

Rapport
FORPROSJEKT “TRAFIKKLYKKE”
I STANGE KOMMUNE
2012

”Vi velger oss
steder å bli
kasta bort fra”



Stange kommune



Statens vegvesen



POLITIET



Innhold:	
Innledning	4
Mål	5
Problemstillinger	5
Metode	6
Teori	6
Funn	7
TrafikkLykke i Stange	7
Ungdom	7
Hva er bra?	7
Hva kan bli bedre?	7
Fest og fyllekjøring	8
Fart og kjøring uten førerkort	8
Sikkerhetsutstyr	9
Hvem påvirker du av?	9
Motorinteressert ungdom/rånere	9
Hva er bra?	9
Hva kan bli bedre?	10
Fyllekjøring	10
Politiet og Statens vegvesen	10
Sikkerhetsutstyr og kjøring uten førerkort	11
Hvem påvirker deg?	11
Voksne	11
Hva er bra?	11
Hva kan bli bedre?	11
Fyllekjøring/rus	12
Fart	12
Sikkerhetsutstyr	
Oppsummering	13
Etterord	13
Anbefaling	14

Innledning

Ringsakerprosjektet "Ja til trafikkLYKKE" ble etablert i 2007 for å bidra til å redusere antallet drepte og alvorlig skadde i Ringsaker kommune. Statens vegvesen utarbeidet i 2006 Ringsakerrapporten som viste at hver 5. ulykke i Hedmarken-Østerdalen distrikt de siste åtte årene hadde skjedd i Ringsaker. 64 prosent av ulykkene skjedde på veger med overveiende lokal trafikk. Hver fjerde som var drept eller skadd i Ringsaker var bosatt i kommunen.

Ringsakerprosjektet ønsket å trenge bak oppfatningene om at det skyldtes at barn og unge vokser opp med en ukultur som gjør dem likegyldige eller slappe i forhold til fartsgrenser, bruk av sikkerhetsutstyr, rus, osv, og finne ut hva som er utfordringene og hvordan de kan løses.

Ringsakerprosjektet arbeidet med utvikling av kunnskap, ferdigheter og holdninger til trafikksikkerhet. Prosjektet omfatter kampanjer, politikontroll og opplæring og er en lokal og personlig rettet kampanje. Oxford Research evaluerte prosjektet i 2010 og slår fast: "Ulykkesutviklingen er positiv, men det er ikke grunnlag for å knytte utviklingen kasuelt til prosjektets tiltak. Prosjektet har oppnådd resultater som kan forventes å bidra positivt til befolkningens trafikkadferd og dermed på sikt påvirke ulykkesutviklingen".

Både arbeidsmetodene og resultatet har fått nasjonal oppmerksomhet gjennom blant annet Nasjonal transportplan (NTP) og Ungdomsstrategien fra Politiet, Trygg Trafikk og Statens vegvesen. Hedmark fylkeskommune v/ prosjektleder for Ringsakerprosjektet, Marianne Mittet Solbraa, ble under Trygg Trafikks landskonferanse i april 2011 tildelt en ekstrabevilgning på 500.000 kroner til videreføring av prosjektet av samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa.

I 2011 ble det sendt invitasjon til de øvrige kommunene i Hedmark om å delta i videreføring av prosjektet under betegnelsen TrafikkLykke. Fire kommuner meldte sin interesse. I møte 5. april 2011 gjorde Hedmark trafikksikkerhetsutvalg (HTU) følgende vedtak:

Hedmark trafikksikkerhetsutvalg (HTU) blir prosjekteier av TrafikkLykke.

Forprosjekt startes opp i de fire kommunene som meldte sin interesse; Løten, Våler, Åsnes og Stange kommune.

HTU bidrar med 80.000 kroner til gjennomføring av planlagte aktiviteter i 2011.

I løpet av høsten 2011 er det gjennomført dybdeintervjuer med ungdom, rånere og voksne i hver av de fire kommunene. Hver kommune har utpekt prosjektkoordinator og etablert arbeidsgrupper. Det er utarbeidet ulykkesstatistikk og politilogg for hver av de fire kommunene.

Seminar for å gjennomgå status, ønsker og behov i gruppene ble arrangert i Løten 2. desember 2011. Samtlige kommuner ønsker å delta i hovedprosjektet.

Mål

Målet med forprosjektet/intervjuene og statistikkutarbeidelsen har vært å få kunnskap om faktorer og forhold som påvirker trafikksituasjonen og tiltak som kan påvirke til en mer trafikksikker atferd blant befolkningen i deltakerkommunene. Kunnskapen skal danne grunnlaget for å vurdere om hovedprosjekt bør anbefales og eventuelt hvilke tiltak som bør inngå i prosjektet.

Hovedfokus er fortsatt å redusere antall drepte og hardt skadde, men evalueringen av Ringsakerprosjektet har vist måloppnåelse også på andre samfunnsområder. Ikke minst er god dialog med unge bilinteresserte og involvering om lokale trafikksikkerhetsutfordringer to viktige effekter.

Forprosjektet skal munne ut i anbefalinger for de enkelte lokalprosjektene og for nettverksprosjektet. Anbefalingen oversendes til administrativ og politisk behandling i de aktuelle kommunene. Nettverksprosjektets anbefalinger behandles i styringsgruppen, som består av politimester, avdelingsdirektør i Statens vegvesen, ordførerne i prosjektkommunene, regionleder i NAF, avdelingsleder i Trygg Trafikk og leder i HTU (Hedmark fylkeskommune).

Problemstillinger

Hovedproblemstillingen for dybdeundersøkelsen er:

Hva mener målgruppene må til for å bedre trafikksikkerheten i egen kommune?

Etter anbefaling og erfaringer fra Ringsakerprosjektet, ble målgruppen definert som ungdom i fritidsklubbene og ungdom/unge med tilknytning til rånemiljøene i de fire kommunene. For å få et helhetlig bilde av trafikksituasjonen er også foreldre/voksne intervjuet.

Prosjektet ønsket en usminket framstilling av hvordan voksne og de unge sjøl opplever trafikksituasjonen. For å belyse dette styrte vi samtalene rundt tre hovedspørsmål:

- *Hva er bra?*
- *Hva kan/bør bli bedre?*
- *Hva må gjøres?*

Med tanke på trafikksituasjonen var vi nysgjerrige på: Forholdet til bruk av bilbelte, fart, promille/rus og styling av bil, for å nevne noe. Vi håpet også å få et blick inn i eventuelle miljøer og gjenger, og også den "trafikkjustisen" som eventuelt gjør seg gjeldende der. Hvem påvirker de unge? Var det bedre før? Har grupper eller enkeltpersoner egne oppfatninger av rett og galt i trafikken? Er det kult å kjøre ruspåvirket eller tar ungdom flest avstand fra det?

Det er laget et notat som beskriver mål og problemstillinger for dybdeundersøkelsen (datert 28. juli 2011) og tre intervjuguider.

Metode

Det er utarbeidet statistikk over ulykkene og ulykkespunkter i hver av deltakerkommunene. I tillegg hentes statistikk fra politiregisteret. Kombinasjonen av kvantitative (som statistikkene) og kvalitative (for eksempel samtaler med enkeltpersoner eller grupper) undersøkelser blir anbefalt når ett eller flere fenomener skal undersøkes.

Kvalitative undersøkelser eller dybdeundersøkelser som de også betegnes, gir oss muligheten for å få mer kjennskap til og kunnskap om det vi studerer, formidlet fra et mindre utvalg personer. Vi kan gjennom samtalene få innblikk i årsaker, sammenhenger, forklaringer, hypoteser, hendelser, osv som statistikk og spørreskjema ikke gir rom for. Vi kan også bli lurt ved at de vi intervjuer ikke er ærlige eller har behov for å legge på litt ekstra. De funnene vi ender opp med er uansett ikke representative. Det vil si at vi har ikke grunnlag for å hevde at funnene beskriver annet enn virkelighetsoppfatningen hos dem vi har snakket med. Likevel er de interessante. De kan gi oss innspill som vi må undersøke nærmere eller sammenfatte med andre data/kilder, eller de kan nyansere et inntrykk vi har i prosjektet. Fenomener som blir omtalt av flere grupper vil være spesielt interessante: Enten beskrives gjengse myter og oppfatninger eller så beskriver gruppene virkeligheten slik de og flere andre oppfatter den.

Utfall av intervjuene henger mye sammen med hvordan intervjuerne opptrer. Intervjuerne må være spesielt oppmerksomme på egne holdninger som kan hemme eller fremme samtalen i gruppene. Åpen nysgjerrighet uten å dømme eller kommentere vil gjerne fremme samtalen. Intervjuerne vil også med sine spørsmål styre intervjuobjektene. I samtalen – enten den skjer individuelt eller i gruppa – vil taushet ofte være viktig for at den enkelte skal få fram sine refleksjoner.

Vi valgte å gjennomføre gruppesamtaler med maks sju deltakere i hver gruppe. I Stange intervjuet vi to grupper med ungdom i alderen 15 til 17 år, to grupper med ungdom knyttet til bil-/rånermiljøet i alderen 18 til 27 år og to grupper med voksne i alderen 35 til 50 år. Samtalene med de yngste fant sted på ungdomsklubben i Stange og Ottestad. Rånerne representerte Stange og Vallset og de voksne møtte vi i Ottestad og Vallset. Erik Larsen ledet gruppeintervjuene mens Nina Bjørk Arnfinnsdottir og Marit Nyhuus vekslet på å være referenter.

Hovedinntrykket er at vi traff dem vi ønsket å møte, særlig fra bilmiljøet. Vi møtte høy grad av åpenhet og sitter absolutt igjen med inntrykk av å ha møtt den usminkede virkeligheten som vi ønsket å få innblikk i.

Intervjuobjektene er lovet anonymitet. Derfor brukes ikke navn i rapporten. Vi er forsiktige med stedsangivelser og annet som kan spores tilbake.

Teori

Alle funn i denne undersøkelsen er basert på vurderinger gjort av intervjuerne. Bakteppet for å vurdere om noe er mer interessant enn annet, vier vi lite oppmerksomhet her. Vårt teoretiske grunnlag og relevant sekundærlitteratur er ikke trukket inn i rapporten på grunn av stramme tidsfrister i oppstarten av prosjektet. Prosjektet innehar bred kompetanse og intervjuerne har både teoretisk og praktisk kunnskap som er relevant for undersøkelsen.

Funn

Vi skal først gjengi hva intervjuobjektene oppfatter som trafikklykke. Begrepet ble omtalt og utdypet da leder av intervjuene innledet til gruppesamtalene. Deretter skal vi se på hva intervjuobjektene oppfatter som hovedutfordringer og til slutt gå inn på de tiltakene som de sjøl foreslår. Intervjuerne har i liten grad kommet med motforestillinger til forslagene under intervjuene. Dette henger sammen med metoden og ønsket om å få fram intervjuobjektens virkelighetsoppfatninger. Utdypende spørsmål og/eller problemstillinger er reist for å konkretisere forslagene, blant annet med bakgrunn i erfaringer fra Ringsakerprosjektet.

Rapporten deler gruppene i hvert sitt kapittel, vanlig ungdom, rånere/bilinteresserte og voksne.

TrafikkLykke i Stange

Ungdom

Ungdommene som ble intervjuet i denne gruppa er i alderen 15 – 17 år, samtlige går på skolen. Omtrent halvparten gutter og jenter.

Hva er bra?

Vi ba gruppedeltakerne tenke hver for seg et par minutter på hva de forbinder med trafikklykke. Vi ba dem tenke på hva som er bra ved trafikksituasjonen i Stange eller mer spesifikt der de sjøl ferdes. Vi etterspurte også lykkefølelsen. For samtlige virket det som om spørsmålet var litt overraskende og vanskelig. Vi fikk inntrykk av at få av dem var vant til å tenke at det er noe positivt ved trafikken – og enda mindre noe man kan forbinde med lykke. Spennet mellom at noe er bra til at noe gjør en lykkelig kan være ganske stort.

Begge gruppene var fornøyd med ny gang- og sykkelveg hele vegen fra Stange til Hamar. Den er bra for dem som sykler og det er fint å få syklistene vekk fra vegen. Gruppa fra Ottestad likte også den nye vegen gjennom Bekkelaget. Det er bra med regler og de fleste er flinke til å holde dem, men det er greit med politikontroller for å ta dem som kjører for fort (øverst i Bekkelaget).

Ellers ble frihetsfølelsen ved muligheten til å kjøre rundt (på moped) i et rolig trafikkmiljø fremhevet som positivt. Det er mange veger å kjøre på.

“Det er lite trafikk og lett å komme fram. Ikke så røft som i storbyen”

Hva kan bli bedre?

Det syntes noe enklere å svare på hva som er dårlig og kan bli bedre for trafikantene i Stange. Det finnes en del dårlige, humpete veger. Noen er veldig smale slik at man må ligge helt på grøftkanten når man møter eller blir forbikjørt av andre trafikanter. Grusveger er irriterende når det regner og grusen flytter seg.

Ellers er det skummelt med syklistene midt i vegen, særlig der det går gang- og sykkelsti ved siden av vegen. De har heller ikke mye til overs for folk som ikke følger trafikkreglene. De verste er “gamlingene”.

“Bestemora mi fra Løten er en fare i trafikken. Hu er jo over 70 år, da!”

Folk som har hatt førerkort en stund må oppdateres når det skjer endringer, mener de. De liker heller ikke at folk snakker i mobiltelefon uten handsfree, ikke overholder vikeplikten og “tuller med skilt”. Skilt tagges og snus uten at noen reagerer.

Noen nevner at det er morsomt å være med rånerne på Statoil-tomta eller Vikingskipet (i Hamar). Det er bra miljø hos dem og de lærer mye om bil. Men det er dumt at politiet kommer. Da finner de bare et annet sted eller kjører en runde opp Kirkebakken og tilbake igjen.

“Rånerna burde hatt et eget sted, men kunne også blitt flinkere til å holde fartsgrensa”

Fest og fyllekjøring

Ungdommene sier at det festes i helgene, fredag og lørdag, både privat- og lokalfester. En typisk fest inneholder «fjortisfylla» der de yngste blir «dritings på en halv rusbrus, men er edru i det øyeblikket foreldrene ringer».

Det er lett å få tak i hjemmebrent. Det er billig fyll og både unge og voksne både lager og selger, men bare noen få på hver fest drikker hjemmebrent.

Av andre rusmidler mener de at det kan være et problem i Stange. De har hørt om en del hasjrøyking, mest blant de yngre mellom 14 – 17 år. Gjerne en blanding av hasj og alkohol.

«Det er lettere å si ja til hasj når du er full».

De som svarte på spørsmålet tar sterk avstand både fra kombinasjonen hasj og alkohol og fyllekjøring, men de kjenner en del eksempler på at det har skjedd.

“Trafikklæreren min sa at hvis jeg skal kjøre i fylla, skal jeg kjøre på Nes. Der er det ingen som bryr seg».

En typisk fyllekjører, i følge ungdommen i den ene gruppa, er gutt i alderen 18 – 24 år, og noen i 40-åra. De kjører hjem fra fest; (late og orker ikke skaffe seg skyss) eller kjører andre hjem; (lettjente penger). En har ei venninne som mistet førerkortet på grunn av fyllekjøring.

Fart og kjøring uten førerkort

Alle som ble intervjuet fikk spørsmål om sitt forhold til fart, og om de husket hvilken hastighet som var det høyeste de hadde sittet på. Nesten alle har sittet på i hastigheter rundt 200 km/t. Det fortelles om både fedre, “en kompis av bror min” og en onkel som har holdt høye hastigheter «for å tøffe seg for meg» eller for å «tøffe seg i en ny Mercedes». Det er 18-åringer med nytt førerkort og generelt de mellom 18 – 25 år som kjører fortest. Mange sier at det er gøy med fart hvis de som kjører har kontroll. De mener at ungdommen trenger et egnet sted for å få rase litt.

«Det nærmeste stedet å få rase fra seg er Vålerbanen, men det er langt dit og det er dyrt.»

Til daglig har de inntrykk av at de fleste kjører med en kalkulert risiko innfor førerkortgrensa.

«Sjøl kjører jeg mest traktor og den går ikke så fort. John Deere er plombert på 40»

De vet om noen som kjører uten førerkort, men ikke mange. Bortsett fra jordebiler, ATV'er, traktor og båt.

Sikkerhetsutstyr

De aller fleste bruker hjem på moped, scooter, motorsykkel og slalåm. Og noen ganger når de er på tur. Bruk av sykkelhjelm ved sykling til skole og andre dagligdagse gjøremål tok slutt i 10 års-alderen.

«Det var da sveisen begynte å bli ø'lagt»

Refleksbruken kunne vært bedre, sjøl om de ser at det er irriterende med folk som ikke har refleks når de sjøl sitter i bil.

«Populære merkevarer burde ha refleks i klærne. Det hadde vært kult!»

Alle, bortsett fra en, svarer at de alltid bruker bilbelte. Det er en vane.

Hvem påvirkes du av?

På spørsmål om hvem de påvirkes av svarer de fleste venner og foreldre. Noen lærer av media, Mythbusters, vg.no og Top gear.

Motorinteressert ungdom/rånere

I Stange intervjuet vi to grupper motorinteressert ungdom med tilknytning til rånemiljøet i Stange og Vallset. De fleste er studenter eller i lønnet arbeid. Av de ni intervjuede i denne gruppa var bare ei jente. Hun har bil sjøl.

Hva er bra?

Alle er enstemmige i at gang- og sykkelvegen lags 222 er positivt. Da slipper man å bekymre seg for å kjøre på noen. Dumt at noen likevel velger å sykle i veggen. En svarer også at de er fornøyd med 30-sona i Hamar. Den gjør trafikken mer oversiktlig, man ser fotgjengere tidligere og trenger kortere bremselengde. Bra med ny asfalt og lys langs en del veger (222). E6 blir bra.

Bra at rånerne kan møtes, men de trenger et bedre tilrettelagt sted, blant annet med muligheter for å bli kvitt søpla.. Det kommer forslag om parkeringsplassen ved Vikingskipet.

«Det som er bra med rånemiljøet er at det er sosialt og man kommer seg ut og vekk fra dataen. Bra for dem som er litt for gamle til ungdomshuset og sånt»

Hva kan bli bedre?

Vegene kan bli bedre. Særlig er det en del dårlig grunnarbeid rundt omkring som gjør at vegen sprekker opp igjen når det blir tele. For lite grøfter langs grusvegene. Dessuten er det rart at grusvegene og E6 har samme fartsgrense.. Samtlige ønsker et sted «å leke seg».

«Det finnes ingen slike steder i Stange-området. Før ble Sørlieterminalen brukt som samlingspunkt, men politiet kommer med en gang det samles folk der.»

De fleste reiser til Hamar og samles utenfor CC eller Statoil i Vangsvegen. På en god dag om sommeren kan det være 40 – 50 rånebiler der. De ivrigste har deltatt på GLATTA i Moelv. De tror at mye stygg kjøring kunne vært unngått hvis de hadde et sted å «leke seg på» i Hamar/Stange.

Dessuten burde det vært mer fokus på gamle folk som kjører bil også. De er surrete og kan ikke trafikkreglene. Det burde være obligatoriske kurs etter en viss alder.

Fyllekjøring

Fyllekjøring er det verste som er, sier disse ungdommene. Det finnes ingen typisk fyllekjører. Ungdom i dette miljøet er glad i bilen sin og førerkortet er det kjæreste de har - etter bilen. Fyllekjøring skjer likevel i alle miljøer, så det er nok noen i rånemiljøet også, mener de. Helst til og fra fest og noen “dagen derpå”.

«Hue fungerer ikke etter alkohol. - Skaff deg sjåfør!»

Sjøl sitter de ikke på med folk som er rusa. Det er god tilgang på sjåfører som holder seg edru for å kunne kjøre hjem. Flere sier at de benytter seg av «Trygt hjem for 75».

Politiet og Statens vegvesen

Motorungdommen har ikke mye positivt å si hverken om politiet eller Statens vegvesen. De opplever at begge etater har en svært negativ holdning til rånere. De blir alltid stoppet. En har opplevd å bli stoppet av Statens vegvesen åtte ganger på to år. Vedkommende opplever seg nærmest trakassert og forfulgt fordi bilen blir stoppet så ofte, og som sjåfør blir hun tatt ut av bilen for å se på alt som kanskje kan være feil, men som tydeligvis ikke er det siden vedkommende ikke får mangellap

En forteller at han ikke har blitt stoppet etterat han byttet bil, hvorpå de andre repliserer at det er fordi han nå kjører familiebil. De mener at det burde være lagt inn i et dataregister hvilke biler som er godkjent for å minske antall unødvendige kontroller. Ungdommen mener også at de er stor forskjell på det enkelte biltilsyn og veldig avhengig av kontrolløren hva som blir godkjent.

Ungdommen opplever at Statens vegvesen har blitt «mer motbydelige» mot folk de siste fire – fem årene. Når de ser at noe på bilen er endret (den er stilet) går de automatisk ut fra at den er ulovlig. Det blir aldri nevnt fra hverken politi eller Statens vegvesen at dette handler om sikkerhet.

«Politiet burde ta seg fri oftere. Eller de bør komme ut av bilen og snakke med folk. Det må ikke være noe negativt hver gang de tar kontakt.»

Sikkerhetsutstyr og kjøring uten førerkort

Bilbelte er *en selvfølge*, også for passasjerene.

Mobiltelefonen slurver de mer med. De både snakker og sender meldinger under kjøring.

Løse gjenstander i bilen slurves det også med.

Den ene gruppa mener at det er mange som kjører uten førerkort, men at det går ut over andre hvis det skjer noe.

Hvem påvirker deg?

I den grad de innrømmer å bli påvirket, er det av venner og foreldre. Ellers handler det mye om å bli sett i miljøet.

«Stygg kjøring gir både oppmerksomhet og et kick. Det er gøy.»

Både det å bli sett og få et kick er viktig.

Voksne

I gruppa voksne deltok åtte personer i alderen 35 – 50 år, fire menn og fire kvinner.

Hva er bra?

De voksne har flere eksempler på forhold i trafikken som er bra:

- Fine gang- og sykkelveger etter hvert, særlig nevnes gang- og sykkelvegen langs fv 222.
- Det er lett å komme seg ut og fint å gå på rulleski.
- Nybygg og opprusting av vegen gjennom Bekkelaget, og ingen busser lenger, har skapt økt sikkerhet og trivsel.
- Gang- og sykkelveg langs Basterudvegen gir enklere sosial omgang. Det føles også bedre ikke å måtte kjøre inn på tunet til folk.
- Mange fine veger i flott landskap gir gode opplevelser både i bil, på sykkel og til fots.
- I Vallset er det bra med lys på fv 24, men negativt at den deler Vallset i to og at trafikken øker. Fint for skolebarna som bor på «riktig side» (skolesiden) av vegen. Korte avstander og god tilgang til skole, ballbinge/fotballbane og barnehage.

«Ironisk at det blir bra med hull i vegen, for da kjører folk saktere.»

Hva kan bli bedre?

- Foreldrene må slutte og kjøre unga sine. Det er det viktigste trafiksikkerhetstiltaket, mener gruppa i Ottestad.

Alle aktiviteter skjer i nærområdet så det er fint å gå/sykle. Det kunne vært mer gatelys utenom hovedvegen(e). Håpløst at det mangler gang-/sykkelveg de siste 500 meterne til HIAS-anlegget slik at unga må rett ut i en bekmørk, dårlig grusveg akkurat der 50-sona slutter.

Det må tas tak i Kjonerudvegen som har blitt avkjøring og innfart mot Hamar. Det er den ikke beregnet på.

«Så er det denne evinnelige kjøringa/hentinga ved Hoberg skole. Det må tilrettelegges slik at bilene stopper 500 meter før skolen».

I Vallset vil de ha gang-og sykkelveg langs fv 24. Strekningen Gata – Harsjøen er mye brukt, særlig i badesesongen. Få vekk kantvegetasjonen så det blir bedre sikt. Ammerudbakken må utbedres før den raser. Unger går der, 80 km/t er uhørt!

Rånerne utgjør en mye mindre trafikkfare enn trailerne, spesielt overfor de mjuke trafikantene, mener intervjuobjektene. Det burde være mer tilbud til dem i lokalmiljøet, nå drar de fleste til Hamar, men de er ikke velkomne noe sted. Det finnes en motorcrossbane i et gammelt grustak på Slettholdsgrua (øst for Harasjøen), men den ble stengt etter klager fra naboer. Den ligger likevel så langt fra folk at det burde være et bra tilbud, mener vår gruppe.

Fyllekjøring/rus

Deltakerne i den voksne gruppa mener at det kan forekomme i enkelte ungdomsmiljøer, men ingen som de kjenner til. Det var mer før. Det hersker sterk sjøljus og ungdommene er flinke til å kjøre og hente hverandre. Mange foreldre kjører også mye.

De voksne i Ottestad bruker sykkel når de er «på by'n» for å kunne ta en øl eller flere. Ellers lite aksept, mener de, men litt avhengig av type innbyggere og utdanningsnivå.

Fart

Det kjøres innmari fort på Vestbygdvegen. Den har humper og bakker som gir en kul berg-og-dalbane følelse. Ellers endel på trange bygdeveger uten en kjeft og ingen kontroll. På E6 blir man raskt upopulær og tutes på når man følger fartsgrensa. Gruppa i Vallset er opptatt av elgfaren og at elgskiltene må stå oppe når det er trekk og reell fare. Lokalbefolkningen kjenner forholdene, men fremmede bilister tilpasser ikke farten etter elgfaren.

Sikkerhetsutstyr

Hjelm: De som sykler for å trene bruker hjelm, ellers lite populært. På ungdomsskolen er det bare to – fire elever som bruker hjelm («mine pluss et par til»). Lite hjelmbruk blant voksne.

«Hva med å bruke Ottestad IL som forbilde. Ingen kommer på trening uten hjelm (og ingen kommer på skolen med...)»

Refleks: Bra med refleks på barneklær og de fleste sportsklær. Ellers er ikke unga flinke uten påminnelse. Refleksvest er best til trening, ikke ellers. Slapwraps eller refleksbånd er OK.

Bilbelte: Generelt bra. Ser innimellom barn som sitter i forsetet, men det finnes alltid noen unntak.

Løse gjenstander: Vår generasjon er mer oppmerksomme på dette, men det slurves. Noen nye bilmodeller har ikke godt nok sikkerhetsutstyr, ingen sikring mellom bagasjerom og baksete.

Oppsummering

Undersøkelsen har ønsket å ta folks opplevelse av gleder og utfordringer i trafikken i Stange på alvor. I de seks gruppesamtalene har vi møtt åpne og så langt vi har kunnet bedømme, meget ærlige ungdommer og kvinner/menn.

Trafikklykken ble fra de fleste beskrevet som gode gang- og sykkelveger og sikkerhet for mjuke trafikanter. Samt friheten til å kunne bruke bygdeveger, av ulik standard til ulike formål, i et flott landskap. Det legges positivt merke til når vegene i de mest trafikkerte områdene rustes opp og asfalteres, men det pekes også på noen spesielle punkter eller vegstrekninger (missing links) som trenger utbedring. Fylkesveg 24 gjennom Vallset er et skrekkeeksempel som trenger både opprustning, utbedring av gang- / sykkelveg, bussholdeplasser og nedsatt fartsgrense. Ammerudbakken er verst!

Alle er positive til flere politikontroller.

Rånemiljøene betegnes som sosiale og positive. De uformelle samlingene virker åpne og inkluderende.

Utfordringene i Stange-trafikken kan i hovedsak knyttes til **rånemiljøet**.

For gruppene med rånere var det uten tvil ønsket om å få en plass «å leke seg» og ta ut kicket ved å tøyse grenser som var det største ønsket. Bilen opptar dem mye, de bruker mye tid på, i og rundt kjøretøyet. Rånere fra Hedmarken samles gjerne i Hamar og noen har deltatt på GLATTA i Ringsaker. Positive til samarbeid med nabokommuner.

Rånere ønsker et bedre og mer positivt samarbeid med politiet og Statens vegvesen. Høy fart, burning, sladding, styling, osv. hører med til bilinteressen. Fartskontroller og tekniske kontroller er greit hvis de er målrettet og folk behandles likt. Rånere opplever det som urettferdig når kontrollører tolker reglene “etter eget forgodtbefinnende” og når folk, særlig ungdom, behandles ulikt med bakgrunn i det de tolker som tilhørighet.

Etterord

Intervjuerne vil takke de tjue ni unge og voksne som stilte opp til intervjuer med oss. Vi er sikre på at de har gitt oss et sannferdig og realistisk bilde av trafikksituasjonen i Stange. Den oppleves ulikt i ulike grupper, men har noen fellestrekk som vi takket være intervjuobjektene står bedre rustet til å ta tak i enn om innsatsen skulle baseres på synsing og inntrykk fra media.

Anbefaling

Vår anbefaling:

- Gruppen motorinteressert ungdom virker mindre homogen i Stange enn det vi har fått inntrykk av fra blant annet Løten, Åsnes og Ringsaker. Dette kan tilsi at det bør vurderes mer enn bare et tilbud ala "Glatta" for denne gruppen. Uansett bør tilbud til motorinteresserte favne Hamar-området og skje som et samarbeid mellom Stange, Løten og Hamar – eventuelt også med Ringsaker (men da blir det store avstander og større fare for at tilbudet ikke treffer). Et samarbeid kan ha stor betydning for dialogen mellom ungdommene, politiet, Statens vegvesen og lokalbefolkningen.
- Stange oppleves som en kommune med flere selvstendige tettsteder der mye av livet (trafikken) skjer innen dette geografiske området. Dette kan tilsi at trafikksikkerhetsarbeidet bør skje med utgangspunkt i skolekretser slik vi blant annet gjorde med Si ifra for alle i Ringsakerprosjektet. Denne typen tiltak vil kunne engasjere mange og gi økt trafikksikkerhet. Den kan også være et godt tiltak i forhold til bevisstgjøring om gange, sykkel/helse og bilavhengigheten mange voksne legger opp til, og dermed også et tiltak i lys av Samhandlingsreformen hvor det legges vekt på helseforebyggende og helsefremmende aktiviteter.