk til Holger Torp ved de islandske vegmyndighetene Umferðarstofa for å ha tilrettelagt og bragt oss informasjon og data fra det islandske kursopplegget.

Trondheim, februar 2014



Roar Norvik

Forskningsjef

Avdeling for Transportforskning, SINTEF Teknologi og samfunn

Sammendrag

Utgangspunktet for forprosjektet dokumentert i denne rapporten er å finne tiltak for å redusere gjentatte trafikkovertrедelser blant unge førere som tidligere har mistet retten til å føre kjøretøy (føreren). Hovedmålsettingen er å skaffe et grunnlag for å vurdere om ulike typer teknologi i kombinasjon med opplæringstiltak kan være hensiktsmessig for målgruppen.

Målgruppen

Blant de 591 personene i aldersgruppen 18-25 år som per 1. juni 2013 var registrert med inndratt førerett i førerkortregisteret, hadde 184 (31 %) mistet føreretten på grunn av kjøring i ruspåvirket tilstand, 406 (69 %) på grunn av straffbare handlinger, og 1 person (0,1 %) av andre årsaker. Det siste gjelder helsetilstand, og denne personen inngår som sådan ikke i målgruppen. Den identifiserte målgruppen består dermed av 590 personer. I kategorien straffbare handlinger inngår både trafikale lovbrudd og andre typer lovbrudd som kan settes i sammenheng med føring av motorvogn (f.eks. smugling, ran, voldtekt mm.). Førerkortregisteret gir ikke mer detaljerte opplysninger om hva slags type lovbrudd som ligger til grunn for inndragelsen. For å få slik informasjon må man søke opp gjeldende personer i straffesaksregisteret og søke innsyn i tilhørende saksdokumenter. Dette ligger utenfor rammene av dette forprosjektet.

I følge førerkortregisteret var 122 398 personer i alderen 18-25 år i prøveperiode etter førstegangs utstedt førerkort per 1. juni 2013. De 590 personene i målgruppen utgjør dermed 0,5 % av alle førerkortinnehavere i den aktuelle aldersgruppen.

I forprosjektet er det gjennomført en spørreundersøkelse mot unge førere i alderen 18-25 år i prøveperiode, med det formål å kartlegge målgruppen mtp. type lovbrudd som ligger til grunn for inndragelsen, kjøreatferd, holdninger og andre særtrekk. Spørreundersøkelsen fikk dessverre lav svarprosent, og utsagnskraften er dermed såpass lav at resultatene ikke er presentert i rapporten. De er imidlertid presentert som figurer og tabeller i vedlegg 3 til rapporten.

Erfaringer fra kurs og førerstøttesystemer i tiltak mot målgruppen

Kap. 3 i rapporten redegjør for hvilke rehabiliteringskurs som gjennomføres i ulike europeiske land, og for hva slags nytte fire ulike førerstøttesystemer kan ha mot målgruppen, basert på de erfaringer som er gjort i tidligere studier og blant bedrifter i Norge. Både kursene og førerstøttesystemene retter seg først og fremst mot risikofylt atferd i form av fartsovertrедelser og promillekjøring. Det finnes også programmer som adresserer kombinasjoner av risikofylt atferd.

Det er vanskelig å vurdere i hvilken grad kursene er effektive, og hva som evt. kan regnes som suksesskriterier. Det er i liten grad gjennomført systematiske evalueringsstudier som kan si noe om dette. I den grad rehabiliteringskursene høyner bevisstheten rundt egen risikoatferd kan man, i tråd med argumentasjonen bak GDE-matrisens nivå 3 og 4, anta at de vil virke positivt på føreratferden. For å oppnå dette kan man på teoretisk grunnlag regne som forutsetninger at kursene må være spisset og målrettet,

ledes av dyktige og motiverende kursledere, være av tilstrekkelig varighet, og fokusere på holdningsendringer.

Det er flere typer førerstøttesystemer som kan være aktuelle å innføre som obligatorisk utstyr for å få ta ny førerprøve ved gjenerverv av førerrett, eller som alternativ til å miste førerkortet. I tråd med oppdragsgivers forutsetning har forprosjektet vurdert hvorvidt førerstøttesystemene intelligent fartstilpasning (ISA), atferdsregistrator, alkolås og toppfartssperre kan være egnet i kombinasjon med kurs for målgruppen. Andre typer førerstøttesystemer som f.eks. ACC og Lane departure warning/ Lane keeping system er ikke vurdert. Tidligere studier tyder på at informerende og støttende varianter av ISA ikke nødvendigvis vil være effektive for de som er i målgruppen. Dersom målet med bruk av teknologiske løsninger er å kontrollere fartsnivået, vil et informerende eller støttende system ikke være et sterkt nok virkemiddel. Kontrollerende ISA er derimot en intelligent form for ikke overstyrbar fartssperre.

En atferdsregistrator kan være effektiv for å begrense fartsovertredelser og muligens andre typer overtredelser. Det er imidlertid ikke et system som er kontrollerende i seg selv, men kun i den grad at data som registreres knyttes til en effektiv sanksjoneringsordning. Det er videre knyttet problemstillinger til lagring og behandling av store mengder data som stiller store krav til personvern.

Alkolås er et kjent og godt akseptert tiltak mot promillekjøring som benyttes i promilleprogrammer i enkelte andre land. Erfaringene viser til positive effekter. Norske transportbedrifter som benytter alkolås melder om få problemer, selv om det er enkelte tekniske utfordringer. De har registrert at det er mulig å omgå systemet dersom fører ikke er innstilt på å bruke det. Fra tidligere studier har det vært pekt på at det ofte er svake incentiver for deltakelse i slike programmer. Dette henger særlig sammen med opplevd risiko for å bli tatt for promillekjøring.

Fartssperre er effektivt kun mot fartsovertredelser over maksfarten den er innstilt på. For å vurdere hensiktsmessigheten med fartssperre som tiltak rettet mot unge fartsovertredere, må man derfor først se på hvilket fartsnivå disse overtredelsene er begått med. Dette må siden ses i sammenheng med hvor lav maksfart det er politisk gjennomførbart å sette på en fartssperre blant målgruppen i Norge. Først da kan man vurdere om fartssperre vil være et effektivt tiltak i denne sammenhengen. En slik vurdering faller utenfor omfanget av dette forprosjektet. Ut over dette er erfaringene med fartssperre i norske transportbedrifter stort sett positive. Det meldes om svært få tekniske feil, men noen ulemper knyttet til at fører kan oppleve at andre førere har det travelt med å komme forbi.

Basert på denne gjennomgangen peker både alkolås, kontrollerende ISA og atferdsregistrator seg ut som systemer som kan være velegnet i programmer for gjenerverv av førerrett. De to første er systemer som effektivt begrenser muligheten for å begå de overtredelser man tidligere er tatt for, og som derfor heller ikke må kombineres med et kursopplegg for å begrense faren for gjentatte overtredelser. Det vil likevel alltid være muligheter for å omgå tekniske systemer, slik at det anses som viktig å også jobbe med førerens egen motivasjon for å kjøre lovlydig. Tidligere erfaringer viser at innføring av teknologiske løsninger alene ikke vil gi en optimal effekt, spesielt ikke i en målgruppe som kan antas å være mer negativ til restriktive

systemer enn gjennomsnittsføreren. En kombinasjon med kurs som fokuserer på kunnskap og holdninger vil kunne gi bedre effekt ved at faren for feil bruk, enten fordi man ikke vet hvordan systemet virker eller fordi man bevisst prøver å omgå det, blir redusert. I lys av dette bør kursdelen i et gjenervervprogram med bruk av førerstøttesystem også inneholde en innføring i hvordan det aktuelle førerstøttesystemet virker.

Et viktig spørsmål er imidlertid hvorvidt systemer som baserer seg på posisjoneringsdata, slik ISA og atferdsregistrator gjør, er modent for å implementeres som en del av en straffeordning. Sårbarhet i form av upresise målinger kan medføre feilregistreringer som ikke lar seg kombinere med en sanksjoneringsordning, eller som kan føre til trafikkfarlige situasjoner ved f.eks. forbikjøring. Det må også tas i betraktning at fartsbegrensende systemer som ISA og fartssperre kan medføre uønskede atferdstilpasninger som manglende avpassing av fart etter forholdene.

Erfaringer fra obligatoriske kurs for gjenerverv av førerett på Island

I kap. 4 i rapporten vurderes den islandske ordningen med obligatoriske kurs for førere med inndratt førerkort. Datamaterialet fra Island viser at halvparten av kursdeltakerne har begått nye trafikkovertrедelser i løpet av det første året etter kurset. Disse er i stor grad knyttet til kjøring i høy hastighet.

Med utgangspunkt i foreliggende data er det svært vanskelig å vurdere hvorvidt deltakelse på kurset har en selvstendig effekt på trafikkatferden til deltakerne. Siden kurset er obligatorisk fins det ikke kontrafaktiske data i form av en kontrollgruppe. Man kan derfor ikke med sikkerhet fastslå hvorvidt antallet overtrедelser hadde vært større uten deltakelse på kurset. Videre finnes ikke data om deltakernes involvering i ulykker, og det er dermed ikke mulig å vurdere betydningen for ulykkesnivå. Generelle utviklingstrekk tyder på at unges reduserte ulykkesutsatthet sammenfaller med redusert eksponering, hvilket også kan gjelde deltakerne på kurset. Data viser imidlertid en tydelig nedgang i rusovertrедelser blant deltakerne etter fullføring av kurset, selv om nivået fremdeles er høyere enn i totalbefolkningen.

Fordi kurset tar sikte på atferdsendring gjennom aktiv refleksjon og diskusjon kan mer kvalitative suksessindikatorer være vel så nyttige for å vurdere måloppnåelse som ulykkestall og antall overtrедelser. Kursledernes og deltakerens egne vurderinger av kursets betydning for den enkeltes modning kan indikere måloppnåelse som ikke nødvendigvis gjenspeiles i statistikken. Per nå er det ikke kjent om slike vurderinger foreligger.

På tross av at kurset på Island anses som vellykket og innovativt i sin tilnærming til førere med midlertidig førerett, finnes altså ikke tilstrekkelige data til å fastslå i hvilken grad det fører til måloppnåelse. Eventuell innføring av kurs for gjenerverv av førerett i Norge bør derfor følges av et evalueringsprogram med tydelige og gjennomtenkte planer for evaluering og vurdering av måloppnåelse. Påvisning av eventuelle effekter forutsetter gjennomføring av pilotkurs med kursgruppe og kontrollgruppe som kartlegges både før og etter kurset, slik at både langsiktige og kortsiktige effekter av kurset kan vurderes. Det må også settes tydelige målsettinger og suksessindikatorer for at eventuelle effekter skal kunne registreres.

Selv om data fra Island ikke gjør det mulig å påvise eventuelle effekter av kurset, er det avslutningsvis viktig å understreke at nyvinningen som kursets innhold, arbeidsmetode og tilnærming til kursdeltakere representerer, kan forventes hensiktsmessig med tanke på målgruppen.

Hovedkonklusjon

Siden undersøkelsen som skulle kartlegge målgruppen fikk lav svarandel, lyktes ikke forprosjektet i å konkludere når det gjelder bl.a. hvilken type lovbrudd unge førere i prøveperioden mister føreretten for. Dermed er det heller ikke grunnlag for å trekke konklusjoner når det gjelder hvilken type teknologi som er best egnet til å redusere antall lovbrudd i målgruppen. Statistikk fra førerkortregisteret viser imidlertid at ruspåvirket kjøring er en viktig årsak til at unge førere blir fratatt føreretten. Det er samtidig minst barrierer mot å innføre alkolås som del av et gjenervervprogram, sammenlignet med andre typer førerstøttesystemer. Kriminalomsorgen har allerede et program kalt "Program mot ruspåvirket kjøring" som kan idømmes som alternativ til betinget fengsel for personer som har kjørt under ruspåvirkning. Å utvide dette programmet med installasjon av alkolås har allerede blitt foreslått av Justis- og beredskapsdepartementet. Basert på ulykkesstatistikk kan det videre antas at å redusere kjørefart vil være et viktig mål for et rehabiliteringsopplegg. Dette gjør systemer som intelligent fartstilpasning (ISA) og atferdsregistrator spesielt aktuelle. Førerkortregisteret har imidlertid ikke opplysninger om hvor stor andel slike overtredelser utgjør for årsak til inndragelse av førerett.

Det må poengteres at det er forskjell på et opplegg med obligatorisk kurs og kontrollsystem som *betingelse for gjenerverv* av førerett etter inndragelse, og et der teknologi skal anvendes som *alternativ til inndragelse* av føreretten. I det første tilfellet er det snakk om å øke belastningen for den som har begått straffbare handlinger, mens det andre kan oppfattes som å innføre en mildere form for avstraffelse enn det opplegget man har i dag. Å innføre systemer som alternativ til inndragning kan slik sett stride mot den allmenne rettsoppfatningen.

Det anbefales å gjennomføre et prøveprosjekt hvor man tester ut et kursopplegg i kombinasjon med utvalgte førerstøttesystemer. Dette må følges med tilhørende evalueringsprogram. Dette vil for det første gi personer i målgruppen bedre grunnlag for å uttale seg om tiltaket, og for det andre gi mulighet til å bruke objektive målekriterier. Som sådan vil dette kunne gi et langt bedre beslutningsgrunnlag enn det som var gjennomførbart innenfor dette forprosjektet.

Summary

The starting point for the pilot study documented in this report was to identify measures to reduce traffic offences among young drivers who have previously lost their license due to offences. The main objective was to provide a basis for assessing whether various technologies in combination with training may be appropriate for the target group.

The target group

Per June 1st 2013 591 persons in the age group 18-25 years were registered with suspended driving license in the Norwegian driving license register. Among these persons, 184 (31%) had lost the license because of drunk driving, 406 (69 %) because of other offences , and 1 (0.1 %) for other reasons. The latter concerns state of health, and this person is therefore not in the target group for this study. There are thereby 590 persons in the target group of this project. The category of "offences" includes both traffic violations and other offences that may be related to driving a motor vehicle (eg. smuggling, robbery, rape etc.). The driving license register does not give more detailed information about what type of offences that cause disqualification from driving. To obtain such information the persons in question must be identified in the criminal register and the relevant judicial documents must be accessed. This is beyond the scope of this pilot study.

According to the driver's license registry 122,398 persons aged 18-25 years were in the 2-year trial period after acquiring their driving license per June 1st 2013. The 590 individuals in the target group thus constitute 0.5 % of all licensed drivers in the age group of interest.

The pilot study conducted a survey among young drivers aged 18-25 years in trial period, with the aim to identify the target group concerning type of offence, driver behavior, attitudes and other characteristics. The survey returned a low response rate, and the predictive ability of the results is consequently too low to be included in the report. However, the results are presented as figures and tables in Annex 3 to this report.

Lessons learned from courses and driver support measures in Europe

Ch. 3 of the report describe rehabilitation courses conducted in various European countries, and what kind of effect four different driver assistance systems can have on the target group, based on the experience gained in previous studies and among transport companies in Norway. Both courses and driver assistance systems are aimed primarily at risky behavior in terms of speeding and drunk driving. There are also programs that address the combination of different risk behaviors.

There are few, if any, systematic evaluation studies of the effect of rehabilitation courses. Thus it is difficult to assess the extent to which the courses are effective, and what could be considered as success criteria. To the extent that rehabilitation courses can raise awareness of their own risk behavior, in line with the arguments behind the GDE matrix level 3 and 4, a positive effect on driver behavior can be assumed.

There are several types of driver assistance systems that may be effective to implement as mandatory equipment in order to reacquire the license, or as an alternative to losing the license. The pilot study has considered whether the driver assistance systems intelligent speed adaptation (ISA), in-vehicle data recorder (IVDR), alcohol ignition lock (alcolock) and speed limiter could be suitable in combination with courses for the target group. Other types of driver assistance systems such as Adaptive Cruise Control (ACC) and lane departure warning/ lane keeping systems are not considered. Previous studies suggest that informative and controlling versions of ISA will not necessarily be effective for the group of drivers in question. If the objective of using technological solutions is to control the speed level, an informative or controlling system is not a strong enough tool. Intervening ISA is however an intelligent speed limiter that cannot be overruled.

An IVDR can be effective in limiting speeding and possibly other types of offences. However, it is not a system that is controlling in itself, but only to the extent that data are recorded and used in the context of an effective sanctioning system. Moreover, there are several issues relating to the storage and processing of large amounts of recorded data with high privacy demands.

Alcolock is a well-known and accepted measure against drunk driving used in several other countries. Studies have shown positive effects. Norwegian transport companies using alcolock in their vehicles report few problems, although there have been some technical challenges. They have noted that it is possible to bypass the system if the driver is not determined to use it. From previous studies it has been noted that there often are weak incentives for participation in alcolock programs. This is mainly due to perceived risk of being caught for drunk driving.

Speed limiters are effective only against speeding over the maximum speed that is set. To assess the adequacy of speed limiter as a measure for young drivers who are speeding, we must therefore first look at what speed level these offences typically are committed. How low a maximum speed it is politically feasible to set a speed limiter among the target group in Norway must also be considered. Only then can one assess whether speed limiter will be an effective measure in this context. Such an assessment is outside the scope of this pilot study. The experiences with speed limiters among Norwegian transport companies are mostly positive. There are reports of very few technical problems, but some disadvantages associated with overtaking by impatient drivers.

Based on this review, both alcolock, intervening ISA and IVDR are systems that may be suitable in programs for reacquiring license. The first two are systems that effectively limit the possibility of repeating previous offences and do not have to be combined with a course in order to have an effect. However, it is always possible to overrule technological systems, therefore it is considered important to also work with the driver's own motivation to drive within legal boundaries. Previous studies show that the introduction of technological solutions alone will not provide an optimal effect, especially in a group that is likely to be more negative towards restrictive measures than the average driver. Courses that focus on knowledge and attitudes may improve the effect of the technology and reduce the risk of misuse.

An important question however, is whether systems based on positioning data, such as ISA and IVDR, are mature enough to be implemented as part of a judicial scheme. Vulnerability in terms of inaccurate measurements is not suitable as basis for a sanctioning scheme. It must also be born in mind that speed limiting systems such as ISA and speed limiters can cause unwanted behavioral adaptations, such as lack of adjusting speed to current road or weather conditions.

Experiences from mandatory courses on Iceland

Ch. 4 of the report assesses the system of mandatory courses for drivers who have lost their driver's license on Iceland. The data procured by the Icelandic road authorities show that half of the participants have committed new traffic violations during the first year after the course. These are largely related to driving at high speeds.

Based on the available data it is not possible to assess whether participation in the course have an independent effect on traffic behavior among the participants. Since the course is mandatory, there is no control group. Therefore, we cannot determine whether the number of violations had been higher without the course. Furthermore, there are no data on the participants' involvement in accidents, and it is therefore not possible to assess the impact on accident level. General trends indicate that the reduced accident risk among adolescents on Iceland coincides with reduced exposure, and this may also apply to participants in the course. The data do show a clear decline in drunk driving among participants after completion of the course, although the level is still higher than in the total population.

Because the course is aimed at behavioral change through active reflection and discussion, more qualitative success indicators can be useful for assessing the achievement. The instructor's and the participants' own assessments of the effect of the course and the impact on their own maturation may indicate goal achievement that is not necessarily reflected in the statistics. At present it is not known whether such assessments are available.

Although the course on Iceland is considered successful and innovative in their approach to drivers who have lost their license, available data are insufficient to determine the extent to which it leads to reduced risk of repeated offences. An introduction of rehabilitation program for this group in Norway should therefore be followed by an evaluation study with clear and concise plans for performance measurement. Identification of possible effects requires the implementation of a pilot study with a control group surveyed both before and after the course, allowing for consideration of both long and short term effects.

Although the data from Iceland are not sufficient to detect any statistical effects of the course, it is important to emphasize that the innovation in terms of method and approach that the course represent, is considered to be well-suited to the target group.

Main conclusion

Since the survey conducted in the present study had a low response rate, the pilot study failed to conclude in terms of the type of offences that cause young drivers in their trial period to lose their license. Thus

there is no basis for drawing conclusions about the type of technology that is best suited to reduce the number of offences in this group. Statistics from the driver's license register show that drunk driving is an important reason. The barriers against implementing alcolock as part of a rehabilitation program is considered to be low compared to other types of driver assistance systems. The Norwegian Prison and Probation Services already have a program called "Program against intoxicated driving" that may be sentenced as an alternative to conditional imprisonment for people who have driven a car under the influence of drugs and/ or alcohol. The Ministry of Justice and Public Security has already proposed to expand this program with the mandatory installation of alcolock. Based on accident statistics it can further be assumed that reducing speed will be an important objective of a rehabilitation program. This renders systems as ISA and IVDR particularly relevant.

It must be pointed out that there is a notable difference between implementing a mandatory rehabilitation program as a condition for reacquiring the license, and a system where technology is used as alternative to disqualification from driving. The first case represents an increased burden for those who have committed criminal acts, while the other can be seen as introducing a milder form of punishment than the present legal system. This may thus be contrary to the general sense of justice .

An enhanced pilot study where a course in combination with selected driver assistance system(s) is tested and evaluated is strongly recommended. Firstly, this will give the target group a better basis to comment on the measure, and secondly, provide the opportunity to use objective measuring criteria. As such, this could provide a far better basis than what was feasible in the present pilot study.

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	16
2	MÅLGRUPPEN	17
2.1	ÅRSAKER TIL INNDRAGNING	17
2.2	MÅLGRUPPENS RISIKOPROFIL OG ANDRE SÆRTREKK	17
2.3	OPPSUMMERING	22
3	ERFARINGER FRA KURS OG FØRERSTØTTESYSTEMER I TILTAK MOT MÅLGRUPPEN	23
3.1	REHABILITERINGSKURS I EUROPA	23
3.1.1	<i>Kurs rettet mot rusovertrедelser</i>	24
3.1.2	<i>Kurs rettet mot fartsovertrедelser</i>	24
3.1.3	<i>Generelle rehabiliteringskurs</i>	25
3.2	FØRERSTØTTESYSTEMER RETTET MOT MÅLGRUPPEN	25
3.2.1	<i>Automatisk fartstilpasning (ISA)</i>	26
3.2.2	<i>Atferdsregistrator</i>	28
3.2.3	<i>Fartssperre</i>	29
3.2.4	<i>Alkolås</i>	30
3.3	ERFARINGER MED FARTSSPERRE OG ALKOLÅS I NORSKE BEDRIFTER	31
3.3.1	<i>Erfaringer med fartssperre</i>	31
3.3.2	<i>Erfaringer med alkolås</i>	33
3.4	OPPSUMMERING	34
4	ERFARINGER FRA OBLIGATORISKE KURS FOR GJENERVERV AV FØRERETT PÅ ISLAND	37
4.1	BAKGRUNN	37
4.2	MÅL OG INNHOLD I KURSET	37
4.3	DATA OG ANALYSE	39
4.4	RESULTATER	40
4.4.1	<i>Kursdeltakerne</i>	40
4.4.2	<i>Overtrедelser etter kursdeltakelse</i>	42
4.4.3	<i>Generelle utviklingstrekk</i>	45
4.5	OPPSUMMERING	48
5	KONKLUSJON	50

Vedlegg 1: Invitasjonsbrev til spørreundersøkelse

Vedlegg 2: Spørreskjema

Vedlegg 3: Resultater fra spørreundersøkelse

1 Innledning

I følge Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2010-2013 (Vegdirektoratet m.fl. 2010) anmelder Politiet hvert år ca. 700 førere på hvert alderstrinn fra 18 til 21 år for fartsovertredelser og kjøring i ruspåvirket tilstand. Mange av disse er inne i prøveperioden på 2 år etter å ha fått førerrett for klasse B. Etter dagens reglement må disse avlegge full førerprøve på nytt ved gjenerverv av førerrett.

Aktørene bak Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet mener at denne risikoutsatte målgruppen har behov for ytterligere tiltak ved gjenerverv av førerrett, som går utover det å ta ny teoretisk og praktisk prøve. Dette er fulgt opp i Tiltak nr. 28 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2010-2013: "*Utrede innføring av obligatoriske kurs i kombinasjon med relevant ny teknologi for dem som av ulike grunner mister førerretten i prøveperioden*". Denne rapporten dokumenterer resultater fra et forprosjekt i en slik utredning, på oppdrag fra Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Oppdragsgiver Statens vegvesen ønsket et firedelt forprosjekt, hvor hovedmålsettingen var å skaffe et grunnlag for å vurdere hva slags teknologi som kan være egnet for en kombinasjon med opplæringstiltak for målgruppen. Mer spesifikt var målet med oppdraget å:

1. Beskrive problemet og målgruppen, mht. omfang, type overtredelser, risikoprofil og andre særtrekk.
2. Kartlegge og oppsummere forskning og litteratur fra andre europeiske land, som dokumenterer erfaringer med gjennomføring, implementering og bruk av førerstøttesystemer som ISA, fartssperre, atferdsregistrator og alkolås.
3. Samle inn erfaringer fra ledere av bedrifter og organisasjoner som har tatt i bruk de aktuelle førerstøttesystemene.
4. Vurdere effekter av den islandske ordningen med obligatorisk kurs for førere med inndratt førerkort.

Rapportens oppbygning følger disse delmålene.

2 Målgruppen

Et viktig mål med forprosjektet var altså å fremskaffe et kunnskapsgrunnlag om omfanget av tap av førerett for *unge i prøveperioden på 2 år*, etter at de har fått førerett for klasse B. Dette innebar for det første å fremskaffe eksisterende data over hvem og hvor mange som er i denne målgruppen, og hva slags overtredelser de mister føreretten for. For det andre var det ønskelig å identifisere risikoprofil og andre særtrekk ved målgruppen.

2.1 Årsaker til inndragning

Per 1. juni 2013 var det registrert 591 personer i alderen 18-25 år som i løpet av de to foregående årene hadde mistet føreretten i løpet av prøveperioden etter førstegangs utstedt førerkort klasse B. Førerkort kan hovedsakelig inndras av to grunner:

- 1) Førerkortinnehaver tilfredsstillter ikke lenger medisinske vilkår
- 2) Innehaver blir ilagt straff eller domfelt for en straffbar handling

Kun personer i den siste kategorien er i målgruppen for dette forprosjektet. Blant de 591 personene som per 1. juni 2013 var registrert med inndratt førerett i førerkortregisteret, hadde 184 (31 %) mistet føreretten på grunn av kjøring i ruspåvirket tilstand, 406 (69 %) på grunn av straffbare handlinger, og 1 person (0,1 %) av andre årsaker. Det siste gjelder helsetilstand, og denne personen inngår som sådan ikke i målgruppen. I kategorien straffbare handlinger inngår både trafikale lovbrudd og andre typer lovbrudd som kan settes i sammenheng med føring av motorvogn (f.eks. smugling, ran, voldtekt mm.). Førerkortregisteret gir ikke mer detaljerte opplysninger om hva slags type lovbrudd som ligger til grunn for inndragelsen. For å få slik informasjon må man søke opp gjeldende personer i straffesaksregisteret og søke innsyn i tilhørende saksdokumenter. Dette ligger utenfor rammene av dette forprosjektet.

I følge førerkortregisteret var 122 398 personer i alderen 18-25 år i prøveperiode etter førstegangs utstedt førerkort per 1. juni 2013. De 590 personene med inndratt førerett pga. overtredelser utgjør dermed 0,5 % av den totale gruppen.

2.2 Målgruppens risikoprofil og andre særtrekk

For å kartlegge målgruppen mht. risikoprofil og andre særtrekk ble det gjennomført en spørreundersøkelse basert på opplysninger fra førerkortregisteret. Undersøkelsen ble gjennomført i november 2013. Målgruppen var unge førere i prøveperiode med inndratt førerett, og en kontrollgruppe uten inndratt førerett. To utvalg ble derfor trukket fra førerkortregisteret etter følgende kriterier:

Målgruppe (n=590):

- Norsk førerkort utstedt første gang mellom 1. juni 2011 og 1. juni 2013 (i prøveperiode)
- Inndratt førerett per 1. juni 2013
- Alder mellom 18 og 25 år da førerett ble inndratt

Kontrollgruppe (n=1000):

- Norsk førerkort utstedt første gang mellom 1. juni 2011 og 1. juni 2013 (i prøveperiode)
- Alder mellom 18 og 25 år per 1. juni 2013

Kontrollgruppen var stratifisert etter alder og kjønn for å få et utvalg som er mest mulig representativt for norske førerkortinnehavere i nevnte aldersgruppe.

Som nevnt inneholder ikke førerkortregisteret historiske opplysninger om inndratt førerrett dersom den er gjenervervet. Det betyr at kontrollgruppen også kan inneholde personer som tidligere har hatt inndratt førerrett. Undersøkelsen inkluderte derfor eksplisitte spørsmål om respondentene tidligere hadde vært fratatt førerkortet, og alle som faller i denne kategorien er i analysen behandlet som del av målgruppen. For å kompensere for denne i utgangspunktet ukjente andelen er antallet personer som ble trukket ut i kontrollgruppen en del høyere enn i målgruppen.

Av ressursmessige hensyn var det bestemt at undersøkelsen skulle gjennomføres på internett. Siden Førerkortregisteret kun inneholder folkeregistrert adresse som kontaktpunkt, var e-postadresser og telefonnummer til mottakerne ukjent. Derfor måtte rekrutteringen til undersøkelsen gjøres via brev. Et alternativ kunne vært å koble navne- og adresselistene med nummerregistre og rekruttere via telefon. Dette kunne muligens ha høynet svarprosenten, men var ikke gjennomførbart innenfor rammene av dette forprosjektet. Det var heller ikke teknisk mulig å sende ut purrebrev til mottakere som etter en gitt periode ikke hadde svart.

Undersøkelsen ble sendt ut på norsk. Den inneholdt en invitasjon til å delta i en spørreundersøkelse om unge bilføreres kjørevaner og erfaringer fra deres første år med førerkort. Det ble videre opplyst at undersøkelsen ble sendt ut til et utvalg personer i alderen 18-25 år med avlagt førerprøve. Brevene til de to gruppene var likelydende, men linken som ble oppgitt til undersøkelsen var forskjellig. Dette ble gjort for å sikre at vi kunne etterprøve de svar som ble oppgitt vedrørende status på respondentenes førerrett. Brevet ligger som vedlegg 1 til rapporten. Spørreskjemaet er presentert i vedlegg 2.

Undersøkelser innenfor bl.a. reisevanefeltet har vist at det ofte er utfordrende å oppnå tilfredsstillende svarprosent blant unge personer (Behrens m.fl. 2009). For å øke interessen for å svare ble det derfor i brevet annonsert trekning av 3 gavekort pålydende kr 500,- blant de som svarte og oppga sin e-postadresse¹. På tross av dette ble svarprosenten for undersøkelsen lav. I målgruppen svarte 31 personer, som utgjør en svarandel på 5 %.² I kontrollgruppen svarte 109 personer, tilsvarende en andel på 11 %. Det er i seg selv interessant at målgruppen har en lavere svarprosent enn kontrollgruppen. Tidligere studier viser at en viktig grunn til at personer som blir kontaktet for å delta i spørreundersøkelser lar seg intervju,

¹ Av personvern hensyn måtte respondentene følge en link til en egen web-undersøkelse for å oppgi e-postadresse. Dette sikret at det ikke var mulig å koble e-postadresse med de svar som ble oppgitt i undersøkelsen.

² 24 brev til personer i gruppe A og 52 brev til personer i gruppe B kom i retur med ukjent adressat pga. flytting eller andre grunner. Det er dermed 568 personer i gruppe A og 950 personer i gruppe B som har mottatt invitasjonsbrev.

er at de ser en samfunnsnytte, er interessert i temaet eller føler en form for forpliktelse til å bidra (Riandey og Quaglia 2009). Den lave deltakelsen fra målgruppen kan derfor tyde på at de har mindre interesse for temaet. Den kan imidlertid også skyldes vinklingen på undersøkelsen, og at personer som har mistet førerkortet kan være mer motvillige til å svare på spørsmål om kjørevaner og erfaringer med å ha førerkort enn personer som ikke har mistet førerkortet. Dette var ikke uventet og ble diskutert med oppdragsgiver på forhånd, med den konklusjon at brevene som ble sendt ut likevel måtte inneholde noe informasjon om hva undersøkelsen omhandlet.

På grunn av den lave svarprosenten har resultatene fra undersøkelsen liten utsagnskraft. På tross av signifikante forskjeller mellom målgruppen og kontrollgruppen både på sosio-demografiske kjennetegn og enkelte andre spørsmål, er det usikkert om disse resultatene gjenspeiler populasjonen eller om de kun gjelder de som har valgt å svare på undersøkelsen. Analyseresultatene vurderes derfor som for usikre til å presenteres som en del av denne rapporten, men er dokumentert i tabeller og figurer i vedlegg 3.

Respondentene i de to gruppene er nokså ulike, spesielt mtp. kjønn og hva som er deres hovedaktivitet til daglig (se vedlegg 3). For å få en viss pekepinn på om målgruppen og kontrollgruppen har ulike holdninger til kursing og bruk av teknologi også av andre årsaker enn disse ulikhetene kan forklare, er det i samråd med oppdragsgiver vurdert som hensiktsmessig å presentere en analyse hvor kjønnsfordeling og daglig hovedaktivitet er kontrollert for. Det ble benyttet OLS regresjonsanalyse til dette formålet. Resultatene er presentert i Tabell 1, hvor kolonnene med beta-koeffisient viser den relative styrken i korrelasjonen mellom hver uavhengige variabel og avhengig variabel og retningen på korrelasjonen i forhold til referansekategori (merket "ref"), mens kolonnen for signifikans viser sannsynlighet for at denne korrelasjonen *ikke* gjelder også i populasjonen. Den øverste raden med verdier viser hvorvidt målgruppen skiller seg fra kontrollgruppen når kjønn og hovedaktivitet er kontrollert for. På spørsmål om de er enig eller uenig i at kurs bør bli obligatorisk for å få ta ny førerprøve, er respondentene i målgruppen mer negative enn kontrollgruppen. I tilsvarende spørsmål om ulike typer førerstøttesystemer bør bli obligatorisk for å ta ny førerprøve er det ingen signifikante forskjeller mellom gruppene når kjønn og hovedaktivitet er kontrollert for.

Tabell 1: Målgruppens holdninger til ulike tiltak (n=139), (uenig=1, enig=3)

Variabel	Obligatorisk tiltak for å ta ny førerprøve									
	Kurs		Toppfartssperre		Intelligent fartstilpasning		Alkolås		Atferdsregistrator	
	B-koeff.	Sig.	B-koeff.	Sig.	B-koeff.	Sig.	B-koeff.	Sig.	B-koeff.	Sig.
<i>Kontrollgruppe (ref)</i>										
Målgruppe	-,674	,000	-,346	,053	-,173	,363	-,011	,948	-,189	,322
<i>Kvinne (ref)</i>										
Mann	,012	,932	-,446	,003	-,228	,149	,005	,971	-,184	,246
<i>Yrkesaktiv (ref)</i>										
Student	,049	,754	-,155	,347	-,170	,338	-,095	,550	-,063	,722
Lærling	,202	,365	-,076	,748	-,221	,383	,091	,693	-,233	,360
Annet	,005	,983	-,450	,056	-,472	,061	-,038	,867	-,259	,303

Erfaringen med spørreundersøkelsen viser at en slik tilnærming til å få økt kunnskap om målgruppen ikke er hensiktsmessig. Det må derfor vurderes andre metoder for å oppnå slik kunnskap. Målet med undersøkelsen som ble gjennomført i prosjektet var flerfoldig; man ønsket både å kartlegge hvem målgruppen er, og å få deres synspunkter på alternative reaksjoner etter inndragelse av førerkort. Ved vurdering av metoder for informasjonsinnhenting kan det være formålstjenlig å skille disse målsettingene.

Dersom man vil kartlegge hvem personene i målgruppen er, kan Førerkortregisteret gi informasjon om kjønn, alder, tidspunkt for førstegangsførerkortutstedelse, bosted og hvorvidt førerkort ble inndratt pga. kjøring i ruspåvirket tilstand eller på grunn av andre straffbare handlinger. En kilde til ytterligere kunnskap om personer som har mistet førerkort og i hvilken kontekst dette har skjedd, kan finnes ved å ta ut saksdokumenter fra Politiets straffesaksregister. Bruk av førerkortregisteret eller straffesaksregisteret forutsetter selvsagt innhenting av nødvendige tillatelser fra eier av registeret, samt ressurser til å gjøre uttak og analyser av data.

For å få vite mer om hva personer i målgruppen mener om ulike tiltak og hvordan dette påvirker deres kjøreatferd vil et prøveprosjekt med tilhørende evaluering gi best kunnskapsgrunnlag. For å få mest mulig reell respons på ulike tiltak er det en fordel at de som gir responsen har prøvd ut tiltaket det er snakk om, og at en evaluering måler forhold rundt aksept og atferdsendring. En evaluering bør derfor inneholde elementer som dybdeintervjuer/ spørreskjema og registrering av kjøreatferd i reell trafikk eller kjøresimulator. Pilotprosjektet *Rett På Målgruppen* (RPM), gjennomført i 2012, har brukt en slik tilnærming mot bilførere med høy risiko. Prosjektet hadde form av et oppfølgingsprogram med samlinger og nye virkemidler, samt tett oppfølging av deltakerne i prosjektet (Moe 2012). Deltakerne var unge mannlige førere med en sterk interesse for bilkjøring og motor, og målet var å bidra til at de fikk økt kunnskap om risiko, ansvarstaking og konsekvensforståelse. Forskningsmetodisk ble det gjennomført en kvalitativ studie som faller inn under betegnelsen aksjonsforskning for å vurdere nytten av programmet for deltakerne. Prosjektet er videreført og skal pågå minimum ut 2014.

En annen innfallsvinkel for å få relevant kunnskap kan være å innhente tredjeparts informasjon om målgruppen og vurderinger av egnethet av ulike tiltak. Disse innspillene kan hentes fra personer som har utstrakt erfaring med målgruppen, slik som personer som jobber tett mot ungdom med risikoatferd fra forskningsmiljøer, vegmyndigheter, Politiet og Kriminalomsorgen. Slike ressurspersoner må forventes å ha inngående kjennskap til målgruppen og deres holdninger og utfordringer. Deres innspill vil imidlertid ikke kunne gi sikker kunnskap om målgruppen.

Det er videre viktig å nevne at man har en god del dokumentert kunnskap om unge risikoutsatte førere allerede. Det er f.eks. veldokumentert at visse personlighetstrekk og sosiale utfordringer har innvirkning på føreratferd og bidrar til problemfylt atferd også på andre områder, som for eksempel kriminalitet og rusavhengighet. SINTEF har gjennom tidligere litteraturstudier (se f.eks. Moe m.fl. 2010) sammenstilt eksisterende kunnskap om at trafikklovbrytere ofte har enkelte fellestrekk (personlighetsmessig og/eller sosio-demografisk), som altså går dypere enn alder og kjønn som ofte blir brukt som skillelinjer når man snakker om høyrisikogrupper. Nedenfor presenteres noen typiske trekk ved lovovertredere i trafikken.

Dette er ikke knyttet direkte opp mot det som er målgruppen i dette forprosjektet, men gir et bilde på generelle karakteristika ved førere med risikoatferd uavhengig av alder og kjøree erfaring.

Personlighetstrekk som er funnet å ha en sammenheng med risiko i trafikken er f.eks. en iboende trang til spenning og grensetesting, et aggressivt temperament, manglende empatiske evner, impulsivitet og uansvarlighet (for en utfyllende oversikt se f.eks. Moe m.fl. 2010). Man kan også snakke om *personlighetstyper* fremfor personlighetstrekk. Blant annet har Ulleberg (2002) definert *de sosialt avvikende* og *de aggressive* som høyrisikogrupper. Han har videre konkludert med at disse gruppene responderer dårlig på holdningsendrende tiltak: Den første gruppen er vanskelig å påvirke med noe annet enn politikontroll, mens den andre gruppen muligens kan ha nytte av sinnemestringskurs.

Videre utviser personer med lav sosioøkonomisk status, som f.eks. lite utdanning og lav inntekt, mer risikoatferd enn andre både i trafikken og på andre arenaer (Peden m.fl. 2004). En svensk studie har funnet at unge førere som har vært innblandet i trafikkulykker, ofte har foreldre i ufaglært, manuelt arbeid eller som er arbeidsledige (Murray 1998). Disse førerne presterte også dårligere på skolen enn det som var vanlig for deres alderskohort, og de fleste hadde kun gjennomført obligatorisk skolegang eller videregående skole med yrkesfag. Andre internasjonale studier støtter disse funnene (Baum 1999 , Whitlock m.fl. 2003). En norsk studie har imidlertid avdekket at sammenhengen mellom problemfylt atferd på ulike arenaer og sosioøkonomisk status blir borte når det kontrolleres for graden av kontroll og emosjonell tilknytning fra foreldrene (Sletten 2007).

Ofte begår trafikklovbrytere lovbrudd også på andre arenaer. Basert på straffesaksdokumenter fra 425 dødsulykker i 2004 og 2005, dokumenterer en rapport utgitt av Utrykningspolitiet i samarbeid med SINTEF sammenhengen mellom trafikklovbrudd og andre lovbrudd i Norge (Pasnin m.fl. 2009). Den viser bl.a. at 35 % av alle gjerningsmenn i dødsulykkene er tidligere straffet. Denne andelen var på 51 % blant de av gjerningsmennene som hadde utvist klanderverdig atferd i ulykkene. Gjennomsnittsalderen for førere som har kjørt med høy risiko er 32 år, og 21 % av førerne var i aldersgruppen 18-20 år.

Utrykningspolitiet har også studert forholdet mellom trafikklovbrudd og andre lovbrudd. Personer anmeldt for grove fartsovertredelser i 2009 og 2010 ble studert med hensyn til annen kriminalitet. Totalt var 58 % av fartsovertrederne og hele 82 % av de anmeldte ruspåvirkede førerne registrert for minst ett annet lovbrudd (Pasnin 2012). Aldersgruppen 18-25 år utgjorde 32 % av fartsovertrederne og 29 % av ruspåvirkede førere. Det var en klar dominans av menn i begge gruppene.

Tidligere forskning på risikoutsatte unge førere viser altså til sterke sammenhenger mellom det å begå alvorlige trafikkforseelser og utøvelsen av ulovlig atferd på andre arenaer. Konsistente personlighetstrekk henger sammen med lovbrudd på flere arenaer og en kjøreatferd preget av meget høy risiko. Det understrekes imidlertid at det er snakk om en variert risikogruppe med flere undergrupper, hvor én undergruppe kan ha kjennetegn som ikke deles av andre undergrupper.

2.3 Oppsummering

Ett av formålene med forprosjektet var å kartlegge målgruppen mht. omfang og kjennetegn som risikoprofil og andre særtrekk. Fra førerkortregisteret vet vi at det per 1. juni 2013 var 590 personer som på det tidspunktet var fratatt føreretten pga. overtredelser mens de var i alderen 18-25 år og i prøveperiode. Blant disse hadde 31 % mistet føreretten som følge av kjøring i ruspåvirket tilstand, mens de resterende 69 % var fratatt førerkortet pga. andre straffbare handlinger (trafikkale lovbrudd eller andre typer lovbrudd som kan settes i sammenheng med føring av motorvogn). For å få mer informasjon om hva som kjennetegner unge førere som mister førerkortet i prøveperioden ble det sendt ut brev med invitasjon til å delta i en webundersøkelse til disse 590 personene. Likelydende invitasjon ble også sendt ut til en kontrollgruppe med personer i samme alder og med samme førerkortalder. Undersøkelsen fikk dessverre lav svarprosent, og resultatene har dermed for lav utsagnskraft til å tillegges vekt i dette forprosjektet. Den lave svarprosenten skyldes antakelig både at unge personer er en vanskelig gruppe å få respons fra og at invitasjon til undersøkelsen måtte sendes ut per brev.

For å få et best mulig beslutningsgrunnlag for om kurs og bruk av førerstøttesystemer fører til mindre gjentakelsesfare for unge bilførere som gjenerverer føreretten anbefales et prøveprosjekt med tilhørende evalueringsprogram. Dette vil for det første gi personer i målgruppen bedre grunnlag for å uttale seg om tiltaket, og for det andre gi mulighet til å bruke objektive målekriterier som er mindre sårbare for frafall og feilkilder enn det spørreundersøkelser er.

3 Erfaringer fra kurs og førerstøttesystemer i tiltak mot målgruppen

Tiltak rettet mot førere med til dels alvorlige trafikkovertrедelser er svært utbredt, både i Europa, Nord-Amerika, Australia og New Zealand. Mange av disse er særskilt rettet mot unge førere, og for mange er gjenerverv av føreretten knyttet til kursdeltakelse.

Totalt sett er det få tiltak for gjenerverv av førerett som kombineres med bruk av førerstøttesystemer. Gjennom evalueringsstudier vet man imidlertid at flere førerstøttesystemer, slik som alkoholås, intelligent fartstilpasning (ISA) og fartssperre, kan ha betydelig trafiksikkerhetspotensial. Vegdirektoratet har derfor bedt om at prosjektet også vurderer hvorvidt disse systemene kan brukes i kombinasjon med kurs. Dette kapittelet er derfor todelt. Den første delen av kapittelet gir en kortfattet oversikt over et utvalg tiltak for gjenerverv i andre europeiske land. Her ligger fokus på målgruppe og innhold, men det refereres også til tiltak som ikke fokuserer utelukkende på unge førere. I den andre delen av kapittelet gjøres rede for erfaringer med førerstøttesystemer hos unge førere, med henblikk på egnethet som del av et program for gjenerverv av førerett.

3.1 Rehabiliteringskurs i Europa

En rekke europeiske land gjennomfører kurs for personer som mister føreretten (både ferske førere og mer erfarne). Det er vanlig å skille mellom såkalte 'intermediate courses' (*forebyggende kurs*) og 'rehabilitation courses' (*rehabiliteringskurs*) (Dabrowska-Loranc m.fl. 2012). Den første typen kurs er frivillige kurs som skal virke forebyggende og forhindre at førere begår overtrедelser, mens den andre som oftest er obligatoriske kurs som skal gjøre fører skikket til å få igjen førerett etter at den er tapt pga. overtrедelser. Denne rapporten fokuserer på *rehabiliteringskurs*, som har som overordnet målsetting å redusere faren for gjentatt risikofylt kjøreatferd og derved redusere ulykkestallene.

Rehabiliteringskurs sammenfaller ikke nødvendigvis med kurs for gjenerverv slik det er gjennomført på Island (se kap. 4). I de fleste tilfeller er deltakelse på kurset en forutsetning for at føreretten ikke tapes, og kun i visse tilfeller er føreretten inndratt under hele kursperioden. De fleste kursene ser imidlertid ut til å ha visse fellestrekk med det islandske kurset hva innhold angår. De fleste søker å forbedre selvrefleksjon, risikovurderinger og vurderinger av egen kjøreatferd. Enkelte kurs inkluderer også teoretisk undervisning og/eller praktiske øvelser.

Effekten av rehabiliteringskurs er foreløpig usikker (Dabrowska-Loranc m.fl. 2012). Flere av kursene er ikke tilstrekkelig evaluert, og blant studier som finnes viser enkelte ingen effekt (Elvik m.fl. 2009, Ker m.fl. 2005), mens andre viser nedgang i gjentakende overtrедelser og ulykkestall. I en metaanalyse av 106 tiltak påpekes at effekten er særlig markant dersom tiltaket kombineres med tap av føreretten, og at dette medfører en ulykkesreduksjon på 17 % (Masten og Peck 2004). Samme studie påpeker at gruppeundervisning er effektivt. I EU-prosjektet BESTPOINT (Criteria for BEST Practice Demerit POINT Systems) anbefales på teoretisk grunnlag at rehabiliteringskurs er *målrettet*, med kursledere av *høy kvalitet*, av tilstrekkelig *varighet*, og at de fokuserer på *holdningsendringer* heller enn økt kunnskap og ferdigheter (Dabrowska-Loranc m.fl. 2012). Videre understrekes at slike kurs bør ledsages av systematiske og langtidsrettede *evalueringsstudier* som kan dokumentere evt. effekter på førernes kunnskap, holdninger

og atferd. Kun slike studier kan gi pålitelig og objektiv kunnskap om effekten av rehabiliteringskurs og identifisere de viktigste suksesskriteriene.

3.1.1 Kurs rettet mot rusovertrедelser

Europeiske kurs er rettet mot førere som har begått ulike typer alvorlige overtrедelser, men en stor del av kursene er særlig rettet mot førere med overtrедelser knyttet til rus. Enkelte av disse er særlig rettet mot unge førere.

I Norge kan førere som er siktet for ruspåvirket kjøring idømmes alternativ straff i form av betinget dom med *Program mot ruspåvirket kjøring* (RK). Programmet går over 10 måneder og inkluderer individuelle samtaler, gruppesamlinger og kartlegging av behandlingsbehov. Hensikten med programmet er at domfelte skal få økt forståelse av egen rusatferd og risiko forbundet med den, økt motivasjon til å endre slik atferd, og hjelp til å finne frem til måter å hjelpe seg selv på for å unngå ny ruspåvirket kjøring. Etter de første forsøkene har et økende antall domfelte blitt henvist til promilleprogram³. I 2008 ble programmet utvidet fra kun å gjelde promilledømte til også å inkludere andre typer ruspåvirket kjøring. I 2012 ble i alt 523 dommer med Program mot RK iverksatt, og 81 % av de dømte fullførte et slikt program uten nye lovbrudd i programperioden (Kriminalomsorgen 2012). Det er ukjent hvor mange av disse som var i prøveperiode, men 44 personer (8 %) var under 25 år. Det er heller ikke kjent hvor lenge de samtidig mistet føreretten.

Det nederlandske kurset *LEMA* (Light Educational Measure Alcohol and traffic) er rettet mot førere som har avlagt førerprøven de siste fem årene, og som tas for kjøring med en BAC (blood-alcohol concentration) mellom 0,5 og 0,8 promille (SWOV 2010). Førere med høyere BAC blir henvist til et mer konfronterende kursopplegg (EMA). Kurset er obligatorisk og går over en periode på to dager med 3 ½ timer hver dag. Dersom førere nekter å delta eller ikke fullfører hele kurset, blir førerkortet inndratt. I 2009 deltok 775 personer på LEMA.

Et tilsvarende kurs finnes også i Belgia, men der er deltakelse frivillig. Dette gjelder også i Sveits, men der belønnes deltakerne med kortere tap av førerrett. Samtidig må deltakerne i Sveits gjennomgå et personlig intervju før kursstart, slik at kurslederne kjenner deltakerne så godt som mulig i forkant.

På tross av noe ulike innfallsvinkler og kriterier for deltakelse, deler europeiske promille-/ rusprogram mye av det samme innholdet. For det første søker kursene å gi deltakerne kunnskap om de effekter alkohol og/ eller rus har for egen førerevne og helse. For det andre rettes fokus på deltakernes holdninger og atferdsmønster. I Sveits bistås deltakerne for eksempel med å kartlegge årsaker til egen drikkeatferd. For det tredje har kursene en personlig tilnærming, der den enkeltes utfordringer står sentralt.

3.1.2 Kurs rettet mot fartsovertrедelser

I Belgia og Storbritannia tilbys også kurs spesielt for personer som taper føreretten på grunn av fartsovertrедelser (SWOV 2010). I Belgia er kurset frivillig, men deltakelse kan redusere tiden uten førerkort

³ St.meld. nr. 37 (2007-2008): Straff som virker – mindre kriminalitet – tryggere samfunn. Justis- og politidepartementet

eller størrelse på bøter. Målsettingen med kurset er å utstyre deltakerne med praktiske ferdigheter og teoretisk kunnskap om konsekvenser av kjøring i høy hastighet. I Storbritannia er *National Speed Awareness Scheme* (NSAS) et supplement til prikkssystemet: Deltakelse på kurset fører til sletting av tre prikker. Deltakelse er kun mulig gjennom henvisning fra politiet, og man kan bare delta én gang i løpet av en treårsperiode. Hensikten med kurset er å gjøre deltakerne oppmerksomme på eget ansvar for atferd i trafikken og de konsekvenser dette måtte ha.

3.1.3 Generelle rehabiliteringskurs

Flere europeiske land tilbyr kurs som går på tvers av typer overtredelser. Det islandske kursopplegget er grundig beskrevet og vurdert i kap. 4 av denne rapporten. Videre benytter Tyskland et rehabiliteringstiltak for ferske førere som har begått overtredelser (SWOV 2010). Hensikten er å unngå gjentakende overtredelser ved å gjøre deltakerne mer risikobevist. Kurset er sentrert rundt selvrefleksjon, holdnings- og atferdsendringer, samt nye kjørestrategier. Deltakerne må også gjennomføre en praktisk øvelse der de får tilbakemeldinger fra de andre deltakerne.

Gjennom programmet National Driver Offender Retraining Scheme (NDORS) tilbyr politiet i Storbritannia forskjellige kursopplegg til førere som har begått utvalgte trafikale lovbrudd (Association of Chief Police Officers, 2012). Hvilket kurs den enkelte fører blir henvist til avhenger av flere faktorer, bl.a. hvilken lovparagraf vedkommende er mistenkt for å ha brutt. Kursene kan, når politiet finner at betingelsene er møtt, tilbys som alternativ til siktelse og straffeforfølgning i rettssystemet (hvor fører kan idømmes prikker, miste føreretten, få bøter og/ eller fengselsstraff). Siden straffereaksjoner knyttet til føreretten utelukkes ved henvisning til kurs er det imidlertid kun personer mistenkt for trafikale lovbrudd som ikke medfører vesentlig fare som får denne muligheten. F.eks. er det kun personer med fartsovertredelser under 10 % + 9 km/t over fartsgrensen som kan henvises til kurs (tilsvarende 64 km/t i 50-sone og 97 km/t i 80-sone). Det kan heller ikke henvises til kurs i tilfeller der andre typer lovbrudd må straffeforfølges i samme sak.

I Portugal tilbys et frivillig rehabiliteringstiltak, som skal gi bedre kunnskap om og oppfordre til overholdelse av trafikklovgivningen, samt forhindre gjentakende overtredelser (SWOV 2010). Tiltaket er rettet mot psykologiske faktorer bak risikofylt atferd og kombineres med andre sanksjoner. I Latvia taper ferske førere føreretten og må ta førerprøven på nytt dersom de får 10 prikker. De kan imidlertid redusere antallet prikker med to dersom de deltar på et instruksjonskurs.

3.2 Førerstøttesystemer rettet mot målgruppen

I tråd med oppdragsgivers ønsker har forprosjektet vurdert hvorvidt førerstøttesystemene automatisk fartstilpasning (ISA), atferdsregistrator, alkolås og toppfartssperre kan være egnet i kombinasjon med kurs for målgruppen. Andre typer førerstøttesystemer som f.eks. ACC, Lane departure warning/ Lane keeping system og Driver monitoring er ikke vurdert. Nedenfor følger en gjennomgang av de fire typene førerstøttesystemer som er rettet mot kontroll av risikofylt kjøreatferd. Gjennomgangen gir en oversikt over tidligere prosjekter hvor disse systemene er prøvd ut, med hovedvekt på erfaringer blant unge førere. Fokus settes på effekter blant målgruppen (unge førere med alvorlige overtredelser) og hvorvidt systemet er egnet som del av et tiltak for gjenerverv av førerett.

I dette forprosjektet er det ikke identifisert tiltak for gjenerverv av førerrett som inkluderer bruk av førerstøttesystemer. Som vist nedenfor er alkoholås hyppig brukt som tiltak for personer som er tatt for promillekjøring, men ikke i samband med kurs. Utover dette er førerstøttesystemer i svært liten grad benyttet som rehabiliterende tiltak rettet mot en særskilt gruppe. I det følgende gjøres det derfor rede for den betydning førerstøttesystemer er funnet å ha for unge førere i evalueringsstudier uten at dette er satt i sammenheng med rehabilitering. Man kan imidlertid anta at hensiktsmessigheten ved førerstøttesystemene ikke vil endres ved en eventuell innføring av kombinasjonstiltak, snarere tvert imot. Dette er nærmere diskutert i kap. 5.

3.2.1 Automatisk fartstilpasning (ISA)

Intelligent Speed Adaptation (ISA), eller automatisk fartstilpasning, skal hjelpe føreren med å holde fartsgrensen ved at enheten (oftest i form av en fastmontert enhet i bilen) informerer om at man er i ferd med å kjøre over fartsgrensen eller begrenser muligheten for å overskride fartsgrensen. ISA-systemer kan grovt deles inn i tre ulike kategorier ut fra type hastighetsstyring og grad av inngripen og støtte. Disse tre kategoriene kalles informerende, støttende og kontrollerende ISA. *Informerende* ISA-systemer gir informasjon på en skjerm om hva fartsgrensen på den aktuelle strekningen er. De ulike variantene av *støttende* ISA kan enten varsle når føreren kjører for fort, gjennom visuell informasjon, lyd eller vibrasjoner i kjøretøyet, eller også assistere føreren gjennom økt motstand i gasspedal. Føreren kan da få informasjon om at han/hun kjører over fartsgrensen uten å se på speedometeret. *Kontrollerende* ISA-systemer er intelligente fartssperrer som hindrer kjøretøyet i ytterligere akselerasjon når fartsgrensen er nådd. Effekten av ulike former for ISA er vurdert i flere feltforsøk i Norge og internasjonalt siden 1980-tallet. I følge Vaa m.fl. (2012a) er det vanskelig å si noe om trafikksikkerhetsvirkningene av ISA basert på de forsøkene som er gjort. Det synes imidlertid klart at ISA virker fartsmodererende og at systemet dermed bør kunne bidra til en reduksjon i antall drepte og skadde i trafikken (Agerholm 2011, Høye m.fl. 2011, Jenssen m.fl. 2003). En rekke forsøk med ISA har vist positive resultater på føreratferd, men effektene varierer etter hva slags type ISA som er testet, hvor det er testet, og om det var en incentivordning med i bildet. De hittil mest omfattende forsøkene, gjennomført i Sverige fra 1999-2002, viste en gjennomsnittlig fartsreduksjon på 3-4 km/t (Biding og Lind 2002). Young m.fl. (2010) gjennomførte en undersøkelse blant både erfarne og uerfarne førere, og fant at informativ ISA er særlig effektiv i å redusere makshastighet. Tilsvarende funn er gjort i andre studier (Regan m.fl. 2006, Várhelyi m.fl. 2004, Vlassenroot m.fl. 2007).

Disse forsøkene har involvert førere i flere aldersgrupper, og resultatene er ikke uten videre overførbare til målgruppen unge førere. Det er imidlertid også gjort egne forsøk av ISA blant unge førere, bl.a. i Norge. Det norske forsøket "Ungtrafikk" ble gjennomført på Karmøy i 2006-2008, og var rettet mot førere i alderen 18-25 år (resultatene er oppsummert i Berg m.fl. 2008). 50 bilførere deltok og fikk installert informerende ISA og en atferdsregistrator i sine biler. For å motivere unge bilførere til å delta fikk de 30 % avslag på forsikringspremien i testperioden. Litt over halvparten syntes at systemet var irriterende i bruk. Etter forsøkets slutt var det imidlertid færre (32 %) som følte at systemet var overvåkende, enn de som trodde det ville føles slik da forsøket startet (64 %). 20 % av de som deltok i forsøket kunne tenke seg å fortsette med systemet uavhengig av forsikringsrabatt, mens 64 % ville fortsette dersom de fikk rabatterte forsikring.

Undersøkelsen viste en tydelig oppstartseffekt tidlig i forsøksperioden, men at fartsnivået økte i løpet av perioden. Dette er i tråd med andre studier, som antyder at brukerne over tid glemmer ISA-systemet slik at effekten avtar (Lahrmann m.fl. 2012). Videre viste forsøket at bruken av ISA var høyest blant det som ble kategorisert som "defensive" førere, og lavest blant de "offensive". Dette tyder på at de førere som kunne hatt mest effekt av et slikt førerstøttesystem, ikke vil bruke det dersom de har et valg. Tilsvarende funn er gjort i England, hvor en studie av bruk av frivillig ISA-system fant at de som hadde høyest fartsnivå også var minst tilbøyelig til å bruke det Jamson (2002).

Det danske *Pay as you speed*-prosjektet har gjennomført forsøk med et incentivdrevet ISA-system rettet mot unge førere (Agerholm 2011). Forsøket ble gjennomført i årene 2006-2009 med et informerende ISA-system som utgangspunkt. 153 ungdommer deltok i forsøket over en periode på 12-33 måneder. Disse fikk en potensiell bonus på 30 % av forsikringspremien. Under testkjøringen ble det registrert prikker for hver fartsovertredelse, som reduserte bonusen med en gitt størrelse. Bonusen som gjensto ble beregnet og utbetalt til førerne to ganger i året. Resultatene fra forsøket viste at forsøkspersonene opplevde redusert mental belastning når de kjørte med systemet (Nielsen og Lahrmann 2005). Studien viste videre at informativ eller støttende ISA har positiv og holdbar effekt på føreratferd når det kombineres med økonomiske incentiver. Belønning av førere som tidligere har begått overtredelser for å opptre lovlydig er imidlertid omdiskutert. Men dersom belønning kan motivere, kan man tenke seg at incentiver i form av å unngå straff også vil gjøre det. De frivillige formene for ISA kan slik sett hjelpe førere med å unngå fartsovertredelser dersom det kobles mot en sanksjoneringsordning (overtredelser må da registreres med en atferdsregistrator).

Kontrollerende ISA er en intelligent form for fartssperre, som varierer med fartsgrensen og som ikke er overstyrbar. Det er likevel ikke gitt at kontrollerende ISA vil fungere etter hensikten dersom brukerne er negative til å ha et slikt system i bilen, fordi mange av disse førerne vil finne måter å omgå systemet på. Tidligere forskning viser at unge førere generelt sett er mer negative til ISA enn eldre (Young m.fl. 2004). Det er derfor viktig at et evt. kurs i kombinasjon med et slikt førerstøttesystem faktisk klarer å motivere førerne til å endre sin atferd og til å ta imot hjelp for å få til dette.

Det er i løpet av dette forprosjektet ikke identifisert kurs for gjenerverv av førerrett som kombineres med ISA i andre vestlige land. Man kan likevel anta at ISA kan være et hensiktsmessig supplement, ut i fra de effekter systemet er funnet å ha i forsøkene gjennomgått ovenfor. Men det er viktig å være klar over at ISA-systemet fortsatt er sårbart for feil både mht. posisjoneringsdata (som f.eks. kan føre til at fartsgrense på sideveier blir oppfattet som gjeldende i stedet for den veien man faktisk kjører på) og feil fartsgrense i NVDB (og dermed i ISA-enheten) i forhold til det som er skiltet på stedet. Dette kan medføre at det blir registrert en fartsovertredelse der dette ikke forekommer, og med kontrollerende ISA vil bilen miste motoreffekten. Dette kan medføre risikofylte situasjoner ved f.eks. forbikjøringsituasjoner. Det må også tas i betraktning at ISA kan medføre uintenderte konsekvenser, bl.a. ved at farten avpasses dårligere etter føreforholdene (Jenssen 2010).

3.2.2 Atferdsregistrator

En atferdsregistrator er en teknisk innretning som ved hjelp av kjøretøyets on-board diagnostics (OBD II) registrerer parametre ved kjøretøyet og dermed førerens kjøreatferd. Typiske data som registreres er fart, posisjonering, bremse- og akselerasjonsmønster og drivstofforbruk (Horrey m.fl. 2012), men det fins også flere mulige typer informasjon. Atferdsregistratoren kan logge data både med og uten at føreren av kjøretøyet kjenner til det. Atferdsregistratorer er ofte benyttet som et supplement i forskning på trafikksikkerhet, for å evaluere effekten av andre førerstøttesystemer eller studere faktorer rundt ulykker.

Horrey m.fl. (2012) har sett nærmere på sikkerhetseffekter funnet i ti studier av bruk av atferdsregistrator, de fleste blant ansatte i bedrifter og organisasjoner med egne bedriftsbiler. De oppsummerer at systemet synes å ha positive effekter på antall uønskede hendelser og føreratferd, selv om noen forskningsfunn tyder på at effekten avtar etter en viss tidsperiode. Man vet imidlertid lite om hva som er årsaken til at systemet har en positiv effekt på føreratferden blant ansatte som bruker flåtebiler. Dersom dette er knyttet til arbeidsgivers og/ eller kollegers overvåkningsmulighet, er det ikke sikkert at disse effektene er overførbare til yngre førere i privatbiler. Dette vil avhenge av hva slags incentivordning tiltaket inneholder. Tre studier omhandler forsøk med unge førere (Farah m.fl. 2013 , Farmer m.fl. 2010 , McGehee m.fl. 2007). Den første av disse, gjennomført i Israel i 2005-2006, innebar et program rettet mot unge, mannlige bilførere (Farah m.fl. 2013). Atferdsregistrator var installert i familiebilene i 12 måneder fra bilføreren fikk sitt førerkort, som et verktøy for at foreldre kunne gi tilbakemelding til de unge om deres kjøreatferd. Studien viste at de som kjørte med atferdsregistrator var involvert i færre risikofylte hendelser enn kontrollgruppen. Videre viste undersøkelsen at et opplegg hvor foreldrene ikke bare hadde adgang til å se data fra atferdsregistratoren, men også mottok veiledning i hvordan de kunne følge opp ungdommene sine, førte til færre hendelser enn der foreldrene kunne se data men ikke mottok slik veiledning.

McGehee m.fl. (2007) har gjennomført en studie i USA av 26 førere i 16-17-årsalderen, som ble utstyrt med en såkalt hendelsesutløst atferdsregistrator. Nærmere bestemt filmet den 20-sekunders klipp når det ble registrert akselerasjon forover eller sideveis over definerte grenseverdier. Klippene ble tilgjengeliggjort for foreldrene til førerne. Studien besto av en fase med logging uten intervensjon, og en fase med logging og intervensjon. Den viste en signifikant reduksjon i risikofylte hendelser fra før-fasen til fasen med intervensjon, altså når foreldrene kunne se klipp fra registratoren. Studien kontrollerte imidlertid ikke for evt. endringer i føreratferd over tid, siden den ikke inneholdt en kontrollgruppe.

Den nyeste studien, også gjennomført i USA av Farmer m.fl. (2010), innebar at 85 førere i tenårene fikk bilene utstyrt med atferdsregistrator som registrerte alle forekomster av plutselig nedbremsing og akselerasjon, kjøring over fartsgrensen og unnlatt bruk av bilbelte. Deltakerne ble tilfeldig plassert i fire grupper, hvorav to hadde atferdsregistrator med varsel i bilen og hendelseslogg på web for foreldrene (enten samtidig med varsel i bil eller etter), én hadde kun logg på web, mens den siste gruppen hadde verken varsel i bilen eller logg på web. Også denne studien besto av en før-fase med logging uten varsel i bil eller logg på web for alle gruppene, som tjente som sammenligningsgrunnlag for resultatene under studien. Studien fant først en forbedring for deltakerne i de to første gruppene (varsel i bil og hendelseslogg for foreldre på web), både mht. plutselig nedbremsing og akselerasjon og bilbeltebruk. Effekten ble imidlertid

svekket etter hvert som forsøket pågikk, spesielt blant de som ikke hadde varsel i bilen. Dette tyder på at langtidseffekten av bruk av atferdsregistrator, med eller uten foreldreovervåkning, er liten. Forskerne antyder at dette kan ha med å gjøre at foreldrene i liten grad fulgte opp hendelsesloggene, slik at overtredelsene fikk liten eller ingen praktisk konsekvens for de unge førerne.

Denne gjennomgangen tyder på at bruk av atferdsregistrator kun vil ha positiv effekt dersom den er knyttet til et klart kontrollopplegg hvor overtredelser får konsekvenser, eventuelt hvor lovlydighet blir belønnet. Resultatene fra Farmer m.fl. (2010) omtalt over viser også at føreren på en eller annen måte bør få umiddelbar tilbakemelding på sin atferd. Alle de tre studiene redegjort for her har involvert foreldre i en kontroll- og tilbakemeldingsfunksjon. Det er uvisst hvor mye foreldrenes måte å takle denne rollen på har å si, men den israelske studien tyder på at det er av betydning. En atferdsregistrator kan imidlertid også ha en effekt i seg selv, ved at vissheten om at data om ens kjøreatferd og kjøremønster blir registrert og lagret virker inn på de valg som føreren tar (Berg m.fl. 2008). Dette kan ses på som en såkalt *Hawthorne-effekt*, som innebærer at det å bli studert i seg selv fører til en atferdsendring. Spørsmålet er imidlertid hvor lenge en slik effekt varer.

En atferdsregistrator kan logge data kontinuerlig eller kun lagre data som registreres rundt hendelser etter på forhånd definerte grenseverdier (f.eks. relatert til fart, nedbremsing og akselerasjon mm.). Å kun lagre data over gitte grenseverdier er mest hensiktsmessig, da poenget ikke er å overvåke hvor folk kjører, men å sanksjonere ulovlig kjøreatferd.

Bruk av atferdsregistrator medfører personvernmessige problemstillinger som det er viktig å ta med i vurderingen av et slikt system. Dette gjelder særlig den betydelige usikkerheten som fins rundt rettslige rammer for bruk av dataene som blir generert og hvem som skal få tilgang til dem ved f.eks. videresalg av kjøretøy eller ved ulykker (NOU 2009).

For øvrig er data fra en atferdsregistrator beheftet med samme problematikk som ISA når det gjelder presisjon i posisjoneringsdata og registrering av fartsgrense på stedet.

3.2.3 Fartssperre

En fartssperre eller toppfartssperre er et system som gjør det umulig å kjøre over en på forhånd innstilt hastighet, uavhengig av gjeldende fartsgrense. Den hindrer altså ikke fartsøvertredelser på veistrekninger hvor fartsgrensen er lavere enn toppfarten som tillates av fartssperren. I følge Vaa m.fl. (2012b) er trolig den laveste farten en toppfartssperre kan stilles inn på 140 km/t. Dette fordi den må ligge over de høyeste fartsgrenser på motorveger i Europa. Dersom dette følges vil en slik fartssperre kun forhindre kjøring over 140 km/t, og ikke svært alvorlige og risikofylte fartsøvertredelser på veier i tettbygde strøk eller på norske landeveier. Det er imidlertid ikke gitt at et såpass høyt maksnivå er nødvendig i et tiltak for gjenerverv av førerett, dette vil være et politisk spørsmål å avgjøre.

Tungbiler og busser av typen N2/N3 og M2/M3 (maksvekt over hhv. 3,5 og 5 tonn) har gjennom EU-direktiv 92/6/EEC og 2002/85/EC vært pålagt å ha fartssperre installert. Maksimumsfarten er satt til 90 km/t for tungbil og 100 km/t for busser. I et evalueringsprosjekt på oppdrag for EU-kommisjonen er det gjennomført

teoretiske beregninger av trafikksikkerhetseffekten av dette direktivet. Det ble her konkludert med at direktivet har ført til 9 % reduksjon i dødsulykker med nevnte typer kjøretøy, 4 % reduksjon i alvorlige ulykker og 3 % færre ulykker med lettere skadde. Gjennom en spørreundersøkelse besvart av flere EU-land ble det videre funnet at implementeringen av fartssperredirektivet har vært relativt uproblematisk, med noen få unntak knyttet til administrative og tekniske kostnader. Evalueringsstudien sammenlignet også flere scenarier for ytterligere fartsregulerende tiltak, som nedjustering av tillatt maksfart, utvidet implementering av fartssperre til andre kommersielle kjøretøy (varebiler mm.), og innføring av ulike former for ISA. Beregningene viste at innføring av ISA vil være det mest effektive for ulykkesreduksjon, først og fremst fordi ISA virker på alle typer veger. Fartssperre er effektivt først og fremst på motorveger, hvor det i utgangspunktet er høyt fartsnivå.

3.2.4 Alkolås

Alkolås gjør det umulig for føreren å starte bilen uten å måle alkoholinnholdet i førerens utåndingsluft, og forhindrer at kjøretøyet starter ved utslag av promille hos føreren. Systemet er koblet til tenningslåsen på motorkjøretøyet. For å kunne starte kjøretøyet må føreren blåse inn i et munnstykke der utåndingsluften kontrolleres. Låsen kan være innstilt slik at det er nok å blåse før start, eller slik at man i tillegg må blåse igjen under kjøring. Hvis alkoholinnholdet i luften er over en innstilt grense vil ikke tenningslåsen starte. Alkolåsen er laget slik at den kan skille på om luften kommer fra en person som blåser i munnstykket, og ikke fra en pumpe eller oppblåst ballong. Alkolåsen kan også skille mellom enkeltpersoners måte å blåse på, og dermed hindre at andre enn bilens eier får start på bilen. Transportøkonomisk institutt har beregnet at det kunne bli spart 4,6 liv per år med installering av alkolås i alle promilledømtes kjøretøy, og 34 liv per år med installering i alle kjøretøy (Vaa m.fl. 2012b).

Alkolås har blitt et kjent tiltak for forebygging av ruskjøring, og en rekke land benytter alkolås som alternativ til inndragelse av føreretten etter rusovertridelser. Enkelte land har også egne rehabiliteringsprogrammer for personer som tas for kjøring i alkoholpåvirket tilstand, der målsettingen er å utstyre deltakeren med kunnskap, ferdigheter og strategier for å unngå flere overtridelser, samt redusere det generelle alkoholkonsumet hos den enkelte (Freeman og Liossis 2002). I 2012 forelå Justis- og beredskapsdepartementets rapport *Alkolås som alternativ til tap av førerett*, der en arbeidsgruppe foreslår innføring av alkolås som en del av Program mot ruspåvirket kjøring. Rapporten redegjør også for tilsvarende initiativer i Europa, Nord-Amerika og Australia, og kunnskapen om eksisterende ordninger ser derfor ut til å være god.

Willis m.fl. (2009) har studert gjennomførte evalueringer av promilleprogrammer der alkolås inngår som et alternativ til andre straffereaksjoner. De finner en tydelig positiv effekt for deltakerne så lenge alkolåsen er installert, men påpeker at det fremdeles forekommer usikkerhet knyttet til effekter etter fjerning av alkolåsen. På samme vis viser en evaluering av promilleprogrammet i Sverige til positive effekter både på promillekjøring og trafikkulykker (Nordbakke m.fl. 2007).

På tross av stor interesse for effekter av alkolås i promilleprogrammer, diskuteres i liten grad en eventuell særskilt betydning dette måtte ha for unge førere. I dette prosjektet er det heller ikke identifisert integrerte

programmer for gjennerverv av førerett der alkoholås inngår sammen med f.eks. kursopplegg. Videre legger litteraturgjennomgangene liten vekt på organisatoriske og tekniske erfaringer i tiltak med alkoholås. Da dette fordrer nærmere gjennomgang av hvert enkelt tiltak faller det utenfor rekkevidden av dette forprosjektet. Elder m.fl. (2011) påpeker imidlertid at det er få barrierer mot implementering av alkoholås i promilleprogrammer. De trekker likevel frem at det er svake incentiver for deltakelse i slike programmer. Dette gjelder særlig dersom deltakeren finner at risikoen for å bli tatt for ruspåvirket kjøring med gyldig førerkort, og konsekvensene som måtte følge, er såpass liten at man heller tar den straffen man får, gjennerverver føreretten og siden kjører slik man vil. Dette finner også støtte hos Nordbakke m.fl. (2007), som viser til at kun 11 % av de promilledømte deltok i det svenske programmet.

3.3 Erfaringer med fartssperre og alkoholås i norske bedrifter

En rekke norske bedrifter har erfaring med førerstøttesystemer i sine kjøretøy, og disse kan gi innblikk i erfaringer blant brukere med førstehånds kjennskap. I forprosjektet er det derfor gjennomført en kortfattet spørreundersøkelse blant transportbedrifter og transportarbeidere. Undersøkelsene er begrenset til to typer førerstøttesystemer: Fartssperre og alkoholås. Dette fordi det først og fremst er disse systemene norske transportbedrifter har erfaring med.

Undersøkelsen ble sendt på e-post til åtte distriktskontorer tilhørende Norges lastebileierforbund (NLF), tjue fagforeninger tilhørende Norsk transportarbeiderforbund (NTF) og to transportbedrifter med alkoholås og fartssperre installert i sine kjøretøy (Trønderbilene og Gran Taralrud AS). Transportbedriftene mottok kun spørsmål knyttet til alkoholås, mens NLF og NTF også fikk spørsmål om fartssperre. Følgende spørsmål var inkludert i undersøkelsen:

- Kjenner dere til om det har vært noen praktiske utfordringer ved bruk av fartssperre/alkolås? Er teknologien til å stole på?
- Generelt sett, hva er holdningen til fartssperre/alkolås blant deres medlemmer? Har holdningene endret seg de seneste årene?
- Har dere mottatt noen signaler om at innføring av fartssperre/alkolås har påvirket arbeidsmiljøet i bedrifter?
- Har dere mottatt noen signaler om at innføring av fartssperre/alkolås har påvirket bedrifters økonomi?

Nedenfor følger en redegjørelse for de svar vi mottok fra næringen, først om fartssperre, deretter om alkoholås.

3.3.1 Erfaringer med fartssperre

Til sammen fire mottakere rapporterte sine erfaringer med fartssperre: To av distriktskontorene til NLF samt to fagforeninger tilhørende NTF. Svarene fra NLF var mest utfyllende, og har derfor fått mest plass i gjengivelsen nedenfor. Alle respondentene svarer at fartssperre er noe sjåførene er vant til, og at det kommer få tilbakemeldinger fra medlemmene så lenge farten ikke settes ned. Selv om de fleste aksepterer å ha installert fartssperre, er det imidlertid noen som er negative.

Praktiske og tekniske utfordringer med fartssperre

De to distriktskontorene i NLF svarer at det er få tekniske utfordringer ved bruk av fartssperre og at det sjeldent eller aldri er feil. Farten kan bli noe over den innstilte når kjøretøyet ruller i utforbakke, og det har vært noen saker knyttet til dekkdimensjoner, men dette har ikke vært et stort problem. Det er mulig å kjøre noe over innstilt fart om en benytter dekk med større diameter enn lovlig. NLF har også fått tilbakemeldinger om at enkelte sjåførere slår ut fartssperren med magneter plassert på eller nær girboksen, noe som kan øke maksfarten i større grad.

Holdninger til fartssperre

Fartssperren er i dag satt til 90 km/t for tunge kjøretøy og 100 km/t for busser i klasse III. De fleste sjåførere har i følge NLF i dag akseptert dette og negative tilbakemeldinger kommer stort sett når det er snakk om å justere sperren ned til 80 km/t. Sjåførene som protesterer opplever det som negativt å bli behandlet ulikt, ved at enkelte har fartssperre satt til 90 km/t og andre til 80 km/t.

Selv om de fleste har akseptert fartssperre er holdningene til systemet noe delt. Bedriftskulturen varierer mye fra firma til firma. Det hevdes at enkelte sjåførere med gode holdninger til trafiksikkerhet likevel er kritiske til bruk av fartssperre. De mener det er viktigere å jobbe med bedriftskulturen og skape positive holdninger blant de ansatte, enn å installere fartssperre. Å installere fartssperre blir derfor sett på som en lettvinnt løsning, mens det som egentlig trengs er god bedriftskultur og gode holdninger. Ved å pålegges fartssperre opplever sjåførere å bli kontrollert og undervurdert, noe som går ut over yrkesstoltheten deres. Dette gjelder spesielt når fartssperren i kjøretøyet er satt til 80 km/t. En annen kritikk er at fartssperre hjelper lite i soner med lave fartsgrenser hvor det ferdes myke trafikanter, der det å holde fartsgrensen er spesielt viktig.

Andre som er negative mener fartssperren begrenser muligheten til å holde flyt i kjøringen, noe som vektlegges både pga. drivstofforbruk, miljøhensyn og arbeidsfysiologi. Ytterligere argumenter mot fartssperre er at den fører til at man blir liggende først i køen. Enkelte sjåførere opplever at dette fører til stress og farlige forbikjøringer ved at andre biler vil forbi.

Innvirkning på arbeidsmiljøet og økonomien i bedrifter

Det har kommet få tilbakemeldinger fra medlemmene i NLF på fartssperrens betydning for arbeidsmiljø eller økonomi. Tilbakemeldingene har kommet fra bedrifter som har satt ned fartssperren til 80 km/t, der reduksjon i tillatt hastighet har bedret arbeidsmiljøet og virket positivt på bedrifters økonomi.

"Vi har klare tilbakemeldinger på at redusert fart har bedret arbeidsmiljøet til sjåførene. Det er imidlertid vanskelig å si om dette er på grunn av sperre på 80 eller endrede holdninger" (NLF Trøndelag).

Holdningene i bedriften er viktige for arbeidsmiljøet, og bedrifter som setter ned fartssperren jobber ofte samtidig med holdningene i bedriften. Det er derfor vanskelig å konkludere med hva grunnen til det bedre arbeidsmiljøet er. Når det gjelder økonomi har bedrifter kommet med tilbakemeldinger på at redusert maksfart til 80 km/t gir lavere driftskostnader på diesel, drivlinje, forsikringer og sykefravær.

3.3.2 Erfaringer med alkolås

Distriktskontorene til NLF og fagforeningene i NTF har ikke kjennskap til at noen av medlemmene deres har innført alkolås. De har imidlertid fått enkelte tilbakemeldinger om tekniske utfordringer.

Bedriftene i undersøkelsen har imidlertid installert alkolås i flere av sine kjøretøy, og har erfart få utfordringer ved bruk av alkolås.

Praktiske og tekniske utfordringer ved bruk av alkolås

Bedriftene Trønderbilene og Gran Taralrud AS svarer at de opplever teknologien som pålitelig. Gran Taralrud AS benytter Drager alkolås og oppgir å ha erfart:

" (...) tilnærmet ingen barnesykdommer eller andre driftsproblemer. Vi hadde ett tilfelle der alkolåsen feilet selv om sjåføren var edru. Det viste seg å være rester av et spritlass som var igjen på tralla i et verkstedlokale. Ikke alkolåsen sin feil." (Gran Taralrud AS)

Trønderbilene svarer også at teknologien er pålitelig, men mener at den ikke er helt brukervennlig:

"Det krever noe tilvenning å bruke alkolåsen riktig. Apparaten vi benytter har vært innstilt slik at man blåser og så må man suge for å lukke ventilen i munnstykket. De som ikke bruker bussene til daglig har slitt med å få til dette. Dette endres nå med årlig kalibrering slik at det holder med kun å blåse." (Trønderbilene)

En annen svakhet ved systemet som Trønderbilene har erfart, er at sjåføren har mulighet til å starte bussen uten å benytte alkolåsen. Dersom man ikke bruker riktig teknikk eller har alkohol i blodet kan man omgå alkolåsen ved å bruke startknappen bak i bussene.

Holdninger til alkolås

Sjåførene i de to transportbedriftene er stort sett positive til bruk av alkolås, selv om enkelte var litt skeptiske i starten. Jo mer pålitelig og brukervennlig utstyret blir, jo mer positive blir sjåførene til bruken. Sjåførene blir også mer positive etterhvert som de får erfaring med utstyret.

"Motordrivstoffbransjen er så gjennomregulert av krav og ADR-forskrifter at sjåførene er vant til en hverdag med mange sikkerhetstiltak jfr. 80 km/t fartssperre på alle biler." (Gran Taralrud AS)

Innføring av alkolås virker derfor ikke som en så stor overgang for sjåførene. Det er likevel slik at noen sjåførere er redd for å gjøre feil og dermed bli mistenkt for å være beruset. Det er viktig for sjåførene å føle tillit. Begge bedriftene mener at alkolås ikke bør være et enkelttiltak, men et supplement til holdningsskapende arbeid i bedriftene som bør innføres i samarbeid med fagforeningene.

"Sjåførene er stort sett positivt innstilt til alkolås, men er redd for mistenkeliggjøring dersom man ikke får start pga. feil blåseteknikk. Det er derfor inngått retningslinjer med fagforeningene for håndteringen dersom man ikke får startet bussene med alkolås." (Trønderbilene)

Holdningene blant medlemmene til NLF og NTF er variert. De som er negative mener kostnadene ved innføring av alkolås vil være for store i forhold til hva man får igjen og ser på alkoholmisbruk som et lite

problem i bransjen. Det rapporteres også om positive holdninger til alkoholås, samtidig som det meldes om en økende bekymring for bruk av andre rusmidler og behov for systemer som kan avdekke dette.

Mye av debatten rundt alkoholås synes basert på rykter. Eksempler på spørsmål som diskuteres er (direkte sitat fra svarene på undersøkelsen):

- *Vil en med astma eller med annet pustebesvær få problemer i sterk kulde?*
- *Er det tenkt på konsekvenser hvis det oppstår en feil slik at bussen/bilen stopper og sjåføren selv med å blåse ikke får start, hvordan vil omgivelsen reagere?*
- *De som konstant bruker tyggegummi/drops av forskjellige slag, vil dette slå ut?*
- *Hygiene er et vesentlig spørsmål i dette. Det er ansatt flere kulturer i bedriftene hvordan vil det slå ut hvis det å puste i samme munnstykke er mot deres tro, det kan være seg begge kjønn som skaper slike reaksjoner?*
- *Har hørt fra Statens vegvesen sine folk at det tar lang tid å komme i gang om morgenen – spesielt når det er kaldt*

Alt dette er punkter som ønskes besvart før transportbedrifter og yrkessjåfører kan ta stilling til om de ønsker en lovpålagt innføring av alkoholås.

Innvirkning på arbeidsmiljøet og bedrifters økonomi

I følge NLF og NTF har det vært lite snakk om i hvilken grad alkoholås vil påvirke arbeidsmiljøet og bedrifters økonomi. De som er negative til alkoholås er likevel noe skeptiske til hvordan alkoholås vil påvirke økonomien i norske bedrifter. Bransjen er preget av små marginer og tøff konkurranse, også fra lavkostland.

Trønderbilene sier at de ikke har opplevd noen endring med tanke på arbeidsmiljø eller økonomi etter innføring av alkoholås, men at det letter trafikksikkerhetsarbeidet i bedriften ved at mistanker om brudd på reglene mot kjøring i alkoholpåvirket tilstand fjernes.

Gran Taralrud AS mener at en innføring av alkoholås har vært med på å bedre arbeidsmiljøet i bedriften ved at det har blitt en selvfølge at man ikke kjører dersom man har vært på fest dagen før og har alkohol i blodet.

"Vi har en krevende kundemasse som er veldig opptatt av HMS. Skulle det allikevel være en sjåfør som lar seg friste av å kjøre dagen derpå er dette blitt et ikke-tema." (Gran Taralrud AS)

Bedriften er mer usikker på om innføring av alkoholås har påvirket økonomien. Bilene de kjøper inn har integrert alkoholås, noe de betaler litt ekstra for. Samtidig fører dette til at de får anerkjennelse fra kunder som er opptatt av sikkerhet. Bedriften er svært opptatt av sikkert og har etterhvert trukket til seg kunder som også er opptatt av dette. De har også ansatt er pensjonert trafikkklærer for tungbil, som følger opp sjåførene og kurser dem årlig. I disse kursene er både alkoholås og fartssperre en del av pensum.

3.4 Oppsummering

Det er ikke kjent at rehabiliteringskurs er gjennomført i kombinasjon med bruk av førerstøttesystemer. Dette kapitlet har derfor vært todelt. Den ene delen har redegjort for hvilke rehabiliteringskurs som gjennomføres i Norge og andre europeiske land, den andre for hva slags nytte fire utvalgte

førerstøttesystemer kan ha for målgruppen, basert på de erfaringer som er gjort i tidligere studier og blant bedrifter i Norge. Både kursene og førerstøttesystemene retter seg først og fremst mot risikofylt atferd i form av fartsovertredelser og promillekjøring. Det finnes også programmer som adresserer kombinasjoner av risikofylt atferd.

Når det gjelder kursene er det vanskelig å vurdere i hvilken grad disse er effektive, og hva som evt. kan regnes som suksesskriterier. Det er i liten grad gjennomført systematiske evalueringsstudier som kan si noe om dette, men noen refleksjoner kan likevel presenteres. GDE-matrisens nivå 3 og 4 regnes blant eksperter som en svært viktig del av føreropplæringen (Hatakka m.fl. 2002, se også kapittel 4). Disse nivåene fokuserer på å høyne førerens nivå av refleksjoner rundt mål og motiver i livet og rundt konteksten for bilkjøringen (nærmere beskrevet i kap. 4). I den grad rehabiliteringskursene høyner bevisstheten rundt egen risikoatferd, kan man, i tråd med argumentasjonen bak GDE-matrisens nivå 3 og 4, anta at de vil virke risikoreduserende. For å oppnå dette kan man på teoretisk grunnlag regne som forutsetninger at kursene må være spisset og målrettet, ledes av dyktige og motiverende kursledere, være av tilstrekkelig varighet, og fokusere på holdningsendringer.

Det er flere typer førerstøttesystemer som kan være aktuelle å innføre som obligatorisk utstyr for å få ta ny førerprøve ved gjenerverv av førerrett, eller som alternativ til å miste førerkortet. De som er vurdert i dette forprosjektet er ISA, atferdsregistrator, alkolås og fartssperre. Disse systemene er rettet mot viktige typer risikoatferd som promillekjøring og fartsovertredelser.

Tidligere studier tyder på at informerende og støttende varianter av ISA ikke nødvendigvis vil være effektivt for de som er i målgruppen. Dersom målet med bruk av teknologiske løsninger er å kontrollere fartsnivået, vil et informerende eller støttende system ikke være et sterkt nok virkemiddel. Kontrollerende ISA er derimot en intelligent form for fartssperre og dermed ikke overstyrbar.

En atferdsregistrator kan være effektivt for å begrense fartsovertredelser og muligens andre typer overtredelser. Det er imidlertid ikke et system som er kontrollerende i seg selv, men kun i den grad data som registreres knyttes til en effektiv sanksjoneringsordning. Det er videre knyttet problemstillinger til personvern.

Alkolås er et kjent og godt akseptert tiltak mot promillekjøring og allerede benyttet i promilleprogrammer i andre land. Erfaringene viser til positive effekter. Norske transportbedrifter hvor alkolås benyttes melder om få problemer, selv om det er enkelte tekniske utfordringer. De har registrert at det er mulig å omgå systemet dersom fører ikke er innstilt på å bruke det. Fra tidligere studier har det vært pekt på at det ofte er svake incentiver for deltakelse i slike programmer, og at alkolås kan oppleves som en større byrde enn tap av førerrett. Dette henger særlig sammen med opplevd risiko for å bli tatt for promillekjøring.

Fartssperre er effektivt kun mot fartsovertredelser over maksfarten den er innstilt på. For å vurdere hensiktsmessigheten med fartssperre som tiltak rettet mot unge fartsovertredere, må man derfor først se på hvilket fartsnivå disse overtredelsene er begått med. Dette må siden ses i sammenheng med hvor lav maksfart det er politisk gjennomførbart å sette på en fartssperre blant målgruppen i Norge. Først da kan

man vurdere om fartssperre vil være et effektivt tiltak i denne sammenhengen. En slik vurdering faller utenfor omfanget av dette forprosjektet. Ut over dette er erfaringen med fartssperre i norske transportbedrifter stort sett positive. Det meldes om svært få tekniske feil, men noen ulemper knyttet til at fører kan oppleve at andre førere har det travelt med å komme forbi.

Basert på denne gjennomgangen peker både alkolås og kontrollerende ISA seg ut som systemer som kan være velegnet i et program for gjenerverv av førerrett. Dette er systemer som effektivt begrenser muligheten for å begå de overtredelser man tidligere er tatt for, og som derfor heller ikke må kombineres med et kursopplegg for å begrense faren for gjentatte overtredelser. Det vil likevel alltid være muligheter for å omgå tekniske systemer, slik at det anses som viktig å også jobbe med førerens egen motivasjon for å kjøre lovlydig. Tidligere erfaringer viser at innføring av teknologiske løsninger alene ikke vil gi en optimal effekt, spesielt ikke i en målgruppe som kan antas å være mer negativ til restriktive systemer enn gjennomsnittsføreren. En kombinasjon med kurs som fokuserer på kunnskap og holdninger vil kunne gi bedre effekt ved at faren for feil bruk, enten fordi man ikke vet hvordan systemet virker eller fordi man bevisst prøver å omgå det, blir redusert. I lys av dette bør kursdelen i et gjenervervprogram med bruk av førerstøttesystem også inneholde en innføring i hvordan det aktuelle førerstøttesystemet virker.

Atferdsregistrator er også et system som kan være velegnet å ta i bruk som del av et gjenervervsprogram. Med et slikt system vil alle data om overtredelser lagres og behandles i tråd med en gitt sanksjoneringsordning. Hvor god effekt systemet vil ha er avhengig av hvordan sanksjoneringsordningen fungerer.

Et viktig spørsmål er imidlertid hvorvidt systemer som baserer seg på posisjoneringsdata, slik både ISA og atferdsregistrator gjør, er modent for å implementeres som en del av en straffeordning. Sårbarhet i form av upresise målinger kan medføre feilregistreringer som ikke lar seg kombinere med en sanksjoneringsordning, eller som kan føre til risikofylte situasjoner. Det må også tas i betraktning at fartsbegrensende systemer som ISA og fartssperre kan medføre uønskede atferdstilpasninger som manglende avpassing av fart etter forholdene.

4 Erfaringer fra obligatoriske kurs for gjenerverv av førerett på Island

4.1 Bakgrunn

I 2007 innførte islandske myndigheter et obligatorisk kurs for personer som mistet føreretten i løpet av prøveperioden. Hensikten med kurset er å skape ansvarsfølelse og større forståelse for risiko og beslutningstaking i trafikken. I perioden 2007-2010 deltok til sammen 617 personer på kurset. Dette kapitlet presenterer innholdet i kurset og i hvilken grad kurset kan anses som hensiktsmessig for å redusere risikofylt trafikkatferd blant deltakerne. En målsetting i forprosjektet har vært å vurdere effekten av tilbudet, men datagrunnlaget viser seg ikke å være tilstrekkelig for å vurdere effekten av kurset på Island. Vurderingen er gjort med utgangspunkt i tilgjengelig informasjon og resultater formidlet av de islandske vegmyndighetene *Umferðarstofa*.

4.2 Mål og innhold i kurset

Islandske ungdommer kan prøvekjøre for klasse B fra fylte 16 år og ta førerprøven når de fyller 17 år. Ferske bilførere på Island har i en årrekke vært underlagt midlertidig førerett, men for de fleste innebar dette kun en administrativ begrensning som opphørte etter en gitt tid. Tabell 2 viser endringer i islandske bestemmelser vedrørende prikkbelastning og førerett i perioden 1998-2007. Tabellen er en direkte, oversatt gjengivelse av en presentasjon fra islandske vegmyndigheter. Verdt å merke seg er innføringen av obligatorisk kurs for gjenerverv i 2007, samt utvidelse av prøveperioden samme år.

Tabell 2. Endringer i islandske bestemmelser vedr. prikkbelastning og førerett

1998	2003	2007
<ul style="list-style-type: none"> • 3 måneder inndragelse av førerkort for personer med permanent førerett ved 12 prikker • Tap av førerett for personer med midlertidig førerett etter 4 prikker • 3 måneders inndragelse av førerkort for personer med midlertidig førerett ved 7 prikker i løpet av 2 år 	<ul style="list-style-type: none"> • Førerett gis med to års prøvetid • Første år i prøvetiden må være prikkfritt • Midlertidig førerett gir ikke førerett til tunge kjøretøy • Belønningssystem 	<ul style="list-style-type: none"> • Tre års midlertidig førerett for nye førere • Tap av førerett etter 4 prikker • Må delta aktivt i spesialkurs • Må ta teoretisk og praktisk førerprøve på nytt

Kurset er obligatorisk for alle nye førere som taper føreretten i løpet av prøveperioden. Deltakelse på kurset er et krav for å få mulighet til å ta teoretisk og praktisk førerprøve på nytt, men kurset kan bare tas én gang. Hensikten med kurset er å gi deltakerne i) forståelse av farer i trafikken, ii) forståelse av førerens ansvar og risiko, iii) forståelse av formålet til trafikken og virkningen av psykologiske og sosiale faktorer, iv)

evne til å ta ansvarlige beslutninger i trafikken, v) trygg atferd i trafikken og forståelse av trafikklover, forskrifter og andre trafikkregler.

Kurset har en varighet på tre uker, fordelt på fire seminarer på tre timers varighet. I tillegg skal den enkelte deltaker gjennomføre to praktiske kjøretimer. Dette gir et samlet kursomfang på 14 timer. Ved fullført kurs kan deltakere søke om ny førerprøve, og må da gjenta både teoretisk og praktisk førerprøve.

Kurset er basert på den såkalte Gadget-modellen. Modellen ble utviklet gjennom EU-prosjektet GADGET og er basert på det finske rammeverket *Goals for Driver Education (GDE)* (Hatakka m.fl. 1999). Modellen tilhører hierarkiske tilnærminger innen trafikkpsykologi. En grunnleggende antagelse i slike tilnærminger er at høyere nivå kontrollerer og leder atferden på et lavere nivå. Modellen består av 4 hierarkiske nivå for det som skal læres (Amundsen m.fl. 2006):

- Nivå 4: Overordnet nivå: Generelle handlings- og vurderingstendenser (måter å se verden på)
- Nivå 3: Strategisk nivå. Valg ved reiser / turer og forhold knyttet til reiser / turer
- Nivå 2: Taktisk nivå. Valg/handlinger i forhold til trafikale situasjoner
- Nivå 1: Manøvreringsnivå. Manøvrering av kjøretøyet



Figur 1. Gadgetmodellen

Det islandske kurset skal ikke være en gjentakelse av den ordinære føreropplæringen og har en annen tilnærming til deltakerne enn tradisjonelle opplæringskurs. Til grunn for etableringen av kurset ligger en antakelse om at opplæringen i forbindelse med den opprinnelige førerprøven ikke fungerte etter hensikten. Mens den ordinære opplæringen i større grad fokuserer på trafikkregler, teknisk forståelse og praktiske ferdigheter, retter kurset for gjenerverv fokus mot kursdeltakernes forståelse og refleksjon rundt egen atferd i trafikken, ansvar og risikomomenter, og ansvarlig gjennomtenkt beslutningstaking. Kurset retter seg mer aktivt mot den enkelte deltaker og hans eller hennes bevisste refleksjoner rundt egen rolle i trafikken.

Kursopplegget legger vekt på dialog, og kurslederne er trent i å stille direkte spørsmål, lytte til deltakerne, fremme diskusjon og åpne for innspill. Målsettingen er å aktivere deltakerne og fremme læring gjennom aktiv refleksjon. Kurslederne skal derfor være dynamiske og oppmuntre deltakerne til å gi løsninger på problemstillinger fremfor å fortelle deltakerne hva de riktige løsningene er. Hensikten med kurset er således ikke å lære deltakerne om trafikkregler, og deltakerne er selv ansvarlige for å forberede seg til eventuell ny teoretisk og praktisk førerprøve.

Tema som skal dekkes i kurset er standardiserte. Kurset skal inkludere diskusjoner om individets plass i trafikken, risiko og risikofaktorer, og førers ansvar. Samlet dekker kurset følgende:

- i) Individet. Hvorfor er deltakerne her? Holdninger, selvinnsett, selvstendig mobilitet, frihet og ansvar
- ii) Risiko. Risikovurderinger, trafikkulykker, årsaker og konsekvenser
- iii) Faktorer som påvirker føreren
- iv) Førerens ansvar, beslutningstaking og konsekvenser, korreksjoner og sanksjoner
- v) Førerevaluering

Kurset skiller seg dermed tydelig fra ordinær føreropplæring. Evalueringer viser at denne undervisningsformen i begynnelsen ble opplevd som ukjent og fremmed for kurslederne, men at den etter hvert ble ansett som hensiktsmessig. Tilnærmingen som benyttes i kurset har også i større grad blitt tatt opp av trafikkskoler og benyttet i den ordinære føreropplæringen.

4.3 Data og analyse

Formålet med denne gjennomgangen er å vurdere hensiktsmessigheten ved det islandske kurset for gjenerverv av førerrett, og i hvilken grad kurset kan være egnet for å redusere risikofylt trafikkatferd blant deltakerne. Det vil imidlertid ikke være mulig å gjennomføre en fullgod effektevaluering av kurset. Vurderinger av et tiltaks prestasjon handler om å estimere hvorvidt samfunnsendringer kan tilskrives et særskilt program fremfor utenforliggende faktorer (Dye 2002), og å besvare "hvorvidt tiltakets effekter overensstemmer med de opprinnelige mål, og i hvilken grad dette resultatet kan tilskrives tiltaket" (Foss 2000:41). Dette forutsetter en systematisk og meningsfull tilnærming til data (Cronbach m.fl. 1980), og fordrer data som estimerer *kontrafaktisk utvikling*. Den kontrafaktiske utviklingen viser hva situasjonen ville ha vært eller hva som ville ha skjedd dersom en viss politikk eller et gitt tiltak ikke hadde blitt implementert. Dette operasjonaliseres som oftest ved bruk av en kontrollgruppe.

I en fullgod evaluering av kurset for gjenerverv på Island vil estimat på kontrafaktisk utvikling kreve en kontrollgruppe med *personer som har mistet førerretten i prøveperioden, og som ikke har deltatt på kurs*. Fordi kurset er obligatorisk er det imidlertid ikke mulig å etablere en slik gruppe. Ofte vil et alternativ være å etablere en kontrollgruppe med personer som har mistet førerretten i prøveperioden før kurset eksisterte, men dette anses som lite hensiktsmessig i denne sammenheng. For det første innførte islandske myndigheter en rekke endringer i sanksjoneringen ovenfor personer med midlertidig førerrett samtidig som kurset for gjenerverv ble innført, hvilket gjør det vanskeligere å isolere effekten av kurset fra øvrige

endringer. For det andre kan omfattende omveltninger i islandsk økonomi siden 2008 ha påvirket målgruppens eksponering i trafikken, hvilket betyr at perioden etter gjenerverv av førerkort ikke vil være sammenlignbar for personer som mistet føreretten før og etter kursets start i 2007.

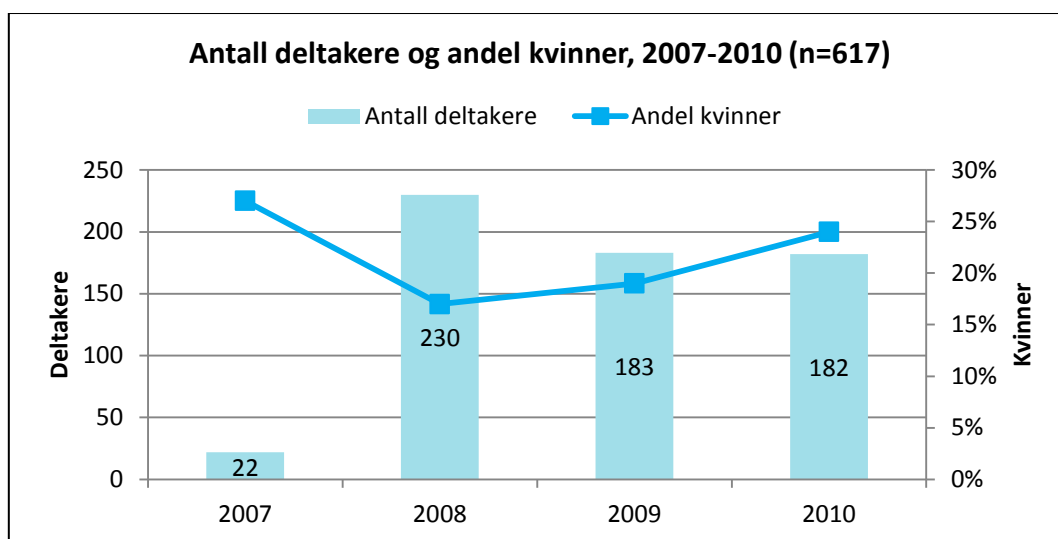
Dette kapittelet vil derfor i liten grad kunne påvise en eventuell effekt av kurs for gjenerverv av førerett som gjennomført på Island. Hensikten med kapittelet vil således være å gi et bilde på utviklingen for deltakerne på kurset, uten at man med sikkerhet kan si at denne kan tilskrives kurset. Kapittelet vil imidlertid presentere noen generelle utviklingstrekk i eksponering, overtredelser og ulykker på Island. Selv om disse ikke kan benyttes som estimat på kontrafaktisk utvikling kan de gi et bilde på hvordan kursdeltakernes utvikling står i forhold til den generelle utviklingen på Island.

Resultatene som rapportertes i dette kapittelet er basert på data om 617 deltakere på kurset i perioden 2007-2010, og data inkluderer informasjon om kjønn, år for fullført kurs, årsak til tap av førerett og trafikkovertrедelser etter fullført kurs. Data om generelle utviklingstrekk er knyttet til eksponering, trafikkovertrедelser og trafikkulykker. Samtlige data er stilt til rådighet av islandske vegmyndigheter, Umferðarstofa.

4.4 Resultater

4.4.1 Kursdeltakerne

Til sammen 617 personer har deltatt på kurset i perioden 2007-2010. De fleste av deltakerne er menn, og andelen kvinner har i perioden variert mellom 17 og 27 %. Figur 2 viser totalt antall deltakere og andel kvinnelige deltakere på kursene i perioden 2007 til 2010. Figuren viser at antallet deltakere var størst i 2008, med totalt 230 deltakere. Dette året var kvinneandelen lavest, og kvinner utgjorde 17 % av deltakerne. Hele perioden sett under ett har kvinner i gjennomsnitt utgjort 20 % av deltakerne på kurset.

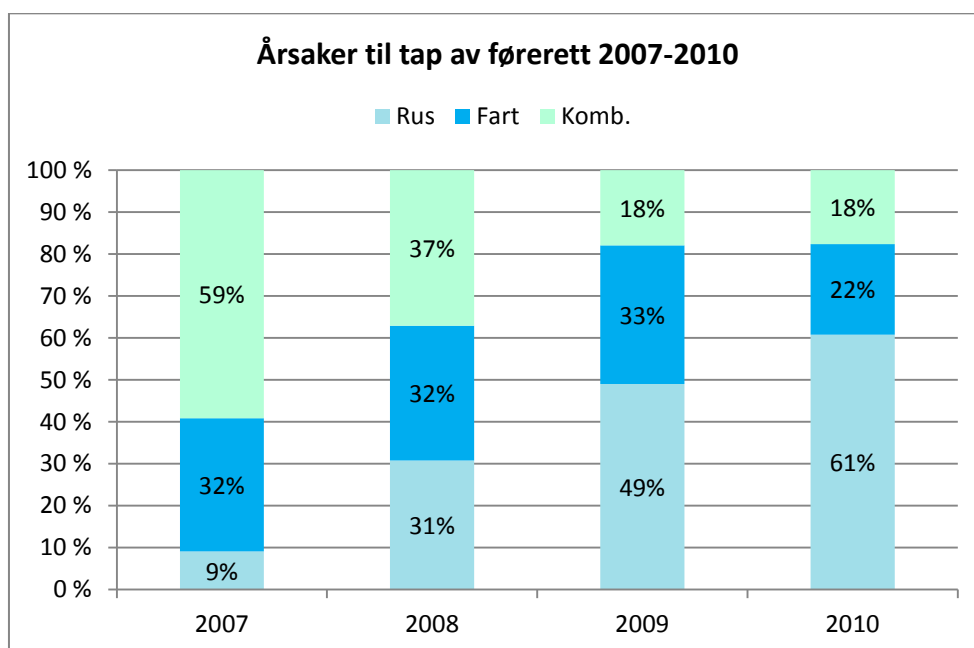


Figur 2. Antall deltakere og andel kvinner 2007-2010 (n=617)

De islandske dataene skiller mellom fire årsaker til inndragelse av førerkort: Rus, fart, kombinerte overtredelser og ukjente årsaker. For til sammen 16 % av deltakerne er årsak til inndragelse av førerkort ukjent, og denne andelen har økt fra 4 % i 2008 til 31 % i 2010. Kombinerte overtredelser er en samlekategori for ulike overtredelser som samlet resulterer i tap av førerrett. Dette kan for eksempel være prikkbelastning for bruk av mobiltelefon uten handsfree, kjøring på rødt lys, mangelfull sikring i bil eller kjøring i feil kjøreretning. Kjøreforbud gis etter fire overtredelser.

For alle kursdeltakere sett under ett utgjør rus den største årsaken til førerkortinndragelse. Til sammen 42 % av alle kursdeltakerne har mistet føreretten på grunn av kjøring i ruset tilstand. Hos 30 % er årsaken kjøring i høy fart, mens nesten like mange har fått førerkortet på grunn av kombinerte overtredelser.

Fordelt på kursår⁴ ser man imidlertid et tydelig trekk i årsaker til inndragelse. Figur 3 viser hvor stor andel av deltakerne som har mistet føreretten på grunn av fart, rus, eller kombinerte forseelser. Ukjente årsaker er holdt utenfor. Figuren viser særlig at andelen inndragelser på grunn av rusbruk har økt markant i perioden. Mens i underkant 1 av 10 deltakere mistet føreretten som følge i rusbruk i 2007, gjaldt dette over 6 av 10 deltakere i 2010. Motsatt viser figuren at inndragelser på grunnlag av høy fart er redusert, og at andelen med kombinerte overtredelser er mer enn halvert.



Figur 3. Årsak til inndragning av førerkort i 2007-2010, prosent

Antall: 2007 (n=22), 2008(n=230), 2009 (n=183) og 2010 (n=182).

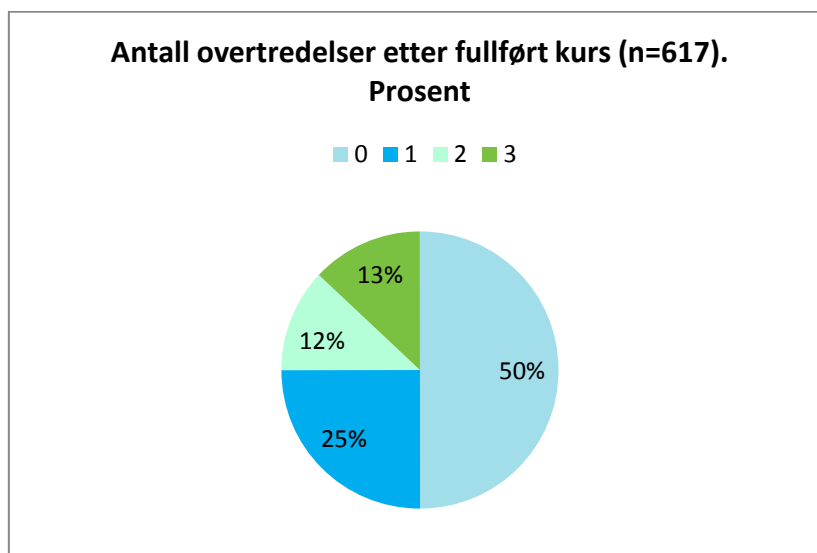
Samtidig som rus ser ut til å være en stadig viktigere årsak til førerkortinndragelser i deltakergruppen, er rus også en særlig fremtredende årsak blant kvinnelige deltakere. Mens 46 % av kvinnelige deltakere har

⁴ Kursår vil si det året deltakeren fullførte kurset.

mistet føreretten på grunn av rusbruk, gjelder dette 33 % av mannlige deltakere. Hos menn utgjør imidlertid fart en større årsak til tap av førerett (27 %) enn blant kvinner (19 %).

4.4.2 Overtredelser etter kursdeltakelse

Til sammen *halvparten av deltakerne* som har fullført kurset har i etterkant begått nye overtredelser som førere. De fleste av disse har begått én overtredelse, mens de gjenværende er fordelt mellom to og tre overtredelser. Mannlige deltakere har i større grad enn kvinnelige begått overtredelse etter fullført kurs. Mens 52 % av mannlige deltakere har begått én eller flere overtredelser etter kurset, gjelder dette 41 % av kvinnelige deltakere. Mannlige deltakere har i gjennomsnitt har begått 0,97 overtredelser etter fullført kurs, men kvinner i gjennomsnitt har begått 0,67 overtredelser⁵. På alle kull som har fullført kurset har mannlige deltakere har begått gjennomsnittlig flere overtredelser enn kvinner på samme kull etter kursslutt⁶. Det vil si at selv blant menn og kvinner med like lang eksponering etter kursslutt, begår menn flere overtredelser enn kvinner.



Figur 4. Antall overtredelser etter fullført kurs (n=617). Prosent

I tillegg til tydelige kjønnsforskjeller viser datamaterialet også visse forskjeller i nye overtredelser når det gjelder årsak til tap av førerett. Deltakere som mistet føreretten på grunn av kjøring i høy hastighet har oftere enn andre begått nye overtredelser. Til sammen 60 % i denne gruppen har begått nye overtredelser. Til sammenligning gjelder dette 44 % av deltakere som mistet føreretten på grunn av kjøring i ruspåvirket tilstand. I tillegg har deltakere som mistet føreretten på grunn av kombinerte overtredelser begått *flest* overtredelser etter fullført kurs. Tabell 3 viser gjennomsnittlig antall overtredelser etter kurs, fordelt på årsak til tap av førerett. Tabellen viser at deltakere som mistet føreretten på grunn av kombinerte overtredelser i gjennomsnitt har begått 1,14 nye overtredelser etter kursslutt, mens deltakere som mistet

⁵ T-test av gjennomsnitt for uavhengige utvalg: t -2,435, p.015

⁶ Forskjellen kun signifikant for 2009 (p<.05)

føreretten på grunn av ruspåvirket kjøring har i gjennomsnitt har begått 0,71 nye overtredelser. En enveis ANOVA-test viser imidlertid at forskjellen mellom deltakere som har mistet føreretten på grunn av fart og kombinerte overtredelser ikke er statistisk signifikante, mens antallet overtredelser blant deltakere med rusrelatert tap av førerett er signifikant lavere⁷ enn i alle de andre gruppene.

Tabell 3. Gjennomsnittlig antall overtredelser etter kurs (min. 0, maks. 3)

	Gj.snitt	n
Rusovertrædelsler	0,71	220
Fartsovertrædelsler	1,03	155
Kombinerte overtrædelsler	1,14	144
Ukjent	0,66	88
Totalt	0,88	617

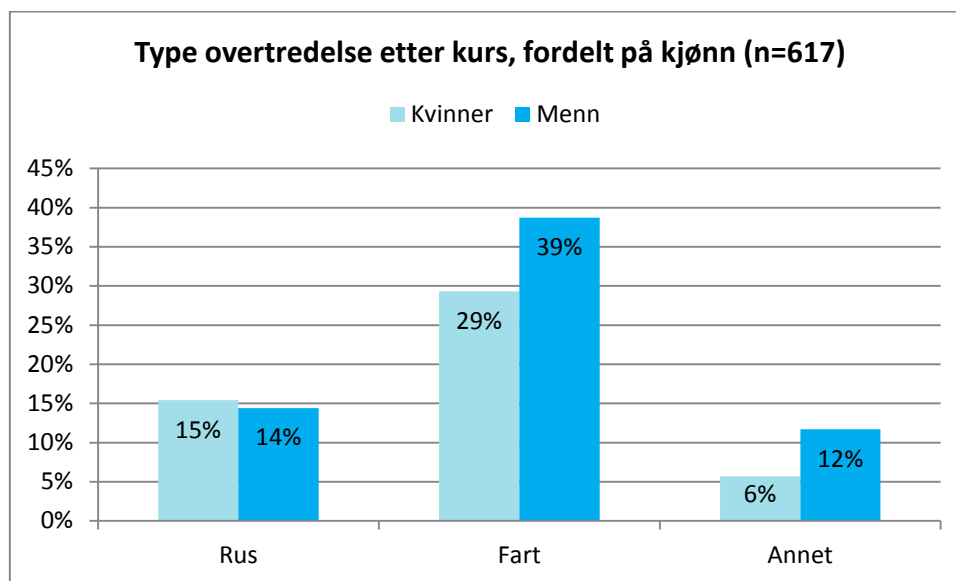
Hvor lang tid det går mellom fullført kurs og neste overtrædelse varierer. Den gjennomsnittlige tiden mellom fullført kurs og første overtrædelse etter kurs er 300 dager, eller omtrent 10 måneder. Tabell 4 viser når første overtrædelse etter fullført kurs er begått, og hos 2 av 3 deltakere begås den første overtrædelsen etter kurs i løpet av ett år. En liten andel på 17 % begår en ny overtrædelse allerede innen 3 måneder etter kursslutt. Mannlige deltakere har en tendens til å bruke kortere tid på å begå en ny overtrædelse etter kurs (294 dager) og begår i gjennomsnitt sin første overtrædelse én måned før kvinnelige deltakere (324 dager). Forskjellen er imidlertid ikke statistisk signifikant.

Tabell 4. Tid mellom fullført kurs og første overtrædelse etter kurs

	Antall	Prosent
1-3 mnd	54	17 %
4-6 mnd	69	22 %
7-12 mnd	89	29 %
Over 12 mnd	98	32 %
Totalt	310	100 %

De aller fleste overtrædelsene som begås etter fullført kurs er fartsovertrædelsler. Figur 5 viser hvordan overtrædelsler etter kurs fordeler seg mellom mannlige og kvinnelige kursdeltakere. Forskjellene er statistisk signifikante når det gjelder fartsovertrædelsler og andre overtrædelsler ($p < .05$). Til sammen 37 % av deltakerne har begått fartsovertrædelsler etter kurset. Om lag 15 % av deltakerne har begått rusovertrædelsler, mens 11 % har begått andre overtrædelsler. Ikke overraskende begår flere menn enn kvinner fartsovertrædelsler, mens det er ingen forskjell kjønn imellom når det gjelder rusovertrædelsler.

⁷ Welch Statistic 8,207, $p < .000$, Games-Howell $p < .05$.

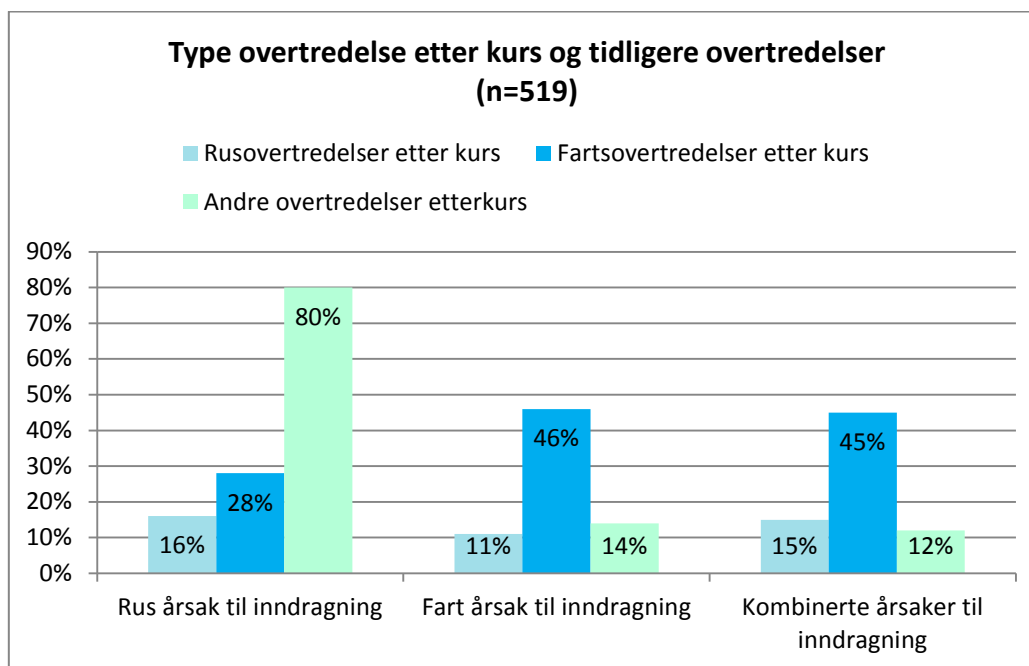


Figur 5. Type overtredelse etter kurs, fordelt på kjønn (n=617)

Fartsovertredelser etter fullført kurs skiller seg ut fra øvrige overtredelser ved at de i større grad er gjentakende. Til sammen 43 % av kursdeltakerne som har begått overtredelser etter kurset har begått to eller tre overtredelser knyttet til fart. Til sammenligning har 24 % begått to eller tre overtredelser knyttet til rus, og 14 % to eller tre andre overtredelser.

Datamaterialet viser videre en viss sammenheng med hvilke overtredelser som ligger til grunn for inndragelse av førerrett og hvilke overtredelser som begås etter fullført kurs. Figur 6 viser hvor stor andel av deltakere som begikk rusovertrredelser, fartsovertredelser og andre overtredelser som har begått nye overtredelser etter kursslutt. Figuren viser at nesten halvparten (46 %) av deltakere som har mistet førerretten på grunn av fart, også har begått én eller flere fartsovertredelser etter fullført kurs. Fartsovertredelser etter kurset er like utbredt blant deltakere som mistet førerretten på grunn av kombinerte overtredelser⁸. Tilsvarende mønster ses ikke blant personer som mistet førerretten på grunn av rusovertrredelser. Kun 16 % av disse har begått rusovertrredelser etter kurset, og de aller fleste overtredelsene (80 %) etter kurs er uspesifiserte. Dette tyder på en høyere terskel for rusovertrredelser etter fullført kurs, uavhengig av tidligere overtredelser. Derimot ser den relative terskelen for fartsovertredelser ut til å være lavere, hvilket kan tyde på større utfordringer med å endre holdninger til fart enn holdninger til rusbruk og andre overtredelser. Det bør imidlertid nevnes at rus ser ut til å være en stadig viktigere årsak til inndragning av førerretten (jf. Figur 3). Siden overtredelser etter fullført kurs i mindre grad foreligger blant de siste kullene, kan man ikke utelukke at nyere data vil vise en sterkere sammenheng mellom rusovertrredelser før og etter kursdeltakelse.

⁸ Enveis ANOVA viser at andelen med fartsovertredelser er signifikant høyere blant deltakere som har tapt førerretten på grunn av fart eller kombinerte overtredelser (Welch Statistic 8,977 p<.001, Games-Howell p<.05). Forskjellen mellom deltakere med tapt førerrett på grunn av fart og kombinerte overtredelser er ikke signifikant.



Figur 6. Type overtredelse og tidligere overtredelser (n=519)

4.4.3 Generelle utviklingstrekk

Fordi det ikke foreligger data som kan gi et tilfredsstillende estimat på kontrafaktisk utvikling, inkluderes data som kan gi et bilde på generelle utviklingstrekk på Island. Disse består i forholdsvis begrenset informasjon om eksponering, overtredelser og ulykker.

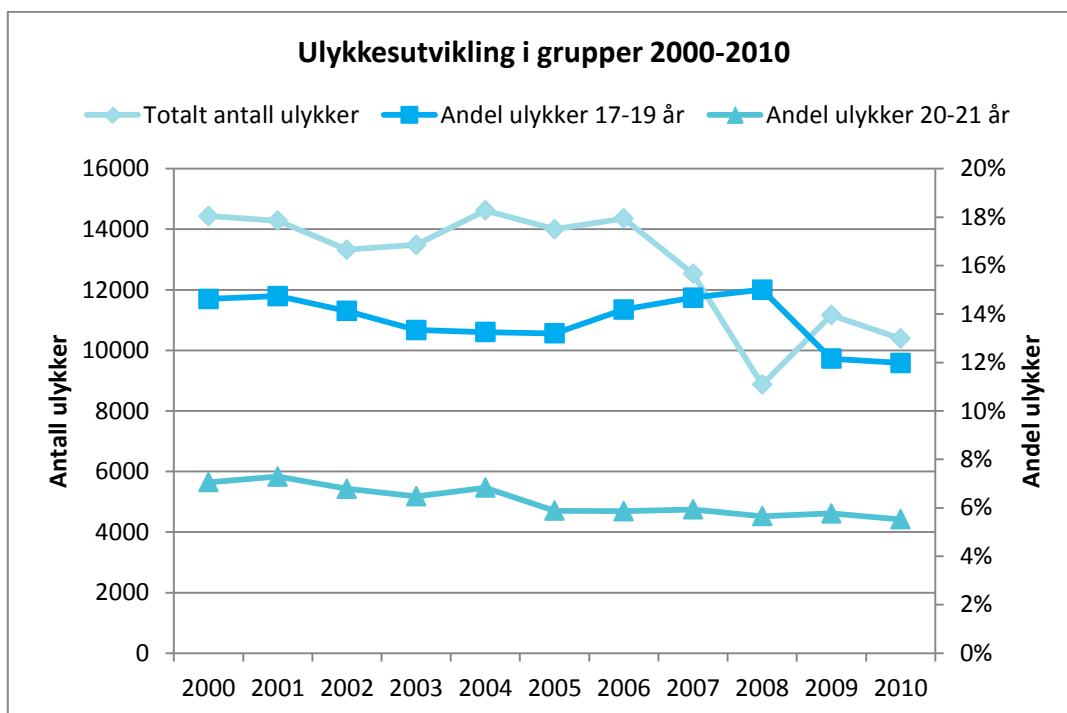
Ulykkesnivå

I perioden etter at kurset for gjenerverv er blitt innført har det generelle ulykkesnivået på Island gått ned. Tabell 5 viser endringer i ulykkesnivået i perioden 2007-2010, og viser at det samlede antallet politiregistrerte ulykker med og uten personskaide i denne perioden er redusert med 17 %. Tabellen viser videre at antallet ulykker i målgruppen for kurset, ferske fører som regel i alderen 17-19 år, er redusert med hele 32 %. Selv om det er personer i denne aldersgruppen som i størst grad kommer til å delta på kurset, kan man forvente at eventuelle effekter på ulykkesutsatthet etter kurset vil komme til syne i årene etter deltakelse, altså blant personer i aldersgruppen 20-21 år (avhengig av hvor tidlig i prøveperioden førerretten mistes).

Tabell 5. Antall ulykker fører 17-19 år, 2007-2010

	2007	2010	Endring
Alle	12525	10394	-17 %
17-19 år	1838	1245	-32 %
20-21 år	743	574	-23 %

Således kan kurset ha en preventiv virkning for ferske førere (17-19 år) samt en korrigerende effekt for førere som har deltatt på kurset (20-21 år) som kan gjenspeiles i ulykkesstatistikken. Selv om ulykkesutviklingen for begge disse gruppene har vært nedadgående siden innføring av kurset er det likevel vanskelig å se om denne kan tilskrives kurset, særlig med tanke på en generell nedgang i trafikkulykker på Island.



Figur 7. Ulykkesutvikling i grupper 2000-2010

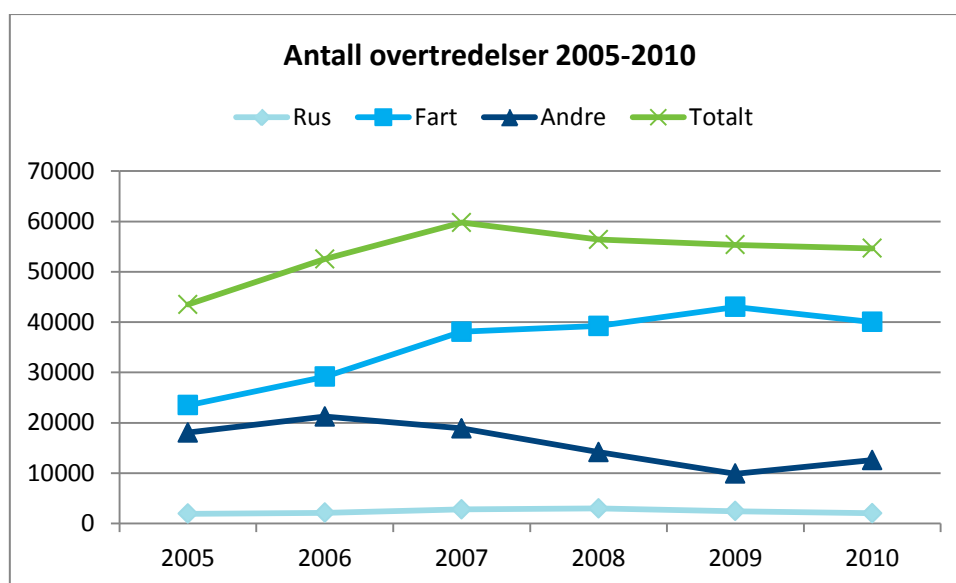
Figur 7 viser totalt antall ulykker i perioden 2000-2010, samt hvor stor andel av disse ulykkene som har fører i aldersgruppene 17-19 år og 20-21 år. Figuren viser at det i det første året etter innføring av kurset for gjenerverv (2007-2008) var en sterk nedgang i det totale antallet ulykker, uten at denne reflekteres i andelen ulykker i gruppen 17-19 år. Dersom en eventuell preventiv virkning av kurset har inntruffet, er denne i så tilfelle ikke synlig før i 2009.

Hva den eldre aldersgruppen (20-21 år) angår vil potensielle kursdeltakere inkluderes i statistikken fra 2008, men ulykkestallene for denne gruppen har i stor grad vært uendret siden 2004. Det er dermed lite som tyder på at kursdeltakelse har positiv betydning for den totale ulykkesstatistikken blant førere med nylig permanent førerett. Kursets betydning for ulykkesutvikling er imidlertid umulig å fastslå uten

informasjon om ulykkesutsattheten til de enkelte kursdeltakere og sammenlignbare førere uten kursdeltakelse.

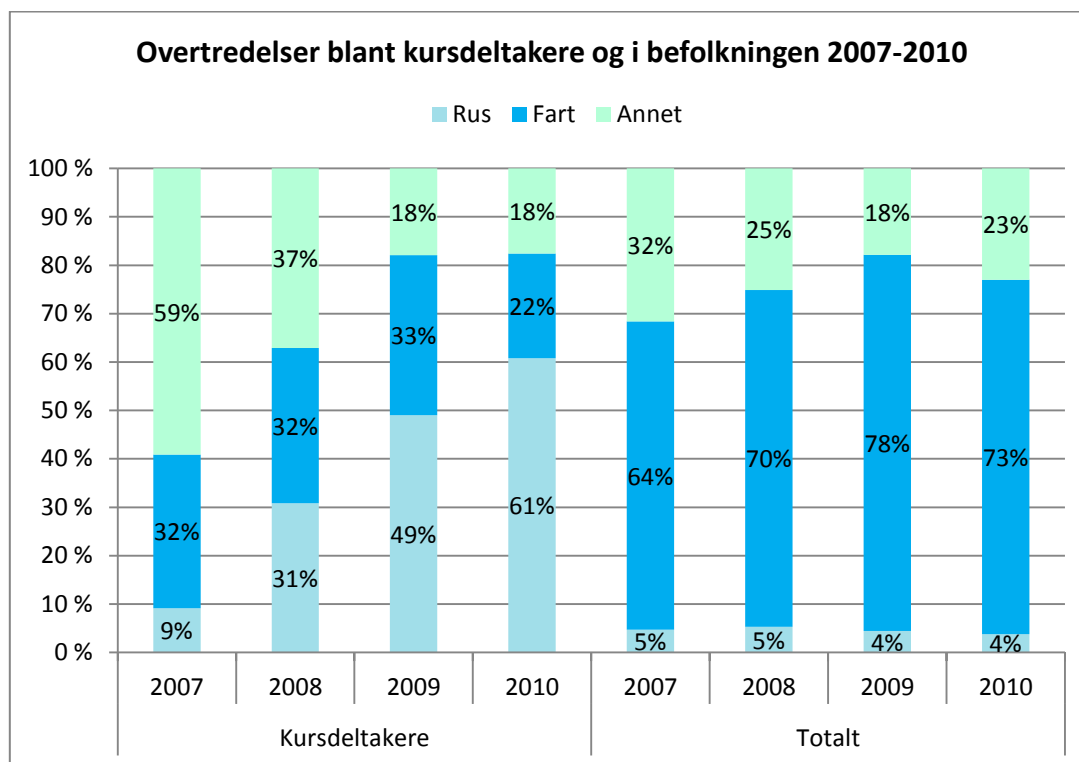
Overtredelser

På samme måte som det totale antallet ulykker er redusert i perioden etter innføring av kurs for gjenerverv, er også antallet registrerte overtredelser redusert. Figur 8 viser antall overtredelser i perioden 2005-2010, totalt og fordelt på typer overtredelser. Figuren viser en betydelig økning i antall overtredelser fra 2005-2007, men at kurven deretter flater ut og er svakt nedadgående. Det ble i 2010 registrert 8,5 % færre overtredelser på Island enn i 2007. Samtidig viser figuren at antallet farts overtredelser har vært jevnt stigende, tilsynelatende på bekostning av et nedadgående antall rus overtredelser.



Figur 8. Antall overtredelser 2005-2010

Som nevnt tidligere er dette i kontrast til utviklingen blant deltakere på det islandske kurset for gjenerverv. Mens antallet rus overtredelser ser ut til å gå ned sett under ett, utgjør rus en stadig viktigere årsak til tap av førerett i prøveperioden. Figur 9 viser trafikk overtredelser blant kursdeltakere og i den islandske befolkningen i perioden 2007-2010. Overtredelsene blant kursdeltakere viser til forhold som medførte tap av førerett, mens overtredelsene i totalbefolkningen gjelder samtlige registrerte overtredelser. Kursdeltakerne skiller seg ut med en langt større andel rus overtredelser, mens fart ser ut til å være den dominerende overtredelsen i befolkningen generelt.



Figur 9. Overtredelser blant kursdeltakere og i befolkningen 2007-2010

Tallene over viser at både antallet ulykker og overtredelser i det islandske trafikkbildet er redusert etter kurset for gjenerverv ble innført i 2007, både i befolkningen generelt og i målgruppen for kurset. Spørsmålet er derfor om reduksjonen er større for målgruppen og om denne reduksjonen kan tilskrives innføring av tiltaket. Dersom både ulykkesnivået og antallet overtredelser er redusert uten tilsvarende reduksjon i eksponering, øker sannsynligheten for at endringene henger sammen med kurset. For å vurdere den selvstendige effekten kurset har bør det derfor inkluderes eksponeringsdata. Eksponeringsdata baseres ideelt sett på kjørte kilometer per person i løpet av en tidsperiode. Slike data foreligger imidlertid ikke, og man kan derfor ikke utelukke at reduksjonen i målgruppen skyldes andre forhold enn kursdeltakelsen.

4.5 Oppsummering

Hensikten med dette kapitlet har vært å kartlegge utviklingen til deltakere på det islandske kurset for gjenerverv av førerrett i prøveperioden og vurdere i hvilken grad kurset kan anses som hensiktsmessig. Til sammen 617 personer har deltatt på kurset i perioden 2007-2010, og 80 % av disse har vært menn. Rus er den viktigste årsaken til at deltakerne har mistet førerretten og ser ut til å være en stadig viktigere inndragsårsak. Andelen som har tapt førerretten på grunn av kjøring i høy fart har holdt seg stabil, mens andelen med kombinerte overtredelser er nedadgående. Datamaterialet viser at halvparten av kursdeltakerne har begått nye trafikkovertredelser i løpet av det første året etter kurset. Disse er i stor grad knyttet til kjøring i høy hastighet.

Med utgangspunkt i foreliggende data er det ikke grunnlag for å vurdere hvorvidt deltakelse på kurset har en egenhendig effekt på trafikkatferden til deltakerne. Dette fordrer data som indikerer trafikkatferd blant deltakerne dersom de ikke hadde deltatt på kurs, og slike data foreligger ikke. I hvilken grad kurset er hensiktsmessig kommer videre an på målsettingen med kurset. Den overordnede målsettingen er å redusere risikofylt atferd blant deltakerne, og overtredelser kan benyttes som indikator på slik atferd. Man kan imidlertid ikke fastslå hvorvidt antallet overtredelser hadde vært større uten deltakelse på kurset. Generelle utviklingstrekk tyder på at unges reduserte ulykkesutsatthet sammenfaller med redusert eksponering, hvilket også kan gjelde deltakerne på kurset. Data viser imidlertid en tydelig nedgang i rusovertridelser blant deltakerne etter fullføring av kurset, selv om nivået fremdeles er høyere enn i totalbefolkningen.

Selv om halvparten av kursdeltakerne ikke har registrerte trafikkovertridelser etter kurs er det altså ikke mulig å si hvorvidt dette skyldes deltakelse på kurset. Videre finnes ikke data om deltakernes involvering i ulykker, og det er dermed ikke mulig å vurdere kursets betydning for ulykkesnivå. Det er heller ikke sikkert at ulykkestall og overtredelser er gode indikatorer på måloppnåelse. Fordi kurset tar sikte på atferdsendring gjennom aktiv refleksjon og diskusjon kan mer kvalitative suksessindikatorer være vel så nyttige. Kursledernes og deltakerens egne vurderinger av kursets betydning for den enkeltes modning som fører kan indikere måloppnåelse som ikke nødvendigvis gjenspeiles i statistikken. Per nå er det ikke kjent hvorvidt slike vurderinger foreligger.

På tross av at kurset på Island anses som vellykket og innovativt i sin tilnærming til førere med midlertidig førerrett, finnes altså ikke tilstrekkelig data til å fastslå potensiell effekt. Eventuell innføring av kurs for gjenerverv av førerrett i Norge bør derfor følges av tydelige og gjennomtenkte planer for evaluering og vurdering av måloppnåelse. Påvisning av eventuelle effekter forutsetter gjennomføring av pilotkurs med kursgruppe og kontrollgruppe som kartlegges både før og etter kurset, slik at både langsiktige og kortsiktige effekter av kurset kan vurderes. Det må også settes tydelige målsettinger og suksessindikatorer for at eventuelle effekter skal kunne registreres.

Selv om data fra Island ikke gjør det mulig å påvise eventuelle effekter av kurset, er det avslutningsvis viktig å understreke at nyvinningen som kurset innholds, arbeidsmetode og tilnærming til kursdeltakere representerer, kan forventes hensiktsmessig med tanke på målgruppen. Tilnærmingen gjenkjennes også i flere norske prosjekter rettet mot ungdom og trafikksikkert, som *Kjør for livet* og *Rett På Målgruppen*. En nylig evaluering viser at aktiv oppfølging av risikogrupper kan bidra til i) mindre kjøring i høye hastigheter, ii) økt kunnskap om kjøredyktighet og konsekvenser, og iii) bedre risikovurderinger (Moe 2012). Det ser imidlertid ut til å mangle gode nok data til å vurdere målbare effekter, og forsøk med kurs for gjenerverv av førerkort i Norge vil således være en mulighet for å fylle vesentlige kunnskapshull.

5 Konklusjon

Denne rapporten presenterer funn fra et forprosjekt hvor utgangspunktet er å finne tiltak for å redusere faren for gjentatte overtredelser i trafikken blant unge førere som har mistet førerkortet og fått det tilbake igjen. Hovedmålsettingen var å skaffe et grunnlag for å vurdere hva slags teknologi som kan være egnet for en kombinasjon med opplæringstiltak for målgruppen.

Ett av formålene med forprosjektet var å kartlegge målgruppen mht. omfang og risikoprofil og andre særtrekk. Fra førerkortregisteret vet vi at det per 1. juni 2013 var 590 personer som på det tidspunktet var fratatt føreretten mens de var i alderen 18-25 år og i prøveperiode. Dette utgjør 0,5 % av alle personer i prøveperiode på det aktuelle tidspunktet. Blant de 590 personene hadde 31 % mistet føreretten som følge av kjøring i ruspåvirket tilstand, mens de resterende 69 % var fratatt førerkortet pga. andre straffbare handlinger (trafikkale lovbrudd eller andre typer lovbrudd som kan settes i sammenheng med føring av motorvogn). For å få mer informasjon om hva som kjennetegner unge førere som mister førerkortet i prøveperioden ble det sendt ut brev med invitasjon til å delta i en webundersøkelse til disse 590 personene. Likelydende invitasjon ble også sendt ut til en kontrollgruppe med personer i samme alder og med samme førerkortalder. Undersøkelsen fikk dessverre lav svarprosent, og resultatene har dermed for lav utsagnskraft til å tillegges vekt i dette forprosjektet.

Det er imidlertid gjennomført en kartlegging av rehabiliteringstiltak som er iverksatt både i Norge og andre europeiske land. Erfaringene som er rapportert tilsier at kombinasjonen av kurs og visse typer teknologi bør vurderes som hensiktsmessig i et nytt program for gjenerverv av førerett blant unge førere. Dette betinger selvsagt at kurset utformes på en måte som motiverer den enkelte deltaker til å endre sin risikoatferd. Erfaringer fra andre typer tiltak rettet mot unge førere med risikoatferd (f.eks. Kjør for livet og Rett På Målgruppen) tyder på at dette er mulig å få til dersom man involverer dyktige og motiverende kursansvarlige, og fokuserer på den enkeltes refleksjoner og holdninger rundt seg selv, rundt samspill med andre og rundt egen risikoatferd.

I tråd med oppdragsgivers ønsker har forprosjektet vurdert hvorvidt førerstøttesystemene intelligent fartstilpasning (ISA), atferdsregistrator, alkolås og toppfartssperre kan være egnet i kombinasjon med kurs for målgruppen. Siden undersøkelsen som skulle kartlegge målgruppen fikk lav svarandel, lyktes ikke forprosjektet i å konkludere når det gjelder hvilken type lovbrudd unge førere i prøveperioden mister føreretten for. Dermed er det heller ikke grunnlag for å trekke konklusjoner når det gjelder hvilken type teknologi som vil ha størst effekt når det gjelder å redusere antall lovbrudd i målgruppen. Statistikk fra førerkortregisteret viser imidlertid at ruspåvirket kjøring er en viktig årsak til at unge førere blir fratatt føreretten. Det er samtidig færrest hindringer mot å innføre alkolås som del av et gjenervervprogram, sammenlignet med andre typer førerstøttesystemer. Kriminalomsorgen har allerede et program kalt "Program mot ruspåvirket kjøring" som kan idømmes som alternativ til betinget fengsel for personer som har kjørt under ruspåvirkning. Å utvide dette programmet med installasjon av alkolås har allerede blitt foreslått av Justis- og beredskapsdepartementet.

Førerregisteret har ikke opplysninger om hvor stor andel fartsovertredelser utgjør for årsak til inndragelse av førerrett. Basert på ulykkesstatistikk kan det imidlertid antas at å redusere kjørefart vil være et viktig mål for et rehabiliteringsopplegg. Dette gjør systemer som ISA og atferdsregistrator spesielt aktuelle.

Det er derfor særlig alkoholås, kontrollerende ISA og atferdsregistrator som peker seg ut som systemer som kan være velegnet i programmer for gjenerverv av førerrett. De to førstnevnte er systemer som effektivt begrenser muligheten for å begå de overtredelser man tidligere er tatt for, og som derfor heller ikke må kombineres med et kursopplegg for å begrense faren for gjentatte overtredelser. Det vil likevel alltid være muligheter for å omgå tekniske systemer, slik at det anses som viktig å også jobbe med førerens egen motivasjon for å kjøre lovlydig. Tidligere erfaringer viser at innføring av teknologiske løsninger alene ikke vil gi en optimal effekt, spesielt ikke i en målgruppe som kan antas å være mer negativ til restriktive systemer enn gjennomsnittsføreren. En kombinasjon med kurs som fokuserer på kunnskap og holdninger vil kunne gi bedre effekt ved at faren for feil bruk, enten fordi man ikke vet hvordan systemet virker eller fordi man bevisst prøver å omgå det, blir redusert. I lys av dette bør kursdelen i et gjenervervprogram med bruk av førerstøttesystem også inneholde en innføring i hvordan det aktuelle førerstøttesystemet virker.

Et viktig spørsmål er imidlertid hvorvidt systemer som baserer seg på posisjoneringsdata, slik ISA og atferdsregistrator gjør, er modent for å implementeres som en del av et slikt opplegg. Sårbarhet i form av upresise målinger kan medføre feilregistreringer som ikke lar seg kombinere med en sanksjoneringsordning, eller som kan føre til trafikkfarlige situasjoner. Det må også tas i betraktning at fartsbegrensende systemer som ISA og fartssperre kan medføre uønskede atferdstilpasninger som manglende avpassing av fart etter forholdene. Dette er forhold som bør utredes nærmere før det tas videre stilling til om disse systemene er velegnet.

Forprosjektet presenterer også kunnskap om og erfaringer fra det islandske kurset for gjenerverv av førerrett. På tross av at kurset anses som vellykket og innovativt i sin tilnærming til førere i målgruppen, finnes ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å fastslå potensiell effekt. Eventuell innføring av kurs for gjenerverv av førerrett i Norge bør derfor følges av tydelige og gjennomtenkte planer for evaluering og vurdering av måloppnåelse. Påvisning av eventuelle effekter forutsetter gjennomføring av pilotprogram med kursgruppe og kontrollgruppe som kartlegges både før og etter kurset, slik at både langsiktige og kortsiktige effekter av kurset kan vurderes. Det må også settes tydelige målsettinger og suksessindikatorer for at eventuelle effekter skal kunne registreres.

Det må poengteres at det er forskjell på et opplegg med obligatorisk kurs og kontrollsystem som *betingelse for gjenerverv* av førerrett etter inndragelse, og et der teknologi skal anvendes som *alternativ til inndragelse* av førerretten. I det første tilfellet er det snakk om å øke belastningen for den som har begått straffbare handlinger, mens det andre kan oppfattes som å innføre en mildere form for avstraffelse enn det opplegget man har i dag. Å innføre systemer som alternativ til inndragning kan slik sett stride mot rettsoppfatningen i samfunnet.

For å få et best mulig beslutningsgrunnlag for om kurs og bruk av førerstøttesystemer fører til mindre gjentakelsesfare for unge bilførere som gjenerverver føreretten anbefales et prøveprosjekt med tilhørende evalueringsprogram. Dette vil for det første gi personer i målgruppen bedre grunnlag for å uttale seg om tiltaket, og for det andre gi mulighet til å bruke objektive målekriterier. Som sådan vil dette kunne gi et langt bedre beslutningsgrunnlag enn det som var gjennomførbart innenfor dette forprosjektet.

Referanser

Agerholm, N. (2011): *Speed regulating effects of incentive-based intelligent speed adaption in short and medium term*. PhD Thesis, Aalborg University.

Amundsen, O., M. Rismark og A. M. Sølvsberg (2006): *Læring og næring. Trafikklærerens utvikling av didaktisk kompetanse i skjæringsfeltet mellom fag, læringsforståelse og kultur*. Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Universitet.

Baum, S. (1999): *An aggregate level analysis of the socioeconomic correlates of drink driving offenders*. *Accident Analysis and Prevention*, 31 s. 213-220.

Behrens, R., M. Freedman og N. McGuckin (2009): "The Challenges of Surveying 'Hard to Reach' Groups: Synthesis of a Workshop". i Bonnel, P., M. Lee-Gosselin, J. Zmud og J.-L. Madre (red.): *Transport Survey Methods: Keeping up with a Changing World*, UK:Emerald Group Ltd., s. 145-152.

Berg, C., S. B. Bayer og G. Thesen (2008): *Ungtrafikk. Resultater fra et ISA-forsøk med unge førere i Karmøy*. International Research Institute of Stavanger.

Biding, T. og G. Lind (2002): *Intelligent Speed Adaptation (ISA), Results of large-scale trials in Borlänge, Lidköping, Lund and Umeå during the period 1999-2002*. Vägverket.

Cronbach, L. J., S. R. Ambron, S. M. Dornbusch, R. D. Hess, R. C. Hornik, D. C. Phillips, D. F. Walker og S. S. Weiner (1980): *Toward Reform of Program Evaluation*. Jossey-Bass Publishers, San Fransisco.

Dabrowska-Loranc, M., M. Møller og J. Wacowska-Slezak (2012): "Identification of the essential features for an effective Demerit Point System. ". i Goldenbeld, C., I. van Schagen og W. Vlakeld (red.): *BESTPOINT: Criteria for BEST Demerit POINT Systems*, s. 57-67.

Dye, T. R. (2002): *Understanding public policy, 10th ed*. Prentice Hall, Upper Saddle River.

Elder, R. W., R. Voas, D. Beirness, R. A. Shults, D. A. Sleet, J. L. Nichols og R. Compton (2011): *Effectiveness of Ignition Interlocks for Preventing Alcohol-Impaired Driving and Alcohol-Related Crashes. A Community Guide Systematic Review*. *American Journal of Preventive Medicine*, 40 (3), s. 362-376.

Elvik, R., A. Høye, T. Vaa og M. Sørensen (2009): *The handbook of road safety measures*. Emerald Group Publishing Ltd, Bingley, UK.

Farah, H., O. Musicant, Y. Shimshoni, T. Toledo, E. Grimberg, H. Omer og T. Lotan (2013): The First Year of Driving—Can IVDR and Parental Involvement make it Safer? Transportation Research Board 92nd Annual Meeting,

Farmer, C. M., B. B. Kirley og A. T. McCartt (2010): *Effects of in-vehicle monitoring on the driving behavior of teenagers*. Journal of Safety Research, 41 s. 39-45.

Foss, O. (2000): "Evaluering - samfunnsforskning i politikkenes tjeneste". i Foss, O. og J. Mønnesland (red.): *Evaluering av offentlig virksomhet. Metoder og vurderinger*, NIBR-Pluss 4-2000:s.

Freeman, J. og P. Liassis (2002): *Drink driving rehabilitation program and alcohol ignition interlocks: Is there a need for more research?* Road and Transport Research, 4 s. 3-13.

Hatakka, M., E. Keskinen, N. P. Gregersen og A. Glad (1999): "Theories and aims of education and training measures". i Siegrist, S. (red.): *Driver Training, Testing and Licensing - towards theory-based driver management of young drivers' injury risk in road traffic. Results of EU-project GADGET, work package 3*, Bern:BFU-report 40, s.

Hatakka, M., E. Keskinen, N. P. Gregersen, A. Glad og K. Hernetkoski (2002): *From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 5 (3), s. 201-215.

Horrey, W. J., M. F. Lesch, M. J. Dainoff, M. M. Robertson og I. I. Noy (2012): *On-Board Safety Monitoring Systems for Driving: Review, Knowledge Gaps, and Framework*. Journal of Safety Research, 43 s. 49-58.

Høye, A., R. Elvik og M. W. J. Sørensen (2011): *Trafikksikkerhetsvirkninger av tiltak*. 1157/2011 Transportøkonomisk institutt.

Jamson, S. (2002): Investigating the relationship between drivers' speed choice and their use of a voluntary ISA system. ICTCT Workshop, Nagoya

Jenssen, G. D. (2010): *Behavioural Adaptation to Advanced Driver Assistance Systems. Steps to Explore Safety Implications*. Doctoral Thesis, Norwegian University of Science and Technology.

Jenssen, G. D., C. A. Bjørkli, Ø. Tveit og T. Vaa (2003): "Effects of Intelligent Speed Adaptor (ISA) on Driver Performance: The Role of Traffic Environment". ITS World Congress, Madrid.

(2012): Alkolås som alternativ til tap av førerrett. Implementering av en ordning med alkolås i program mot ruspåvirket kjøring. Justis- og beredskapsdepartementet. http://www.regjeringen.no/upload/JD/Vedlegg/Rapporter/Rapport_alkolas_2012.pdf

Ker, K., I. Roberts, T. Collier, F. Beyer, F. Bunn og C. Frost (2005): *Post-licence driver education for the prevention of road traffic crashes: A systematic review of randomised controlled trials*. Accident Analysis and Prevention, 37 (2), s. 305-313.

Kriminalomsorgen (2012): *Kriminsalomsorgens årsstatistikk 2012*.

Lahrman, H., N. Agerholm, N. Tradisaukas, K. K. Berthelsen og L. Harms (2012): *Pay as You Speed, ISA with incentives for not speeding: Results and interpretation of speed data*. Accident Analysis and Prevention, 48 s. 17-28.

Masten, S. V. og R. C. Peck (2004): *Problem driver mediation: A meta-analysis of the driver improvement literature*. Journal of Safety Research, 35 s. 403-425.

McGehee, D. V., M. Raby, C. Carney, J. D. Lee og M. L. Reyes (2007): *Extending parental mentoring using an event-triggered video intervention in rural teen drivers*. Journal of Safety Research, 38 (2), s. 215-227.

Moe, D. (2012): *RPM - Rett på målgruppen. Et pilotprosjekt om reduksjon av risiko blant bilinteresserte førere*.

Moe, D., M. E. Nordtømme og L. R. Øvstedal (2010): *Aktiv og passiv risiko. Studie av høyrisikogrupperne unge og eldre bilførere med forslag til risikoreduserende tiltak*. SINTEF Rapport A15755 SINTEF Teknologi og Samfunn.

Murray, Å. (1998): *The home and school background of young drivers involved in traffic incidents*. Accident Analysis and Prevention, 30 (2), s. 169-182.

Nielsen, B. S. og H. S. Lahrman (2005): *Safe young drivers: Experiments with Intelligent Speed Adaptation. ITS at the Crossroads of European Transport, 5th European Congress and Exhibition on Intelligent Transport Systems and Services, Hannover*

Nordbakke, S., T. Assum, K. S. Eriksen og T. Grunnan (2007): *Forsøk med alkolås i Sverige. Evaluering av forsøksordningen med betinget førerkortinnndragning ved promillekjøring*. TØI-rapport 905/2007 Transportøkonomisk Institutt,.

NOU (2009): *Individ og integritet*. NOU 2009:1 Fornyings- og administrasjonsdepartementet.

Officers, A. o. C. P. (2012): *National Driver Offender Retraining Scheme (NDORS): Guidance on Eligibility Criteria for NDORS Courses*.

Peden, M., R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A. A. Hyder, E. Jarawan og C. Mathers (2004): *World report on road traffic prevention*. World Health Organization.

Regan, M. A., K. L. Young, T. J. Triggs, N. Tomasevic, E. Mitsopoulos, K. Stephan og C. Tingvall (2006): *On-Road Evaluation of Intelligent Speed Adaptation, Following Distance Warning and Seatbelt Reminder Systems: Final Results of the TAC SafeCar Project*. Monash University Accident Research Centre.

Riandey, R. og M. Quaglia (2009): "Surveying Hard-to-Reach Groups". i Bonnel, P., M. Lee-Gosselin, J. Zmud og J.-L. Madre (red.): *Transport Survey Methods: Keeping up with a Changing World*, UK:Emerald Group Ltd., s. 127-144.

Sletten, M. A. (2007): *Utsatt familieliv - dårlig råd og problematferd blant ungdom*. Tidsskrift for ungdomsforskning, 7 (1), s. 53-75.

Statens vegvesen (2010): Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2010-2013.

SWOV (2010): SWOV Fact sheet. Rehabilitation courses for road users. Hentet fra www.stap.nl/content/bestanden/fs_rehabilitation_courses.pdf 04.09.2013.

Ulleberg, P. (2002): *Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign*. Transportation Research Part F, 4 s. 279-297.

Utrykningspolitiet (2012): *Førere med høy risikovillighet. En analyse av anmeldte fartsovertredere og rusførere*. 3/2012

Utrykningspolitiet (2009): *Hvem fortjener politiets oppmerksomhet? En studie av dødsulykkene i trafikken 2004-2005*. Utrykningspolitiets temahefte nr. 2/2009

Vaa, T., T. Assum og R. Elvik (2012a): *Førerstøttesystemer. Beregning av trafiksikkerhetseffekter ved ulike implementeringsnivåer*. TØI-rapport 1202/2012 Transportøkonomisk institutt.

Vaa, T., T. Assum og R. Elvik (2012b): *Førerstøttesystemer: Beregning av trafiksikkerhetseffekter ved ulike implementeringsnivåer*. TØI rapport 1202/2012 Transportøkonomisk institutt,.

Várhelyi, A., M. Hjalmdahl, C. Hydén og M. Draskóczy (2004): *Effects of an active accelerator pedal on driver behaviour and traffic safety after long-term use in urban areas*. Accident Analysis and Prevention, 36 s. 729-797.

Vlassenroot, S., S. Broekx, J. D. Mol, L. I. Panis, T. Brijs og G. Wets (2007): *Driving with intelligent speed adaptation: Final results of the Belgian ISA-trial*. Transportation Research A, 41 s. 267-279.

Whitlock, G., R. Norton, T. Clark, M. Pledger, R. Jackson og S. MacMahon (2003): *Motor vehicle driver injury and socioeconomic status: a cohort study with prospective and retrospective driver injuries*. Journal of Epidemiol. Community Health, 57 s. 512-516.

Willis, C., S. Lybrand og N. Bellamy (2009): *Alcohol ignition interlock programmes for reducing drink driving recidivism (Review)*. The Cochrane Library 2009, (1), s.

Young, K., M. A. Regan og E. Mitsopoulos (2004): *Acceptability of in-vehicle intelligent transport systems to young drivers*. Road and Transport Research, 13 (2), s. 6-16.

Young, K. L., M. A. Regan, T. J. Triggs, K. Jontof-Hutter og S. Newstead (2010): *Intelligent speed adaptation - Effects and acceptance by young inexperienced drivers*. Accident Analysis and Prevention, 42 s. 935-945.

Vedlegg 1: Invitasjon til spørreundersøkelse



x

[Navn]

[Adresse]

[Postnr. Sted]

Trondheim, november 2013

Spørreundersøkelse om unge bilføreres erfaringer og kjørevaner

SINTEF søker deg som er ung bilfører og håper du kan svare på en undersøkelse om kjørevaner og erfaringer fra dine første år med førerkort. Undersøkelsen gjennomføres på oppdrag fra Statens vegvesen.

Undersøkelsen sendes til et utvalg unge i alderen 18-25 år som har avlagt førerprøve. Deltakelse er frivillig.

Alle som deltar i undersøkelsen kan være med i trekningen av 3 gavekort på 500 kroner.

Undersøkelsen er anonym, og svarene du oppgir vil ikke kobles til ditt navn eller din e-postadresse. Undersøkelsen tar ca. 10 min.

Vi håper du har mulighet til å delta i undersøkelsen, dine svar er svært verdifulle for oss!

For å være med går du inn på

<https://response.questback.com/stiftelsensintef/xungeforere/>

eller benytter denne:



Har du spørsmål, ta gjerne kontakt med undertegnede.

Vennlig hilsen



Marianne Elvsaa Nordtømme,
Prosjektleder, SINTEF

marianne.elvsaa.nordtomme@sintef.no

Opplysningene fra undersøkelsen behandles konfidensielt. Den tekniske gjennomføringen av undersøkelsen foretas av QuestBack. SINTEF får utlevert data fra QuestBack uten tilknytning til e-post/IP-adresse. Opplysningene anonymiseres når prosjektet er ferdigstilt, innen 31.12.2013.

Vedlegg 2: Spørreskjema

DEMOGRAFISKE BAKGRUNNSVARIABLER		
1	Kjønn	<i>[ett valg mulig]</i> 1 Kvinne 2 Mann
2	Fødselsår	<i>[avkryssingsbokser for årene 1985-2000]</i>
3	Bosted	<i>[ett valg mulig]</i> 1 Oslo 2 Bergen, Trondheim eller Stavanger 3 Annen by med mer enn 50.000 innbyggere 4 By med mellom 5.000-50.000 innbyggere 5 Tettsted med mindre enn 5.000 innbyggere 6 Utenfor by eller tettsted
4	Hvilket fylke bor du i?	<i>[ett valg mulig]</i> 1 Akershus 2 Aust-Agder 3 Buskerud 4 Finnmark 5 Hedmark 6 Hordaland 7 Møre og Romsdal 8 Nord-Trøndelag 9 Nordland 10 Oppland 11 Oslo 12 Rogaland 13 Sogn og Fjordane 14 Sør-Trøndelag 15 Telemark 16 Troms 17 Vest-Agder 18 Vestfold 19 Østfold
5	Hva er din hovedaktivitet til daglig?	<i>[ett valg mulig]</i> 1 Går på Videregående skole - yrkesfaglig retning

		2 Går på Videregående skole - allmennfaglig retning 3 Studerer ved høgskole/universitet 4 Under annen type utdanning 4 Er lærling 5 Er i jobb heltid/deltid 6 Permisjon fra jobb/studier 7 Militæret/siviltjeneste 7 Er arbeidssøker 8 Mottar trygd 9 Annet
6	Når tok du første gang førerkort for personbil eller varebil (klasse B/BE)?	<i>[velg måned og år]</i>
7	Hvor ofte kjører du bil (som bilfører)?	<i>[ett valg mulig]</i> 1 Hver dag 2 4-6 dager i uken 3 1-3 dager i uken 4 1-3 dager i måneden 5 Mindre enn 1 dag i måneden 6 Aldri
8	Hvilken årsmodell er bilen du vanligvis kjører?	<i>[angi antall år]</i>
9	Omtrent hvor mange kilometer kjører du årlig? Hvis du tok førerkort i år svarer du fra du tok førerkortet.	<i>[ett valg mulig]</i> 1 Under - 5 000 2 5 000 - 10 000 3 10 000 – 15 000 4 15 000 – 20 000 5 Mer enn 20 000
10	I hvilke sammenhenger bruker vanligvis bil (som bilfører)?	<i>[ett valg mulig]</i> 1 Til/ fra arbeid 2 Til/ fra skole 3 Henting/ bringing av andre 4 Ærend (innkjøp, bank, osv.) 5 Organiserte fritidsaktiviteter 6 Til/ fra kafé, restaurant, idrettsarrangement etc. 7 Kjøre rundt med venner 8 Til/ fra besøk 9 Til/ fra fest 10 Annet, beskriv:
KJØREVANER		
11	Hvor fort kjører du vanligvis på rette, oversiktlige strekninger når det er bar vei, dagslys og ingen kø og fartsgrensen er	<i>[ett valg mulig for hver fartsgrense]</i>

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30 km/t ▪ 50 km/t ▪ 70 km/t ▪ 80 km/t ▪ 100 km/t 	1 Ikke kjørt i slik fartssone 2 Under fartsgrensen 3 På fartsgrensen 4 1–5 km/t over 5 6–10 km/t over 6 11–15 km/t over 7 16–20 km/t over 8 Mer enn 20 km/t over
12	Nedenfor finner du en beskrivelse av ulike atferd i trafikken. Hvor ofte gjør du følgende når du kjører bil: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kjører bevisst på rødt lys ▪ Kjører bil med promille over 0,2 ▪ Bruker mobiltelefon under bilkjøring ▪ Kjører bil uten å ha på bilbelte ▪ Kjører mer enn 25 km/t over fartsgrense i 50-sone ▪ Kjører mer enn 35 km/t over fartsgrensen i 80-sone 	<i>[ett valg mulig for hvert spørsmål]</i> 1 Aldri 2 Sjelden 3 Av og til 4 Nokså ofte 5 Svært ofte
13	Hva er bestemmende for om du gjør/ikke gjør følgende mens du kjører bil? Nevn den viktigste grunnen. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kjører bevisst på rødt lys ▪ Kjører bil med promille over 0,2 ▪ Bruker mobiltelefon under bilkjøring ▪ Kjører bil uten å ha på bilbelte ▪ Kjører mer enn 25 km/t over fartsgrense i 50-sone ▪ Kjører mer enn 35 km/t over fartsgrensen i 80-sone 	<i>[ett valg mulig for hvert spørsmål]</i> 1 Risikoen for å bli tatt 2 Risikoen for at det skal skje en ulykke 3 Verdier og samvittighet 4 Sosiale forventninger
BILINTERESSE, RISIKOVILLIGHET OG ULYKKESHENDELSER/NESTENULYKKER		
14	Hvor enig er du i følgende utsagn? <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bilen er <u>kun</u> et transportmiddel for meg ▪ Kjøreglede er en viktig del av bilkjøringen ▪ Jeg interesserer meg for ny kjøretøyteknologi ▪ For meg er bilkjøring en lidenskap ▪ Jeg har stor interesse av å mekke og/eller bygge om på bilen 	<i>[ett valg mulig for hvert spørsmål]</i> 1 Svært uenig 2 Uenig 3 Verken enig eller uenig 4 Enig 5 Svært enig
15	Kjenner du til "nullvisjonen" som Stortinget vedtok om "null drepte og hardt skadde" på norske veier?	<i>[ett valg mulig]</i> 1 Ja 2 Nei

16	Har du vært involvert i følgende typer ulykker som bilfører? <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ulykke der du fikk personskade og behov for legebehandling ▪ Ulykke der andre fikk personskade og behov for legebehandling ▪ Ulykke med materiell skade og ikke behov for legebehandling ▪ Nestenulykke der du kunne blitt alvorlig skadet / drept 	<i>[ett valg mulig for hvert spørsmål]</i> 1 Nei, aldri 2 En gang 3 To ganger 4 Tre ganger 5 Fire eller flere ganger
INNDRAGELSE AV FØRERKORTET		
17	Er du for tiden uten førerkort?	<i>[ett valg mulig]</i> 1 Ja 2 Nei
<i>If 17=2</i>		
18	Har du tidligere opplevd å miste førerkortet?	<i>[ett valg mulig]</i> 1 Ja 2 Nei
<i>If 17=1 or 18=1</i>		
19	Når mistet du førerkortet?	<i>[velg måned og år]</i>
20	Når fikk du tilbake førerkortet?	<i>[velg måned og år]</i>
<i>If 17=1 or 18=1</i>		
21	Skyldtes inndragelsen av førerkortet mer enn 8 prikker i førerkortet?	<i>[ett valg mulig]</i> 1 Ja 2 Nei, inndratt for andre grunner enn 8 prikker
<i>If 21=1</i>		
22	Hvilke(n) overtredelse(r) bidro til inndragelse av førerkortet?	<i>[flere valg mulig]</i> 1 Fartsovertredelse der fartsgrensen var 60 km/t eller lavere 2 Fartsovertredelse der fartsgrensen var 70 km/t eller høyere 3 Kjøring på rødt lys 4 Ulovlig forbikjøring 5 Brudd på vikeplikten 6 Kjøring i sperreområde 7 For liten avstand til kjøretøyet foran 8 Unnlatt å bruke bilbelte 9 Unnlatt sikring av passasjerer under 15 år 10 Annet, spesifiser

<i>If 21=2</i>		
23	Hvilke(t) lovbrudd førte til at du fikk inndratt førerkortet?	<i>[flere valg mulig]</i> 1 Kjøring i rus, alkohol 2 Kjøring i rus, annet 3 Kjøring i høy fart 4 Uaktsom kjøring 5 Annet, spesifiser
<i>If 18=2</i>		
24	Har du for tiden prikker i førerkortet?	<i>[ett valg mulig]</i> 1 Ja 2 Nei
<i>If 24=1</i>		
25	Hvilke(n) overtredelse(r) bidro til at du fikk prikker i førerkortet?	<i>[flere valg mulig]</i> 1 Fartsovertredelse der fartsgrensen var 60 km/t eller lavere 2 Fartsovertredelse der fartsgrensen var 70 km/t eller høyere 3 Kjøring på rødt lys 4 Ulovlig forbikjøring 5 Brudd på vikeplikten 6 Kjøring i sperreområde 7 For liten avstand til kjøretøyet foran 8 Unnlatt å bruke bilbelte 9 Unnlatt sikring av passasjerer under 15 år 10 Annet, spesifiser
SYN PÅ LØSNINGER KNYTTET TIL TEKNOLOGI ELLER KURSVIRKSOMHET FOR Å GJENERVERVE FØRERETTEN		
<i>Myndighetene vurderer å innføre kurs for personer som mister førerkortet i løpet av prøveperioden (første 2 år etter oppkjøring). Kurset skal handle om bilkjøring og risiko, og vil bli obligatorisk for alle som ønsker å ta ny førerprøve.</i>		
26	Er du enig i at det bør innføres et slikt kurs for å få lov til å ta ny førerprøve?	<i>[ett valg mulig]</i> 1 Svært enig 2 Nokså enig 3 Verken/ eller 4 Nokså enig 5 Svært enig

I forbindelse med dette kurset kan det også benyttes teknisk utstyr som skal oppmuntre bilføreren til sikker adferd i trafikken. Myndighetene vurderer om man skal slippe å miste førerkortet dersom man installerer slikt utstyr.

27	<p>Er du enig i at bruk av følgende teknisk utstyr bør være obligatorisk for å få lov til å ta ny førerprøve?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Toppfartssperre: En teknisk innretning i bilen som gjør det umulig å kjøre over en satt hastighet. ▪ Intelligent fartssperre: En type fartssperre som justerer seg etter fartsgrensene på strekningen man kjører. ▪ Atferdsregistrator: Et system som samler inn data fra bilen om førers kjøring som f.eks. bilens posisjon, hastighet og retning. ▪ Alkolås: En innretning som man må blåse i før kjøretøyet startes. Hvis alkolåsen registrerer at man har drukket alkohol vil ikke kjøretøyet starte. 	<p><i>[ett valg mulig for hvert spørsmål]</i></p> <p>1 Svært enig 2 Nokså enig 3 Verken/ eller 4 Nokså enig 5 Svært enig</p>
28	<p>Hva er din holdning til å innføre et påbud for følgende systemer i alle, nye norske biler?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Toppfartssperre: En teknisk innretning i bilen som gjør det umulig å kjøre over en satt hastighet. ▪ Intelligent fartstilpasning: Innretning som varsler fører med lyd-/lyssignal ved overskridelse av fartsgrensen ▪ Intelligent fartssperre: En type fartssperre som justerer seg etter fartsgrensene på strekningen man kjører ▪ Atferdsregistrator: Et system som samler inn data fra bilen om førers kjøring som f.eks. bilens posisjon, hastighet og retning ▪ Alkolås: En innretning som man må blåse i før kjøretøyet startes. Hvis alkolåsen registrerer at man har drukket alkohol vil ikke kjøretøyet starte. 	<p><i>[ett valg mulig]</i></p> <p>1 Svært negativ 2 Nokså negativ 3 Verken/ eller 4 Nokså positiv 5 Svært positiv 6 Vet ikke</p>
29	<p>Hvor enig vil du si at du er i følgende utsagn når det gjelder denne undersøkelsen?</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Undersøkelsen var for lang ▪ Tema for undersøkelsen var interessant ▪ Tema for undersøkelsen var relevant for meg ▪ Spørsmålene var enkle å forstå ▪ Spørsmålene var enkle å besvare 	<p><i>[ett valg mulig]</i></p> <p>1 Svært uenig 2 Uenig 3 Verken/ eller 4 Enig 5 Svært enig</p>
30	<p>Har du til slutt noen kommentarer til undersøkelsen?</p>	<p><i>[Åpent svar]</i></p>
<p>Tusen takk for din deltakelse!</p> <p>Dersom du ønsker å være med i trekningen av 3 gavekort à 500 kr, vennligst trykk på denne lenken:</p> <p>https://response.questback.com/stiftelsensintef/gdevzljrbv/</p>		

Vedlegg 3: Resultater fra spørreundersøkelse

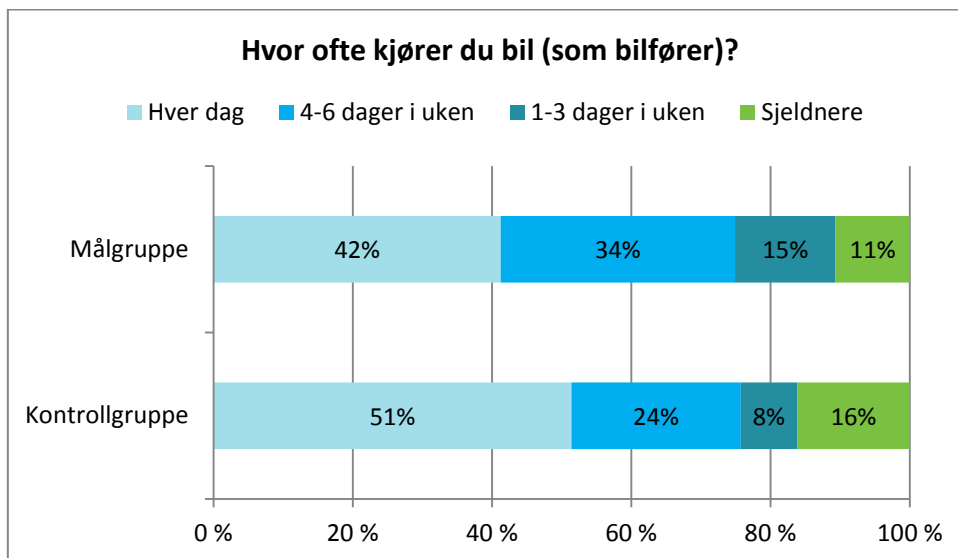
I det følgende presenteres tabeller og figurer med resultater fra spørreundersøkelsen. Undersøkelsen ble gjennomført blant unge førere i alderen 18-25 år som per 1. juni 2013 hadde hatt førerkort (førstegangs utstedt) i mindre enn to år. To grupper ble trukket fra førerkortregisteret – 590 førere som per 1. juni 2013 hadde mistet føreretten for overtredelser (målgruppen), og 1000 førere som på samme tidspunkt hadde førerett (kontrollgruppe).

Likelydende brev med invitasjon til å delta i undersøkelsen ble sendt til begge utvalg. Svarandel var 5 % i målgruppen og 11 % i kontrollgruppen. Pga. lav svarprosent på spørreundersøkelsen har resultatene dårlig utsagnskraft.

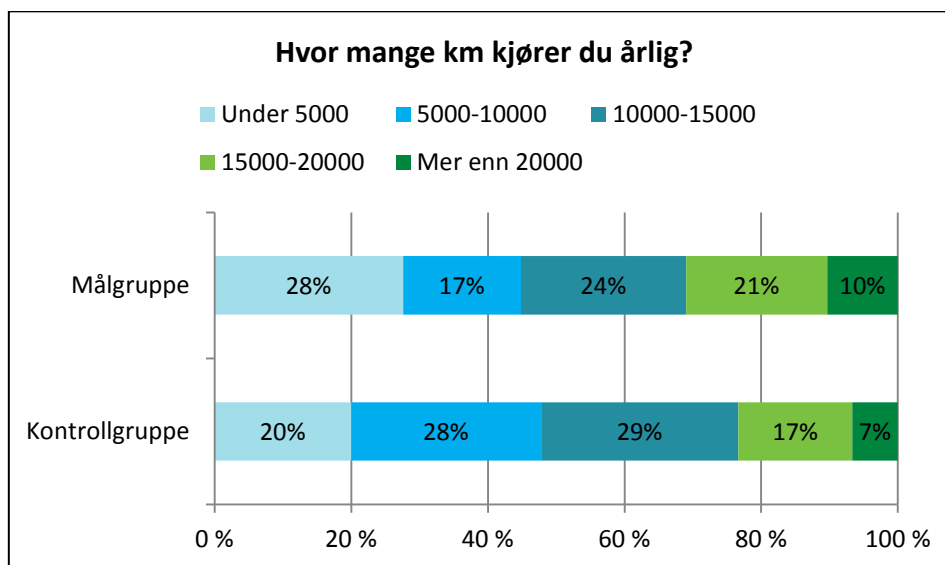
Vedleggstabell 1: Utvalgsbeskrivelse spørreundersøkelse (n=140)

	Målgruppe		Kontrollgruppe		Totalt		
	antall	prosent	antall	prosent	antall	prosent	
Kjønn***							
	Mann	29	78 %	48	47 %	77	55 %
	Kvinne	8	22 %	55	53 %	63	45 %
Alder							
	18 år	2	5 %	16	16 %	18	13 %
	19 år	13	35 %	35	34 %	48	34 %
	20 år	13	35 %	28	27 %	41	29 %
	21 år	4	11 %	6	6 %	10	7 %
	22 år	3	8 %	5	5 %	8	6 %
	23 år	1	3 %	4	4 %	5	4 %
	24 år			3	3 %	3	2 %
	25 år			5	5 %	5	4 %
	26 år	1	3 %	1	1 %	2	1 %
Bosted							
	Oslo	0	0 %	17	16 %	17	12 %
	Bergen, Trondheim, Stavanger	7	19 %	14	14 %	21	15 %
	Mellomstor by (50 000 +)	5	14 %	15	15 %	20	14 %
	Liten by (5 000-50 000)	16	43 %	27	26 %	43	31 %
	Tettsted, under 5 000	4	11 %	18	18 %	22	16 %
	Utenfor by/tettsted	5	14 %	12	12 %	17	12 %
Landsdel							
	Nord-Norge	6	16 %	4	4 %	10	7 %
	Trøndelag	7	19 %	10	10 %	17	12 %
	Vestlandet	11	30 %	24	23 %	35	25 %
	Sørlandet	3	8 %	10	10 %	13	9 %
	Oslo/Akershus	2	5 %	32	31 %	34	25 %
	Øvrige Østlandet	8	22 %	23	22 %	31	22 %
Hovedaktivitet							
	Elev/student	10	27 %	56	54 %	66	47 %
	Lærling	9	24 %	10	10 %	19	14 %
	Yrkesaktiv	10	27 %	27	26 %	37	26 %
	Annet	8	22 %	10	10 %	18	13 %

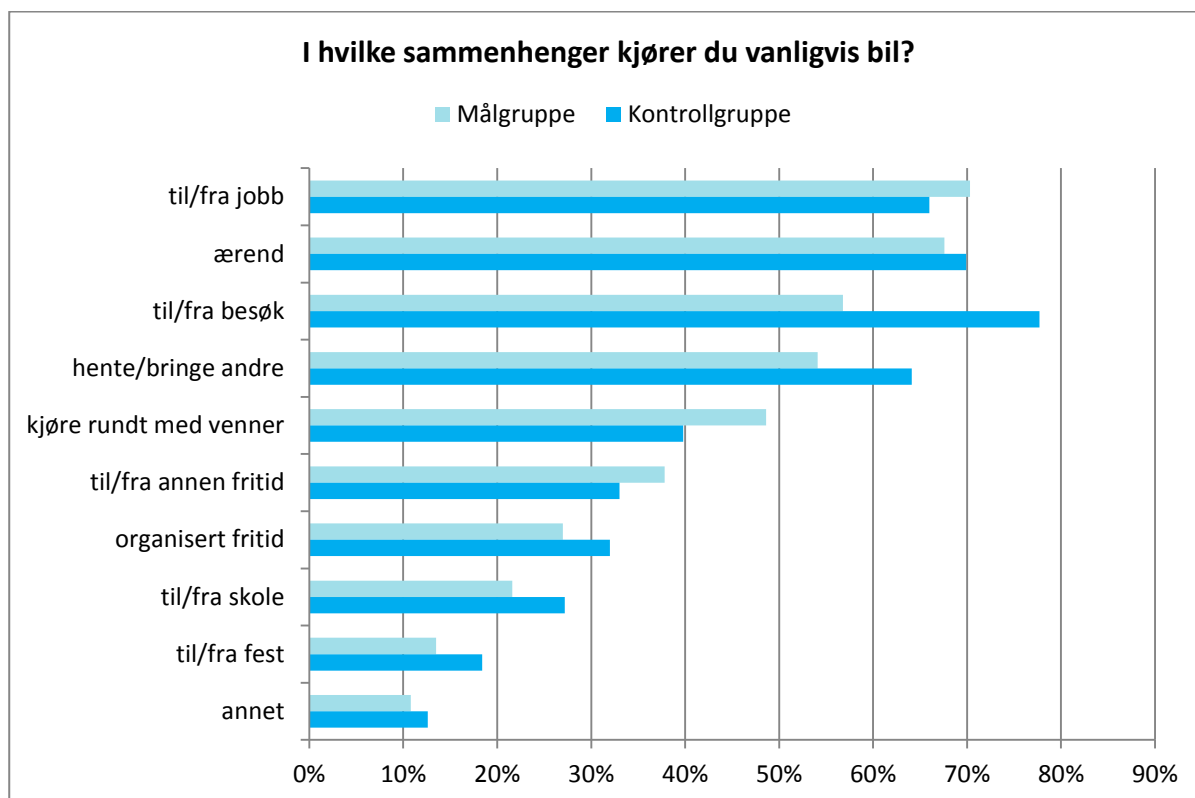
*** sig <.01



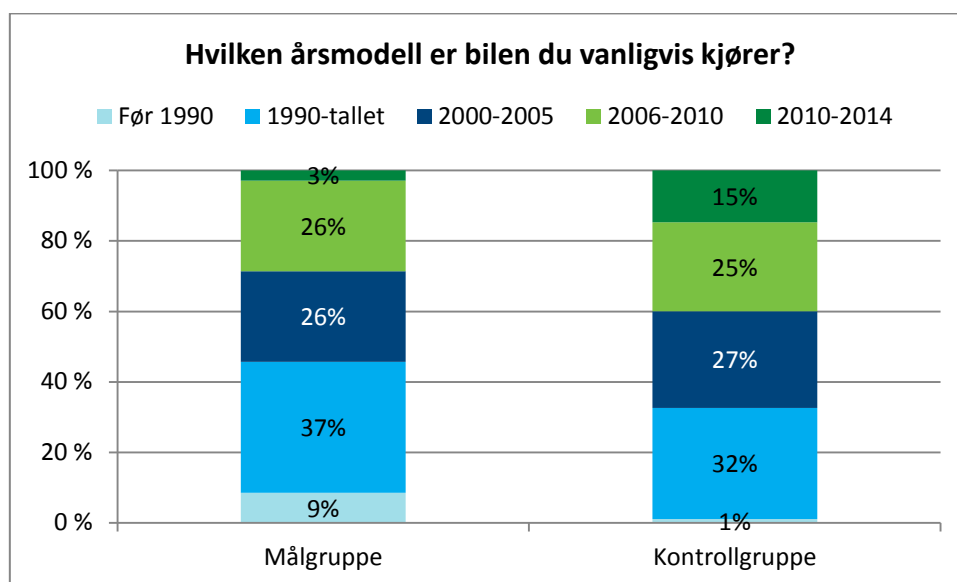
Vedleggsfigur 1: Mengde kjøring i målgruppe (n=37) og kontrollgruppe (n=103)



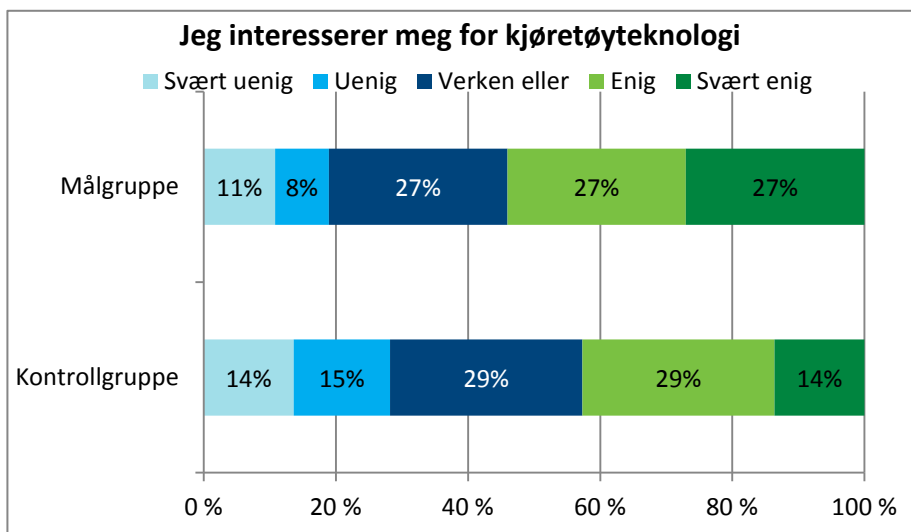
Vedleggsfigur 2: Årlig kjørelengde i målgruppe (n=29) og kontrollgruppe (n=90)



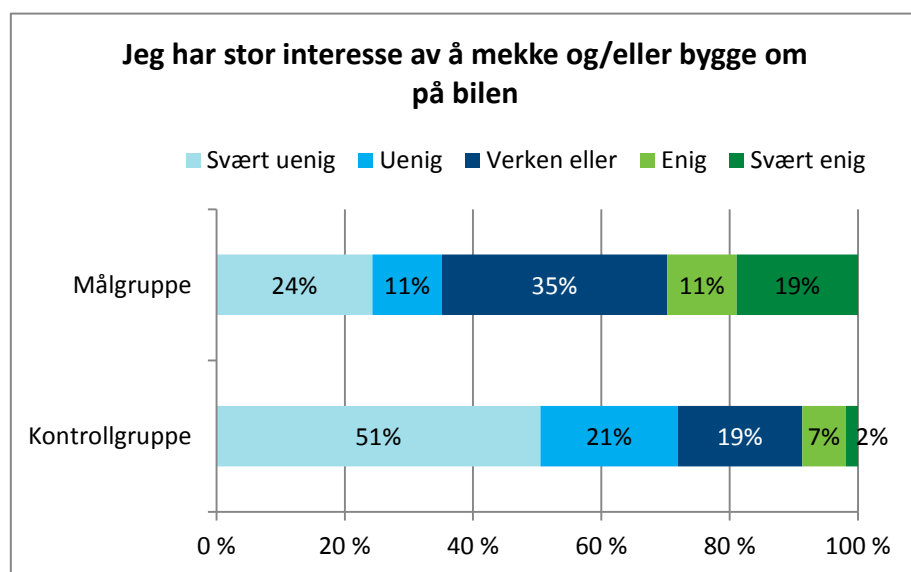
Vedleggsfigur 3: I hvilke sammenhenger kjører målgruppen (n=37) og kontrollgruppen (n=103) bil



Vedleggsfigur 4: Årsmodell på bil som vanligvis brukes i målgruppe (n=35) og kontrollgruppe (n=95)



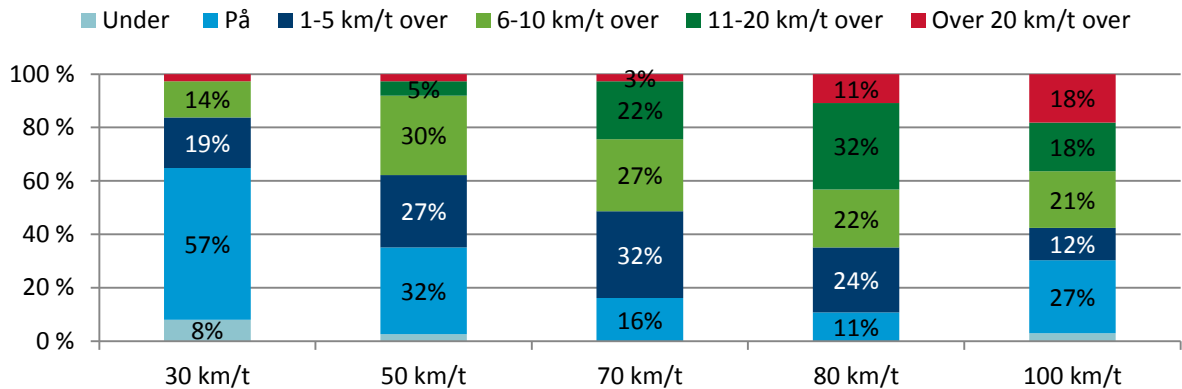
Vedleggsfigur 5: Interesse for kjøretøyteknologi i målgruppe (n=37) og kontrollgruppe (n=103)



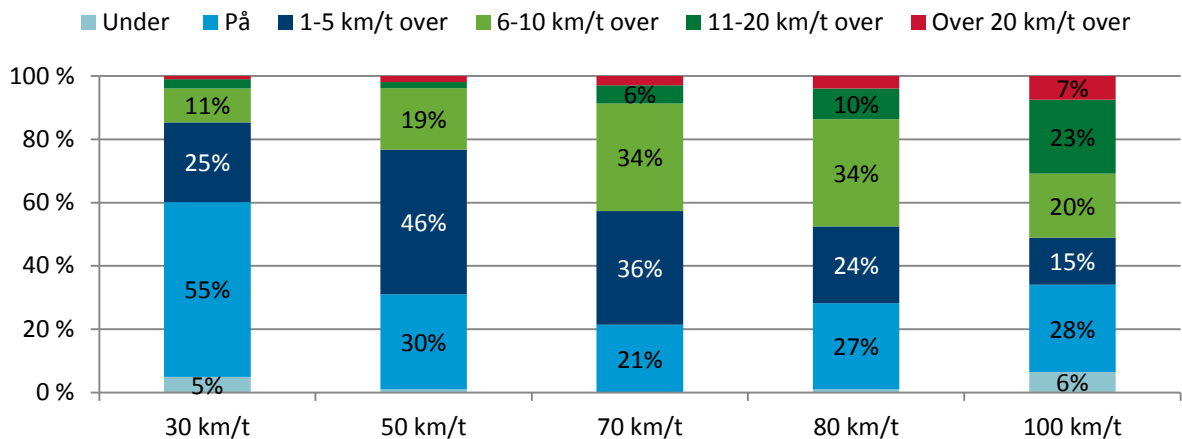
Vedleggsfigur 6: Interesse for å mekke/bygge om på bilen i målgruppe (n=37) og kontrollgruppe (n=103)

Hvor fort kjører du vanligvis på rette, oversiktlige strekninger når det er bar vei, dagslys og ingen kø og fartsgrensen er...

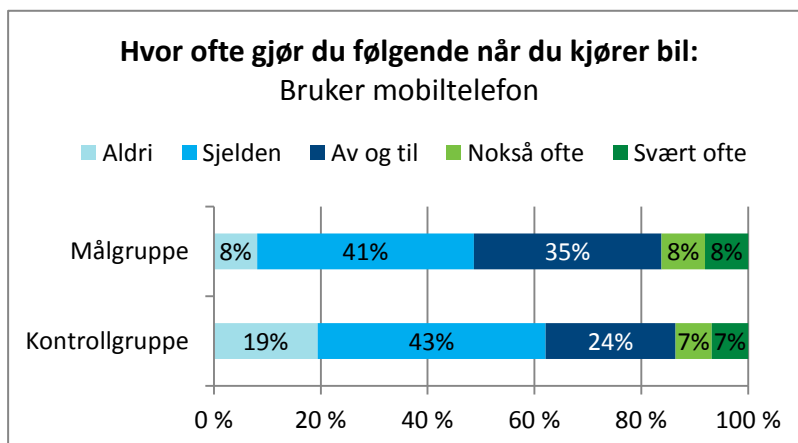
Målgruppen



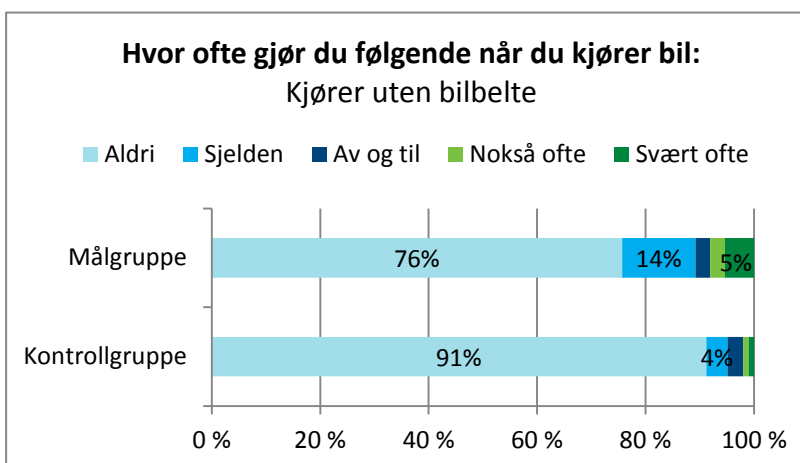
Kontrollgruppen



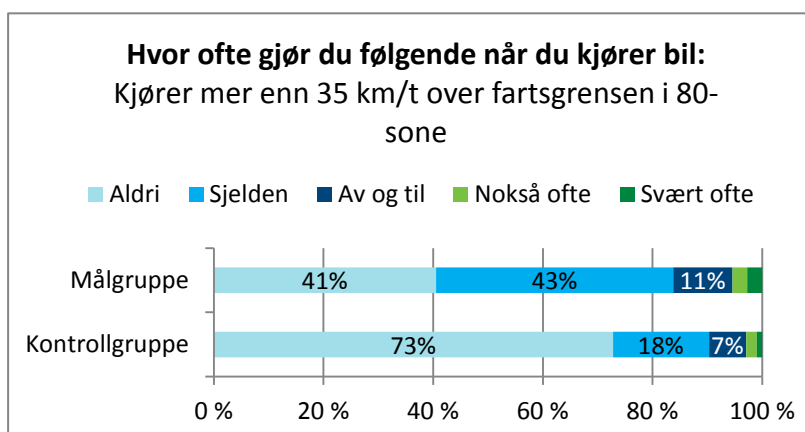
Vedleggsfigur 7: Målgruppens og kontrollgruppens hastighet på strekninger med ulike fartsgrenser



Vedleggsfigur 8: Andel som bruker mobiltelefon under kjøring i målgruppen (n=37) og kontrollgruppen (n=103)



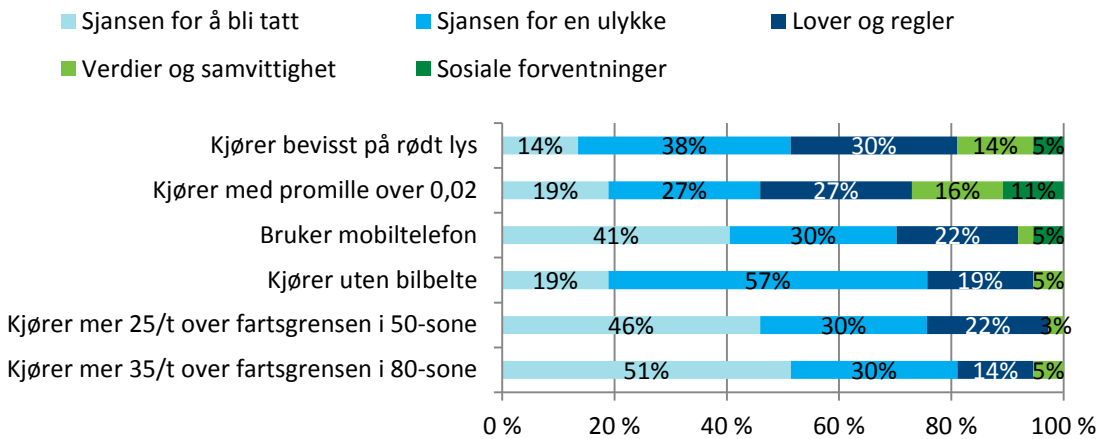
Vedleggsfigur 9: Andel som kjører bil uten bilbelte i målgruppen (n=37) og kontrollgruppen (n=103)



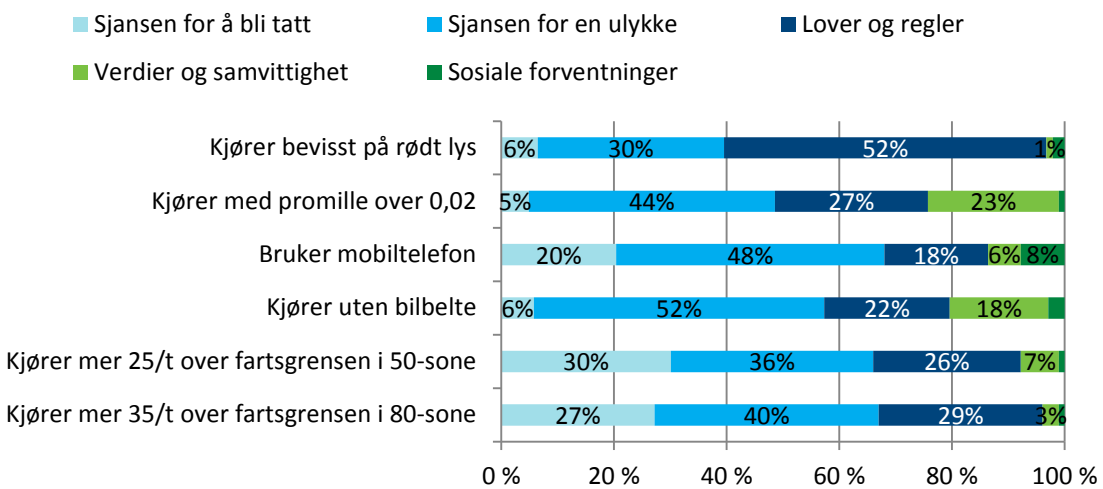
Vedleggsfigur 10: Andel som kjører mer enn 35 km/t over fartsgrensen i 80-sone i målgruppen (n=37) og kontrollgruppen (n=103)

Hva er bestemmende for om du gjør/ikke gjør følgende mens du kjører bil?

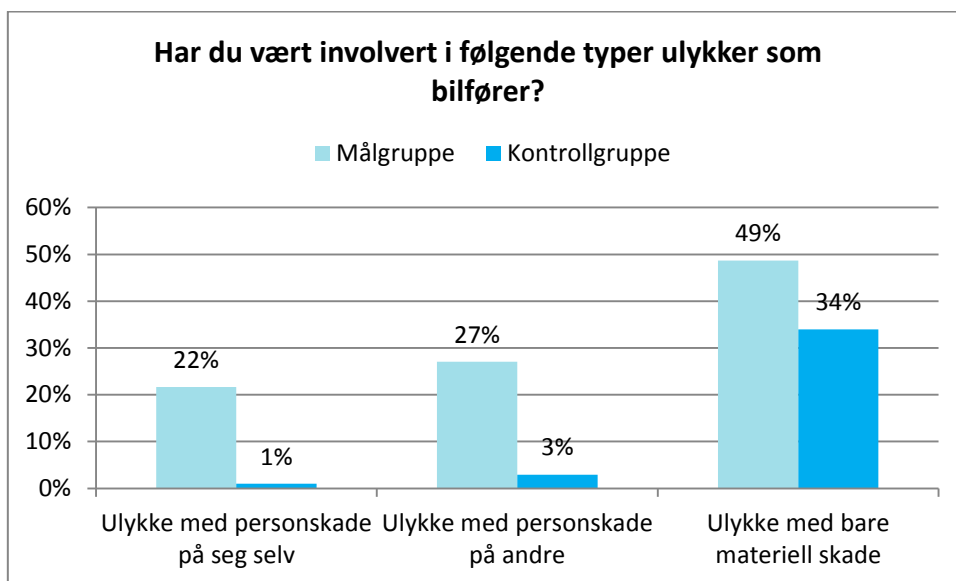
Målgruppen



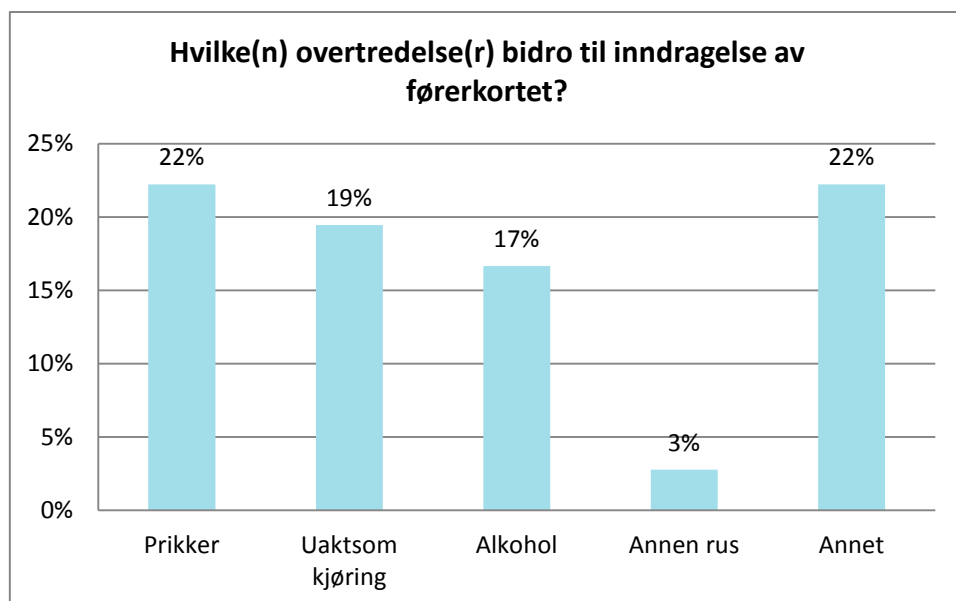
Kontrollgruppen



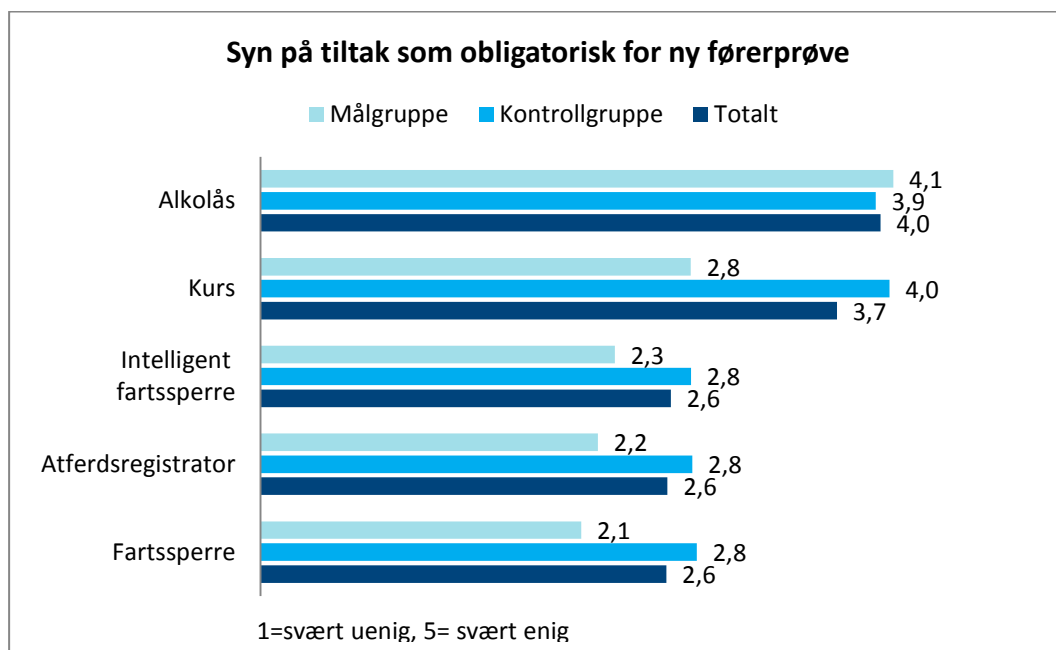
Vedleggsfigur 11: Vurderinger bak kjøreatferd i målgruppen (n=37) og kontrollgruppen (n=103)



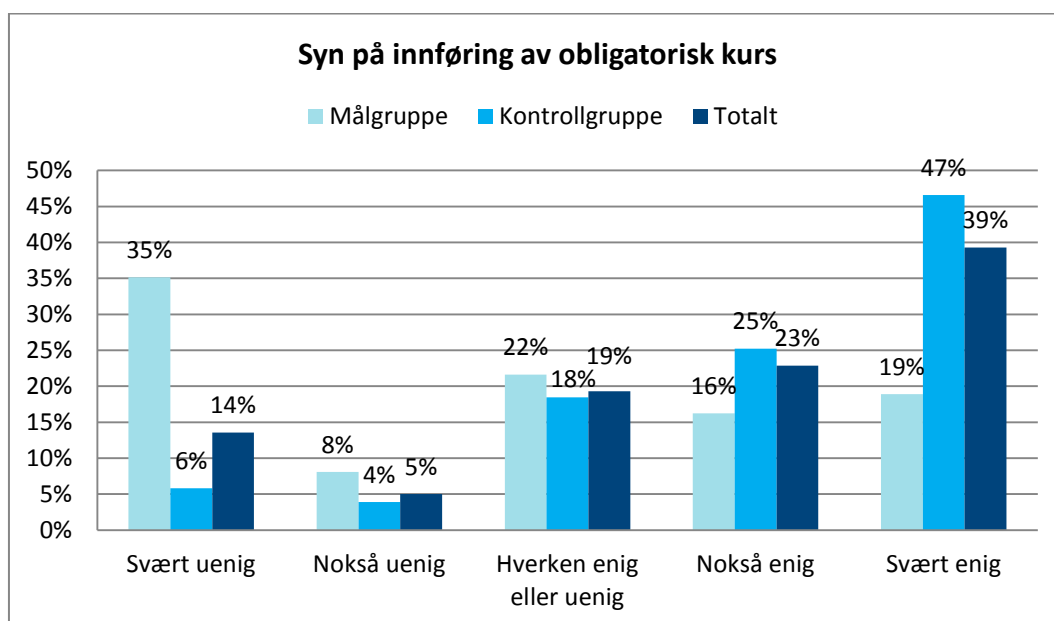
Vedleggsfigur 12: Involvering i ulykke(r) i målgruppen (n=37) og kontrollgruppen (n=103)



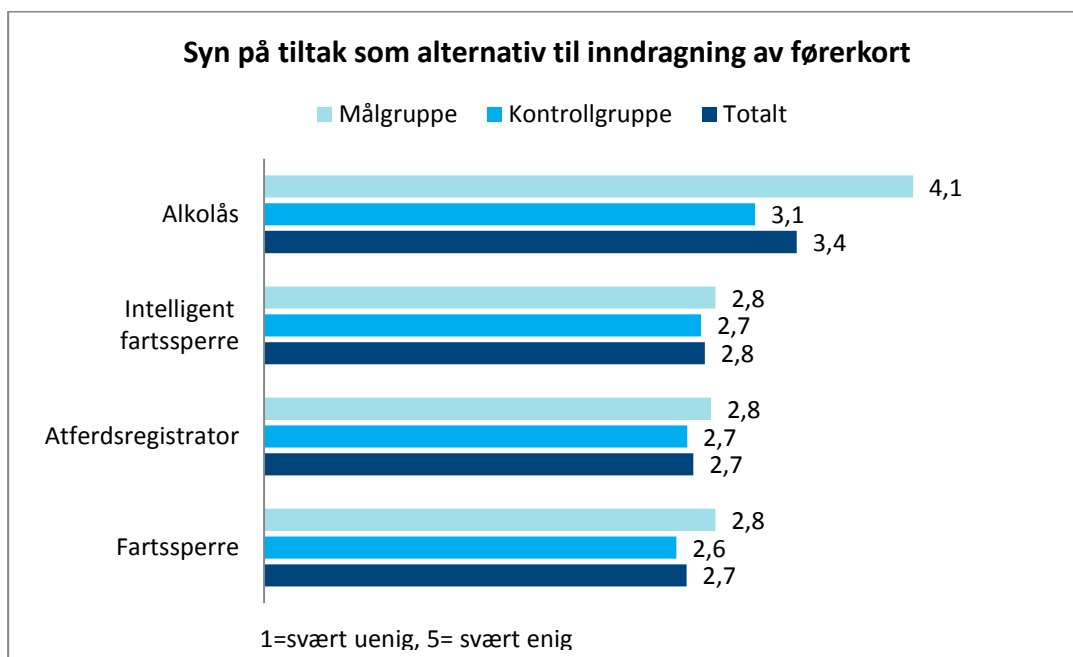
Vedleggsfigur 13: Årsaker til inndragning av førerkort. Prosent, N=36. Flere svar mulige.



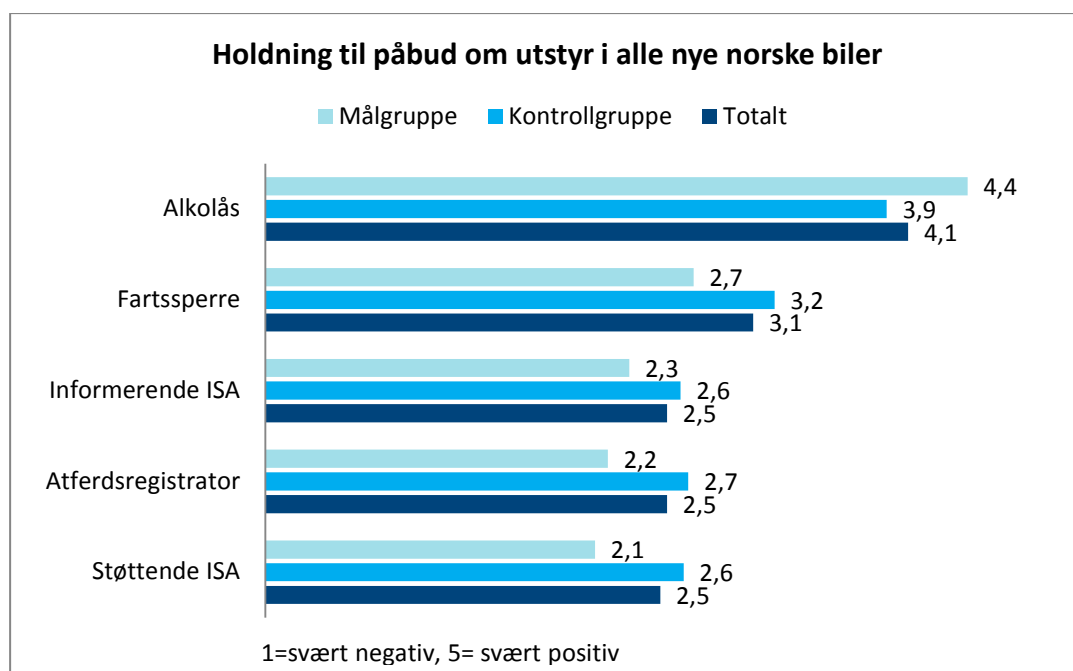
Vedleggsfigur 14: Enig/ uenig i innføring av obligatoriske tiltak for gjenerverv av førerrett i målgruppen (n=37), kontrollgruppen (n=103) og samlet (N=140). Gjennomsnittsscore på en skala fra 1=svært uenig til 5=svært enig. Forskjellene er signifikante ($p < .03$), med unntak av intelligent fartssperre som har en noe høyere p-verdi ($p = .06$).



Vedleggsfigur 15: Enig/ uenig i innføring av obligatorisk kurs for gjenerverv av førerrett i målgruppen (n=37), kontrollgruppen (n=103) og samlet (N=140). Prosent.



Vedleggsfigur 16: Enig/ uenig i innføring av kontrollsystemer som alternativ til inndragning av førerett i målgruppen (n=37), kontrollgruppen (n=103) og samlet (N=140). Gjennomsnittsscore på en skala fra 1=svært uenig til 5=svært enig.



Vedleggsfigur 17: Holdning til å innføre påbud om ulike typer systemer i alle nye norske biler i målgruppen (n=37), kontrollgruppen (n=103) og samlet (N=140). Gjennomsnittsscore på en skala fra 1=svært negativ til 5=svært positiv.



Teknologi for et bedre samfunn