

Utdanningstilbud og studentoppgaver innen vegtrafikkrett i Norge i perioden 1986-2009

Hvilke utdanningstilbud er tilbudt og hva er produsert av studentoppgaver innen vegtrafikkrett ved utvalgte høyere utdanningsinstitusjoner?

Kandidat: Mads Aars

Veileder: Kjell Torsmyr

Leveringsfrist: 12. mars 2010

Dato: 12. mars 2010

**KANDIDATOPPGAVE VED GRUNNUTDANNING FOR
TRAFIKKLÆRERE VÅREN 2010**

Innholdsfortegnelse

SAMMENDRAG

SUMMARY

1	INNLEDNING	7
1.1	Valg av problemstilling	7
1.2	Presentasjon av tema	8
1.2.1	Vegtrafikkrettens målsettinger	8
1.2.2	Vegtrafikkrett	9
1.3	Utdanningsinstitusjoner	9
1.4.	Avgrensninger	10
2	KUNNSKAPSSTATUS	11
2.1	Kildemateriell/tidligere forskning på området	12
2.2	Annen relevant forskning/kildemateriell	12
3	METODE	13
3.1	Kvalitativ metode	13
3.2	Ulike metodiske valg	14
3.3	Feilkilder	16

4 RESULTATER **17**

4.1	De juridiske fakultetene	17
4.1.1	Resultater fra det juridiske fakultetet ved Universitetet i Oslo	19
4.1.2	Resultater fra det juridiske fakultetet ved Universitetet i Bergen	19
4.1.3	Resultater fra det juridiske fakultetet ved Universitetet i Tromsø	20
4.2	Politihøgskolen	20
4.2.1	Generelt om Politihøgskolens utdanningstilbud	21
4.2.2	Resultater fra grunnutdanningen	21
4.2.3	Resultater fra etter- og videreutdanning	22
4.3	Avdeling for trafikklærerutdanning	22
4.3.1	Generelt om TLUs utdanningstilbud	23
4.3.2	Resultater fra grunnutdanningen	23
4.3.3	Resultater fra etter- og videreutdanning	24
4.4	Forsvaret	24
4.4.1	Generelt om forsvarets høyere utdanningstilbud	25
4.4.2	Resultater fra forsvaret	25
4.5	Resultater studentoppgaver	25

5 ULIKE FORHOLD VED VEITRAFIKKEN **25**

5.1	Bilen og samfunnet	26
5.2	Nullvisjonen	27
5.3	Trafikkulykker nasjonalt og internasjonalt	27
5.4	Strafferett og erstatningsrett	28
5.5	Trafikkriminalitet	29

6	AVSLUTNING	30
----------	-------------------	-----------

7	LITTERATURLISTE	32
----------	------------------------	-----------

SAMMENDRAG

Denne oppgaven undersøker hvilke utdanningstilbud som har blitt tilbudt innen vegtrafikkrett, og hva som er produsert av studentoppgaver i faget i perioden 1986-2009 ved følgende utdanningsinstitusjoner:

- Politihøgskolen
- Avdeling for trafikklærerutdanning ved Høgskolen i Nord-Trøndelag
- Forsvaret
- De juridiske fakultetene ved Universitetene i Oslo, Bergen og Tromsø

Det har vist seg vanskelig å kvalitetssikre omfanget av studentoppgaver på grunn av ulike feilkilder. Jeg har valgt å uttale meg på et mer generelt grunnlag om studentoppgaver i vegtrafikkrett istedenfor å oppgi eksakt tallmateriale med potensielle feil.

Jeg finner at det kun er skrevet et meget begrenset antall studentoppgaver innen vegtrafikkrett. Et titalls oppgaver innen straffe- og erstatningsrett berører også visse deler av vegtrafikkretten. Det kan se ut til at det er en sammenheng mellom utdanningstilbud og tema for studentoppgavene. Hvilke konsekvenser få studentoppgaver innen vegtrafikkrett kan få burde kanskje vært undersøkt nærmere.

Utdanningstilbud innen vegtrafikkrett ved grunnutdanning for politi og trafikklærere i oppgavens tidsperiode har variert noe, men er relativt stabilt. Andre fag av betydning for helheten som for eksempel praksistjeneste i trafikk for politiet har blitt kraftig redusert.

Utdanning i vegtrafikkrett spesialfag som ble tilbudt ved Universitetene i Oslo og Bergen var stabil i perioden det ble tilbudt, men etter nedleggingen på slutten av 1980-tallet har faget aldri gjenoppstått. Universitetet i Tromsø og Forsvaret har aldri hatt et slikt undervisningstilbud.

Det er påfallende at både Forsvaret og de Universitetene tilbyr undervisning i fag som sjørett og luftrett, men ikke vegtrafikkrett.

SUMMARY

This paper sets out to investigate course offered in road traffic law and the number of student papers on the subject at the following educational institutions:

- The Norwegian Police University College
- Faculty of Education of Driving Instructors at The North Trøndelag University College
- Norwegian Armed Forces
- Faculty of Law at The University in Oslo, Bergen and Tromsø

Due to potential sources of errors in data collected on student papers concerning road traffic law, I have chosen not to give an exact figure on how many papers that meet my criteria, but rather to give a more general description of my findings.

I have found tens of papers that look into certain aspects of road traffic law, in most cases these papers focuses on criminal- and tort law. But I only found a few papers that focus primarily on road traffic law. Perhaps a study on which consequences few papers on road traffic law can lead to should be considered.

Course offered in road traffic law in the basic police- and driving instructor training programs have been relatively stable, while other subjects of interest such as practical traffic policing and emergency driving training have been dramatically reduced.

Few changes were made in the course road traffic law while being offered at the universities in Oslo and Bergen, until the late 1980 when it was closed. Afterwards it has not reemerged.

The University in Tromsø and The Armed Forces haven't offered a course in road traffic law.

It is noteworthy that both the Faculty of law and the Armed Forces have courses in law of the sea, and law in sky, but no road traffic law.

1 Innledning

Denne oppgaven handler om undervisningstilbud og studentoppgaver innen det juridiske faget vegtrafikkrett (trafikkjuss), i perioden 1986-2009. Oppgaven stiller to primærspørsmål som jeg vil redegjøre for:

1. Hvilke utdanningstilbud har vært tilbudt innen vegtrafikkrett ved gitte norske høyere utdanningsinstitusjoner i den aktuelle perioden?
2. Hva er produsert av studentoppgaver innen vegtrafikkrett ved de gitte norske høyere utdanningsinstitusjonene i den aktuelle perioden?

For at å kunne besvare spørsmålene på en adekvat måte er jeg nødt til å se ting i en litt større sammenheng. Å vurdere svarene isolert, gir ikke nødvendigvis et tilfredsstillende svar. Oppgaven tar sikte på å redegjøre for resultatene av de to primærspørsmålene, men også å belyse visse forhold av betydning for veitrafikk og juss, samt stille noen kritiske spørsmål, men uten selv å komme med svar.

Oppgaven er delt inn i fire hoveddeler:

Del 1: Innledende del med blant annet nærmere presentasjon av tema og problemstilling.

Del 2: Kunnskapsstatus og metodedel.

Del 3: Om utdanningsinstitusjonene og resultatene ved disse.

Del 4: Avsluttende del.

1.1 Valg av problemstilling

Ett av undervisningsfagene det første året på trafikklærerutdanningen er Trafikk og Jus, et fag jeg fant meget interessant og spennende. Vegtrafikkrett¹ var derfor et naturlig valg av fagområde for kandidatoppgaven. Det som derimot skulle vise seg å bli en stor utfordring var å finne informasjon og fagstoff om vegtrafikkrett på internett. Valgte å undersøke

¹ For redegjørelse for min forståelse av begrepet vegtrafikkrett, se pkt. 2.2. for eksempel.

undervisningstilbud og studentoppgaver innen vegtrafikkrett for bli bedre kjent med faget og ha en konkret problemstilling å gå etter.

1.2 Presentasjon av tema

1.2.1 Vegtrafikkrettens målsettinger

Vegtrafikkloven² § 3 har følgende ordlyd:

”Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.”

Vegtrafikkloven (heretter, vrtl.) § 3 beskriver grunnregler for trafikk. Vegtrafikklovgivingens målsettinger er:

- trafiksikkerhet
- miljøhensyn
- fremkommelighet

Vegtrafikklovgivingen retter seg mot ulike målgrupper slik som motorvognførere, syklende, gående og ridende. I dagens samfunn er mobilitet høyt verdsatt og vi reiser mer enn noen gang.

Faget vegtrafikkrett har som målsetting å gi studentene grundig innføring i vegtrafikklovgivingens bestemmelser, kunnskap om veitrafikkulykkes årsaker og forebyggende tiltak, slik at studentene i sitt virke som politi, trafikklærere, jurister m.fl. er i stand til å utføre sitt arbeid på en måte som fremmer miljø- og trafiksikkerhetsmål, og slik at hensynet til rettsikkerheten blir ivarett.³

² Lov av 18. juni 1965 nr. 4

³ Målsettingen bygger på to primærkilder (Nygaard 1981, Olsen 1996), deler av teksten er direkte sitert disse.

1.2.2 Vegtrafikkrett

Med vegtrafikkrett forstår jeg den rettslige delen av veitrafikken som i hovedsak reguleres av Vegtrafikkloven og sentrale forskrifter knyttet til denne som slik som for eksempel:

- Trafikkreglene
- Skiltforskriften
- Tapsforskriften
- Bruksforskriften
- Parkeringsforskriften
- Førerkortforskriften
- Trafikkopplæringsforskriften

Dette er kun et begrenset utvalg av visse aktuelle forskrifter. Bilansvarslova, Veglov, Avholdsplichtloven, Straffeloven m.fl. er eksempel på sentrale lover med betydning for veitrafikks rettslige side. Vegtrafikklovgivingen har vokst seg til å bli et omfattende regelverk som til dels er både uoversiktlig og lite tilgjengelig for allmennheten. For en mer helhetlig oversikt over vegtrafikklovgivingen vises det til boken Vegtrafikklovgivingen (2009) som utgis årlig på Cappelen Akademiske Forlag.

1.3 Utdanningsinstitusjonene

Følgende utvalgte utdanningsinstitusjoner og eventuelt avdeling/er ved disse er undersøkt i denne oppgaven:

- De juridiske fakultetene ved universitetene i Oslo, Bergen og Tromsø (heretter, UiO, UiB og UiT).
- Politihøgskolen (heretter, PHS).
- Avdeling for trafikklærerutdanning ved Høgskolen i Nord-Trøndelag (heretter, HiNT-TLU).
- Forsvaret.

Grunnen til at jeg har valgt akkurat disse utdanningsinstitusjonene er hovedsakelig at jeg prøvde jeg å finne informasjon om vegtrafikkrett på internett før jeg valgte ”endelig”⁴ problemstilling, og fikk på denne måten en god oversikt over ulike utdanningstilbud relatert til vegtrafikk og juss. Fra tidligere hadde jeg også god helhetlig, men ikke detaljoversikt, over ulike utdanningstilbud i Norge. Videre støttet jeg meg til oversikt over ulike brukergrupper som har behov for kunnskap om vegtrafikkrett og vegtrafikklovgivingen i sitt arbeid. Slike oversikter er blant annet å finne i fagboken ”Vegtrafikkrett” (2008) av Leif N. Olsen, og boken ”Vegtrafikklovgivingen 2008” (2008), som er en årlig lovsamlingsbok som utgis på Cappelen Akademiske Forlag.

Ved å gå etter yrkesgrupper/fagutdanninger først, for så å velge utdanningsinstitusjoner, i tillegg til å vurdere de forhold som beskrevet ovenfor, mener jeg å ha valgt de rette utdanningsinstitusjoner, ut i fra hvem som trolig har størst behov for slik kunnskap i sitt yrke.

Handelseshøyskolen BI har flere avdelinger, deriblant BI Forsikrings som blant annet tilbyr enkeltkurs i Motorvognforsikring. Andre utdanningsinstitusjoner vil kunne ha andre tilbud av en viss interesse, men oppgavens relativt begrensede omfang må tas hensyn til også i denne sammenheng. (Bi.no, [online], 2010)

1.4. Avgrensninger

Avgrensninger i problemstillingen:

Utdanningstilbud og studentoppgaver innen vegtrafikkrett i Norge i perioden 1986-2009, slik lyder første del av problemstillingen som er ekstra fremhevet og adskilt fra den påfølgende andre del, for å fremheve at dette er oppgavens hovedtema/problemstilling, og at den andre og påfølgende del er ment som en nærmere presisering av den første del av problemstillingen. En slik oppdeling gir forhåpentligvis leseren en forståelse av hva denne oppgaven handler om på en hurtig og presis måte.

Problemstillingen må leses i sin helhet for å få frem hele sammenhengen i teksten. De premisene som gis gjelder for hele oppgaveteksten, slik at selv om det ikke står i problemstillingens andre del at det er det gjelder, ”i Norge”, og ”i perioden 1986-2009”, så

⁴ Endelig står i anførselstegn pga. at problemstillingen flere ganger har vært gjenstand for mindre endringer.

følger det av problemstillingens første del, og er således et premiss for den hele teksten i problemstillingen. På samme måte viser utdanningstilbud til kun høyere utdanningstilbud osv.

Begrepsavklaringer:

Utdanningstilbud: Hva selve begrepet utdanningstilbud betyr, anser jeg for allmenn viten og redegjør derfor ikke nærmere om dette. Med begrepet utdanningstilbud, i denne konteksten sikter jeg til først og fremst til fagtilbud. Valgte å bruke begrepet utdanningstilbud, da jeg forstår det slik at det favner/omfatter noe videre enn begrepet fagtilbud. Således anser jeg begrepet utdanningstilbud, for bedre egnet da jeg ikke ønsker å være forutinntatt og ha utilsiktede begrensninger i problemstillingen. Vurderer det slik at begrepsbruken ikke blir uønsket upresis ettersom jeg redegjør for dette senere i teksten, samt at når begrepet leses i sin kontekst virker forståelig.

Studentoppgaver: Med studentoppgaver forstår jeg ”større” selvstendige oppgaver, slik som kandidat-, bachelor- og masteroppgaver, særavhandling m.fl. Doktorgradsavhandlinger i juridiske fag er også tatt med her.

Grunnen til at jeg har valgt å ta med studentoppgaver i denne oppgaven er min antagelse om at studentoppgavene synliggjør studentenes interesseområder, og at disse trolig er påvirket av fagtilbudet ved undervisningsinstitusjonene, som igjen, til en viss grad trolig avspeiler interessene til de ansatte ved undervisningsinstitusjonene.

Jeg har valgt å operere uten krav om antall studiepoeng eller vekttall, da jeg ikke anser det hensiktsmessig, men å ta mindre studentoppgaver slik som for eksempel praksisrapporter eller lignende, ville blitt for omfattende på grunn av oppgavens nokså begrensede omfang, og er derfor utelatt.

Høyere utdanningsinstitusjoner: Høyskole og universitet, eller utdanningsinstitusjon med tilsvarende utdanningsnivå som er offentlig anerkjent som en høyere utdanningsinstitusjon.

2 Kunnskapsstatus

2.1 Kildemateriell/tidligere forskning på området

I tillegg til å undersøke kunnskapsstatus på problemstillingens område i tilgjengelig litteratur, har jeg forhørt meg med de fleste fagpersonene jeg har vært i kontakt med⁵ i forbindelse med oppgaven. Jeg er ikke kjent med at det er foretatt tidligere undersøkelser om vegtrafikkrett, utdanningstilbud og studentoppgaver.

2.2 Annen relevant forskning/kildemateriell

Når det gjelder forskning på vegtrafikklovgivingen og dens effekt på trafikksikkerhet så er det bemerkelsesverdig at det i all hovedsak kun har blitt gjort undersøkelser om visse forhold som fart, beltebruk og kjøring i alkoholpåvirket tilstand, mens undersøkelser av andre forhold, kun har blitt utført i et meget begrenset omfang i Norge og Norden for øvrig.

Forskningsleder Rune Elvik ved Transportøkonomisk institutt (TØI) utarbeidet i 1992 en utredning om vegtrafikklovgivingens virkning på trafikksikkerhet, miljøforhold og framkommelighet⁶ for vegtrafikklovutvalget; et utvalg for omstrukturering og forenkling av vegtrafikklovgivingen. Utvalget lovendringsforslag har ikke blitt gjennomført og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)⁷ og andre organisasjoner jobber ca. 17 år senere for ny vegtrafikklov. Arbeid med en rapport fra 1997, og arbeidet med en ny oppdatering av den engelske utgaven av ”Trafikksikkerhetsboken” (2009) har gjort det mulig å foreta kunnskapsoppdateringer på området, og i en samtale den 29. januar 2010 forteller Elvik at selv om det er kommet ny forskning/undersøkelser så er det et relativt lite utforsket område.

I konklusjonen fra en litteraturstudie utført av SINTEF i 2007 om Trafikantenes kunnskap om vegtrafikklovgivingen står blant annet følgende:

Vi slår fast at det er forsket lite på befolkningens kunnskap om vegtrafikklovgivingen i de nordiske landene. Det finnes mye litteratur som beskriver holdninger og atferd, men lite som fokuserer på folks kunnskap om og forståelse av lovverket. Det samme gjelder dokumentasjon av hvordan kunnskap blir gjort tilgjengelig for folk flest.
(Lervåg, Amundsen, Assum, Moe & Fjerdings, 2007, s. 30)

⁵ For en oversikt over fagpersoner som har bidratt med nyttig informasjon iht. oppgavens tema/problemstilling, se kildehenvisningene til slutt i oppgaven.

⁶ Arbeidsdokument av 13. Oktober 1992 O-1792 Utredning for vegtraikklovutvalget.

⁷ ATL har behov for ny vegtrafikklov i sitt prinsippprogram.

Det påpekes i litteraturstudien at det finnes visse unntak hvor det finnes en del kunnskap slik påpekt tidligere, men det kan se ut til at dette har vært et område som ikke har vært særlig prioritert. Om dette skyldes lite ”prestisje” eller bevissthet er for meg uvisst, men det bør stilles spørsmål om hvorvidt lite tverrfaglig trafikksikkerhetsarbeid, eller lav ”prestisje” innad i ulike fag- og forskningsmiljøer, deriblant juridisk fagmiljø, samt mangel på fagtilbud innen vegtrafikkrett kan ha en medvirkende årsak.

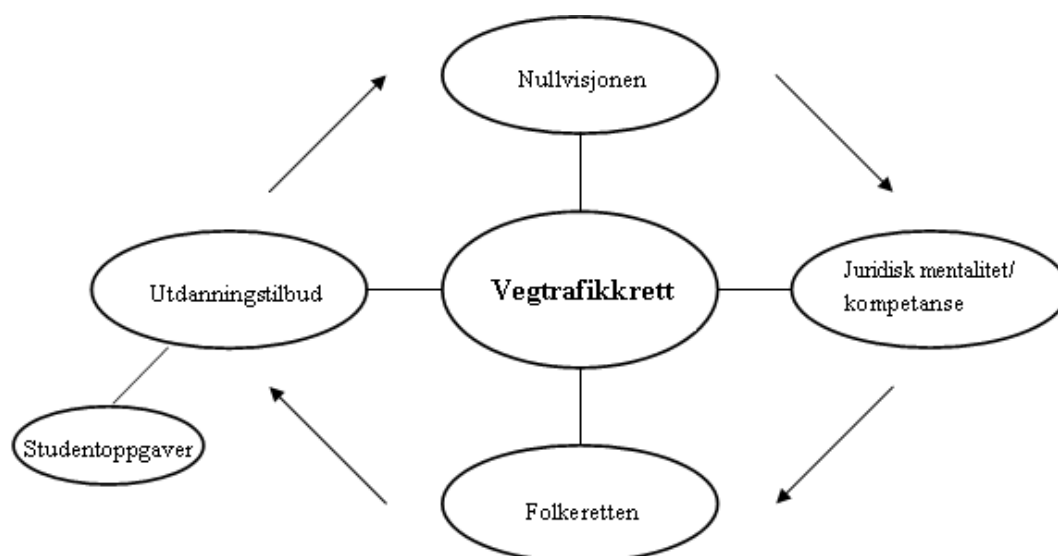
3 Metode

3.1 Kvalitativ undersøkelse

Dette er en kvalitativ undersøkelse. Det vil si at oppgaven går i dybden på de forhold som undersøkes, istedenfor å undersøke store mengder data hvor man ikke går i dybden, slik kvantitative undersøkelser gjør.

Det ser ut som til at det ikke er gjort tilsvarende undersøkelser tidligere. Oppgavens arbeid kan således best beskrives som grunnforskning,⁸ men på grunn av til dels flytende overganger mellom ulike typer forskning kan dette kan være vanskelig å vurdere.

⁸ Store norske leksikons definisjon: ”Grunnforskning er eksperimentell eller teoretisk virksomhet som primært utføres for å skaffe til veie ny kunnskap om det underliggende grunnlaget for fenomener og observerbare fakta, uten sikte på spesiell anvendelse eller bruk”. (snl.no, [online], 2010)



Figur 1: Arbeidsmodell

Figuren viser en arbeidsmodell/tankekart jeg har benyttet i arbeidsprosessen. Vegtrafikkrett er kjernen i oppgaven og alt må sees i lys av dette. Pilene symboliserer at alle forhold må vurderes opp i mot hverandre i tillegg til kjernen. Vegtrafikklovgivingens viktigste formål er trafiksikkerhet, her representert ved Nullvisjonen. Studentoppgaver kan kanskje være med å belyse visse forhold rundt utdanningstilbud, men er ikke det sentrale her. Juridisk mentalitet/kompetanse kan kanskje påvirke utdanningstilbudet. Norge har igjennom EØS avtalen folkerettslig forpliktelser som gir utslag på mange samfunnsområder deriblant godstransport m.m. På grunn av blant annet globaliseringen og teknologiske framskritt er det grunn til å tro at folkeretten vil spille en enda større rolle i framtiden.

3.2 Ulike metodiske valg

I oppstartsfasen laget jeg en disposisjon for arbeidet med oppgaven. I denne skrev jeg blant annet visse avgrensninger, sentrale definisjoner og milepæls mål/framdriftsplan. Å lage en disposisjon førte til at jeg ble mer konkret, enn når alle planer var på mer tankemessig plan og jeg fikk tenkt igjennom oppgavens helhet, før selv datainnsamlingen startet. Jeg benyttet også veiledertjeneste ved skolen.

Den første problemstillingen som jeg startet med viste seg å bli for omfattende og har senere blitt endret flere ganger, slik at omfanget skulle bli overkommelig og mulig å kvalitetssikre.

I undersøkelsen er det benyttet flere ulike metoder som blant annet litteraturstudier, muntlige kilder i form av intervju (fysisk tilstedeværelse) og telefonsamtaler, e-post korrespondanse, søk i ulike elektroniske bibliotekdatabaser samt søk i verdensvebben m.m.

Jeg velger å gå ut fra at skriftlige kilder og informasjonen fra vitenskapelige ansatte og andre fagpersoner ved ulike utdannings- og forskningsmiljø samt organisasjoner og virksomheter jeg har vært i kontakt med, i forbindelse med denne oppgaven er korrekt.

Det har til dels vært svært vanskelig å finne tilgjengelige data som er av avgjørende betydning for å finne svar på oppgavens problemstilling. Som oftest har det vært de eldste dataene som har vært mest utfordrende å få tak i. Oppgaven undersøker forhold tilbake til 1986 og frem til 2009. Studieårene 1986-1987 og 2008-2009, blir således første og siste studieår som er innenfor oppgavens ramme.

For å finne ut hvilke utdanningstilbud de ulike utdanningsinstitusjonene har tilbudt i perioden, har jeg primært benyttet meg av studiehåndbøker, årsmeldinger og skriftlig bekreftelse fra ansatte ved utdanningsinstitusjonene når annen dokumentasjon ikke har vært "mulig" å få tak i.

Studiehåndbok, "utdanningsplan for..." og studiekatalog er ulike navn på bøker/dokumenter som beskriver hele, eller deler av, en utdanningsinstitusjons undervisningstilbud. I de senere årene har disse som oftest blitt gjort tilgjengelig via internett. Før var det derimot bøker og kataloger i trykt form som var mest vanlig og disse har utdanningsinstitusjonene i varierende grad tatt vare på i etterkant. Disse kan være tilgjengelig på undervisningsinstitusjonenes bibliotek. Ved de juridiske fakultetsbibliotekene i Oslo (heretter, UBO), og Bergen (heretter, UBB) samt Politihøgskolens bibliotek (heretter, PHS bib.) i Oslo, er visse utdanningsplaner og studiehåndbøker tilgjengelige, men kun for bruk inne på biblioteket. Ved UBO blir studiehåndbøkene kun tilgjengelige mot innlevering av studentbevis eller tilsvarende identifikasjon som sikkerhet fra biblioteket side. Jeg har primært kopiert/skannet de delene av bøkene jeg mente jeg kom til å få mest bruk for i bearbeidingsfasen av dataene.

På grunn av utlånsrestriksjonene ved bibliotekene som beskrevet ovenfor, valgte jeg derfor å reise på studietur til Oslo og Bergen. Studieturene ga meg muligheten til å komme i kontakt med ulike fagpersoner ved universitetene, politihøgskolen med flere.⁹

For å kunne sammenligne studietilbudene ved de ulike utdanningsinstitusjonene var jeg avhengig av å se ting i sin helhet. Et eksempel: Vegtrafikkrett spesialfag var i sin tid en del av profesjonsstudiet i juss/rettsvitenskap, et 5-6 år langt fulltidsstudie ved UiO og UiB. Å vurdere et enkeltfag isolert sett i denne sammenhengen, blir for snevert. Jusstudiet tar sikte på å lære studentene juridisk metode og kjennskap til de mest sentrale delene av lovverket. En ferdigutdannet jurist må være i stand til å gjøre seg kjent med problemstillinger som ikke er berørt i studietiden og som kanskje er sparsommelig behandlet i rettsapparatet. Utdanningen er generalisert og lite spesialisert, og dette fører til begrenset plass til spesialfag/valgfag, og konkurransen mellom fagene kan bli stor. Hvis så er tilfelle kan det tenkes at de fagene som har engasjerte lærere blir tilbud på bekostning av andre fag, hvor interessen ikke har vært like stor fra lærernes side.

3.3 Feilkilder

For å unngå flest mulig feilkilder har jeg vært i kontakt med de aktuelle bibliotekene og fått de til å informere om hvordan jeg bør gå frem for å finne det jeg er på jakt etter og opplyse om ulike feilkilder i et slikt arbeid.

Fagreferent¹⁰ ved UiT som har ”kvalitetssikret” min framgangsmåte og resultater ved søk etter studentoppgaver avlagt ved universitetet. Fagreferenten kan bekrefte at min framgangsmåte ved søk har vært korrekt, og at jeg har funnet nesten alle de relevante oppgavene, unntakene er oppgaver som var katalogisert på en annen måte enn de øvrige, på grunn av overgang fra en studieordning til en annen. Min vurdering av hvorvidt oppgavene faller inn under vegtrafikkrett er en subjektiv vurdering og kan naturligvis være gjenstand for kritikk.

⁹ For en oversikt over de ”viktigste” intervjuene/samtaler fra studieturene, se i referanselisten.

¹⁰ Fagreferent ved UiT var Maria Askheimer.

Kontaktet fagansvarlig for femte avdeling ved UiT som bekrefter at UiT ikke har tilbudt vegtrafikkrett som spesialfag eller i annen form.¹¹ Å få fagpersoner til å kvalitetssikre funnene mine har jeg prøvd å gjøre så langt det har vært mulig. Jeg har også brukt e-post korrespondanse med fagpersoner som Bjørn Engstrøm, som er Dommer i Borgarting lagmannsrett og redaktør av boken ”Vegtrafikkloven og trafikkrelene – kommentarutgave” (2004), for å få tilbakemeldinger på ulike synspunkter, spesielt av faglig juridisk karakter, for på denne måte å finne ut hvorvidt jeg har forstått ting på ”rett” måte. Da jeg ikke har annen formell juridisk skoloring enn bestått eksamen i faget, Trafikk og jus (10 studiepoeng), har jeg prøvd å få hjelp fra personer med juridisk embetseksamen så langt som mulig. Min manglende fagkompetanse kan være en annen feilkilde.

Bibliotekene er selv ansvarlig for å katalogisere bøker m.m. Dette medfører at det er lokale variasjoner i hvordan ulike studentoppgaver er katalogisert ved bibliotekene. I tillegg er det ytterligere variasjoner på grunn av noe ulik praksis vedrørende studentoppgaver ved de juridiske fakultetene.

Studie- og fagplaner har vært til god hjelp med å få oversikt ulike studieordninger og eksamensreglement m.m., men hos UiO, UiB og PHS mangler planene for visse år. Dette har ført til mange utfordringer, og visse hull i dataene har ikke vært mulig å finne ut av på andre måter.

4 Resultater

4.1 De juridiske fakultetene

I 1811 besluttet kong Fredrik VI at Norge skulle få sitt eget universitet og i 1813 åpnet så Det Kongelige Fredriks Universitet i Christiania, som i 1931 skiftet navn til Universitas Osloensis, eller Universitetet i Oslo. Opprinnelig var det tenkt at universitetet skulle bestå av åtte fakulteter, men det akademiske kollegium ved universitetet gikk i 1814 inn for at kun fire

¹¹ For mer utfyllende om UiT, se resultatdelen av oppgaven. Førstekonsulent Ingvild Jørgensen er fagansvarlig for femte avdeling i mastergradsstudiene i rettsvitenskap ved UiT.

fakulteter skulle opprettes, henholdsvis Det teologiske, Det juridiske, Det medisinske, og Det filosofiske fakultet¹².

Juridisk utdanning i Norge har lang historisk tradisjon man har prøvd å ta vare på. Samfunnsutviklingen og det juridiske fagfelt påvirker hverandre og har ført til endringer blant annet i jusstudiet. I en rettsososiologisk studentoppgave om juridisk mentalitet og dens konsekvenser (2006),¹³ sies det at jusstudentene er en forholdsvis homogen gruppe hvor majoriteten kommer fra samfunnets øvre sjikt. Homogeniteten i gruppen kan eventuelt føre til en ensartet mentalitet som kan være uheldig for rettsikkerheten både direkte og indirekte. Bjørn Engstrøm påpeker at vegtrafikkrett har hatt liten ”prestisje” blant universitetslærere og at dette trolig er en av årsakene til at vegtrafikkrett spesialfag ved UiO, ble lagt ned noen år etter at personen som hadde tatt initiativ til fagets oppstart, ikke lengre jobbet ved fakultetet.¹⁴ De overnevnte forhold er kanskje en del av forklaringen til hvorfor utdanningstilbudet innen vegtrafikkrett er slik det er. Men det finnes mange andre forhold som er av betydning, men å stille spørsmålsteget rundt slik forhold er uansett ikke bortkastet.

Universitetet i Bergen opprettet i 1969 institutt for rettsstudier som en del av det samfunnsvitenskapelige fakultetet. I 1980 ble instituttet organisert som et eget juridisk fakultet¹⁵. I 1987 fulgte Universitetet i Tromsø etter, og omtrent på samme måte som ved UiB, opprettet man ett Institutt for rettsvitenskap som ti år senere ble organisert som et eget fakultet.¹⁶

De juridiske fakultetenes viktigste oppgave er å utdanne profesjonelle mennesker til virke som jurister, advokater eller lignende, for å dekke samfunnets behov for personer med formell juridisk kompetanse. Etter at kvalitetsreformen¹⁷ ble innført fra studieåret 2003/04 har profesjonsstudiet i juss (jusstudiet), med en normert studietid på ca. 6 år, nå blitt en integrert

¹² Hentet fra uio.no (2010). I kilderegisteret: se under Universitetet i Oslo.

¹³ Studentoppgaven er tilgjengelig via Digitale Utgivelser ved UiO (DUO), (Uio.no [online], 2010). For oppgavens hele fulle tittel finnes se i kilderegisteret.

¹⁴ Viser til tidligere omtalt e-postkorrespondanse.

¹⁵ Hentet fra uib.no (2010). I kilderegisteret: se under Universitetet i Bergen.

¹⁶ Hentet fra uit.no (2010). I kilderegisteret: se under Universitetet i Tromsø.

¹⁷ Reform av høyere utdanning som førte til ny gradstruktur og overgang fra vekttall til studiepoeng. Utvidet studieår, bedre oppfølging av studentene, individuelle utdanningsplaner, mer utveksling er noen viktige stikkord.

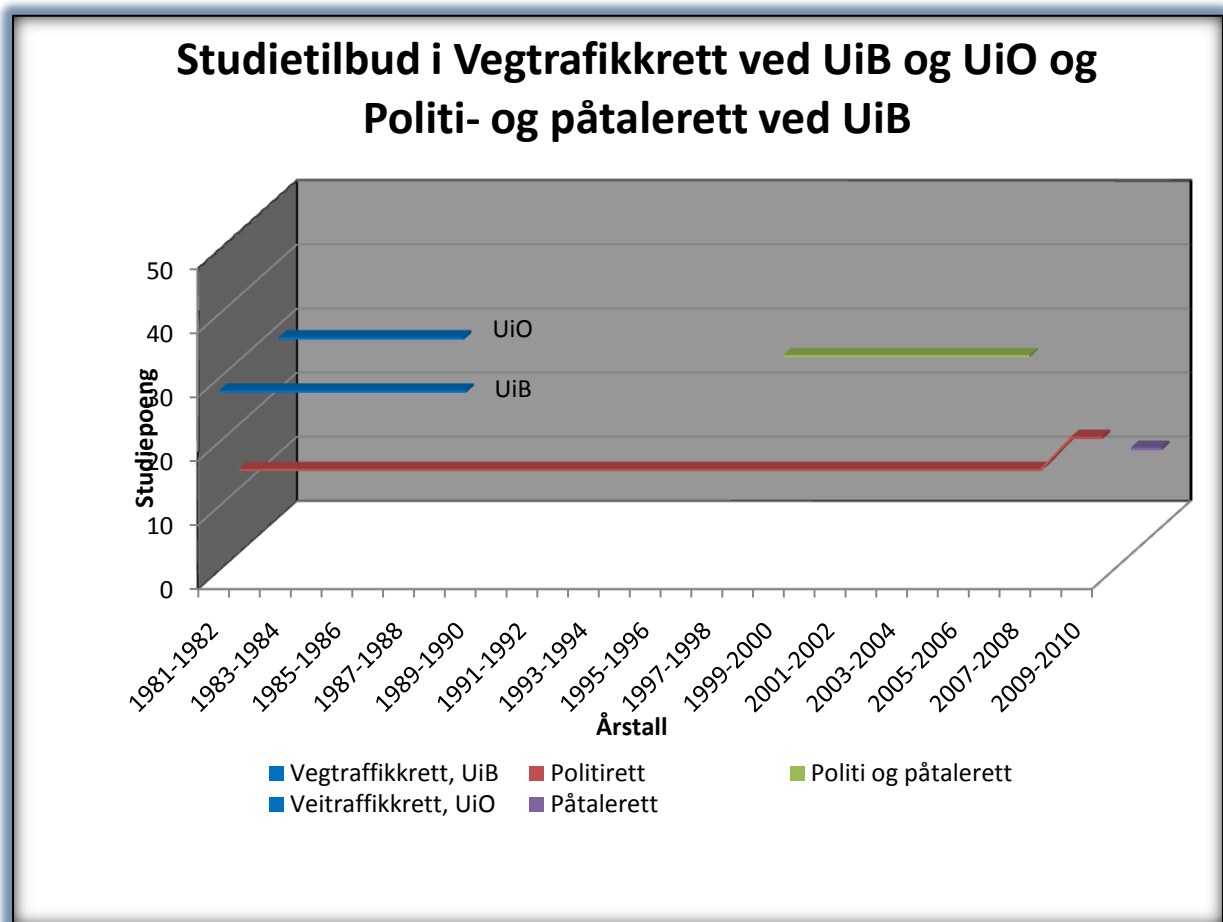
mastergrad i rettsvitenskap, hvor normert studietid er 5 år. Selv om studiets oppbygning er noe ulik fakultetene i mellom, er hovedstrukturen nokså lik.

4.1.1 Resultater fra det juridiske fakultetet ved Universitetet i Oslo

Vegtrafikkrett spesialfag ble tilbudt for aller første gang i studieåret 1970-1971. Det var juristen Helge Kvamme som med sin store interesse for faget, var pådriver for at faget skulle bli en realitet.¹⁸ Vegtrafikkrett spesialfag ble tilbudt i perioden 1970-1989.

4.1.2 Resultater fra det juridiske fakultetet ved Universitetet i Bergen

Utdanningstilbudet ved fakultetet har endret seg en del igjennom tidene, men etter kvalitetsreformen ble antall studier redusert og i dag er de fleste studenter på mastergradsstudiet i rettsvitenskap og noen relativt få er under forskerutdanning (PhD) og deltagende på ulike enkeltemner.



¹⁸ Jf. E-post korrespondanse med Bjørn Engstrøm.

Figur 2: Framstilling av visse fag som har tilknytning mot vegtrafikkretten ved UiB samt veitrafikkrett ved UiO, basert på tilgjengelig data fra studiehandbøkene. OBS: Grafens 3D kan gjøre det noe vanskelig å se forholdene korrekt, men ved å telle støttelinjene i grafen blir dette lettere.

4.1.3 Resultater fra det juridiske fakultetet ved Universitetet i Tromsø

Fakultetet i Tromsø er det yngste og det minste av de juridiske fakultetene i Norge, og fakultetet har aldri hatt vegtrafikkrett som et spesialfag. Foruten integrert mastergrad i rettsvitenskap kunne fakultetet i 2009 tilby en ettårig grad i havrett, doktorgradsprogram innenfor rettsvitenskap, samt 11¹⁹ enkeltemner (spesialfag) for etterutdanning. Disse enkeltemnene er hver på 15 studiepoeng og er de samme spesialfagene som mastergradsstudentene i rettsvitenskap kan velge å ta det siste studieåret.

De fire første årene av masterstudiet i rettsvitenskap er det stramme rammer for hvilke obligatoriske fag som blir tilbudt (1.-4. avdeling), men at studentene selv kan velge hva de ønsker å studere innenfor gitt rammer. Studentene kan enten velge å skrive en stor masteroppgave på 60 studiepoeng, eller å skrive en liten masteroppgave på 30 studiepoeng og i tillegg ta spesialfag/valgfag tilsvarende 30 studiepoeng.

Førstekonsulent Ingvild Jørgensen er fagansvarlig for femte avdeling (det femte året) på master i rettsvitenskap ved UiT. Hun forklarer i en e-post at hva spesialfag/valgfag angår så har de et strekt fokus på fakultetets satsningsområder innen nordområdene, miljø og havrett, same- og urfolksrettigheter samt noen andre fag. Å opprette vegtrafikkrett som spesialfag er derfor ikke aktuelt på nåværende tidspunkt.

4.2 Politihøgskolen

Statens Politiskole ble opprettet i 1920 og utdannet polititjenestemenn/ og kvinner, helt fram til 1992. (PHS, [online], 2010) De første studentene til å påbegynne en ny treårig grunnutdanning for å bli for politi, startet studieåret 1992-1993.

¹⁹ 11 emner (spesialfag) på masternivå og 2 emner på bachelornivå

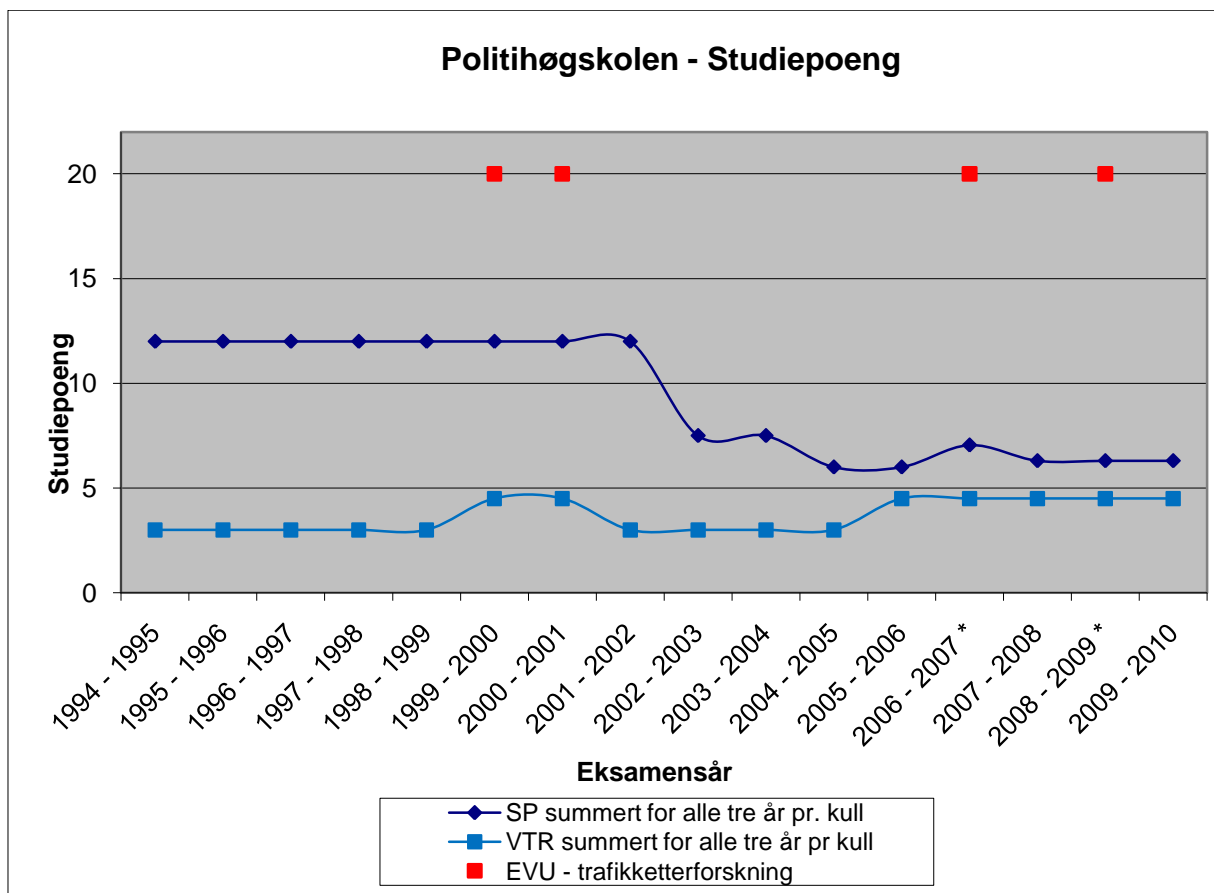
4.2.1 Generelt om Politihøgskolens utdanningstilbud

Studentene som påbegynte grunnstudiet 2009-2010 blir de første som skal skrive en bacheloroppgave. Tidligere år har det ikke vært krav om denne type studentoppgaver. Politihøgskolen har heller ingen masteroppgaver eller tilsvarende innen vegtrafikkrett.

Første studieår er teori, deriblant juss, andre studieår er et praksisår mens det tredje året er teori og valgfag.

4.2.2 Resultater fra grunnutdanningen

Vegtrafikkrett 3,5 studiepoeng, undervises første året. Mange andre fag av relevans for trafikk og juss. Se figur under.



Figur 3: Mørk blå linje viser antall studiepoeng i vegtrafikkrett pr. kull siste studieår (3 år), mens lys blå linje viser praksisfag andre studieår som er av betydning for trafikk og juss, slik som trafikkteneste og opplæring i utrykningskjøring. De fire røde punktene indikerer EVU i trafikketterforskning i påbegynt studieår.

4.2.3 Resultater fra etter- og videreutdanning (EVU)

Politihøgskolen har ett relevant (trafikk, trafikkjuss eller lignede), etter- og videreutdanningstilbud innen Trafikketterforskning (20 studiepoeng). Videreutdanningen har blitt gjennomført fire ganger. En gang utlyst, men avlyst på grunn av mangel på søkere.

Målgruppen er politi i ordenstjenesten, tjenestemann som har eller som er tiltenkt etterforskningsansvar i trafikksaker og jurister med påtaleansvar i trafikksaker.

Trafikketterforskning har som mål å gjøre studentene i stand til å etterforske lovbrudd i trafikken. Studentene skal blant annet kunne redegjøre for sentralt juridisk regelverk, bruke de ulike trafikketterforskningsmetodene og kunne gjøre rede for den betydning politiets trafikksikkerhetsarbeid har for alminnelig kriminalitetsbekjempelse. (Studieplan for videreutdanning i Trafikketterforskning, 2005)

Selv om Trafikketterforskning ikke er EVU i vegtrafikkrett så er inneholder studiet visse emner av faget, i tillegg til å inneholde andre emner som er av betydning for forståelsen av trafikklovbruddenes årsaker og forebygging. Jeg har derfor valgt å ta med faget i en helhetsvurdering av utdanningstilbudet knyttet mot vegtrafikkrett.

Utdanningstilbudet må sees i sammenheng med fagmiljøenes størrelse og ”press” fra fagmiljøene eller andre med interesse for styrking av ulike fagtilbud er i følge Tor Tanke Holm som er avdelingsleder for EVU ved PHS, en av flere faktorer som påvirker studietilbudet. Henvendelser fra visse interessegrupper har visstnok vært påtagende mye større enn fra veitrafikkrettlige interessenter/interessegrupper.²⁰

4.3 Avdeling for trafikkklærerutdanning (TLU)

Statens trafikkklærerskole (STLS) ble opprettet i 1971, og det første kullet med ettårig trafikkklærerutdanning var 1973-1974. Studie var på et videregående nivå. I 2003 ble trafikkklærerutdanningen en toårig utdanning som fører fram til en høgskolekandidattittel. STLS drev i starten utdanningen i samarbeid med Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT), før utdanningen ble etablert som en egen avdeling i 2004. (Tormyr, 2007, s.18-20, 43-44).

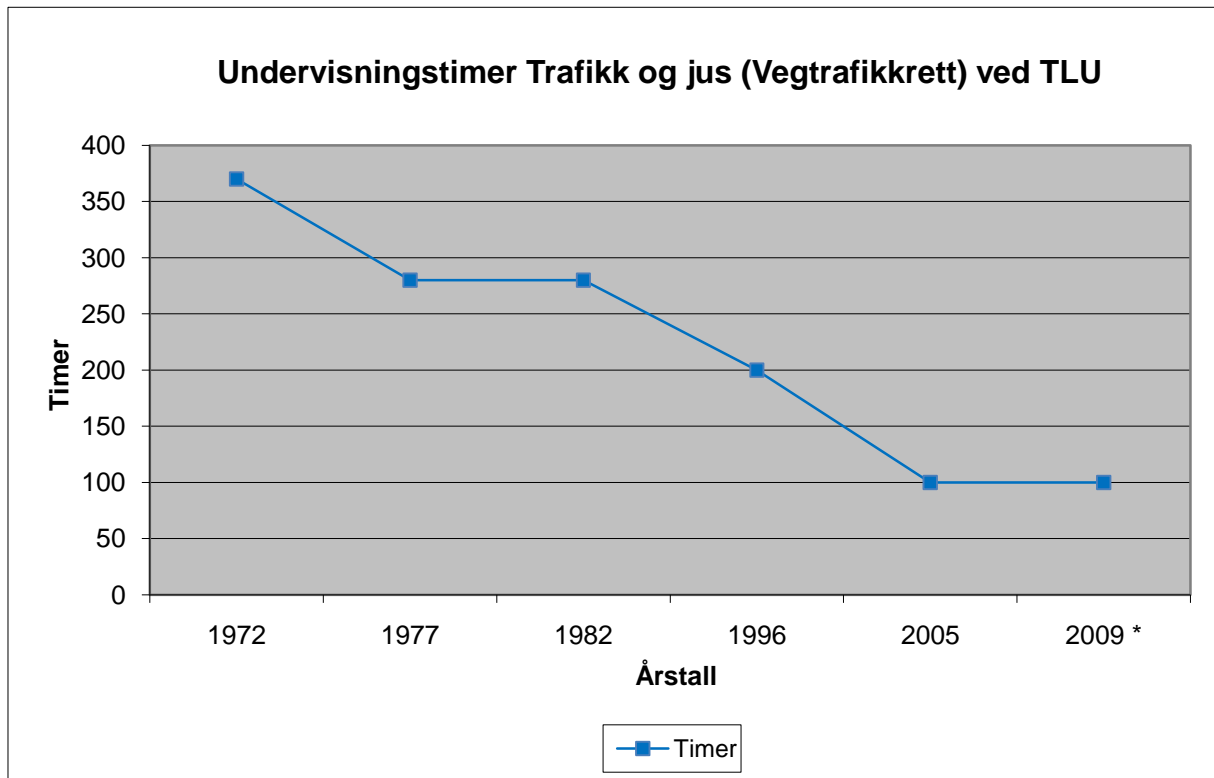
²⁰ Min oppfatning av Tor Tanke Holms budskap i en telefonsamtale i februar 2010.

4.3.1 Generelt om TLUs utdanningstilbud

Trafikklærere har et særlig ansvar for allmennhetens kunnskaper og holdninger til vegtrafikklovgivingen. En trafikklærers jobb er i veldig stor utstrekning av å prøve å påvirke elevenes holdninger og motivasjon slik at de også i fremtiden vil kunne ferdes på en trygg måte i trafikken. Korrekt opplæring fra starten av er nok avgjørende for videre praksis. Det er altså ikke nok at elevene pugger trafikkreglene. Detalj-kunnskaper uten forståelse for helhet kan i verste fall være direkte farlig.

4.3.2 Resultater fra grunnutdanningen

Avdeling for trafikklærerutdanning har totalt 169 kandidatoppgaver.²¹ Av disse 169 er det kun en oppgave som har en rettslig problemstilling. Oppgaven går inn under strafferett. Dette ifølge egen optelling med tilgang til alle oppgavene.



Figur 4: Viser Antall undervisningstimer i Trafikk og juss på grunnutdanningen for trafikklærere. Timeantallet for perioden 1972 til 2005 er ganget med to for å utjevne forskjellen på ettårig og toårig utdanning. Tallene for 2005 og 2009 er korrekte. Note ved årstallet 2009 er for å merke at det i tillegg til 100 undervisningstimer ble innført et

²¹ Jeg undersøkte ikke hvorvidt det var noen oppgaver utlånt når jeg telte igjennom oppgavene, men oppgavene er primært for bruk på biblioteket eller en dags utlån.

obligatorisk arbeidskrav. Grafen viser en klar nedgang i antall undervisningstimer.

Kilde: (for talldata og ikke fremstillingen), Kjell Torsmyr, seniorrådgiver ved TLU, HiNT (2010)

Trafikklærere må ha grundig kjennskap til vegtrafikklovgivingen og dette blir søkt dekt primært i faget Trafikk og jus som er et fag på 10 studiepoeng som undervises i løpet av første studieår. I 2005 var faget en del av et større fag som het Trafikken i samfunnet, men delvis på grunn av at studentene syntes faget ble stort og uoversiktlig så ble det gjort om til faget Trafikk og juss.²² Til tross for fagets viktighet blir trafikkjuss omtrent ikke tatt opp i andre fag på grunnutdanningen. Advokat Gunnar Ravlo er foreleser i faget trafikk og jus og har etterlyst en mer helhetlig implementering av jussen i studiet, men med unntak av at det i studieåret 2009-2010 ble innført et obligatorisk arbeidskrav i form av gruppearbeid i faget, viser figuren ovenfor en klar nedadgående trend.²³

4.3.3 Resultater fra etter- og videreutdanning

Avdeling for trafikklærer utdanning tilbyr flere ulike EVU tilbud, blant annet Trafikklærer for tyngre kjøretøy, motorsykkel og årsstudie i trafikkpedagogikk. De fleste EVU studiene/fagene er innom noen vegtrafikkrettslige problemstillinger i en eller annen form, men ingen har vegtrafikkrett som eget fag. Studie- og fagplanene som er tilgjengelige på skolens internettsider (HiNT TLU, 2010) beskriver ikke de rettslige delene av studiet/faget som en stor og viktig del av fagene.

4.4 Forsvaret

Forsvaret har ulike særbestemmelser hva lover og regler angår som muliggjør en virksomhet som til tider avviker fra sivilrettslige regler. Forsvaret har også en tradisjon for å tilby egen opplæring. I tillegg har Forsvaret inngått samarbeid med sivile organisasjoner som Statens Vegvesen (SVV), Trygg Trafikk (TT) og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) innen trafikksikkerhetsarbeid.²⁴ De overnevnte forhold mener jeg gjør Forsvare verdt å undersøke.

²² Min oppfatning av Kjell Torsmyr sin forklaring rundt dette tema i en samtale, mars 2010.

²³ Gunnar Ravlo har ikke bekreftet om dette er riktig oppfattet, så dette slik jeg oppfatter han.

²⁴ Mer om dette i ATLS medlemsblad, Trafikkskolen, nr. 5 2009 s. 13.

4.4.1 Generelt om forsvarets høyere utdanningstilbud

Ifølge Børresen, Gullow, & Tamnes (2004) så var det forsvarsreformen rundt årtusenskiftet som påpekte behovet for en mer helhetlig organisering av forsvarets kompetanse. Dette ledet i 2002 til opprettelsen av Forsvarets skolesenter som var forgjengeren for Forsvarets høgskole som åpnet i 1. februar 2010.

4.4.2 Resultater fra forsvaret

Foruten FHS har Forsvaret totalt tre krigsskoler som helt eller delvis tilbyr utdanning på høyere nivå. Gjennomgang av Krigsskolene utdanningstilbud²⁵ viser at skolene tilbyr undervisning i sjørett, luftrett og politirett som fag/emner, men ikke vegtrafikkrett.

Sigrid Redse Johansen er jurist og førsteamanuensis i internasjonal og militær rett ved Forsvarets høgskole: Forsvarets stabsskole, avdeling for militærmakt. I en telefonsamtale den 2. februar 2010 kunne Johansen fortelle at FHS tilbyr diverse juridisk fagemner, men ikke innen vegtrafikkrett. Det er heller ikke skrevet studentoppgaver innen faget.

4.5 Resultater studentoppgaver

På grunn usikkerhet rundt potensielle feilkilder som søking databaser, ulik katalogisering av eldre studentoppgaver ved bibliotekene samt subjektiv vurdering av hvorvidt en oppgave er å regne for vegtrafikkrett eller ikke, har jeg valgt og ikke oppgi antall studentoppgaver som faller inn under vegtrafikkrett, men heller komme med en mer generell karakteristik.

Av alle undersøkte studentoppgaver er det kun et fåtall som kan sies å falle inn under vegtrafikkrettens sentrale virkeområde. Det er skrevet flere titalls oppgaver om forhold innen straffe- og erstatningsrett som har med vegtrafikkrett å gjøre, men som ikke faller inn under vegtrafikkrett. Dette kan kanskje ha noe med utdanningstilbudet å gjøre.

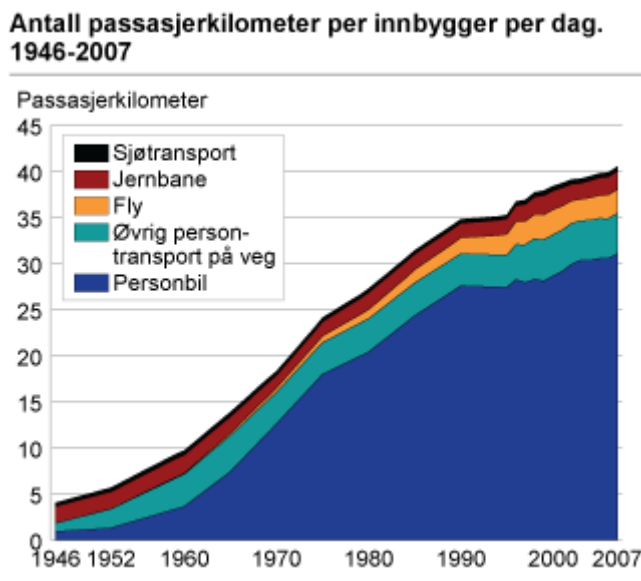
5 Ulike forhold ved veitrafikken

²⁵ Krigsskolenes utdanningstilbud og studie- fagplaner er offentlig tilgjengelig fra mil.no (2010) [online].

5.1 Bilen og samfunnet

Få ting har revolusjonert samfunnet på en slik måte som bilen har gjort. I løpet av en hundreårsperiode ble samfunnet på mange områder helt forandret, mye på grunn av bilen og dens ringvirkninger. Om en hundreårsperiode kan virke som en evighet, er en hundreårsperiode er en kort tidsperiode hvis man ser på vår lange historie som strekker seg tusenvis av år bakover i tid.

Veitrafikk med bil og andre motoriserte kjøretøyer er i dag en selvfølge, men slik har det ikke alltid vært. Opprinnelig var folk skeptiske til ”automobilene”²⁶ og kjøring var kun tillatt hvis man hadde en spesiell tillatelse. Etter hvert ble ”automobilene” mer utbredt og gradvis integrert i samfunnet. Loven ble endret og bruk av motorvogn var i utgangspunktet tillatt til enhver tid, så sant det ikke var spesielle forbud mot bruk av motorvogn. Altså en helomvending fra tidligere regler. Man kan se en helt klar sammenheng mellom bilens utbredelse og velstandsøkningen i landet.



Figur 5: Antall passasjerkilometer per innbygger. Kilde: SSB

Bilen fyller mange ulike roller og funksjoner i dagens samfunn. Alt fra å være en ren bruksgjenstand og et nødvendig onde for enkelte, til en slik interesse og et følelsesladet forhold at man erklærer et ”kjærlighetsforhold” til bilen.²⁷ Det kan virke som mange ser på muligheten til å erverve førerrett for motorkjøretøyer, mer som en menneskerett, enn som et

²⁶ Begrepene automobiler, motorvogner og biler brukes til tid litt om hverandre for språklig variasjon, men der hvor korrekt begrepsbruken har betydning for sammenhengen er begrepsbruken bevisst og tilpasset.

²⁷ Se for eksempel boken ”Bilen - en kjærlighetshistorie” (2006) av Finn Jor

stort ansvar, og en tillitserklæring fra samfunnets side. Ett ansvar ikke alle er like godt skikket til. Ulykkesstatistikken²⁸ bekrefter dette.

5.2 Nullvisjonen

På Statens vegvesens internettside finner man utfyllende beskrivelser om Nullvisjonen.²⁹ Kort beskrevet kan man si at Nullvisjonen er en visjon om et transportsystem uten drepte eller varig skadde. En ambisiøs visjon som Norge har innført og som skal være kjernen i trafikksikkerhetsarbeidet. Nullvisjonen stammer opprinnelig fra Sverige og er i dag en anerkjent visjon i mange land, gjerne bedre kjent som "Vision Zero".

Nullvisjonen bygger på tre grunnpilarer; etikk, vitenskapelighet og delt ansvar.

- Etikk: Samfunnet kan ikke akseptere at 250-300 mennesker dør i trafikken hvert år. Alle har rett til liv, også i trafikken. Et menneskeliv er uerstattelig og uendelig mye vært.
- Vitenskapelighet: Trafikksikkerhetsarbeidet skal tuftes på vitenskapelighet.
- Delt ansvar: Myndighetene og trafikantene har et felles ansvar for sikkerheten. Trafikantene på sin side må være aktsom og følge lover og regler, mens myndighetene skal tilrettelegge for det fysiske trafikksystemet slik at mindre trafikale feil kan oppstå uten at liv går tapt eller varig skade oppstår.

5.3 Trafikkulykker nasjonalt og internasjonalt

I 2008 mistet 255 mennesker livet i trafikken i Norge, mens 10 868 personer ble skadet. (SSB, 2010) På verdensbasis blir nærmere 1,2 millioner mennesker drept og et sted mellom 20 og 50 millioner skadde og uføre og tallene forventer å øke kraftig i årene som kommer i følge data fra Verdens helseorganisasjon (heretter, WHO), og verdensbanken omtalt i WHO-rapporten "World report on road traffic injury prevention" (Geneva, 2004, s. 157).

Studien "Global burden of disease project" fra WHO, utført av Murray og Lopez (1996, som sitert i Elvik, R. & Høye, A. & Vaa, T. & Sørensen, M, 2009) anslår at trafikkulykker vil være den sjette mest utbredte dødsårsaken på verdensbasis i 2020, mens trafikkulykker var den

²⁸ Norsk offisiell ulykkesstatistikk fra statistisk sentralbyrå (heretter, SSB)

²⁹ Se Statens vegvesens internettsideadresse er vegvesen.no [online], 2010. Link til informasjon om Nullvisjonen på internettsiden finnes i kilderegisteret bak.

niende mest utbredte dødsårsak i 1990. Trafikkulykker som årsak til en hvis grad av uførhet etter gitte kriterier er anslått å gå fra den niende til den tredje mest utbredte årsak til en viss form for uførhet på verdensbasis i perioden 1990-2020.³⁰ Dette sier noe om veitrafikkens omfang og konsekvenser, og viser at trafikkulykker er et alvorlig samfunnsproblem, globalt så vel som nasjonalt og bør behandles deretter.

Russland var vertskap for verdens første globale ministerkonferanse om trafikkulykkes alvorlige konsekvenser for helse, økonomi og sikkerhet i samfunnet nasjonalt og internasjonalt. Konferansen var i regi av De forente nasjoner (FN) den 19-20 november 2009, og ble åpnet av Russlands president Dmitry Medvedev. Man endte med å enes om Moskva deklarasjonen som oppfordrer FNs generalforsamling om å erklære et handlingens ”Trafikksikkerhetstiår”³¹ fra 2011-2020 (WHO, 2010, online)

5.4 Strafferett og erstatningsrett

Visse overtredelser i trafikken kan dømmes etter Straffelovens bestemmelser, for eksempel ved uaktsomt drap ved bruk av motorvogn eller kjøring i alkoholpåvirket tilstand. Det finnes flere andre eksempler på ulike trafikale lovbrudd som rammes av straffelovens bestemmelser, og disse blir jusstudentene gjort kjent med i løpet av studietiden som en del av strafferett eller andre fag.

Erstatningsrett er en del av den juridiske profesjonsutdanningen. Registrerte motorvogner plikter å ha trafikkforsikring iht. Bilansvarslova. Dette er også pensumstoff i jusstudiet og gjør studentene kjent med visse deler av den erstatningsmessige siden ved motorvogntrafikk.

Hvor går grensene imellom ulike fag kan være vanskelig å si med nøyaktighet, men det er ingen tvil om at den juridiske profesjonsutdanningen er innom visse deler av det jeg vil kalle vegtrafikkrettslige problemstillinger. De juridiske studentoppgavene som jeg har funnet i arbeidet med denne oppgaven viser at når studentene velger å skrive om forhold knyttet til vegtrafikk, så er det stort sett innen deler av strafferetten og erstatningsretten som beskrevet ovenfor.

³⁰ Fritt omskrevet og oversatt fra engelsk til norsk fra *Handbook of road safety measures*. Elvik et al. 2009, s. 37-38.

³¹ Begrepet ”Trafikksikkerhetstiår” er min omskriving i oversettelsesprosessen fra engelsk til norsk. Jeg vet ikke om det FN i Norge bruker dette begrepet eller ikke. Artikkelen er hentet fra en WHOs internettside (se ref).

Professor emeritus Nils Nygaard ved UiB var fagansvarlig for vegtrafikkrett spesialfag i de årene det ble undervist ved universitetet. Når faget ble lagt ned var planen at Nygaard skulle lage en mer privatrettslig versjon av faget med fokus på bilansvar, men det ble aldri noe av. Nygaard forklarer at det var to hovedgrunner til at vegtrafikkrett ble lagt ned ved, den ene var manglende undervisningsmaterieell slik som bøker osv. og det andre var at faget var todelt; en del strafferettslig og den andre del erstatnings/forsikringsrettslig

Bjørn Engstrøm er Dommer i Borgarting lagmannsrett og redaktør av boken ”Vegtrafikkloven og trafikkrelene – kommentarutgave” (2004). Om forholdet mellom vegtrafikkrett og strafferett/erstatningsrett skriver Engstrøm følgende:

Reetablering av vegtrafikkrett som et eget juridisk og samfunnsfaglig fagfelt, ville betydd en økt bevissthet om faget og høyere "prestisje". Noen av de juridiske problemstillingene er dekket av strafferettslige arbeider, men det er mye av vegtrafikkjussen som svært få arbeider med. Faget "vegtrafikkrett" bør etter min mening ikke bare omhandle rent juridiske problemstillinger, men også inkludere bl.a. kunnskap om tiltak for økt trafiksikkerhet. (Engstrøm, 2010, fra e-post av 3. Mars)

5.5 Trafikkriminalitet

Statistikk for straffereaksjoner etter lovbruddsgruppe for 2008 viser i alt 338 356 straffereaksjoner. Av disse er 273 374 straffereaksjoner for trafikkriminalitet. (Kilde: SSB) Mange av straffereaksjonene for trafikkriminalitet var trolig forseelser³², men tallet er allikevel alarmerende høyt. Dette til tross for at oppdagelsesrisikoen i trafikken er relativ lav, og at det reelle antall overtredelser av vegtrafikklovgivingen som kan føre til straffereaksjoner trolig er vesentlig høyere. Vi snakker her om masseovertredelser. Masseovertredelser er uheldig for folks tillitt til rettsystemet, hvis straffereaksjonene er i uoverenskomst med den alminnelige rettsoppfattelse, kan det tenkes at dette kan føre til enda mindre tillitt til rettsvesenet, som i sin tur kan føre til en likegyldig holdning hos den enkelte. Pr. 1. januar 2007 satt 6,1 % av de innsatte i fengselsanstaltene fengslet for trafikkriminalitet. (SSB, 2010) Dette til tross for at det skal mye til for å bli fengslet på grunn av uaktsomhet i

³² Kunnskapsforlagets jusleksikon definerer forseelse slik: ”Forseelse, straffbar handling som antas å være mindre alvorlig art enn forbrytelser”. (2007, s. 107)

trafikken. I all hovedsak er det tre typer trafikale lovbrud som fører til ubetinget fengselsstraff; kjøring i påvirket tilstand, fartsovertredelser og grov uaktsom opptreden.

Statistikken viser at veitrafikkriminalitet utgjør en betydelig del av den totale kriminaliteten. ”Vegtrafikkriminalitet tas imidlertid sjelden opp i kriminaldebatten” (Torgersen, 2004, s. 33).³³

Forhold rundt masseovertrædelser så vel som alternative straffereaksjoner slik som alkohol- og fartsprogram, er eksempler på forhold som bør debatteres offentlig og så vel som innad i ulike faglige miljøer. Men hvor stor bevissthet er det om disse forholdene innad i de juridiske fagmiljøene, trafikklærerbransjen og politiet? Straffedømte for promillekjøring kan bli dømt til promilleprogram, alternativ straff og behandling. Slike program har vist gode resultater og kunne kanskje vært utprøvd på et tidligere tidspunkt hvis det var en mer fokus på slike problemstillinger. Vegtrafikkrett spesialfag ved universitetet hadde kunnskap om trafikksikkerhet som en viktig del av pensum. Man kan spørre seg om hvorfor kunnskap om trafikksikkerhet var viktig for jurister, og er det eventuelt mindre viktig nå?

6 Avslutning

Oppgaven har søkt å gi svar på hvilke utdanningstilbud og studentoppgaver som har vært tilbudt innen vegtrafikkrett i perioden 1986-2009.

Det var vist seg utfordrende å finne tilstrekkelig informasjon for å kunne besvare oppgaven på en tilfredsstillende måte. Jeg har således benyttet meg av mange ulike metoder i arbeidsprosessen.

På grunn av ulike potensielle feilkilder har jeg valgt å uttale meg på et mer generelt grunnlag om studentoppgaver i vegtrafikkrett og ikke oppgi et eksakt antall. Mine funn viser at kun er et fåtall studentoppgaver innen vegtrafikkrett, mens det er skrevet et titalls oppgaver innen straffe- og erstatningsrett som berører visse deler av vegtrafikkretten. Hvor overgangen går fra et fagområde til et annet, er ikke mulig å fastsette med nøyaktighet da slike overganger er flytende. Det kan se ut til at det er en sammenheng mellom utdanningstilbudet og tema for

³³ Artikkel av R.N. Torgersen i ”Vegtrafikkloven og trafikreglene, kommentarutgave”. Se referanseliste.

studentoppgavene. Hvilke konsekvenser få studentoppgaver innen vegtrafikkrett kan få burde kanskje vært undersøkt nærmere.

Utdanningstilbud innen vegtrafikkrett ved grunnutdanning for politi og trafikklærere i oppgavens tidsperiode har variert noe, men er relativt stabilt. Andre fag av betydning for helheten som for eksempel praksistjeneste i trafikk for politiet har blitt kraftig redusert.

Utdanning i vegtrafikkrett spesialfag som ble tilbudt ved Universitetene i Oslo og Bergen var stabil i perioden det ble tilbudt, men etter nedleggingen på slutten av 1980-tallet har faget aldri gjenoppstått. Universitetet i Tromsø og Forsvaret har aldri hatt et slikt undervisningstilbud. Men man må se helheten av utdanningene og ikke kun en liten bit isolert. Det er påfallende at både i Forsvaret og ved de juridiske fakultetene blir tilbudt undervisning i fag som sjørett og luftrett, men ikke vegtrafikkrett.

7 Kildehenvisninger

Bøker

Augelend, R.L., Mæland, H.J. & Røsandhaug, K. (2009). *Politirett* (2 utgave). Oslo: Gyldendal Akademiske Forlag AS.

Børresen, J., Gjeseth, G. & Tamnes, R. (2004). *Norsk Forsvarshistorie Bind 5 1970-2000 – Allianseforsvar i endring*. Bergen: Eide Forlag.

Cappelen Damm AS. (forlaget). (2008). *Vegtrafikklovgivingen 1. mars 2008*. (48. utgave). Oslo: Cappelen Akademisk Forlag, Cappelen Damm AS.

Elvik, R., Høye, A., Vaa, T. & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures* (2 utgave). Bingley: Emerald Group Publishing Limited.

Jacobsen, D. I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser? – Innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (2 utgave). Kristiansand: Høyskoleforlaget AS.

Jor, F. (2006). *Bilen – en kjærlighetshistorie*. Oslo: Boksenteret Erik Pettersen & Co. AS.

Olsen, L. N. (1997). *Vegtrafikkrett for studenter ved Politihøgskolen*. Oslo: Trafjus forlag.

Olsen, L. N. (2008). *Vegtrafikkrett* (12. utgave). Oslo: Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund.

Torgersen, R. N. (2004). Innledning. B. Engstrøm (Red.), *Vegtrafikkloven og trafikkreglene – Kommentanutgave*. (4. utgave, s. 33). Oslo: Universitetsforlaget.

Torsmyr, K. (2007). *Norsk trafikklærerutdanning i skjæringspunktet mellom politikk, pedagogikk og trafikk i over 30 år*. Stjørdal: Forlag ikke kjent.

Oppslagsverk

Gisle, J. (2007) [red.]. *Jusleksikon* (3. utgave). Oslo: Kunnskapsforlaget ANS H. Aschehoug & Co (W. Nygaard) A/S og Gyldendal ASA.

Tidskriftsartikkel (info)

Olsen, L. N. (2009) [red.]. Samarbeidsavtale med Forsvaret. *Trafikkskolen*, 28(5), 13.

Studentoppgave

Brinchmann, T. (2006). *Juridisk mentalitet og dens konsekvenser – En rettsosnologisk diskusjon med utgangspunkt i en undersøkelse ved UiO*. Juridisk fakultet, Universitetet i Oslo, Oslo.

Rapporter

Samferdselsdepartementet. (1959). *Innstillinger og Ot. prp. vedr. vegtrafikkloven*. Samling med visse for- og etterarbeider til vegtrafikkloven og noen tilhørende forskrifter m.m. Oslo: Forlag ikke kjent.

Samferdselsdepartementet. (1993). *Omstrukturering og forenkling av vegtrafikklovgivingen* *Utredning fra Vegtrafikklovutvalget*. (Avgitt 20. April 1993). Oslo: Forlag ikke kjent.

SINTEF Rapport. Fjerdingen, L., Steene, T. M. & Moe, D. (2003). *Lovgivingens betydning for valg av atferd i vegtrafikken*. (Rapport nr.: STF22 A03308). Trondheim: SINTEF Bygg og miljø, Veg og samferdsel.

SINTEF Rapport. Fjerdingen, L., Jersin, E., Skjørhals, T., Frøyen, Ø., & Engelsen, P. A. (2007). *Rettslig ansvar og sikkerhetsmessige konsekvenser av ulykker innen yrkestransport*. (Rapport nr.: STF50 A07017). Trondheim: SINTEF Teknologi og samfunn.

Transportøkonomisk institutt (TØI)

TØI Rapport. Elvik, R. (2008). *En komparativ analyse av ulike typer normative premisser for Transportsikkerhetspolitikken*. (Rapport nr.: 964/2008). Oslo: Transportøkonomisk institutt.

TØI Arbeidsdokument. (1992). *Vegtrafikklovgivingens virkninger for trafiksikkerhet, miljøforhold og framkommelighet – En beskrivelse på grunnlag av eksisterende kunnskap*. (Arbeidsdokument av 13. Oktober 1992 O-1792, TST/0358/92). Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Studie- og fagplaner

Studieplaner fra Politihøgskolen. Grunnutdanningen har delt inn oversikten i fagplaner for de ulike studieårene, en plan for hver av kullene hvert år (1-3 år). *Fagplaner studieåret 2004/2005 3. Studieår (et.al.)*. Planene er kun tilgjengelige på PHS-bib. Elektronisk eksemplar lastet ned 15. januar 2010 fra, <http://phs.no/no/Studietilbud/>

Studieplan ved Politihøgskolen, Avdeling for etter- og videreutdanning (PHS-EVU). (2005). *Studieplan for videreutdanning i Trafikketterforskning, Godkjent 25. april 2005*. Ikke offentlig tilgjengelig. Elektronisk eksemplar oversendt av avdelingsleder for EVU, Tor Tanke Holm i februar 2010.

Studieplaner for det juridiske fakultet ved Universitetet i Bergen er hentet fra serien *Studiehandbok – Plan for rettsstudiet* som delvis blir avløst av *Plan for rettsstudiet og offentlig rett*, frem til overgangen til kun elektroniske planer. ISBN: 82-7674-7671 (et. al.). Elektronisk oversikt over studiene er lastet ned 10. desember 2009, fra <http://www.uib.no/jur>

Studieplaner for det juridiske fakultet ved Universitetet i Oslo er hentet fra serien *Studiehandbok – Plan for rettsstudiet samt Offentlig rett og kriminologi*. Senere *Studiehandbok. Det juridiske fakultetet* frem til overgangen til kun elektroniske planer. ISBN: 82-0018-182-0 (et. al.). Elektronisk oversikt over studiene er lastet ned 29. november 2009, fra <http://www.jus.uio.no/studier/>

Internett

Forsvaret

Studietilbud ved Sjøkrigsskolen. (n.d.). Startside for studietilbud ved Sjøkrigsskolen. Lastet ned 4. februar 2010, fra <http://www.mil.no/sjo/sksk/start/studiene/marine/>

Studietilbud ved Krigsskolen. (n.d.). Startside for studietilbud ved Krigsskolen. Lastet ned 4. februar 2010, fra <http://www.krigsskolen.no/>

Studietilbud ved Luftkrigsskolen. (n.d.). Startside for studietilbud ved Luftkrigsskolen. Lastet ned 4. februar 2010, fra <http://www.luftkrigsskolen.no/Default.aspx>

Studietilbud ved Forsvarets Høgskole. (n.d.). Fellesportal for hele FSH. Lastet ned 4. februar 2010, fra http://www.mil.no/felles/fhs/start/?jsessionid=KPNSHEKF4BX0HQFIZYGSFEQ?_requestid=149428

Handelshøgskolen BI. (n.d.). Studietilbud enkeltkurs ved BI Forsikring. Lastet 11. Mars 2010, fra <http://www.bi.no/Stuedsteder/BI-Forsikring-20/Stuedtilbud/Enkeltkurs-20/?campus=BI+Forsikring>

Politihøgskolen (PHS, 2010). Lastet ned 8. mars 2010, fra <http://phs.no/no/Om-PHS/>

Statistisk sentralbyrå. (2008). *Straffereaksjoner, etter lovbruddsgruppe, kjønn og alder. 2008*. Lastet ned. 11 mars 2010, fra http://www.ssb.no/emner/03/05/a_krim_tab/tab/tab-2010-01-12-29.html

Statens vegvesen. (2009). *Nullvisjonen*. Lastet ned 11.mars 2010, fra <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Nullvisjonen>

Store norske leksikon

Store norske leksikon, snl.no (sist endret dato er ikke oppført). Lastet ned 7. mars 2010, fra

<http://snl.no/student>

<http://snl.no/Kvalitetsreformen>

Lastet ned 7. mars 2010

<http://snl.no/forskning>

Lastet ned 13.april 2009

Universitetet i Bergen, Det juridiske fakultet (2009). *Fakultetets historie*. Lastet ned 4. mars 2010, fra <http://www.uib.no/jur/om-fakultetet/fakta-om-fakultetet/fakultetets-historie>

Universitetet i Oslo

Historikk for UiO. (2004). Lastet ned 4. mars 2010, fra

http://www.uio.no/om_uio/historikk.html

Organisasjon og lovgiving. (n.d.). Lastet ned 4. mars 2010, fra

http://www.hf.uio.no/forskningsprosjekter/ffu/FaktaUiO/faktadelen/Organisasjon_og_lovgivning.pdf

Strømø, H. E., & Westbye, H. (1. utg. Strømø 1997, 2. utg. Westbye 2002). *Juristers doktoravhandlinger og juridiske doktoravhandlinger i Norge – en oversikt*. Lastet ned 10. februar 2010, fra <http://www.ub.uio.no/ujur/publikasjoner/skriftserie/17/index.html>

Universitetet i Tromsø, Det juridiske fakultet. (2010). *Det juridiske fakultet*. Lastet ned 8. februar 2010, fra

http://www2.uit.no/ikbViewer/page/ansatte/organisasjon/hjem?p_dimension_id=88177&p_menu=42374&p_lang=2

Verdens helseorganisasjon (WHO, 2010). Lastet ned 6. mars 2010, fra

http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html

Verdens helseorganisasjon (WHO, 2010). Lastet ned 6. mars 2010, fra

http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html

Figurer

Figur 1: Arbeidsmodell. S. 14.

Figur 2: Studietilbud ved UiB og UiO. Egen framstilling. S. 19.

Figur 3: Studietilbud ved PHS. Egen framstilling. S. 21.

Figur 4: Antall undervisningstimer i Trafikk og jus ved TLU 1972-2009. Egen framstilling. S. 23.

Figur 5: Statistisk sentralbyrå. 2010. *Antall personkilometer per innbygger per dag. 1947-2007*. [online]. Tilgjengelig fra:
http://www.ssb.no/transport/fig05_persontransport.gif [Lastet ned 5. mars 2010].

Muntlige kilder (Samtale/intervju)

Olsen, Leif N. Jurist ved Autoriserte Trafikkskolers Landsforening ATL. Tidligere UP sjef og politisjef i Larvik m.m. Intervju/samtale (fysisk møte), 28. januar 2010 angående vegtrafikkrett som fag, historikk, trafikksikkerhetsarbeid med mer.

Elvik, Rune. Forskningsleder, Transportøkonomisk institutt (TØI). Intervju/samtale (fysisk møte), 29. januar 2010 angående forskning på vegtrafikklovgivingens potensielle effekt på trafikksikkerheten, tilgjengelig forskning på området, om statistiske data fra trafikkulykker med mer.

Femoen, Vilrid. Leder politikk og strategi, Opplysningsrådet ved Veitrafikken (OFV). Intervju/samtale (fysisk møte), 28. januar 2010 angående OFV sin rolle og forhold til ulike juridiske aspektene ved veitrafikken, Nullvisjonen med mer.

Halvorsen, Vidar. Førstemanuensis, dr. art. ved Institutt for kriminologi og rettssosiologi, Avdeling for rettssosiologi. Kort samtale (fysisk møte), 27. januar 2010 angående tidligere forskning/kompetanse på forhold knyttet til veitrafikk og juridiske forhold, ut i fra en rettssosiologisk og kriminologisk tradisjon.

Holm, Tor Tanke. Avdelingsleder, Etter- og videreutdanning, Politihøgskolen (PHS-EVU). To telefonsamtaler i januar/februar om EVU ved PHS, og om interesse for trafikkfag kontra andre EVU fag ved PHS, innholdet i pålagt kurs for nye politijurister med mer.

Karlsen, Runar. Politiinspektør, leder av stabsavdelingen i Utrykningspolitiet (UP), juridisk kompetanse innen jus m.m. Telefonsamtale i februar 2010 angående utdanningstilbud ved PHS og de juridiske fakultetene, juridisk kompetanse i vegtrafikkrett/trafikksaker blant polititjenestearbeidere og politijurister med mer.

Moe, Dagfinn. Seniorforsker ved SINTEF Teknologi og samfunn, avdeling for transportforskning. Samtale (fysisk møte), 8. februar 2010 angående trafikantenes holdninger til regelverk, sanksjoner, risiko, egen "lovlydighet" i trafikken, tilgjengelig forskning på området, ulike fagpersoner/kompetanse, tverrfaglig trafikksikkerhetsarbeid og nullvisjonen.

Mæland, Henry John. Professor i strafferett og straffeprosess ved Universitetet i Bergen. Har undervist i spesialfagene, vegtrafikkrett, politirett, politi- og påtalerett ved UiB, og er medforfatter av boken Politirett (Oslo, 2. utg. 2009). Kort samtale (fysisk møte), 7. januar 2010 angående vegtrafikkrett spesialfag: hvorfor forsvant faget, er det uproblematisk at faget er borte, hvor mye veitrafikkretslig kunnskap får studentene i dag på mastergradsstudiet i rettsvitenskap, offentlig påtalekompetanse i trafikksaker m.m.

Ravlo, Gunnar. Advokat i ADNOR Advokat og foreleser i faget Trafikk og jus på trafikk lærerutdanningen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag. Flere samtaler på ulike tidspunkt. Ravlo har bidratt med viktig bakgrunnsstoff på mange ulike områder samt forklart juridiske begreper og problemstillinger som jeg har vært usikker på osv.

E-post korrespondanse (kun de viktigste)

Engstrøm, Bjørn. Dommer i Borgarting lagmannsrett. Tidligere skrevet flere bøker innen vegtrafikkrett og er Redaktør av Vegtrafikkloven og trafikkreglene – kommentarutgave (se Engstrøm i bokreferanselisten). Bidratt med viktig bakgrunnsinformasjon om spesialfaget vegtrafikkrett, vegtrafikkretten som fagområde med mer.

Giertsen, Johan. Professor tilknyttet Forskergruppe for selskaps-, børs- og verdipapirrett ved det juridiske fakultetet ved UiB. Laget oversikt over de juridiske doktoravhandlingene i Norge fra 2004 – oktober 2009. I en e-post jeg mottok den 22. februar 2010 bekrefter Giertsen at det etter hans oppfatning ikke har vært noen juridiske doktoravhandlingene i Norge som er innenfor rammen av vegtrafikkrett. Giertsen har selv undervist i vegtrafikkrett spesialfag ved UiB og svarer også på ulike spørsmål knyttet til vegtrafikkrett spesialfag og vegtrafikkrett for øvrig.

Johansen, Sigrid Redse. Jurist og førsteamanuensis i internasjonal og militær rett ved Forsvarets høyskole: Forsvarets stabsskole, avdeling for militærmakt. Johansen redegjorde for FHS og juridisk utdanning i en telefonsamtale i januar 2010 og bekrefter i en e-post (3. februar 2010) at Forsvarets Høyskole ikke har noen tilbud innen vegtrafikkrett og at ingen studentoppgaver innen emnet er blitt skrevet. Johansen er for øvrig ikke kjent med hvorvidt vegtrafikkrett kan være et tilbud ved krigsskolene.

Nygaard, Nils. Professor emeritus. Erstatnings- og forsikringsrett. Tidligere fagansvarlig for vegtrafikkrett spesialfag ved UiB samt skrevet flere ulike fagbøker, deriblant ”Bilansvar” (1990). Bidratt med viktig bakgrunnsinformasjon om spesialfaget vegtrafikkrett, vegtrafikkrett som fagområde med mer.