

Kandidatoppgave

Hvordan kan trafikkskolene bidra til økt mengdetrening?

How can driving schools contribute to volume training in driver education?

Maya Strandheim Mikkelsen

Lisa Richartz

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium



Avdeling for
trafikklærerutdanning

SAMMENDRAG

Denne rapporten viser motivasjonsgrunnlaget til produktet: ”Elevbok” av Maya Strandheim Mikkelsen og Lisa Richartz. Produktet skal være et hjelpemiddel til elev og ledsager for å få mest mulig ut av mengdetreningen. Vi har undersøkt hvorfor vi skal motivere for mengdetrening, og hvilken gevinst mengdetrening kan ha.

Dersom elevene starter føreropplæringen slik at de har et år til å mengdetrene etter gjennomført trinn 4, vil de ha en lavere startrisiko enn de elevene som ikke har mengdetrent. Ved å mengdetrene gjennom hele føreropplæringen vil elevene sikre seg gode ferdigheter på alle trinn i føreropplæringen. Mengdetrening bidrar også til en større utvikling og mer erfaring.

Statens vegvesen oppfordrer alle til å starte føreropplæringen tre år før ønsket førerprøvetid, slik at det siste året kan benyttes til mengdetrening. På mengdetreningsmøtet vi deltok på mente de at trafikkskolene er ansvarlige for å få mer mengdetrening inn i føreropplæringen.

For at elevene skal ha mengdetrent tilstrekkelig før førerprøven har vi kommet fram til et helhetlig opplegg for trafikkskolene for å få elevene tidlig i gang med føreropplæringen. I informasjonsbrosjyren som vi har utviklet ønsker vi å formidle nytten ved å begynne med føreropplæringen tidligst mulig. Der har vi også introdusert elevboken som skal benyttes under føreropplæringen.

SUMMARY

This report shows the motivation behind the product: "Elevbok" by Maya Strandheim Mikkelsen and Lisa Richartz. This product will be a tool for both student and instructor to maximize the efficiency of volume training. We have studied the reasoning behind why we should encourage volume training and the benefits it may possess.

If students start their driver education as to leave one year dedicated to volume training (after completing step 4) they will have a lower initial risk of road traffic incidents than students who did not. Students also secure superior skills in all stages of driving education if they begin volume training early as well as experiencing greater development and more understanding.

To secure enough volume training The Norwegian Public Roads Administration encourages everyone to start their driver education three years before the taking the driving test. At the volume training meeting held by The Norwegian Public Roads Administration, they stated that driving schools have a responsibility to get enough volume training into driving education.

In order for students to have sufficient amount of volume training before the driving test, we have devised a comprehensive plan for traffic schools to help motivate students into starting volume training near the beginning of their driving education. In the information brochure that we have developed, we want to convey the benefits of starting driver education as soon as possible. There we also introduced the product, "Elevbok", to be used during the driving education.

FORORD

Denne rapporten er skrevet av Maya Strandheim Mikkelsen og Lisa Richartz som en kandidatoppgave ved Trafikklærerutdanningen på Høgskolen i Nord-Trøndelag.

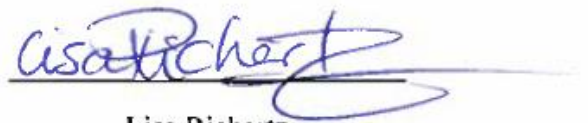
Mengdetrening er et tema som vi begge er veldig interessert i. Vi ønsket å finne en måte som kunne bidra til at elevene får mest mulig læringsutbytte av den private øvelseskjøringen, og vi valgte derfor å lage et produkt som kan hjelpe ledsager og elev med denne prosessen.

Vi vil rette en stor takk til vår veileder Brit Solli Isachsen for råd og tips underveis i arbeidsprosessen. I tillegg ønsker vi å takke Andreas Haldorsen for god hjelp med illustrasjoner og Ulrikke Bråthen for hjelp med design til elevboken.

Stjørdal, 28. februar 2013



Maya Strandheim Mikkelsen



Lisa Richartz

INNHOLDSFORTEGNELSE

| | |
|---|----|
| SAMMENDRAG | 2 |
| SUMMARY | 3 |
| FORORD | 4 |
| 1.0 INNLEDNING | 6 |
| 1.1 Problemstilling | 6 |
| 2.0 METODE | 6 |
| 3.0 TEORIGRUNNLAG | 7 |
| 3.1 Hva er mengdetrening?..... | 7 |
| 3.2 Goals of driver education matrix (GDE-matrisen)..... | 8 |
| 3.3 Hvorfor mengdetrene?..... | 9 |
| 3.4 Statens vegvesens informasjonsmøte for foresatte..... | 10 |
| 3.4.1 Øvelseskjøring og mengdetrening..... | 10 |
| 3.4.2 Foreldrenes bidrag til barnas føreropplæring | 11 |
| 3.4.3 Nullvisjonen | 11 |
| 3.4.4 Læreplanen | 11 |
| 3.4.5 Sluttevaluering av informasjonsmøtet..... | 12 |
| 4.0 RESULTAT..... | 12 |
| 5.0 DRØFTING | 13 |
| 6.0 AVSLUTNING | 14 |
| KILDER | 16 |

1.0 INNLEDNING

I Norge er det dyrt å ta førerkort, og mange elever øvelseskjører derfor mye privat slik at de ikke skal behøve å ta flere kjøretimer på trafikkskolen enn nødvendig. Dette fører til at elevene ikke får utnyttet tiden etter trinn 4 til mengdetrening.

Gjennom arbeidet med kandidatoppgaven har vi kommet frem til et produkt som vi har valgt å kalle for en elevbok. For å motivere elevene til å begynne tidligst mulig med føreropplæringen har vi også utviklet en informasjonsbrosjyre som skal deles ut på trafikalt grunnkurs.

Elevboken skal være en veiledning til elev og ledsager under mengdetreningen. Den skal også være med på hver kjøretime for at eleven skal ha kontroll på hva det bør fokuseres på til ethvert tidspunkt. Vi håper at dette kan bli et hjelpemiddel som styrker trekantsamarbeidet mellom trafikkskole, elev og ledsager. Statens vegvesen holder jevnlig informasjonsmøter der de informerer om øvelseskjøring og mengdetrening. På disse møtene legger Statens vegvesen ikke skjul på at de mener at det er trafikkskolene sin jobb å motivere til mengdetrening, og sørge for at opplæringsforløpet blir slik læreplanen legger opp til. Informasjonsbrosjyren er utviklet som et svar på dette.

I forbindelse med oppgaven har vi undersøkt hva som motiverer for mengdetrening og sett nærmere på hvilken gevinst mengdetrening har. Rapporten er bygd opp slik at vi først redegjør for metode og teorigrunnlag for temaet mengdetrening, før vi deretter presenterer resultatet og drøfter produktene.

1.1 Problemstilling

Problemstillingen vi har valgt å jobbe ut fra, er:

Hvordan kan trafikkskolene bidra til mengdetrening i føreropplæringen?

2.0 METODE

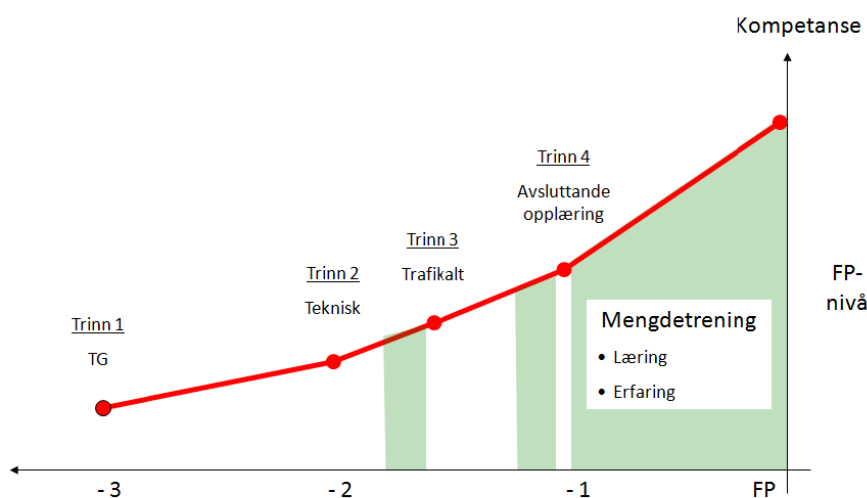
Det er viktig å ha en god arbeidsfordeling når man skal jobbe sammen om et omfattende tema og i tillegg lage et produkt. Vi valgte å fordele oppgaven med å skrive rapporten og utviklingen av produktene mellom oss, og begge hadde hovedansvaret for en av tingene. Under arbeidet hadde vi en god kommunikasjonsprosess og var like inkludert i alle delene av oppgaven.

Da vi skulle begynne å innhente informasjon til kandidatoppgaven stilte vi oss et spørsmål. Hvorfor skal vi motivere for mengdetrening, og hvilke fordeler er det ved mengdetrening? På Internett kom vi over flere sider som tok opp temaet og som fortalte om fordelene til mengdetrening. Trygg trafikk og Statens vegvesen er organisasjoner som er verdt å nevne i dette tilfelle. Under informasjonsinnhenting kom vi også over påmelding til informasjonsmøte om mengdetrening for foresatte. Vi valgte å delta på et slikt møte for å få innblikk i hva Statens vegvesen formidler på disse møtene, og dette kommer vi tilbake til senere i rapporten.

3.0 TEORIGRUNNLAG

3.1 Hva er mengdetrening?

Begrepene øvelseskjøring og mengdetrening benyttes ofte om hverandre, men det er likevel noe forskjell på disse to. Øvelseskjøring kan sammenlignes med at en elev tar trafikalt grunnkurs og deretter begynner å kjøre hjemme. Etter omlag 1 ½ år med kjøring hjemme begynner de med kjøretimer hos en trafikkskole, og seks måneder senere har eleven førerkortet i lommeboka. Personer som har hatt mye mengdetrening derimot, har ofte begynt med kjøretimer på trafikkskolen kort tid etter at de har fullført trafikalt grunnkurs. Deretter tar de det som de har lært med seg hjem og øver videre. Optimalt har en elev som begynner med føreropplæringen som 16-åring omlag et år til å mengdetrene fra de har avsluttet trinn 4 til de skal opp til en førerprøve. Figur 3.1 er en modell av opplæringsforløpet Statens vegvesen anbefalte på informasjonsmøtet om mengdetrening. Figuren viser at den største utviklingen skjer under mengdetrening etter endt opplæring på trinn 4.



Figur 3.1: Det optimale opplæringsforløpet (SVV informasjonsmøte)

3.2 Goals of driver education matrix (GDE-matrisen)

Den norske føreropplæringen er bygd på GDE-matrisen som knytter kunnskaper og ferdigheter, risikoøkende faktorer og evne til selvinnsett sammen for å definere hva det bør fokuseres på under føreropplæringen. GDE-matrisen benyttes for å danne et generelt bilde av hvordan en førers nivå bør være. (Peräaho m.fl, 2004)

GDE-matrisen er bygd opp i fire nivåer og tre innholdskomponenter. Det første nivået er et manøvreringsnivå, der eleven skal automatisere det tekniske ved kjøretøyet. I læreplan klasse B vil eleven da være på trinn 2 i opplæringsforløpet. Opplæringen på trinn 3 handler om å utvikle trafikal kompetanse. Da vil eleven bevege seg over i nivå 2 i GDE-matrisen, som er et taktisk nivå og går ut på valg og kjøremåter i trafikale situasjoner. Det tredje nivået er et strategisk nivå som går på valg og forhold knyttet til reiser/turer. Dette går mye inn på det som foregår i trinn 4 på opplæringen, ettersom eleven da må ta egne valg i forhold til kjøringen. Det fjerde nivået i GDE-matrisen er det overordnede nivået, og går ikke på kjøremåte og kjøreadferd. Dette nivået knytter seg til de personlige egenskapene som kan påvirke kjøreadferd som for eksempel alder, gruppetilhørighet og personlighet. De tre innholdskomponentene er kunnskaper og ferdigheter, risikoøkende faktorer og selvutbedring og selvinnsett. Figur 3.2 viser GDE-matrisen der man kan se innholdskomponentene til hvert nivå. (Loeng, 2012)

| | | Lærestoff | | |
|------------------|--|---|---|--|
| | | Kunnskaper og ferdigheter | Risikoøkende faktorer | Selvutbedring og selvinnsett |
| N I V Å | Overordnet nivå Generelle handlingstendenser og måter å se omverden på | Generell kunnskap om mennesket. Personlighet, livsstil, verdier, normer, alder og atferdstendenser. Informasjonssbearbeiding 10 | Spenningsøkning og risikotaking Holdninger og motiv Selvbedømmelse Gruppepress Rusmidler Livsmål og verdier 11 | Personlige vurderings-, reaksjons- og handlingstendenser/mønstre i ulike situasjoner. 12 |
| | Strategiske nivå 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 |
| | Taktiske nivå Valg og kjøremåter i trafikale situasjoner | Generell regel- og trafikkunnskap 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-oppfatning og forståelse 6 |
| | Manøvrerings nivå Manøvrering av kjøretøyet | Grunnleggende tekniske ferdigheter Kjøretøykontroll og kunnskaper om kjøretøyet sine egenskaper og virkemåte, fysiske lover m.m. 1 | Mangelfulle kunnskaper og ferdigheter Liten grad av automatisering Kjøretøyetegenskaper Friksjonsforhold m.m. 2 | Egne sterke og svake sider når det gjelder: Teknisk kjøreferdighet Kjøretøy- kunnskap og kontroll Fysiske lover o. l. 3 |

Figur 3.2: GDE-matrisen (Peräaho, Keskinen og Hatakka, 2003)

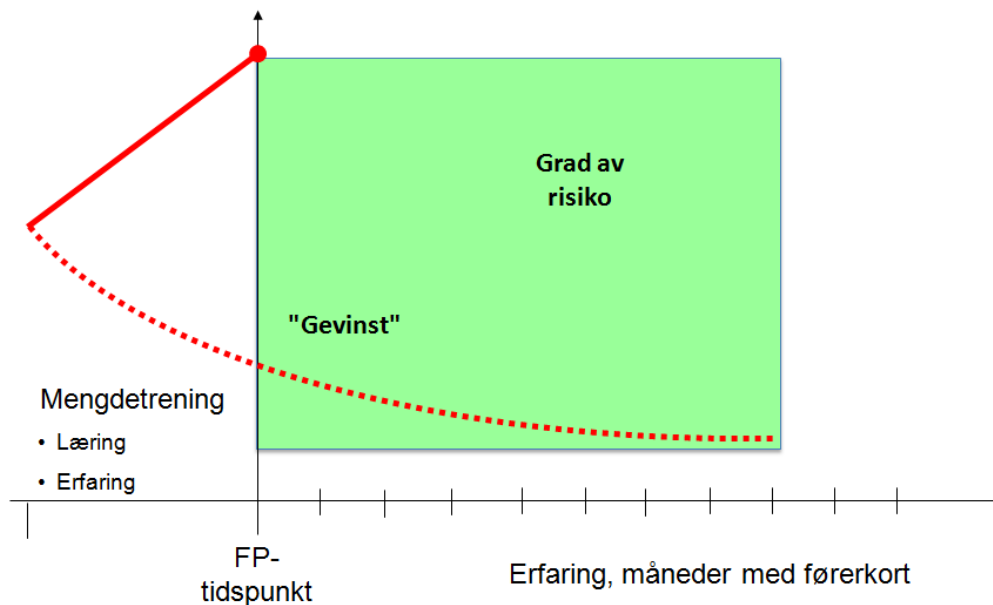
3.3 Hvorfor mengdetrene?

Ulykkesstatistikk viser at ungdommer befinner seg i risikogruppen for trafikkulykker. Feilvurdering og for sen informasjonsinnhenting har vært en medvirkende faktor i 45 % av dødsulykkene i 2011. (Statens vegvesen, 2012, p. IV) Ungdommer som har tilegnet seg tilstrekkelig med erfaring før førerprøven, har mindre sannsynlighet til å feilvurdere risikosituasjoner og kjøre uansvarlig.

I etterkant av en trafikkulykke vurderes førerens dyktighet ved å kartlegge om situasjonen var vanskelig for hva en gjennomsnittlig bilfører skal kunne beherske. Resultatet viser at i 70 % av ulykkene der manglende førerdyktighet har vært en av årsakene til at ulykken inntraff, kunne ulykken vært unngått av en gjennomsnittlig bilfører. (Statens vegvesen, 2012, p. 12)

Ulykkesårsakene hos ungdommer er som oftest feilaktige beslutninger, misforståelser ved at trafikksituasjoner blir feilvurdert eller at det oppstår situasjoner som de ikke har forutsetninger til å løse. Andre faktorer som kan spille inn er vanskeligheter med å stå imot impulser, følelser og gruppepress. Disse personlige forutsetningene kan fort påvirke motivasjonen til å ta de riktige beslutningene og føre til en endring i kjøreadferden. (Trygg Trafikk, 2011, p. 19) De personlige forutsetningene ligger på det overordnede nivået i GDE-matrisen, under de risikoøkende faktorene (figur 3.2). Å sikre seg nok erfaring ved å mengdetrene gjennom hele føreropplæringen er viktig for at eleven skal kunne forbedre sine ferdigheter på alle trinn, i tillegg til å utvikle seg som person og forankre gode holdninger.

Som vist i figur 3.3 er starttrisikoen etter førerprøven lavere for de som har drevet med mengdetrening før førerprøven. Det er derfor avgjørende at elevene begynner føreropplæringen tidlig nok for å unngå en høyere startrisiko enn nødvendig.



Figur 3.3: Grad av risiko etter førerprøve med mengdetrening (HiNT, Yrkesdidaktikk 2012)

3.4 Statens vegvesens informasjonsmøte for foresatte

Statens vegvesen arrangerer regelmessig informasjonsmøter for foresatte som skal øvelseskjøre med sine barn. Vi fikk delta på et slikt møte, og fikk et ganske godt førsteinntrykk. Møtet ble holdt i et stort auditorium på Statens hus i Trondheim, og det var godt oppmøte. Møtet ble holdt av to ansatte ved Trondheim trafikkstasjon, derav en med trafikkklærbakgrunn. Begge to jobber nå som sensorer og kunne dermed gi en beskrivelse av hva som forventes av elever når de møter til førerprøve. Temaene for kvelden så slik ut:

- Øvelseskjøring
- Nullvisjonen
- Ulykkesrisiko for ungdommer
- Læreplan
- Hvordan foreldrene kan bidra for å bedre barnas føreropplæring
- Regler for øvelseskjøring
- Førerprøven

Vi vil gå nærmere inn på hva som ble sagt om øvelseskjøring, ulykkesstatistikk, nullvisjonen, læreplanen og foreldrenes bidrag til barnas føreropplæring.

3.4.1 Øvelseskjøring og mengdetrening

Det første de foresatte ble spurt om var å gjøre rede for hva øvelseskjøring er. Det hadde de ikke mye problemer med å svare på, men da de fikk oppfølgingsspørsmål om hva

mengdetrening er var ikke det fullt så lett. De som svarte mente at det var det samme som øvelseskjøring. Det kan tyde på at mengdetrening er et begrep som ikke benyttes mye hjemme.

3.4.2 Foreldrenes bidrag til barnas føreropplæring

Ungdommer mellom 15 og 25 år er overrepresentert i ulykkesstatistikkene. Dette formidler Statens vegvesen om på informasjonsmøtene for å gjøre foreldrene klar over at deres barn er i faresonen for å bli utsatt for trafikkulykker, og for å gjøre foreldrene klar over at de selv kan være et tiltak for å redusere denne risikoen. Foreldrene kan ta ansvar og redusere risikoen for deres egne barn med holdningsskapende arbeid og mengdetrening.

3.4.3 Nullvisjonen

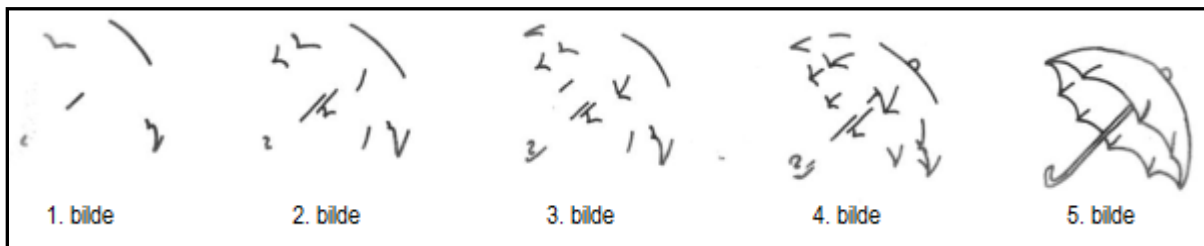
Nullvisjonen var et av temaene som ble tatt opp på mengdetreningsmøtet, og foreldrene fikk spørsmål om de trodde at det var realistisk å oppnå null hardt skadde eller drepte i trafikken. Flere svarte nei på dette spørsmålet, og de som holdt møtet fulgte da opp med å spørre om det hadde vært mulig å ha en nullvisjon innad i familien. Dette var de selvfølgelig positive til.

3.4.4 Læreplanen

Læreplanen for klasse B er lagt opp for å forberede elevene for livet etter førerprøven. Det ble lagt mye vekt på dette på informasjonsmøtet, og Statens vegvesen gav også uttrykk for at erfaring spilte en stor rolle for elevens nivå etter førerprøven. En elev som har fulgt det optimale opplæringsforløpet (figur 3.1) og har mengdetrent i omlag et år før førerprøven vil ha mindre startisiko etter førerprøven enn de som har gjennomført førerprøven kort tid etter endt opplæring på trinn 4. Ved å bruke et år på å mengdetrene og tilegne seg erfaring vil elevene altså ha bedre forutsetninger for å unngå ulykker.

Figur 3.4 ble vist fram på informasjonsmøtet, og vi har vært borti denne metoden for å demonstrere evnen til å forvente tidligere. Om en faresituasjon oppstår kan det være avgjørende å oppfatte dette tidlig. Bildene blir vist en etter en til det blir fullstendig i femte bilde. På informasjonsmøtet klarte de fleste foreldrene først å se at det var en paraply på tredje og fjerde bilde. Da bilde hadde blitt avslørt ble bare første bilde vist frem igjen og de klarte å se at det var en paraply med en gang. Foreldrene fortalte da at det var fordi de hadde sett det før, eller med andre ord, de har erfart hva resultatet av første bilde blir. På samme måte er det under føreropplæringen. En elev som har mye erfaring og som har vært gjennom mange

forskjellige trafikale situasjoner, vil ha bedre oppfattelsesevne og dermed kunne oppfatte faresituasjoner tidligere.



Figur 3.4: Evne til å forvente (Statens vegvesen informasjonsmøte)

3.4.5 Sluttevaluering av informasjonsmøtet

Vi ønsker å si oss enig i det optimale opplæringsforløpet (figur 3.1) som Statens vegvesen la frem på møtet. Likevel gav de ikke inntrykk av at de selv ønsket å ta noe ansvar for at dette opplæringsforløpet skulle bli gjennomført. Mange av de foresatte tilstede på møtet stilte spørsmål om hvorfor det ikke var lovpålagt at førerprøven ikke kunne gjennomføres før ett år etter endt opplæring. Svaret representantene fra Statens vegvesen kom med da var: ”Det er trafikkskolene sitt ansvar”. På internettsiden som inviterer foresatte til informasjonsmøte, og ellers på Statens vegvesen sine sider står det ingenting om det optimale opplæringsforløpet. (Statens vegvesen, 2013)

4.0 RESULTAT

I utgangspunktet skulle vi bare lage et produkt, en elevbok, men med grunnlag i det som er lagt i frem i avsnitt 3.4.5 valgte vi også å lage en informasjonsbrosjyre. Denne brosjyren ser vi på som et løsningsforslag til påstanden om at trafikkskolene må ta større ansvar for å få elevene tidligere inn i skolebilen.

De to produktene vi har laget skal fungere som et helhetlig opplegg for trafikkskolene for å få økt mengdetrening. Informasjonsbrosjyren skal deles ut på trafikalt grunnkurs, og den skal hjelpe til med å motivere elevene til å begynne føreropplæringen fra fylte 16 år. I brosjyren får elevene informasjon om det optimale opplæringsforløpet og gode argumenter for hvorfor man skal starte opplæringen tidligst mulig. Denne brosjyren vil også fungere som en reklamebrosjyre for trafikkskolen.

Det andre produktet er en elevbok som eleven vil få utdelt etter sin første kjøretime. Denne elevboken skal fungere som en veileder til elev og ledsager i forbindelse med mengdetrening, da den inneholder gode beskrivelser av forskjellige øvelser samt refleksjonsoppgaver til eleven. Elevboken tar for seg trinn 2 og 3 i en kronologisk rekkefølge, og er beregnet for å brukes sammen med teoribøker og praktisk øving. I elevboken er

øvelsene på trinn 2 beskrevet med nøkkelpunkt og illustrasjoner, mens trinn 3 inneholder mer oppgaver til eleven for bevisstgjøring og refleksjon.

Etter hvert trinn er det satt inn et skjema der elev og trafikklærer kan fylle inn temaet for timen, og hva det skal øves på videre. Dette vil også hjelpe ledsager med å gjennomføre privat mengdetrening på det nivået eleven befinner seg på. I tillegg er det satt inn skjema der elev og ledsager kan loggføre mengdetreningen.

5.0 DRØFTING

For å utvikle seg til å bli en dyktig bilfører må det øves. Det optimale opplæringsforløpet legger til rette for økt mengdetrening som skal bidra til at eleven skal få god tid til å forankre gode holdninger og utvikle selvinnsikt. Som nevnt i avsnitt 3.3 vil de som har mengdetrent mye og tilegnet seg mer erfaring ha bedre forutsetninger for å ta de riktige beslutningene. Dette kan skyldes at de har fått en bedre trafikal forståelse og hatt god tid til å utvikle de personlige forutsetningene, slik at de lettere kan overstyre sine impulser og stå imot gruppepress.

Mer mengdetrening skal også bidra til at faresituasjoner oppfattes tidligere og riktige handlinger iverksettes automatisk. I mange av ungdomsulykkene er førerdyktighet en av årsakene til at ulykken inntraff. Ved å begynne mengdetreningen allerede på trinn 2 vil eleven ha mulighet til å automatisere den tekniske kjøretøybehandlingen grundigere. Vi tror at det kan bidra til færre ungdomsulykker der førerfeil er en av ulykkesårsakene. Mengdetrening på trinn 3 kan bidra til færre feilvurderte trafikksituasjoner.

Slik det er i dag kommer mange elever til trafikkskolen kun noen måneder før de ønsker å få førerkort. Dette er en av utfordringene som vi ønsker å møte med informasjonsbrosjyren. De fleste elevene på trafikalt grunnkurs er 15–16 år gamle, og er veldig motiverte til å begynne med øvelseskjøring. Statens vegvesen sender ut informasjon om mengdetreningsmøter til elevene før de fyller 16 år, og mange av foreldrene deltar på disse møtene rett før deres ungdom skal begynne å øvelseskjøre. Den informasjonen som blir gitt til foreldrene gjør at de får et større innblikk i det optimale opplæringsforløpet og skal bidra til å involvere foreldrene ved å drive mengdetrening. Det er nødvendig at foreldrene ser hvor viktig deres rolle er for å redusere risikoen til deres ungdom etter førerprøven. Dette kan formidles gjennom figur 3.3 som viser at elevene med mengdetrening har en tilstrekkelig lavere startisiko etter førerprøven enn de som ikke har fulgt det optimale opplæringsforløpet.

Når foreldrene blir mer involvert vil trekantsamarbeidet mellom trafikkskole, elev og ledsager styrkes.

Dersom vi allerede på trafikalt grunnkurs klarer å motivere elevene til å ta sin første kjøretime rett etter gjennomført trafikalt grunnkurs, vil elevene få en god start og et godt hjelpemiddel til både seg selv og ledsager i form av elevboken. En utfordring kan være at trafikalt grunnkurs nå skal inn i det offentlige skoleverket. Lærere på ungdomsskolene har kanskje ikke den samme forståelsen for mengdetrening som det en trafikklærer har, og motivasjonsgrunnlaget for å starte tidlig på trafikkskolen vil muligens forsvinne. En løsning på dette kan være om Statens vegvesen tar på seg ansvaret med å motivere for mengdetrening, for eksempel ved å utarbeide en informasjonsbrosjyre lignende den vi har laget. Ulempen vil da være at trafikkskolen mister muligheten til å promotere seg selv og skape økt kundemasse.

Dersom elevene starter føreropplæringen tidlig, vil kostnadene ved å ta førerkort bli spredt over en lengre tidsperiode. Førerkortet vil da kanskje ikke oppleves som så dyrt, og mer mengdetrening kan bidra til at det trengs færre kjøretimer på trafikkskolen. Økonomisk sett kan dette være en gevinst for eleven, men kanskje et tap for trafikkskolen. På den andre siden kan dette likevel være positivt for trafikkskolen ved at de kan få en økt kundemasse dersom mange elever velger akkurat denne skolen på grunn av muligheten for et rimeligere førerkort. Økonomi er også en av motivasjonsfaktorene som Statens vegvesen argumenterer med på mengdetreningsmøtene.

En av de største utfordringene for dette undervisningsopplegget er de trafikkskolene som tilbyr intensivkurs. Slike kurs gir ikke muligheten til å mengdetrene tilstrekkelig for å utvikle sine ferdigheter og kunnskaper. Dersom vi med informasjonsbrosjyren og elevboken klarer å få elevene tidligere i gang med føreropplæringen vil kanskje behovet for intensivkurs reduseres, og det kan bli en økt andel av mengdetrening blant elevene.

6.0 AVSLUTNING

Under arbeidet med denne oppgaven har vi fått en større forståelse for mengdetrening og vi har blitt mer bevisst på hvor viktig dette er i forhold til ulykkesrisiko. Gjennom produktene vi har laget ønsker vi å nå ut til elev og ledsager for å kunne bidra til en reduksjon i antall ungdomsulykker.

Mengdetreningsmøtene Statens vegvesen inviterer til er et viktig tiltak for å få elevene tidlig i gang med opplæringen. I og med at foreldrene blir gjort oppmerksom på gevinstene

ved å starte føreropplæringen tidlig vil de kanskje også bli mer motiverte til å sende sine barn til trafikkskolen tidligere, samt mengdetrene med de selv.

Det er godt mulig at produktene som vi har utarbeidet må endres for å få opplegget til å fungere optimalt, ettersom det vi har laget kan ses på som en prototype som ikke har blitt prøvd ut i praksis enda. Vi har likevel stor tro på at opplegget kan fungere, men en avgjørende faktor er at vi må få elevene tidlig nok inn i skolebilen.

KILDER

Rapport:

Rapporter:

- Trygg Trafikk. *Tenåringer i trafikken. Kunnskapsgrunnlag om ungdom og trafiksikkerhet*. 2011.
- M. Peräaho, E. Keskinen og M. Hatakka. *FØRERKOMPETANSE I ET HIERARKISK PERSPEKTIV; KONSEKVENSER FOR FØREROPPLÆRINGEN*. 2004.

Tilgjengelig på URL: <http://www.vegvesen.no/attachment/73112/binary/41867>

Funnet 13.02.2013

Internett:

- Statens vegvesen. *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken*. 2012.

URL: <http://www.vegvesen.no/attachment/376437/binary/643636>

Funnet 23.02.2013

- Statens vegvesen. *vegvesen.no*. 2013.

URL: <http://www.vegvesen.no/Forerkort/Foreropplaering/Ovelseskjoring>

Funnet 20.02.2013

Forelesninger:

- Loeng, Svein. *GDE-matrisen*. 2012. Pedagogikk, Høgskolen i Nord-Trøndelag.

Figurliste:

- Figur 3.1: Power Point, yrkesdidaktikk ved Høgskolen i Nord-Trøndelag 2012. *Det optimale opplæringsforløpet* som vist på Statens vegvesen informasjonsmøte.
- Figur 3.2: Peräaho, Keskinen og Hatakka 2003. *GDE-matrisen*.
- Figur 3.3: Power Point Mengdetrening og samarbeid med foresatte, yrkesdidaktikk Høgskolen i Nord-Trøndelag 2012. Grad av risiko etter førerprøve med mengdetrening.
- Figur 3.4: Power Point *Mengdetrening og samarbeid med foresatte*, yrkesdidaktikk Høgskolen i Nord-Trøndelag 2012. *Evne til å forvente*.

Elevbok:

Litteratur:

- Cappelen Damm. *Vegtrafikklovgivningen 2011*. 2011. Cappelen Damm Akademisk.
- Eikeland, Bjarne. *Førerkort lærebok klasse B*. 2011. Trafikkforum AS.
- Glein og Lødemel. *Førerkortboka*. 2006. NKI forlaget.
- Glein og Lødemel. *Trafikkdidaktikk*. 2007. NKI forlaget.
- Moe, Nermark og Torsmyr. *Veien til førerkortet*. 2011. Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund.
- Dagfinn Moe. *Kjøreprosessen*. 2009. Dagfinn Moe.

Internett:

- Alle skilt i Elevboken er hentet fra Statens vegvesen sine sider i februar 2013.
URL: <http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Lover+og+regler/Trafikkskilt>

Figurliste:

- Figur 1: Mikkelsen, Maya 2013. *En god sjåfør*.
- Figur 2: Moe, Dagfinn. Design: Mikkelsen og Richartz 2013. *Kjøreprosessen*.
- Figur 3: Mikkelsen og Richartz 2013. *Instrumentpanel*.
- Figur 4: Glein og Lødemel 2006. *Kopling*.
- Figur 5: Mikkelsen, Maya 2012. *Sving til høyre*.
- Figur 6: Mikkelsen, Maya 2012. *Sving til venstre*.
- Figur 7: Haldorsen, Andreas 2013. *Girspaken*.
- Figur 8: Haldorsen, Andreas 2013. *Parkering*.
- Figur 9: Haldorsen, Andreas 2013. *Lukeparkering*.
- Figur 10: Mikkelsen og Richartz 2013. *Landeveg*.
- Figur 11: Glein og Lødemel 2006. *Vegoppmerking*
- Figur 12: Mikkelsen, Maya 2013. *Myndighetspyramiden*. Inspirert fra undervisning på Høgskolen i Nord-Trøndelag.
- Figur 13: Haldorsen, Andreas 2013. *Blindsoner*.
- Figur 14: Haldorsen, Andreas 2013. *Vikeplikt*.
- Figur 15: Haldorsen, Andreas 2013. *Feltskifte*.
- Figur 16: Haldorsen, Andreas 2013. *Akselerasjonsfelt*.
- Figur 17: Haldorsen, Andreas 2013. *Retardasjonsfelt*.

- Figur 18: Haldorsen, Andreas 2013. *Rundkjøring*.
- Figur 19: Mikkelsen, Maya 2013. *Lyssignal*.

Informasjonsfolder:

Hovedinnholdet i informasjonsbrosjyren er utarbeidet fra rapporten og Elevboken.

Forelesninger:

- Risiko statistikk dmo 2012. Trafikk og psykologi, Høgskolen i Nord-Trøndelag.
Drepte og hardt skadde bilførere etter kjønn og alder, 2001-2010.

Internett:

- Gjensidige 2013:
URL: <https://www.gjensidige.no/privat/tema/bilen-min/ovelseskjoring>
Funnet 27.02.2013