

KANDIDATOPPGAVE

Emnekode: TLB251

Ingvild Elvestad

Tom-Rune Hønnås

Anne-Lise Løvlie

Tenker du på hvordan du parkerer og
hvilken risiko dette medfører?

Do you think about how you park the car,
and what risk this entails?

Dato: 26.02.16

Totalt antall sider: 36

Innholdsfortegnelse

1.0 Kapittel 1-Innledning	4
2.0 Kapittel 2-Forsikringsselskap.....	5
2.1 Kapittel 2-Trafikkskoleintervju.....	7
2.2 Kapittel 2-Statens Vegvesen	10
2.3 Kapittel 2-Læreplan, juss og veien til førerkortet	12
2.4 Kapittel 2-Psykologi.....	14
3.0 Kapittel 3-Film	16
4.0 Kapittel 4-Metoder som ble brukt	17
5.0 Kapittel 5-Resultat og statistikk	19
6.0 Kapittel 6-Drøfting	20
7.0 Kapittel 7-Konklusjon, oppsummering og avslutning	23
Referanser.....	25
Vedlegg	26
Spørreundersøkelse	26
Statistikk.....	27
Film	30
Logg	30
Samtykkeskjema.....	35

Forord

Vi er tre studenter som går på Trafikklærerutdanningen ved Nord Universitet. I denne avhandlingen her skal vi jobbe med kandidatoppgave, som er et eget fag ved denne utdanningen. Vi hadde alle en problemstilling som vi hadde lyst å se nærmere på, men havnet tilslutt på problematikken rundt risikoen ved parkering. Vi har hatt fokus på å finne ut om den opplæringen trafikklærere gir på 2.7 om rygging, er i sammenheng med ulykkesstatistikken, spesielt rettet mot parkeringsplasser.

Vi vil i denne sammenheng takke alle de som har bidratt til denne kandidatoppgaven og de er de frivillige ved City Syd og Coop Extra Stjørdal som var med å svare på spørreundersøkelsen, forsikringsselskapene, trafikkskolene, hospiteringsplassene, Statens Vegvesen, Steffen Lorenzo Berstad, Nord Universitet, Veileder Brit Solli Isachsen og Dagfinn Moe.

Stjørdal 26.februar 2016

Ingvild Elvestad

Ingvild Elvestad

Tom-Rune Hønnås

Tom-Rune Hønnås

Anne Lise Løvlie

Anne Lise Løvlie

Sammendrag

Denne rapporten tar for seg hvordan et representativt utvalg av befolkningen parkerer, og om hvilke årsaker som ligger til grunn for dette valget. Vi har intervjuet flere i denne prosessen for å finne ut hvorfor trafikantene parkerer som de gjør. Der i blant trafikkskoler, Statens Vegvesen, forsikringsselskap og trafikantene.

Forsikringsselskapene har høye tall i forhold til de ulykker som skjer ved parkering og rygging. Problemstillingen ble tatt videre til trafikkskoler for å høre om hvor stort fokus de har på dette tema. Der man ser på sammenhengen mellom ulykkestallene og den opplæringen som blir gitt.

Her ble det store spørsmålet om man kan bruke så mye tid og penger på dette trinnet i læreplanen. Vi har også fått et inntrykk av at det ikke er alle trafikklærere er sikre på hvordan de skal lære dette bort. Psykologien sier at vi mennesker er veldig gode til å utsette ting som vi ikke er komfortable med, og at dette fører til at folk parkerer med fronten først. Her må man begynne tidlig med tankegangen til elevene så det blir til en vane.

Summary

This report discusses how a representative sample of the population park, and what causes that underlie this choice. We have interviewed several in this process to determine why motorists park as they do. There among driving schools, the Public Roads Administration, insurance and the road users.

Insurers have high figures compared to those accidents that happen when parking and reversing. We took this problem on to the driving schools where we heard about how much focus they have on this issue, where we looked at the relationship between the number of accidents and the training that is given.

The big question is whether one can spend as much time and money on this topic in the curriculum. We also got the impression that there is some driving instructors who is not confident how to teach this away. The Psychology says that we humans are mighty good to delay things that we are not comfortable with, and this leads to people parking with the front in. The thought process have to start in an early stage of the curriculum.

1.0 Kapittel 1-Innledning

Bakgrunnen for denne kandidatoppgaven var at det i media er blitt belyst at det er mange skader som skjer ved parkering og rygging (Riseng, 2014). Problemstillingen til oppgaven ble å finne ut om trafikantene tenker på hvordan de parkerer og hvilken risiko dette medfører.

For å finne ut av dette ble det viktig å få med alle leddene. Mennesket som trafikant, trafikklærere som har ansvar for opplæring, Statens vegvesen som sensorer og forsikringsselskap som sitter på statistikk.

Rapporten starter med en kvantitativ undersøkelse av en representativ del av befolkningen (Martinussen, 2010). Det er gjort flere intervjuer med trafikklærere, der hovedmålet var å sette denne problemstillingen opp imot føreropplæringen. Videre ble Statens Vegvesen intervjuet med en baktanke på førerprøvens krav (Sensor, 2016). Og det ble innhentet tall i fra forsikringsselskap som bygget opp under problemstillingen (Gjensidige, 2015).

Rapporten er avgrenset til skader som skjer ved rygging og parkering på parkeringsplass.

2.0 Kapittel 2-Forsikringselskap

Et forsikringselskap skal hindre deg i å få store økonomiske tap viss en ulykke inntreffer. Ved at det blir betalt penger fra forsikringstakerne som utgjør en samlet pott som dekker mindre og større skader. Det finnes flere små og store forsikringselskaper. Her finnes det både seriøse og useriøse aktører. Forsikringselskapene tilbyr forskjellige forsikringspoliser, noe som forsikringstaker velger ut ifra verdien på kjøretøyet. Har man en eldre bil vil det være naturlig å velge en ansvarspolis. Ansvarsforsikring er obligatorisk. Denne dekker kun skade på den involverte part. Velger man full kasko bør man en nyere bil, ellers vil man kunne tape store summer ved å velge en billigere polis. Ellers tilbyr de en delkasko som kan være hensiktsmessig visst man har en eldre bil med lavere verdi, denne vil være billigere enn fullkasko. Full- og delkasko vil også dekke skade på egen bil. Det å ta for seg flere forsikringselskaper vil kunne gi grunnlag for sammenligning. DNB, Tryg forsikring, Jernbanepersonalet bank og forsikring, Eika, Codan, Sparebank 1, Gjensidige, Terra og IF er av de forsikringselskapene som ble kontaktet.

Det var usikkerhet rundt om disse tallene kunne deles. Det var også vanskelig å oppnå kontakt for å få den informasjonen som trengtes. Det kan være misforståelser eller dårlig kommunikasjon som gjorde at denne kontakten ikke ble som håpet. For å få statistikk til kandidatoppgaven måtte vi kontakte gjensidige sin markedssjef.

I mailen som kom inn stod det at i 2014 ble det meldt inn 110.000 skader som kan relateres til parkeringsskader (Gjensidige, 2015). Tallene under er hentet fra Finans Norge (2014) og gjelder hele bransjen (motorvogn under 3,5 tonn). I tillegg er det store mørketall. Det ble utbetalt 950 millioner kroner etter disse skadene i 2014 (Gjensidige, 2015). Det er viktig å poengtere at noen av skadene som gjelder «Ryging» ikke nødvendigvis er en parkeringsskade, men mange er det.

2014	Sum
Ryging	53 688
Påkjørt parkert kjøretøy	56 864
Sum	110 553

Statistikken sier at fleste parkeringsskadene skjer etter jobb når parkeringsplassene fylles opp av mange biler mellom kl. 15.00 – og 17.00. I tillegg er lørdager, dager før langhelger utsatte dager. Det samme gjelder ukene før jul. Mange skader skjer ved at en kjører inn og rygger ut. I mailen sto det også noen gode råd for å unngå skader ved parkering, dette blir presentert i en klamme under.

Gode tips for å unngå parkeringsskader

- Unngå parkeringsplasser nær inngangspartier eller i områder med mange passerende biler, eiere av nye biler er mer redd for riper, parker ved disse.
- Unngå innendørs parkeringshus som er mørke, trange og med mange søyler.
- Bruk litt ekstra tid og rygge inn. Det er når du skal ut igjen mange av skadene skjer.
- La ikke små barn åpne døren selv, men hjelp dem ut. Bruk barnesikring på døren. Unngå parkeringsplasser som er trange (Trenger” boksåpner” for å komme ut).
- Sørg for at vinduene er fri for dugg før en kjører/rygger ut. Enkelte biler har dårlige sikt enn andre. Vurdere disse egenskapen ved kjøp av ny bil.
- Noter bilnummer og legg igjen navn og telefonnummer på en lapp hvis du selv er skyld i skaden

(Gjensidige, 2015)

Konkrete tall på skader og hvor mye som blir utbetalt for disse skadene er nyttig informasjon for å understreke problemstillingen. Informasjonsdirektøren i IF forsikring

“Hei, før eg gir fleire svar her: Har du sjekka denne nettsida: <https://trast.fno.no/> Der kan du generere svar på dei fleste av spørsmåla dine, dette er tal frå alle norske forsikringsselskap. Si ifrå viss du har spm etter dette.”

Dette var en viktig nettside som fikk stor betydning for oppgaven. På denne nettsiden var det en velger som kunne velge mellom sted, tidspunkt på dagen, hvilken ulykke, osv.

2.1 Kapittel 2-Trafikkskoleintervju

For å få innblikk i hvor mye trafikkskoler legger vekt på dette med rygging og parkering på parkeringsplass, er det intervjuet flere trafikkskoler. Det varierer mye i forhold til hver enkelt lærer hvor mye tid vedkommende bruker på rygging og parkering. Noen verdsetter dette høyt, imens andre skygger banen. I dette tilfellet er det flere eksempler for å få frem hvor mye dette vektlegges.

Kandidat 1 er faglig leder og veldig kunnskapsrik og det er lett å snakke om temaet. Ved litt erfaring på å rygge vil eleven få mulighet til å prøve. Ved lite eller ingen kunnskap kan eleven bli ledet av lærer. Det å se på hva som går bra, eller hva man kan gjøre annerledes er viktig her. Sikkerhet og refleksjon blir vektlagt mye. Dette er grunnsteinen som skal bygges videre på.

Hver enkelt elev må møtes der de er. Det vil derfor ikke bli brukt tid på allerede innlærte øvelser. Krypkjøring blir testet, noe som også er viktig i forhold til rygging. Overdreven visualisering blir foretatt så eleven skjønner risiko ved rygging. Mengdetrening oppfordres på det sterkeste så det blir enklere.

Hva må til for at en spiller skal lykkes – Nils Arne Eggen. Dette er ett prinsipp som også brukes mye. Hva skal til for å lykkes for å bli en god trafikant. Dette handler igjen om hva som skal til for å nå målene i læreplanen og førerprøven. Ved fokus på mestring bygges det opp under motivasjonen og løfter elevene frem. Lærere ved trafikkskolen blir kvalitetssikret av faglig leder og vil få veiledning. (Trafikklærerintervju, 2015)

Kandidat 2 (BE) legger stor vekt på oppstilling ved rygging, dette gjelder alle øvelser som har med rygging og gjøre. Man har ikke nok fokus på det med rygging generelt mener de selv. Faglig leder ved denne skolen har erfaring med at det er få som ser bakover når de rygger, og kun bruker ryggekamera og eventuelt sidespeil. Trafikkskolen legger inn sekvenser på å rygge rett bakover og i oppoverbakke i sving, dette kan være fornuftig da eleven vil komme opp i lignende situasjoner i trafikken. Dette med å rygge mye utenfor parkeringssituasjoner vil og føre til en bedre forståelse for hvor man har kjøretøyet i forhold til veien.

Etter en uke hos denne skolen er faglig leders oppfatning at det blir fokusert lite på rygging, men det er mange gode innslag på rygge øvelser på parkering på parkeringsplass.

I løpet av observasjonstimene, hadde alle elever på trinn 3 en eller flere ryggesekvenser, både lukeparkering, rygging i oppoverbakke i sving, rygge på rett vei og parkering på parkeringsplass. Det som observeres er lite risikoteori.

Ved førerprøve kan eleven bruke ryggekamera ved rygging. Selv om en bil har ryggekamera kan det være hensiktsmessig å lære seg å snu seg når man rygger, dette for å få best mulig oversikt og unngå store blindsoner. Det kan virke som om trafikkskolene legger opp undervisning ut ifra sensors krav hos trafikkstasjonen (2016).

Kandidat 3 har mye fokus på det som blir vektlagt på førerprøven. På førerprøve er det vektlagt rygging, vending og parkering. Også noe økt vanskelighetsgrad. På trinn 2 blir ikke dette prioritert før en veiledningstime. Noe kan forekomme på 2.10 sammen med sikkerhetskontrollen. Heller ikke trinn 3. Dette blir en slags intensivtrening på slutten for å tilfredsstille førerkortkrav som sensor sitter med. Det har vært snakk om at denne trafikkskolen skal bli flinkere på å prioritere rygging, men det har blitt med praten.

Kandidat 4 har diskutert denne problemstillingen, der trafikklærerne utøver forskjellig praksis. Det er ett mål i læreplan og skal gjennomføres. Det blir ikke så mye øving, men kunne øves etter etterspørsel. Her kommer og tidsbruk og pris opp som ett tema og det vil være noen ganger de må rygge på plass etter endt time. Det er kun krav til å finne en egnet plass å snu under førerprøve. For en elev vil mesteparten handle om førerprøve, så det er viktig å fokusere opp mot dette for å beholde motivasjonen.

Kandidat 5 praktiserer at elevene SKAL øve på å rygge. Men aldri noe form for informasjon om risikoen. Det tok en stund før det kom frem hvilken måte som er best og hvorfor. Tid og penger er ett spørsmål for de elevene som ikke mestret dette fortløpende.

Men det de brukte for å kompensere litt for dette, var at de brukte å be elevene sine snu under kjøringen. Her kunne eleven få prøve litt begge deler. Kjøre med fronten inn i mindre veier.

I tillegg har vi spurt om svar via facebook siden til trafikklærerne. Her menes det også forskjellig og vi har hentet ut noen sitater:

“ En personbil parkeres med nesa ut, det gjelder fra første til siste time.”

“ Veldig bra at dere skriver om dette, selv vektlegger jeg 2.8 høyt. Erfaringen tilsier at elever er generelt dårlig på å snu seg og bevege blikket. Venstre sidespeil blir oftest brukt. Ved å kjøre inn i blindveier for å snu så oppnår man god refleksjon rundt metode”

“ Har sjelden samvittighet for å kreve 630.- for å rygge i 45 min. For slapt, jeg vet det! Man kan ikke begynne med rygging før eleven mestrer krypkjøring og blikkbruk”

“ Visst sensorer slipper elevene gjennom på rygging så slutter det somregel der. For vi mennesker unngår det som er ubehagelig.

“ Det sees og i sammenheng med hva mamma og pappa gjør hjemme og da blir det heller ikke praktisert mengdetrening”

“ Typisk at lærere nå skjerper inn tiltakene om lukeparkering fordi sensorer begynner å praktisere det”

“ Jeg vet ikke helt hvordan jeg skal lære det bort og synes dette er vanskelig”

2.2 Kapittel 2-Statens Vegvesen

Statens Vegvesen har mange oppgaver, blant annet for at gående, syklende, kjørende eller reisende med kollektivt skal kunne ferdes trygt og sikkert. For at dette skal gjennomføres må det planlegges, bygges, driftes og vedlikeholde fylkes- og riksveier rundt i Norge. Statens vegvesen har også ansvar for tilsyn av kjøretøy og for de førerprøvene som gjennomføres i løpet av ett år (Vegvesen, Om organisasjonen, 2015).

Noen sensorer ved Statens Vegvesen ser en gjennomgående trend i at førerprøvekandidater ikke blir trent nok i rygging generelt (Vegvesen, Sensorintervju, 2016). Det kan være naturlig for eleven å velge å kjøre med fronten inn siden det er det de er mest trygge på, selv om det vil skape større utfordringer når de skal ut igjen. Sensor presiserer også det at ved adkomst til Statens Vegvesen etter en førerprøve, vil eleven få et valg i å parkere, og elever som er godt over gjennomsnittet velger å rygge inn, mens resten kjører med fronten inn (Vegvesen, Sensorintervju, 2016).

Sensorene hadde en klar tanke om at det ville hjelpe med mengdetrening hjemme, og sensor tipset om at visst man hengte på en henger ville dette være veldig god læring for eleven. Et annet tips er å sette opp to objekt for at eleven kunne trene på å rygge mellom disse, da vil man ha litt mer ro over seg og må stole mer på seg selv for å få det til. Høy læringskurve. Når det kommer til objekt å rygge mellom var det bare fantasien som satte en stopper for det. Her understreker sensor at det er viktig at trafikklæreren må ha en god dialog med foresatte for å kunne motivere både elev og foreldre til å trene, og gi tips om gode lærerrike øvelser. Dette for at elevene skal være trygge på seg selv når de sitter der og skal ta egne avgjørelser (Vegvesen, Sensorintervju, 2016).

Alle sensorene ved denne trafikkstasjonen har bakgrunn som trafikklærere, på denne måten har de god forståelse for den jobben som trafikklærere har, og de utfordringer som de møter i hverdagen. Alt fra språkproblem, umotivert elever som er pushet av sine foreldre. Elever som tror de er bedre enn de i virkeligheten er. Sensor understreker at det er lett å bli litt `blind` etter mange år som trafikklærer, og vil da senke nivået på skolen. Her vil det være viktig for fagligleder å holde nivået oppe slik at skolen kan beholde sitt renommé (Vegvesen, Sensorintervju, 2016).

Statens Vegvesen opplever ofte at elevene havner utenfor veien både på venstre og høyre side. Sensorer har også høyt terskel på å bryte inn i en førerprøve, det kan derfor gå veldig galt og bilen havner utenfor veien. Det kommer tydelig frem at her er det kjønnsforskjeller, den ene kvinnelige sensoren vil ikke ha de problemene som dukker opp ved å rygge av veien, som å vente på viking eller få tak i annen hjelp, mens de mannlige er mer åpen for at elevene skal få oppleve det å rygge av veien. Førerprøven vil også måtte avbrytes for å starte helt på nytt igjen, noe som er økonomisk tyngende og sløse bort tiden til sensoren. Har eleven en bra førerprøve, men bommer litt på ryggesekvensen vil ikke dette få så stor betydning på resultatet. En gjennomgående vurdering av hele førerprøven skal ligge til grunn når sensor tar den endelige avgjørelse. Statens Vegvesen er klar på at uansett hvor du tar en førerprøve så skal alle førerprøver være like og vurderes fra samme grunnlag, dette har sensorene gode verktøy på når de skal observere en prøve. Sensorene har retningslinjer å forholde seg til, så uansett hva sensorene måtte mene så må de følge disse (Vegvesen, Sensorintervju, 2016).

Statens vegvesen liker godt tema for kandidatoppgaven, og det skaper mange gode diskusjoner. Alle sensorene er enig i at det blir for lite fokus på rygging, noe som vil skape store utfordringer for elevene i selvstendig kjøring (Vegvesen, Sensorintervju, 2016).

2.3 Kapittel 2-Læreplan, juss og veien til førerkortet

Det er læreplaner for hver førerkortklasse i Norge. Disse er til for å sette noen krav til hva en føreropplæring skal inneholde. I læreplanen for klasse B, BE og B96 så deles den opp i fire trinn med flere tema under hvert trinn. Elevene starter på trinn 1. Dette inneholder trafikal grunnkurs og skal gjøre elevene klare for kjøring. På trinn 2 så er det teknisk kjøring som skal beherskes. Under dette trinnet finner vi 2.8 som omhandler rygging, vending og parkering. For å innfri dette målet skal man lære seg riktig sittestilling for å ha god sikt. Det skal omhandle parkering og snumåter og ulike metoder i ulikt trafikkmiljø (Vegdirektoratet, 2013).

Tema 2.8 Rygging, vending og parkering Eleven skal kunne rygge, vende og parkere

Hovedmomenter

- Sittestilling og sikt
- Rygging
- Snumåter
- Parkering – ulike metoder
- Parkering – ulike trafikkmiljø

Videre skal man på trinn 3 som omhandler den trafikale forståelsen. Før en førerprøve skal eleven på det siste trinnet. Og skal nå være førerkortklar før en førerprøve (Vegdirektoratet, 2013)

2.4 Juss

Vegtrafikkloven er en lov fra 18 juni 1965. Den gjelder all trafikk som omhandler motorvogn. Den har veg eller område som er åpen for alminnelig ferdsel som brukerområde. Trafikkreglene finner hjemmel i vegtrafikkloven. Trafikkreglene vil derfor også gjelde der vegtrafikkloven gjelder. For å vite hva som gjelder angående rygging og vending så er det trafikkreglene som gjelder (Samferdselsdepartementet, u.d.).

11. Rygging og vending

1. Den som rygger eller vender, har vikeplikt for annen trafikanter. Er utsikten ikke tilstrekkelig, må det ikke foretas rygging eller vending uten at en annen passer på eller fører ved selvsyn har forvissnet seg om at det ikke kan oppstå fare eller skade.

2. Rygging og vending er forbudt på motorveg og motortrafikkveg eller på inn- eller utkjøringsveg til motorveg og motortrafikkveg.

Endret ved forskrifter 6 sep 1996 nr. 853, 22 april 2005 nr. 348 (i kraft 1 juni 2006 iflg
0 forskrift 7 okt 2005 nr. 1221) (Samferdselsdepartementet, 1986).

Dette viser til hvor stort ansvar man har når man skal foreta en rygging eller vending. Det fremgår også at man ved rygging har vikeplikt for alt og alle som befinner seg rundt bilen. Man SKAL bruke hjelpemann om sikten ikke er tilstrekkelig så ryggingen kan foregå på en sikker måte (Samferdselsdepartementet, 1986). Denne loven er i seg selv ganske skremmende i forhold til hvor mye ansvar som hviler på føreren av kjøretøyet.

2.5 Hva står det om rygging i lærebøkene?

Trafikklærere forholder seg til lærebøker som de anbefaler elevene når de skal lese seg opp på teori. Det som er interessant er å se hvor mye det står om temaet i noen av lærebøkene.

I førerkortet – lærebok klasse b fra Nki står det om hvilke lover og regler som gjelder for rygging. Det er nevnt om at man må sitte så man skaper seg tilstrekkelig sikt. Clutshbruk, siktbruk, blindsoner og sikkerhet står høyt. Man må også huske vikeplikten ved rygging. Det står ikke så veldig mye mer enn dette. En annen ting er å utføre det i praksis (Kjell Torsmyr, 2012).

Veien til førerkortet fra ATL er tar for seg mye av det samme, men tar og for seg det prinsippet som omhandler at det er bedre å rygge seg inn så man slipper å rygge ut mot et trafikkert område. Dette er og det vi jobber med og har ett ønske om at det skal jobbes med.

Denne boken tar og for seg det å planlegge kjøringen så det skal bli lettest mulig å komme seg ut uten minst mulig risiko. En bedre bok i den forstand nettopp på grunn av grunnprinsipper om hvorfor det er så viktig (Eikeland, 2013).

2.4 Kapittel 2-Psykologi

Føreropplæringen kan by på mange utfordringer, men det er spesielt rygging som gir størst utfordring i opplæringen. Melder elevene seg opp på en skole som ikke har fokus på dette med rygging, vil eleven oppleve store utfordringer når det skal utøves selvstendig kjøring etter ervervet førerkort.

Det er naturlig for menneske å unngå usikre og ukjente forhold. Det ukjente vil føles farligere enn det som er kjent. Ved å utsette seg for denne risikoen over lengre tid, vil det føre til at vi lærer å leve med den og ikke opplever det som spesielt truende eller farlig (Moe, Menneske, risiko og kjøreatferd, 2008).

Eventuelt finne sin egen måte å løse det ukjente på (Moe, Menneske, risiko og kjøreatferd, 2008). Trafikanter som må løse dette på sin egen måte kan mangle en del risikoforståelse som sees i sammenheng med parkering og rygging. Som igjen kan føre til hvorfor tallene fra forsikringsselskapene er så høye (Gjensidige, 2015).

Som det er nevnt tidligere i teksten kan rygging virke skremmende på mange og ofte noe som de gruer seg til. Mangel på kontroll, det å vite hvor de har bilen og følelsen av å mislykkes kan skape større utfordringer enn nødvendig. Selv om det ikke er et problem, så skapes det et problem.

Opplever man mange små ulykker vil ikke dette få noen betydning for det ukjente. Inntreffer en ulykke og man skader eller i verste fall blir ansvarlig for et liv, vil dette føre til en sterkere opplevelse av fare. Det kan derfor bli problemer med å utsette seg for denne hendelsen senere (Moe, Menneske, risiko og kjøreatferd, 2008). Etter en ulykke presiserte lærere ved Sogndal Videregående skole at man må så raskt som mulig bak rattet igjen for å overvinne en mulig angst for å feile på nytt (England, 2006).

Visst en som frivillig er med på det som er ukjent, vil det innebære en lavere opplevelse av fare enn om man tvinges inn i noe mot sin vilje. Er man selv fører av bilen vil det sannsynlig gi en større følelse av kontroll, enn viss man er passasjer som avhenger av andres kontroll (Moe, Menneske, risiko og kjøreatferd, 2008).

I ett intervju med Dagfinn Moe kommer det frem viktige momenter. Selv om rygging og parkering står som tidlig mål i læreplanen, kan man se fordeler ved å vente med denne øvelsen til ett senere tidspunkt (Moe, Psykologi, 2016). Da vil eleven ha mer erfaring og bedre trafikal forståelse. Eleven har mer innsyn i hvordan bilen skal beherskes og mer kontroll på hva som befinner seg rundt bilen.

Å være nervøs for å rygge er en problematikk som mange gruer seg til. Har eleven en lærer som ikke vektlegger dette høyt vil det etter hvert bli et problem som kunne vært unngått. Det å utsette problemet fordi det blir for stort press er noe som oftest skjer og det vil bli lettere å ta konsekvensene når man er ferdig med handleturen, for eksempel. Visst vi jobber med elevene like mye på det tekniske som vi gjør i forhold til refleksjon og hva eleven vil gjøre i forhold til et felleskap, så kommer vi langt (Moe, Psykologi, 2016).

Selvtillit blir en viktig faktor i denne sammenhengen. Å være sikker på seg selv fordi man har bygd videre på gode grunnmurssteiner er viktig. "Den broen vi krysser, krysser vi når vi kommer dit" (Moe, Psykologi, 2016).

En trafikkskole har en god mulighet til å rydde opp i problemene rundt ulykkesstatistikken til forsikringsselskapene. Typisk menneske er å ta lette valg. Det handler ikke bare om det vi gjør men også det vi tenker (Moe, Psykologi, 2016). Ved å ha en god dialog til foresatte kan vi oppfordre til mengdetrening, og forklare hvilken risiko elevene har det første året etter førerkortet er ervervet. Faglige ledere må sette større krav til sine lærere, slik at det blir gitt god opplæring på dette tema, noe som er spesielt viktig i forhold til den høye risikoen.

3.0 Kapittel 3-Film

Det å lage en film som kunne vise litt forskjeller på blindsoner ved å kjøre front inn eller å rygge seg inn er en god ide. Dette skulle være en opplysningsfilm og blant annet hva som står i regelverket og læreplan (Samferdselsdepartementet, 1986) (Vegdirektoratet, 2013).

Det å lage en film er vanskelig og det forekommer ganske mange timer med filming for bare noen minutter med film.

Tanken om hvilke scenario som skal frem i lyset, hvordan filmingen skulle foregå og for å få frem poengene var vanskelig. Det ble diskutert lenge hvordan dette skulle gjøres. Å filme fra toppen av en lastebil eller buss måtte bli alternativet for å få oversikt. Etter å ha avtalt med Nord universitet ble lastebilen stedet der kamera ble plassert. Det var kaldt og glatt på lastebilen og derfor vanskelig forhold. Personen på taket ble sikret for å få lov til å gjennomføre denne sekvensen.

Etter at sikkerhetstiltakene var på plass og det ikke var fare for å skli ned ble det foretatt en del prøvefilming. Ved hjelp av ett speilreflekskamera ble det filmet flere sekvenser for å få nok råmaterial til redigering. Kamera ble satt så det hadde fokus på bilene og rett ned i asfalten. Det ble ikke stort nok overblikk over situasjonen sånn som det kunne ha blitt. Tankegangen måtte endres for at det skulle bli den oversikten som måtte til.

Å bruke ett Og Pro kamera er en bedre løsning i forhold til fiskeperspektivet og det å få med seg alt. Her kan det også komme frem hva man ser og ikke ser inne i bilen. Det ble mye råmaterial før redigeringen, og mange forsøk. Etter en hel dag ble det nok filming og det var klart for å begynne å redigere.

Det er ikke ofte det blir helt som man tenker ved å bruke film. Det er mye jobb og sette sammen bilder, fjerne lyd, sette på lyd og tekst. Selv om redigeringen tok lang tid så er fortsatt ikke resultatet helt optimalt. Noen viktige momenter blir sett godt, men det som skulle være mest fokus blir satt til sides grunnet feil bruk. Selv om man ikke får ønsket resultat så foregikk det en læring i dette også.

4.0 Kapittel 4-Metoder som ble brukt

Kvantitativ metode

Kvantitativ forskningsmetode er en forskningsmetode der man forsker i bredden. Man forsker gjerne på mange personer, men at man her bruker få spørsmål og med begrensede svaralternativ. Resultatet vil være målbart, de dataene som kommer frem til i en slik forskningsmetode vil være i tallform, som man kan analysere ved hjelp av statistikk og lignende. Ved denne metoden kan man få en velgrunnet generalisering og en presis hypotesetesting, der det enkleste er å bruke spørreskjema (Dahlum, 2014).

Det som er hovedprinsippet ved denne metoden er at man vil få et representativt svar fra befolkningen. Derfor er det viktig at alle spørsmålene som man stiller er de samme. Om man har mindre spørsmål vil det igjen være mindre variabler, slik at det enklere kan brukes til å bekrefte en hypotese som en har laget seg på forhånd om befolkningen (Andersen, u.d.).

Det som er bra med kvantitativ forskningsmetode, er om en gjør det riktig er det få variabler å forholde seg til. Resultatet blir målbart og en kan tallfeste disse å bruke disse i statistikker. Etersom man her kan få et stort antall svar, ser man at dette kan være representativt for befolkningen, men her er det viktig at man får inn nok svar.

Ulempene er at man må være veldig nøye med spørsmålene slik at de ikke blir misforstått. Dette kan føre til at den som forsker mister viktige data. Man får også veldig konkret fakta, men det er vanskelig til å få informasjon om årsaker. Det blir vanskelig å gå i dybden på ting, da man ikke kna bruke åpne spørsmål (Andersen, u.d.).

Kvalitativ metode

I kvantitativ forskningsmetode følger man en prosess etter en bestemt plan. Ved kvalitativ forskningsmetode er prosessen mindre fastlagt, og det er mulig å fravike fra planen som man skisserer seg på forhånd. Prosessen starter som regel med en undring under et valgt tema (Dahlum, 2014).

Deretter begynner man å søke i litteratur for å både finne teori og annen aktuell forskning. Ved en kvalitativ undersøkelse kan man underveis endre på problemstillingen sin, men man bør fortsatt ha en problemstilling i form av spørsmål eller forventninger før man begynner. Når du velger en kvalitativ forskningsmetode, går du mer i dybden på et mer innsnevret

område. Denne metoden er god om man vil finne ut hvilke tanker og ideer som ligger bak. Dette bør ikke være lukkede og ledende spørsmål, men mer åpne spørsmål. Her får du ikke tallfestede svar, men her kan man undersøke sosiale prosesser og sosialt samspill (Dalen, 2001).

Fordeler ved en kvalitativ forskningsmetode er at man ofte får direkte kontakt med informantene, og man får mulighet til å få frem utdypende meninger. Man kan stille mange åpne spørsmål, og man har mulighet til å innhente masse informasjon. Sitter man med en følelse at noe mangler, har man mulighet til å stille oppfølgingsspørsmål (Dalen, 2001).

På den andre siden er det spesielle etiske og metodiske utfordringer knyttet til kvalitativ forskningsmetode. Før eller siden kan man støte på utfordringer som man kanskje ikke hadde forutsett da man begynte å forske. Dette kan bli utelatt i rapporten, slik at man får det svaret som er mer ønsket (Dalen, 2001). Det kan være fare for stigmatisering. Norge er et lite land, og miljøene er små. Derfor er det lett at noen får et stempel på seg og blir hengt ut (Dalen, 2001).

I senere tid er det blitt mer moderne å bruke både kvantitativt og kvalitativt forskningsmetode om hverandre. Her kan man for eksempel forske på noe som gir et konkret svar som man kan tallfeste, men at man bruker kvalitativ forskning for å gi en bedre forståelse for hvorfor det er slik. Dette kan være for eksempel å utvikle forståelsen av hendelser som er knyttet til personer og situasjoner i deres sosiale virkelighet (Dalen, 2001) (Martinussen, 2010).

I denne rapporten er det mest hensiktsmessig å bruke en kvantitativt forskningsmetode. Dette er slik at man får et representativt svar for en gruppe mennesker, som kan tallfestes i diagrammer og statistikker (Martinussen, 2010). Poenget var å bygge et grunnlag med informasjon som vi kunne ta med videre i forskningen. Her skulle man finne ut hvor mange som parkerte med fronten inn og hvor mange som rygget seg på plass. Hvor mange av disse var menn og hvor mange av disse var kvinner. Tanken var å spørre så mange som mulig slik at det ble nok svar til å kunne sette det inn i en statistikk. Derfor var det viktig at det ble laget en spørreundersøkelse som hadde noen få, men konkrete spørsmål som ikke kunne misforståes.

Skal man ta dette videre kan det være et alternativ å lage en kvalitativ undersøkelse, der man ser på de tallene som kommer frem i denne rapporten. Intervjue som forskningsmetode – en kvalitativ tilnærming (Dalen, 2001).

5.0 Kapittel 5-Resultat og statistikk

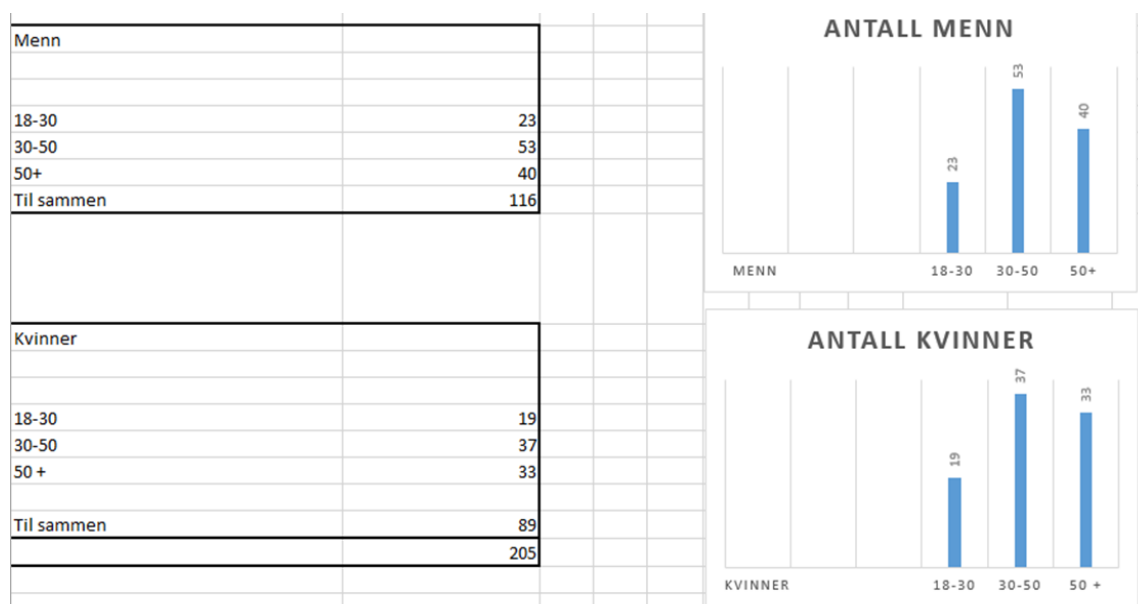
Ved å intervju trafikanter kunne det foreligge en del grunnlag for å få svar på den problemstillingen som ble satt for denne kandidatoppgaven. Det ble stilt spørsmål om kjønn, alder, hvordan og hvorfor parkeringen ble gjort. Videre måtte dette trekkes mot føreropplæringen og hvor mye/lite opplæring som ble gitt på dette tema.

Det ble intervjuet 205 mennesker. For å ha ett sammenligningsgrunnlag til en statistikk måtte det være mange intervjukandidater. Å dele inn i kjønn og alder ville å bli viktig for å se resultatet på denne delingen. 116 menn og 89 kvinner i aldersgruppene 18-30 år, 30-50 år og 50+.

113 kjørte med fronten inn og 92 rygget seg inn. På begge kategoriene ble svaret at det er lett og tidsbesparende å parkere på denne måten. Det er usikkert om gruppen som parkerte med fronten inn er innforstått med den risikoen dette medfører. Om trafikkopplæringen er god nok, i forhold til at hele 107 personer har lite eller ingen opplæring kan diskuteres.

Trafikkopplæringen som ikke har blitt gitt i forhold til rygging og parkering underbygges av disse svarene.

107 av 205 personer sier at de har ingen eller lite opplæring i dette temaet gjennom føreropplæringen, og i tillegg er det 42 personer som sier de var selvleret. Da står det igjen med kun 56 av disse 205 som sier at de hadde mye opplæring på tema. Det vil si ut i fra den undersøkelsen som ble gjort, så er det cirka bare 1 av 4 som har hatt god opplæring på temaet i føreropplæringen.



6.0 Kapittel 6-Drøfting

Ut i fra problemstillingen ‘ ‘ Tenker du på hvordan du parkerer og hvilken risiko dette medfører’’, kan det være flere mulige grunner til hvorfor trafikanter parkerer med fronten inn. For det første er det flere som mener at de fleste parkeringsplassene er for smale. Når parkeringsplassene blir smale kan det være vanskeligere å rygge seg inn mellom to biler, enn det er å rygge seg ut på det arealet som er mellom to parkeringsrekker. Dette arealet er så mye større og kan virke mer oversiktlig som igjen kan føre til at trafikantene ser på dette som mindre risikofylt.

I bilen vil førere ha mye bedre sikt fremover enn bakover og det kan derfor virke lettere å kjøre med fronten inn på grunn av denne sikten. En annen grunn kan være at trafikantene er stresset, og kan bli mer stresset når de føler press fra andre som står og venter. Ulykkestallene viser at det er flere ulykker som skjer mellom klokken 15.00 og 17.00 på ettermiddagen. Dette kan være grunnet en lang arbeidsdag, det er før middagstid som igjen kan føre til lavt blodsukker, og mye trafikk.

I sammenheng med psykologien kan det være at trafikantene velger å utsette problemet til etter utført ærende, og tenker lite på den risikoen dette medfører i etterkant.

På parkeringsplasser som er i sammenheng med en eller flere butikker er det mange som velger å kjøre med fronten inn. Dette gjør det enklere med tanke på vareinnsett, noe som også kommer frem i spørreundersøkelsen som ble gjennomført.

Det kan å virke som om det er mangelfull opplæring på hvordan man rygger og parkerer. Ut ifra de intervjuene som er gjort med flere trafikklærere viser det seg at dette er spørsmål om tid og penger. Har ikke trafikantene nok opplæring vil de heller ikke være trygge på denne øvelsen som igjen fører til at folk parkerer med fronten inn.

Grunner for å rygge inn.

Når man ser på grunner for at trafikanter velger å rygge inn, kan ryggekamera en liten del av grunnen. Ryggekamera er noe som er kommet i senere tid, og med dette hjelpemiddelet føler trafikanter seg tryggere på å rygge. Under dette punktet kommer også ryggesensor, som kan gi en falsk trygghet.

En annen grunn er at trafikanter har fått god opplæring på rygging og parkering. Dette kan være for at parkeringsplassen på trafikkskolen er slik at elevene må rygge seg på plass. Derfor

får de øvd på dette fra dag en. Noen trafikk lærer er også flinke til å legge inn parkering og snu øvelser under selve kjøringen. Her bruker de ikke hele timer på dette, men noen få minutter under hver time. Som til slutt resulterer i mye øving.

På en annen side kommer det fram at erfaring har mye å si. Dette er trafikanter som har igjennom flere år opparbeidet seg gode rutiner. Allerede etter det første året vil ulykkesrisikoen gå ned med 70% etter ervervet førerkort. Når man blir eldre og hjernen utvikler seg, vil man få en bedre risikoforståelse. Dette fører til at man får en bedre forståelse for konsekvensene, og dermed ikke utsetter problemet.

Risiko ved å kjøre med front inn.

Når det kjøres med fronten inn og en må rygge seg ut igjen, rygger man ut i et område med øvrige trafikanter. Dette kan være andre biler og myke trafikanter som sjåføren ikke har noe mulighet til å få øye på før man har rygget seg godt ut i situasjonen. Ved å rygge seg inn, har man eventuelt bare bilene som står på sidene å forholde seg til.

Altså når man velger å kjøre med fronten inn, skaper man seg store blindsoner når man skal rygge seg ut. Blindsoner er soner rundt bilen som er vanskelig å ha kontroll over. I trafikkreglene §11 står det også at man har det fulle og hele ansvaret når man rygger (Samferdselsdepartementet, 1986). Når blindsonene blir så store medfører det høyere risiko fordi det er et større område som man skal ha oversikt over.

Et annet problem kan være at en begynner å ratte for tidlig, og dermed kommer borti bilen ved siden av.

Risiko ved å rygge inn.

Det som kan være et risikomoment ved å rygge seg inn, er at man stoler blindt på rygge kamera og øvrige hjelpemidler. Dette fører til at man ikke skaffer seg godt nok overblikk rundt bilen, og dermed går glipp av viktig informasjon. Det kan også komme den dagen når eventuelt ryggekamera eller lydsensor er dekket med støv eller snø.

Når det er mye trafikk så kan det være ugunstig å rygge inn på grunn av høy risiko. Det blir veldig mye styr, og man blir veldig fort stresset av at andre står og venter. Dermed kan en forhaste seg i ryggesituasjonen, og skader kan oppstå.

Ut ifra dette kan man se at det er grunner for å kjøre med fronten inn og rygge inn, men at det er flest grunner for å kjøre med fronten inn om man ser bort fra risiko. Ser man på hva som er mest risikofylt, viser det seg at det er mest risiko ved å kjøre med fronten inn. Men dette har også litt med situasjonen og gjøre. Noen ganger er det mest hensiktsmessig å kjøre med fronten inn.

Når man ser at det er flest grunner for å kjøre med fronten inn, men at dette også er mest risikofylt, kommer det tilbake til problemstillingen, om man tenker på hvordan man parkerer og hvilken risiko dette medfører.

7.0 Kapittel 7-Konklusjon, oppsummering og avslutning

Det hele startet med utrolig høye tall hos forsikringsselskapene i forhold til skade ved parkering og rygging. Også mørketallene er antatt å være store fordi det ikke blir rapportert inn denne skaden. Skadevolder kan ha dratt fra stedet, det er ikke sikkert skaden er oppdaget og flere ordner opp økonomisk uten å kontakte forsikringsselskap (Gjensidige, 2015).

Ved å se på denne ulykkesstatistikken som skjer ved parkering og rygging er det avgjort at det er noe som svikter i ett eller flere av leddene (Gjensidige, 2015). Er det trafikantene, parkeringsplassene, sensorer eller trafikklærerne som har skyld i disse høye tallene. Det kan man ikke vite med 100% sikkerhet.

Ut ifra de data, informasjon og opplysninger som er blitt innhentet til denne kandidatoppgaven kan det tyde på at det i flere tilfeller er føreropplæringen som er for dårlig. Det er også ett krav ved førerprøve at man skal kunne rygge og parkere. Derfor vil også sensor spille en viktig rolle for å kvalitetssikre føreren.

Når det foreligger så mange grunner for å kjøre med fronten inn, men at dette er så risikofyllt, så er det viktig at man tidlig i opplæringen lærer elevene å rygge seg inn. Dette er fordi det er mye mindre risiko å ta, enn det å kjøre med fronten inn. Selv om trafikklærerne kan møte mye motstand på dette tema i form av negativitet og pengebruk, så ser det ut til at den beste løsningen kan være å ta litt om gangen. At man i kjøretimene sier til eleven at her skal man snu eller parkere. Bruker man 5 minutter på dette i hver time, vil det ha en stor effekt. Det er også fokus på god clutch og speilbruk ved rygging. Det er derfor nyttig og ta det litt senere i opplæringen når eleven har bedre kontroll på dette. Eleven slipper da å bruke så lang tid på å innarbeide seg gode vaner.

I forhold til menneskets tankegang kan det virke som om det er "der og da" som gjelder. Hvilke konsekvenser som kommer i etterkant og den risikoen dette innebærer, er ikke så farlig. I ett stadig mer stressende samfunn er det stor fokus på de arbeidsoppgavene som skal gjennomføres, så tenkes det ofte ikke lenger enn å gjøre det lett ut ifra situasjonen man befinner seg oppi. Det må jo på ett tidspunkt rygges. Er det da best å rygge inn mellom to biler eller å rygge ut på en plass du ikke har oversikt over? Svaret er klart. Heller bulk på en bil enn å skade ett barn? Der svikter tankegangen igjen. Og tankene og erstatning og ikke minst det å feile overstyrer de valgene vi tar.

Hva om trafikklærere aktivt gikk inn for å snu tankegangen. Altså gjøre rygging til ett mindre problem. Har man en god opplæring på dette, vil tankegangen om at vi skal utsette problemet ikke være like aktuelt, da det ikke blir et problem.

Referanser

(2016, Januar). (A. L. Løvlie, Intervjuer)

Andersen, G. (u.d.). *Digitale læremidler for videregående opplæring*. Hentet fra ndla.no:
<http://ndla.no/nb/node/56937>

Dahlum, S. (2014, Juni 13). *snl.no*. Hentet fra Store Norske leksikon:
https://snl.no/kvantitativ_analyse

Dalen, M. (2001). *Intervju som forskningsmetode - en kvalitativ tilnærming*. Oslo:
Universitetsforlaget AS.

Eikeland, B. (2013). *Førerkortet lærebok klasse B*. Trafikkforum AS.

England, H. (2006, September). Risikoforståelse. (A. L. Løvlie, Intervjuer)

Gjensidige. (2015, September 22). Skadestatistikk. (T.-R. Hønnås, Intervjuer)

Kjell Torsmyr, J. N. (2012). *Veien til førerkortet*. Oslo: ATL.

Martinussen, M. (2010). *Kvantitativ forskningsmetologi i samfunns- og helsefag*. Bergen:
Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS.

Moe, D. (2008). *Menneske, risiko og kjøreatferd*. Trondheim: Moe, Dagfinn.

Moe, D. (2016, Februar 17). Psykologi. (I. Elvestad, Intervjuer)

Riseng, A. L. (2014, 12 18). *bsnett.no*. Hentet fra bsnett.no:
<http://www.bsnett.no/nyheter/Forjulstid-er-bulketid-248067.html>

Samferdselsdepartementet. (1986, 21 Mars). *Lovdata.no*. Hentet fra Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler): <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1986-03-21-747?q=trafikkreglene>

Samferdselsdepartementet. (u.d.). *Vegtrafikkloven*. Hentet fra regjeringen.no:
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Lov-om-vegtrafikk-vegtrafikkloven/id766271/>

Sensor. (2016, Januar 13). Rygging. (A. L. Løvlie, Intervjuer)

(2015, Oktober 14). Trafikklærerintervju. (A. L. Løvlie, Intervjuer)

Vegdirektoratet. (2013). *Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE*. Oslo:
Vegdirektoratet.

Vegvesen, S. (2015, Mai 15). *Om organisasjonen*. Hentet fra vegvesen.no:
<http://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/om+organisasjonen/Om+organisasjonen>

Vegvesen, S. (2016, Januar). Sensorintervju. (A. L. Løvlie, Intervjuer)

Statistikk

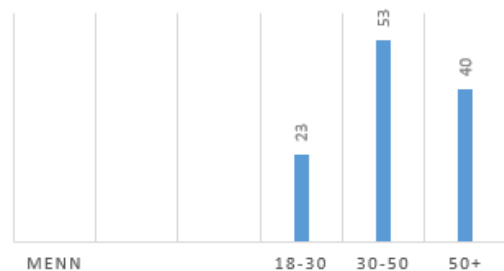
Menn	
18-30	23
30-50	53
50+	40
Til sammen	116

Kvinner	
18-30	19
30-50	37
50 +	33
Til sammen	89
	205

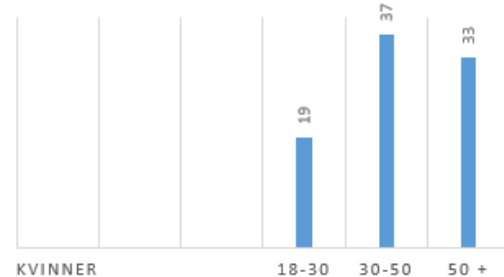
Menn 18-30	Front inn	11
	Rygge inn	12
Menn 30-50	Front inn	25
	Rygge inn	28
Menn 50 +	Front inn	22
	Rygge inn	17

Kvinner 18-30	Front inn	11
	Rygge inn	8
Kvinner 30-50	Front	24
	Rygge inn	13
Kvinner 50+	Front	20
	Rygge inn	13

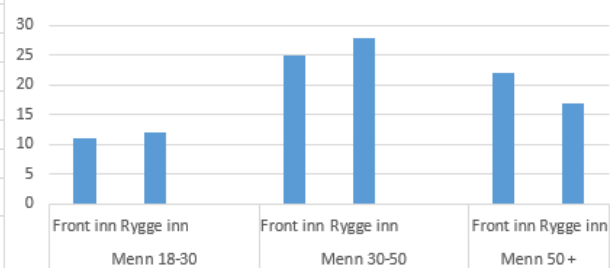
ANTALL MENN



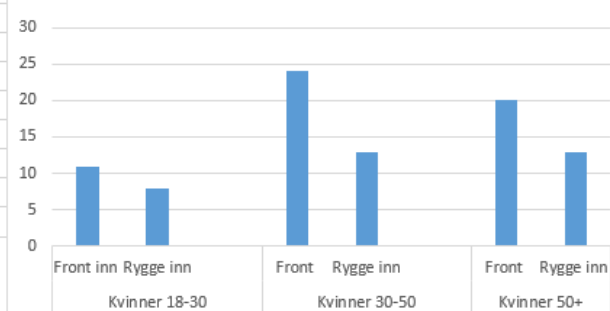
ANTALL KVINNER



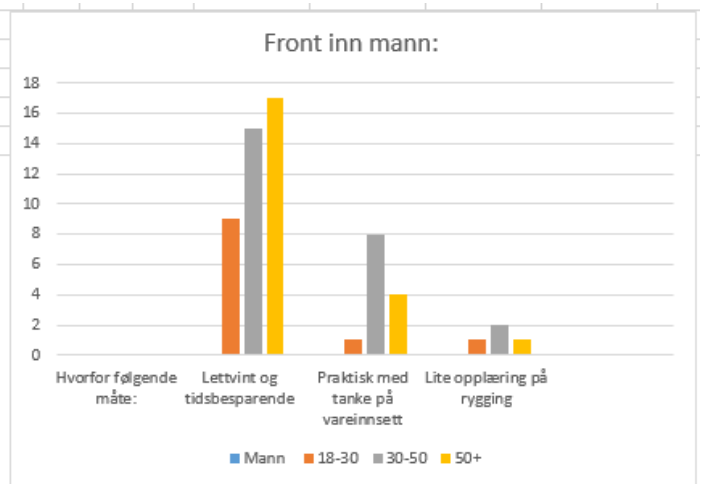
Menn



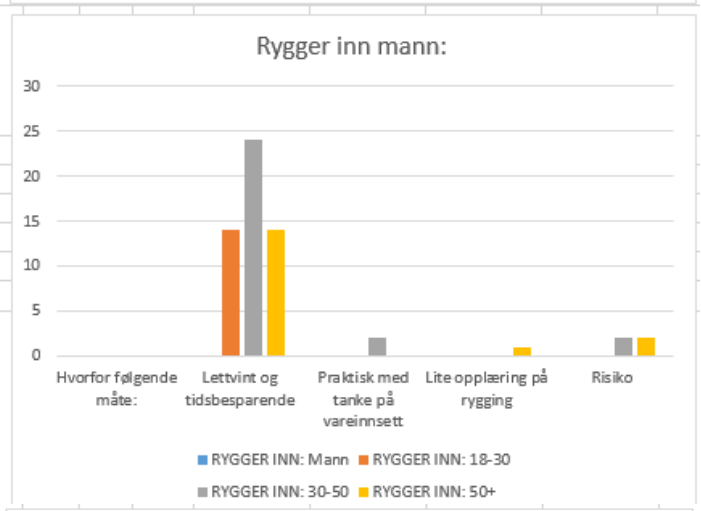
Kvinner



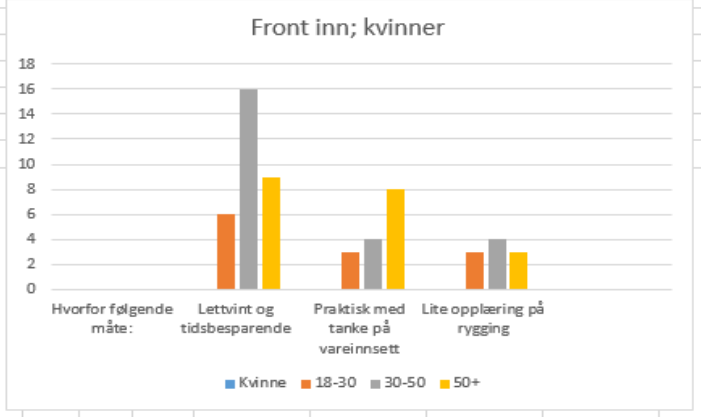
FRONT INN:	Mann	18-30	30-50	50+
Hvorfor følgende måte:				
Lettvint og tidsbesparende		9	15	17
Praktisk med tanke på vareinnsett		1	8	4
Lite opplæring på rygging		1	2	1



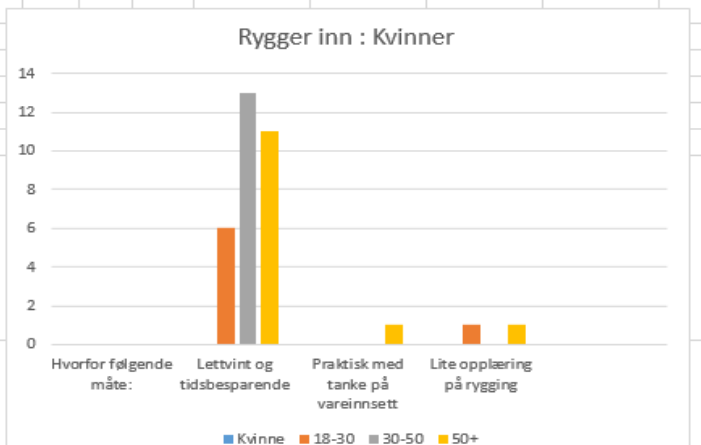
RYGGER INN:	Mann	18-30	30-50	50+
Hvorfor følgende måte:				
Lettvint og tidsbesparende		14	24	14
Praktisk med tanke på vareinnsett			2	
Lite opplæring på rygging				1
Risiko			2	2



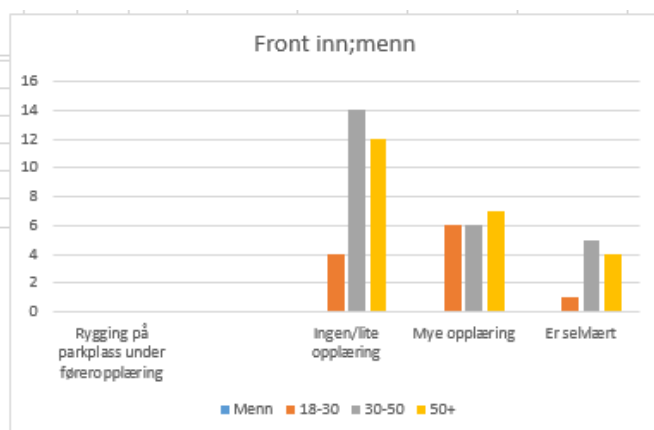
FRONT INN:	Kvinne	18-30	30-50	50+
Hvorfor følgende måte:				
Lettvint og tidsbesparende		6	16	9
Praktisk med tanke på vareinnsett		3	4	8
Lite opplæring på rygging		3	4	3



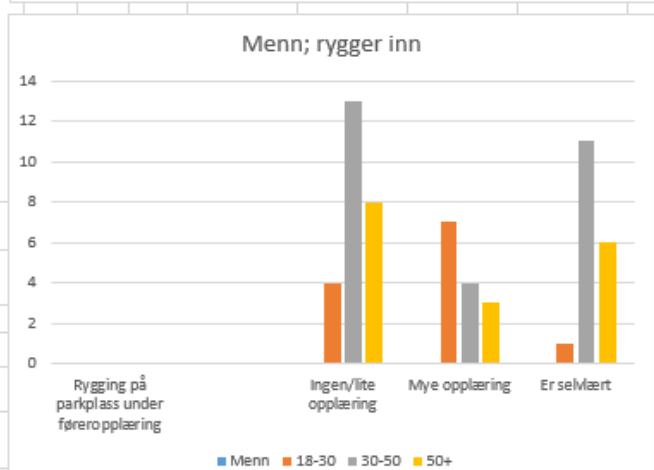
RYGGER INN:	Kvinne	18-30	30-50	50+
Hvorfor følgende måte:				
Lettvint og tidsbesparende		6	13	11
Praktisk med tanke på vareinnsett				1
Lite opplæring på rygging		1		1



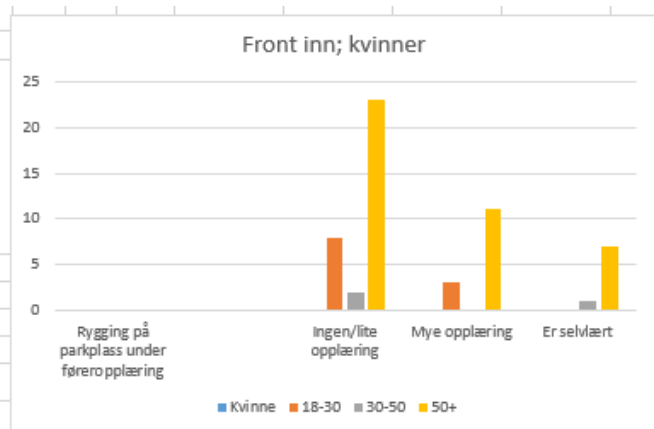
FRONT INN:	Menn	18-30	30-50	50+
Rygging på parkplass under føreropplæring				
Ingen/lite opplæring		4	14	12
Mye opplæring		6	6	7
Er selvlært		1	5	4



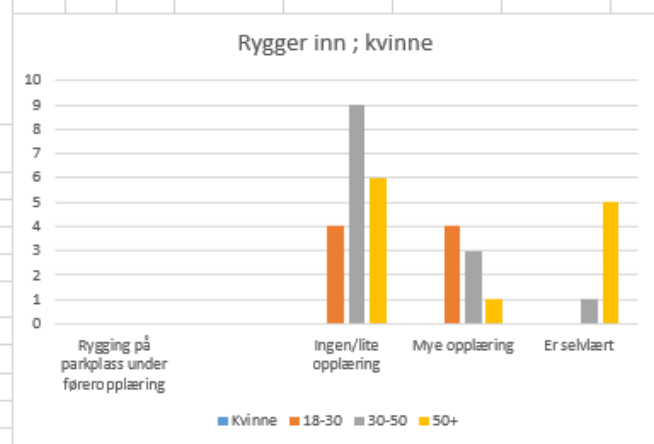
RYGGER INN:	Menn	18-30	30-50	50+
Rygging på parkplass under føreropplæring				
Ingen/lite opplæring		4	13	8
Mye opplæring		7	4	3
Er selvlært		1	11	6



FRONT INN:	Kvinne	18-30	30-50	50+
Rygging på parkplass under føreropplæring				
Ingen/lite opplæring		8	2	23
Mye opplæring		3		11
Er selvlært			1	7



RYGGER INN:	Kvinne	18-30	30-50	50+
Rygging på parkplass under føreropplæring				
Ingen/lite opplæring		4	9	6
Mye opplæring		4	3	1
Er selvlært			1	5



Ingen/lite opplæring	107
Er selvlært	42
Mye opplæring	56

Film

Vedlagt på minnepenn.

Logg

24.08.2015

I dag har vi hatt første Kandidatforelesning og vi har snakket litt rundt om hvem som vil jobbe i sammen. Den ene gruppen var egentlig bestemt, men på grunn av bortfall fra studie ble dette veldig vanskelig. Det ble derfor diskutert om vi kunne være 4 på gruppe, disse er Tom-Rune Hønnås, Ingvild Elvestad, Anne Lise Løvlie og Runar Isdahl. For å kunne få tatt en avgjørelse på om vi kunne være 4 på gruppe, tok vi kontakt med Britt Solli Isachsen. Hun understreker at de hadde satt max 3 pr gruppe, men ville forhøre seg med Svein Loeng om tema. Tilbakemeldingen ble at vi ikke fikk lov til å være 4 så da måtte vi sette oss ned å se på hvordan vi skulle løse dette. Løsningen ble at Runar Isdahl ville slå seg sammen med to andre som var alene, slik at gruppen endte opp med Tom-Rune, Ingvil og Anne Lise.

Så var det på tide å sette seg ned å finne problemstilling, vi hadde hver vår problemstilling som vi ville se nærmere på, men endte til slutt opp på `Tenker du på hvordan du parkerer, og hvilken risiko dette medfører`?

24.08.2015

I dag har vi opprettet en facebookgruppe for å kunne kommunisere på en felles arena. Dette på grunn av at vi hadde så mye på hver vår kant og trengte en enkel på å ha kontakt på. Team Revers var ble da opprettet. Vi satte oss ned å laget et tankekart over de det som var viktig å få med i denne oppgaven, og punkt vi kom frem til var:

- Parkeringsvakt
- Trafikkskole
- Grafer/diagram
- Forsikringselskap
- Intervju på City Syd og Coop Extra
- Film: forskjell front inn/ut

Vi ble enige om at hver enkelt skulle ta kontakt med hver sitt forsikringselskap for å få oversikt over innmeldte skader på parkeringsplass. Dette visste seg å bli vanskeligere enn først antatt, Tom-Rune var den eneste som fikk tilbakemelding. Gjensidige visste seg å være mest imøtekommende på dette tema.

28.08.2015

Vi har tatt en avgjørelse på at vi vil ha en spørreundersøkelse for å få et innblikk i hvorfor trafikanter parkerer slik de gjør. Vi blir enige om at Ingvil og Anne Lise skal stå på City Syd og Tom-Rune skal stå på Coop Extra på Stjørdal. Vi gjør også ferdig spørreundersøkelsen og sender den til Brit Solli Isachsen for godkjenning.

30.08.2015

I dag fikk vi tilbakemelding fra Brit på at spørreskjema er godkjent, så da er det bare og kjøre på. Med den i havn sender Ingvild en forespørsel til City Syd om i kan få stå der med intervjuet.

21.09.2015

Da var godkjenningen i havn fra City Syd og vi starter og planlegge dato for intervjuet. Anne Lise har også vært med på en oppkjøring og har snakket litt med sensor i forhold til kandidatoppgaven, og hun lurte på om vi hadde tenkt på det med ryggekamera. Det har vi ikke, men er enig i at det er en god idé å ta med i oppgaven.

07.10.2015

I dag planlager vi en runde intervju på lørdag den 10.08.2015.

Vi går også raskt igjennom det vi synes er viktig å ha med i oppgaven, som intervju med forsikringsselskap, trafikkskoler og sensorer. Andre ting vi kommer inn på er film, jus, læreplan og lærebøker.

26.10.2015

Den 29.10.2015 skal vi ha framlegg for kandidatoppgaven, vi tar en rask oppdatering for å kunne ta med det viktigste, og får laget en liten plan.

27.10.2015

Vi får tilbakemelding fra forsikringsselskapene at de ikke har kapasitet til å ta på seg å finne den informasjonen vi trenger, men Tom-Rune sender en mail til dem og får kontaktinformasjon til en media sjef vi kan ringe hos Gjensidige.

29.10.2015

Vi hadde framlegg av Kandidatoppgaven i dag og det gikk veldig fint, Tom-Rune tok på seg oppgaven og det gikk veldig bra. Vi fikk noen gode tips fra Brit som vi tar med Videre, og hun understreker at vi må komme i gang med skrivingen.

04.11.2015

I dag har vi tatt en oppsummering av spørreskjema, og vi konkluderer med at vi må ta en runde til for å ha noe å sammenligne med. Vi bestemmer oss for å ta en ny runde lørdag 07.11.2015.

07.11.2015

Vi har gjennomført en ny runde med spørreskjema, og nå var vi litt varmer i kroppen og det ble enklere å stoppe folk. Vi har da ca. 200 skjema noe vi hadde som mål.

10.11.2015

Anne Lise har avtalt møte med en Trafikkskole på Stjørdal for intervju fredag den 13.11.2015. Har også sendt mail til fremtidig arbeidsgiver for å høre etter hvor mye de vektlegger opplæring på rygging. Fikk svar samme dag som vi sendte mail.

13.11.2015

Har gjennomført avtalt intervju med trafikkskole, og det ble et kjempe bra intervju som passer perfekt til oppgaven vår.

06.11.2015

Vi avtaler på gruppechat`n at vi tar en arbeidsrunde den 10.11. Vi har fått inn en del informasjon og vi har startet med skrivingen.

10.11.2015

Vi får finpusset litt på plan, og planlagt litt i forhold til filmen vi vil ha med. Vi bestemmer oss for at vi skal spørre Steffen om han vil være med å veilede oss siden han er flink på dette området. Avtalen videre er at vi skal prøve å filme den 17.11.

11.11.2015

På grunn av at vi har delt opp arbeidsoppgavene kan vi jobbe mye hjemme, men i dag har i hatt møte for å ta en status rapport. Vi er godt i gang med arbeidet og har fått avtalt de

intervjuene vi skal ha. Den 20.11 har Anne Lise avtale med en trafikkskole på Stjørdal, og noen har vi hatt dialog på mail. Vi avtaler filming den 19.11.

18.11.2016

Har snakket med Kåre for å høre om vi kunne få filme fra taket på hengeren på lastebilen, det ble godkjent visst vi lovde å tenke HMS. Vi planlegger litt i forhold til filmingen og avtaler å møtes kl. 10.00 i morgen.

19.11.2015

Steffen vil hjelpe oss med filmen, vi går raskt over hvordan vi skal gjøre dette tryggest mulig. Så vi henter en stige og legger oppå taket av hengeren og stropper den fast, på den måten har Steffen noe å holde seg fast i. Vi har fått innvilget å låne en bil av Hint til filmen, og Tom-Rune tar på seg å kjøre under sekvensen. Han har også på seg et kamera på hodet for å se om vi kan bruke det i filmen.

Vi avslutter dagen med å avtale at vi bruker tid til å skrive litt i Desember og konsentrere oss om eksamen.

Januar

Vi har vært på hospitering i 14 dager og innhentet mye stoff som vi skal bruke på Kandidatoppgaven. Så her er det bare å sette seg å få det ned på papiret. Flere av sensorene synes vi hadde valgt et interessant tema for kandidatoppgave og dette har ført til gode diskusjoner. Vi har også intervjuet Trafikkskoler for å få litt mer innblikk i hva de mener om opplæringen på rygging. Vi avtaler også et raskt møte med Brit for litt veiledning.

20.01.2015

Ingvild har satt opp en liste over andre ting som kan være lurt å ta med som Psykologi, intervju med Dagfinn, redigere film, skrive om film, samle all data og skrive om det og ta med en bolk om læreplan.

24.01.2016

Vi planlegger å møtes i uke 4 for å samkjøre litt og få skrevet litt mer. For hver bolk vi er ferdig legger vi det ut på gruppesiden slik at alle får lest igjennom og kommet med innspill.

07.02.2016

Ingvild har redigert filmen og lagt den ut på gruppechaten, den ser veldig bra ut.

12.02.2016

Onsdag 9.mars, kl 09.30 - 09.50 har vi fremføring

17.02.2016

I dag har vi hatt en arbeidsrunde for å sy sammen oppgaven mer og skrive mer om det som mangler. Vi sendte også en forespørsel til Dagfinn om han hadde tid til et intervju, noe han hadde. Vi fikk gjort mye i dag, og planlegger og skrive mer hjemme.

18.02.2016

Fin pussing på skolen, og må få inn litt mer fagstoff. Som kvantitativt og kvalitativt.

19.02.2016

Har booket klasserom H for å få oppgaven opp på storskjerm, noe som hjelper oss med å lese teksten godt og rette opp i setninger. Vi fyller også på litt her og der for å få en helhet i oppgaven.

20.02.2016

Møtes ho Ingvild for å jobbe litt, starter med å sette inn litteraturlisten og legge inn loggen. Ingvild går over og rettskriver litt.

24.02.2016

Siste finpuss i dag, og har bestemt at vi skal bli ferdige.



**SAMTYKKE TIL HØGSKOLENS BRUK AV KANDIDAT-,
BACHELOR- OG MASTEROPPGAVER**

Forfatter(e): Ingvild Elvestad, Tom-Rune Hennis
Anne Lise Lealie

Norsk tittel: Tenker du på hvordan du
parkerer, og hvilken risiko dette
medfører?

Engelsk tittel: Do you think about how you
park the car, and what risk
this entails?

Studieprogram: Trafikkklører

Emnekode og navn: TLB 251

Vi/jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres på internett i fulltekst i Brage, Nords' åpne arkiv

Vår/min oppgave inneholder taushetsbelagte opplysninger og må derfor ikke gjøres tilgjengelig for andre

Kan frigis fra: _____

Dato: 24.02.2016

Anne Lise Lealie
underskrift

Tom-Rune Hennis
underskrift

Ingvild Elvestad
underskrift

underskrift