



# IRIS

International Research Institute of Stavanger

www.iris.no

Christin Berg, Anders Vassenden, Brita Gjerstad

## Innvandrere som risikogruppe i trafikken.

Rapport IRIS - 2010/079

Prosjektnummer: 7252230  
Prosjektets tittel: Innvandrere som risikogruppe i trafikken  
Oppdragsgiver(e): Statens vegvesen, Vegdirektoratet  
Forskningsprogram: Risikogrupper i trafikken  
ISBN: 978-82-490-0689-2

Stavanger, 31.5.2010

*Christin Berg*

(Christin Berg)  
Prosjektleder

Sign.dato

*Stavør Selnes*

(Gottfried Heinzerling)  
Kvalitetssikrer

Sign.dato

*1/6-2010*

*Stavør Selnes*

(Gottfried Heinzerling)  
Senterleder  
(Samfunns- og næringsutvikling)

Sign.dato

*1/6-2010*



## **Forord**

*Analyser av ulykkesstatistikk har vist at innvandrere har høyere ulykkes- og skaderisiko enn norske bilførere på norske veier. Denne rapporten foreslår strategier og tiltak for å redusere disse bilførernes risiko i trafikken. Prosjektet inngår i Statens vegvesens etatsprogram for høyrisikogrupper i trafikken, med Richard Muskaug som kontaktperson.*

*Prosjektet har hatt en referansegruppe bestående av følgende personer:*

*Helge Dagfinn Andersen, Johannes Læringssenter*

*Berit Enoksen, Trygg Trafikk, Rogaland*

*Richard Muskaug, Statens vegvesen Vegdirektoratet*

*Mette Myrvold, Statens vegvesen Region vest*

*Tore Vaaje, Gjensidige forsikring*

*Loyda Quesada, Kontaktutvalget mellom innvandrere og myndigheter*

*For å kunne belyse temaet fra ulikt ståsted valgte vi å foreta intervjuer både av representanter for innvandrergupperinger i Norge (pakistanske, polske og somaliske), innvandrersorganisasjoner, kjørelærere og andre relevante organisasjoner/aktører. Vi vil rette en spesiell takk til alle som tok seg tid til å delta i undersøkelsen.*

*I tillegg vil vi takke referansegruppen for gode innspill i ulike faser av prosjektet.*

*Stavanger, 01. juni 2010*

*Christin Berg, prosjektleder*



## Sammendrag

### *Bakgrunn*

For å målrette tiltak mot de deler av befolkningen som har spesielt høy risiko har Statens vegvesen opprettet et eget etatsprogram for høyrisikogrupper i trafikken. Programmet ble startet opp i 2007 og er planlagt avsluttet i 2010. Som en del av etatsprogrammet er det dokumentert at førstegenerasjons innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn andre bilførere med norsk førerkort, og at det er forskjell mellom ulike innvandrergupper (Nordbakke og Assum 2008). Høyest ulykkesrisiko har innvandrere med norsk førerkort fra Midt-Østen og Afrika. Ulykkesrisikoen blant disse gruppene er statistisk sett mer enn dobbelt så høy sammenlignet med personer født i Norge. Statistikken viser også at ulykkesrisikoen er høyere blant menn enn blant kvinner.

Med bakgrunn i disse resultatene har International Research Institute of Stavanger (IRIS) på oppdrag for Statens vegvesen, Vegdirektorat og det nevnte etatsprogrammet, gjennomført en studie der målet har vært å formulere strategier og tiltak for bedre trafikksikkerheten blant innvandrere. I studien er kategorien innvandrere definert som førstegenerasjons innvandrere, dvs. personer født i et annet land av utenlandsfødte foreldre. Disse utgjør i underkant av 10 prosent av befolkningen ([www.ssb.no](http://www.ssb.no)).

### *Metode*

For å få et best mulig grunnlag for å utforme tiltak har det blitt hentet inn informasjon fra grupper og aktører som både har kunnet bidra til forståelse av tematikken og gi konkrete innspill til hva som kan gjøres for å bedre trafikksikkerheten for denne risikogruppen. Mer konkret er disse: (i) representanter for innvandrersamfunn, fellesfora/samarbeidsutvalg for slike organisasjoner, enkelte nøkkelpersoner i visse innvandrermiljøer, politi samt personer fra voksenopplæringscentre. Hovedvekten er på organisasjonene. Vi har videre intervjuet (ii)kjørelærere og gjort fokusgrupper med (iii) innvandrere fra Polen, Pakistan og Somalia. Datamaterialet fordeler seg forholdsvis likt mellom Oslo og Stavanger.

Datamaterialet og -analysen som er foretatt i prosjektet peker mot at det er flere mekanismer som påvirker graden av risiko enn det tidligere forskning har vist. Rapporten gir derfor svar på følgende to hovedspørsmål:

1. Hva skyldes den høyere ulykkesrisikoen blant innvandrere?
2. Hva kan være relevante handlingstiltak for å redusere denne risikoen?

### *Aktuelle forklaringer*

Rapporten tegner et komplekst bilde av hvorfor innvandrere statistisk har en høyere ulykkesrisiko enn andre deler av befolkningen. Prosjektets kvalitative data dekker og nyanserer flere relevante perspektiver i feltet. Analysene er gjort i lys av statistikk og funn fra tidligere forskning, og gir grunn til å framsette følgende forklaringer:

- a) *Kulturelle forklaringer*, det vil si kulturelle handlings- og fortolkningsrepertoarer for bilkjøring og navigasjon i trafikk som skriver seg fra oppvekst i et annet land.
- b) *Interaksjonelle forklaringer*, det vil si utfordringer i møtet mellom kjørelærer og elev, som skyldes språklige utfordringer, manglende forståelse for læreprosesser hos elev, forholdet mellom teori og praksis i opplæringsplanen og kommunikasjonsferdigheter hos kjørelærer.
- c) *Institusjonelle forklaringer*, det vil si at den overordnede organiseringen av kjøreopplæringen har en struktur som åpner for juks og irregulære markeder.
- d) *Strukturelle forklaringer*, det vil si sosioøkonomiske skjevheter, og at innvandrere statistisk sett har langt dårligere økonomi enn andre deler av befolkningen. Slike forklaringer virker både direkte og indirekte gjennom (b) og (c).

Vårt materiale tyder på at det er flere forbindelseslinjer mellom disse faktorene. Det skal bemerkes at ikke alle forklaringene er relevante overfor alle innvandrergupper. Det er kun de som må ta ny førerprøve i Norge som omfattes av alle. For personer som flytter til Norge fra et land i f.eks. EU-sonen, og som hadde førerkort i hjemlandet, faller forklaringene (b) og (c) bort, mens (a) og (d) vil kunne gjelde. Når det gjelder de gruppene som må ta førerkort på nytt kan det dreie seg om en samvirkning av faktorer og bidrar til en høyere ulykkesrisiko blant innvandrere enn blant andre.

Samlet kan det se ut til at (a), (b), (c) og (d) fører til en høyere ulykkesrisiko blant innvandrere enn i befolkningen ellers. For innvandrere som ikke trenger å ta ny førerprøve, er imidlertid kun (a) og (d) virksomme.

#### *Forslag til tiltak*

Det er naturlig å rette tiltak mot de ulike forklaringer på innvandreres høyere ulykkesrisiko i trafikken. Følgelig foreslås det tiltak som skal a) lette tilpassingen til en ny trafikal virkelighet, b) gjøre kommunikasjon og samhandling mellom kjørelærer og elev lettere, c) gjøre organiseringen av forholdet mellom elever, kjøreskoler og trafikkstasjoner mer hensiktsmessig, og endelig tiltak som d) motvirker utslag av lav sosioøkonomisk status.

Tiltak som skal lette overgangen fra en måte å tenke om trafikk og bilkjøring på til en annen handler i hovedsak om å informere om norsk trafikk-kultur, og rapporten drøfter måter å formidle informasjonen på. Introduksjonsprogrammet peker seg ut som en særlig velegnet formidlingsarena. Vi foreslår også å involvere innvandrersorganisasjoner, i tillegg til å bruke andre kanaler.

Tiltak som skal bedre kommunikasjonen og samhandlingen mellom kjørelærer og elev er rettet mot å lære kjørelærere å bruke hensiktsmessig språk og væremåte, og å lage en mer pedagogisk opplæringsplan.

Tiltak knyttet til organiseringen av kjøreopplæringen går hovedsakelig ut på å utvide kjøreskolenes ansvar for eleven, og å legge til rette for at innvandrere får mengdetrening på lovlig vis.

Tiltak for å utjevne sosioøkonomiske skjevheter drøftes, da særlig med henblikk på ulemper og fordeler knyttet det å målrette tiltak mot spesielle grupper. Det gis ingen entydige anbefalinger for denne typen tiltak.

Under gis en opplisting av anbefalte tiltak:

- Gi tilrettelagt informasjon om regler og håndheving av regler, forholdet mellom trafikanter og om konsekvenser av klima og geografi (kjøreforhold) til innvandrere.
- Gi tilrettelagt informasjon om fokus på trafikksikkerhet generelt i Norge og om risikofaktorer som for eksempel fart, rus og føre til innvandrere. Det bør også komme klart fram at innvandrere fra afrikanske og asiatiske land anses som høyrisikogruppe på grunn av overrepresentasjon i ulykkesstatistikken.
- Informasjon om norsk trafikk-kultur tas opp i og gjøres til en fast komponent i *introduksjonsprogrammet*.
- Informasjon som har til hensikt å motivere til videre opplæring i trafikksikkerhet i Norge innlemmes på systematisk vis i *kurset norsk og samfunnskunnskap*.
- Innvandrersorganisasjoner involveres i arbeidet med å bedre trafikksikkerhet blant innvandrere i Norge. Informasjon om trafikksikkerhet formidles til innvandrermiljøer via innvandrersorganisasjoner. Både lokale organisasjoner og lokale, regionale og nasjonale fellesfora involveres.
- Lyse ut midler til seminarer om trafikksikkerhet, som innvandrersorganisasjoner kan søke om gjennom fylkeskommunene. Seminarer bør inkludere flere relevante aktører, slik som Trygg Trafikk og Vegvesenet i tillegg til organisasjonene selv. Temaer bør være innvandreres ulykkesrisiko, og årsaker til denne, trafikksikkerhet og norsk trafikk-kultur.
- Lyse ut midler til handlingsorienterte prosjekter for hvordan man kan bedre trafikksikkerheten blant innvandrere via Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (IMDI). Innvandrersorganisasjoner – lokale eller nasjonale – utarbeider prosjekter. Utlysningen må redegjøre for ulykkesstatistikk og betydningen av å fokusere på innvandrergupper, men bør være relativt åpen, slik at det er innvandrersorganisasjonene selv som utvikler innholdet.
- Aktuelle aktører i samferdselsfeltet – Vegdirektoratet, Fylkestrafikksikkerhetsutvalget, Trygg Trafikk og andre – avholder seminarer med kommunale og fylkeskommunale innvandrerråd, KIM og INLO for å informere om og diskutere tematikken innvandrere som høyrisikogruppe i trafikken. Her kan det også drøftes andre måter som innvandrersorganisasjoner kan nyttiggjøres.
- Utarbeide informasjonsmateriell om trafikksikkerhet på aktuelle språk (polsk, litauisk osv.) som distribueres gjennom relevante kanaler og aktuelle nettsteder.
- Aktuelle kanaler for informasjon til gruppen av østeuropeiske arbeidsinnvandrere kan være bilferger (mange ankommer Norge med bil etter å ha kjørt gjennom Tyskland og Danmark), norske ambassader, NAV, skattekontoret, arbeidsgivere.
- Trafikksikkerhet inkluderes i rammeplan for informasjon til beboere i statlig mottak.

- Informasjonsbrosjyrer oversatt til en rekke språk som kan distribueres gjennom helsestasjoner, barnehage og skole.
- Legge større vekt på trafikk som eksempel i undervisningen i barnehage og skole
- Språklig forenklet materiell for kjøreopplæring spres til aktuelle læremiljø.
- Opplæring/kursing av kjørelærere i hvordan de kan kommunisere best mulig med innvandrere.
- Rekrutteringskampanjer og liknende som motiverer personer med innvandrerbakgrunn til å bli kjørelærere.
- Gi teoretiske deler av føreropplæringen større vekt. Det kan skje ved at det igjen stilles krav om gjennomføring av teorikurs, også for de som har passert 25 år. Teorikursene organiseres av kjøreskolene.
- Stille krav til at teoretisk og praktisk del av føreropplæringen gjennomføres nært i tid.
- Spørsmålene i teoretisk test trekkes og settes sammen i vilkårlig rekkefølge for hver test.
- Øvelseskjøring mot vederlag legaliseres, registreres og bringes inn under offentlig kontroll.
- Når øvelseskjøring legaliseres erstattes begrepet ”L-skoler” med offisielle benevnelser, slik at øvelseskjøringen ikke forveksles med ordinære (autoriserte) kjøreskoler. Eksempler kan være ”mengdetreningssenter” eller ”øvelsessenter”. Det må gjøres tydelig at de er et supplement, ikke erstatning, for ordinære kjøreskoler.
- Stille krav til at eleven skal ha et minimum antall kjøretimer på autorisert kjøreskole. Dette for å unngå den mest risikofylte kjøringen som følge av at eleven starter på bar bakke.
- Frivillige organisasjoner (Rotary, Frivillighetsentralen, Røde Kors, innvandrersorganisasjoner) bør oppmuntres til å tilby ledsaging til innvandrere som mangler venner eller bekjente å øvelseskjøre med.
- Kjøreskolene får større ansvar for elevene. Som et minimum bør kjøreskolene stå for oppmelding til den praktiske og teoretiske prøven.
- Subsidiert kjøreopplæring for personer som tjener under et gitt inntektsnivå, evt. også for personer med mange barn, sosialmottakere, andre trygdemottakere
- Tilbud om kjøreopplæring integreres systematisk i arbeidsmarkedstiltak gjennom NAV.



## Innhold

Forord .....	i
Sammendrag .....	iii
1 INNLEDNING .....	1
2 METODISK TILNÆRMING OG DATAMATERIALE .....	3
3 KUNNSKAPSSTATUS .....	7
3.1 Innvandringsbakgrunn og/eller sosial klasse? .....	9
3.2 Etnisk bakgrunn og/eller bosted?.....	10
3.3 Noen eksisterende tiltak internasjonalt.....	12
3.4 Eksisterende tiltak i Norge .....	14
4 HVORFOR ER INNVANDRERE MER RISIKOUTSATTE I TRAFIKKEN?.....	15
4.1 Kulturelle forklaringer: Om å omstille seg til trafikken i et nytt land .....	16
4.2 Interaksjonelle forklaringer: utfordringer i læresituasjonen .....	23
4.3 Institusjonelle forklaringer: Organisering av kjøreopplæringen.....	28
4.4 Strukturelle forklaringer: Sosioøkonomiske forhold .....	34
4.5 Oppsummering .....	38
5 MULIGE TILTAK FOR Å BEDRE TRAFIKKSIKKERHETEN BLANT INNVANDRERE I NORGE .....	41
5.1 Informasjonsarbeid .....	41
5.2 Tiltak knyttet til kjøreopplæringen .....	52
5.3 Overordnet organisering – mer ansvar til kjøreskolene.....	55
5.4 Tiltak rettet mot sosioøkonomisk skjevhet .....	59
5.5 Prioritering og anbefaling av tiltak .....	61
REFERANSER.....	65
VEDLEGG 1: KRAV TIL FØRERPRØVEN .....	69
VEDLEGG 2: INTERVJUGUIDER .....	71
Intervjuguide innvandrerorganisasjoner .....	71
Intervjuguide trafikklærere .....	73
Intervjuguide fokusgruppe innvandrere.....	75



# 1 Innledning

Etter den ”nye innvandringen” startet ved slutten av 1960-tallet har befolkningssammensetningen i Norge endret seg radikalt. Den nye innvandringen startet med arbeidsinnvandringen fra særlig Pakistan og Tyrkia. Siden innvandringsstoppen i 1975 har mange mennesker kommet som asylsøkere og flyktninger fra land i Asia, Afrika og Sør-Amerika, og mange har kommet gjennom familiegjening. Det siste tilskuddet til markant innvandring til Norge har kommet gjennom den nye arbeidsinnvandringen fra de nye EU-landene i Øst-Europa etter 2004, særlig fra Polen. Så sent som i 1970 var andelen av befolkningen som var født i utlandet eller i Norge av to utenlandsfødte foreldre så lav som 1,5 prosent. I 2010 var den steget til 11,4 prosent (ssb.no). Mens mennesker med bakgrunn fra Pakistan lenge var den største enkeltgruppen, er denne posisjonen nå overtatt av mennesker fra Polen. Norge har tradisjonelt vært et relativt homogent samfunn, som utfordres og endres av innvandringen, blant annet gjennom en større variasjon i sosiale gruppers behov, interesser og handlingsmønstre, det være seg i familielivet, i religiøse spørsmål, i arbeidsmarkedet eller vis-à-vis velferdsstaten. Ett område der dette kommer til uttrykk, er i trafikken.

Noen grupper trafikanter peker seg ut med å være mer ulykkesutsatte enn andre. For å målrette tiltak mot de deler av befolkningen som har spesielt høy risiko har Statens vegvesen opprettet et eget etatsprogram for høyrisikogrupper i trafikken. Programmet ble startet opp i 2007 og er planlagt avsluttet i 2010. Som en del av etatsprogrammet er det dokumentert at innvandrere (det vil si personer som selv er utenlandsfødte) har vesentlig høyere ulykkesrisiko enn andre bilførere og at det er forskjell mellom ulike innvandrergupper (se Nordbakke og Assum 2008; jf kap. 3 her). Med bakgrunn i disse resultatene fikk International Research Institute of Stavanger (IRIS) i 2009 i oppdrag å gjennomføre en studie der målet har vært å formulere strategier og tiltak for bedre trafikksikkerheten hos innvandrere. Prosjektet er gjennomført med Statens vegvesen, Vegdirektoratet som oppdragsgiver innenfor rammen av etatsprogrammet for høyrisikogrupper i trafikken.

Kategorien innvandrere er definert som førstegenerasjons innvandrere, det vil si personer født i et annet land av utenlandsfødte foreldre. Disse utgjør i underkant av 10 prosent av befolkningen ([www.ssb.no](http://www.ssb.no)). Mennesker som er født og oppvokst i Norge som etterkommere av innvandrere – de kalles ofte ”andregenerasjonen” – benevnes også ofte som ”innvandrere” i dagligtale, og de har vært del av Statistisk sentralbyrås definisjon av ”innvandrerbefolkningen”. Det har imidlertid ikke vært et mål i studien å belyse bilkjøring blant etterkommere av innvandrere, og etterkommere er således ikke viktige i våre analyser.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> I tilfeller hvor informanter (for eksempel kjørelærere) snakker om etterkommere/andregenerasjon vil det gå frem av teksten at det er disse som omtales.

Norsk regelverk forholder seg ulikt til utenlandske førerkort, avhengig av hvilke land de kommer fra. Førerkort fra land innenfor EØS-området gjelder på lik linje med norske førerkort. Personer som har førerkort fra en rekke andre land må enten bytte til norsk førerkort eller ta norsk førerprøve, mens atter andre må gå gjennom opplæring og førerprøve på samme måte som norske førstegangssøkende. En detaljert redegjørelse for regelverk og praksis gis i vedlegg 1.

Tidligere forskning viser at utfordringer for innvandrere knytter seg særlig til språkproblemer i kjøreopplæring, til trafikk-kultur (fra hjemlandet) og til konvertering av førerkort fra et annet land. Utfordringer innvandrere møter i norsk trafikk handler i følge Nordbakke og Assum (Ibid.:V) om tre forhold: Kunnskap om og holdninger til trafikksikkerhet fra hjemlandet, ny ”setting” i forhold til kjøre- og trafikkforhold, samt at føreropplæringen oppleves som problematisk, mye på grunn av språklige utfordringer. Mye kan også handle om behov for kulturell sensitivitet og mangelfull språklig og kulturell kompetanse blant kjørelærere (Rismark og Sølvsberg 2008)

For å identifisere mulige tiltak og strategier har vi lagt vekt på en *praksisnær* tilnærming. Vi har innhentet informasjon fra grupper og aktører som både kan bidra til forståelse av tematikken og som kan konkrete innspill til hva som kan gjøres for å bedre trafikksikkerheten for denne risikogruppen. Mer konkret er disse: (i) representanter for innvandrersorganisasjoner, fellesfora/samarbeidsutvalg for slike organisasjoner, enkelte nøkkelpersoner i visse innvandrermiljøer, representanter for voksenopplæringscentre, samt politiet. Hovedvekten er på organisasjonene. Vi har videre (ii) intervjuet kjørelærere og (iii) gjort fokusgrupper med innvandrere fra Polen, Pakistan og Somalia. Datamaterialet fordeler seg forholdsvis likt mellom Oslo og Stavanger.

Rapporten munner altså ut forslag til i tiltak. Datamaterialet og -analysen peker imidlertid tydelig mot en rekke andre mekanismer som påvirker graden av risiko enn det som tidligere forskning har vist, som vi finner at det er nødvendig å dokumentere og ta hensyn til i utformingen av tiltak. Rapporten vår gir derfor svar på to hovedspørsmål:

3. Hva kan den høyere ulykkesrisikoen blant innvandrere skyldes?
4. Hva kan være relevante handlingstiltak for å redusere denne risikoen?

Rapporten er bygget opp på følgende måte:

I kapittel 2 redegjør vi for studiens metodiske tilnærming og datamateriale, før vi i kapittel 3 går gjennom hva tidligere forskning har vist om innvandreres ulykkesrisiko i trafikken. Kapittel 4 er en gjennomgang av hva vårt materiale forteller om mulige årsakssammenhenger, og hvordan disse supplerer tidligere forskning. Dette leder over i kapittel 5, hvor vi redegjør for og diskuterer de tiltak vi har identifisert og som vi finner at kan bidra til å redusere innvandreres ulykkesrisiko.

## 2 Metodisk tilnærming og datamateriale

Som nevnt innledningsvis vurderte vi det som viktig å ha et *praksisnært* forskningsdesign i denne studien. For å identifisere mulige tiltak og strategier anså vi det som betydningsfullt å innhente informasjon fra grupper og aktører som både kunne bidra til forståelse og innspill til konkrete strategier og tiltak for å bedre trafikksikkerheten for denne risikogruppen. Vi ønsket med andre ord å komme i kontakt med personer med relevant erfaringsgrunnlag. Med dette for øye har vi gjennomført en *kvalitativ* undersøkelse. Datamaterialet er basert på både enkeltintervjuer og fokusgrupper. Totalt har vi gjennomført 20 intervjuer, med enkeltpersoner eller grupper.

Datainnsamlingen er foretatt i Oslo, hvor innvandrerbefolkningen er stor, ca. 25 % av befolkningen, og i Stavanger, hvor den er vesentlig mindre, ca. 14 % av befolkningen (samt består relativt sett av flere ”vestlige innvandrere”). Denne regionale todelingen ble gjort ut fra en antagelse om at tilpasning til nytt kjøremønster i vertslandet, eventuelt reproduksjon av kjøremønster fra hjemland, vil kunne ha å gjøre med størrelsen på innvandremiljøene, og med etnisk bostedskonsentrasjon.

I tillegg til at vi ønsket personer med mest mulig praksisnær erfaring, la vi vekt på å komme i kontakt med personer som kunne kaste lys på tematikken fra *forskjellige* ståsteder. Vi ønsket relevante perspektiver fra både majoritets- og innvandrerposisjon. Folk med ulike ståsteder vil kunne fremme ulike forslag til tiltak, og de vil kunne gi forskjellige forklaringer på samme fenomen. Et slikt variert inntak er viktig: Eksempelvis er det ikke uvanlig at en kjørelærer og en elev (som har innvandringsbakgrunn) kan ankomme kjøretimer med både svært forskjellig erfaringsbakgrunner, forskjellige fortolkningsrepertoarer som de bruker for å forstå den gjeldende situasjonen, samt med høyst ulike interesser knyttet til situasjonen.

Synspunkter som gis fra ett perspektiv, for eksempel innvandrerorganisasjon, kan videre holdes opp mot synspunkter og beretninger fra et annet, for eksempel kjørelærer. Dette styrker validiteten i analysene. De ovenfor nevnte hensynene har vært viktig oppbyggingen av datamaterialet. Intervjuene fordeler seg på følgende utvalg:

Vi har gjort (i) 10 enkeltintervjuer med representanter for *innvandrerorganisasjoner*, fellesfora/samarbeidsutvalg for slike organisasjoner, enkelte nøkkelpersoner i enkelte innvandremiljøer som i kraft av sitt virke kjenner til problematikken, samt representanter fra voksenopplæringscentre og politiet.<sup>2</sup> 5 av intervjuene er gjort spesifikt med representanter for pakistanske, somaliske og polske organisasjoner. De 10 intervjuene er omtrent jevnt fordelt mellom Oslo og Stavanger. Innvandrerorganisasjoner ble inkludert i studien både ut fra en antagelse om at disse i seg selv kunne utgjøre en kanal for tiltak (informasjon), og intervjuene kunne dermed gi oss kunnskap om hvordan slike tiltak eventuelt bør utformes. I tillegg er representanter

---

<sup>2</sup> Representanter for politiet ble kun intervjuet i Stavanger.

for disse organisasjonene ofte nøkkelpersoner i sine respektive miljøer, og har dermed god oversikt over disse. De kan kort fortalt fungere som ”ekspertinformanter”.

Dernest (ii) har vi gjort 5 enkeltintervjuer/gruppeintervjuer med *kjørelærere*. 3 intervjuer er gjort i Oslo (alle ved kjøreskoler øst i byen, der innvandrerandelen er høyest). 2 intervjuer er gjort i Stavanger-området. Alle kjørelærere som er intervjuet har lang erfaring med å gi føreropplæring til innvandrere. Vi intervjuet kjørelærere særlig med det for øye å få informasjon om hvilke utfordringer innvandrere kan ha i møtet med det å skulle ta norsk førerkort. Imidlertid har vi fra informanter i dette utvalget også fått mye informasjon om hvilke utslag den overordnede organiseringen av kjøreopplæringen gir, samt hvilken rolle sosioøkonomiske forhold spiller.

Endelig (iii) har vi gjennomført fokusgrupper med personer som selv er *innvandrere*. Her har vi gjennomført 6 gruppeintervjuer med personer fra henholdsvis Polen, Pakistan og Somalia, to gruppeintervjuer fra hvert land. Blant polske ble begge gruppeintervjuene gjennomført i Stavanger. Blant pakistanske har vi gjennomført 1 fokusgruppe intervju i hver by, og det samme blant somaliere. Vi intervjuet innvandrere først og fremst for å få utdypet kunnskapen om hvilke utfordringer det kan by på å begynne å kjøre bil i et nytt land, for å få inntrykk av hvordan trafikken er i hjemlandene, samt for å danne oss et inntrykk av hvilke strategier innvandrere utvikler for (i) å ta seg frem i norsk trafikk og for å finne ut av regler og muligheter, og (ii) avlegge førerprøven.

Vi valgte disse tre innvandrergruppene fordi de har svært ulik migrasjonsbakgrunn og forskjellig situasjon i vertslandet (Norge). Somaliere i Norge har som oftest innvandret som flyktninger. De har relativt kort botid, og er posisjonert i offentligheten som den kanskje mest marginaliserte etniske minoritetsgruppen i Norge. Sysselsettingen er lav i denne innvandrergruppen, som også består av mange unge personer. Personer fra Pakistan har de i gjennomsnitt lengre botid. De har flyttet til Norge gjennom først arbeidsinnvandring, senere familiegjenforening etter innvandringsstoppen i 1975. Pakistanere utgjør den største enkeltgruppen i Norge med bakgrunn utenfor Europa. Sammenlignet med somaliere flytter pakistanere i dag til en etablert etnisk sosial struktur i Norge, med sterkere og mer etablerte familiestrukturer. Når det gjelder trafikk er det mange yrkessjåfører i denne innvandrergruppen. Personer med bakgrunn fra Polen er i øyeblikket den største innvandrergruppen i Norge, samtidig som de som regel har langt kortere fartstid i Norge enn de to andre gruppene. Et overveiende flertall har kommet som arbeidsinnvandrere etter EU-utvidelsen i 2004. I denne gruppen er det mange menn og også relativt mange unge. Når det gjelder den regionale dimensjonen i vår studie, kan man i forhold til personer fra Polen anta at det vil være mindre forskjeller mellom steder i Norge, i måten man forholder seg til førerkortproblematikk og kjøreopplæring i relasjon til egen minoritetsgruppe. Dette skyldes at polske er jevnere fordelt i landet enn migrantgrupper fra asiatiske og afrikanske land, som mer konsentrert i hovedstaden.

I tabellen under viser vi sammensetningen av fokusgruppene, utvalg (iii).

Tabell 1. Sammensetning av fokusgruppene (utvalg iii).

	<b>Pakistanske<sup>3</sup></b>	<b>Somaliske</b>	<b>Polske</b>
<b>Stavanger</b>	3 personer: bodd i Norge mellom 4 og 13 år	2 personer: bodd i Norge i ca. 15 år	(i) 7 personer, (ii) 6 personer. Bodd i Norge fra 2 til ca. 20 år <sup>4</sup>
<b>Oslo</b>	2 personer: bodd i Norge i 4 og 20 år	9 personer: bodd i Norge mellom 3 og 13 år	

Som Nordbakke og Assum (2008) opplevde også vi rekruttering til datainnsamlingen som relativt langtrukken, og vi havnet i enkelte blindspor underveis. Det var få vansker forbundet med å rekruttere kjørelærere og representanter for innvandrersorganisasjoner (utvalgene ii og i). Dette er naturlig, all den tid de ble intervjuet i kraft av yrke eller aktivt frivillig arbeid.

Det var mer utfordringer med å rekruttere deltakere til fokusgrupper med innvandrere. I tillegg til at folk her intervjues som privatpersoner, og derfor kan antas å ha et langt svakere engasjement for temaet enn særlig kjørelærere. Det er også kjent fra andre sammenhenger at rekruttering av informanter kan være vanskeligere blant innvandrere og minoriteter enn andre. Informanter til fokusgruppeintervjuene i utvalg (iii) ble rekruttert via organisasjoner, moskeer (fredagsbønn) og voksenopplæringsentre.

Det var ikke store utfordringer forbundet med å vekke interessen for prosjektet blant personer som vi kom i kontakt med og som vi ønsket å rekruttere til fokusgrupper (utvalg iii). Problemet var snarere å finne tidspunkter som passet for flere som var invitert og som hadde takket ja til å delta. Løsningen ble ofte å arrangere fokusgruppe ved en anledning der flere som takket ja allerede befant seg, slik som etter fredagsbønn eller samling i organisasjon. Selv om også vi altså møtte visse utfordringer i rekruttering, valgte vi i motsetning til Nordbakke og Assum (2008: 50) å ikke operere med noen form for økonomisk kompensasjon eller premiering for deltakelse.

Til utvalg (iii) i undersøkelsen valgte vi å fokusere på menn. Det var flere grunner til dette valget. Statistikken viser at det er særlig mannlige innvandrere som har en høyere ulykkes- og skaderisiko. Slik kan man argumentere for at det er særlig innvandrermenns perspektiv det er viktig å belyse. På den andre siden kan man spekulere i om det i miljøer med tradisjonelle kjønnsrollemønstre, slik tilfellet er i mange innvandrermiljøer,

<sup>3</sup> De pakistanske informantene er alle yrkessjåførere, uten at rekrutteringen var planlagt slik fra vår side.

<sup>4</sup> Av ressurshensyn ble begge fokusgruppene med polske gjennomført i Stavanger. Som nevnt er det rimelig å anta at den regionale dimensjonen er mindre viktig for polske enn for somaliske og pakistanske, all den tid polske er mer jevnt fordelt i landet enn de to andre gruppene (som i stor grad er konsentrert i Oslo).

så vil barneoppdragelse i stor grad kunne være et anliggende for kvinner. Dermed er det kan hende det i størst grad mødrene som vil diskutere trafikksikkerhet med barn. Ut fra et slikt perspektiv er kvinner en viktig gruppe å komme i kontakt med. Den viktigste grunnen til at vi valgte å fokusere på menn, var imidlertid hensynet til innsnevring av utvalgene. All den tid vi allerede hadde 3 forskjellige innvandrergupper og 2 geografiske regioner, fant vi at en tredje variabel (kjønn) potensielt kunne gjøre forskningsdesignet for lite konsentrert. Kjønnssdimensjonen er likevel fanget inn som tematikk, både direkte (via organisasjonene og kjørelærerne) og indirekte (via fokusgruppene). Og selv om vi fokuserte på menn, så var det av tilfeldighet flere kvinner representert i flere av fokusgruppene (begge de to gruppene med polske informanter og gruppen med somaliske informanter i Oslo).

Intervjuene var semistrukturerte og fulgte løselig intervjuguider som var utarbeidet på forhånd (se vedlegg 2). De fleste intervjuene ble tatt opp på bånd og transkribert, mens det fra et fåtall kun ble tatt skriftlige notater. Intervjuene ble gjort av Vassenden og Gjerstad, noen av dem sammen, flertallet med en intervjuer. Analysene er basert på alle forfatterens lesning av intervjuene. Tolkninger og analyser av materialet er slik validert gjennom vår felles lesning.

Selv om vi finner at våre data gir et godt grunnlag for både å løfte frem mulige forklaringer på ulykkesrisikoen blant innvandrere og til å foreslå mulige tiltak for å bøte på situasjonen, så har datamaterialet selvsagt sine begrensninger. For det første er dette et relativt begrenset kvalitativt materiale, slik at mulighetene til generalisering er relativt beskjedne. Dette forsøker vi å veie opp for ved at materialet baserer seg på ulike perspektiver i feltet, og gjennom å foreta analysene i lys av statistikk og tidligere forskning.

Videre hører det med til tolkningen av kvalitative data å innreflektere betydningen av hvem som sier hva i intervjuene. Hva gir et kvalitativt intervju deg informasjon om? Er det om virkeligheten utenfor intervjuet, om perspektivet til den som forteller eller strengt tatt bare om interaksjonen i intervjuet? (Se Silverman 2001; jf. Vassenden 2007: 34-43.) Betydningen av dette gjør seg for eksempel gjeldende i kjørelærernes fortellinger – som ofte inneholder kritikk av innvandrere, preget av at de har opplevd samhandling med innvandrere som elever relativt besværlig. Synspunktene til kjørelærerne kan også forstås ut fra at de har en økonomisk interesse i hvordan kjøreopplæringen er organisert. Innvandrere kan på sin side være opptatt av at de i intervjuene skal fremstå som trygge bilister, noe som kan påvirke svarene de gir om problematikken innvandrere i trafikken. Vi reflekterer over slike spørsmål der vi at de er relevante for analysen av materialet.



### 3 Kunnskapsstatus

I dette kapitlet gir vi en presentasjon av forskning som allerede finnes om innvandrere og trafikk sikkerhet. Vi legger vekt på å beskrive hva man vet om innvandreres ulykkesrisiko og peke på kunnskapshull i den eksisterende forskningen.

Når trafikkulykker skal forklares har en tradisjonelt gjerne sett på kjønn, alder og utdanning, mens det har vært mindre oppmerksomhet rettet mot betydningen av etnisitet og "rase" (*race*) (Romano et al. 2005). Disse er det likevel grunn til å se nærmere på. Eksempelvis viser flere studier at minoritetsstatus kan være forbundet med promillekjøring, manglende bilbeltebruk og fartsoverskridelser (diverse henvisninger i Romano et al. 2005). Et annet eksempel er dokumentert i den amerikanske delstaten Colorado, der latinamerikanere oftere enn hvite kjørte med promille, for fort, uten bilbelte og uten førerkort (Harper et al. 2000, ref. i Romano et al. 2005).

Her skal det ellers bemerkes at selv om etnisk bakgrunn er viktig også i herværende studie, så er overføringsverdien av disse studiene ikke nødvendigvis opplagt. Mange av studiene er for eksempel av veletablerte etniske minoriteter, slik som afroamerikanere (se Wells et al. 2002). I disse amerikanske studiene er det slik at det først og fremst er betydningen av *minoritetsposisjon* man studerer, og ikke betydningen av migrasjon, som er der vi har vårt fokus.

En rapport fra det svenske Vägverket (Van Dyck og Bossaert 2006) gir en oversikt over kunnskapsstatus om forholdet mellom minoritetsstatus og risiko for trafikkulykker. Migranter er oftere involvert i ulykker enn majoritetssvensker. Van Dyck og Bossaert peker eksempelvis på at innvandrere, i mindre grad enn den svenske majoritetsbefolkningen, bruker bilbelte i bykjøring (på landeveien finner man ingen forskjeller), og oftere transporterer barn usikret (s. 13). Migranternes manglende *informasjon* om trafikk sikkerhet framholdes som en gjennomgående problematikk. Et funn som fremkommer i studier i flere land (referert hos Van Dyck og Bossaert), er at bilen kan være et viktigere *statussymbol* i mange minoritetsmiljøer, og at dette bidrar til at den brukes oftere (s. 14; 17). Ellers viser forfatterne til at man ikke vet mye om hva som skyldes nasjonalitetsbakgrunn, sosioøkonomiske forskjeller og alderssammensetning. Usikkerhet rundt forholdet mellom disse faktorene synes å prege det meste av litteraturen på feltet.

Selv om det ikke finnes en stor litteratur på feltet, så viser også norske studier at innvandrere ("førstegenerasjon", som selv er innvandrere) har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte. Vi forholder oss i stor grad til en rapport fra Transportøkonomisk Institutt (Nordbakke og Assum 2008), om innvandreres ulykkesrisiko og forhold til trafikk sikkerhet. Rapporten bygger på en studie av ulykkes- og skadestatistikk blant innvandrere og norskfødte som har norsk førerkort. Analyser er foretatt av de politirapporterte ulykkene i perioden 2002 til 2006. I rapporten fremgår det at høyere ulykkesrisiko først og fremst gjelder innvandrere fra ikke-vestlige land, og da særlig fra

Midt-Østen og Afrika (ibid.).<sup>5</sup> For menn født i Midt-Østen og Afrika er ulykkesrisikoen mer enn dobbelt så høy som for menn født i Norge. Tilsvarende gjelder også for kvinner (ibid.). Det er spesielt førere født i land i Midtøsten som peker seg ut blant kvinner, med 5,6 ulykkesinnblandete førere per 1000 norskregistrerte personbilførerkort. Til sammenligning er det tilsvarende tallet 2,5 blant norskfødte kvinner. Risikoen for en singelulykke er 170 prosent høyere for menn med ikke-vestlig innvandrerbakgrunn enn for norskfødte menn, og dobbelt så høy for kvinner tilsvarende (ibid.). Menn født i Midt-Østen og Afrika har altså den høyeste ulykkesrisikoen – omtrent 10 av 1000 førerkortinnehavere er involvert i ulykker årlig, mot 4,5 blant menn totalt (ibid.: 27-28). Også i skaderisiko skiller menn med født i afrikanske land eller land fra Midt-Østen seg ut, med henholdsvis 5 og 5,5 skadete personbilførere per 1000 førerkort, mot 2,1 blant menn samlet.<sup>6</sup>

Basert på fokusgruppestudie og spørreundersøkelse fremmer forfatterne bak studien flere mulige forklaringer på disse forskjellene (ibid.: 133-134): (i) Forskjellene kan skyldes språklige problemer i forbindelse med førerprøve og kjøreopplæringen.<sup>7</sup> (ii) Det kan handle om ”kulturelle” forhold, slik som at noen migranter har bakgrunn fra land der skjebnetro (”det som skjer, det skjer”) er mer utbredt enn i Norge, samt at mange vil være opplært som bilfører i et land med annen trafikk-kultur (hva gjelder formelle og uformelle regler). Det kan dreie seg om erfaringer knyttet til fart, rus, beltebruk, vikeplikt, forhold mellom bilist og myke trafikanter, med mer. Dette kan gi utfordringer med omstilling fra et tenkesett til et annet. (iii) For noen grupper kan det handle om rusproblematikker. (iv) Stress hos personer med krigserfaringer samt engstelse for familie i hjemlandet kan også virke inn.

Spørreundersøkelsen avdekker relativt få forskjeller i selvrapportert trafikkatferd mellom innvandrere og norskfødte som kan forklare de store forskjellene i ulykkesrisiko. Forhold knyttet til holdninger trekkes imidlertid frem: Innvandrere synes å ha større tiltro til egne ferdigheter og mindre tiltro til regelverket enn norskfødte. De

---

<sup>5</sup> Svenske studier finner det samme (Yahya 2001, i Assum og Nordbakke 2008: 5). Her kan det også legges til at i Sharma (2008) fremgår det at 90 % av dødsfall som følge av trafikkulykker skjer i lav- eller middelinntektsland (ikke bare høyinntektsland, slik man gjerne tror), og dødeligheten øker raskest der. Dødeligheten er størst blant unge. Mens Sverige har 1,3 dødsfall pr 10 000 kjøretøy, er tilsvarende tall i enkelte afrikanske land over 100. Menn i Sørøst-Asia og Afrika har den høyeste trafikkdødeligheten i verden.

<sup>6</sup> Det er ikke enighet i litteraturen på punktet om skaderisiko. I en studie fra Australia (Dobson et al. 2004) finner forskerne ingen forskjeller mellom førere født i og utenfor Australia, hva gjelder sjanse for å være involvert i dødsulykker eller ulykker der den skadete måtte på sykehus.

<sup>7</sup> Dette er sentralt hos Rismark et al. (2003). I deres studie av innvandreres møte med føreropplæringen tegner materialet “[...] et bilde av en opplærings- og prøvesituasjon med mange utfordringer både for elever, trafikklærere, sensorer og andre involverte” (s. 80). Særlig språklige utfordringer er et felles tema. ”Mangel på felles språk gjorde at de var hensatt til en overfladisk kommunikasjonssituasjon der kun nøkkelord ble formidlet” (s. 53). For kjørelærere kan også kulturelle forskjeller i kroppsspråk gjøre det vanskelig å vurdere elevens kompetanse (s. 54). Disse kommunikasjonsutfordringene gjør seg også gjeldende ved avleggelse av førerprøven. Se også Rismark og Sølvsberg 2008.

later også til å ha lavere kunnskap om behovet for å sikre barn i bil, samt om syklisters rettigheter (ibid.: 134-136).

Rapporten fra TØI danner et godt grunnlag for prioriteringer i vårt prosjekt, og den gir verdifull kunnskap til feltet. Den legger forholdsvis stor vekt på ”kulturelle” forklaringer, særlig trafikkmønster fra hjemlandet, utfordringer med omstilling og språkproblemer i føreropplæringen. Annen litteratur på feltet, samt den generelle innvandringsforskningen, tyder imidlertid på at det også er grunn til å rette oppmerksomhet mot problematikker som sosial klasse og bosted og etnisk bostedskonsentrasjon.

### 3.1 Innvandringsbakgrunn og/eller sosial klasse?

Rapporten fra TØI drøfter i beskjeden grad spørsmålet om *sosial klasse*. Spørsmål om hva som skyldes innvandringsbakgrunn og etnisk bakgrunn kontra sosioøkonomisk posisjon og utdanning er en gjenganger når man diskuterer sosiale fenomener knyttet til innvandring. For problematikker som bostedssegregasjon, kriminalitet, med med, viser det seg ofte at betydningen av etnisk bakgrunn er langt mindre enn effekten av sosial bakgrunn, utdanning og sosioøkonomisk status (se for eksempel Blom 2002; Skardhamar 2006: 1) Dette gir grunn til å anta at sosial klasse vil være viktig også når det innvandring, trafikk og ulykkesrisiko, og også når man skal definere og implementere tiltak for å bedre trafikksikkerheten blant innvandrere.

Omfattende forskning viser at trafikkulykker ikke rammer tilfeldig, men er mer konsentrert blant grupper med lavere sosioøkonomisk status enn andre (Hasselberg et al. 2005; Hasselberg og Laflamme 2008). Særlig gjelder dette for unge mennesker. Dette taler for at den som ønsker å forstå bakgrunnen for trafikkulykker også må se på hvordan sosial klasse virker inn på ulykkesmønsteret (se Vaez og Laflamme 2005).

Sosial klasse kan måles på flere måter. Nordbakke og Assum (2008) har med utdanning i sitt spørreskjema og lar den være en bakgrunnsvariabel for spørreundersøkelsen. De drøfter utdanning til en viss grad, men inntekt og yrke (bortsett fra om respondenten er yrkessjåfør eller ikke) inngår verken som bakgrunnsvariabel eller i diskusjonen. Man vet at migranters utdanning ikke nødvendigvis sier noe om deres inklusjon eller eksklusjon i Norge, da mange arbeider i yrker (blant annet på grunn av diskriminering i arbeidslivet) som de er langt overkvalifisert for.

Det finnes noen studier av forholdet mellom trafikkulykker og klasse som er verdt å nevne i denne forbindelse.

Vaez og Laflamme (2005) er en undersøkelse av rus og trafikkulykker blant svenske ungdommer. Her er betydningen av henholdsvis kjønn, alder og sosioøkonomisk status målt ved hjelp av (i) husholdningens klasseposisjon (begge foreldres sosioøkonomiske status, veid mot hverandre med tanke på hvilket yrke som har størst innvirkning på familiens ideologi, holdninger og konsummønster og på barnas livsmuligheter), og (ii) oppnådd utdanning (tre nivåer). Angående sosial klasse finner Vaez og Laflamme at sosiodemografi spiller liten rolle for skadeomfanget ved ulykker i ruspåvirket kjøring (man kan si at ”rusen gjør lik”). Skadeomfanget er derimot ulikt fordelt på alder og

sosioøkonomiske grupper. De som er for unge (16-17 år), de som har lav utdanning og de som kommer fra husholdninger med arbeidere, selvstendige og ”andre” har større risiko for alvorlige skader når de er involvert i ulykker. Dessuten finner de at det er flere ruskjører blant førere med laveste utdanningsnivå, og fra husholdninger med arbeidere og ”andre”. Forskerne finner at det er slående sammenhenger mellom utdanningsnivå og andel som kjører i ruspåvirket tilstand.

Hasselberg og Laflamme (2008) har studert trafikkskader blant unge svensker, sett i forhold til opphavsland og sosioøkonomisk posisjon. Forfatterne viser her til amerikanske studier. I USA er det sterk sammenheng mellom opphavsland eller ”rase” og sosioøkonomisk status. En har sett på betydningen av sosioøkonomisk status kontra ”rase” for ulykkesrisiko. I en studie av risikoen for dødsulykker blant svarte forsvant effekten av ”rase” når man kontrollerte for sosioøkonomiske variabler. Med andre ord var det klasse og ikke etnisitet som her virket inn. Men slike funn er langt fra entydige: I en annen studie av risikoen for dødsulykker blant svarte bilister vedvarte effekten av ”rase” selv når det var justert for utdanningsnivå.

Hasselberg og Laflamme viser også til en svensk studie av dødelighet knyttet til ulykker. Der ble det avdekket sosioøkonomiske forskjeller blant unge førere. Risikoen blant de med lav status var ikke påvirket av foreldrenes opphavsland. Hasselberg og Laflamme har studert forskjellen mellom de med svensk bakgrunn, bakgrunn fra vestlige land, samt ”resten” (målt gjennom eget og foreldres fødeland). Sosioøkonomisk status ble operasjonalisert gjennom status hos hver av foreldrene (som hos Vaéz og Laflamme), og man målte ulykkesrisiko i fire grupper: (i) middels- og høytlønnet, (ii) assisterende ikke-manuelle ansatte, (iii) manuelle arbeidere, (iv) selvstendige inkl. bønder (selvstendige uten ansatte eller småskala entreprenører, bønder på små og mellomstore gårdsbruk, andre (studenter, trygdede). Hasselberg og Laflamme finner at det er ingen forskjell i risiko for å bli skadet som fører mellom utenlandsfødte og svenskfødte. Det er derimot klare sosioøkonomiske forskjeller i risiko for å bli skadet som fører: unge førere fra manuell arbeiderfamilie har 80 % høyere risiko og barn av selvstendige 90 % høyere risiko, sammenlignet med referansegruppen (barn i familier med middels og høy inntekt). Forfatterne konkluderer med at det er sosioøkonomisk status, ikke opphavsland, som har betydning.

Det ser altså ikke ut til å være etablert noen konsensus i litteraturen om den respektive betydningen av henholdsvis innvandringsbakgrunn/etnisk bakgrunn og sosioøkonomisk status for ulykkesrisiko (se van Dyck og Bossaert 2006: 13). Det er i seg selv en viktig grunn til at perspektiver knyttet til sosial klasse bringes inn i den videre diskusjonen av årsakssammenhenger og endelig i forslag til tiltak.

### **3.2 Etnisk bakgrunn og/eller bosted?**

Det er også relevant å se nærmere på urbanitet og regionale variasjoner, som er en dimensjon som ikke berøres hos Nordbakke og Assum. Den henger sammen med den sosioøkonomiske dimensjonen diskutert i forrige avsnitt. ”Innvandrerbefolkningen” bor

langt mer urbanisert enn befolkningen ellers.<sup>8</sup> Grovt sett kan det bety at migrantgrupper i gjennomsnitt eksponeres mer for bytrafikk, mens majoritetsbefolkningen er relativt sett mer å finne på landeveien. Her vil ulykkesrisikoene (og -typene) være av ulik karakter. Minoriteter er mest eksponert for de man finner i byene. Det er videre velkjent at innvandrere er overrepresentert i de områdene av storbyene som har de dårligste levekårene. I slike områder kan ulykkesmønsteret være av en annen karakter enn andre steder, blant annet med flere ulykker som involverer fotgjengere og syklister, uten at disse ulykkene nødvendigvis har noe ”etnisk” eller ”kulturelt” vedheng. Van Dyck og Bossaert (2006) fremhever nettopp det siste momentet. Slik sett er det kanskje også de delene av *byen*, det *fysiske rommet*, som migranter beveger og oppholder seg i, som bidrar til å skape forskjeller mellom minoritet og majoritet, og ikke utelukkende ”kulturell bagasje” – det vil si medbrakte tenkemåter.<sup>9</sup> På dette punktet later det til at man vet lite. Dette kunnskapshullet er ett av motivene bak at vi ikke utelukkende har fokusert på Oslo i denne studien. Det kan legges til at det her er en potensielt interessant sammenkjedning av bakgrunn fra hjemland og bosettingsmønstre i Norge. Mange innvandrings-/minoritetsgrupper i Norge, for eksempel pakistansk-norske, har bakgrunn fra rurale områder i hjemlandet (jf. Haepers og Pocock [1993], sitert i Thomson et al. 2001). Slik sett kan vi se for oss at befolkningsgrupper (første generasjons migranter) som i størst grad er vant til trafikkmønstre fra rurale områder og dermed kan hende i starten mangler relevante handlingsrepertoarer for bytrafikk, også *bor* i de områdene av vertslandet der det er mest bytrafikk, det vil si i områder der deres handlingsrepertoarer knyttet til trafikk i minst grad samsvarer med de som trengs i det fysiske rommet de befinner seg i.

Betydningen av innvandringsbakgrunn kontra bosted for ulykkesrisiko ser imidlertid ut til å være lite studert, men er et perspektiv vi mener er viktig å bringe med i diskusjonen. Etnisk bostedskonsentrasjon kan også ha betydning for hvilke tiltak som identifiseres. Eksempelvis kan man tenke seg at informasjon om trafikksikkerhet overfor innvandrere bør fokusere de delene av trafikksikkerhet som handler om bykjøring, og da særlig rettet mot forholdet mellom bilist og fotgjengere/syklister.

Det er i den forbindelse verdt å legge merke til en studie utført av Thomson et al. (2001). Disse forfatterne peker på at bosted er delforklaring på minoritetsbarns høye ulykkesrisiko. Hvis man bor i marginaliserte områder, slik minoriteter ofte gjør (jf. diskusjonen over om sosial klasse), så har man dårligere tilgjengelighet til trygge lekeområder. Dette vil medføre at barn i større grad leker i trafikkerte gater (ibid.: 4.2). Her kan også tilføye at minoritetsbarn oftere enn majoritetsbarn også har sin oppvekst i områder i indre by, og som forfatterne også peker på, er trangboddhet også en risikofaktor fordi det gir større incentiv for å leke utendørs. Vi kan også peke på at det å ha mange barn, slik minoritetsfamilier ofte har, kan være en annen risikofaktor. Mange

---

8 For å bruke Rogaland som eksempel, så bor 75 % av fylkets innvandrerbefolkning i de mest urbaniserte kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Haugesund. For hele befolkningen i fylket er tilsvarende prosent 57. (Tall fra SSB Statistikkbanken.)

9 Merk at denne svenske rapporten handler om trafikk generelt, også sykling og offentlig transport, ikke kun spesifikt om bilkjøring.

barn begrenser ens mulighet for å passe på, og det kan være en medvirkende forklaring på at minoritetsbarn er mer eksponert for fotgjengerulykker (cf. *ibid.*: 4.3). ”It is thus no surprise to find that, for example, children from large, single parent families are disproportionately vulnerable” (*ibid.*: 4.4).

Vi skal supplere disse betraktningene fra eksisterende litteratur om forholdet mellom klasse og ”kultur” med empiriske funn fra vår egen undersøkelse, som handler både om mulige årsaker til den høyere ulykkesrisikoen blant innvandrere (se kap. 4) og om mulige tiltak (se kap. 5). Ikke minst finner vi i vårt materiale klare antydninger om at lav sosioøkonomisk status og lav økonomisk kapital kan føre til at mange innvandrere får en dårligere kjøreopplæring enn befolkningen ellers, samt at det samme forholdet ser ut til å lede til at det forekommer irregulariteter i forbindelse med førerprøve og teoriprøve (”juks” og ”snarveier”). Dette vil også behandles i kapittel 5 (mulige tiltak), særlig når det gjelder overordnet organisering av kjøreopplæring og førerprøve, og forholdet mellom kjøreskoler og trafikkstasjoner.

### 3.3 Noen eksisterende tiltak internasjonalt

Vår rapport ender som nevnt ut i forslag til tiltak for å bedre trafiksikkerheten hos innvandrergupper i Norge. I det følgende skal vi redegjøre for tiltak iverksatt i forskjellige land, som vi har identifisert gjennom litteraturgjennomgang.

I tillegg til å gi en god kunnskapsoversikt over forskningen på feltet (i EU), gir den nevnte rapporten fra svenske Vägverket (Van Dyck og Bossaerts 2006) også en oversikt over konkrete *tiltak* rettet mot problematikken. Oversikten omfatter tiltak både på nasjonalt og lokalt nivå (på EU-nivå finnes ingen), og både slike som er orientert ut fra henholdsvis integrasjonshensyn og slike som tar utgangspunkt i samferdselshensyn.

En stor del av tiltakene handler om å informere om trafikkregler. I *svensk* forskning fremheves for eksempel tre viktige kanaler for informasjonsarbeid, som er verdt å merke seg:

- (i) *lokale medier og markedsføring* (siden innvandrere i mindre grad enn majoritetsbefolkningen følger med i vanlige medier)
- (ii) *innvandrersorganisasjoner*
- (iii) *introduksjonsprogrammer*

Særlig de to sistnevnte tiltakene har også pekt seg ut i vårt eget materiale (se kap. 5).

I det følgende lister vi et utvalg av relevante tiltak fra denne rapporten, først og fremst de som handler om migranter som bilførere (rapporten handler om migranter i trafikken generelt, altså også som syklistere, fotgjengere og reisende i offentlig transport). Oversikten over tiltakene stammer fra 2006. Nye tiltak kan ha kommet til senere.

I Sverige (*ibid.*: 15-16) har man gjennomført pilotforsøk med å integrere trafikkinformasjon i svenskopplæringen. Videre er teoriprøven oversatt til 12 språk.

I Belgia (s. 17) finnes det i følge rapporten lite forskning på feltet. Imidlertid viste en større studie av frivillig sektor og offentlige virksomheter som (uavhengig av tema) trenger å kommunisere med innvandremiljøer, at disse oftere bruker tilpassete kommunikasjonskanaler som moskeer og lignende, heller enn bildemateriale og oversatte publikasjoner. Dessuten er målrettet informasjonsarbeid gjerne anvendt. Videre har man på føderalt nivå i Belgia utviklet nettsiden "New in Town". Denne skal ha et område om "what do I have to do, to be mobile?" I Flandern går nykommere gjennom 'community orientation course', som er et kurs som ligner det norske introduksjonsprogrammet, men som er mer lokalt orientert. Her er "mobilitet"/ferdsel én del, men på grunn av tidsmangel i kurset gjennomgås bare de viktigste trafikkreglene.

Danmark (s. 24) har flere tiltak rettet mot innvandrere i trafikken. Man har utviklet et nettsted for arbeidsinnvandrere, som har grunnleggende informasjon om trafikkregler, offentlig transport og bilkjøring. Ellers mottar innvandrere som ankommer Danmark en brosjyre som heter "Citizen in Denmark". Denne har informasjon om offentlig transport, sykling og så videre. Asylsøkere til Danmark innløses i Røde Kors-sentre. Her får man samme opplæring om trafikk som danske skoleelever.

I Storbritannia (s. 26) er det gjort relativt mye forskning på området, blant annet om minoritetsgruppers forståelse av trafikkskilt, og av bruk av bilbelter. Etter 2002 har Storbritannia innført en statsborgerskapsprøve ('citizenship test'), hvor den som skal få britisk statsborgerskap må fremvise kunnskap om både språk og samfunnsliv. I denne prøven ligger det også informasjon om trafikkforhold og trafikksikkerhet. Ellers kan det nevnes at 'Department of Transport' i 2002 utga publikasjonen 'Teaching Road Safety for Children' på flere ulike språk (punjabi, urdu, bengali, med flere). De konkluderte dertil med at tospråklige versjoner (engelsk og et annet språk) ville fungere best på tvers av generasjoner, når man skal kommunisere trafikksikkerhet til innvandremiljøer.

Det franske Transport- og turismedepartementet utgir en brosjyre for utlendinger med de viktigste trafikkreglene på engelsk, tysk, spansk, portugisisk og engelsk (s. 33).

Tysklands introduksjonsprogram/integrasjonskurs for nye innvandrere innebærer 630 timer med språk og undervisning i historie, kultur og juss. Både offentlig transport og ferdsel og trygg atferd i trafikken er viktige elementer i det tyske integrasjonskurset (s. 35).

I Irland (s. 36) mottar asylsøkere helt grunnleggende informasjon om trafikksikkerhet i 'Asylum Seeker Information Pack'. Videre utgir National Safety Council informasjonsbrosjyren 'Road Safety and Laws' på seks språk (fransk, portugisisk, russisk, polsk, arabisk og kinesisk). National Safety Council har også produsert plakaten 'Child Safety in Cars' på disse seks språkene.

Nederland (s. 37) har en "integrasjonstest" som heter 'Newcomers Integration Act'. Gjennom denne testen avgjør en hvorvidt en nykommer trenger integrasjonsprogram eller ei. De som skal gjennom integrasjonsprogrammet, informeres om transport, trafikkregler og transportmåter. I Nederland har man også anledning til å avlegge teoriprøven på engelsk eller tyrkisk, mot at man betaler en ekstra avgift.

Gjennomgangen av tiltak innen Vest-Europa viser dermed at det som er hyppigst brukt ser ut til å være oversatt informasjon (brosjyrer og nettsteder) og introduksjons-/integrasjonsprogrammer for nykommere.

### 3.4 Eksisterende tiltak i Norge

For Norges del har vi sett på læreplaner for introduksjonsprogrammet for nyankomne flyktninger, samt kurset med 300 timer i norsk og samfunnskunnskap for familiegjennforente (med flere) (se kap 5.1). Så langt vi har fått på det rene, inneholder introduksjonsprogrammet noe informasjon om ”transport i nærmiljøet”, det vil si hvordan man tar seg frem i lokalsamfunnet (ifølge ”Læreplan i norsk og samfunnsfag for voksne innvandrere”). Trafikksikkerhet er ikke definert som eget tema. Dette gjelder de nasjonale læreplanene. Det kan være annerledes på kommunalt nivå. Det toårige introduksjonsprogrammet iverksettes av den enkelte kommune som utarbeider individuelle planer for den enkelte nyankomne innvandrere. Trafikkopplæring ser ut til eventuelt å inngå der, som et ledd i den enkelte nykommers planlagte kvalifisering til norsk arbeidsliv (førerkort). Det ser imidlertid ikke ut til at trafikksikkerhet er noe som alle nyankomne orienteres om gjennom introduksjonsprogrammet.<sup>10</sup>

Videre mottar personer som avventer asylvedtak også informasjon om offentlig transport gjennom ”Rammeplan for informasjon til beboere i statlig mottak”. Men heller ikke her er trafikksikkerhet eksplisitt tematisert.

Når det gjelder informasjon rettet mot nykommere kan nettsiden *nyinorge.no* nevnes. På denne hjemmesiden ligger publikasjonen ”Ny i Norge – praktiske opplysninger fra offentlige etater” (2009/2010). Denne publikasjonen finnes på norsk, engelsk og polsk. I denne publikasjonen er det 10 sider med informasjon om bilkjøring og trafikkregler i Norge.

Av andre tiltak i Norge vil vi endelig nevne boken ”I trafikken. Introduksjon til norsk trafikk for voksne innvandrere” (Nordberg, Rogstad og Grønbeck 2005). Denne gir en innføring i norsk trafikk med mange viktige ord i trafikken oversatt til 12 språk. Den er ment å skulle bedre kommunikasjon mellom elev og trafikklærer, og er ment å skulle brukes sammen med trafikkopplæringsbok (slik som ”Veien til førerkortet”).

---

<sup>10</sup> [www.imdi.no/Documents/BrosjyrerHefterHaandbok/4materie-norsk.pdf](http://www.imdi.no/Documents/BrosjyrerHefterHaandbok/4materie-norsk.pdf).

[www.vox.no/upload/5820/50TimerSamfunnskunnskap.pdf](http://www.vox.no/upload/5820/50TimerSamfunnskunnskap.pdf). Vi har også undersøkt dette med personer ved VOX (Nasjonalt Fagorgan for Kompetansepolitikk), som har ansvaret for implementering av læreplanen til Introduksjonsprogrammet.



## 4 Hvorfor er innvandrere mer risikoutsatte i trafikken?

Statistiske analyser fra både norske (se Nordbakke og Assum 2008) og internasjonale studier viser som tidligere presentert at innvandrere har en høyere ulykkesrisiko enn norskfødte. I dette kapitlet skal vi drøfte mulige *årsaker* til den høyere ulykkesrisikoen. Vi finner dette nødvendig, da vårt materiale supplerer eksisterende forskning (se for eksempel *ibid.*), og fremviser empiriske sammenhenger som er nødvendige å ta hensyn til når man utarbeider og implementerer tiltak. Ikke minst har sosioøkonomiske forhold pekt seg ut som viktige.

Rapporten fra Transportøkonomisk institutt (Nordbakke og Assum 2008) er en viktig referanse. Forfatterne legger vekt på trafikkbildet og trafikk-kulturen i hjemlandet som forklaring på innvandreres ulykkesrisiko i Norge. Også vi finner at dette er viktige faktorer. De bør imidlertid suppleres med andre forklaringer, for eksempel knyttet til organisering av kjøreopplæring og sosioøkonomiske forhold. Videre er TØIs rapport basert på statistikk over personer som innehar gyldig norsk førerkort. Vi inkluderer også kvalitative analyser av hva som skjer det første året man kjører i Norge, altså i overgangsperioden (1 år), da vi finner grunn til å tro at en del ulykker skjer før man har oppnådd norsk førerkort.

Årsakene til den høyere ulykkesrisikoen blant innvandrere enn i befolkningen eller, er sammensatte. Vi skiller mellom fire overordnede forklaringer som har pekt seg ut i vårt materiale:

- *kulturelle forklaringer*, det vil si språklige forhold og bakgrunn fra en annen trafikk-kultur og et annet trafikkbilde enn det som råder i Norge (4.1).
- *interaksjonelle forklaringer*, med hvilket vi mener vansker med kjøreopplæring, på grunn av utfordringer knyttet til språk, forståelse og også motoriske ferdigheter (4.2).
- *institusjonelle forklaringer*, som peker på organisering av kjøreopplæringen og ansvarsfordeling mellom kjøreskoler og trafikkstasjon (4.3).
- *strukturelle forklaringer*, som handler om sosioøkonomiske forhold, og mer presist innvandreres statistisk sett lavere sosioøkonomiske status (4.4).

Disse fire faktorene henger ofte gjensidig sammen. Utfordringer under punkt 4.2 har ofte mye av sin forklaring i forhold under punkt 4.4. Sosioøkonomisk status og erfaringer fra en annen trafikk-kultur samvirker videre i å skape trafikkrisikusituasjoner. Dessuten har noen av utfordringene vi peker på i 4.3 sammenheng med forhold under pkt. 4.4. Som en oppsummering av dette kapitlet (4.5) skal vi vise forholdet mellom dem i en analytisk modell.

#### 4.1 Kulturelle forklaringer: Om å omstille seg til trafikken i et nytt land

Undersøkelsen vår tyder på at kjøreefaringer fra et annet land, samt måter å tenke og handle på som skyldes oppvekst i et annet land, har betydning for innvandreres ulykkesrisiko i trafikken. De kognitive og symbolske kartene man bruker i hverdagen og de fortolknings- og handlingsrepertoarer man anvender, kan kalles kulturelle handlingsoppskrifter. Disse kan i mange tilfeller være svært forskjellige fra de som dominerer i det norske samfunnet.

Det er imidlertid vanskelig å si noe entydig om i hvilken grad andre tenke- og handlemåter vis-à-vis trafikk og bilkjøring reproduseres i norsk kontekst eller ei. Hvor statiske eller dynamiske slike kulturelle repertoarer er, og hvor fort nykommere tilegner seg de handlingsoppskriftene som gjelder i norsk trafikk, er videre høyst usikkert.

Et eksempel fra vårt materiale som viser kompleksiteten og dynamikken i dette feltet, er det vi kan kalle ”eksport av norsk trafikk-kultur”. Migrasjon er større enn tidligere preget av transnasjonale relasjoner, av økt mobilitet av mennesker, varer og informasjon på tvers av land. For eksempel opprettholder mange en sterk kontakt med hjemlandet, også etter at de har fått norsk statsborgerskap. For både polakker og pakistanere i Norge innebærer dette blant annet ferier i hjemlandet. Blant norskpakistanere er det ikke uvanlig å tilbringe to måneder i Pakistan om sommeren. Da kommer det naturlig nok på tale å kjøre bil. Enkelte informanter som hadde kjørt bil i Pakistan i mange år før de flyttet til Norge, fortalte at de etter nå å ha kjørt lenge i Norge og derfor tenker ”norsk” i trafikken, ikke lenger *tør* å kjøre bil i Pakistan. Andre fortalte at slike feriereiser krever tilvenning til måter å kjøre bil på. Slik tilvenning går begge veier, både norsk til pakistansk kjøremønster og tilbake igjen. Den vanskeligste omstillingen er imidlertid etter hvert den første, fra Norge til Pakistan. Polske informanter sa at de, når de er på ferie i Polen, nå prøver å ”misjonere for” den mer forsiktige norske kjørestilen overfor venner og familie. Vi nevnte dette til pakistanske informanter, som fortalte at de kjente seg godt igjen i dette. De prøver også å ”lære” venner og familie i Pakistan om betydningen av å kjøre forsiktig. Det er en annen sak at man ikke vinner gehør, og får korreks og beskjed om at det er umulig å kjøre i Polen og Pakistan på den måten man kjører i Norge. Poenget vårt er at slike eksempler viser at kulturelle forestillinger og repertoarer som man handler ut fra, i dette tilfellet i trafikkverden, ikke er statiske, men kan være svært fleksible.

Mange av innvandrerne vi intervjuet ga også klart uttrykk for å ha tilegnet seg ”norske” måter å kjøre på, og for at de verdsatte norsk trafikksikkerhet og måten man tar seg frem med bil i Norge. De fleste ga uttrykk for at trafikken i Norge er å foretrekke fremfor trafikken i landet de forlot. Først og fremst gjaldt dette informanter som har avlagt førerprøven i Norge. Ikke minst personer som selv er yrkessjåfører ga uttrykk for slik vurdering.

Mange ga imidlertid også uttrykk for at de hadde måttet gå gjennom en omstilling – de hadde måttet *lære* mange nye ting. Med et gammelt begrep fra migrasjonsforskningen

kan slik omstilling og læring forstås som ”akkulturasjon”.<sup>11</sup> Slike kulturelle omdanningsprosesser kan ta *tid*, noe informantene også ga uttrykk for, ut fra både egen erfaring og observasjoner av andre innvandrere. Trafikkulykker kan skje før omstilling.

Selv om vi understreker at materialet vårt ikke gir grunnlag for å konkludere om hvor *mye* trafikk-kulturen fra hjemlandet betyr for innvandreres ulykkesrisiko i Norge, så peker materialet vårt, slik også Nordbakke og Assums gjør det, klart i retning av at forståelses- og handlemåter fra et annet land spiller en viktig rolle. Men materialet er ikke entydig, og folk i ulike posisjoner gir dels motstridende beretninger: Fra kjørelæreres perspektiv fremstår ”kulturell bagasje” som av langt større betydning enn det innvandrerne vi intervjuet ga uttrykk for. Denne forskjellen kan delvis forklares med at flertallet av innvandrerne vi intervjuet faktisk *har* norsk førerkort eller, i tilfellet med polakker, har kjørt i Norge en viss tid. Kjørelærere møter på sin side også de innvandrerne som kan ha *problemer* med å ta førerkortet (som det synes å være ganske mange av, jf. 4.2). Noe av forskjellen kan også forklares ut fra det kjørelærere observerer i sitt daglige møte med innvandrerelever, for eksempel at noen ikke bruker speil når han/hun rygger eller skifter fil, kan være ikke-erkjent hos innvandrere selv, det kan være ”taus kunnskap” som en ikke selv aner eksistensen av.

#### 4.1.1 ”Hver mann for seg” – andre trafikkbilder

Mennesker som har erfaring som bilfører (eller fotgjenger) i Polen, Pakistan og Somalia har vært vant til et annerledes trafikkbilde enn det som møter en i Norge. Som Nordbakke og Assum (2008: 58) fikk vi inntrykk av en ”råere” trafikk i alle de tre landene. Det må imidlertid legges til at forskjellen mellom Norge til Polen fremstår som vesentlige mindre enn mellom Norge og Pakistan/Somalia.

Det er en gjennomgående beretning fra innvandrerinformanter om at det første som slo dem da de begynte å orientere seg i trafikken i Norge, var hvor gjennomregulert alt er, og hvor sterk kontrasten var til trafikken i hjemlandet. Særlig personer fra Pakistan og Somalia fortalte at trafikken i disse landene er preget av mer aggressiv kjøring. Trafikken synes å være styrt etter et prinsipp om ”hver mann for seg” (sitat somalisk informant). Man ikke kan regne med hjelp fra andre trafikanter for å komme seg frem, for eksempel i køkjøring. Trafikken er langt mindre ordnet etter kollektive regler. Dette gir seg utslag i blant annet en langt hyppigere bruk av bilhornet, at ”alle presser seg fram” (sitat pakistansk informant), at folk kjører fortere, og at veiene oftere er overfylte (i byene). ”Alle prøver å redde seg selv”, fortalte en yrkessjåfør som hadde kjørt bil også da han bodde i Pakistan. Dette fører ifølge informanter til at man som bilfører hele tiden må være på *vakt*. Trafikken er preget av at man *må* kjøre aggressivt og presse seg frem, hvis man i det hele tatt skal ha forhåpninger om å komme seg fra A til B. Man kan for eksempel ikke ta hensyn til fotgjengere. Dette ser i alle fall ut til å være den felles

---

<sup>11</sup> ”Akkulturasjon” betegner den prosessen hvor igjennom individer tilegner seg kulturen i det landet han/hun befinner seg i. Man kan også si at det betyr å bli lik majoritetsbefolkningen i kulturell forstand. Det kan også kalles som ”kulturell assimilasjon”, dvs. at man oppgir de kulturelle særdrag man tok med seg da man forlot hjemlandet. (Begrepet er derfor ikke det samme som ”integrasjon”).

situasjonsdefinisjonen – det alle bilkjørere i de aktuelle landene er enige om. Flere la også vekt på at det er den som kjører på norsk vis som representerer en trafikkfare i Pakistan og Somalia. (Til en viss grad gjelder det også i Polen). Det er rett og slett farlig å kjøre annerledes enn flertallet. En representant for en somalisk organisasjon sa det slik:

Hvis noen ikke kjører fort nok i Somalia, så risikerer de at det blir krøsj, bakover. Og da blir det lange køer med en gang, hvis noen ikke kjører fort nok. I Somalia sier vi ”bevegelse, bevegelse, bevegelse”, eller ”speed speed speed”. Ikke sant? Og her [i Norge] er det ”sakte sakte sakte”. (ler) Det er veldig ... Det er stikk motsatt!

Av polske informanter ble vi fortalt at det er forskjeller i ”temperament” mellom nordmenn og polakker når det gjelder bilkjøring, der sistnevnte kjører på en noe mer aggressiv måte. Som nevnt er det usikkert i hvor stor grad dette kjøremønsteret reproduseres blant innvandrere i Norge, og hvor lang tid det eventuelt tar å legge av seg. Og selv om vårt materiale gir sprikende beretninger i så måte, så synes det klart at en del nykommere kjører på denne måten også i Norge. Beretninger fra pakistanske og somaliske informanter om at de aktivt irectsetter og korrigerer bekjente nykommere fra hjemlandet som kjører slik, indikerer at dette kan være et problem.

#### 4.1.2 Fart

Som det fremgår av forrige avsnitt, er trafikken i både Pakistan, Somalia og Polen preget av at ”hver mann kjører for seg”, om enn i Polen i mindre grad enn i de to andre landene. Dette har vesentlig å gjøre med at trafikken er langt mindre regulert enn i Norge. Ett sentralt område hvor trafikken er mindre regulert, er *fart*. I alle utvalgene fikk vi høre at innvandrere fra de tre aktuelle landene er vant til trafikk hvor man kjører fortere. Som vi så av sitatet mot slutten av forrige avsnitt, er det slik man *forventes* å kjøre. Det ser også ut til at en del innvandrere fortsetter å kjøre slik også i Norge, samtidig som andre innvandrere, som gjerne har bodd noe lenger og har lært seg og nå verdsetter norsk kjøremønster, aktivt korrigerer dem for det.

#### 4.1.3 ”I Norge er fotgjengerne som de hellige kuene i India” – forhold mellom trafikanter

Vi ba informanter om å sammenlikne trafikken i hjemlandet med trafikken i Norge. Deltakere i den ene fokusgruppen med polakker ga en treffende analogi, da de sammenliknet fotgjengere i Norge med Indias hellige kuer. En av deltakerne utdypet sammenlikningen, og sa at norske fotgjengere ”går som de vil og hvor de vil, og alle må stå og vente og tenke på hva fotgjengerne skal gjøre”. Vi spurte flere av de pakistanske og de somaliske informantene om de kjente seg igjen i sammenlikningen med hellige kuer, noe de alle gjorde.

Flere sa videre at forholdet mellom, bilist og fotgjenger er motsatt fra særlig Pakistan og Somalia til Norge. I Norge er det bilistens ansvar å passe seg for fotgjengere, mens det i Pakistan og Somalia på det nærmeste er fotgjengernes ansvar å ikke bli påkjørt av bilisten.

#### 4.1.4 Regelverk – vikeplikt, skilter, høyrekjøring, rundkjøringer, bilbelter

Et annet punkt som gikk igjen i intervjuene, i alle de tre utvalgene, er at det er en utfordring, særlig for nykommere, å lære seg og forstå regelverket for trafikk i Norge.

Pakistan var tidligere britisk koloni og har derfor *venstrekjøring*. Informanter som har flyttet til Norge fra Pakistan legger vekt på at overgangen til høyrekjøring representerer en utfordring for mange.

Videre er *vikeplikt fra høyre* noe som forvirrer mange. Overgangen fra trafikk der den som kommer fra en mindre vei til en større alltid har vikeplikt, til det norske systemet med vikeplikt fra høyre bortsett fra på forkjøringsvei, ser ut til å by på problemer. Når vi spurte informanter om hva de ville gitt som råd til en nykommer til Norge før vedkommende kjørte bil, så var det vanligste svaret ”pass på fotgjengere og vikeplikten fra høyre”. Dette med vikeplikt fra høyre opptok informanter i Stavanger mer enn dem i Oslo, noe som må tilskrives at det er flere store veier som ikke er forkjøringsvei i Stavanger.

Det siste forteller oss at tilvenning til ny trafikk ikke bare er et spørsmål om nasjonale, men også regionale forskjeller innen Norge. Også temaet *rundkjøringer* viste oss det. Rundkjøringer ble kun nevnt som et problem av informanter som er bosatt i Stavanger. Det pekes på at man i Stavanger som regel ikke blinker seg ut av rundkjøringer (altså til høyre), men inn i dem (til venstre). Denne måten å kjøre i rundkjøringer ser ut til å forvirre mange innvandrere i Stavanger, men nevnes ikke av innvandrere i Oslo. Én grunn til denne måten å blinke på i Stavanger-området er at trafikksystemet der har flere små rundkjøringer enn hva tilfellet er i Oslo-området.

Det å forstå hva *skilter* betyr er et annet punkt som kan være krevende for nykommere. Det skyldes antakelig ikke så mye at skilter i Norge er forskjellige fra skiltene i hjemlandet (Wien-konvensjonen gjelder i de aller fleste land), som at skiltene ikke brukes der, at de har mer et preg av å være fernisser enn noe som aktivt håndheves og veileder folk i trafikken.

Endelig er det grunn til å fremheve *bruk av bilbelte*. Det er på det rene at bilbeltebruken er lavere i både Polen, Pakistan og Somalia enn den er i Norge. Vi fikk ikke inntrykk av at de innvandrerne vi intervjuet ikke bruker bilbelter i Norge. Snarere var de opptatt av hvor viktig bilbeltet er. Kjøreledere forteller imidlertid en annen historie. I følge enkelte kjøreledere er det et problem at mange innvandrere ikke kjenner til nødvendigheten av bilbelter, og at mange heller ikke sikrer barn i bil.

#### 4.1.5 Håndheving av regler

Når det gjelder hvordan trafikkreglene *overholdes*, så fremhever de fleste innvandrerinformantene at dette er svært forskjellig fra Norge til hjemlandet. Kontroll og regulering er langt sterkere i Norge enn i de tre andre landene. Det skal legges til at pakistanske, som har sterke transnasjonale bånd til hjemlandet, og ofte er på lange sommerferier i Pakistan, fremhever at politiet håndhever trafikkregler langt strengere i dag enn tidligere. Polske informanter forteller det samme om innskjerping av reglene i Polen. I Somalia forholder dette seg motsatt, da landet etter borgerkrigen ikke har noen

fungerende statsdannelse. Somalisk trafikk var antakelig langt mer regulert da landet hadde et sosialistisk statsapparat.

I tillegg til at trafikken kontrolleres mindre i de tre landene, så er de økonomiske sanksjonene for regelbrudd (bøter) svært små sammenliknet med i Norge. Det gjelder også når man tar hensyn til inntektsnivået i de aktuelle landene.

Enkelte informanter, fra alle landene, fremhever også at det i hjemlandet har vært, og til dels fremdeles er, slik at bøter og sanksjoner kan ordnes ved at trafikkpolitiet bestemmes.

#### 4.1.6 Klimatiske og geografiske forhold

I motsetning til hva Nordbakke og Assum finner (2008: 60), tyder vårt materiale på at vinterføre oppfattes som et faremoment blant innvandrere som skal kjøre i norsk trafikk. Flere informanter, både innvandrere, kjørelærere og representanter for organisasjoner, nevnte glattkjøring som et punkt mange hadde vanskelig for å omstille seg til. Polske informanter fremhevet at de ikke hadde problemer med glattkjøring i Norge, fordi de har erfaring med det hjemmefra, men både somaliske og pakistanske informanter la vekt på at veiene i hjemlandet for det aller meste er tørre, og at glattkjøring derfor representerer en klar utfordring. En nøkkelperson i det somaliske miljøet i Oslo mente helt bestemt at mange innvandrere ikke kjenner risikoen med å kjøre på vinterføre, og at det oppstår mange faresituasjoner og ulykker på grunn av manglende kunnskap.

Av geografiske forhold la mange informanter, fra alle de tre landene, vekt på at det kan være vanskelig å venne seg til Norges smale og svingete veier, og særlig fjellveier. Et annet punkt som enkelte ga uttrykk for er vanskelig, er det å kjøre inn og ut av tunneler i Norge, det vil si det raske skiftet mellom lys og mørke.

#### 4.1.7 Rusmidler

Ifølge Rogalands Avis (27. juni 2009) er polske sjåførere overrepresentert i promillestatistikken. Politiet i Stavanger uttaler i denne saken at mange østeuropeiske sjåførere som blir tatt i promillekontroll også har svært høy promille. Politiet knyttet det i stor grad til østeuropeisk drikkekultur.

Spørsmålet om innvandrere, rusmidler og bilkjøring er både betent og har komplekse årsakssammenhenger. Derfor, og fordi bilkjøring i ruspåvirket tilstand gir en betydelig fare for skader og ulykker, skal vi diskutere dette emnet relativt detaljert.

Pakistanere og somaliere vi intervjuet, avviste at alkohol er en problematikk i relasjon til bilkjøring, med henvisning til at muslimer ikke drikker alkohol. Nå er nok påstanden om at ingen muslimer drikker alkohol en sannhet med modifikasjoner, og kanskje delvis en offisiell selvpresentasjon. Selv om alkohol er haram<sup>12</sup> innen Islam, betyr ikke det at alle muslimer faktisk *etterlever* et religiøst begrunnet forbud. Det er likevel ingenting i vårt materiale som tyder på at bilkjøring i alkoholpåvirket tilstand er et problem blant

---

12 Hram symboliserer det som er forbudt i Islam

somaliere og pakistanere i Norge. Blant somaliere fikk vi imidlertid tydelig bekreftet at mange tygger khat og kjører bil (se også Nordbakke og Assum 2008: 57). Noen somaliske informanter sammenliknet khat med tobakk og kaffe, og hevdet at man trenger khat når man er trøtt og skal kjøre bil, altså som oppkvikning. Som Nordbakke og Assum innehar heller ikke vi kompetanse til å vurdere hvorvidt og hvordan khat innvirker på bilkjøring og eventuell ulykker (Folkehelseinstituttet uttrykker også usikkerhet om dette<sup>13</sup>), men ser på samme måte som disse forfatterne at dette kan være verdt å undersøke nærmere.

Men temaet alkohol var langt mer relevant for polske bilførere (jf. Rogalands Avis over). I de to fokusgruppene vi gjorde med polakker, ble spørsmålet om det forekommer kjøring i alkoholpåvirket tilstand blant polakker i Norge kategorisk avvist. Deltakerne sa at dette kanskje var vanlig i Polen tidligere, men ikke nå lenger. En person fra det polske miljøet som ble intervjuet alene, ga en helt annen fortelling.

Det *verste* i Polen, slik jeg ser det, det er at det er en sånn ... på en måte en felles godkjenning av at folk er ikke helt edru når de skal kjøre. De er ikke så dumme at de sitter og drikker og så kjører [direkte], det som skjer er at folk våkner neste dag, er ikke helt edru ennå, men kjører. Og ved siden av sitter kone og bak sitter barn, og alle sammen, og familier som hilser på dem, de godkjenner at han skal kjøre. Man kan kjøre i bakrus, og alle godkjenner det.

Ifølge informanten tar polakker også denne innstillingen med seg til Norge.

Det er ikke godt å si hvor uenigheten mellom denne informanten og fokusgruppedeltakerne kommer fra. På den ene siden kan hende at denne personen, fordi vedkommende har bodd lenger i Norge enn fokusgruppedeltakerne, ikke kjenner til at Polens mønster med bilkjøring og alkohol kan ha endret seg siden han selv flyttet. På den andre siden kan man spekulere i om kjøring i alkoholpåvirket tilstand representerer noe av et tabu blant polakker i Norge. Man vet at det forekommer, men man snakker ikke om det, og i alle fall ikke til en nordmann (forskeren) som får ens utsagn oversatt gjennom tolk. Fokusgruppedeltakerne kan slik ha tonet ned emnet overfor både hverandre og intervjuer. Personen som ble intervjuet alene har bodd lenger i Norge og kjenner kan hende bedre til hva et forskningsintervju er (for eksempel med tanke på anonymitet). Dessuten kan vedkommende, som representerer en tidligere kohort av polske innvandrere enn dagens arbeidsinnvandrere, uttale seg om dagens polske innvandrere uten selv å være direkte berørt. Fokusgruppedeltakerne kan ha opplevd spørsmålet om alkohol som et spørsmål om *egne* handlinger. Utsagn fra informanter fra Stavanger-politiet tyder også på at kjøring i alkoholpåvirket tilstand er en relevant problematikk blant polske og østeuropeiske sjåførere.

Når det gjelder forklaringer på hvorfor polske og østeuropeiske sjåførere er overrepresentert i promillestatistikker, så er det imidlertid verdt å løfte blikket noe fra kun polsk ”drikke- og kjørekultur”, og hvorvidt denne importeres til Norge eller ei.

---

<sup>13</sup>[http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=233&trg=MainLeft\\_5799&MainArea\\_5661=5799:0:15.3068:1:0:0:::0:0&MainLeft\\_5799=5544:65963::1:5800:12:::0:0](http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=233&trg=MainLeft_5799&MainArea_5661=5799:0:15.3068:1:0:0:::0:0&MainLeft_5799=5544:65963::1:5800:12:::0:0)

Demografiske og økonomiske forhold kan være vel så viktige. Polske arbeidsinnvandrere representerer en innvandrerguppe som består av mange unge og mange menn. Selv om det etter hvert også er en god del familier som etablerer seg i Norge, så er mønsteret helt klart at det er mange enslige menn som er her for å arbeide. Med andre ord er dette en gruppe bestående av mange mennesker som er løsrevet fra de sosiale kontrollmekanismene som familielivet representerer. Man er for eksempel midlertidig løsrevet fra daglig ansvar for barn. En annen forklaring i samme gate, som den nevnte informant lanserte, handler om permitteringene og oppsigelsene etter finanskrisen (som har vært svært markante for denne innvandrerguppen): Mennesker som mister jobben, vil kanskje "ta et glass vodka for å trøste seg", slik vedkommende formulerte det. Vi kan legge til som mulig forklaring at slike forhold i forbindelse med oppsigelse kan hende lettere oppstår når man ikke har den sosiale støtten som familier utgjør rundt seg.

#### 4.1.8 Språk

Det er ellers på det rene at *språk* for mange innvandrere utgjør en vesentlig barriere vis-à-vis bilkjøring i Norge. Det er særlig i forhold til kjøreopplæring og det å ta førerkortet at dette gjør seg gjeldende. Spørsmålet om språk behandles derfor mer inngående i 4.2.

#### 4.1.9 Fatalisme?

Nordbakke og Assum (2008: 56) lanserer en religiøs dimensjon: *skjebnetro*. Skjebnetro eller fatalisme innebærer en forestilling om at det som skjer, det skjer, av Guds vilje eller på grunn av skjebne, og at det er en lite en som enkeltperson kan gjøre for å påvirke den. I denne sammenheng kan det være relevant i den grad det påvirker kjørestil. Tror en det er skjebnen som avgjør og ikke ens egen måte å kjøre på, blir det kanskje ikke så viktig å kjøre forsiktig. Uten at vi kan avkrefte at dette fenomenet kan gjøre seg gjeldende, så er det verdt å legge merke til at ingen av våre informanter, med unntak av én kjørelærer, brakte opp denne dimensjonen. Verken innvandrere eller representanter for innvandrersorganisasjoner nevnte det. Den ene kjørelæreren som tok det opp, syntes dessuten å bringe inn en generell forestilling eller stereotypi om skjebnetro i sine forklaringer, mer enn han knyttet det til konkrete personer eller hendelser.

#### 4.1.10 Om sosialisering til trafikksikkerhet

Fra både kjørelærere, innvandrere og representanter for innvandrersorganisasjoner ble det fremhevet at kravene til kjøreopplæring i de tre landene er langt mindre enn i Norge, selv om det fra de polskes side ble vektlagt at kravene i Polen er blitt langt strengere de siste årene. Oppkjøring i særlig Pakistan og Somalia later til å være mest en rent teknisk øvelse. De som flytter til Norge fra disse landene og som har kjørt bil der, har altså blitt gitt lite informasjon og opplæring om trafikksikkerhet som er adekvat for å manøvrere i norsk trafikk. Men spørsmålet om opplæring begrenser seg ikke til det å ha kjørt bil eller ei. Nasjonale forskjeller kan stikke langt dypere enn det, og kan bunne i grunnleggende sosialisering innen både familie og barndommens institusjonaliserte



sammenhenger, slik som skole og barnehage. En person i det polske miljøet i Stavanger sa følgende:

Nordmenn er *født* med disse greiene [trafiksikkerhet], de går og sykler på disse veiene fra de er små. De har hørt om ulykker og alt som skjer, hørt om trafiksikkerhet fra foreldre, familie, ”pass på for at ...”, ”du må kjenne til ...” og så videre. Ikke sant? En utlending som kommer, han har aldri fått dette som Ola Nordmann har fått når han vokser opp og skal ta førerkort, på skole og så videre. Innvandrere mangler dette.

Utsagnet kan tolkes slik at trafiksikker bilkjøring handler om to typer sosialisering: (i) Er man født og oppvokst i Norge har man fra ung alder blitt sosialisert til trafiksikkerhet gjennom observasjon av andre og gjennom sanksjoner og utsagn fra foreldre, søsken, besteforeldre, lærere, skolekamerater, førskolelærere, med flere. I tillegg har man blitt eksponert for trafikk-kampanjer i skolen. Dette er en allmenn sosialisering til trafiksikkerhet, som alle barn i Norge går igjennom. (ii) Når man skal ta førerkortet, skal man gjennom en ny og mer formalisert sosialisering. Det kan sies at denne bygger på den første sosialiseringen, at den tar sitt utgangspunkt her. Og som informanten over sier, så vil mange innvandrere mangle denne sosialiseringen. Det å ta førerkortet vil for disse representere en langt brattere læringskurve enn det gjør for mennesker som er født og oppvokst i Norge.

## 4.2 Interaksjonelle forklaringer: utfordringer i læresituasjonen

Som vist i forrige kapittel, opplever mange innvandrere flere trekk ved den norske trafikken som fremmedartet. Det er med andre ord mye som skal læres når man skal begynne å kjøre i Norge. Innvandrere uten førerkort, eller med førerkort fra land som ikke har innbytteordninger, må i dagens system i all hovedsak lære dette ved kjøreskoler. Til den siste gruppen hører de fleste afrikanske og asiatiske land. Pakistanere og somaliere som kommer til Norge nå må derfor ta den kjøreopplæringen og de kurser og tester som alle nordmenn må for å få førerkortet.

Kjøreopplæringen er ikke bare enkel. Ikke bare er det mye ny kunnskap en skal tillegge seg, for mange er også selve læresituasjonen krevende. I det følgende presenterer vi hvordan dette er forhold som i mange tilfeller gjør det vanskelig for innvandrere å bli sikre førere. Analysen er her for det meste basert på kjørelæreres perspektiv. Som vi skal se, er det ofte at disse finner det utfordrende å ha innvandrere som elever. Kjørelærerne var svært engasjerte i tematikken, og flere av dem var svært kritiske til innvandrere som elever. Dette skyldes nok de utfordringene de opplever å befinne seg i, og engasjementet deres førte nok antakelig også til at de foretok en del overforenklinger og generaliseringer i intervjuene. Men de utfordringene kjørelærerne påpeker, ser ut til å være høyst reelle, også fordi alle kjørelærerne vi intervjuet, uavhengig av hverandre, fortalte mer eller mindre likelydende historier, og da altså på to ulike kanter av landet. Men beretninger kommer alltid fra et ståsted, og det er viktig å sammenstille dem med beretninger fra andre ståsteder. Dette gjelder blant annet de påstander som fremsettes om kvaliteten på opplæring i det irregulære markedet, ”L-skolene”. Her er det mulig at

det syn kjørelærere sitter med kan ha blitt påvirket av kjøreskole har en økonomisk egeninteresse som kommer i spill.

#### 4.2.1 Førerkort fra hjemlandet

Det er ikke urimelig å anta at de som har førerkortet fra hjemlandet forventer at det skal være lettere for dem å slippe til i norsk trafikk enn for de som ikke har det. Og forskjell er det, i den forstand at de som allerede har førerkort når de kommer hit, kan kjøre på det i ett år. Men etter hvert møter disse de samme krav til norsk kjøreopplæring.

Kjørelærere opplever at for mange av de som kommer til Norge med førerkort, er det vanskelig å forstå at det skal være nødvendig med kjøreopplæring. De ser ikke poenget med å betale dyrt for kjøretimer når de har kjørt i mange år i hjemlandet, noen endatil som yrkessjåfører. For disse er det antakelig en nærliggende tankegang at når de kan nok til å kunne kjøre i hjemlandet, så må de også kunne kjøre i Norge. For personer som har knyttet mye av sin identitet opp til det å være yrkessjåfør, kan dette antakelig også oppleves nedverdiggende.

På sin side opplever kjørelærerne at mange utenlandske førerkort ikke sier noe om innehaverens ferdigheter i trafikken. De har for eksempel ingen tillit til somaliske førerkort, som de hevder at kan være kjøpt, samt at innehaveren kan være helt uten erfaring som bilfører. Sett fra en norsk kjørelærers ståsted, kan kjøreopplæringen i Pakistan eller Somalia dessuten ha vært mangelfull, selv om den har skjedd på lovlig vis.

Her ligger det en kime til gnisninger mellom kjørelærer og elev. Eleven kan bli oppgitt over å måtte ta timer som fra hans/hennes perspektiv fremstår unødvendig, mens kjørelærere er mistenksomme overfor førerkortet som skal dokumentere de ferdighetene eleven påstår han/hun har.

#### 4.2.2 Forståelse for læreprosesser

Det er en utbredt oppfatning blant kjørelærerne vi intervjuet at mange innvandrere de som har som elever mangler forståelse for hva som må læres. Fra kjørelæreres perspektiv er dette problematisk. Etter deres erfaring er det mange som ikke ser behovet for opplæring, verken i tekniske ferdigheter eller i trafikkforståelse. Dette er ofte frustrerende for kjørelærere. De kan for eksempel oppleve at de må bremse for å avverge ulykker fordi elevene kjører for fort, uten at det får eleven til å reflektere over sine ferdigheter. I følge kjørelærerne har en del innvandrerelev også overdrevne forestillinger om egen mestringsevne. Pakistanske, også etterkommere av innvandrere oppvokst i Norge, beskyldes av en del kjørelærere for å tro at de er verdensmestre. En slik forestilling gir seg blant annet utslag i for høy fart. Skal vi tro kjørelærerne kan dette delvis ses i sammenheng med at mye læring foregår utenfor kjøreskolene. Kjørelærere hevder at pakistansk-norske unge gutter lærer trafikkatferd av sine fedre. Herfra slutter kjørelærerne disse guttene har andre holdninger til atferd i trafikken enn hva etnisk norsk ungdom har, og at slike holdninger sitter godt i. Som en kjørelærer spør: Hvordan skal en kjørelærer i løpet av 20-30 timer kunne endre på noe en elev har lært i 18 år av sin far? Her må vi understreke at det er vanskelig å konkludere om

etterkommere ut fra kjørelæreres oppfatninger. Det finnes for det første ingen statistikk som viser at etterkommere av innvandrere har en høyere ulykkesrisiko enn andre. Informanter som er innvandrere selv avviser også at etterkommere har noen som helst problemer med trafikk og førerkort. Det skal også legges til at det kjørelærere er uenige seg imellom om etterkommere. Dessuten er det heller ikke utenkelig at kjørelærere som har hatt strevsomme opplevelser med innvandrere (førstegenerasjon) som elever, også kan overføre erfaringene til kjøretimer med etterkommere, slik at disse møtes på kjøreskolene på en annen måte enn etnisk norske elever. Det er også mulig at en økonomisk presset situasjon (se 5.4) kan frembringe en motvilje også blant etterkommere mot å ta mange kjøretimer, og at en del kjørelærere fortolker en slik potensiell motvilje som fundert i kultur og familieforhold blant innvandrere. Men kultur er bare en av kjørelærernes forklaringer: De uttrykker også forståelse for at mange innvandrere er i en vanskelig økonomisk situasjon.

Men når det gjelder personer som faktisk *er* innvandrere (første generasjon), så ser det ut til at manglende forståelse av behovet for læringen er et høyst reelt problem, som alle kjørelærerne vi intervjuet var enige om. Dersom en ikke ser noe behov for opplæring, får en naturlig nok liten forståelse for at kjøreopplæringen tar tid. Kjørelærere forteller at de merker at mange innvandrerelever har liten vilje til å bruke tid på å lære å kjøre. En kjørelærer sa at om han påpeker at eleven gjør feil, noterer eleven seg det og regner det deretter som gjennomgått. På sett og vis er det i tilfelle ikke helt uriktig tenkt av eleven, tatt i betraktning at elever oppfordres til øvelseskjøring. Samtidig finner vi at kjørelærere har bestemte forestillinger om det optimale forholdet mellom kjørelæring med lærer og øvelseskjøring med ledsager. I følge kjørelærere er det best å veksle mellom de to læremåtene, i stedet for tema for tema først gjøre det ene og så det andre. Samme oppfatning står Statens vegvesen for, slik den uttrykkes på deres nettsider om øvelseskjøring/mengdetrening ([www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)). Dette kan nok være vanskelig å oppfatte og gi grobunn for misforståelser. I tillegg kan det være dyrt å gjennomføre. I følge kjørelæreren ser eleven for seg at selve innøvingen skal skje på øvelseskjøring med foreldre eller venner. Det kan også være at øvelseskjøringen er illegal. Illegal øvelseskjøring tas opp i et senere kapittel.

Kjørelærere forteller videre at mange elever har liten forståelse for at de må bruke tid sammen med kjørelæreren for å terpe på ting. Kjørelærere forteller her om noe forskjell på kvinner og menn, på den måten at kvinner har en mer realistisk oppfatning av egne ferdigheter. De tenker mer enn menn at de ikke er i stand til å kjøre på egenhånd. Voksne mannlige innvandrere ble ofte fremstilt som krevende elever. De oppfattes som å bare være ute etter selve førerkortet, ikke etter å lære å ferdes trygt i trafikken. Nå er nok dét en tilnærming til kjøreopplæringen som noen hver, om en har innvandrerbakgrunn eller ei, kan kjenne seg igjen fra den gang en selv tok førerkortet, men kjørelærere gir uttrykk for at de opplever denne situasjonen sterkere med innvandrerelever enn andre. Ifølge kjørelærere er det mange innvandrerelever som mener seg klare til oppkjøring selv om de skaper mange farlige situasjoner i kjøretimene. Slik kjørelærerne opplever det, tror disse elevene at det å kunne kjøre kun handler om tekniske ferdigheter, og forstår ikke at det er mer som må læres. Dette fremstår som svært frustrerende for de kjørelærerne vi intervjuet. Til sammenlikning

mener kjørelærere at etnisk norske elever har større forståelse for at det å ta førerkortet innebærer å følge en læreplan og lære det som står på den planen.

Den som blir fortalt at han må ha kjøretimer uten å se behovet for det, kan undres over hvorfor. Kjørelærere forteller om elever som gir uttrykk for at de synes de har gjort seg fortjent til førerkortet fordi de har brukt mye penger på opplæring. De har vansker med å godta å måtte bruke store summer på kjøretimer og så likevel ikke få førerkortet. Det fortelles om elever som tror de blir lurt, i den forstand at de mistenker kjørelærerne for å bare ville tjene mest mulig penger på dem. Her synes det å oppstå situasjoner av mistillit, som fra kjørelærernes ståsted kan hende forstås som å handle om vrangvilje og motstand mot læring hos innvandrere. Imidlertid kan slike situasjoner også forstås som utslag av innvandreres statistisk sett svakere økonomiske status enn gjennomsnittet (se 4.4).

Men ifølge kjørelærere er det altså flere forhold som mange innvandrere viser liten forståelse for, til kjørelærernes frustrasjon. Kort oppsummert kan en si at kjørelærere opplever manglende forståelse for behovet for opplæring hos eleven selv, for at innlæring av ferdigheter tar tid, for at det er mer enn tekniske ferdigheter som skal læres og for at det ikke er noen automatisk sammenheng mellom penger brukt på opplæring og førerkort. Dette ser ut til å gjøre kommunikasjonen vanskelig og samhandlingen besværlig.

### 4.2.3 Språkproblemer

Språkproblemer er helt klart med på å gjøre kjøreopplæringen vanskelig. Forståelig nok er mange innvandrere svake i norsk når de kommer til kjøreskolene. For alle er det attraktivt å få førerkortet så fort som råd er; de som skal bytte inn førerkort fra hjemlandet skal nå fristen på ett år, og de som skal ta det for første gang trenger det ofte for å få jobb (jf. 4.4). Det har med andre ord liten hensikt å vente med kjøreopplæringen til en behersker norsk. Men språkproblemene skyldes ikke bare manglende norskkunnskaper. Somaliere snakker også jevnt over dårlig engelsk. Dertil er mange analfabeter. Dette, kombinert med at man kan være lite vant med skilt, ser ut til å gjøre det vanskelig for mange å fange opp informasjon fra trafikkskilt. Også teorien blir vanskelig. En informant som driver med voksenopplæring påpeker at læremateriellet er vanskelig formulert. Det brukes et tungt språk som med fordel kunne blitt forenklet. Det ville gjort det lettere å forstå for elever som lærer norsk samtidig som de lærer å kjøre. Andre informanter bruker materiell som er spesielt tilrettelagt for innvandrere. At ikke dette var allment kjent blant de vi intervjuet at slikt fantes, kan tyde på at det er for lite tilgjengelig.

Noen kjørelærere er svært bevisste på hvordan de snakker når de har innvandrere som elever. Denne bevisstheten er utviklet etter å ha erfart utfordringer i kommunikasjonen med innvandrere. Det gjøres ikke først og fremst for at elevene skal oppfatte ordene som sies, men for å bruke de riktige bilder for å få fram budskapet. Eksempelvis spiller enkelte helt bevisst på andre kulturers familiebaserte omsorg når de skal understreke betydningen av å være opptatt av trafikksikkerhet. En annen grunn handler om at kjørelærere i mange tilfeller må skaffe seg aksept for i det hele tatt å påpeke forhold ved kjøringen. Som allerede nevnt vil mange kjøre minst mulig med kjørelærer, og

kjørelærere som da har fortalt eleven at de trenger flere kjøretimer har også opplevd å bli beskyldt for rasisme. En kjørelærer fortalte at diskusjoner om hvor mye kjøring med kjørelærer en elev trenger i noen kan bli svært ubehagelige på grunn av noen elevers gestikulering og høylytte argumentasjon. Kjørelæreren er påpasselig med å understreke at hun vil hjelpe dem, samtidig som hun også må si hva hun ikke kan hjelpe med. Hun må med andre ord presisere at hun kan hjelpe dem med kjøreopplæring og ikke med selve førerkortet.

I følge denne kjørelæreren er dette et såpass stort problem at det ofte diskuteres mellom kjørelærerne. Dette er med på å gi innvandrere et rykte for å være vanskelige, og de blir regnet for å være lite attraktive elever. Enkelte kjørelærere i Stavanger hevder at noen kjøreskoler av denne grunn sier nei til å ta imot innvandrere, altså at de bent frem diskriminerer blant potensielle elever. I neste omgang kan dette skape en større belastning på de kjøreskolene som da faktisk tar i mot innvandrere. Det at kjøreskoler diskriminerer på etnisk grunnlag ble ellers ikke nevnt i intervjuer i Oslo.

#### 4.2.4 Tekniske og motoriske ferdigheter

Avsnittene ovenfor handler om forhold som skaper utfordringer i selve læresituasjonen, det vil si i møtet mellom kjørelærer og elev. Vi vil her kommentere ett forhold til; mangel på tekniske og motoriske ferdigheter. Dette virker ikke inn på kommunikasjonen på samme måte som de foregående, men det er likevel relevant å nevne fordi det er med på å skape et bestemt inntrykk av en gruppe innvandrere.

Flere av kjørelærerne påpekte at mange innvandrere kan ha problemer med å starte og stoppe, styre, gire, bremse og liknende. Dette sies mer om somaliere enn om pakistanere og polakker.<sup>14</sup> Kjørelærerne forklarer at slike tekniske ferdigheter henger sammen med motoriske ferdigheter, inkludert balanse og koordinering av armer og bein. Mange innvandrere, ikke bare somaliere, har dårlig motorikk, sier noen kjørelærere. Det gjelder spesielt kvinner, og problemene dette får for kjøringen er større for kvinner enn for menn. For kvinnes del forklares det med at de har vært mindre fysisk aktive enn menn i oppveksten. De har ikke syklet, stått på ski eller drevet sport og på den måten fått øvd opp motorikken.

Bilkjøring krever blant annet balanse og koordinering av armer og bein. Med dårlige tekniske og motoriske ferdigheter blir det mye som skal læres. Etter antallet kjøretimer å dømme kan være vanskelig å trene opp disse ferdighetene i voksen alder. Én kjørelærer karakteriserer kvinner som skal ta førerkortet for første gang som et "evighetsprosjekt"; de kan trenge opp til 100 kjøretimer. En annen kjørelærer forteller at bare det å kjøre bilen rett fram på vegen kan kreve flere timer å lære.

Når elever karakteriseres som evighetsprosjekt kan det tyde på at det er lite motiverende å undervise dem. De framstår som krevende elever. Problemene, slik de kommer fram i intervjuene, gjelder imidlertid først og fremst når elevene ikke viser forståelse for at det tar tid å lære alt som kreves. Det er innvendingene mot at de trenger mer øvelse som

---

<sup>14</sup> Kjørelærere snakker generelt lite om polakker, da de har lov å kjøre på sine polske førerkort.

gjør dem til krevende elever. Kjøreledere kan oppleve dette som en vanskelig situasjon, siden de risikerer å miste elever dersom de stiller for strenge krav. Det er grunn til å tro at dette er et større problem i Oslo enn i Stavanger, grunnet større konkurranse blant kjøreskoler om innvandrerelever.

### 4.3 Institusjonelle forklaringer: Organisering av kjøreopplæringen

I vårt datamateriale finner vi særlig to forhold som slår uheldig ut for innvandrerelever. Det er:

1. Løse koblinger mellom teori og praksis
2. Løse koblinger mellom elev, kjøreskole og trafikkstasjon

I dette kapitlet utdyper vi hvordan de løse koblingene kan forklare innvandreres risiko for trafikkulykker.

#### 4.3.1 Forholdet mellom teori og praksis

Som kjent består kjøreopplæringen av både teori og praksis. En del av den praktiske opplæringen er obligatorisk, som for eksempel mørkekjøring og glattkjøring. Det er ikke obligatorisk å ta teorikurs, men det anbefales for å få en bedre trafikkforståelse. Trafikalt grunnkurs er et teoretisk kurs, men det er ikke et teorikurs, og det er ikke obligatorisk for dem over 25 år.

##### 4.3.1.1 Løse koblinger mellom teori og praksis

Flere av kjørelærerne vi har intervjuet påpeker at teori og praksis henger lite sammen. Både formelt og praktisk er koblingene løse.

Formelt behandles teori og praksis som to atskilte deler. Kjøreskolene, som har ansvar for den praktiske opplæringen, har ikke noe ansvar for den teoretiske opplæringen. Det er ikke så å forstå at de ikke befatter seg med det – de fleste skoler tilbyr både trafikalt grunnkurs og teorikurs. Men elever over 25 år trenger ikke forholde seg til noe av den teoretiske opplæringen. De som vil, kan lære seg teorien på egen hånd. Mange prøver på det og går opp til teoriprøven uten å ha vært på teorikurs. Trafikkstasjonene har et såkalt ”drop in”-system, det vil si at de som har fått godkjent søknad om førerprøven kan ta teoriprøven når som helst. I følge kjørelærere er dette med på å skape inntrykk av at teori og praksis henger lite sammen. Det åpner dessuten opp for misforståelser; ifølge kjørelærere tror spesielt somaliere at de må ta teorien først, før de begynner den praktiske opplæringen. Dette gjør det vanskelig å lære, både teori og praksis.

Også i det praktiske blir det lett løse koblinger mellom teori og praksis. Det arter seg på flere måter. Ett eksempel dreier seg om de refleksjoner og samtaler som skal skje i forbindelse med de praktiske kursene. Hvor lett er det ikke å droppe det når en har hatt mørkekjøring? Da avsluttes kjøringen i 21-tiden, og så skal en tilbake til kjøreskolen for å snakke om hva en har opplevd. Det er sent på kveld og alle er trøtte. En kjørelærer stiller seg tvilende til om den avsluttende samtalen blir gjennomført.

De løse koblingene mellom teori og praksis er en pedagogisk svakhet, som gjør at kjøreopplæringen blir vanskeligere. Noen kjørelærere forteller at særlig somaliere gir uttrykk for at de tror de må ha tatt teorien før de kan begynne på den praktiske delen. Dermed begynner de ifølge kjørelærerne på teorien før de vet noe som helst om det praktiske. På den måten kommer de skeivt ut, og ender opp med å slite med både teori og praksis. Somaliere er imidlertid ikke de eneste som forholder seg ”feil” til teorien. Kjørelærere klager over elever som er oppsatt på å ta teoriprøven bare for å ha tatt prøven, uten å skjønne at teori er noe som må læres, og som det er verdifullt å kunne. Mange viser ingen interesse for teorien. Dette gjelder også majoritetsnordmenn. Unge etnisk norske menn vet nøyaktig når de er gamle nok til å ta trafikalt grunnkurs, men de har som andre en dårlig forståelse av betydningen av teoretisk kunnskap. I det hele tatt uttrykker kjørelærerne en viss frustrasjon over elevens generelt instrumentelle forhold til kjøreopplæringen. Elevene vil bare ha førerkortet. Det er førerkortet som er målet, ikke egentlig å lære å kjøre bil. For innvandrere med begrenset økonomisk kapital er det i tillegg særlig viktig å få det på billigst mulig måte (jf. 4.4).

#### **4.3.1.2 Uheldige endringer i innholdet i kjøreopplæringen**

Den stemoderlige behandlingen av teorien kan ses i sammenheng med muligheten som finnes til å ta teoriprøven med et minimum av praktisk opplæring. Tidligere kom teoriprøven som avslutning av et teorikurs som var obligatorisk for alle. Nå er det slik at bare den obligatoriske opplæringen og veiledningstimene er fullført, kan eleven søke om førerprøven, og gå opp til teoriprøven når søknaden er godkjent. Kjørelærere hevder at denne ordningen gir feil signaler. Det skapes et inntrykk av at teorien er noe en kan ta lett på. Noe av den samme oppfatningen uttrykkes i avisoppslag der elever beskyldes for å gamble på den teoretiske prøven, i den forstand at de kan bare litt av det de skal kunne, men tar sjansen på at de ikke får spørsmål de ikke kan svare på. Strykprosenten på teorikurs er generelt høy, noe som blant annet blir sett i sammenheng nettopp med muligheten til å velge bort teorikurs. Foreløpige tall for 2009 viser en strykprosent på rundt 55 for personbil.

Også i den praktiske opplæringen har det skjedd endringer som får uheldige konsekvenser. En endring som trekkes frem er de tidligere kravene til mestring, som nå har blitt justert ned. For eksempel var det tidligere et krav om at eleven skulle mestre glattkjøring. Nå er det tilstrekkelig at eleven har *opplevd* glattkjøring, noe som i praksis vil si at eleven sitter på med læreren i stedet for å kjøre selv når han eller hun er på glattkjøringskurs. Dette gir ikke den samme forståelsen av hva det er en risikerer på glatt føre, hvor liten kontroll en har, eller hvordan en håndterer det.

#### **4.3.1.3 Juks**

Flere kjørelærere har vært borti innvandrere som har bestått teoriprøven praktisk talt uten å kunne norsk, og i mange tilfeller uten å gi inntrykk av å besitte kunnskaper om trafikk. En informant sa at "*det er så mange som kommer her og som har bestått teorien, som når de kommer ut i bilen og skal kjøre, så skjønner du ikke hvordan de kan ha greid teorien for de kan ingen ting i trafikken*". Kjørelærerne stiller spørsmål ved hvordan disse kan ha klart prøven uten bedre norskkunnskaper, og beskyldninger om

juks ligger i luften. Riktignok kan de ha fått hjelp av tolk under prøven. Flere kjøreskoler i Oslo tilbyr dessuten grunnkurset på flere språk enn norsk, og det kan også ha hjulpet dem til å klare teoriprøven. Men når kjørelærere opplever at elever med bestått teoriprøve ikke vet hvordan de skal opptre i trafikken, oppstår det mistanker om andre mekanismer. Én kjørelærer sier rett ut at det jukes på teoriprøvene. Noen ganger skjer det ved at eleven sender en annen til å ta prøven for seg. Her påpeker kjørelærerinformanter at mange majoritetsnordmenn kan ha vansker med å skille somaliere fra hverandre, og når disse også har utydelige id-papirer blir det vanskelig å sikre seg mot en slik praksis. Og tolking åpner også en mulighet for juks. Det hevdes, mer i referansegruppen enn blant dem vi har intervjuet, at tolken hjelper den som skal svare på spørsmålene. For å unngå det har det blitt diskutert å bruke tolk fra andre steder av landet, som for eksempel at trafikkstasjoner i Rogaland bruker tolker fra Trøndelag. På den måten skulle en unngå at tolk og elev kjente hverandre, og tolken skulle føle seg mindre forpliktet til å hjelpe. Samtidig påpekes det at innvandrer miljøene er små, og at det ofte er nettverk mellom miljøene i de store byene. Dermed er det ikke sikkert at tolker bosatt andre steder vil være et effektivt virkemiddel mot juks. Det er heller ikke mange tolker å velge mellom.

I tillegg til enkeltstående tilfeller av juks fikk vi også beretninger om mer systematisk juks. En kjørelærer hevder at trafikkstasjonens teoritester har blitt kopiert, enten ved at systemet har blitt hacket eller at noen har memorert testene, og deretter solgt blant kjørelever. Etter at mange gikk opp med påfallende mange riktige svar gjorde de et eksperiment med å bytte om rekkefølgen på to av testens fire-fem sider. Med én gang begynte folk å stryke. Dette tyder på at kandidater har sett testene på forhånd og pugget dem. Det har vært tre tester som har blitt benyttet, noe som er et så begrenset antall at det er mulig å lære svarene. De har ikke pugget spørsmål og svar, men rekkefølgen på de riktige svarene. Dermed har de pugget på en måte som ikke har lært dem noe som helst. Påstander om juks på teoriprøve ble vi også servert av enkelte representanter fra innvandrerorganisasjoner.

I følge den sistnevnte kjørelærer er salg av teoritester god butikk. Det finnes også et svart marked for teorikurs. Det er ikke hemmelig en gang; helt åpent tilbys mange muligheter til å betale for private teorikurs hvor eleven tar tester helt til han eller hun består. En kan forestille seg at det ikke er lett for innvandrere å se forskjell på lovlige og ulovlige teorikurs, at et ulovlig kurs kan framstå til forveksling likt andre kurs.

Det viser seg at det er to svarte markeder knyttet til kjøreopplæringen: (i) Ett gjelder den praktiske opplæringen ("L-skoler", se 4.3.2.1) og (ii) et annet teoriprøven. Mest sannsynlig er det også gråsoner mellom den lovlige og den ulovlige opplæringen. Særlig er det lett å se for seg glidende overganger knyttet til øvelseskjøring, med vage skiller mellom vennetjenester med og uten gjenytelser og den rent illegale virksomheten.

Det er vanskelig ut fra vårt materiale å slå fast hvor utbredt slik illegal kjøreopplæring er (det samme gjelder hvor omfattende juks på teoriprøven er). Og det er også usikkert hvilken effekt den illegale kjøreopplæringen har, om den gjør personer som benytter seg av den mer eller mindre skikket som bilførere og til å avlegge førerprøven. Blant innvandrere ser det likevel ut til at strykprosenten er høy. Flere kjørelærere forteller om



elever som bruker mange forsøk på å bestå både den praktiske og teoretiske prøven; en fortalte sågar om en som først stod på 10. forsøk.

Sett fra kjørelæreres ståsted er det naturlig å ville få slutt på den illegale kjøreopplæringen. Et slikt ønske er forståelig, siden det er med på å undergrave deres egen virksomhet. Faren med illegal opplæring er likevel at den ikke har samme kvalitet som den regulære opplæringen, og dermed potensielt kan gi farlige bilførere. Den illegale praktiske opplæringen blir dårligere fordi ledsagerne ikke selv kjenner det norske trafikksystemet godt nok. Slik kjørelærere vurderer det, har den illegale teoretiske opplæringen ingen nytte fordi den gir førerkort uten å gi noen tekniske eller trafikale ferdigheter. Problemet er med andre ord at elevene ikke lærer å kjøre og ferdes blant andre trafikanter. Dette er et poeng som understrekes av flere kjørelærere: problemet med illegal opplæring handler om trafikksikkerhet. Her må vi understreke at dersom det er slik at den illegale opplæringen fører til dårligere trafikksikkerhet – noe det er vanskelig å fastslå<sup>15</sup> – så gjelder det innenfor dagens system der øvelseskjøring mot vederlag er kriminalisert. Det gjelder også kun dersom illegal opplæring skjer til fortrensel for kjøretimer ved de autoriserte kjøreskolene. Hvis den derimot betraktes som en mulighet til øvelseskjøring/mengdetrening – en mulighet som mange innvandrere ikke har, på grunn av manglende nettverk –, kan bildet se annerledes ut. Vi skal komme tilbake til dette i kapittel 5.

### 4.3.2 Forholdet mellom elev, kjøreskole og trafikkstasjon

#### 4.3.2.1 Elev – kjøreskole

Det er løse koblinger mellom den enkelte elev og kjøreskolen. Med det menes at forholdet mellom elev og skole er uforpliktende. Eleven er avhengig av en kjøreskole for å få tatt de obligatoriske kursene, og for å få veiledningstimer som kjøreskolen melder inn til trafikkstasjonen. Den øvrige opplæringen, som for de fleste utgjør den mest omfattende delen av forberedelsene til førerprøven, trenger elevene formelt sett ikke kjøreskoler til. Vanligvis brukes likevel kjøreskolene til å lære både tekniske og trafikale ferdigheter. Slik bør det være, i følge både kjørelærere og myndighetene. Eventuell øvelseskjøring bør skje parallelt med opplæring på kjøreskole, ikke før eller i stedet for. I virkeligheten er det ikke nødvendigvis slik det foregår. Eksempelvis forteller en kjørelærer om en elev som dukket opp på skolen og erklærte at han bare skulle ha de obligatoriske. De færreste ignorerer kjørelærernes rolle så tydelig, men blant kjørelærerne er det ingen tvil om at mange innvandrerelevne utnytter de muligheter som finnes til å lete opp de billigste alternativene. Kjørelærerne forteller at dersom de presser for mye på innvandrerelever, for eksempel ved å påpeke at han/hun trenger mer undervisning, kan de risikere at elever forsvinner. Kjørelærerne ser hvor presset økonomi mange innvandrere har, og de har en viss forståelse for at pedagogiske argumenter taper for økonomiske argumenter. Kanskje forsvinner elevene til en annen

---

<sup>15</sup> Dette er også oppfatningen til noen som har en økonomisk interesse i at markedet for illegal kjøreopplæring opphører.

kjøreskole, kanskje forsvinner de til en såkalt "L-skole". L-skoler er en betegnelse på illegale kjøreskoler. De kjører med en rød L i bilen, og opplæringen ser dermed ut som vanlig øvelseskjøring. Kjøringen er imidlertid betalt, men foregår ikke i regi av et registrert foretak.

Både kjørelærere og enkelte representanter for innvandrersorganisasjoner som vi intervjuet forteller at illegal kjøreopplæring er et utbredt fenomen i innvandrermiljøer. Men dette er først og fremst et hovedstadsfenomen. På grunn av antallet innvandrere i Oslo er markedet for svarte tjenester naturlig nok langt høyere her. Ifølge kjørelærerinformanter "florerer" det med uautoriserte/illegale kjøreskoler i Oslo, mens kjørelærere i Stavanger sier det ikke forekommer der (de kjenner imidlertid godt til det som et Oslo-fenomen). Også informanter fra politiet i Stavanger sier at dette ikke er et problem der.

Kjørelærere i Oslo frustreres av det svarte markedet. De forteller at Vegdirektoratet kjenner til L-skolene og har sagt at de skal rydde opp i den illegale virksomheten, men lærerne kan se at det fremdeles foregår. De kjenner igjen personer og biler som de vet ikke har autorisasjon. De forteller også om elever som stiller med egen bil til oppkjøringen. Biler som skal benyttes til oppkjøring må ha doble speil- og pedallet, mens biler for øvelseskjøring bare trenger ekstra speil og L-merket. Dette gjør at selv om det er lovlig å sørge for oppkjøringsbil selv, vekker det mistanke om illegal øvelseskjøring.

Selv om det er umulig å si noe om omfanget av illegal opplæring, er det ingen tvil om at L-skolene finnes og at de er mer utbredt i Oslo enn andre steder.

Det er rimelig å forestille seg at L-skoler kan fremstå som attraktive for innvandrere fordi de er billigere enn de lovlige kjøreskolene. Kjørelærere stiller imidlertid spørsmål ved hvor god opplæring L-skolene tilbyr. De hevder at ledsagerne, som på L-skolene gjerne er innvandrere selv, har mindre kunnskap om norsk trafikk enn kjørelærere. Dersom L-skolelærerne er privatpersoner er det opplagt slik. Elever som bruker L-skoler får dermed kan hende dårligere opplæring enn de ville fått ved en autorisert skole. En kan videre spekulere i om en ledsager som er innvandrers vil ha større forståelse for elevens situasjon, både for den pressede økonomien og hvor viktig det er å få førerkort, og dermed stille mindre krav til eleven før vedkommende skal avlegge førerprøve. Som nevnt hevder kjørelærere at mange innvandrere bare vil ha førerkortet, uten egentlig å bry seg om ferdighetene og forståelsen som må oppøves.

Vi må igjen understreke at vårt materiale er relativt begrenset, og at omfanget av L-skolefenomenet er usikkert. Dessuten er deres eventuelle konsekvenser for trafikksikkerhet ikke nødvendigvis entydig. Dersom det er slik at opplæring ved de såkalte L-skolene skjer til *fortrenging* av opplæring ved autoriserte kjøreskoler, slik de kan se ut til å gjøre under dagens system, så utgjør de opplagt et trafikksikkerhetsproblem. På den andre siden oppfordrer myndighetene om å øvelseskjøre for å få mengdetrening. Og mange nyankomne innvandrere, særlig flyktninger og mennesker med asyl, mangler adekvat nettverk for å øvelseskjøre. De kjenner gjerne ingen med bil eller ingen som vil bruke av fritiden sin på å øvelseskjøre med en. Og mens norskfødte som tar førerkortet som regel øvelseskjører med foreldrene, så vil personer som innvandrer alene ikke ha familienettverket, og gjerne

ikke vennenettverket til å få øvelseskjørt. Med et sosiologisk begrep kan en si at det kreves sosial kapital for å kunne øvelseskjøre. Eksistensen av L-skolene kan vel være en konsekvens også av manglende sosial kapital hos nyankomne innvandrere (i tillegg til økonomi, se 4.4). Kan hende er L-skoler eneste muligheten mange innvandrere har til å få mengdetrening. Hvis de fungerer som øvelseskjøring og mulighet til mengdetrening alene, og ikke til fortrensel av kjøretimer ved autoriserte kjøreskoler, kan de L-skolene også sees som en potensiell ressurs, om enn en ulovlig en under dagens system. Dette skal vi ta opp til drøfting i kapittel 5.

Videre gjør den løse koblingen mellom elev og kjøreskole at kjørelærere ofte må forholde seg til elever de ikke kjenner. Dette kan oppleves som en ugunstig situasjon. Det er for eksempel ubehagelig å skulle ha landeveiskjøring med en elev når de ikke vet hva vedkommende kan.

Elevene kan altså velge vekk krevende kjøreskoler. En kan dermed si at den løse koblingen mellom elev og kjøreskole gir elevene anledning til å velge en billigere, men antagelig dårligere, løsning. Konsekvensen er antakelig dårligere opplæring, som kan føre til stryk på førerprøven og/eller høyere risiko for å bli involvert i ulykker. Både kjørelærere og innvandrere forteller om mange forsøk før førerprøven blir bestått. Eksempelvis fortalte en kjørelærer om en elev som stod først på tiende forsøk. For trafikkstasjonen betyr dette økte inntekter. Personer som ikke klarer førerprøven etter mange forsøk kan på sin side til slutt bli fristet til å kjøre bil uten lovlig førerkort.

Også kjørelærerne kan velge vekk; de kan velge vekk krevende elever. Det fortelles om kjørelærere som er lite motiverte for å ta imot det som oppfattes som krevende elever, og ber elevene komme tilbake når de har tatt teorien. På den måten kjøper de seg en utsettelse, for sannsynligheten er stor for at det vil ta lang tid før eleven kommer tilbake, hvis han eller hun i det hele tatt kommer tilbake til samme kjøreskole.

#### **4.3.2.2 Elev – trafikkstasjon**

Fram til 1995 avgjorde kjøreskolen når eleven var klar til å kjøre opp. I praksis var det gitt hvor oppkjøringen skulle finne sted; det skjedde på den nærmeste trafikkstasjonen (den gang biltilsynet). Etter den tid har det vært opp til eleven når han eller hun vil ta førerprøven. En kan dermed si at kjøreskolen var et bindeledd mellom elev og trafikkstasjon som nå er fjernet. Slik sett har elev og trafikkstasjon et mer direkte forhold i dag. Det er likevel et svært løst forhold. Ikke bare er det eleven som bestemmer når han eller hun vil ta førerprøven, han/hun står også fritt til å velge hvor det skal skje.

En kan tenke seg at personer som skal ta førerkortet vurderer trafikkstasjoner på grunnlag av flere hensyn, slik som beliggenhet, ventetid (ventetiden varierer trafikkstasjoner imellom på opp til 4-5 måneder, i følge [www.nettlappen.no](http://www.nettlappen.no)), strykprosent og annet. For innvandrere som har det stramt økonomisk, vil det være særlig viktig å redusere utgiftene (ikke betale mer enn høyst nødvendig for oppkjøring) og å raskest mulig bli i stand til å få seg jobb (jf. 4.4). Dette gjør det rasjonelt å velge den trafikkstasjonen hvor det antas at sannsynlighet for å bestå prøven er størst. Innvandrere i vårt materiale sier ikke at de valgte trafikkstasjon på grunnlag av slike

kriterier, men de forteller at de søkte om førerkort på andre trafikkstasjoner enn de som ligger nærmest. En informant som var bosatt i Oslo hadde nettopp vært i Drøbak og tatt teoriprøven der. Det var en venn som hadde tipset han om å dra dit.

En slik praksis, det vil si at elever som bor i Oslo tar førerprøven ved trafikkstasjoner langt utenfor byen, er kjent blant kjørelærerne i byen. De synes ikke noe om det, for det betyr at elevene prøves i helt andre trafikkforhold enn hva de skal ferdes i når de har fått førerkortet.

Uavhengig av hvilken trafikkstasjon eleven velger, kan det være en ulempe at trafikkstasjonen ikke kjenner eleven, eller har mulighet til å kontrollere ham eller henne. Kjørelærere påpeker at det kan være vanskelig for ansatte på trafikkstasjonen å identifisere elever, og da særlig dersom identifiseringen skal skje ved hjelp av et gammelt og slitt passfoto i sort/hvitt. De forteller historier om elever som sender andre for å ta prøvene for seg. Det er vanskelig å på det grunnlaget si noe om og i hvilken utstrekning det forekommer juks. Men det er tydelig at det i mange tilfeller kan være vanskelig for trafikkstasjonene å identifisere innvandrere fra for eksempel Somalia. Dette ble påpekt også i referansegruppen, og en informant fra Somalia fortalte at han iblant ble bedt om å komme til trafikkstasjonen for å hjelpe til med identifisering.

Alle innvandrere, også de som må ta førerkortet på linje med førstegangselever i Norge, har lov å kjøre på førerkortet fra sitt hjemland i ett år. Dette skaper den pussige situasjonen at noen kan komme kjørende i sin egen bil til førerprøven, stryke, og så kjøre hjem igjen. Den som skal ha førerkortet ser kanskje ikke noe galt i det, og det er da også fullt lovlig. For en kjørelærer som har erfaring med at førerkort fra enkelte andre land ikke sier noe om nivået på ferdigheter eller forståelse, er det derimot helt absurd. Det gjør det vanskelig å forstå reglene.

#### **4.4 Strukturelle forklaringer: Sosioøkonomiske forhold**

Mye av bakgrunnen for at disse fenomenene knyttet til juks og illegale markeder synes å oppstå, må søkes i sosioøkonomiske forhold. Kort fortalt handler dette at mange innvandrere har en svak økonomi og lav sosioøkonomisk posisjon.

Vårt materiale tyder på at økonomi spiller en svært viktig rolle i problemfeltet innvandrere–førerkort–bilkjøring, og supplerer og utfyller de ovennevnte forklaringene. Temaet økonomi og bilkjøring gikk igjen i intervjuene, både blant kjørelærere, representanter for innvandrersorganisasjoner og innvandrere selv. Det framgår av intervjuene at slike økonomiske mekanismer også kan gjelde etterkommere av innvandrere ("andregenerasjonen"), selv om disse selvsagt i langt mindre grad enn foreldrene (om i det hele tatt) er preget av trafikk-kultur fra et annet land enn Norge. Begrensede økonomiske ressurser kan ha den samme betydning for majoritetsnordmenn. Prosjektets fokus er imidlertid førstegenerasjons innvandrere.

Det er velkjent at "ikke-vestlige innvandrere" kommer negativt ut i leveårsstatistikker. En rekke studier viser at innvandrere er overrepresentert blant familier med lave inntekter (se Øia, Grødem og Krange 2006:9). I Norge er fattigdom på mange måter et "innvandrerfenomen". Ikke bare arbeidsledigheten, men også andelen som er avhengig

av trygdeordninger, er langt høyere blant ”ikke-vestlige innvandrere” enn blant befolkningen ellers. Forskjellene i levekår, økonomisk kapital og sosioøkonomisk status er markante. Tall for 2002 viser at noe over 20 % av innvandrerbefolkningen, inkludert barn og ektefeller, mottok sosialhjelp. For den samlede befolkning var tilsvarende prosent ca 5.<sup>16</sup> I en NOVA-rapport som sammenligner fattigdom blant etnisk norske barnefamilier og barnefamilier med innvandrerbakgrunn (Øia et al. 2006), peker forfatterne på at selv innen utvalget av lavinntektsgrupper er innvandrerfamiliene fattigere enn etniske nordmenn. Inntrykket gjenspeiles også i trangboddhet. Fattige innvandrere bor trangere enn fattige i majoritetsbefolkningen. I den nevnte studien av Øia et al., fremgår det at ”[...] 72,2 prosent av de norske barna som bor i fattige familier, har eget soverom mot 36,7 prosent av innvandrerbarna [i fattige familier]” (ibid.: 24).

*Sosioøkonomisk lav posisjon* ser ut til å påvirke folks handlinger vis-à-vis førerkort og bilkjøring på måter som kan innebære en økt statistisk ulykkesrisiko. Dette skjer på flere måter.

I mange land i den tredje verden er bilen et svært viktig statussymbol, på en helt annen måte enn i Norge. Det å eie en bil er et tegn til omgivelsene om at en har lykkes økonomisk. Dette statussymbolet blir ekstra tydelig i den samfunnskonteksten som et land i den tredje verden er, all den tid langt færre faktisk eier bil, samtidig som mennesker rundt en har dårlige økonomiske kår. Det er vanskelig å si hvorvidt denne funksjonen av bilen som statussymbol fortsetter også gjennom migrasjonsprosessen, og hvorvidt den gjør det for alle innvandrergrupper. Men det at bilen har høy status i mange innvandremiljøer har vært vist i andre studier (se Van Dyck og Bossaert 2006: 14; 17). I vårt materiale var det særlig blant somaliere, men også blant pakistanere, at dette temaet kom til syne, mens det ikke ble nevnt blant polske informanter. Ifølge en nøkkelperson i det somaliske miljøet i Oslo reproduseres denne måten å tenke om bilen i Norge, og konsekvensen er at mange kjører mye for å vise frem at de eier en bil, samt at mange både kjører fort og risikofylt for å vise at de er dyktige sjåførere. Dette fenomenet synes først og fremst å ha betydning i Oslo, og da i størst grad i byområder der mange somaliere ferdes – Grønland og øvrig indre øst. Et statussymbol har selvsagt ingen funksjon uten et publikum: Somaliske i Oslo kan finne et slikt publikum på Grønland, mens det i Stavanger ikke vil eksistere på samme måte. Poenget vårt med å løfte opp temaet om bilen som statussymbol i forbindelse med sosioøkonomiske spørsmål, er at dette statussymbolet ikke utelukkende kan forstås som ”kulturell import”. Bilen kan synes å ha en viktig tilleggskomponent som oppstår i Norge. For innvandrere som er sosioøkonomisk marginalisert, slik særlig somaliere er, som står utenfor arbeidslivet, kan bilen fungere som *statuskompensasjon*. Mangler man status på andre områder, slik som arbeid og bolig, kan det se ut til at noen griper til bilen som et verktøy for å øke sin anerkjennelse og verdi i andres øyne, øke sin symbolske kapital, for å bruke et begrep fra Pierre Bourdieu (1977). Ifølge den ovennevnte somaliske nøkkelinformanten er konsekvensen av slik statuskompensasjon at en del mennesker

---

16 <http://www.ssb.no/spp/utg/200501/04/>

kjører mye, fort og aggressivt (igjen: for å vise at en er dyktig sjåfør), altså på måter som gjør en skadeutsatt.

En annen måte som svak økonomi kan frembringe risikofylt kjøring på, er at man kjører biler som ikke er i forskriftsmessig teknisk stand, fordi man ikke tar seg råd til årlig kontroll. Dette kan imidlertid også skyldes at nykommere ikke kjenner til betydningen av kontroller for trafikksikkerhet.

Videre er det sentralt at det å ha førerkort er i seg selv økonomisk svært viktig for mange innvandrere. Det er en kjensgjerning at sysselsettingen er lavere og arbeidsledigheten høyere blant mange innvandrergupper enn blant majoritetsbefolkningen. Ved utgangen av 2009 var 6,8 % av innvandrere i Norge registrert helt arbeidsledige, mot 2,1 % av befolkningen uten innvandrerbakgrunn. For innvandrere fra Afrika, Asia og EU-land i Øst-Europa (jf. somaliere, pakistanere og polske i vårt materiale), er andelen registrerte arbeidsledige henholdsvis 12, 8 og 8 %.<sup>17</sup> Det er også generelt vanskeligere for innvandrere enn for andre å få innpass i arbeidsmarkedet, og flere studier viser også hvordan synlige minoriteter diskrimineres i arbeidslivet (se Rogstad 2001). Innen mange av de yrkene som de facto er tilgjengelige for nykommere er førerkortet faktisk en forutsetning for å få jobb. Eksempler på yrker som krever førerkort kan man finne innen renholdsbransjen, parkvesenet, drosjenæringen, busselskaper og budbilfirmaer.

Det er en utbredt oppfatning blant informantene at førerkortet er en viktig døråpner til arbeidslivet for mange innvandrere. Både førerkortet og det å ha bil gir bedre tilgang til arbeidsmarkedet,<sup>18</sup> og førerkortet kan slik forstås som nøkkel til integrering. En representant for en somalisk organisasjon i Oslo fortalte hvordan mange somaliere kjøper varebil i entreprenørhensikt – for å skape seg et levebrød. (Man kan spørre seg om ikke ”L-skolene” også må sees i et slikt perspektiv.) Det å *ikke* ha førerkort kan derimot være en kilde til marginalisering. Noen har pekt på at systemet med kostbare førerkort forsterker sosial ekskludering og marginalisering av allerede utsatte grupper, slik som innvandrere i Norge, fordi dette systemet begrenser folks tilgang til arbeidsmarkedet (Priya og Uteng 2009; jf. Klassekampen 2010a). I seg selv skaper det ingen økt ulykkesrisiko at noen har sterk bruk for førerkort (annet enn at yrkessjåfører kjører mye og dermed er eksponert for ulykker), men det kan gjøre det indirekte, fordi førerkortet blir spesielt viktig for en gruppe som samtidig har særlige vansker med å skaffe seg det (jf. 4.2). Førerkortet er viktigere for innvandrere enn for andre for å få tilgang til arbeidsmarkedet og unngå marginalisering. Men det er samtidig vanskeligere å skaffe seg for innvandrere enn for andre, både på grunn av statistisk lavere økonomisk kapital og vansker med kjøreopplæringen. Dette kan se ut til å bidra til høyere ulykkesrisiko gjennom mekanismene vi skal beskrive under.

I 4.2. beskrev vi hvordan kjørelærere fortalte at samhandling med elever som er innvandrere i mange tilfeller var besværlig, på grunn av språkproblemer, men også fordi

---

<sup>17</sup> <http://www.ssb.no/innvarbl/tab-2010-02-04-01.html>

<sup>18</sup> Se også Klassekampen 2010a; uttalelser fra Tanu Priya Uteng, som har forsket på innvandreres forhold til biltrafikk.

kjørelærere opplevde mange elever som motvillige, lite lærevillige og lite innstilt på å ta det nødvendige antallet kjøretimer. Vi så at det er mange forhold som kan ligge til grunn for besværlig interaksjon mellom kjørelærer og elev, men økonomi ser ut til å være en svært viktig faktor. Det å ta førerkort er svært kostbart. Utgifter beløper seg fort på flere titalls tusen kroner. Det er rimelig at mennesker med svak økonomi vil ha sterkere interesse enn andre i at antall kjøretimer blir så lavt som mulig. Interessene hos kjørelærer og elev kan dermed være radikalt motstridende, noe som kan forsterkes av at mange innvandrere kan hende mangler forståelse for hvorfor kjøreopplæringen er viktig (jf. 4.1.10 som sosialisering). Disse motstridende interessene kan dermed føre til (1) at innvandrere får en dårligere opplæring enn andre, på grunn av dårlig samhandling mellom og elev og kjørelærer, eller (2) til at innvandrere søker alternativer i et illegalt marked for kjøreopplæring, og får mangelfull opplæring der.<sup>19</sup>

Vi så i 4.2. at mange innvandrere har utfordringer med å ta førerkortet. Noen trenger svært mange kjøretimer. Når dette kobles mot det forhold at innvandrere statistisk har mer begrensede økonomiske ressurser enn andre, er det også tenkelig at en del vil velge å kjøre uten førerkort etter at overgangsperioden (1 år) er over, hvis man ikke har klart å ta førerkortet. Ulykkesrisikoen blant disse vil naturlig være høyere enn blant dem som har avlagt førerprøven. Vi har flere indikasjoner i intervjumaterialet på at dette forekommer, selv om det selvsagt er vanskelig å si noe om omfanget.<sup>20</sup>

Fordi (i) førerkortet er så dyrt, (ii) mange innvandrere ser ut til å trenge flere kjøretimer enn andre (jf. 4.2.), samt fordi (iii) mange trenger førerkortet for å få jobb, så vil lav økonomisk kapital kunne føre til at mange søker seg mot kjøreopplæring i det illegale markedet ("L-skolene"). Den kjøreopplæringen man får der er mest trolig av en dårligere kvalitet enn den en får ved autoriserte kjøreskoler, og et problem i forhold til trafiksikkerhet dersom den skjer til fortrengsel av kjøretimer ved autoriserte kjøreskoler.

Alle kjørelærere og flere representanter for innvandrereorganisasjoner var av den oppfatning at det i en del innvandrermiljøer foregår juksing på både teori- og førerprøve (jf. 4.2.). Dataene gir ikke rom for å konkludere på omfanget av dette, men informantenes beskrivelser tyder på at en del personer med innvandrerbakgrunn har førerkort som ikke skulle hatt det. Det er opplagt at slike bilførere vil representere en betydelig fare i trafikken. Hvis det *er* slik at innvandrere i større grad enn andre jukser på fører- og teoriprøven, slik mange påstander i vårt materiale antyder, er det rimelig å anta at dette først og fremst har økonomiske årsaker. Helt generelt vil man selvsagt lettere la seg friste til juks når en både (i) trenger førerkort for å få jobb, og dessuten (ii) ikke har råd til de kjøretimene som kjøreskolen mener en trenger.

---

19 Ifølge kjørelærere i Oslo gjør dette fenomenet seg også gjeldende blant "andregenerasjonen", dvs. etterkommere av innvandrere.

20 Hvis omfanget er relativt stort, og hvis det er forholdsvis flere blant innvandrere enn blant norskfødte, så vil det antyde at ulykkesrisikoen blant innvandrere kan være enda høyere enn det som fremkommer i Nordbakke og Assum (2008). Den er basert på ulykkesrisiko blant innvandrere som faktisk innehar norsk førerkort.

Både besværlig samhandling, mangelfull opplæring (i svart marked), mulig juks og ”snarveier”, samt det at man kjører uten lovlig førerkort, synes med andre ord å frembringes i situasjoner med sosioøkonomisk marginalisering rolle. Strengt tatt kan vi forestille oss at det er to økonomiske mekanismer som kommer i spill, som vil være innbyrdes relaterte: (i) På den ene siden gjør lav økonomisk kapital at muligheten til å følge autorisert kjøreopplæring og dermed til å oppnå førerkortet er mindre enn for andre. Illegal opplæring og juks kan oppstå av denne grunn. Dette er en push-faktor *ut* fra de autoriserte kjøreskolene. (ii) På den andre siden er førerkortet nettopp en kilde til økt økonomisk kapital, gjennom at mange typer arbeid som er aktuelle for nykommere, faktisk krever førerkort. Dette er en pull-faktor *til* illegal opplæring.

Én lærdom av diskusjonen av sosial klasse er at trafikkulykker blant migranter dels må forstås som resultat av forhold som kan slå ut for økonomisk utsatte grupper generelt. Slike innsikter bør kunne bidra til å motvirke statiske oppfatninger av kulturforskjeller og til å ”avmystifisere” tematikken. Sosioøkonomiske forhold som for eksempel dårlig økonomi slår ikke nødvendigvis ut bare for innvandrere. Også andre grupper i befolkningen kan få utfordringer som følge av dårlig økonomi, lav utdanning og liknende. Dette gjør at det i diskusjonen av konkrete *tiltak* vil være relevant å vurdere i hvilken grad tiltak bør målrettes eller utformes mer generelt. Kontekstuelle forhold spesifikke for innvandrergrupper, og da særlig språklige og/eller kunnskapsmessige utfordringer som følger av å flytte til et nytt land, er argumenter for å målrette tiltak.

## 4.5 Oppsummering

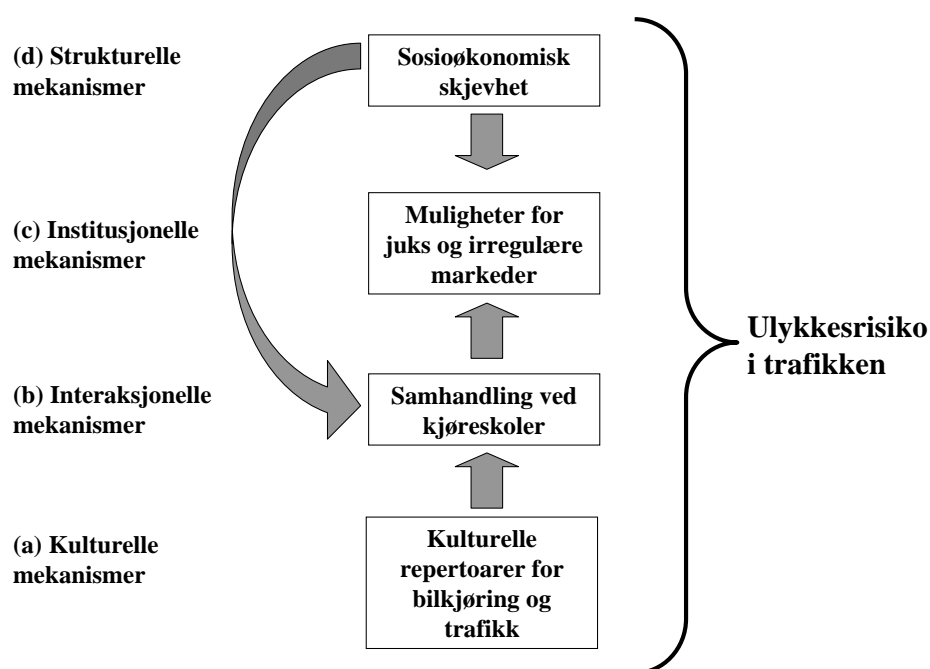
I dette avsnittet samler vi trådene fra diskusjonen av mulige årsaker til den høyere ulykkesrisikoen blant innvandrere enn blant majoritetsbefolkningen.

Vi har tegnet et komplekst bilde av hvorfor innvandrere statistisk har en høyere ulykkesrisiko enn andre deler av befolkningen. Prosjektets kvalitative data dekker og nyanserer flere relevante perspektiver i feltet. Analysene er gjort i lys av statistikk og funn fra tidligere forskning, og gir grunn til å framsette følgende forklaringer:

- a) *Kulturelle forklaringer*, det vil si kulturelle handlings- og fortolkningsrepertoarer for bilkjøring og navigasjon i trafikk som skriver seg fra oppvekst i et annet land.
- b) *Interaksjonelle forklaringer*, det vil si utfordringer i møtet mellom kjørelærer og elev, som skyldes språklige utfordringer, manglende forståelse for læreprosesser hos elev, forholdet mellom teori og praksis i opplæringsplanen og kommunikasjonsferdigheter hos kjørelærer.
- c) *Institusjonelle forklaringer*, det vil si den overordnede organiseringen av kjøreopplæringen har en struktur som åpner for juks og irregulære markeder.
- d) *Strukturelle forklaringer*, det vil si sosioøkonomiske skjevheter, og at innvandrere statistisk sett har langt lavere økonomisk kapital enn andre deler av befolkningen. Slike forklaringer virker både direkte og indirekte gjennom (b) og (c).



Det skal bemerkes at ikke alle forklaringene er relevante overfor alle innvandrergupper. Det er kun de som må ta ny førerprøve i Norge som omfattes av alle. For personer som flytter til Norge fra et land i for eksempel EU-sonen, og som hadde førerkort i hjemlandet, faller forklaringene (b) og (c) bort, mens (a) og (d) vil kunne gjelde. Når det gjelder de gruppene som må ta førerkort på nytt, så viser figuren under forholdet mellom de fire faktorene, hvordan de samvirker og hvordan de bidrar til en høyere ulykkesrisiko blant innvandrere enn blant andre.



Vårt materiale tyder på at det er flere forbindelseslinjer mellom disse faktorene: (a) => (b) => (c) <= (d) => (b). La oss eksemplifisere: Språkvansker og manglende forståelse for trafikksikkerhet (a) kan medføre besværlig samhandling mellom kjørelærer og elev (b). Sosioøkonomisk lav status (d) kan gjøre det samme, gjennom at eleven har en særlig stor interesse i å holde antall timer så lavt som mulig (fordi førerkortet er svært dyrt), samtidig som han/hun har særlig behov for førerkortet (på grunn av innpass på arbeidsmarkedet). Betydningen av (d) forsterkes av (a), gjennom at eleven har større vansker med å ta førerkortet enn andre. Organisering av kjøreopplæring og løs kobling mellom elev, kjøreskole og trafikkstasjon (c) danner muligheter for juks og irregulære markeder for kjøreopplæring. Samhandlingsvansker ved kjøreskolene (b) kan føre til at mange søker seg over i de irregulære markedene (c) og dermed antakelig får dårligere opplæring (i det minste under dagens system, jf. 5.4 og 5.5). Det samme gjør sosioøkonomisk lav status (d), gjennom at man søker de presumptivt billigste alternativene. Endelig vil (b), (c) og (d) både samvirke til, og ha en egenforklaring til at en del innvandrere ser ut til å kjøre uten gyldig førerkort.

Samlet kan det se ut til at (a), (b), (c) og (d) fører til en høyere ulykkesrisiko blant innvandrere enn i befolkningen ellers. For innvandrere som ikke trenger å ta ny førerprøve, er imidlertid kun (a) og (d) virksomme.

## 5 Mulige tiltak for å bedre trafikksikkerheten blant innvandrere i Norge

Med bakgrunn i analyser og funnene presentert tidligere i rapporten, lanserer og diskuterer vi i dette kapitlet mulige tiltak for å bedre trafikksikkerheten blant innvandrere i Norge. Vi ba alle informanter om å foreslå tiltak som kunne (i) lette innvandreres tilgang til førerkort og (ii) redusere innvandreres ulykkesrisiko i trafikken. Forslagene som vi presenterer baserer seg derfor både på de problemer vi har identifisert i den foregående analysen og forslag aktører i feltet selv lanserte i intervjuer med oss.

Basert på studien som helhet vurderer vi følgende tiltak som de mest hensiktsmessige: Innlemmelse av trafikksikkerhet som tema i *introduksjonsprogrammet for nyankomne innvandrere* (pkt. 5.1) fremstår som et velegnet tiltak. Videre peker vi på *samarbeid med innvandrersorganisasjoner* (5.2). Tildels kan begge disse forstås som informasjonsarbeid mot innvandrere. Vi viser også en del andre *informasjonstiltak* (5.3.) som kan gjennomføres. Andre tiltak vi diskuterer er *revidering av kjøreopplæringen* (5.4) og *endring av den overordnede organiseringen, med mer ansvar til kjøreskolene* (5.5). Endelig diskuterer vi et forhold som nylig ble foreslått fra annet hold: *gratis førerkort til innvandrere som del av introduksjonsprogrammet* (5.6).

### 5.1 Informasjonsarbeid

#### 5.1.1 Hvilken informasjon

Som forrige kapittel viste, er det mye ved den norske trafikken som er ukjent for innvandrere som kommer til Norge. Dette taler for å vurdere tiltak knyttet til informasjon. Det er rimelig å anta at bedre kjennskap til trafikkforholdene vil øke trafikksikkerheten. Informasjonen som gis bør ikke begrenses til å gjelde bare lover og regler. Riktignok vil det være viktig å informere om det norske regelverket, kanskje særlig der det skiller seg fra andre utbredte trafikkregler. Som eksempel kan nevnes vikeplikten, som mange land ikke har. Slik informasjon vil fortelle innvandrere hva de må være særlig oppmerksomme på. (Dette kan imidlertid vise seg praktisk vanskelig, da de regler som skiller oss fra noen land vil kunne være nettopp de vi har til felles med andre land.) Men informasjonen bør også omfatte hvordan det er vanlig å forholde seg til regelverket. De aller fleste vil være vant til at det finnes lover og regler. Men ikke alle er vant med at reglene etterleves så strengt som i Norge, og at brudd på reglene sanksjoneres. En kan dermed ikke ta for gitt at informasjon om regler er tilstrekkelig for å få bilførere til å kjøre i tråd med norsk trafikk-kultur. Informasjon om norsk trafikk bør derfor omfatte informasjon om hvilken betydning reglene har, det vil si hvilken respekt trafikanter jevnt over har for dem og hvordan brudd sanksjoneres.

Det kan være nyttig å bli gjort oppmerksom på de utfordringer som knytter seg til klimatiske og geografiske forhold. Som det ble påpekt i forrige kapittel har innvandrere

fra afrikanske og mange asiatiske land liten erfaring med vinterføre. Mange er fremmede for å skulle ta seg fram på is, og de nevner også det å kjøre i tunneler som særskilt utfordrende. Informasjon om norsk trafikk bør derfor omfatte informasjon om slike forhold, og ikke minst understreke nødvendigheten av å tilpasse farten kjøreforholdene.

Et tiltak som kan vurderes er dermed

- *Å informere om regler og håndheving av regler, forholdet mellom trafikanter og om konsekvenser av klima og geografi (kjøreforhold).*

Vår analyse viser at det kan være vanskelig å forstå behovet for å lære seg å bli en sikker bilfører. Informasjonen som gis må derfor tjene to formål. Den må (1) gi innsikt i norsk trafikk-kultur. Denne informasjonen må ikke forveksles med den detaljerte informasjonen om teori og praksis som gis i kjøreopplæringen, da denne er tenkt som en mer generell innføring.<sup>21</sup> Derfor må den også (2) motivere til videre læring.

For å motivere til videre læring kan det være viktig å legitimere trafikkregler og formelle krav til opplæring. Dette kan gjøres ved å informere om det fokuset som er på trafikksikkerhet i Norge. Det vil være relevant å opplyse om 0-visjonen og om innsatsen som utføres for å gjøre ferdselen på veiene tryggere. Det bør også informeres om generelle risikofaktorer, det vil si peke på ulykkesårsaker, hvor og når ulykker forekommer og liknende. For å unngå at tiltak rettet mot innvandrere oppfattes som diskriminerende og bygget på fordommer, må det presiseres at noen grupper innvandrere faktisk er overrepresenterte i ulykkesstatistikken og derfor er å anse som en høyrisikogruppe. Av samme grunn kan det være aktuelt å nevne at innvandrere ikke er den eneste høyrisikogruppen som er identifisert, og at det er utviklet særlige tiltak rettet mot flere av de definerte høyrisikogrupperne.

Som nevnt i forrige kapittel kan bilen spille en viktig rolle som statussymbol og -kompensasjon, noe som potensielt kan bidra til risikofylt atferd. Informasjonen som skal motivere til videre læring generelt og om trafikksikkerhet spesielt, bør ta i betraktning og spille på at bilen fyller slike funksjoner. Dette kan gjøres på flere måter. Én måte er å unngå benevnelser som kan virke degraderende, som for eksempel at godt voksne og erfarne førere som kommer til Norge må ta grunnkurs, og det på linje med norsk ungdom.

Et aktuelt tiltak er dermed at

- *Innvandrere informeres om fokus på trafikksikkerhet generelt, og om risikofaktorer som for eksempel fart, rus og føre. Det bør også komme klart fram at innvandrere fra afrikanske og asiatiske land anses som høyrisikogruppe på grunn av overrepresentasjon i ulykkesstatistikken.*

---

<sup>21</sup> Ikke alle innvandrere har førerkort, og noen må bytte inn sitt førerkort fra hjemlandet. Begge disse grupperne må ta kurs og prøver for å få norsk førerkort. Den tilegnelsen av informasjon som det krever, behandles i et eget kapittel senere.

Det siste punktet, å informere om at innvandrere er en definert høyrisikogruppe i trafikken, er viktig fordi det et raskt signal om at det faktisk er utfordringer forbundet med å skulle ta seg frem i et trafikkbilde som man ikke kjenner fra før. Gjennom vår datainnsamling har vi også erfart at mange innvandrere faktisk ikke kjenner til overrepresentasjonen i ulykkesstatistikken. Det å gjøre risikoen kjent er potensielt en måte å vekke folks bevissthet om problematikken – at man selv kan ha behov for informasjon og opplæring.

Ellers er det mange grunner til at informasjon om trafiksikkerhet vil være betydningsfullt. For det første vil kunnskapen i seg selv kunne redusere innvandreres ulykkesrisiko i trafikken. Man kan også tenke seg at folk bevisstgjøres før de begynner på kjøreopplæringen, i den forstand at de blir kjent med hva kravene til å kunne kjøre bil i Norge faktisk er. Hvis man forstår behovet for å ha gjennomgått riktig opplæring, kan det potensielt motvirke de svarte markedene og irregulariteter i forbindelse med fører- og teoriprøver. (Her tvinges vi selvsagt til gjetninger.) Derneft er trafiksikkerhet og førerkort viktig for å kvalifisere mennesker til arbeidslivet, og dermed for å unngå sosioøkonomisk marginalisering, og også for å unngå sosial marginalisering der hvor offentlig transport er lite utbygget (se senere). Tiltaket kan dermed forstås som både *trafiksikkerhetstiltak* og som *integreringstiltak*.

En viktig tilleggsdimensjon ble nevnt av en pakistansk informant: Opplæring i trafiksikkerhet gjelder ikke bare den som selv mottar opplæringen. Den har forgreninger også til denne personens omgivelser. Trafiksikkerhet gjelder også sikkerheten for *barn*. Som denne informanten sa det: Foreldre må vite om behovet for trafiksikkerhet, og hva trafiksikkerhet er, for å kunne formidle det til barna. Når vi i tillegg vet fra internasjonale studier (Thomson et al. 2001), at barn fra etniske minoriteter har statistisk høyere ulykkesrisiko enn andre barn som fotgjengere blant annet fordi de oftere bor, oppholder seg og leker i *byområder* (jf. 2.2), ser vi tydelig behovet for kunnskap om trafiksikkerhet. Kunnskap om trafiksikkerhet gjelder med andre ord ikke bare ens egen måte å opptre på som sjåfør, men har også direkte konsekvenser for ens omgivelser. Dette gjelder særlig hvordan man forholder seg til at barn skal ut på skoleveien og hvorvidt man sikrer barn i bil eller ikke. Betydningen av foreldres kunnskap om trafiksikkerhet forsterkes dermed gjennom at innvandrerbarn kan være mer eksponert for ulykker som følge av *geografiske* og *demografiske* årsaker. Dette er et vektig argument for å informere om trafiksikkerhet på systematisk.

### 5.1.2 Hvordan informere?

Når vi nå har foreslått at innvandrere informeres om norsk trafikk-kultur og motiveres til videre læring, blir neste trinn å avklare hvordan informasjonen kan formidles til målgruppen. Det kan gjøres på flere måter, og vi vil særlig drøfte mulighetene for å bruke introduksjonsordningen og å gå via innvandrerorganisasjoner.

### **5.1.2.1 Introduksjonsprogrammet**

Introduksjonsordningen ble innført i 2004. Alle kommuner som bosetter flyktninger skal gi et program som er tilpasset den enkelte. Programmet har som hovedregel en varighet på inntil 2 år. Deltakelse gjelder hele året på fulltid og følger arbeidslivets regler med 5 ukers ferie. Introduksjonsloven medfører at mennesker med flyktningbakgrunn både har rett og plikt til å delta i opplæringsprogram i den kommunen der de bor. Innholdet i introduksjonsprogrammet er norskopplæring, arbeidslivskunnskap og samfunnskunnskap. Mens man deltar i introduksjonsprogrammet mottar man stønadsbeløp på 2 ganger folketrygden grunnbeløp (2G). Kvalifisering til arbeidslivet står sentralt i ordningen.

Introduksjonsordningen gjelder for nyankomne innvandrere med flyktningbakgrunn. De som omfattes av ordningen er overføringsflyktninger, flyktninger med asyl og personer med opphold på humanitært grunnlag. Videre omfattes også familiegjennforente til personer i disse kategoriene. Innholdet i introduksjonsprogrammet er norskopplæring, arbeidslivskunnskap og samfunnskunnskap. Introduksjonsloven medfører at mennesker med flyktningbakgrunn både har rett og plikt til å delta i opplæringsprogram i den kommunen der de bor.

Introduksjonsprogrammet er et egnet sted for å informere om norsk trafikk. Vi foreslår derfor som tiltak at

- *Informasjon om norsk trafikk-kultur tas opp i og gjøres til en fast komponent i introduksjonsprogrammet.*

### **5.1.2.2 Kurset Norsk og samfunnskunnskap**

For personer som innvandrer på andre måter enn de ovenfor nevnte, gjelder andre rettigheter og plikter. Personer som familiegjennforenes med norske eller nordiske statsborgere har rett og plikt til å delta i kurset *norsk og samfunnskunnskap*. Det samme gjelder familiegjennforente med personer med bosettingstillatelse. Dette er et kurs på 300 timer, som innbefatter 250 timer norskopplæring og 50 timer samfunnskunnskap. Formålet er å styrke den enkeltes mulighet for deltakelse i arbeids- og samfunnsliv. Rett og plikt gjelder de som er mellom 18 og 55 år. Kurset på 300 timer er foreslått økt til 600 timer. Dette er p.t. under politisk behandling.

Til programmet norsk og samfunnskunnskap har også arbeidsinnvandrere utenfor EU/EØS-området plikt, men ikke rett til deltakelse. Med det menes at de plikter å gjennomføre de 300 timene, men må betale for det selv. Det samme gjelder familiegjennforente til disse.

Arbeidsinnvandrere fra EU/EØS-området har verken rett eller plikt til å delta i kurset norsk og samfunnskunnskap.<sup>22</sup>

For de tre innvandrergroppene vi har fokusert på i vår studie har de som kommer som flyktninger fra Somalia i dag både rett og plikt til 2-årig introduksjonsprogram. Innvandrere fra Pakistan, som i alt overveiende grad kommer til Norge gjennom familiegjenforening med norske statsborgere, har rett og plikt til 300 timer norsk og samfunnskunnskap. De aller fleste som kommer fra Polen (arbeidsinnvandrere innen EU/EØS) har verken rett eller plikt til å delta i noen programmer.

Så langt vi har fått på det rene, er det begrenset i hvor stor grad trafikksikkerhet er inkludert i den opplæringen som gis. I de 300 timene i norsk og samfunnskunnskap er det ingenting om trafikksikkerhet, mens det er en noe om trafikk generelt (dvs. offentlige transport osv.) i introduksjonsprogrammet. I flere kommuner (bl.a. Sandnes, Stavanger, Oslo.) mottar mange deltakere i introduksjonsprogrammet førerkortundervisning som ledd i individuell kvalifisering til arbeidslivet. I enkelte kommuner, slik som Åsnes<sup>23</sup> har også mer omfattende kursing i trafikksikkerhet vært del av introduksjonsordningen, da som prøveprosjekt. Begrunnelsen der var at mange innvandrere mangler forståelse for norske trafikkregler. Skien kommune er et annet eksempel.<sup>24</sup> Flere steder tilbys det altså førerkortopplæring som del av introduksjonsprogrammet, og slike tilbud er etter sigende svært populære blant deltakere. Men når trafikksikkerhet er integrert i programmene, ser det imidlertid ut til at dette er kommunalt fremdrevne initiativ, det vil si at det er opp til den enkelte kommune. På nasjonalt plan ser det ikke ut til at trafikksikkerhet inngår i verken det toårige introduksjonsprogrammet eller i de 300 timene norsk og samfunnskunnskap.

Vi foreslår ut fra dette at

- *Informasjon som har til hensikt å motivere til videre opplæring i trafikksikkerhet i Norge innlemmes på systematisk vis i kurset norsk og samfunnskunnskap.*

Trafikksikkerhet gjennom introduksjonsprogrammet og i kurset norsk og samfunnskunnskap er som nevnt tiltak som peker seg ut i intervjuene. Rent praktisk kan man tenke seg samarbeid mellom kommuner, Trygg Trafikk, politiet, m.fl., at deltakere i introduksjonsprogrammet besøker Trafikksikkerhetshaller der disse er å finne, osv. For eventuell revidering av nasjonale læreplaner, vil det også være viktig at det innhentes erfaringer fra de kommunene som har innlemmet trafikksikkerhet og førerkortopplæring i ordningen.

---

22 Gjennomgangen er basert på følgende kilder: UDI: "Introduksjonsordningen: Ny lov gir nye muligheter" (<http://www.imdi.no/Documents/BrosjyrerHefterHaandbok/INtroduksjonsordningen.pdf>). Fra IMDI: <http://www.imdi.no/no/Kunnskapsbasen/Innholdstyper/Brosjyrer/20051/22-ulike-temahefter-om-introduksjonsordningen/>. <http://www.imdi.no/no/Kvalifisering/Introduksjonsordning/>. Fra Vox. Nasjonalt fagorgan for kompetansepolitikk: "Kort om introduksjonsloven" ([http://vox.no/upload/661/Info%20om%20introduksjonsloven%20vox\\_no%20endret.pdf](http://vox.no/upload/661/Info%20om%20introduksjonsloven%20vox_no%20endret.pdf))

23 [http://www.tolkeportalen.no/templates/Erfaring\\_7342.aspx](http://www.tolkeportalen.no/templates/Erfaring_7342.aspx)

24 <http://www.tryggtrafikk.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=3715>

Gjennom introduksjonsprogrammet når man innvandrere med flyktningbakgrunn, og familiegjenforente med disse. Andre grupper, slik som for eksempel familiegjenforente fra Pakistan, har mindre omfattende opplæring (300 timer). Rammen begrenser hvor inngående kunnskap om trafikksikkerhet og bilkjøring i Norge kan behandles i løpet av kurset. Det kan imidlertid argumenteres for at det særlig er i introduksjonsprogrammet at det er viktigst å innlemme trafikksikkerhetsopplæring, all den tid behovene for opplæring og informasjon i ny samfunnskontekst opplagt er større hos en nyankommet flyktning enn en som innvandrer til en etablert familie. Sistnevnte får ivaretatt mye av sine informasjonsbehov innen familien. Likevel er også norsk og samfunnskunnskap et egnet sted for opplæring i trafikksikkerhet, og særlig dersom kurset økes i omfang til 600 timer.

Man når ikke alle aktuelle innvandrergupper gjennom disse programmene. Den store kontingenten arbeidsinnvandrere fra østlige EU-land er en gruppe som faller utenom. – For øyeblikket er personer fra Polen den største innvandrerguppen i Norge. Disse gruppene må nås gjennom andre kanaler.

Trafikkopplæringen som familiegjenforente, f.eks. tyrkiske og pakistanske, kan motta gjennom de 50 timene avsatt til samfunnskunnskap er begrenset. Også overfor disse gruppene vil informasjonsarbeid gjennom andre kanaler dermed kunne være viktig. Slike informasjonstiltak vil selvsagt også kunne være viktig vis-à-vis de som nå har gjennomgått introduksjonsprogrammet uten å ha mottatt opplæring om trafikksikkerhet, og overfor de som flyttet til Norge før introduksjonsloven ble vedtatt. I de følgende punktene skal vi gjennomgå ulike tiltak orientert rundt informasjonsarbeid. Vi har skilt ut informasjonsarbeid gjennom innvandrersorganisasjoner som et eget punkt.

### **5.1.2.3 Informasjonsarbeid gjennom innvandrersorganisasjoner**

Norske myndigheter gir økonomisk støtte (driftstilskudd) til innvandrersorganisasjoner. Målet med denne støtten er at den skal bidra til egenorganisering blant innvandrergupper, og at den skal styrke relasjoner og deltakelse blant innvandrergupper overfor myndigheter, majoritetsbefolkning og andre minoriteter (Nødland et al. 2007: 9). Ideelt sett skal innvandrersorganisasjoner fungere som et talerør for innvandrergupper, som et dialogpunkt og en kommunikasjonskanal inn mot og ut fra innvandremiljøer. De tenkes som fora hvorfra innvandrergupper kan artikulere synspunkter, behov og interesser til myndigheter og andre, og motsatt: et sted der myndigheter kan kommunisere synspunkter inn i innvandremiljøene.

Floraen av lokale innvandrersorganisasjoner i det norske organisasjonssamfunnet er stor og variert. Det er et stort organisatorisk mangfold (Nødland et al., *ibid*: 35). Mange grupper er organisert etter etniske/nasjonale bakgrunner, mens andre er organisert på tvers av slike. Mange grupper er dannet ut fra integreringshensyn, og er opptatt av velferdsspørsmål og driver informasjonsarbeid blant mennesker med en gitt innvandrerbakgrunn. Noen er arbeidslivsorienterte, andre driver mer med kulturaktiviteter, mens andre igjen nærmest er å forstå som mindre vennenettverk. Man skal også være klar over at det er et stort mangfold også innenfor spesifikke nasjonale bakgrunner. Bare i Oslo finnes det eksempelvis et titalls pakistanske organisasjoner som mottar fylkeskommunal støtte. Det samme gjelder somaliske organisasjoner.



Innvandrerorganisasjoner kan være representert i flere overgripende fora, både lokalt og nasjonalt.

I mange fylker og kommuner er innvandrerorganisasjoner tilsluttet *innvandrerråd*. Disse er valgt av alle innvandrerorganisasjoner i fylket/kommunen, og er å forstå som en møteplass for lokale/regionale myndigheter og innvandrer miljøene, der interesser artikuleres begge veier.

*Innvandrerne landsorganisasjon* (INLO) er en sammenslutning av norske innvandrerorganisasjoner. INLO arbeider for etnisk likestilling og integrering. Den skal være både et talerør ut fra innvandrer- og flyktningmiljøer, og være tilgjengelig for myndighetene som forhandlingspartner.<sup>25</sup> Altså kan INLO forstås som en toveis kanal mellom majoritetssamfunnet og innvandrer miljøer. Det er de fylkeskommunale innvandrerrådene som kan søke medlemskap i INLO, eller lokale organisasjoner dersom det ikke finnes innvandrerråd i det aktuelle fylket.

*Kontaktutvalget mellom innvandrere og myndigheter* (KIM) er et regjeringsoppnevnt utvalg. Dette gir råd til myndighetene i minoritets- og innvandrerspørsmål. P.t. har KIM 24 medlemmer (leder og 23 regionale medlemmer), samt vararepresentanter. KIM er også en dialogarena og en møteplass for myndigheter og minoritetsrepresentanter. KIM fungerer ofte som en viktig høringsinstans for politiske vedtak.<sup>26</sup>

Forslag om å drive informasjonsarbeid om trafikksikkerhet gjennom innvandrerorganisasjoner kom opp flere ganger i intervjuene. Og nettopp fordi slike organisasjoner (ideelt sett) fungerer som informasjonskanaler inn i og ut av innvandrer miljøer, peker innvandrerorganisasjoner seg ut som egnet kanal eller forum for informasjonsarbeid om trafikksikkerhet. I vårt materiale ser dette ut til særlig å være aktuelt for somaliske organisasjoner, men til en viss grad også pakistanske og polske.

En annen grunn til at vi finner at innvandrerorganisasjoner bør involveres i tiltak for å bedre trafikksikkerhet, er at det i disse organisasjonene sitter mennesker som både har god oversikt over sine respektive miljøer, og fordi mange av personene som er representert der er ressurspersoner/nøkkelpersoner i miljøene. I vårt materiale er dette særlig merkbart blant somaliere, som er en mindre etablert og en sosialt og sosioøkonomisk mer utsatt gruppe enn de to andre (pakistanske og polske). Slike ressurspersoner ser ut til å være særlig betydningsfulle i det somaliske miljøet, i den forstand at somaliske organisasjoner i større grad enn de pakistanske og de polske (i alle fall i vårt materiale) fyller velferds- og integreringsfunksjoner.

Det er velkjent at man i mange innvandrer- og minoritetsgrupper i beskjedne grad følger med i de etablerte mediene (aviser og fjernsyn). De TV-sendingene mange følger er ofte satelittsendinger fra hjemlandet. Dette er en annen grunn til at man må søke andre kanaler for å nå mange innvandrergrupper.

---

25 Se INLOs vedtekter: <http://www.inlo.no/Webdesk/netblast/pages/index.html?id=319921>

26 Jf. <http://www.kim.no/templates/Page.aspx?id=156>

Ytterligere en faktor som taler for å involvere innvandrersorganisasjoner, er at de kan forstås som en kanal inn mot *uformelle sosiale nettverk*, som er viktige innenfor mange innvandremiljøer. Tiltak inn mot organisasjonene kan potensielt aktivisere disse nettverkene. Særlig for somaliere, som er en mer utsatt gruppe enn de fleste andre innvandrergrupper, later det til at uformelle nettverk har stor betydning. Ifølge en representant for en somalisk organisasjon fortalte er Somalia et ”oral society”, med hvilket han mente at det alt vesentlige av informasjonsutveksling i Somalia skjer muntlig. Dette kommunikasjonsmønsteret fortsetter også blant somaliere i Norge, mente han. Det samme forholdet ble påpekt av en representant for et nasjonalt dialogforum:

Det vi helt klart ser, er at det med skriftlig info og formelle kanaler kanskje fungerer dårligere overfor denne gruppen [innvandrere], både i forhold til språkbarrierer og at mange av dem kommer fra mer muntlige kulturer. Så det å sitte ansikt til ansikt, prate med hverandre og kanskje også på temaer som går mye på holdninger, det vil være mer effektivt. At du har en type muntlig og mer ansikt til ansikt kommunikasjon og møter, enn skriftlig info.

Ved å involvere innvandrersorganisasjoner kan man videre potensielt oppnå at et budskap formidles til et miljø av personer som selv tilhører dette miljøet, noe som kan tenkes å ha større gjennomslagskraft enn for eksempel en informasjonskampanje direkte fra myndigheter eller lignende. Dette skyldes både at mange innvandrere som nevnt ikke følger med i de majoritetsbaserte mediene, men det har også bakgrunn i at temaet ”innvandrere som trafikkrisiko” potensielt er et sensitivt tema. Man kan i det minste forestille seg at dersom informasjon om at innvandrere er en risikogruppe i trafikken kommer direkte fra myndighetene, så vil mange innvandrere se på det med skepsis, som at det dreier seg om at noen fremhever ”nok et problem med innvandrere i Norge”. Hvis denne informasjonen kommer fra representanter for miljøene selv, eller via dem, så når kan hende budskapet lettere frem. Utsagn fra en representant for en somalisk organisasjon (en annen enn den ovennevnte) kastet lys over dette. Han har bodd i Norge i mange år, og var svært inneforstått med problemer som mange innvandrere opplever i møte med norsk trafikk, og ga klart uttrykk for at innvandrere vil ha høyere ulykkesrisiko i trafikken enn andre. Han mente også at mange innvandrere, særlig de som har bodd kort tid i Norge, *ikke* vil være klar over dette forholdet selv, og at en del vil kunne være skeptisk til påstander om slike problemer. Slik han så det vil det å involvere innvandrersorganisasjoner og nøkkelpersoner i miljøet være en måte å komme rundt denne utfordringen.

Vi foreslår følgende tiltak:

- *Innvandrersorganisasjoner involveres i arbeidet med å bedre trafiksikkerhet blant innvandrere i Norge. Informasjon om trafiksikkerhet formidles til innvandremiljøer via innvandrersorganisasjoner. Både lokale organisasjoner og lokale, regionale og nasjonale fellesfora involveres.*

Dette kan skje på flere måter. Representanter fra lokale organisasjoner som vi intervjuet inviterte til samarbeid med Trygg Trafikk, Vegvesenet, politiet, og andre, i form av at organisasjonene kunne spre informasjon til medlemmer, eller at organisasjonen og de nevnte etater og andre arrangerer felles *seminarer*. Informanter som hadde erfaring fra kommunale eller fylkeskommunale *innvandrerråd* foreslo at trafikk kunne være tema

for møter i innvandrerrådene. Vegvesenet eller andre offentlige aktører kan derfor med fordel henvende seg til innvandrerrådene for å diskutere problematikken ”innvandrere som risikogruppe i trafikk”. Det samme gjelder vis-à-vis KIM og INLO.

Det er ellers viktig å være klar over at innvandrerorganisasjoner, innvandrerråd m.m. er basert utelukkende på frivillig ulønnet arbeid. Organisasjonene er ofte små og har begrenset med ressurser (som oftest kun fylkeskommunalt driftstilskudd og medlemskontingent). Dette betyr at det må følge med økonomiske midler for at innvandrerorganisasjoner realistisk sett skal kunne være motivert for å drive ytterligere aktiviteter enn det de allerede driver med per i dag.

Man kunne tenke seg at alle organisasjoner som får fylkeskommunalt driftstilskudd fikk en ekstra sum midler for å informere om trafikksikkerhet. Det er trolig en lite hensiktsmessig strategi. All den tid organisasjonsfloraen er så stor, vil det i seg selv være ressurskrevende, samtidig som informasjonsarbeidet til hver enkelt organisasjon ville blitt lite omfattende. Man må sannsynligvis prioritere arbeid gjennom noen organisasjoner. En somalisk informant lanserte et interessant forslag i så måte. Vedkommende foreslo at f.eks. IMDI (Integrerings- og mangfoldsdirektoratet) lyser ut midler til prosjekter som skal bedre trafikksikkerheten blant innvandrere, som innvandrerorganisasjoner kan søke om. Organisasjonene må da utvikle handlingsrettede prosjektbeskrivelser som handler om å bedre kunnskapen om trafikksikkerhet. På denne måten vil man kunne utvikle prosjekter som er forankret i miljøene selv, og av nøkkelpersoner som ”vet hvor skoen trykker”, og hva som er fornuftige måter å nå ut i miljøene på. Vi ser dette som et svært interessant forslag til hvordan man kan aktivisere innvandrerorganisasjoner i denne problematikken, og ønsker å viderefremme ideen.

Ut fra det foregående vil vi dele ovennevnte tiltak inn i tre undertiltak:

- *Gjennom fylkeskommunen lyses det ut midler til seminarer om trafikksikkerhet, som innvandrerorganisasjoner kan søke om.*
- *Seminarer bør inkludere flere relevante aktører, slik som Trygg Trafikk og Vegvesenet i tillegg til organisasjonene selv.*
- *Temaer bør være innvandreres ulykkesrisiko, og årsaker til denne, trafikksikkerhet og norsk trafikk-kultur.*

Da det fins langt flere lokale innvandrerorganisasjoner enn nasjonale (Nødland 2009), og da sistnevnte i begrenset grad representerer innvandremiljøene (ibid.), så er det fylkeskommunale nivået antakelig viktigere enn det nasjonale. Slike midler kan eventuelt følge etablerte støtteordninger, slik at det kun er allerede registrerte og dermed aktive organisasjoner som kan søke midler. Det er også naturlig at midlene går via fylkeskommunene, da det er fra at disse at midler fra statsbudsjettet til innvandrerorganisasjoner fordeles. Et annet argument for at dette forankres på fylkeskommunalt nivå (kommunalt nivå for Oslos del) er at det er fylkeskommunene som har det overordnede ansvaret for å samordne trafikksikkerhetsarbeid innen de respektive fylkene. Fylkestrafikksikkerhetsutvalget er sentralt her.

- *Via Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (IMDI) lyses det ut midler til handlingsorienterte prosjekter for hvordan man kan bedre trafikksikkerheten blant*

*innvandrere. Innvandrersorganisasjoner – lokale eller nasjonale – utarbeider prosjekter. Utlysningen må redegjøre for ulykkesstatistikk og betydningen av å fokusere på innvandrergupper, men bør være relativt åpen, slik at det er innvandrersorganisasjonene selv som utvikler innholdet.*

- *Aktuelle aktører i samferdselsfeltet – Vegdirektoratet, Fylkestrafikksikkerhetsutvalget, Trygg Trafikk og andre – avholder seminarer med kommunale og fylkeskommunale innvandrerråd, KIM og INLO for å informere om og diskutere tematikken innvandrere som høyrisikogruppe i trafikken. Her kan det også drøftes andre måter som innvandrersorganisasjoner kan nyttiggjøres.*

Som antydnet fyller innvandrersorganisasjoner ulike funksjoner i forskjellige innvandrermiljøer, og inntrykket fra vårt materiale er de er viktigere i det somaliske miljøet enn i det pakistanske og det polske. Dette har mye med at somaliske som oftest kommer som flyktninger til Norge, og dermed har et langt større informasjonsbehov *individuellt* enn det pakistanske nykommere har. Som nevnt flytter sistnevnte som regel til en etablert familie, og får vite det en trenger å vite som nykommer der, inkludert hvor man henvender seg for å ta førerkortet. Dertil er somaliere mer sosioøkonomisk utsatt enn de fleste andre grupper, og flere organisasjonene kan se ut til å fylle velferdsfunksjoner (i form av informasjon) enn for andre nasjonalitetsgrupper.

Men gjennomslagskraften til innvandrersorganisasjoner er nok likevel relativt begrenset, både utad (vis-à-vis myndigheter) og innad i eget miljø. Dette peker representanter for organisasjonene på selv. Som vi har sett, er de basert på frivillig arbeid, og det finnes mange organisasjoner innen hver etniske minoritet. Informasjonsarbeid via organisasjonene må derfor suppleres med andre informasjonstiltak, som vi skal gå gjennom i 5.3.

#### **5.1.2.4 Religiøse organisasjoner som kanaler?**

Innvandrergupper viser generelt høyere grad av religiøsitet enn andre deler av befolkningen (Tronstad 2008). I surveyundersøkelser scorer mennesker med somalisk og pakistansk bakgrunn høyere på spørsmål om religiøsitet enn noen andre enkeltgrupper. Polen er kjent som det landet i Europa med den mest religiøse befolkningen. Vi spurte derfor informantene om også religiøse organisasjoner, i dette tilfellet moskeer og den katolske kirken, kan være egnede kanaler for informasjonsarbeid. Kan hende kan disse kompensere for innvandrersorganisasjonenes noe begrensede gjennomslagskraft? Her var informanter tilbakeholdne. Polske informanter mente den katolske kirken er en lite egnet kanal fordi flertallet av de polske arbeidsinnvandrerne faktisk ikke benytter den. De fleste muslimske informanter var også tilbakeholdne, selv om enkelte åpnet for at moskeen kan brukes til informasjonsarbeid. De (relativt få) som åpnet for det har tilhørighet til moskeer som fyller flere funksjoner enn den rent religiøse, med f.eks. velferds- og integrasjonsorienterte aktiviteter,<sup>27</sup> og som dermed ikke bare er et sted der folk kommer

---

<sup>27</sup> For eksempel driver Røde Kors leksehjelp i lokalene til den største moskeen på Grønland i Oslo.

for bønn. Noen moskeer driver aktiviteter i grenselandet mellom opplæringssteder og religiøs menighet, og slik sett skal man ikke utelukke at også moskeer og kirker kan være egnete kanaler for informasjonsarbeid. Men dette bør i tilfelle være slike moskeer som fyller flere funksjoner enn de religiøse. Ellers kan man også tenke seg kombinasjoner: For eksempel kan seminarer i regi av innvandrersorganisasjoner annonseres på fredagsbønn eller høymesse. Hvis for eksempel en somalisk organisasjon arrangerer seminar med inviterte foredragsholdere fra politiet, Vegvesenet, Trygg Trafikk, så vil de invitere via epostlister over medlemmer, via sms, og muntlig gjennom sosiale nettverk. Oppslutningen om seminarer kan imidlertid ytterligere økes dersom seminarer også er annonsert på fredagsbønn, som er en viktig sosial møteplass i mange minoritetsmiljøer.

### 5.1.3 Andre informasjonskanaler

Man når langt fra alle gjennom introduksjonsordningen eller innvandrersorganisasjonene. For eksempel har den store kontingenten av østeuropeiske innvandrere (fra EU-sonen) verken rett eller plikt til opplæring i norsk og samfunnskunnskap og skal ikke gjennom introduksjonsordningen. Dessuten kan for eksempel polske innvandrere bytte sitt førerkort direkte, uten å måtte ta noen form for kjøreopplæring. Samlet betyr dette at den største innvandrerguppen i Norge (polske) potensielt ikke mottar opplæring eller informasjon om trafikksikkerhet overhodet.

Her skal det nevnes at nettsiden *nyinorge.no* som er utarbeidet for arbeidsinnvandrere og oversatt til polsk og engelsk har mye informasjon om trafikksikkerhet, samt om norske regler for bilkjøring. Informasjon om at statistikken viser at innvandrere har ulykkesrisiko enn personer født i Norge vil være viktig å formidle gjennom denne og lignende nettsider. Det er likevel usikkert hvor mye slike nettsider blir brukt. Ingen av våre polske informanter nevnte at de hadde besøkt nettsiden *nyinorge.no*. Dette tyder på at man bør søke også alternative kanaler for informasjon. Vi skal gå kort gjennom andre mulige informasjonstiltak som vi har identifisert gjennom prosjektet.

Angående den store gruppen *østeuropeiske arbeidsinnvandrere*, som man ikke når verken gjennom introduksjonsordningen, kurs eller kjøreopplæring, foreslår vi at

- *Det utarbeides informasjonsmateriell om trafikksikkerhet på aktuelle språk (polsk, litauisk osv.) som distribueres gjennom relevante kanaler*

Aktuelle kanaler for gruppen av østeuropeiske arbeidsinnvandrere vil være

- *bilferger* (mange ankommer Norge med bil etter å ha kjørt gjennom Tyskland og Danmark)
- *norske ambassaden i Polen*
- *NAV*
- *skattekantoret*
- *arbeidsgivere*

Polske deltakere i våre fokusgrupper foreslo at det utarbeides brosjyrer på polsk, som opplyser om hva som er viktig å passe på i trafikken i Norge. De la særlig vekt på vikeplikten og forholdet mellom bilister og fotgjengere. Vi foreslår at man overfor østeuropeiske arbeidsinnvandrere iverksetter informasjonstiltak som kombinerer disse ulike kanalene, med særlig innsats mot arbeidsgivere og NAV, som de polske informantene fremhevet som de viktigste kanalene.

Enkelte informanter pekte ellers på at personer i *asylmottakene* burde motta informasjon og opplæring om trafikksikkerhet mens de venter på at egen sak blir behandlet. Dette er verdt å vurdere, all den tid man jo kan kjøre bil også mens man venter på avgjørelse på asylsøknad. Introduksjonsprogrammet starter ikke før man eventuelt får oppholdstillatelse. I dag mottar personer som avventer asylvedtak også informasjon om offentlig transport gjennom ”Rammeplan for informasjon til beboere i statlig mottak”. Ut fra dette foreslår vi at

- *Trafikksikkerhet inkluderes i rammeplan for informasjon til beboere i statlig mottak.*

Et annet tiltak som kan vurderes, som er bredere anlagt og kan nå hele familier, er jobbe mer aktivt inn mot bredere kanaler for informasjon om det å ferdes i trafikken i Norge. Trafikksikkerhet er tema i samtaler med helsesøster, barnehage og skole. I tillegg distribueres informasjonsmaterieell gjennom samme kanaler. For foreldre kan språk være en barriere. Det kan derfor være nødvendig gjøre informasjon som distribueres tilgjengelig på flere språk. Trafikkopplæringen i barnehage og skole gir ofte grunnlag for refleksjon i familien. Det kan derfor være aktuelt å legge spesiell vekt på å bruke trafikk som eksempel i undervisningen i barnehager og skoler der innvandrerbefolkningen er høy. Som tiltak kan en derfor vurdere at

- *Informasjonsbrosjyrer oversatt til en rekke språk som distribueres til helsestasjoner, barnehage og skole.*
- *Det legges større vekt på trafikk som eksempel i undervisningen i barnehage og skole*

## **5.2 Tiltak knyttet til kjøreopplæringen**

Som det har kommet fram i tidligere kapitler er språket en utfordring for innvandrere som skal lære seg å kjøre i Norge. Språkproblemene omfatter mer enn det rent tekniske, altså ordforråd og grammatikk og liknende, det handler også om måter å henvende seg til hverandre på. Det kan derfor være verdt å vurdere tiltak som kan bedre kommunikasjonen i vid forstand. Et slikt tiltak bør ha flere deler.

- *Språklig forenklet lærematerieell spres til aktuelle læremiljø*

Som det ble påpekt i et tidligere kapittel er det skriftlige materiellet skrevet i et unødvendig tungt språk, med bruk av mange lange og vanskelige ord. Vi foreslår derfor at det utarbeides en versjon av læremateriellet hvor det legges vekt på å formidle budskapet ved hjelp av et lettfattelig språk. Det må kunne brukes både av kjøreskoler og i andre skolers norskundervisning av fremmedspråklige. Dette læremateriellet kan også anvendes til introduksjonsprogrammet o.l.

- *Kjørelærere bør få opplæring i hvordan de kan gjøre kommunikasjonen med innvandrere best mulig.*

Vår undersøkelse har vist at mange kjørelærere finner det utfordrende å undervise innvandrere. De regnes som krevende elever, og enkelte kjørelærere ved kjøreskoler som har mange innvandrere opplever at andre kjøreskoler vegrer seg for å ta imot innvandrere. Noe av problemet ligger i kommunikasjonsformen. Flere av kjørelærerne forteller hvordan de bestreber seg på å kommunisere på måter som skal gjøre det lettere å nå fram med budskapet. De har et bevisst forhold både til ordbruk og til hvilke bilder de bruker for å illustrere poengene. Dette kan ses på som en form for kompetanse de har ervervet seg, som andre lærere kan ha nytte av. Vi foreslår derfor at migrasjonspedagogikk tas inn i kjørelærerutdanningen. Statens trafikklærerskole tilbyr et årsstudium i trafikkpedagogikk, og de har også et emne som heter ”Tilpasset undervisning og vurdering”. Begge steder kunne migrasjonspedagogikk inngått som et emne.

I flere av intervjuene spurte vi om det ville vært en fordel med flere kjørelærere med innvandrerbakgrunn. Svarene var ikke entydige. Noen hadde ikke tenkt på det selv, men syntes for så vidt det kunne være en grei ide. Fra én kjørelærer kom det nærmest som et hjertesukk: ”Og jeg skulle ønske det hadde vært flere fremmedspråklige trafikklærere, at noen faktisk kunne vært interessert i å begynne som lærere”. Denne læreren snakket om hvor vanskelig det er for etniske norske kjørelærere og voksne menn oppvokst i en helt annen kultur å forstå hverandre. I følge informanten vet kjørelærerne for lite om hvordan folk med andre kulturelle bakgrunner tenker, og hvordan de skal undervise for å tilpasse deres tankebaner til norsk virkelighet. En kjørelærer som selv var oppvokst i Pakistan bekreftet at han har drar nytte av å kjenne kulturen innvandrere kommer fra. For det første har han fordelene av å kunne urdu når han har elever som har det som morsmål. For det andre bidrar hans forståelse for familieforhold han i stand til bedre å avklare rammene rundt læresituasjonen. For det tredje vet han hvordan han skal gå fram når han skal begrunne sine kommentarer til kjøringen og få dem til å lytte og forstå det han sier.

Basert på dette vil vi foreslå at

- *Det settes i verk tiltak som motiverer personer med innvandrerbakgrunn til å bli kjørelærere, som rekrutteringskampanjer og liknende.*

Her vil både innvandrere og etterkommere av innvandrere være interessante.

I flere av intervjuene i undersøkelsen har tolking kommet opp som tema. Det hevdes at bruk av tolk åpner for juks. Det antas at en tolk kan *ønske* å hjelpe landsmenn til å etablere seg i Norge, og at det er et sosialt press i en del innvandremiljø som tilsier at tolken *skal* hjelpe. Siden de færreste nordmenn kan afrikanske, asiatiske eller østeuropeiske språk, er det få muligheter til å kontrollere ordvekslingen mellom tolk og elev. En kan dermed ikke vite om eleven har gjort seg rettmessig fortjent til å bestå prøven.

Spørsmålet om tolking er vanskelig fordi språket framstår som en barriere for mange, og det kan virke lite hensiktsmessig om ordforrådet skal hindre noen i å bestå en test.

De kan jo likevel ha de trafikale og tekniske ferdigheter som kreves. Samtidig finner vi skepsis til bruk av tolk, og noen er uttrykkelig imot tolking. Motstanden begrunnes både med nødvendigheten av å lære norsk, og med at tolkingen åpner opp for juks. De hevder at innvandrere *må* lære norsk, og at norskkunnskaper er nødvendig for å være en trygg fører. Alternativt kunne det vært gitt prøver på andre språk. Da unngår en den muligheten til assistanse som tolken representerer, samtidig som eleven får sjanse til å vise hva han/hun kan.

### *Innholdet i kjøreopplæringen.*

Vår undersøkelse viser at teori og praksis er løst koblet i kjøreopplæringen. Det kan være en pedagogisk utfordring for alle, men det synes som om det slår særlig sterkt ut for innvandrere. Det er vanskelig å lære teori uten å se det i sammenheng med praksis, og omvendt. I tillegg påpeker flere kjørelærere at det tas for lett på teorien. Elever gjør det fordi det fra deres ståsted er rasjonelt å bare gjøre det de må for å få førerkortet, og trafikkstasjonen signaliserer med sitt ”drop in”-system at det er greit. At teorikurset er fjernet og trafikalt grunnkurs er obligatorisk bare opp til eleven er 25 år, gir signaler i samme retning. På tilsvarende måte kan kravene i den praktiske undervisningen kritiseres for å ha blitt for små. Mens det før ble stilt krav til å *mestre* vanskelige kjøreforhold, er det nå nok å ha *opplevd* vanskelige kjøreforhold. I følge en kjørelærer er dette imidlertid ikke nok til å etterlate et varig inntrykk av hvor risikofylt kjøring kan være og hvor viktig det er å avpasse farten etter forholdene.

Kort oppsummert vil dette si at det er tre uheldige trekk ved kjøreopplæringen: A) det legges for liten vekt på den teoretiske kunnskapen, B) den praktiske opplæringen er ikke realistisk nok til å ha ønsket effekt, og C) teori og praksis er så løst koblet at resultatet blir dårlig pedagogikk.

Tiltak som retter opp disse tre trekkene vil gjøre det både lettere å lære, og gjøre elevene til bedre førere. Vi foreslår følgende:

- *Den teoretiske opplæringen må gis større vekt. Det kan skje ved at det igjen stilles krav om gjennomføring av teorikurs, også for de som har passert 25 år. Teorikursene organiseres av kjøreskolene.*

I tillegg vil det være ønskelig med tiltak som kobler teori og praksis tettere sammen. Det er ikke opplagt hvordan det skal gjøres på beste måte. Et alternativ som kan vurderes er:

- *Det stilles krav til at den teoretiske og praktiske opplæringen gjennomføres nært i tid.*

De to delene trenger ikke foregå fullstendig parallelt, selv om det kanskje ville vært det beste, men en kunne hatt som krav til teoriprøven at eleven hadde et visst nivå av dokumentert praktisk kunnskap (mer enn de innrapporterte veiledningstimene). For de som har andre førerkort og de som tar trafikalt grunnkurs på grunnskolen lages tilpasningsordninger.



Flere kjørelærere mener at unge menn av utenlandske foreldre (og da siktes det her først og fremst til barn av pakistanske foreldre) kjører mer trafikkfarlig enn andre. I annen forskning er det ingen entydige konklusjoner om betydningen av foreldres opphavsland, og andre deler av vårt materiale (innvandrere selv) forteller helt motsatte historier. Som redegjort for i kapittel 3.1 presenterer svenske undersøkelser studier som både bekrefter og avkrefter at foreldrenes opphavsland har noe å si for de unges risikoutsatthet. Studiene er gjort på grunnlag av ulykkesstatistikker. I vårt materiale finner vi imidlertid flere kjørelærere som bestemt hevder at etterkommere innvandrere er påvirket av foreldrenes hjemlandskultur. En sier derimot det motsatte, at etterkommere er akkurat som etnisk norsk ungdom. En av kjørelærerne foreslo at fedre bør være med på en kjøretime tidlig i opplæringen. På den måten får kjørelærere formidlet også til dem hvordan kjøreopplæringen skal foregå.

Det kan diskuteres hvor effektivt et slikt tiltak vil være. Samme kjørelærer stiller spørsmål ved realismen i det at han skal lære ungdommene sikker trafikkatferd i løpet av noen få timer, noe som innebærer at han skal avlære dem holdninger de har fått med seg hjemmefra i 18 år. Ut fra en slik logikk kan det heller ikke hjelpe å ta med elevens far i kjøretimen. Det kan likevel være verdt å spinne videre på tanken som ligger bak forslaget, nemlig at kjøreskoler og familiene må spille på lag. Eleven må lære det samme begge steder. Fra myndighetenes side kan det derfor være verdt å vurdere om det er mulig å legge til rette for et slikt samspill, og hvordan det i så fall kan skje.

### 5.3 Overordnet organisering – mer ansvar til kjøreskolene

For mange innvandrere er førerkortet en betingelse for å få arbeid. Dermed blir det svært viktig for dem å få førerkortet. Samtidig er det en gruppe preget av dårlig økonomi. Særlig gjelder det de som kommer hit som flyktninger. Dette er med på å legge grunnlag for et svart marked for teoriprøven, og et annet for den praktiske opplæringen. I tillegg fortelles det om mer usystematisk juksing, som for eksempel å sende noen til å ta teoritesten for seg, få hjelp av tolken og annet. Vi vil foreslå tiltak som forhindrer en slik praksis.

Det svarte markedet for teoriprøven omfatter både teoriopplæringen og selve prøven. Det kan tenkes at markedet vil bli mindre dersom et av tiltakene nevnt ovenfor iverksettes; det vil si at det blir obligatorisk med teorikurs.

Det påstås at noe av det som gjør det mulig å jukse på teoritestene er at trafikkstasjonene har tre tester de bruker. Dermed kan testene kjøpes og pugges. Et tiltak foreslått av en kjørelærer er som følger:

- *Spørsmålene i testene trekkes og settes sammen i vilkårlig rekkefølge for hver test. Siden testene allerede er nettbaserte skulle dette være enkelt å gjennomføre.*

I Canada har dette blitt gjort i snart 15 år. Der oppgir eleven sitt personnummer, og så settes spørsmålene sammen. På den måten blir testene individuelle. De blir ikke lenger så lett omsettelige. Den som skal jukse kan ikke nøye seg med å lære rekkefølgen på svarene, men må i stedet pugge svarene på en rekke spørsmål. Dette er det samme som gjøres på lovlige teorikurs. Dermed må eleven i praksis lære seg teorien. Nå kan det

diskuteres hvor god læring slik pugging er, men det er rimelig å anta at det krever noe mer forståelse enn om en bare pigger rekkefølgen på hvor en skal krysse av svaret. En må også kunne anta at det svarte salget av prøver fremdeles kan konkurrere på pris, men ikke lenger på treffsikkerhet (at en vet hvilke spørsmålssammensetninger som kommer på prøven).

Mange av våre informanter er innforstått med at det foregår ulovlig kjøreopplæring. Deres utsagn tyder på at såkalte L-skoler er særlig utbredt i Oslo. Slike L-skoler er ulovlige fordi ledsagerne tar betalt. Det er med andre ord svart næringsvirksomhet. Øvelseskjøring mot betaling er også ulovlig fordi det stilles krav om at ledsager har trafikklærerutdanning. For de legale kjøreskolene representerer L-skolene konkurranse.

Det er åpenbart et marked for L-skoler, både på tilbuds- og etterspørselssiden. Det illegale markedet eksisterer. Spørsmålet blir hvordan man politisk forholder seg til problematikken. Skal man bekjempe problemet gjennom forbud og strenge kontroll eller finnes det alternative tilnærminger der man kan nyttiggjøre seg at markedet eksisterer?

Det enkle svaret er å overta myndighetenes og kjøreskolenes perspektiver og ville L-skolene til livs. Ulempen er da at en fratrukker mange innvandrere muligheten til å få nødvendig mengdetrening. Mengdetrening er nødvendig for å bli en sikker fører. Myndighetene oppfordrer derfor til å øvelseskjøre så mye som mulig. Etnisk norsk ungdom vil som regel øvelseskjøre med foreldre eller venner. De har et nettverk av personer som kan være ledsagere. Flyktninger og asylsøkere som kommer alene har verken pårørende eller annet nettverk, og vil følgelig få problemer med å finne ledsagere når de vil øvelseskjøre. Like fullt har de behov for mengdetrening, kanskje til og med mer enn vanlig norsk ungdom på grunn av de særlige utfordringer som følger av det å være innvandrer. I praksis kan si at de som kanskje trenger øvelseskjøringen mest, har færrest personer å øvelseskjøre med. Eksistensen av L-skolemarkedet bør sees også i et slikt perspektiv. Et tiltak som bør vurderes er at

- *Øvelseskjøring mot vederlag legaliseres, registreres og bringes inn under offentlig kontroll*

Vi ser at dette kan bidra til at det markedet for øvelseskjøring som eksisterer faktisk kan nyttiggjøres. Det at L-skolene er svart næringsvirksomhet, kan sies å være et problem kun for skattemyndighetene. Det at ledsagerne ("kjørelærerne") er lite kompetente, slik kjørelærere i vårt materiale hevder, er derimot et trafikksikkerhetsproblem. Dette fordrer at man etablerer systemer for registrering, kursing og koordinasjon mot autoriserte kjøreskoler. Det er derfor aktuelt å rette tiltak mot ledsagerne. Det kan dreie seg om at *ledsagerne må registrere seg (og evt. den de skal øvelseskjøre med), krav til ledsagere om at de må ha gjennomført kurs og makspris på ledsaging.*

Disse tiltakene vil medføre en praksis som minner om svenskenes. I Sverige må ledsagere gå på kurs og deretter registrere seg som ledsagere for å få lov til å drive øvelseskjøring med noen. I Danmark og Finland er øvelseskjøring forbudt, men der er også prisene på kjøreskolene atskillig lavere enn i Norge.

Tiltak kan også rettes mot organiseringen:

- *Det innarbeides offisielle benevnelser som erstatter "L-skoler", dette for at øvelseskjøringen ikke skal forveksles med ordinære (autoriserte) kjørekoler. Et eksempel kan være "mengdetreningssenter", "øvelsessenter". Det må gjøres tydelig at de supplerer, ikke erstatter, ordinære kjøreskoler.*
- *Det stilles krav til at eleven skal ha et minimum antall kjøretimer på autorisert kjøreskole før slik øvelseskjøring. Dette for å unngå den mest risikofylte kjøringen som følge av at eleven starter fullstendig på bar bakke.*

Det å legalisere L-skolene vil kunne ha flere positive konsekvenser. En vil få bedre anledning til å bruke ledsagerne til å formidle trafiksikkerhet. Hvis man setter et tak på timeprisen, vesentlig lavere enn timeprisen ved autoriserte kjøreskoler, så etableres det et relativt rimelig tilbud om øvelseskjøring for den som mangler noen å øvelseskjøre med. Hvis man ser for seg at ledsager og elev kan ha samme morsmål, får eleven muligheter til å diskutere med ledsageren det som kjørelæreren fortalte på norsk og som eleven kanskje ikke helt forsto. Når L-skolene er legalisert og hvis man gjennomfører at ledsageren må gjennomgå et kurs, så vil ledsageren antakeligvis kunne gi et bedre svar enn de som tilbyr L-skolekjøring i dag. Videre kan det også tenkes at det er sosioøkonomisk lav status som påvirker også tilbydersiden av L-skolemarkedet, gjennom at noen prøver å skape seg et levebrød ut av det å kjøre bil, kanskje etter å ha mislyktes med å komme inn i legale varianter av det å være yrkessjåfør. Ved å legalisere L-skolene etableres det nye legale arbeidsplasser for disse. Her kan man også peke på at legalisering av L-skoler, og en nærmere kontakt mellom disse og de autoriserte kjøreskolene, også kan tenkes å bidra med rekruttering av personer med innvandrerbakgrunn til å bli autoriserte kjørelærere, noe som mange steder i landet er en mangel.

Legalisering og autorisering av L-skolene er én måte å bistå innvandrere til å få mengdetrening. Et supplerende tiltak, som ikke innebærer behov for lovendring er at

- *Frivillige organisasjoner (Rotary, Frivillighetssentralen, Røde Kors, innvandrerorganisasjoner) oppmuntres til å tilby ledsaging til innvandrere som mangler venner eller bekjente å øvelseskjøre med.*

Endelig kan det tilføyes at problematikken med øvelseskjøring, legal eller illegal, i seg selv ikke har noe med innvandringsbakgrunn å gjøre. Det å mangle sosialt nettverk og sosial kapital for å kunne øvelseskjøre, eventuelt også mangle økonomisk kapital for å ta mange timer ved autorisert kjøreopplæring, gjelder også mange i majoritetsbefolkningen. Slik kan dette betraktes som et helt generelt forhold, men som kanskje er særlig forsterket i en del innvandremiljøer. Et eventuelt "mengdetreningssenter" vil også være åpent for hele befolkningen, og ikke i seg selv være knyttet opp til innvandrerstatus.

Uten at det er mulig å si noe om omfanget, forekommer det i følge våre informanter at den som skal ta teoriprøven sender en annen til å gjøre det for seg. En av grunnene til at det er mulig, er at flyktninger ofte har utydelig legitimasjon. Gamle bilder i svart/hvitt gjør det vanskelig for ansatte på trafikkstasjonen å si med sikkerhet om personen på bildet er den samme personen som står foran dem. Det vil være lettere å legitimere

personer, og dermed unngå juks, med gode id-papirer. Vi bringer derfor videre et forslag fra en av kjørelærerne som ble intervjuet: Kjøreskolen får ansvar for å utstede legitimasjonen som skal brukes på trafikkstasjonen.

Dette kan gjøres ved at kjøreskolene tar passbilder av elevene, og at kjøreskolene sender papirene/bildene direkte til trafikkstasjonen. På den måten fratras elevene en mulighet til å jukse. På det grunnlag er det rimelig å anta at tiltaket vil kunne ha god effekt. Riktignok vet en ikke i hvilken grad denne formen for juks forekommer, og dersom det bare skjer i liten grad vil det kanskje være vanskelig å forsvare at kjøreskolene skal måtte ta på seg oppgaven med å legitimere elever. Samtidig påpeker informanter at alle ”snarveier” som finnes, blir brukt. For de som trenger snarveiene vil det være rasjonelt å bruke dem, og uklokt å ikke gjøre det.

I følge kjørelærere blir elever i for stor grad overlatt til seg selv. Dagens organisering av kjøreopplæringen legger for mye ansvar på den enkelte elev. De skal, dersom de er over 25, lære teorien selv. De skal også selv vurdere når de er klare til å gå opp til førerprøven. De skal selv stå for kontakten med trafikkstasjonen. De overlates til å shoppe kurs, opplæring og tester på egenhånd. Resultatet er, fremdeles i følge kjørelærere, at valgene bestemmes av pris, og at hele opplæringen blir oppstykket. Det blir ingen pedagogisk helhet i opplæringen. Dette forsterkes av at Statens vegvesen, Vegdirektoratet, ikke følger opp. I tillegg har kjøreskolene lite ansvar. Dette er faktorer som drar i samme uheldige retning. Vi foreslår derfor:

- *Kjøreskolene får større ansvar for elevene. Som et minimum bør kjøreskolene stå for oppmelding til den praktiske og teoretiske prøven. Ansvarer kan utvides, for eksempel ved at kjøreskolene også får ansvar for oppkjøringen.*

Flere av våre informanter hevder at innvandrere kjører ulovlig, det vil si uten gyldig førerkort. De satser på at de ikke blir tatt i kontroll. Igjen er dette påstander om forhold som det er vanskelig å vite omfanget av. Stikkprøver kan kanskje gi noen indikasjoner. Noen av kjørelærerne fortalte at de kjente igjen personer som drev med ulovlig opplæring. I følge dem var myndighetene informert, uten at de gjorde stort med det. Politiet beskyldes av noen kjørelærere å være redde for å bli stemplet som rasister, og derfor kvi seg med å ta fatt i problemet og sanksjonere innvandrere som kjører ulovlig. Samtidig kan det være at de sanksjonerer, for eksempel ved å ta førerkortet fra føreren, men at føreren deretter kjører ulovlig. Det er med andre ord vanskelig å bedømme hvor vidt ulovlig kjøring blant innvandrere skyldes det ene eller det andre. Det kan likevel være aktuelt å vurdere følgende tiltak:

- *Kontroller for å forhindre kjøring uten gyldig førerkort*

Innbytteregulene er slik at selv de som må ta hele opplæringen på nytt, har lov å kjøre på førerkortet fra sitt hjemland i ett år. Som sagt i et tidligere kapittel fører dette til den absurde situasjonen at elevene kan kjøre i egen bil til trafikkstasjonen, stryke på oppkjøringen og deretter kjøre hjem igjen. Dette er fullt lovlig, men bryter likevel det med alminnelige oppfatninger om hva som er rimelig.

Avslutningsvis i diskusjonen av endringer i kjøreopplæring og i overordnet organisering finner vi til å peke på at ethvert tiltak som innebærer strengere krav til eleven, som enten hindrer øvelseskjøring, som øker innholdskravene i opplæringen, som vil føre til

at man må ha flere timer ved kjøreskolen, osv., kan støte på det dilemma at det kan føre til at flere velger den strategien å kjøre bil uten førerkort. Ifølge deltakerne i den ene fokusgruppen med somaliere er dette en reell problemstilling.

## 5.4 Tiltak rettet mot sosioøkonomisk skjevhet

Når vi finner at sosioøkonomiske forhold spiller en så viktig rolle, både for (i) innvandreres *behov* for førerkort, og (ii) for deres mer begrensede *mulighet* til å skaffe seg det, er det naturlig å søke å identifisere mulige tiltak som kan lette innvandreres tilgang til førerkortet. Dette vil være vesentlig både fra et trafikksikkerhetsperspektiv og fra et integrasjons-/medborgerskapsperspektiv, henholdsvis gjennom at ulykkesrisikoen minskes og at innvandrere får bedre tilgang til arbeidsmarkedet. Her finner vi det imidlertid vesentlig at tiltak rettet mot sosioøkonomisk skjevhet må utformes som generelle tiltak, dvs. at de kan treffe alle sosioøkonomisk utsatte grupper, uavhengig av etnisk bakgrunn eller innvandringsstatus. Dette er viktig av (minst) to grunner. For det første må økonomisk orienterte tiltak være politisk gangbare. For det andre må sosioøkonomisk skjevhet som kilde til sosial og arbeidsmessig eksklusjon og/eller til trafikkulykker antas å være en generell problematikk. De samme mekanismene som vi har identifisert spiller seg mest sannsynlig ut blant økonomisk svake grupper også i majoritetsbefolkningen.

Under sluttstillingen av denne rapporten kom denne diskusjonen til overflaten i offentligheten. NTNU-forsker Tanu Priya Uteng uttalte til Klassekampen (mai 2010) at førerkortet burde være gratis som del av introduksjonsprogrammet. Argumentet hennes var at det å ikke ha førerkort, og dermed lav mobilitet, medfører isolasjon og marginalisering blant mange innvandrere, særlig i distriktene hvor offentlig transport er mindre utbygget enn i de store byene (jf. Priya og Uteng 2009). Dertil reiste hun som argument at førerkortet er viktig for innvandreres tilgang til arbeidsmarkedet. Gratis førerkort kan slik forstås som et middel for bedre medborgerskap blant innvandrere – for følelse av tilhørighet til det norske samfunnet.

Særlig punktet om arbeidsmarkedet er godt gjenkjennelig fra våre egne analyser, og ut fra våre betraktninger om sosioøkonomiske forhold (4.4) har vi også tydelig sett hvordan systemet med kostbart førerkort bidrar til flere uheldige forhold, som er integrasjonsmessig kontraproduktive: Systemet bidrar til og forsterker marginalisering (pga. utestenging fra arbeidsmarkedet), og det ser også ut til å resultere i oppkomst av svarte markeder for føreropplæring og til irregularitet i forbindelse med førerprøve og teoriprøve. Det ser også ut til å medføre at mange innvandrere kjører uten gyldig førerkort. Kostbare førerkort ser dermed ut til både å marginalisere og øker risikoen for trafikkulykker. Ut fra slike perspektiver fremstår ideen om offentlig subsidiert førerkort for innvandrere som velbegrunnet.

Men det bør likevel problematiseres om gratis førerkort til innvandrere (gjennom introduksjonsprogrammet) er en farbar vei politisk sett. Gruppebaserte særtiltak er alltid politisk svært betente. Per i dag har Norge en universalistisk velferdsstat med relativt få

økonomiske særordninger for enkeltgrupper. Særordninger har den egenskap at de lett skaper følelse av urettferdighet i de delene av befolkningen som ikke får del i dem.<sup>28</sup> Særlig vil slike oppfatninger være sterke blant andre samfunnsgrupper som også er posisjonert langt nede i samfunnshierarkiet, og som selv kan ha økonomiske problemer som hindrer en i å få tatt førerkortet. En slik urettferdighetsfølelse kan igjen skape grobunn for fremmedfiendtlighet og negative oppfatninger av innvandrere og minoriteter. Det er dette som fanges inn av begrepet ”relativ deprivasjon” eller forholdstap (Hernes og Knudsen 1990). Følelse av forholdstap handler om at grupper som befinner seg langt nede i samfunnsstrukturen opplever økonomisk interessekonflikt, konkurranse om knappe goder som bolig, arbeid og trygd, og følelsen av at noen andre – en referansegruppe – får mer enn det de fortjener, sammenlignet med en selv (se også Vassenden 2007). Denne mekanismen er velkjent fra all klassisk forskning på etniske relasjoner: Rasisme og fremmedfiendtlighet handler ofte om økonomisk konflikt mellom ulike samfunnsgrupper. Ut fra en slik tankegang er gratis førerkort for *innvandrere* knapt en farbar vei.

På den andre siden har vi pekt på flere mekanismer som taler for at førerkortet rent økonomisk burde være langt lettere å oppnå for innvandrere; jf. juks og snarveier, dårlig samhandling med kjørelærer, kjøring uten lovlig førerkort, manglende muligheter for arbeid, og som påpekt av Uteng, sosial ekskludering og marginalisering særlig i distriktene. Disse negative mekanismene skapes enkelt fortalt av et asymmetrisk forhold mellom økonomiske krav, tilgjengelige ressurser og behov for førerkort, et asymmetrisk forhold som vil kunne gjelde økonomisk svake grupper generelt, men som ser ut til å være særlig påtakelig for innvandrere. De strategiene som mange innvandrere synes å utvikle for å komme utenom kostnader med førerkortet vil igjen ofte fortolkes som ”kulturelt funderte” og/eller som vrangvilje eller endatil umoral, f.eks. fra kjørelæreres side. Dette kan som igjen legge grunnen for fordommer og endatil etnisk diskriminering ved kjøreskoler (slik vårt materiale gir indikasjoner på at forekommer i Stavanger). Dette tilsier at førerkortet rent økonomisk ideelt sett burde være lettere tilgjengelig for nykommere. Vi finner det likevel viktig å tilrå at en eventuell offentlig subsidiering av førerkort i tilfelle bør gjøres *universell* for å nå sosioøkonomisk utsatte grupper, basert på generelle økonomiske kriterier, fremfor kriterier definert ut fra visse innvandrer kategorier. Slik sett vil dette dreie seg mer om fattigdomspolitik og sosial utjevning enn om integreringspolitikk. Det handler kort fortalt om å gjøre varen billigere for dem som har begrenset mulighet til å skaffe seg den. Her er det også et samfunnsøkonomisk perspektiv: Hvis det at en kommune finansierer førerkortet for en arbeidsledig person fører til at denne personen kommer i arbeid, så får denne kommunen både redusert trygdebudsjettet og økt skatteinntektene. Tiltak som bør vurderes er følgende:

- *Kjøreopplæringen subsidies for personer som tjener under et gitt inntektsnivå, evt. også for personer med mange barn.*

---

<sup>28</sup> Et par dager etter forslaget fra Uteng hadde Klassekampen (2010b) et oppslag om at forslaget vekket sterk harme i opinionen, for eksempel gjennom protestgrupper på Facebook.

- *Tilbud om kjøreopplæring integreres systematisk i arbeidsmarkedstiltak gjennom NAV.*
- *Kjøreopplæringen subsidieres for sosialhjelpsmottakere og evt. andre trygdemottakere.*

## 5.5 Prioritering og anbefaling av tiltak

Som drøftet er det naturlig å rette tiltak mot de ulike forklaringer på innvandreres høyere ulykkesrisiko i trafikken. Følgelig anbefales det tiltak som skal a) lette tilpassingen til en ny trafikal virkelighet, b) gjøre kommunikasjon og samhandling mellom kjørelærer og elev lettere, c) gjøre organiseringen av forholdet mellom elever, kjøreskoler og trafikkstasjoner mer hensiktsmessig, og endelig tiltak som d) motvirker utslag av lav sosioøkonomisk status.

Anbefalingen av tiltak som skal lette overgangen fra en måte å tenke om trafikk og bilkjøring på til en annen handler i hovedsak om å informere om norsk trafikk-kultur, og slik rapporten drøfter måter å formidle informasjonen på. Introduksjonsprogrammet peker seg ut som en særlig velegnet formidlingsarena. Vi anbefaler også å involvere innvandrerorganisasjoner, i tillegg til å bruke andre kanaler.

Videre anbefales tiltak som skal bedre kommunikasjonen og samhandlingen mellom kjørelærer og elev er rettet mot å lære kjørelærere å bruke hensiktsmessig språk og væremåte, og å lage en mer pedagogisk opplæringsplan.

Anbefalingen av tiltak knyttet til organiseringen av kjøreopplæringen går hovedsakelig ut på å utvide kjøreskolenes ansvar for eleven, og å legge til rette for at innvandrere får mengdetrening på lovlig vis.

Endelig anbefales at det drøftes tiltak for å utjevne sosioøkonomiske skjevheter, da særlig med henblikk på ulemper og fordeler knyttet det å målrette tiltak mot spesielle grupper.

Under gis en oppstilling av tiltak vi i tråd med rapportens drøftninger anbefaler å arbeide videre med for å bedre sikkerheten blant innvandrere:

- Informasjon om regler og håndheving av regler, forholdet mellom trafikanter og om konsekvenser av klima og geografi (kjøreforhold).
- Informasjon om fokus på trafiksikkerhet generelt i Norge og om risikofaktorer som for eksempel fart, rus og føre. Det bør også komme klart fram at innvandrere fra afrikanske og asiatiske land anses som høyrisikogruppe på grunn av overrepresentasjon i ulykkesstatistikken.
- Informasjon om norsk trafikk-kultur tas opp i og gjøres til en fast komponent i *introduksjonsprogrammet*.
- Informasjon som har til hensikt å motivere til videre opplæring i trafiksikkerhet i Norge innlemmes på systematisk vis i *kurset norsk og samfunnskunnskap*.

- Innvandreroorganisasjoner involveres i arbeidet med å bedre trafikksikkerhet blant innvandrere i Norge. Informasjon om trafikksikkerhet formidles til innvandrermiljøer via innvandreroorganisasjoner. Både lokale organisasjoner og lokale, regionale og nasjonale fellesfora involveres.
- Lyse ut midler til seminarer om trafikksikkerhet, som innvandreroorganisasjoner kan søke om gjennom fylkeskommunene. Seminarer bør inkludere flere relevante aktører, slik som Trygg Trafikk og Vegvesenet i tillegg til organisasjonene selv. Temaer bør være innvandreres ulykkesrisiko, og årsaker til denne, trafikksikkerhet og norsk trafikk-kultur.
- Lyse ut midler til handlingsorienterte prosjekter for hvordan man kan bedre trafikksikkerheten blant innvandrere via Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (IMDI). Innvandreroorganisasjoner – lokale eller nasjonale – utarbeider prosjekter. Utlysningen må redegjøre for ulykkesstatistikk og betydningen av å fokusere på innvandrergupper, men bør være relativt åpen, slik at det er innvandreroorganisasjonene selv som utvikler innholdet.
- Aktuelle aktører i samferdselsfeltet – Vegdirektoratet, Fylkestrafikksikkerhetsutvalget, Trygg Trafikk og andre – avholder seminarer med kommunale og fylkeskommunale innvandrerråd, KIM og INLO for å informere om og diskutere tematikken innvandrere som høyrisikogruppe i trafikken. Her kan det også drøftes andre måter som innvandreroorganisasjoner kan nyttiggjøres.
- Utarbeide informasjonsmateriell om trafikksikkerhet på aktuelle språk (polsk, litauisk osv.) som distribueres gjennom relevante kanaler og aktuelle nettsteder.
- Aktuelle kanaler for informasjon til gruppen av østeuropeiske arbeidsinnvandrere kan være bilferger (mange ankommer Norge med bil etter å ha kjørt gjennom Tyskland og Danmark), norske ambassader, NAV, skattekontoret, arbeidsgivere.
- Trafikksikkerhet inkluderes i rammeplan for informasjon til beboere i statlig mottak.
- Informasjonsbrosjyrer oversatt til en rekke språk som kan distribueres gjennom helsestasjoner, barnehage og skole.
- Legge større vekt på trafikk som eksempel i undervisningen i barnehage og skole
- Språklig forenklet læremateriell spres til aktuelle læremiljø
- Opplæring/kursing av kjørelærere i hvordan de kan gjøre kommunikasjonen med innvandrere best mulig.
- Tiltak som motiverer personer med innvandrerbakgrunn til å bli kjørelærere, som rekrutteringskampanjer og liknende.
- Gi teoretiske del av føreropplæringen større vekt. Det kan skje ved at det igjen stilles krav om gjennomføring av teorikurs, også for de som har passert 25 år. Teorikursene organiseres av kjøreskolene.
- Krav til at teoretisk og praktisk del av føreropplæringen gjennomføres nært i tid.



- Spørsmålene i teoretisk test randomiseres, det vil si at et visst antall spørsmål trekkes og settes sammen i vilkårlig rekkefølge for hver test. Siden testene allerede er nettbaserte skulle dette være enkelt å gjennomføre.
- Øvelseskjøring mot vederlag legaliseres, registreres og bringes inn under offentlig kontroll.
- Når øvelseskjøring legaliseres erstattes begrepet "L-skoler" med offisielle benevnelser, slik at øvelseskjøringen ikke forveksles med ordinære (autoriserte) kjøreskoler. Eksempler kan være "mengdetreningssenter" eller "øvelsessenter". Det må gjøres tydelig at de er et supplement, ikke erstatning, for ordinære kjøreskoler.
- Krav til at eleven skal ha et minimum antall kjøretimer på autorisert kjøreskole før øvelseskjøring. Dette for å unngå den mest risikofylte kjøringen som følge av at eleven starter fullstendig på bar bakke.
- Frivillige organisasjoner (Rotary, Frivillighetsentralen, Røde Kors, innvandrersorganisasjoner) bør oppmuntres til å tilby ledsaging til innvandrere som mangler venner eller bekjente å øvelseskjøre med.
- Kjøreskolene får større ansvar for elevene. Som et minimum bør kjøreskolene stå for oppmelding til den praktiske og teoretiske prøven.
- Kontroller for å forhindre kjøring uten gyldig førerkort.
- Subsidiert kjøreopplæring for personer som tjener under et gitt inntektsnivå, evt. også for personer med mange barn, sosialmottakere, andre trygdemottakere
- Tilbud om kjøreopplæring integreres systematisk i arbeidsmarkedstiltak gjennom NAV.



## Referanser

- Bayer, S. B. og C. Berg (2008). *Trygt hjem. Evaluering av nullvisjonsprosjektet i Karmøy kommune*. Rapport 2008/33. IRIS
- Berg, C. og B. Gjerstad (2008). *Holdninger til trafiksikkerhet blant unge på Jæren. Stavanger*. Rapport 2008/022. IRIS.
- Blom, S. (2002): *Innvandrerens bosettingsmønster i Oslo*. Rapport 107/2002. Statistisk sentralbyrå.
- Bourdieu, P. (1977): *Outline of a theory of practice*. Cambridge: University Press
- Braver, E.R. (2001): "Race, Hispanic origin, and socioeconomic status in relation to motor vehicle occupant death rates and risk factors among adults". I: *Accident Analysis and Prevention*. Vol. 35:295–309
- Byrd, T., L.D. Cohn, E. Gonzales, M. Parada og M. Cortes (1999): "Seatbelt use and belief in destiny among Hispanic and non-Hispanic drivers". I: *Accident Analysis and Prevention*. Vol. 31:63–65
- Clausen, T. H. og G. Heinzerling (2003). *Undersøkelse av handlinger og holdninger til trafiksikkerhet i Lillehammerregionen*. Rapport 2003/256. RF-Rogalandsforskning.
- Dobson, A., N. Smith, M. McFadden, M. Walker og S. Hollingworth (2003): "In Australia are people born in other countries at higher risk of road trauma than locally born people?" I: *Accident Analysis and Prevention*. Vol. 36:375–381
- Factor, R., D. Mahalel og G. Yair (2008): "Inter-group differences in road-traffic crash involvement". I: *Accident Analysis and Prevention*. Vol. 40:2000–2007
- Falk, B. og H. Montgomery (2007). "Developing traffic safety interventions from conceptions of risks and accidents." I: *Transportation Research Part F*. Vol. 10(5): 414-427.
- Forward, S. E. (2006). "The intention to commit driving violations - A qualitative study." I: *Transportation Research Part F*. Vol. 9(6): 412-426.
- Haldorsen, I. (2008). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken. Nasjonal årsrapport for ulykkesanalysegruppens arbeid i 2007*. Statens vegvesen. Oslo, Veg- og trafikkavdelingen, Trafiksikkerhetsseksjonen: 65.
- Hasselberg, M. og L. Laflamme (2008). "Road traffic injuries among young car drivers by country of origin and socioeconomic position." I: *International Journal of Public Health* Vol. 53(1): 40-45.
- Hasselberg, M., M. Vaez, et al. (2005). "Socioeconomic aspects of the circumstances and consequences of car crashes among young adults." I: *Social Science & Medicine* Vol. 60(2): 287-295.

Hernes, G. og K. Knudsen (1999[1990]): *Svart på hvitt. Norske reaksjoner på flyktninger, asylsøkere og innvandrere*. Elektronisk utgave (uforandret gjengivelse av papirutgave fra 1990). Forskningsstiftelsen FAFO. Rapport 109.

Klassekampen 2010a: – *Gi innvandrere lappen*. Nyhetsreportasje. 30 april.

Klassekampen 2010b: *Over 100.000 strømmet til Facebook-grupper om innvandrere og førekort: Vekker harme på nettet*. Nyhetsreportasje. 5. mai.

Nordbakke, S. og T. Assum (red) (2008): *Innvandrerens ulykkesrisiko og forhold til trafikkikkerhet*. Transportøkonomisk institutt. Rapport 988/2008

Nordberg, P. F., A. Rogstad og O. Grønbeck (2005): *I trafikken. Introduksjon til norsk trafikk for voksne innvandrere*. Oslo: CappelenDamm

Nødland, S. I., K. Hidle og G. Kvaale (2007): *Organisasjoner for identitet og integrering. Evaluering av tilskuddsordning for lokale innvandrersorganisasjoner og lokalt frivillig virke*. Rapport IRIS - 2007/064

Priya, T. og A. Uteng (2009): "Dynamics of transport and social exclusion: Effects of expensive driver's licence". I: *Transport Policy*. Vol. 16(3):130-139

Rismark, M. et al. (2003). *Kulturkollisjoner bak rattet*. Trondheim: Tapir

Rismark, M. og A. M. Sølvberg, (2008). "Cultural Diversity in Driver Education". I: De Smet, A. (red): *Transportation Accident Analysis and Prevention*. New York: Nova Science Publishers, Inc

Rogalands Avis (2009): *Polakker ofte promilletatt - Har en annen alkoholkultur*. Nyhetsreportasje 27. juni 2009

Rogstad, J. (2001): *Sist blant likemenn? Synlige minoriteter på arbeidsmarkedet*. Oslo: Unipax.

Romano, E., S. Tippetts og R. Voas (2005): "Fatal red light crashes: the role of race and ethnicity". I: *Accident Analysis and Prevention*. Vol. 37:453–460

Sharma, B. R. (2008). "Road traffic injuries: A major global public health crisis." I: *Public Health*. Vol. 122(12): 1399-1406.

Silverman, D. (2001): *Interpreting Qualitative Data. Methods for Analysing Talk, Text and Interaction*. Sage Publications.

Skardhamar, T. (2006): *Kriminalitet gjennom ungdomstiden blant nordmenn og ikke-vestlige innvandrere. En analyse av fødselskullet 1977*. Statistisk sentralbyrå. Rapport 33/2006.

Thomson, A., A. Tolmie og T. Mamoon (2001): *Road accident involvement of children from ethnic minorities (no. 19)*. Department of Transport, UK.

Tronstad, K. R. (2008): "Religion". I: Blom, S. og K. Henriksen (eds): *Levekår blant innvandrere i Norge 2005/2006*. Statistisk Sentralbyrå. Rapport 2008/5, s. 65–70

Vaez, M. og L. Laflamme (2005). "Impaired driving and motor vehicle crashes among Swedish youth: An investigation into drivers' sociodemographic characteristics." I: Accident Analysis and Prevention. Vol. 37(4): 605-611.

Van Dyck, S. og E. Bossaert (2006): *Immigrants in traffic. Survey results from the Swedish Road Administration. Carried out by Mobiel 21 vzw. Vägverket*

Vassenden, A. (2007): *Flerkulturelle forståelsesformer. en studie av majoritetsnormmenn i multietniske boligområder*. Dr.polit.-avhandling. Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi. Universitetet i Oslo.

Wells, J.K., A. F. Williams og C. M. Farmer (2002): "Seat belt use among African Americans, Hispanics, and Whites". I: *Accident Analysis and Prevention*. Vol. 34: 523–529

Øia, T., A..S Grødem og O. Krange (2006): *Fattige innvandrerbarn*. NOVA. Rapport 16/06.



## Vedlegg 1: Krav til førerprøven

For å kunne starte kjøreopplæringen, og for å kunne øvelseskjøre privat, må eleven ta trafikalt grunnkurs. Trafikalt grunnkurs består av 17 timers gjennomgang av trafikksystemet, lover og regler, førers ansvar, førstehjelp og mørkekjøring. Det er obligatorisk for alle under 25 år. Nedre aldersgrense er 15 år, eller 10. klasse dersom eleven tar det på skolen. Det finnes noen unntak: den som har førerkort i én klasse trenger ikke ta grunnkurset hvis han eller hun skal ta førerkort i en annen klasse. Den som har mopedførerbevis eller førerkort for moped, scooter eller traktor må likevel ta mørkekjøring og førstehjelp for å kunne ta førerprøven.

Trafikalt grunnkurs er trinn en i kjøreopplæringen. Trinn to består av å lære seg grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse. Det kan skje på en trafikkskole og/eller ved hjelp av privat øvelseskjøring. Dette trinnet avsluttes med en obligatorisk veiledningstime. Veiledningstimen består av praktisk kjøring og veiledningssamtale hvor kjøreferdighetene vurderes. Læreren skal gi eleven tilbakemelding på hvor vidt eleven er skikket til å gå videre i opplæringen. Tilbakemeldingen er en anbefaling, eleven kan derfor gå videre selv om læreren foreslår å vente. Kjørelederen kan imidlertid avvise eleven fra praktisk obligatorisk opplæring på egen skole.

Trinn tre er den trafikale delen av kjøreopplæringen. På dette trinnet skal eleven lære å ferdes i trafikken, det vil si å forstå trafikksystemet og forholde seg til andre trafikanter. I tillegg skal eleven gjennomføre Sikkerhetskurs på bane. Som trinn to avsluttes dette trinnet med en veiledningstime.

Trinn fire består av avsluttende kjøreopplæring hvor eleven skal utvikle risikoforståelse og selvinnsikt. Trinnet omfatter også Sikkerhetskurs på veg.

Etter trinn fire gjenstår førerprøven. Trafikkskolene må ha meldt inn obligatoriske kurs og veiledningstimer til Statens vegvesen, og det som er obligatorisk på et lavere trinn må være meldt inn før det som er obligatorisk på et senere trinn kan meldes inn.

For å ta førerprøven må eleven søke om førerkort. Søknaden må være godkjent av trafikkstasjonen. Førerprøven består av en teoretisk og en praktisk prøve. Den teoretiske prøven er nettbasert og gjennomføres på trafikkstasjonen. Den praktiske prøven består av en sikkerhetskontroll og kjøretur.

Det stilles bestemte krav til bilen som skal brukes til førerprøven. Kravene gjelder pedaler, lys og speil, og i tillegg skal vognkortet vise at bilen er godkjent for førerprøven. Det er vanlig å kjøre opp med bil lånt fra kjøreskolen, men eleven står fritt til å besørge bil selv så lenge den fyller kravene. Kjøringen under førerprøven vurderes av sensor. Den som består førerprøven, får et førerkort med to års prøvetid. Dersom førerkortet inndras i løpet av prøvetiden, må innehaveren bestå en ny førerprøve. Også prøvetiden fornyes, det vil si at det gis prøvetid på to år.

I utgangspunktet må en ha hatt mørkekjøring for å kunne gå opp til førerprøven. Det er likevel mulig å ta førerprøven uten denne opplæringen, men det må i så fall gjøres innen 1. mars året etter at førerkortet er utstedt.

Alle kursene har et definert omfang. For opplæringen på trinn to, tre og fire er omfanget derimot ikke angitt, verken i minimum eller maksimum antall timer. Det er tillatt med privat øvelseskjøring dersom eleven har trafikalt grunnkurs, er over 15 år, ledsageren har fylt 25 år og har hatt førerkort for den aktuelle klassen uavbrutt i minst fem år, og bilen er merket med en rød L på hvit bakgrunn og har ekstra speil som gir ledsageren utsikt bakover. Ikke bare er det tillatt, på sine nettsider oppfordrer Statens vegvesen til øvelseskjøring og påpeker fordelene med øvelseskjøring. Det gir kjøreerfaring og øker utbytte med kjøreopplæringen på kjøreskolene. Øvelseskjøringen kan foregå overalt i Norge, men valg av sted skal avpasses kjøreferdighetene.

Reglene om øvelseskjøring gjør det mulig å gjennomføre store deler av kjøreopplæringen (unntatt de obligatoriske kursene og veiledningstimene) privat. Ledsageren har ikke lov å ta betalt. Betalt opplæring stiller helt andre krav til ledsager, kjøretøy m.m. enn hva som er tenkt for den private øvelseskjøringen. Til sammenlikning kan det nevnes at privat øvelseskjøring er forbudt i Danmark, og det i Sverige kreves at ledsageren har hatt en spesiell opplæring og blitt offentlig registrert som ledsager.

Norsk regelverk forholder seg altså ulikt til utenlandske førerkort, avhengig av hvilke land de kommer fra. Førerkort fra land innenfor EØS-området gjelder på lik linje med norske førerkort. Personer fra Sveits må søke om å få bytte til norsk førerkort. Dette må de gjøre innen ett år, og det er en ren formalitet. Overskrides ettårsgrensen, må de bestå en praktisk førerprøve i klasse B for å få norsk førerkort. Personer som har førerkort fra andre land må enten bytte til norsk førerkort eller ta norsk førerprøve. De som kan bytte, får bytte etter å ha bestått en praktisk førerprøve. Dette gjelder personer som har førerkort fra Albania, Algerie, Argentina, Australia, Bosnia-Herzegovina, Brasil, Canada, Chile, Egypt, Filippinene, Hong Kong, Hviterussland, Indonesia, Israel, Japan, Kina, Kroatia, Makedonia, Malaysia, Mexico, Moldova, Monaco, Montenegro, New Zealand, Peru, Russland, San Marino, Singapore, Serbia, tidligere Serbia-Montenegro, Sør-Afrika, Sør-Korea, Taiwan, Thailand, Tunisia, Ukraina, USA og Venezuela. Bytte må skje innen ett år etter at personen har fått fast bopel i Norge. Personer fra andre land må ta førerprøven som norske førstegangssøkende, det vil si bestå både teoretisk og praktisk test.



## Vedlegg 2: Intervjuguider

### Intervjuguide innvandrersorganisasjoner

#### Tematisk inndeling:

- A. Trafikk noen gang tema i organisasjonen?
- B. Innvandrere høyere ulykkesrisiko – hva kan det skyldes?
- C. Mulige tiltak
- D. (evt. :) Forskjeller Norge – hjemland
- E. (evt. :) Innvandreres kjøremønster
- F. (evt. :) Føreropplæring

*Fortelle om avgrensning: Vi fokuserer på innvandrere (førstegenerasjon) som har hatt oppveksten i et annet land – dvs. at de har kjøreeerfaring og/eller fotgjengererfaring fra et annet land.*

Presentasjonsrunde; navn og organisasjon; fortell litt om egen organisasjon og arbeidet dere driver.

#### A. Trafikk noen gang tema i organisasjonen?

- Har spørsmål om trafikk og førerkort noen gang vært et tema dere har diskutert i organisasjonen?
  - o Hvis ja: Hva har dere diskutert? Hva har vært bakgrunnene?
  - o Hvis nei: Hvorfor ikke, tror du? Er det andre fora der dette diskuteres? => *Evt. er ikke folk opptatt av dette?*
- Har medlemmer noen gang kommet og spurt om råd om trafikk og førerkort?
  - o Hvis ja: Hva har de spurt om? Hva har vært bakgrunnen? Har det skjedd ofte?
  - o Opplever dere at organisasjonen er en kanal for medlemmer for å få kjennskap om norske regler og trafikkforhold?
    - Hvis ikke, hva er da kanalene? Hvor diskuteres det? <andre organisasjoner enn deres egen, moskeer/kirker, uformelle nettverk - familie/venner/kollegaer?>
- Opplever dere at medlemmene deres mer uformelt diskuterer trafikk og førerkort seg i mellom?

#### B: Innvandrere høyere ulykkesrisiko – hva kan det skyldes?

- o Forskning viser at innvandrere (førstegenerasjon) statistisk har høyere ulykkesrisiko enn befolkningen ellers. Det gjelder særlig menn fra Afrika og Midt-Østen, men også fra Polen og Asia, og også kvinner. Hva tenker dere om dette funnet?

- Tror dere det stemmer? Hvordan stemmer det slik du ser det med personer med bakgrunn fra ditt land?
- Hva tror dere det kan skyldes? <Stikkord: trafikk-kultur; (klasse), bosted, alkohol, fart; ”skjebnetro”, kunnskap om trafikk, språk, kjører mer, kjørestil (ta sjanser, kjører fort, kjøre forbi, bruke bilbelte, rødt lys, m.m.)>
- Tror dere dette kan være forskjellig mellom forskjellige innvandrergupper? => forklar.

### C. Mulige tiltak

- Hvilke råd vil dere gi folk som kommer til Norge og skal begynne å kjøre bil?
  - Hvilke råd vil dere gi norske myndigheter i arbeidet med å bedre ulykkesstatistikkene? Noen tips som gjelder arbeid rettet mot innvandremiljøer?
- Har dere forslag til tiltak som kan redusere ulykkesrisiko blant personer med innvandrerbakgrunn?
- Føreropplæring: Noe som burde være annerledes?
  - Informasjonsarbeid
  - Hva slags **kanaler** inn i innvandremiljøer kan brukes i informasjonsarbeid? <organisasjoner, moskeer/kirker?>
    - ⇒ *Ser dere innvandrersorganisasjoner som en mulig kanal?*
      - *Hvorfor/hvorfor ikke?*
        - Hvor mange klarer man å nå gjennom organisasjonene?
        - Hvem når man og hvem når man ikke?
        - Bør man i så fall bruke ”alle” org.? <spm. om representativitet og oppslutning>
      - *Hvordan kan innvandrersorganisasjoner være til hjelp?*
    - ⇒ *Hva med moskeer/kirker?*
      - *Hvorfor/hvorfor ikke?*
        - Hvem når man og hvem når man ikke?
  - Hvordan bør man generelt gå frem for å informere innvandrere om norske trafikkforhold?
    - *Hvor* bør man informere? <helsestasjoner, nettsider, arbeidsplasser, osv.> => Har du noen tips?
    - *Hvordan* bør man informere? <hvordan bør informasjonen tilpasses?>
  - Syns du at man burde man endre på reglene for overgang fra ett førerkort til et annet? <man kan kjøre i ett år før man tar førerprøve i Norge>

## Intervjuguide trafikklærere

### Tematisk inndeling:

- G. Egen erfaring med kjøreopplæring blant innvandrere
- H. Forskjeller Norge – hjemland
- I. Innvandreres kjøremønster
- J. Innvandrere høyere ulykkesrisiko – hva kan det skyldes?
- K. Mulige tiltak

Presentasjonsrunde; navn og organisasjon; fortelle litt om egen virksomhet.

*Fortelle om avgrensning: Vi fokuserer på innvandrere (førstegenerasjon) som har hatt oppveksten i et annet land – dvs. at de har kjøreerfaring og/eller fotgjengererfaring fra et annet land.*

### A. Føreropplæring

- Kan dere fortelle litt om deres erfaring med å drive kjøreopplæring blant innvandrere?
  - Fins det særlige utfordringer for kjøreskolene? Hva består disse evt. i? => *beskriv*
  - Har dere tilrettelagt tilbudet på noen måte? => *beskriv*
- Opplever dere at det kan være utfordrende for innvandrere å ta førerkort? <hva er i så fall vanskelig – teoriprøven, *språk?*>
- [*til evt. informanter med innvandrerbakgrunn:*] Hva opplever dere at er likt/forskjellig mellom føreropplæringen i Pakistan/Somalia/Tyrkia/Irak osv. og føreropplæringen i Norge?

### B. Forskjeller Norge – hjemland

- Hva opplever dere at man må beherske for å kjøre bil i henholdsvis Norge og i f.eks. Polen/Somalia/Tyrkia/Latin-Amerika? => Er det noen forskjeller her?
  - Alternativt: Ut fra hva dere vet og tror: Hva er forskjellig i trafikken i Norge ift i f.eks. Pakistan, Polen, Somalia, Tyrkia? => (i) *regelverk*, (ii) *folks praksis* <sjekkliste: bilbelte, vikeplikt, fart, skilting, forhold til fotgjengere, forhold til politi, alkohol/rus, sikring av barn, kontroller, regler og overholdelse av regler, kjørestil/kjøremåte, venstrekjøring (Pakistan)> => Er det noen landbakgrunner som peker seg ut med særlige utfordringer i tilpasning til norsk trafikk?
  - Føler dere at det er andre ting dere ”terper” hos kjøreelever som er innvandrere enn ellers? <evt. folk som ikke har bodd i Norge så lenge?>

### C. Bilkjøring blant innvandrere

- Opplever dere at det er noen forskjeller i hva innvandrere og andre *braker* bilen til? <ykke/fritid? med/uten passasjerer, hente/bringe, hvor kjører, hvor lenge,

vei- og føreforhold, bytrafikk/landevei?> => Dvs.: Er det forskjellige behov for bil?

- Er det noen forskjeller mellom forskjellige grupper når det gjelder bilkjøring, slik dere ser det? <innvandrere/majoritet & mellom forskjellige innvandrergrupper>
- Er det noe innvandrere er gode på i trafikken?

#### D. Innvandrere høyere ulykkesrisiko – hva kan det skyldes?

- o Forskning viser at innvandrere statistisk har høyere ulykkesrisiko enn befolkningen ellers. Hva tenker dere om et slikt funn?
  - Ut fra deres erfaringer, tror dere det stemmer? Forskjeller mellom forskjellige innvandrergrupper?
  - Hva tror dere det kan skyldes? <Stikkord: trafikk-kultur; (klasse), bosted, alkohol, fart; ”skjebnetro”, kunnskap om trafikk, språk, kjører mer, kjørestil (ta sjanser, kjører fort, kjøre forbi, bruke bilbelte, rødt lys, m.m.)>
  - Tror dere dette kan være forskjellig mellom forskjellige innvandrergrupper? => forklar.

#### E. Mulige tiltak

- Hvilke råd vil dere gi folk som kommer til Norge og skal begynne å kjøre bil?
- Hvilke råd vil dere gi norske myndigheter i arbeidet med å få ned ulykkesstatistikkene? Noen tips som gjelder arbeid rettet mot innvandremiljøer?
- o Har dere forslag til tiltak som kan redusere ulykkesrisiko blant personer med innvandrerbakgrunn?
  - Føreropplæring: Noe som burde være annerledes her? *Stikkord*:
    - o Tilrettelagt annerledes ift språk, kunnskap blant trafikklærere?
    - o Hvordan kan evt. kompetansen på disse spørsmål bedres i trafikkskolene?
      - ⇒ Er det behov for opplæring/kursing av trafikklærere?
        - Språk?
        - Kulturforståelse?
        - Annet?
    - o Bør man rekruttere flere personer med innvandrerbakgrunn? => Hvordan?
    - o Har dere noen forslag til hvordan trafikkopplæringen kan gjøres bedre?
      - o *Trafikklærere med innvandrerbakgrunn*: Kan du noe som trafikklærer som trafikklærere uten innvandrerbakgrunn ikke kan? <beskriv>
  - Kanaler inn i innvandremiljøer? <organisasjoner, moskeer/kirker?>
    - => ser dere innvandrerorganisasjoner som en mulig kanal?
  - Hvordan bør man gå frem for å informere innvandrere om norske trafikkforhold?
    - o *Hvor* bør man informere <helsestasjoner, osv.>
  - Burde man endre på reglene for overgang fra ett førerkort til et annet?

## Intervjuguide fokusgruppe innvandrere

### Tematisk inndeling:

- L. Egen kjøring
- M. Føreropplæring
- N. Forskjeller Norge – hjemland
- O. Innvandrere høyere ulykkesrisiko – hva kan det skyldes?
- P. Mulige tiltak

*Nevne hva som er målgruppe/siktemål: Førstegenerasjons innvandrere, som har hatt oppveksten i Polen/Pakistan/Somalia, og førererfaring og/eller fotgjengererfaring fra ett av disse landene.*

Runde rundt bordet med yrke, utdanning, bosted, familie (barn?), hvor lenge bodd i Norge, hvordan flyttet til Norge.

### A. Egen kjøring

- *Kan dere fortell litt om hva dere bruker bilen til? <jobb, fritid, hente/bringe, osv.>*
- *Hvor ofte kjører dere? => hvor langt? Hvor lenge?*
- *Med/uten passasjerer*
- *Hvor kjører dere? <vei- og føreforhold, bytrafikk/landevei?>*
- *Hvor lenge har hatt førerkortet (alder når fått førerkortet) => både i hjemland og i Norge.*
- *Hva slags bil har dere? <alder, bilmerke/utstyr>*

### B. Føreropplæring

- *Hva måtte dere gjøre for å få førerkort i Norge?*
  - *Når fikk dere førerkort? < hvor lenge etter at dere flyttet til Norge?>*
  - *Hvordan fant dere ut om regler for å få førerkort?*
  - *Hva måtte dere gjøre for å få norsk førerkort? <hva synes dere om reglene?>*
- *Hva synes dere om føreropplæringen dere hadde?*
  - *Noe som kunne/burde vært annerledes?*
  - *Var det vanskelig å ta førerkort i Norge? <hva var vanskelig – teoriprøven, språk?>*
  - *Hadde dere førerkort i Pakistan/Somalia? => Hva var likt/forskjellig fra føreropplæringen der til føreropplæringen i Norge?*
- *Hva synes dere om at man må ta førerkort på nytt? <økonomi?>*
  
- *Polen: Hvordan er det å kjøre i Norge med førerkort fra Polen, er det noe dere ikke forstår eller kjenner igjen hjemmefra?*

### C. Forskjeller Norge – hjemland

- Kan dere fortelle om møtet med norsk trafikk? Hva la dere merke til som var forskjellig fra Polen/Pakistan/Somalia?
- Kan vi begynne litt med bilkjøring og trafikk i Norge kontra i Pakistan/Polen/Somalia?
  - o Er forskjellige ting man må *kunne* for å kjøre bil i henholdsvis Norge og Pakistan/Polen/Somalia? (altså ferdigheter og ting å vite noe om?)
  - o Hva er likt og forskjellig i regelverk?
  - o Hva er likt og forskjellig i hvordan folk tenker og handler i trafikken?

<sjekklister: *Regelverk*: bilbelte, vikeplikt, fart, skilting, forhold til fotgjengere, forhold til politi, alkohol/rus, sikring av barn, kontroller, regler og overholdelse av regler, kjørestil/kjøremåte, venstrekjøring (Pakistan). *Egen praksis*: Er det forskjeller i hvordan man forholder seg til regler, antall folk i bilen, alkohol/rus, sikring av barn?>

- Hva er fordeler og ulemper med trafikk i Norge i forhold til i Pakistan/Polen/Somalia?

### D. Innvandrere høyere ulykkesrisiko – hva kan det skyldes?

- o Forskning viser at innvandrere statistisk har høyere ulykkesrisiko enn befolkningen ellers. Hva tenker dere om et slikt funn?
  - Tror dere det stemmer? Hvordan stemmer det slik du ser det med personer med bakgrunn fra ditt land?
  - Hva tror dere det kan skyldes? <Stikkord: trafikk-kultur; (klasse), bosted, alkohol, fart; skjebne, kunnskap om trafikk, språk, kjører mer, kjørestil (ta sjanser, kjører fort, kjøre forbi, bruke bilbelte, rødt lys, m.m.)> =>
  - Tror dere dette kan være forskjellig mellom forskjellige innvandrergrupper?

### E. Mulige tiltak

- Hvilke råd vil dere gi folk som kommer til Norge og skal begynne å kjøre bil?
- Hvilke råd vil dere gi norske myndigheter i arbeidet med å få ned ulykkesstatistikkene? Noen tips som gjelder arbeid rettet mot minoritetsmiljøer?
- o Har dere forslag til tiltak som kan redusere ulykkesrisiko blant personer med innvandrerbakgrunn?
  - Føreropplæring: Noe som burde være annerledes der?
  - Kanaler inn i innvandremiljøer? <organisasjoner, moskeer/kirker?>
  - Hvordan bør man gå frem for å informere innvandrere om norske trafikkforhold?
  - Burde man endre på reglene for overgang fra ett førerkort til et annet?