

Øvelseskjøring – det er lettere enn du tror!



**Ann Bodil Kosberg**

**Henriette Vadset Høyberg**

**Hilde Olsen Smørholm**

**Kandidatoppgave**

**Våren 2011**

**2-årig grunnutdanning**

**for trafikklærere**



## SAMMENDRAG

I kandidatoppgaven ”*Hvordan kan ledsagere få konkret informasjon for å gi riktig trening ved privat øvelseskjøring?*” ønsker vi å hjelpe ledsager med å starte en god og trafikksikker øvelseskjøring. Ungdom er sterkt representert i ulykkesstatistikken, og det jobbes med å finne tiltak for å redusere disse tallene. Det viser seg at de som øvelseskjører kontinuerlig gjennom hele føreropplæringen, får en betydelig lavere risiko i trafikken enn de som kun holder seg til opplæringen som skjer via en trafikkskole.

Oppgaven er delt inn i to deler, en skriftlig rapport og et skriftlig produkt. Den skriftlige rapporten beskriver tema, redegjør for valg av metode, fremgangs- og arbeidsmåte og målet med oppgaven. Den inneholder også en teoridel som beskriver øvelseskjøring i et historisk perspektiv, mengdetrening og læreplanen.

Produktet vi har valgt å bruke er en brosjyre rettet mot ledsager. Denne brosjyren skal gi konkret informasjon om hvordan å starte øvelseskjøring. Vi har valgt å ta med blant annet regler for øvelseskjøring, anbefalte øvelser og tips til ledsager.

Målet med oppgaven er å utvikle en brosjyre som kan hjelpe ledsagere med riktig trening i større grad enn hva tilfellet er per i dag. Brosjyren er lagt opp på en måte som skal gjøre den enkel å forholde seg til, og skal gi konkret informasjon. Ved bruk av vår brosjyre vil ledsager bli mer bevisst på hva det kan jobbes med ved start av øvelseskjøring, og hvordan å få treningen til å samsvare med føreropplæringen.

## SUMMARY

In our main task “*how can lay supervisors get specific information to provide proper training in driving-tuition?*” we are aiming to help companions with starting a good and traffic-safe drivers training. Youth and teenagers in general are highly represented in the yearly statistics for traffic-accidents. This is a serious problem that needs to be resolved by finding ways to reduce the numbers. Research has shown that the ones that practice driving continuously from when they are legally allowed to start practicing up until they start undertaking professional training, will have a lower risk at being exposed to traffic accidents rather than the ones that only stick to the professional offer of training at a drivers schools.

The assessment is split in two parts- one written report, and a written product. The written report describes the theme, justifies the choice of method, progress and working-method, and the goal of the assessment. It also contains a theoretical part which describes drivers learning in a historical perspective, the amount of training needed, and also the theoretical guidelines.

The product that we have chosen to pursue is a brochure aimed at the lay supervisor. This brochure will provide accurate information on how to start driving lessons. Amongst other information, we have chosen to include the rules of drivers training, recommended practices, and advice for the lay supervisor.

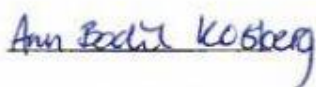
The goal of the project is to develop a brochure that may support the companion with advice about the right practice and training on a much larger scale than what the numbers show today. The brochure is put up in a way that makes it easy to understand, and in addition provide exact information. By using our brochure as an information source, the lay supervisor will become more focused and aware on what needs to be practiced the most when the student is starting basic drivers training, and also inform on how to make the lessons similar to the real drivers training performed at a drivers school.

## FORORD

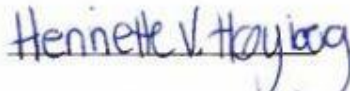
Denne kandidatoppgaven er skrevet av Ann Bodil Kosberg, Henriette Vadset Høyberg og Hilde Olsen Smørholm. Vi er tre studenter som går siste året ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, avdeling for trafikkklærerutdanning. Via tilbakemelding fra potensielle ledsagere og egne erfaringer har vi utarbeidet et produkt som vi mener kan være et hjelpemiddel for den private øvelseskjøringen.

Det har vært svært spennende å arbeide med denne oppgaven. Det er noe vi virkelig interesserer oss for, og som vi brenner for. Det har til tider vært utfordrende, men i all hovedsak morsomt og interessant. Vi vil også komme til å videreutvikle produktet når vi kommer ut i arbeidslivet.

I forbindelse med oppgaven har vi fått hjelp fra flere kanter. Gjennom samarbeidet med HiNT ønsker vi å takke dekan Rikke Mo Veie for midler og vår veileder, høgskolelektor Brit S. Isachsen for gode råd underveis. Vi vil også takke Media Profil, v/ Dagfinn Vold, for utforming og trykking av produktet. I tillegg ønsker vi også å takke de som har deltatt og svart på vårt spørreskjema og de som har gitt oss konstruktive tilbakemeldinger.



Ann Bodil Kosberg



Henriette Vadset Høyberg



Hilde Olsen Smørholm

Stjørdal, mars 2011

# Innholdsfortegnelse

<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>2</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>3</b>
<b>FORORD</b> .....	<b>4</b>
<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>6</b>
1.1 Problemstilling .....	6
1.2 Definisjoner.....	7
1.3 Undersøkelser på området .....	7
<b>2. TEORI</b> .....	<b>8</b>
2.1.1 Historie om føreropplæringen .....	8
2.1.2 Bilføreropplæringen .....	8
2.1.3 Privat øvelseskjøring og mengdetrening i et historisk perspektiv .....	9
2.1.4 GDE-matrisen .....	10
2.1.5 Refleksjon .....	12
2.2 Mengdetrening .....	13
2.3 Læreplanen .....	14
<b>3. METODE OG PROSESS</b> .....	<b>15</b>
3.1 Kvalitativ og kvantitativ metode .....	15
3.2 Prosess.....	15
<b>4. RESULTAT</b> .....	<b>17</b>
4.1 Ungt Entreprenørskap og Venture Cup .....	17
<b>5. DRØFTING</b> .....	<b>18</b>
5.1 Læreplanen/ Mengdetrening.....	18
5.2 GDE-matrisen.....	20
5.3 Brosjyren.....	21
<b>6. KONKLUSJON</b> .....	<b>21</b>
<b>7. LITTERATURLISTE</b> .....	<b>23</b>
<b>VEDLEGG 1</b> .....	<b>24</b>
<b>VEDLEGG 2</b> .....	<b>25</b>

# 1. INNLEDNING

Dagens trafikkmiljø er krevende og komplisert, og kravene til bilføreren må være av en slik grad at trafikken blir tryggest mulig. Skal nullvisjonen bli noe mer enn en visjon, er alle trafikanter nødt til å ta sin del av ansvaret. Privat øvelseskjøring har blitt en vesentlig del av trafikkopplæringen. Vi har et inntrykk av at flere ledsagere synes det er vanskelig å starte øvelseskjøringen, og det forgår på mange forskjellige måter. Vi har et ønske om å hjelpe ledsagere til å starte treningen på en trygg og sikker måte som samsvarer med trafikkopplæringen og de forskjellige trafikkskoler.

## 1.1 Problemstilling

Vi kom fram til følgende problemstilling:

**Hvordan kan ledsagere få konkret informasjon for å gi riktig trening ved privat øvelseskjøring?**

Vi ønsket å utarbeide et produkt som kan gi ledsagere riktig informasjon ved start av den private øvelseskjøringen. Vi har erfart at flere ledsagere ikke vet hva de skal legge vekt på når de skal starte med øvelseskjøring. Vi har også erfart at flere ledsagere savner veiledning i forhold til privat øvelseskjøring, og føler seg usikre på dette området. På bakgrunn av disse erfaringene ønsket vi å lage en brosjyre som kunne informere og veilede ledsagere til en bedre og mer trafikksikker øvelseskjøring, som skal samsvare med trafikkopplæringen og trafikkskolene.

I denne oppgaven vil vi ta for oss begreper som mengdetrening og øvelseskjøring, samtidig som vi legger vekt på at treningen skal bli så trafikksikker som mulig. Oppgaven er basert på et produkt vi har laget, en brosjyre om å starte øvelseskjøring på riktig måte.

Vi har valgt å bygge opp oppgaven med historie om føreropplæring og en kunnskapsdel, for å ha bakgrunnsstoff om innholdet i vårt produkt. Vi har skrevet litt om ulike metoder og hvorfor vi har valgt den metoden vi har jobbet med. Videre vil vi skrive litt om hvordan prosessen har foregått under denne perioden. Vi vil også drøfte læreplanen, mengdetrening og GDE-matrisen.

## **1.2 Definisjoner**

### **LEDSAGER**

I henhold til Vegtrafikkloven menes ledsager å være en person som hjelper en annen under føreropplæringen. En ledsager bistår en som skal lære å kjøre motorvogn under mengdetrening. En ledsager kan ikke ta betalt, det kan kun en autorisert trafikklærer gjøre.

### **ØVELSESKJØRING**

Øvelseskjøring er en fellesbenevnelse for trafikkopplæring. Den er regulert, og kan utføres av alle.

### **PRIVAT ØVELSESKJØRING**

Privat øvelseskjøring er uregulert, og utføres av ledsager.

### **MENGDETRNING**

Mengdetrening beskrives som å trene på noe man har innlært for å få ferdighetene mer automatisert og innhente erfaringer. Er et underpunkt av øvelseskjøring.

## **1.3 Undersøkelser på området**

Vi har undersøkt flere steder om det finnes produkter lik den brosjyren vi ville utarbeide. Vi undersøkte med studieveiledere og så gjennom kandidatoppgaver, og vi fant ut at det var skrevet en kandidatoppgave om øvelseskjøring i 2008. De hadde utarbeidet et hefte, men oppgaven var nokså ulik den tanken vi hadde om vår oppgave.

På trafikkstasjonene rundt om i landet deles det også ut et hefte med informasjon angående øvelseskjøring og mengdetrening, men det er et hefte med mye informasjon. Etter det vi erfarer er det ikke utarbeidet en slik brosjyre som vi tenker å lage.

## **2. TEORI**

### **2.1.1 Historie om føreropplæringen**

Norsk bilføreropplæring har en historie som går hundre år tilbake i tid, de første sjåførskolene ble etablert i Oslo 1908. Allerede i 1926 ble det diskutert at opplæringen ikke måtte bli for vanskelig og dyr. Øvingskjøringen kunne tillates under ledsagelse av person med førerkort. Allerede i 1930 ble det innført autorisasjonsbestemmelse der politiet kunne stille særskilte krav til ledsager, om område der øvingskjøringen kunne være til fare eller ulempe for annen trafikk eller at ledsager måtte ha særskilt godkjenning fra bilsakkyndige.

I 1938 videreføres denne bestemmelsen ved regulering og innskrenking innenfor begrensede områder, tallmessig regulering av sjåførlærere og lærevogner i regulerte områder.

Øvingskjøring utenfor slike regulerte områder var fri, men ledsageren må ha hatt førerkort for den aktuelle klassen motorvogn i minst 3 år.

Enhver som drev føreropplæring måtte i 1965 ha særskilt godkjenning med den nye vegtrafikkloven. Øvingskjøring som ikke er mot betaling var tillatt utenfor de nevnte regulerte områdene. I 1968 ble det forskriftsendring som innebar antallsregulering av sjåførskoler/skolevogn som fikk opphør fra 1972.

I 1968 ble det innført nemnds prøveordning ved at kjørerlærerprøven skulle avlegges for en tremannsnemnd oppnevnt av Vegdirektoratet som var satt sammen av personer som representerte trafikkyndighet, motorteknisk og pedagogisk innsikt. Fra 1930 var denne nemndsprøven avlagt for 1 bilsakkyndig, og fra 1964 for 2 bilsakkyndig.

### **2.1.2 Bilføreropplæringen**

Bilføreropplæringen har foregått ved kjøreskoler eller privat. Undervisningen var ikke gjennomført i skolemessig form. Først i 1969 kom de Normalplan for kjøreskoler der det ble gitt detaljerte forskrifter for den praktiske og teoretiske kjøreopplæringen som forpliktet kjøreskolene til å gi publikum et tilbud med et innhold og en struktur som var landsgyldig. Kjøreopplæringens fase-1 og fase-2 for personbil ble innført i 1979, og obligatorisk landevegskjøring kom til i 1989.



Etter avregulering og sterk reduksjon av obligatorisk innhold i opplæringsprogrammet ble fase-1 og fase-2 fjernet i 1994, det ble foretatt analyse av bilføreropplæringen og foreslått forbedringer som kunne bringe ulykkestallene ned. Særlig gjaldt dette unge bilførere, og politikerne ville ha ned opplæringsutgiftene. Samferdselsdepartementet opprettet en arbeidsgruppen der ble lagt fram en del rapporter og evalueringer om fase -2 opplæring. Arbeidsgruppen konkluderte med at det var nødvendig med en omlegging av bilføreropplæringen i forhold til det gjeldende opplegget. Det var ikke aktuelt med omfattende obligatorisk opplæring i skoleverket, heller ikke omfattende offentlig støtte til kjøreskoleopplæring eller utvidelse av obligatorisk kjøreskoleopplæring som elevene måtte betale selv.

### **2.1.3 Privat øvelseskjøring og mengdetrening i et historisk perspektiv**

Opplegget med mange obligatoriske timer over kort tid hadde ikke innfrid forventningene om reduksjon av ulykkene og samfunnsøkonomiske kostnader for bilføreropplæringen kom på mer en 950 millioner. Arbeidsgruppen anbefalte på dette grunnlaget å legge opp mer langvarig bilføreropplæring basert på privat øvingskjøring og egentrening. Øvingsalder for klasse B senkes til 16 år, nytt glattkjøringskurs ble innført, samt ny læreplan klasse B ble satt i verk fra januar 1995 og utvidet praktisk førerprøve iverksettes. Obligatorisk opplæring ble redusert fra 30 timer til 9 og en halv time. 1 og en halt time mørkekjøring, 3 timer glattkjøring og 5 timer obligatorisk landevegskjøring. Sted og tidsbegrensninger for adgang til privat øvingskjøring opphører. Ordningen med midlertidig førerkort innføres med en prøveperiode på 2 år.

Det ble nyorientering og privat ledsagerstøttet opplæring som ble innført som tillegg til opplæringen ved kjøreskole. Mengdetrening kombinert med kvalitetstrening ble en anbefalt strategi. Bilføreropplæring for personbil er forbeholdt regimet med private kjøreskoler etter at det offentlige valgte å ikke innlemme den i skoleverket. Dette var særlig begrunnet med høye kostnader, og det faktum at vi har et velfungerende landsdekkende publikumstilbud gjennom den private opplæringssystemet. Fra 2000- 2005 ble de en oppgradering, Normalplanene for kjøreopplæring ble avløst av ny læreplan med forskriftsfesting av teoretiske og praktisk opplæring og ny sterk økning av obligatorisk innhold fra 2005. GDE-matrisen ble det strategiske og faglige utgangspunktet for ny bilføreropplæring.

#### **2.1.4 GDE-matrisen**

GDE- ("Goals for Driver Education" = Mål for føreropplæringen".) GDE Rammeverket kan benyttes som grunnlag for å evaluere spesifikke metoder for føreropplæringen, hensikten er at det skal være et verktøy for evaluering av metoder for føreropplæringen

GDE- Rammeverket er alminnelig anerkjent innen det europeiske trafikkforskningsmiljø som et fruktbart, teoretisk utgangspunkt for utvikling av trafikkopplæring. Når det gjelder føreropplæring, vil det hierarkiske perspektivet føre til behov for et bredt spekter av metoder for læring/instruksjon. Ferdighet i håndtering av kjøretøyet og mestring av trafikksituasjoner.

GDE rammeverket er tenkt som et supplement til føreropplæringen. Målet med GDE rammeverket er å gi ny dimensjon til opplæringen, hvor kunnskap, ferdigheter, risikoøkende faktorer og evne til selvevaluering knyttes opp mot de ulike trinnene i føreropplæringen. GDE rammeverket går i detalj i de ulike emnene og gir en pekepinne på hvilke kvalifikasjoner og ferdigheter en god bilfører bør ha.

		Lærestoff		
		Kunnskaper og ferdigheter	Risikoøkende faktorer	Selv vurdering og selvinnsikt
NIVÅ	<b>Overordnet nivå</b> Generelle handlings-tendenser og måter å se omverden på	Generell kunnskap om mennesket. Personlighet, livsstil, verdier, normer, alder og atferdstendenser. Informasjonsbearbeiding 10	Spenningsøkning og risikotaking Holdninger og motiv Selvhedelse Gruppepress Rusmidler Livsmål og verdier 11	Personlige vurderings-, reaksjons- og handlingstendenser/ mønstre i ulike situasjoner. 12
	<b>Strategiske nivå</b> Valg og forhold knyttet til reiser/turer	Reisemåte, reisetidspunkt og reisetid Hensikt og motiv for turen Nødvendighet Tretthet, rusmidler Gruppepress m.v. 7	Tid og tidspunkt Tretthet Ruspåvirkning Personlige motiver Passasjerer Type tur 8	Egne evner til å lage og følge planer Personlige motiver og mål for kjøringen 9
	<b>Taktiske nivå</b> Valg og kjøremåter i trafikale situasjoner	Generell regel- og trafik kunnskap Generelle trafikale ferdigheter Sikkerhetsmarginer Risiko i trafikken 4	Mangelfulle trafikale kunnskaper og ferdigheter Regelbrudd Vanskelige kjøreforhold Risikoforståelse 5	Egne sterke og svake Regelkunnskap Kjørestil Selvstendighet Risiko- persepsjon og forståelse 6
	<b>Manøvrerings nivå</b> Manøvrering av kjøretøyet	Grunnleggende tekniske ferdigheter Kjøretøykontroll og kunnskaper om kjøretøyet egenskaper og virkemåte, fysiske lover m.m. 1	Mangelfulle kunnskaper og ferdigheter Liten grad av automatisering Kjøretøyegetskaper Friksjonsforhold m.m. 2	Egne sterke og svake sider når det gjelder: Teknisk kjøreferdighet Kjøretøy- kunnskap og kontroll Fysiske lover o.l. 3

For oss som er spesielt opptatt av undervisning, læring og førerens rolle er det grunn til å rette oppmerksomheten mot den såkalte GDE- matrisen beskriver førerferdigheter og trafikal kompetanse i 4. nivå. Det første og laveste nivået knyttes til og manøvre kjøretøyet. Det andre nivået er taktisk og handler om å løse trafikale oppgaver. Det tredje nivået er strategisk og knyttes til planlegging og valg. Det fjerde og høyeste nivået er overordnet og knyttes til førerens egenskaper så som personlighet og tilhørighet.

Hele rammeverket operer på et generelt plan, og vil ikke kunne brukes til å gi et riktig bilde av en bestemt førers evner. De enkelte rutene i GDE-rammeverket benyttes for å definere i detalj de former for kompetanse som kreves for å bli en sikker bilfører. Det er en beskrivelse av bilkjøring generelt og er ikke spesielt egnet til å beskrive atferden til en eller annen bestemt fører. Den første kolonnen ("kunnskaper og ferdigheter") i rammeverket beskriver det som en god bilfører må vite på hvert nivå for å kunne kjøre et kjøretøy og mestre normale trafikksituasjoner. Dette omfatter f.eks. hvordan bilen skal manøvreres, hvordan det skal kjøres i trafikken, hvilke regler må følges (ferdigheter på lavt nivå), hvordan kjøreturen bør planlegges og hvordan personlige forutsetninger påvirker atferd og sikkerhet (ferdigheter på høyere nivå).

Begrepet "kunnskap" omfatter både teoretisk og praktisk kunnskap.

Spesielt nedre halvdel av denne kolonnen er kjent stoff for den tradisjonelle oppfatningen av føreropplæring hvor innholdet typisk er grunnleggende kunnskap om f.eks. trafikkreglene, manøvrering og kjøring i forskjellige trafikksituasjoner. Men noe av innholdet på de to høyeste nivåene i hierarkiet er ikke inkludert i læreplanene for føreropplæringen, selv om det i økende grad blir tatt i betraktning i programmer for videreopplæring etter avlagt førerprøve. Når det gjelder de to høyeste nivåene, burde målet for føreropplæring være å gjøre bilføreren kjent med at den trafikale kompetanse er en ferdighet som går lengre enn samspillet mellom menneske og maskin. Om resultatet skal bli godt eller dårlig er i hovedsak en følge av personens egenskaper når det gjelder motivasjon samt den kjørestrategi han eller hun velger. Den andre kolonnen i rammeverket ("risikøkende faktorer") henger nært sammen med første kolonne, men den legger vekt på spesielle kunnskaper og ferdigheter knyttet til faktorer som øker eller reduserer risikoen. Innholdet i kolonne 2 har betydning i seg selv fordi disse faktorene er viktige for sikkerheten. De må integreres i læringen av generelle ferdigheter og kunnskaper (kolonne 1) i den praktiske føreropplæringen ved en trafikkskole. Typiske risikofaktorer blir understreket og beskrevet mer detaljert. Her vises det ikke bare til risikoelementer som er direkte forbundet med en viss situasjon på vegen (for eksempel virkningen av snø og is eller nedslitte dekk), men også indirekte (f.eks. gruppepress eller livsstil).

### **2.1.5 Refleksjon**

Begrepet å reflektere (refleksjon) knyttes som regel til å tenke tilbake på noe erfart eller opplevd. I pedagogisk sammenheng vil det normalt være å tenke tilbake på noe som er erfart. Våre mange og ulike erfaringer påvirker oss mer eller mindre bevisst i det vi tenker, føler, oppfatter og gjør. Begrepet refleksjon omfatter også å fokusere på bestemte områder som for eksempel læring, samarbeid og ansvar.

Trinn 2 i føreropplæringen gir i første omgang ikke så mye rom for refleksjoner da trinnet i sin helhet ofte utøves med "mesterlære". Det vil si at de oppgaver eleven skal beherske og automatisere læres gjennom tilsigelser. Men det er likevel forhold vi vil belyse hvor vi mener

det er relevant og viktig å få eleven til å reflektere.

Selvinnsikt kan være en utfordring på trinn 2 da vi opplever at vår FA ikke alltid klarer å vise sammenheng mellom det de sier og det de praktiserer. Selve utfordringen ligger da i hvordan vi kan hjelpe elevene til å oppnå bedre selvinnsikt. Slik vi ser det kan man dele ”selvinnsikt” opp i to ytterpunkter. Å gi uttrykk for at man er ”flink” men er i realiteten ”dårlig” eller at man tror man er ”dårlig” men så er man ”flink”.

En måte å møte denne utfordringen på kan være å gi ros eller ris for å gi eleven bedre forståelse for sin egen selvinnsikt.

Bruken av forståelse er meget viktig i opplæringen i trinn 2. Dette er fordi viktigheten av at eleven forstår de øvelser som gjennomgås kan skille mellom liv og død. For eksempel riktig bruk av hodestøtte, bilbelte og sittestilling. Vi tar utgangspunktet 2.5 læreplanen som omhandler det å gjøre seg klar til kjøring. Dette vil illustrere hvordan begrepet forståelse og betydning av det, kan og må innpasses i opplæringen på trinn 2.

## **2.2 Mengdetrening**

Bilkjøring krever mye av hjernens kapasitet, vi må ha full fokus på kjøringen og trafikken hele tiden mens vi ferdes på veien. Antagelig føler nok alle de yngste trafikantene at de har hjernen med seg når de kjører bil, men på grunn av at den ikke er ferdig utviklet, vil ikke de yngste tenke over faremomentene ved spesielle situasjoner. Vi ser at ungdommer overvurderer sin egen evne bak rattet, veldig mange tror de har full kontroll i en hver situasjon. Unge gutter og jenter tenker ikke alltid over faremomentene ved for stor fart, for mange personer i bilen, dårlig bilbeltebruk og fyllekjøring. Dette utgjør flere store og stygge ulykker og dessverre mange dødsulykker.

Føreropplæringen som ble innført i 2005, legger større vekt på trafikksikkerhet gjennom fokus på risikoforståelse og mengdetrening. Mengdetrening beskrives som å trene på noe man har innlært for å få ferdighetene mer automatisert, og er et underpunkt av begrepet øvelseskjøring. Innen føreropplæring ser man for seg at den som ønsker å trene for å få førerkort øver på de innlærte ferdighetene de har skaffet seg ved en trafikkskole, sammen med en ledsager. Kjøreprosessen vil på denne måten bli automatisert, samtidig som at tidligere erfaringer

inngår i kjøremåten. Slik vil man kunne løse gjenkjennelige situasjoner på en mer hensiktsmessig måte, handlingsmønsteret vil komme automatisk.

Mengdetrening er en vesentlig del av føreropplæringen, men det trengs mer informasjon og kunnskap om hvordan dette kan gjennomføres. Mengdetrening er viktig for at opplæringen og videre kjøring skal bli så trafikksikker som mulig. Det viser seg at de som har øvelseskjørt mye hjemme, er mindre utsatt for ulykker etter de har fått førerkortet. Mengdetrening vil derfor kunne være et viktig virkemiddel for å redusere den høye ulykkesrisikoen blant ungdom. På grunn av dette innførte Statens Vegvesen i 1995 informasjonsmøter om mengdetrening og føreropplæringen. Disse møtene skal legge til rette for god føreropplæring. De foresatte får vite mer om blant annet ungdom og ulykkesstatistikk, hvordan de kan medvirke i opplæringen, regler og samarbeid med trafikkskoler. I tillegg har de opprettet en gruppe på Facebook for å markedsføre dette.

NAF, ATL og Gjensidige har også utviklet et mengdetreningsprogram for kommende bilførere. Dersom man gjennomfører dette programmet får man 10 % rabatt på bilforsikring hos Gjensidige. Denne fordelingen kommer i tillegg til den største fordelingen ved å gjennomføre et slikt program, nemlig økt trafikksikkerhet. SVV anbefaler alle førere til å kjøre minst 2000 km med ledsager før førerprøven. Dette er en av kriteriene for å få gjennomført programmet. I tillegg må man føre kjørebok som en kjøreskole må stemple og kvittere etter avsluttet opplegg. Denne kjøreboken må vises frem før rabatten kan legges inn.

## **2.3 Læreplanen**

Lærerplan for førerkortklasse B og BE er lagt opp til at øvelseskjøring er en del av føreropplæringen. På trinn 2 er det ikke fastsatt timetall i opplæringen. Det er ikke satt opp mer enn veiledningstime som obligatorisk på dette trinnet, for i prinsippet kan all opplæring på dette trinnet skje privat. I læreplanen har de en god tro på at en kombinasjon av opplæring ved en trafikkskole, privat øving og mengdetrening vil være mest økonomisk og vil gi best resultat. For at målene skal forstås av ledsagere bør de bli veiledet av en trafikklærer. Det står også i læreplanen for B og BE at trafikklæreren skal kunne gi råd til ledsagere. Derfor bør ledsageren bli invitert til å være tilstede i kjøretimer for å forstå hvordan opplæringen blir gjennomført. Dette er viktig for at ledsager skal forstå hvordan og hvorfor det er viktig å etablere riktige arbeidsvaner i bilen og hvorfor punkter som økonomisk og miljøvennlig kjøring er lagt inn allerede i starten av den praktiske opplæringen. På denne måten vil

ledsageren kunne bidra til at øvingskjøringen blir et effektivt og godt supplement til opplæring ved en trafikkskole. I tillegg vil eleven få økt forståelse, selvinnsett og refleksjon. Et godt samarbeid mellom elev, trafikklærer og ledsager vil stimulere til mengdetrening med god kvalitet. (Læreplan , førerkort klasse B og BE)

### **3. METODE OG PROSESS**

#### **3.1 Kvalitativ og kvantitativ metode**

Kvantitativ tilnærming er strukturert og systematisert. Med denne metoden går man i bredden og man tar sikte på å formidle forklaringer. Ved kvantitativ metode kan man få fram informasjonen ved bruk av målbare enheter som statistikk og presenter. Metoder som er kvantitativ er strukturerte intervju, spørreskjema og strukturert observasjon. Man bruker ofte tall for denne metoden.

Ved kvalitativ tilnærming får man frem sammenheng og helhet. Med denne metoden går man i dybden. Den har til hensikt å fange opp mening og opplevelse som ikke lar seg tallfeste eller måle. Denne metoden har som mål å få frem sammenheng og helhet, og den vil formidle forståelse. Man bruker kvalitativ metode når det er lite forhåndskunnskap om temaet man skal undersøke. Man ønsker kunnskap fra mennesker som sitter med erfaringer på dette temaet. Metoder man bruker kvalitativ metode ved er ulike intervju, observasjon/feltarbeid og tekst og billedanalyse.

Med utgangspunkt i vår oppgave laget vi et spørreskjema for å skaffe oss mer kunnskap om hva som var ønskelig å ha med i brosjyren vi skulle lage. Vi var interessert i å skaffe oss mer kunnskap fra mennesker som sitter med erfaring. Vi laget et spørreskjema som skulle fange opp mening og ønsker ut fra opplevelser.

Vi valgte å bruke metodetriangulering i vår måte å jobbe på. Dette på grunn av at vi skulle lage et spørreskjema som måtte være mer utdypende.

#### **3.2 Prosess**

I august startet prosessen som omhandlet kandidatoppgaven. Vi kom tidlig i gang med idè-myldringen og hadde flere forslag til hva vi ville jobbe med. Den beste ideen vi kom fram til var å lage et produkt for å gi ledsagere konkret informasjon til å starte øvelseskjøring på en

riktig og trafikksikker måte. Vårt mål for oppgaven var å lage en brosjyre som kunne hjelpe ledsagere med riktig privat øvelseskjøring i større grad enn hva som er tilfellet pr. i dag. Vi kom frem til å lage en enkel brosjyre med informasjon til foreldrene. Denne brosjyren kunne ikke være for utfyllende, men måtte ha enkle og konkrete tips. Dette for å motivere ledsager til å starte øvelseskjøring. For å lage en brosjyre trenger man midler. Vi undersøkte hva dette eventuelt ville koste oss og om det var gjennomførbart. Vi hadde kjennskap til en bedrift på Berkåk, Media Profil, som kunne hjelpe oss å beregne kostnadene. Vi fikk en pris på omkring 1000 kr. Vi søkte dermed om støtte fra HiNT, som ble innvilget.

Neste steg ble å finne ut om det fantes lignende produkter fra før av. Vi fant ut at Statens Vegvesen har utarbeidet et hefte med informasjon om ulike krav til øvelseskjøring og mengdetrening. Vi synes dette hefte inneholder for mye informasjon, og det kan fort bli tunglest. Vi synes heftet virker lite motiverende, og er ikke gunstig å ha med seg ut i bil. Det inneholder ikke konkrete øvelser, og er rettet mot en mer generell øving. I all hovedsak ser det ut til at problemet er at det er lite materiale tilgjengelig for de som velger å stå utenfor et opplegg via en trafikkskole. Det er derfor vi har siktet oss inn på akkurat denne målgruppen og ingen av disse har en liten brosjyre slik som vi har. Vi har helt forskjellig innhold men med samme mål.

Det er tidligere skrevet en kandidatoppgave som omhandler samme tema, her er det også utarbeidet et hefte. Likevel er det en vesentlig forskjell på den oppgaven, og den vi har valgt å skrive. Også den inneholder mye informasjon, og den forholder seg til hvordan privat øvelseskjøring kan bli mer effektiv. Vårt produkt omhandler hvordan man kan starte opplæringen på riktig måte.

Vi fant tidlig ut at vi måtte legge vekt på hva ledsagerne behøver og ønsker å få mer informasjon om. Etter det ble det klart at vi måtte utvikle et godt materiale som ville fungere som motivasjon, også for ledsageren. Det er skrevet lærebøker som retter seg mot ledsager/foreldre, men de krever mye fordypning og arbeid av den som skal være ledsager i bil. Vår tanke er å få alle ledsagere til å bruke en brosjyre i oppstarten av opplæringen, som er lett leselig og ikke for omfattende. Vi har fokus på startfasen av opplæringen, det skal være et hjelpemiddel for å starte øvelseskjøringen konkret og riktig i forhold til videre opplæring.

Vår tanke ble å utforme en brosjyre som er rettet mot starten av øvelseskjøringen. Videre startet arbeidet om hva vår brosjyre skulle inneholde.



Vi kom frem til at brosjyren skulle være veldig enkel, men det skal være samsvar med opplæringen som foregår på trafikkskoler. Det finnes som sagt allerede en del bøker/hefter som tar for seg det samme temaet, men med mer omfattende innhold. Vi mener at en slik form for informasjon ikke blir brukt, da det blir for mye og omfattende. Med dette som bakgrunn ville vi fokusere på trinn 2 i føreropplæringen, som omhandler det kjøretekniske og også litt om øvelsesområde. For å utlyse behovet brukte vi god tid på å utforme et spørreskjema som kunne gi oss mer informasjon om hva som burde være med, og hvordan heftet kunne være. Vi ville få en forståelse for hvilke tanker og erfaringer de aktuelle foreldrene hadde. Det var svarene vi fikk her som skulle være grunnsteinen i vårt produkt.

Brosjyren inneholder konkrete regler for øvelseskjøring, anbefalt øvingsområde, anbefalte øvelser og tips til ledsager. Dette for at det ikke skal bli for avansert å starte øvingen og for at ledsager skal kunne ha noe konkret å forholde seg til.

Videre utformet vi to utkast som vi la frem for vår veileder. Etter samtale med henne, ble vi enige om hvilket utkast som skulle brukes. Vi hadde dette som utgangspunkt, og satte turen mot Berkåk, hvor vi tidligere hadde avtalt å få hjelp til produksjon av brosjyren. Med god hjelp fra de ansatte på Media Profil, fikk vi trykt opp 60 brosjyrer.

Tilbakemeldingene på brosjyren var veldig positiv, både fra veileder og ledelsen på skolen. I hospiteringsukene var vi også ute etter å få tilbakemeldning fra bransjen. Vi spurte de trafikkskolene vi hospiterte hos, og fikk gode tilbakemeldinger på brosjyren, men eventuell bruk ble et spørsmål i forhold til finansiering. Ikke alle var like interessert i å bruke penger på et slikt produkt, selv om det kunne ha vært en god markedsføring for de ulike trafikkskolene.

## **4. RESULTAT**

Vi er godt fornøyd med resultatet av ideen, vi har utviklet et produkt som tilfredsstiller de behov som ledsagere etterspør og i forhold til vår problemstilling.

### **4.1 Ungt Entreprenørskap og Venture Cup**

Etter en forelesning med eksterne forelesere fra Kunnskapsparken Nord-Trøndelag AS og Ungt Entreprenørskap hadde vi en samtale med de to foreleserne, Bjørn Bratt og Ingrid Dahl Furunes. Responsen på vårt produkt var enorm, og vi ble rådet til å gå videre med dette. Etter et møte med Brit og en samtale oss innad i gruppen, ble vi enige om å opprette studentbedrift og å ta et ekstra fag i 4. semester, Venture Cup.

Studentbedriften ble opprettet gjennom Ungt Entreprenørskap, som er en landsomfattende organisasjon som i samspill med skoleverket, næringslivet og andre aktører jobber for å utvikle barn og ungdoms kreativitet, skaperglede og tro på seg selv ([http://www.ue.no/pls/apex32/f?p=16000:1002:4187361206449347:::1002:P1002\\_HID\\_ID.P1016\\_HID\\_INSTITUTION\\_ID:6405.1](http://www.ue.no/pls/apex32/f?p=16000:1002:4187361206449347:::1002:P1002_HID_ID.P1016_HID_INSTITUTION_ID:6405.1)). Gjennom dette skal studentene få kunnskap om bedriftsetablering og driften av egen bedrift. Gjennom vår bedrift, Drive Safe SB, ville vi nå se hvor langt vi kunne komme med vårt produkt. Derfor var vi også interesserte i å få innspill fra erfarne fagfolk. Vi har hatt et møte med Proneo, som jobber med nyskaping og utvikling. De er villige til å hjelpe oss å videreutvikle vår forretningsplan.

Faget Venture Cup er et tilbud til alle studenter, og består av hvordan en forretningsidé kan utvikles til å bli en gjennomarbeidet forretningsplan.

## **5. DRØFTING**

### **5.1 Læreplanen/ Mengdetrening**

Ut fra rapportens problemstilling om hvordan kan ledsagere få konkret informasjon for å gi riktig trening ved privat øvelseskjøring, Vil vi se nærmere på læreplanen i forhold til mengdetrening og det vises til at myndighetene har laget normalplan (læreplan) til de enkelte førerkortklasser. Dette er gjort for å sikre en enhetlig ramme for opplæringen. Læreplanen tar hensyn til at førerrollen ofte er vanskelig og at kjøringen stiller store krav til førerens dyktighet. En viktig oppgave for føreren er å innhente og bearbeide informasjon. I din nye rolle som motorvognfører skal du utføre korrekte handlinger med presisjon og flyt på grunnlag av valg som gjør kjøringen sikker og miljøvennlig. I den praktiske delen av opplæringen må eleven få god nok veiledning og trening nok til å utvikle en kjøreatferd som vil gi økt trafikksikkerhet og trivsel. Det er derfor avgjørende at kjøreopplæringen får så god kvalitet som mulig.

Normalplanen er med å sikre kvaliteten i føreropplæringen ved at målene er retningsgivende for opplæringen og førerprøven. Læreplanen er delt i en teoretisk og en praktisk del. De teoretiske kunnskapene skal understøtte Kjøreøvelsene og vil bli utdypet og tilpasset det gradvis stigende nivået i opplæringen.

Læreplanen for KL. B og BE er lagt opp slik at øvelseskjøring er en stor del av føreropplæringen for å gi best mulig resultat, men på den andre side kan dette være vanskelig for enkelte og klare å følge opp. De fleste ledsagere er nok usikre på hvordan læreplanen fungerer. Noen av dem har nok hørt om den trinnvise opplæringen, men kan være usikker på hva den innebærer. Finnes det nok informasjon til ledsagere om læreplanen? I det hefte fra Statens Vegvesen står det litt opplysninger om læreplanen og den trinnvise opplæringen. Men kommer denne informasjonen ut til alle ledsagere? Ut i fra erfaringer vi har skaffet oss blir det gjennomført på forskjellige måter fra sted til sted. Noen steder holder Statens Vegvesen mengdetreningskurs for foreldre som har en 16 åring i hjemmet. Dette kurset er frivillig, og det er ofte de som er interessert som tar seg tid til å komme, men har de ikke tid den kvelden får de ikke denne informasjonen. Et forslag kan være en obligatorisk kurs kveld for ledsagere i sammenheng med at deres ungdom er på trafikalt grunnkurs. Det trafikale grunnkurset blir ikke godkjent før alt til både elev og ledsager er fullført. På kurset kan ledsagere få informasjon om læreplanens oppbygging, mål og om mengdetrening, slik at de også har et grunnlag for å starte med øvelseskjøring. Noen vil nok synes en slik kurskveld er nyttig, mens andre vil føle at det er bortkastet tid, fordi de selv har lang erfaring i trafikken.

For å få alle foreldre interessert er det viktig med god motivasjon for dette kurset. Dette for å få de til å forstå, innhente ny og nyttig informasjon. Siden det kom ny læreplan i 2005 er nok denne forandret siden de tok føreropplæring for kl.B. De fleste ledsagere har lagt seg til en kjørestil med mange uvaner, og det blir derfor ikke lett å gi riktig opplæring videre, uten at de får et kurs for å friske opp kunnskapen sin. De kan også få gode tips og råd for hvordan de kan jobbe med sin ungdom.

For å klare å følge opp slik som læreplanen er lagt opp, må det være et planmessig samarbeid mellom en trafikkskole og ledsagere. Det er viktig å følge et opplæringsforløp der eleven starter så tidlig som mulig, helst 16 år gammel. Det er lurt å starte på en trafikkskole og ha et samarbeid med kjøretimer og øvelseskjøring hjemme. Dette krever tid og motivasjon av ledsagere, på den andre siden blir opplæring mye lettere og ledsagere får friske opp kunnskap selv.

Mengdetrening er en vesentlig del av føreropplæringen for å få ned risikonivået når de har kjørt opp. I forhold til ledsagere trengs det tid og kunnskap for å få til mengdetrening. I følge læreplanen er det lagt opp til mye mengdetrening på privatbasis. Det er en stor fordel for de som har tid og kapasitet til å drive med mengdetrening på førerkortnivå. Ulempen til at læreplanen er lagt opp slik er at det er ikke alle som har muligheten til å drive med mengdetrening hjemme. For dem som ikke har tid og kapasitet til mengdetrening, kan føreropplæringen bli tidkrevende og en økonomisk byrde som igjen kan påvirke motivasjon til å kjøre. De har et alternativ ved å bruke en trafikkskole, men dette vil koste mye. Det viser seg at de som har fått mye mengdetrening hjemme, er mindre utsatt for ulykker etter at de har fått førerkortet. Dette vil være et viktig virkemiddel for å redusere den høye ulykkesrisikoen blant ungdom.

## 5.2 GDE-matrisen

GDE- matrisen er bakgrunnen for læreplanen og et godt verktøy for føreropplæringen. Ledsagere kunne derfor fått et innsyn i hvordan GDE -matrisen fungerer, GDE- matrisen kunne vært et godt hjelpemiddel for ledsagere for å se hvordan elevene deres ligger an og et godt verktøy for både elev og ledsager som ønsker og kjøre mest mulig på trinn 2 og trinn 3. De enkelte rutene i GDE -rammeverket benyttes for å definere i detalj de former for kompetanse som kreves for å bli en sikker bilfører og det er derfor lettere og holde oversikt over hvor eleven står. På den andre siden er GDE- matrisen veldig omfattende for ledsagere og det tar tid for å sette seg inni den, derfor kan de være få som bruker GDE- matrisen.

Føreropplæring begynte i bilismens barndom og har utviklet seg, grovt beskrevet, fra "hva er en bil og hvordan virker den" via "hvordan virker en bil og hvordan skal den kjøres" til "hvordan virker en bil og hvordan skal den kjøres på en sikker måte". Med andre ord, den grunnleggende føreropplæringen har i hovedsak hatt fokus på nedre, venstre halvdelen av rammeverket, d.v.s. tekniske ferdigheter, manøvrering, regelverk etc. Forbindelsen mellom bilkjøring og livet utenfor bilen, personligheten og motivene, d.v.s. høyeste nivå og øvre, høyre del av rammeverket er fremdeles på barnestadiet, i hvert fall når det gjelder grunnleggende føreropplæring. Men den er tatt med i forskjellige typer videreopplæring etter avlagt førerprøve. Dette er fjerde trinn i utviklingen av føreropplæring, eller "hva vil det si å kjøre bil og hva vil det si å være bilfører Balansen av "lærerens kunnskaper" i forhold til "elevens kunnskaper" når det gjelder et spesifikt spørsmål, avhenger av dets natur og opplæringens innhold. Når man betrakter GDE- rammeverket, fremgår det klart at det som

grovt sett er den nedre, venstre halvdel omfatter det som er spesiell kunnskap og som i hovedsak læreren innehar og skal formidle til kjøreeleven, mest eksklusivt er det som befinner seg i ruten merket "L".

### **5.3 Brosjyren**

I ettertid av produksjonen av brosjyren, har vi sett at det er noe vi kunne ha gjort annerledes. Overskriften *"Øvelseskjøring – det er lettere enn du tror"*, var ment som motivasjon til ledsager, for å starte øvelseskjøring. På en annen side kunne vi like gjerne hatt en overskrift som fortalte det motsatte. Dette for at ledsagere skal kunne forstå at dette er noe de trenger mer kunnskap om, for at opplæringen skal bli så riktig som mulig. Innholdet i brosjyren er basert på svarene vi fikk på spørreundersøkelsen. I dette tilfellet kunne vi ha sendt ut flere spørreskjema, og dermed fått et enda bedre grunnlag. Likevel føler vi at vi fikk svar på det vi var ute etter. Vi vet at vi har en feil i brosjyren, under hvor det kan øvelseskjøres *"Det er ikke tillat å øvelseskjøre på motorveg i begynnelsen i øvelseskjøringen"*. Det som var ment her, var at det ikke er anbefalt å øvelseskjøre på motorveg i begynnelsen av øvelseskjøringen, vi har ordlagt oss feil i forhold til dette temaet. Likevel kan denne påstanden gi en tryggere start på øvelseskjøringen, for både ledsager og elev.

I forhold til tips til ledsager kunne vi hatt med når vi ønsker at eleven skal starte øvelseskjøringen. Vi føler det riktige er og ikke nevne alder, men heller få med tidsbruk, antall år før oppkjøring. Det er anbefalt at eleven starter øvelseskjøringen 2 år før oppkjøring, for å få mengdetrening.

## **6. KONKLUSJON**

Gjennom arbeidet med denne oppgaven har vi erfart at det finnes flere måter for ledsager å få informasjon for å gjennomføre privat øvelseskjøring. Det finnes allerede flere hefter om temaet, og Statens Vegvesen holder informasjonsmøter om mengdetrening en gang i måneden, for å få ledsagerne inn på rett spor. Likevel finnes det lite konkrete anbefalinger på hvordan denne treningen kan foregå.

Vi har utviklet et produkt som er ment å være et hjelpemiddel for ledsager som skal øvelseskjøre privat. Vi føler produktet gir god konkret informasjon for å kunne starte privat øvelseskjøring. Ved bruk av vår brosjyre vil ledsager bli mer bevisst på hva det kan jobbes med ved start av øvelseskjøring, og hvordan å få treningen til å samsvare med føreropplæringen.

Vi hadde som mål å få en lett leselig og motiverende brosjyre. Dette målet synes vi at vi har nådd. Den ble nøytral i naturlige farger som gjenspeiler trafikkbildet, noe som vi er godt fornøyd med.

Produktet vi nå har laget kan vi bearbeide og videreutvikle. Etter møtet med Ungt Entreprenørskap og Proneo har vi samlet oss noen videre tanker rundt innhold og utforming som vi ønsker å ta med oss videre. Produktet har stort potensial til å videreutvikles, både ved å gjøre det mer tilgjengelig, utgis i annen form og utvides til flere trinn.

## 7. LITTERATURLISTE

- K. Torsmyr ”Norsk trafikk lærerutdanning i skjæringspunktet mellom politikk, pedagogikk og trafikk i over 30 år”
  
- K. Torsmyr, Kompendium ” Norsk bilfører opplæring, læreplanperspektiv og pedagogisk tenkning”.
  
  
- Wikipedia, 2011. *Mengdetrening* [online] Tilgjengelig fra:  
<http://no.wikipedia.org/wiki/Mengdetrening>
- Gjensidige, 2011. *Øvelseskjøring med ledsager* [online] Tilgjengelig fra:  
<https://www.gjensidige.no/no/0/Privat/Forsikring/Tema/Mengdetrening>
- Helseth, Sølvi. *Innføring i kvalitativ/kvantitativ metode* [online] Tilgjengelig fra:  
[www.su.hio.no/sufag/forelesninger/kval\\_kvant.ppt](http://www.su.hio.no/sufag/forelesninger/kval_kvant.ppt)
- Stavseth, Anne Berit, 2007. *Trafikkopplæringen i Norge*. [online] Tilgjengelig fra:  
[www.us.is/solofile/3519](http://www.us.is/solofile/3519)
- Håndbok 252, Læreplan Førerkort Klasse B og BE, Statens Vegvesen

## VEDLEGG 1

Vi er 3 studenter ved Høgskolen i Nord-Trøndelag avd. for trafikklærerutdanningen, vi skal skrive en kandidatoppgave der tanken bak er å lage en brosjyre som omhandler øvelseskjøring. Målet er at det skal bli enklere for dere foreldre/foresatte og starte en riktig og god øvelseskjøring. For å få et godt utgangspunkt til denne oppgaven ønsker vi din hjelp til å svare på dette spørreskjemaet så utfyllende som mulig 😊

### Spørreskjema for Foreldre/ foresatte i føreropplæringen KL.B

Føler du at det er lett å drive med øvelseskjøring? Ja  Nei

Hvis ja, hvile form for hjelpemiddel bruker du?

---

---

Hvis nei hvilke utfordringer ser du for deg er vanskelig?

Ville du møtt opp hos en trafikkskole for et informasjonsmøte om øvelseskjøring? Ja  Nei

Kunne du tenke deg å bruke en enkel brosjyre som hjelpemiddel under øvelseskjøring? Ja  Nei

Hva ville du hatt med i en slik brosjyre slik at øvelseskjøringen ble konkret og riktig?

På forhånd takk 😊

Henriette Vadset Høyberg, Ann Bodil Kosberg og Hilde Olsen Smørholm



## VEDLEGG 2



### Anbefalte øvelser ved start av øvelseskjøring:

#### Igangsetting og stans:

- Observasjon og tegn: (innvendig speil, blinklys, utvendig speil, blindsoner)
- Kontrollert og behagelig igangsetting og stans på flat veg, i med- og motbakke, med og uten parkeringsbrems (forholdet mellom gass, clutch og gir)
- Krypekjøring (regulere fart med clutch)
- Kort stans, ny start
- Sikre bilen etter stans (gir og parkeringsbrems)



Linker:  
[www.loggen.net](http://www.loggen.net)  
[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

### Tips til ledsager:

- Være forbilde
- Gode holdninger
- Være positiv/gi ros (fokusere på det som er bra)
- Holde roen
- Gi konstruktiv kritikk, slik at eleven har noe å strekke seg etter
- Ansvarsfordeling (eks. elev konsentrerer seg om det tekniske, ledsager om det trafikale)
- Sett mål for kjøringen
- Tidsplan for kjøringen (minimum hver 3. dag)
- Time-out og restart
- La eleven få reflektere etter endt kjøring (hva som gikk bra og hva som kan gå bedre)
- Mange skoler ønsker ledsagere i baksetet

**Øvelseskjøring  
- det er lettere  
enn du tror!**



### Regler for øvelseskjøring:



- Bevis for gjennomført Trafikalt Grunnkurs
- Ekstra speil
- Ledsager må være 25 år eller eldre
- Ledsager MÅ ha førerkortet sammenhengende i 5 år

#### Krav til bilen:

- Den må være i forskriftsmessig stand!

#### De 4 S-ene som er viktige å huske før man starter å kjøre:

- Sittstilling
- Speil
- Setebelte
- Sikt

### Vi har to generelle farts- grenser i Norge:



### Kjøreprosessen:

- S-O-A-H
- Sans
- Oppfatte
- Avgjøre
- Handle

Kjøreprosessen er en vesentlig del av bilkjøringen, og den er viktig for å gjøre kjøringen sikker. Mengdetrening gjør at man mestrer kjøreprosessen bedre.

#### Anbefalt øvingsområde:

- Vei med lite trafikk
- Parkeringsplass

#### Hvor kan det øvelseskjøres?

- Det er ikke tillatt å øvelseskjøre på motorvei i begynnelsen av øvelseskjøringen.
- Politiet kan av hensyn til trafikksikkerheten forby øvelseskjøring på bestemte steder og tider

