

Hvordan kan trafikkopplæringen bidra til å nå målene i nullvisjonen?

Bård Morten Johansen

Trygg Trafikk

Hva er målene i nullvisjonen?

- Visjonen om null drepte og hardt skadde angir bare en retning i trafikksikkerhetsarbeidet. Fokus rettes mot de alvorligste ulykkene og tiltakene må være deretter.

Nullvisjonen bygger på:

1. Vitenskapelighet - menneskets tåleevne og mentale kapasitet er kjent
2. Etikk – vi kan ikke akseptere at noen dør eller skades varig i veitrafikken
3. Ansvarsfordeling – trafikantene har ansvar for å følge spillereglene, systemeieren har ansvar for å tilrettelegge for korrekt atferd og reduserte konsekvenser

Mål i NTP og Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet

- Redusere antall drepte og hardt skadde med 1/3, fra ca. 1200 pr år til 800 pr år innen 2020.
- Bygger målet på kunnskapen om effekten av en rekke kjente tiltak
- Krever politiske prioriteringer
- En del av tiltakene er usikre med tanke på effekt på trafiksikkerhet
- Målet krever at vi gjør mer av det vi gjør, gjør noe nytt, eller begge deler

Trafikkopplæring, hva er det?

- Langsiktig, systematisk arbeid for å gi trafikantene nødvendig kompetanse i sine roller som trafikant.
- Denne kompetansen kan bestå av både kunnskaper, ferdigheter og holdninger.
- I dag betyr dette: Tilfeldig regellæring i barnehage og skole, avhengig av hvor du bor, hvilken lærer du har og hvor bevisst foreldrene dine er. Den første systematiske trafikkopplæringen møter mange på trafikkskolen.

Trygg Trafikks mål for trafikkopplæringen...

- Barna skal få en trafikkoppdragelse som bidrar til å øke "overlevelsessevnen" i forhold til det utviklingsnivået de befinner seg på
- På lang sikt skal de "oppdras" slik at de får forutsetninger for å velge å være fornuftige trafikanter i voksenalder

Sikkerhetsstyring



Bidragene på vei mot nullvisjonen

Systemeier:

- Et forutsigbart veinett som minsker gapet mellom trafikantenes kompetanse (og kapasitet) og kravene fra veimiljøet
- Et "tilgivende" veinett som reduserer konsekvensene hvis en ulykke skjer
- Et system for sikkerhetsstyring som er risikobasert og som pløyer læring tilbake til "organisasjonen" både på kjøretøy-, trafikant,- og veiområdet
- Politisk og faglig mot til å forslå og gjennomføre tiltak som virker, men som kan begrense den enkeltes frihet

Bidragene på vei mot nullvisjonen

Systembruker:

- Sørge for å skaffe seg og opprettholde nødvendig kompetanse
- Følge lover og regler knyttet til ferdsel på vei
- Følge spillereglene i arbeidslivet som er knyttet til trafiksikkerhet (HMS, reisepolicy, transportpolicy osv.)

Hvem har ansvar for å tilby trafikkopplæring?

- Barn generelt: Foreldrene har ansvar for oppdragelsen, også "trafikkoppdragelsen"
- Barnehagen: Følger rammeplanen. Denne forplikter svært lite på trafikkområdet (krever godvilje) Internkontrollforskriften kan brukes ift. parkering, av- og påstigning, turer osv.
- Grunnskolen: Kompetansemål på trafikk etter 4., 7. og 10. klassetrinn.
- Allmennlærerutdanningen: Obligatorisk del om trafikk i NSM-faget er fjernet

Læreplanmål i grunnskolen (Et eksempel)

- **Kompetansemål fra læreplanen: (5.-7. trinn)**
- Eleven skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel.
- **Trygg Trafikk anbefaler følgende progresjon i trafikkopplæringen:**
- **5. trinn:** Trening på sykkel i enkel trafikk, sammen med voksne.
- **6. trinn:** Teori og trening på sykkel i krevende trafikk
- **7. trinn:** Selvstendig sykling i trafikken

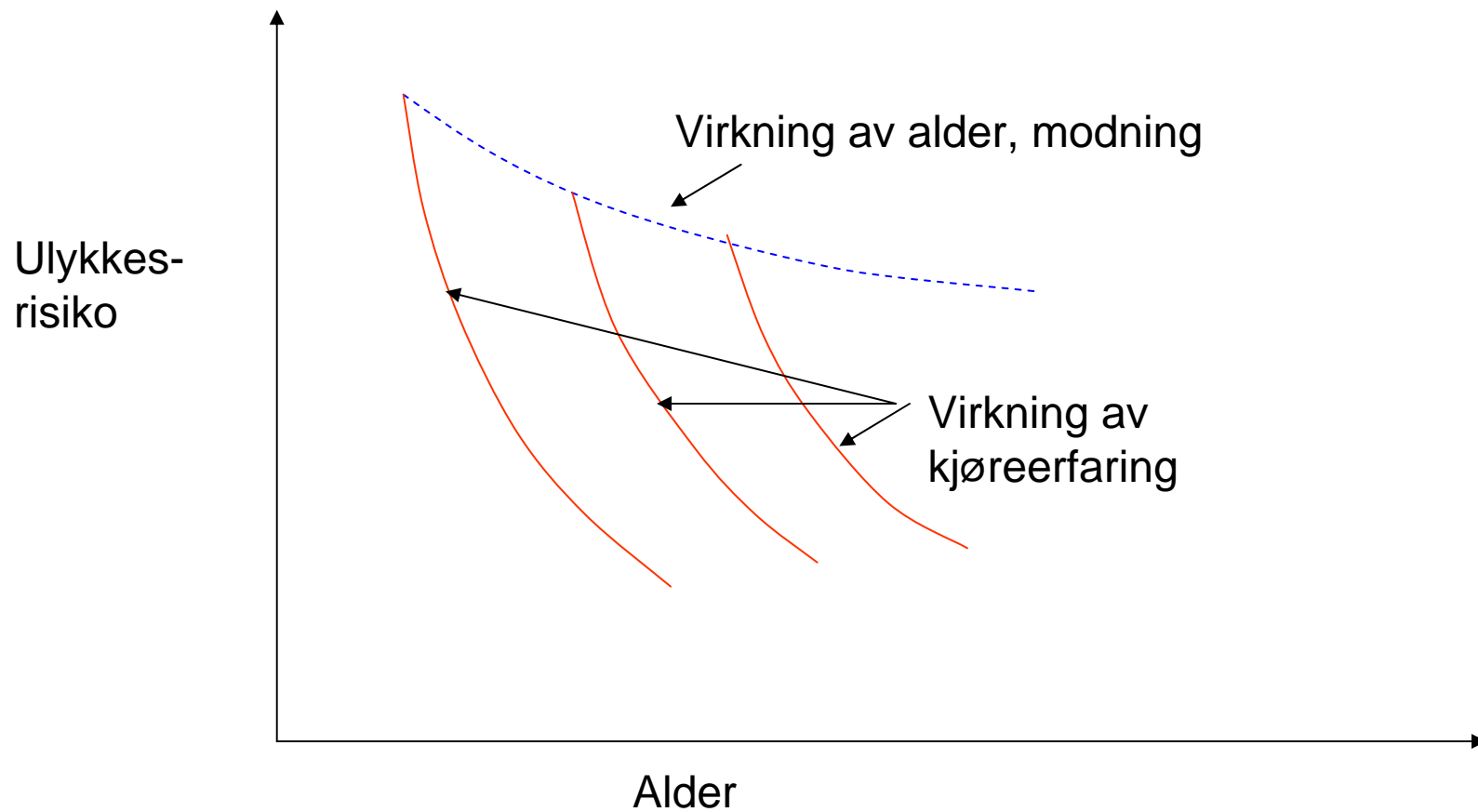
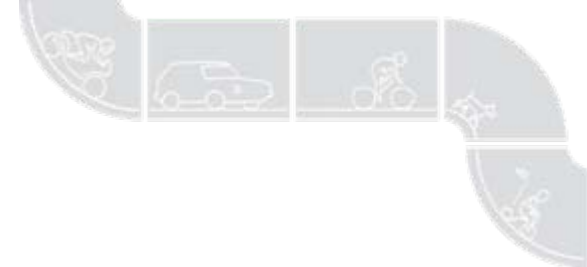
Min opplevelse av føreropplæringen i Norge

- Solid lærerutdanning
- Godt fagmiljø: Dyktige og engasjerte miljøer både hos myndighetene og i bransjen
- Omfattende, forskningsbasert og krevende læreplan

Dagens føreropplæring – et effektivt trafikksikkerhetstiltak?

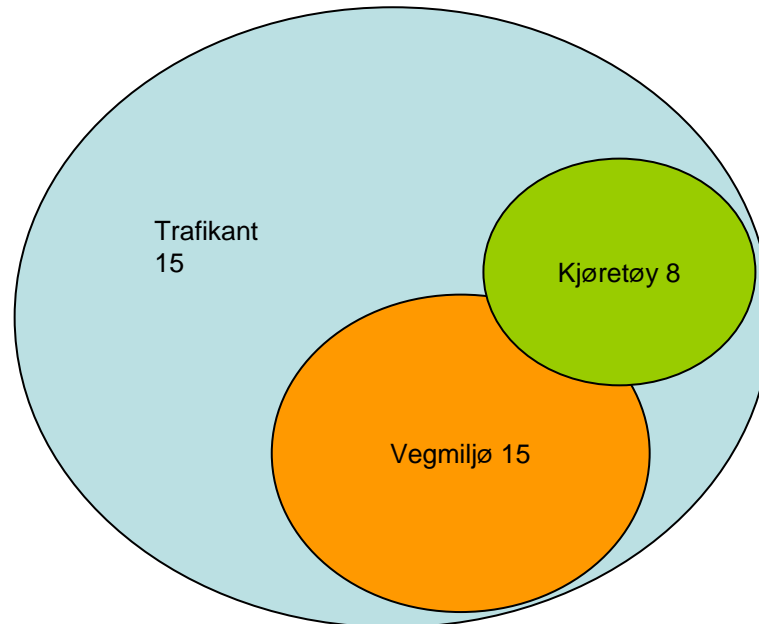
- Sannsynligvis et meget godt bidrag. Kanskje det viktigste, men det vet vi ikke...
- Ulike oppfatninger om andre lands erfaringer kan overføres på norske forhold
- Behov for verktøy som kan måle effekter og avkrefte gamle myter om at føreropplæringen ikke virker
- Store utfordringer med tanke på stoffmengde og opplæringsperiode

Alder, kjøreeerfaring og risiko



Fordeling av medvirkende faktorer - Den danske havarikommisjonen for vegtrafikkulykker

N=39 (ulykker)



Høyriskogrunder i NTP

- Ungdom
- Mc (ikke nødvendigvis ungdom)
- Innvandrere



I forhold til svenskfødte bilister, har de utenlanskfødte i gjennomsnitt dobbelt så stor risiko for å bli innblandet i en politirapportert ulykke. Høyest risiko har kvinner og menn fra sone 6, vesentlig folk fra Iran, Irak, Libanon og Syria.

Arbeidsområder eller arenaer beskrevet i eksisterende plandokumenter

- Styrke trafikkopplæringen i skoleverket
- Motivere for at offentlige skoler skal tilby trafiktalt grunnkurs
- Legge til rette for samspill mellom opplæring i skoleverket og trafikkskole
- Bedre implementeringen av ny føreropplæring
- Økt satsing på informasjon om føreropplæring og mengdetrening
- Oppfølging av kvaliteten på den opplæring og informasjon som gis i skoleverket og trafikkskolen
- Tilpassing av trafikklærerutdanningen og etterutdanningstilbud for trafikklærere
- Etablere registreringsordning for ledsagere ved privat øvingskjøring
- ...forts

Forts...

- Tilbakebetaling av ungdomstillegget ved skadefri kjøring
- Redusert premie ved deltakelse i kvalitetssikrede kurs
- Krav om holdningsskapende tilleggsopplæring dersom førerkortet belastes med mer enn 2 prikker i prøveperioden
- Gradert førerrett
- Målrettede kampanjer mot unge førere og passasjerer

Vi trenger...

- Koordinering mellom de viktigste aktørene (alle må enes om målene og fordele oppgaver/roller)
- Evaluering av føreropplæringen og kontinuerlig FOU-arbeid på området
- Kartlegging av ungdomstiltak i hele landet (Hva gjøres og hva er evaluert)
- Kartlegging av samarbeidskonstellasjoner i regionene
- Koordinering av tiltak og evt. kraftsamlinger: Høy tiltakseksposering og samtidighet
- **En samlet nasjonal strategi mot ungdomsulykkene (Ikke strakstiltak)**

Hvordan kan trafikkopplæringen bidra til å nå målene i nullvisjonen?

1. Bruk sterke virkemidler slik at føreropplæringen gjennomføres i henhold til læreplanen og dens intensjoner (Risikobasert systemtilsyn, veiledning med ris bak speilet)
2. Bygg FOU-arbeidet med tanke på "kjerneutfordringene" (pedagogikk er et virkemiddel, ikke et mål) Fragmentert forskning må kunne omgjøres til gode helhetlige løsninger
3. Se på føreropplæringen som et ledd i en samlet strategi mot ungdomsulykker (verdens beste føreropplæring fjerner ikke alle ungdomsulykkene)
4. Få orden på spørsmålet om og eventuelt hvordan deler av føreropplæringen bør foregå i regi av det offentlige skoleverket (klargjør fordeler og ulemper med hensyn på trafikksikkerhet, ikke pris)

