

Kandidatoppgave

Mengdetrening

Extensive driver training

Hvordan kan et ideelt opplæringsløp være for å nå målet om økt mengdetrening?

How can an ideal course of training look like in order to increase the amount of extensive driver training?

Jon Frisnes og Roy Sandbakken

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2013



Avdeling for
trafikklærerutdanning

Sammendrag

Siden aldersgrensen for å øvelseskjøre ble satt ned til 16 år i 1994, har intensjonen vært å øke mengdetreningen. Forskning viser at til tross for senket aldersgrense har mengden privat øvelseskjøring ikke økt i betydelig grad. På bakgrunn av dette har vi valgt følgende problemstilling:

- *Hvordan kan et ideelt opplæringsløp være for å nå målet om økt mengdetrening?*

Dagens læreplan for førerkort kl. B legger til rette for at det i opplæringen kan gjennomføres mengdetrening utenom opplæring hos en trafikkskole. Relevant forskning viser at med rett kvantitet og kvalitet på denne mengdetreningen kan dette ha en positiv innvirkning på ulykkesrisikoen til unge sjåførere de første måneder etter ervervet førerkort.

I rapporten vil vi redegjøre for mulige årsaker til at mengdetrening ikke gjennomføres etter intensjonen. Vi vil også beskrive noen tiltak som har blitt prøvd for å nå målsettingen, og komme med forslag på tiltak vi mener bør iverksettes.

Vi har valgt en litteraturstudie med en induktiv tilnæringsmåte, og har stilt oss følgende forskningsspørsmål som bakteppe:

- Hvorfor blir det ikke gjennomført nok mengdetrening?
- Hvordan bør mengdetrening gjennomføres?
- Hvilke tiltak bør iverksettes for å øke mengdetrening?

Ut i fra forskningen på disse spørsmålene har vi kommet frem til følgende konklusjoner:

- Kvalitet og kvantitet på dagens informasjon bør forbedres.
- Klarere føringer vil være nødvendig for å få en tydelig og rask endring.
- Det bør innføres et minstekrav på tidsrom fra påbegynt føreropplæring til førerprøve. I tillegg bør det være tidskrav til gjennomføringen av hvert enkelt trinn, samt at det bør være krav om et gitt tidsrom mellom gjennomført trinn 4 og førerprøve.
- Dagens 2-års prøvetidsordning bør revurderes med tanke på innføre et gradert førerkort i hele eller deler av denne perioden.

Summary

When the age limit for driving practise was reduced to 16 years in 1994 the intention was to increase the amount of exercise. Research shows that despite lowering the age limit the amount of private driving practice has not increased significantly. Based on this we decided to study the following problem:

- How can an ideal course of training look like in order to increase the amount of extensive driver training?

The current curriculum for driving license class B facilitates that a large amount of training can be completed outside a driving school. Applicable research shows that with the right quantity and quality, this exercise can have a positive impact on the risk of accident for young drivers during the first months after acquiring their license.

In this report we will argue for possible reasons why the extensive driver training is not conducted as intended. We will also describe some actions that have been taken in order to reach the goal and suggest some measures that we feel should be implemented.

We have chosen to treat this in a literature study with an inductive approach. We have asked ourselves the following research questions as a setting for the study:

- Why isn't there carried out enough amounts of extensive driver training?
- How should the extensive driver training be conducted?
- What measures should be taken in order to increase the amount of training?

From our research we have concluded that:

- The quantity and quality of today's information should be improved.
- It's necessary with clearer guidelines to obtain a definite and rapid change.
- There should be a minimum of time from the commencement of training until the driving test. In addition, there should be a time requirement for completion of each step, and there should be a required period of time between completing Step 4 and the driving test.
- The current two-year probation scheme should be reconsidered against introducing a graduated driving license for all or parts of this period.

Forord

Interessen for temaet mengdetrening har kommet etter forelesninger på HiNT TLU. Her er det blitt fremmet et potensial til å minske ulykkesrisikoen for unge, ferske sjåførere ved øke mengden privat øvelseskjøring. Vårt grunnlag for å forske videre på dette var at vi var forundret over hvorfor det ikke var mer interesse blant foreldre og eventuelle ledsagere til å være med på å gjøre det tryggere for unge mennesker å ferdes i trafikken.

Å forske på dette stoffet har vært en interessant og lærerik prosess. Ikke bare har vi styrket vår kunnskap omkring mengdetrening, vi har også fått en bedre bakgrunn for å gå ut i yrket som trafikklærere, og en bedre motivasjon til å følge læreplanens intensjoner. Vi har fått et litt annet syn på hvorfor det ikke utøves mer privat øvelseskjøring enn vi hadde før vi begynte på oppgaven, og vi ser at det kan være et potensial for trafikklærere til å være flinkere til å motivere og legge mer til rette for et økt samarbeid med eventuelle ledsagere.

Vi ønsker å takke vår veileder, Rolf Robertsen, for gode råd og inspirerende veiledning underveis i prosessen. Takk til Morten Fransrud fra NAF, Ellen Ramstad i ATL, og Bård Morten Johansen fra Trygg Trafikk for å ha tatt seg tid til å komme med deres synspunkter og Alf Erik Skår hos Gjensidige Stjørdal for informasjon vedrørende deres kampanje. Vi vil også takke Dagfinn Moe ved Sintef i Trondheim for hjelp med innhenting av relevant forskningsmateriale. Til slutt vil vi takke Eva Frisnes for korrekturlesing og Ida Braarud for hjelp med oversettelse av sammendrag.

Stjørdal, Mars 2013

Jon Frisnes

Roy Sandbakken

Innholdsfortegnelse:

1 - Innledning	5
2 - Kunnskapsstatus	6
2.1 – Nullvisjonen	6
2.2 - GDE-Matrisen.....	7
2.3 - Begrepet mengdetrening	8
2.4 - Intensjoner med læreplan kl. B	8
2.5 - Trafikkpsykologi.....	10
2.6 - Ungdom og risiko	12
2.7 - Risikonedgang etter ervervet førerkort	13
2.8 - Kjøreerfaring før førerprøven	14
3 – Metodebruk	17
4 - Drøftelse	18
4.1 - Hvorfor er det ikke nok mengdetrening?	19
4.2 - Hvilke tiltak bør iverksettes?	21
5 - Konklusjon	24
Kilder	26

1 - Innledning

Allerede i 1994 forelå det forskning på ulykkestall blant unge førere som viste at risikoen til bilførere mellom 18 og 21 år var stor de første månedene etter ervervet førerkort. For å få en økning i øvelseskjøringen ble derfor aldersgrensen for å øvelseskjøre i Norge senket fra 17 til 16 år. Senere evaluering av dette tiltaket viste at det ikke hadde noen innvirkning på ulykkesrisikoen ettersom det, til tross for reduksjonen i aldersgrensen, ikke ble gjennomført mer øvelseskjøring (TØI-rapport 498/2000). I 2005 kom en ny opplæringsmodell for føreropplæring. Også her var en av intensjonene å legge til rette for mer mengdetrening før førerkortervervelse. En forutsetning for å få mest mulig utbytte av opplæringsperioden, er et samarbeid mellom elev, ledsager/ foreldre og trafikkskole, senere kalt trekantsamarbeid.

Under forelesninger på Hint TLU har vi i mange sammenhenger kommet over begrepene mengdetrening, øvelseskjøring og ledsagerstøttet opplæring. Hva som er forskjellen på disse begrepene har vi under forskningen kommet frem til at det er en del sprikende svar på. Vi har valgt ikke å fokusere så mye på å redegjøre for vårt synspunkt på disse begrepene, men velger å tolke begrepet mengdetrening, som all kjøring utenom obligatorisk opplæring som har positiv innvirkning på ulykkesrisikoen etter ervervet førerkort. Et spørsmål vi da stilte oss, var om de forskjellige oppfatningene av begrepene kunne være med på å bidra til usikkerhet hos ledsagere og elever, og om dette har innvirkning på den utførte mengden av øvelseskjøring. Både forskning og ulykkesstatistikk sier at man ved å øke mengdetreningen kan være med på å senke ulykkesrisikoen til ferske førere betraktelig (TØI-rapport 566/2002). Hvorfor gjennomføres ikke dette da mer i praksis?

Dagens læreplan er i stor grad basert på GDE- matrisen. På de høyere nivåene skal elevene øke evnen til selvinnsikt og risikopersepsjon. De skal også kunne koble kjøreatferden opp imot egen personlighet og handlings- og vurderingstendenser. Dette er ting som ikke er målbare på en førerprøve, og den obligatoriske opplæringen skal dermed være med på utvikle dette. En økning i mengdetreningen vil kunne være et potensielt virkemiddel i denne utviklingen og det er viktig at ledsager er bevisst sin rolle. De må ha en formening om hva som skal øves på, hvordan det skal gjøres og når det skal øves på ulike temaer. Er det fokus på dette i dag? Kan dette bli bedre? Dette er spørsmål vi har stilt oss.

Det finnes en del tiltak som er blitt utprøvd for å bidra til økt mengdetrening, blant annet har Statens Vegvesen informasjonsmøter for ledsagere og det finnes trafikkskoler som har utarbeidet ledsagerkurs. Vi har vært i kontakt med representanter fra begge disse aktørene.

Det som kommer frem etter disse samtalene er at de foreldre/ledsagere som møter opp her, allerede er motiverte for å være med på et bra opplæringsforløp med et trekantsamarbeid. Spørsmålet er om det blir gjennomført. Trengs det mer oppfølging av staten, da kanskje med strengere føringer eller andre motivasjonsfaktorer utenom risikonedgangen? En annen utfordring er hvordan vi skal nå frem til den gruppen ledsagere som ikke kommer på infomøter og ledsagerkurs. Hvordan skal de motiveres for økt mengdetrening? Vi har hentet enn del informasjon om hvilke tiltak som er blitt gjort for å øke mengdetreningen, vi har også sett på forslag til tiltak, og vi vil i oppgaven prøve å utarbeide tiltak som vi mener kan være med å bidra.

Når vi begynte på prosjektet var temaet ganske klart, mengdetrening. Når det gjelder problemstillingen vår, så har den endret seg etter hvert ettersom det har dukket opp en del spørsmål som vi har hatt lyst til å forske videre på. Noen er besvart i oppgaven og noen står enda ubesvart. Den endelige problemstillingen ble: *Hvordan kan et ideelt opplæringsløp være for å nå målet om økt mengdetrening?*

2 - Kunnskapsstatus

2.1 – Nullvisjonen

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) vedtok man at Norge skulle ha en «nullvisjon» i trafikksikkerhetsarbeidet. Nullvisjonen omhandler at *et transportsystem ikke skal føre til tap av liv eller til varig skade*. Nullvisjonen er ikke et mål om null drepte i trafikken, men en visjon, en ledestjerne i trafikksikkerhetsarbeidet. Man mener at man ikke kan godta tap av menneskeliv eller varig skadde personer i trafikken, og at en varig skadd eller drept person er en for mye. Nullvisjonen har tre grunnpilarer:

- Etikk
- Vitenskapelighet
- Ansvar

Etikken går på at man kan ikke akseptere at et stort antall mennesker blir drept eller skadd i trafikken hvert år. Ethvert menneskeliv er unikt og uerstattelig. Vitenskapeligheten omhandler utformingen av vegsystemet og sier at *kunnskapen om vår mestringsevne i trafikken og tåleevne i en kollisjon skal legge premissene for valg av løsninger og tiltak*. Det er altså sikkerhet som skal være det viktigste i utarbeidelsen av nye veier, ikke økonomi. I punktet om

ansvar sies det at myndighetene og trafikantene har et delt ansvar for trafikksikkerheten. Myndighetene har ansvaret for å tilby et sikkert vegsystem og trafikantene har ansvaret for sin egen atferd i dette vegsystemet. (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, 2010-2013)

2.2 - GDE-Matrisen

Dagens føreropplæring kl. B er et resultat av NTP 2002-2011, hvor det var pekt på et behov for revisjon av hele føreropplæringen. All norsk føreropplæring etter 1. Januar 2005 har grunnlag i et modulbasert opplæringssystem. Personer som tar førerkort i flere klasser slipper da å gå gjennom samme lærestoff flere ganger. Dette systemet er i stor grad basert på GADGET-modellen (GDE-matrisen, fig.1). Denne modellen definerer hvilke ferdigheter en sikker, hensynsfull og effektiv bilfører må ha, og den blir dermed et verktøy for å finne målene man skal ha på føreropplæringen. Hovedtanken bak matrisen er at trafikantens oppgave kan beskrives hierarkisk. De evner og forutsetningene man har på de høyere nivåene, påvirker krav, beslutninger og atferd på lavere nivåer.

		Hva som skal læres		
		Kunnskaper og ferdigheter Faktorer som påvirker kjøringen	Risikoøkende faktorer Når faktorene gir negativ effekt	Selvurdering og selvsynsikt Innsikt i hvordan en forholder seg til eller står i forhold til faktorene
N i v å Individet Reisen Trafikken Kjøretøyet	Overordnet nivå Generelle Handlings-tendenser og måter å se omverden på	Sammenhengen mellom kjøreatferd og personlighet, livsstil, alder, atferdstendenser, gruppenormer	Virkningen av «sensation seeking», selvhedelse, føye seg etter gruppepress, bruk av rusmidler	Kunnskap om egne generelle tendenser til å vurdere og handle på bestemte måter
	Strategisk nivå Valg ved reiser/turer og forhold knyttet til reiser/turer	Valg av reise måte, planlegging av reisetidspunkt og reisetid, inntak av rusmidler	Ruspåvirkning, knapp tid, uheldige forhold p.g.a. dårlig valgt reisetidspunkt	Egne evner til å lage og følge planer
	Taktiske nivå Valg foretatt i forhold til trafikale situasjoner	Regler og trafikreguleringer, trafikale ferdigheter, sikkerhetsmarginer	Mangelfull kunnskap om regler, dårlige trafikale ferdigheter	Kjennskap til egne mangler når det gjelder kunnskap og ferdigheter
	Manøvreringsnivå Manøvrering av kjøretøyet	Teknisk kjøreferdighet, kjøretøyegenskaper, fysiske lover	Manglende automatisering av teknisk kjøreferdighet, mangler ved kjøretøy, dårlige kjøreforhold	Kjennskap til sin egen mangelfulle tekniske kjøreferdighet og kunnskap om kjøretøy, fysiske lover o.l.

Figur 1: Modifisert utgave av GADGET-Modellen

Det høyeste nivået, «individet», omhandler personlige forutsetninger og handlinger i livet fra et generelt perspektiv. Det nest høyeste nivået, «reisen», er innrettet mot selve reisen og de strategiske valgene som knytter seg til mål for reise og i hvilken sammenheng det skjer. Det

nest nederste nivået, «trafikken», handler om å mestre ulike konkrete situasjoner i trafikken. På det laveste nivået, «kjøretøyet», legges det vekt på kjøretøyets funksjoner og hvordan det manøvreres. (Statens vegvesen, Håndbok 260, s.16).

Et poeng med matrisen er at det ikke er nok med kunnskaper og ferdigheter på de forskjellige nivåene for å være en sikker sjåfør. Man må også være bevisst på eventuelle farer, risikoforventning, og ha innsikt i egne evner og egen personlighet. Derfor utvides den hierarkiske strukturen til en matrise for å kunne dekke alle disse dimensjonene. I tillegg til 4 nivåer inneholder matrisen tre kolonner: Den første kolonnen, «kunnskaper og ferdigheter», beskriver hvilke kunnskaper og ferdigheter som trengs for å ferdes sikkert under normale forhold. I den andre kolonnen, «risikøkende faktorer», legges det vekt på bevissthet på faktorer som kan være forbundet med større risiko. Den tredje kolonnen, «selvvurdering og selvinnsett», handler om trafikantens evne til å bedømme og plassere seg selv inn i de fire nivåene. (Trygg trafikk, Tenåringer i trafikken, kap.4.1, s.25).

2.3 - Begrepet mengdetrening

I læreplanen for klasse B og BE s.32 er mengdetrening definert på følgende måte: «*Med mengdetrening menes mye trening på det som det allerede er gitt grunnleggende opplæring i*». I læreplanen finner vi at begrepet mengdetrening blir brukt i kommentarene til både trinn 2, 3 og 4, og vi legger til grunn at det her er definisjonen fra side 32 som gjelder. Vi mener begrepet mengdetrening må settes i sammenheng med begrepet overlæring. Begrepet overlæring *betegner læring ut over det som er nødvendig for å mestre oppgaven* (Store norske leksikon, <http://snl.no/overl%C3%A6ring>). Dersom vi knytter denne definisjonen opp i mot definisjonen av mengdetrening i læreplanen for klasse B og BE, finner vi at disse samsvarer godt med hverandre. Ved å trene videre på de innlærte temaene gjennom øvelseskjøring, vil eleven få en økt erfaring før førerprøve, og dermed minske risikoen for uhell i ettertid.

Vi mener at mengdetrening kan defineres som all kjøring utenom obligatorisk opplæring som har positiv innvirkning på ulykkesrisikoen etter ervervet førerkort.

2.4 - Intensjoner med læreplan kl. B

Ut ifra GDE-matrisen er det i læreplan kl. B definert 7 temaer som bør være med i føreropplæringen:

- Lover og regler i trafikken og trafikken som system

- Kjøreteknisk ferdighet
- Trafikal ferdighet
- Økonomisk og miljøvennlig kjøring
- Handling og vurderingstendenser
- Selvinnsikt
- Planlegging og forberedelse før kjøring

Temaene ovenfor vektlegges på ulike tidspunkt i opplæringen. Dagens læreplan deler opplæringen opp i 4 trinn.

Trinn 1

Målene på dette trinnet er rettet mot elevenes risikoforståelse og trafikksystemet.

Kompetansen på dette trinnet er vanskelig å måle gjennom vurdering. Opplæring på dette trinnet er derfor obligatorisk.

Trinn 2

For å nå målene på dette trinnet skal eleven beherske bilen kjøreteknisk. God måloppnåelse er nødvendig for å ha rett forutsetning for opplæring på neste trinn, dette vurderes gjennom en obligatorisk veiledningstime. Elev og lærer skal sammen ta stilling til om målene er nådd.

Trinn 3

Etter endt opplæring på trinn 3 skal eleven kunne kjøre selvstendig i variert trafikk. Nivået på kjøringen skal være tilnærmet et førerkort nivå. Også på dette trinnet skal elev og lærer sammen ta stilling til om målet er nådd gjennom en obligatorisk veiledningstime.

Trinn 4

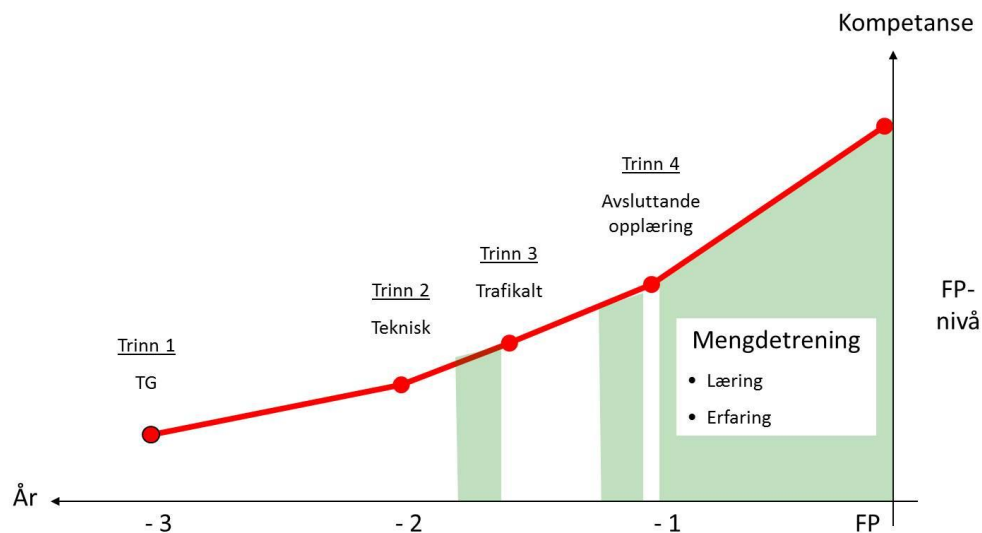
Målene her har i hovedsak fokus på elevenes risikoforståelse og selvinnsikt. Denne kompetansen er også i stor grad vanskelig å måle gjennom vurdering, og derfor er all opplæring her obligatorisk.

Obligatorisk opplæring finnes på alle trinn i opplæringen for kl. B. Allerede etter endt opplæring på trinn 3 skal eleven være på et nivå hvor en førerprøve kunne vært bestått. En av intensjonene med læreplanen er at tidsrommet mellom trinn 3, trinn 4 og førerprøve strekkes ut. For at elevene skal få tid til å absorbere og reflektere over det som er lært, er dette en nødvendighet. Det er også ønskelig at man driver med mengdetrening i denne perioden. Helt siden aldersgrensen for øvelseskjøring ble senket til 16 år i 1994 har tanken vært at opplæringen skal foregå over et lengre løp, gjerne 2 år. Det er da en forutsetning at det drives

mengdetrening med fokus på at eleven skal komme på et høyere nivå når det gjelder selvinnsikt, risikoforståelse og handlings og vurderingstendenser, altså de høyere nivå i GDE-matrisen. (Statens vegvesen, Håndbok 260).

Dersom man strekker opplæringsforløpet ut over 2 år, er det ikke meningen at all mengdetrening skal foregå mellom trinn 3 og førerprøve, men gjerne fordeles ut over alle trinn etter gjennomført trinn 1, trafikalt grunnkurs. Modellen nedenfor (fig.2) beskriver litt hvordan denne fordelingen av mengdetrening gjerne kan foregå:

Opplæringsmodellen: Intensjoner i føreropplæringen:



Figur 2: Powerpoint, forelesning av Rolf Robertsen, HiNT TLU, høst 2012

Som man ser av modellen er hovedtyngden av mengdetreningen lagt til trinn 4. Da har eleven mest utbytte av kjøringen med tanke på GDE-matrisens overordnede nivå, og det er også denne treningen som har mest positiv innvirkning på risikoen etter førerprøve.

Mengdetreningen på trinn 2 bør ha fokus på allerede innlærte tema, altså overlæring av kjøretekniske ferdigheter. I trinn 3 bør man ha også ha mengdetrening, da skal eleven gradvis ta mer ansvar for det trafikale.

2.5 - Trafikkpsykologi

I boken *Kjøreprosessen* av Dagfinn Moe, 2009 blir det redegjort for menneskets hukommelsessystemer. Han beskriver her viktigheten av å repetere og tenke over det du allerede har lært når du skal lære noe nytt. På side 48 i denne boken er det en figur som viser

hukommelsesendring etter innlæring. Denne figuren viser at man allerede etter en time har glemt halvparten av informasjonen man fikk under innlæringen, men at dersom man bearbeider stoffet aktivt gjennom repetisjoner, skriver ned noe, sitter og tenker over det etc. vil man forsinke glemselen betraktelig.

2.5.1 Menneskets hukommelsessystemer

I trafikken får vi informasjon kontinuerlig. Denne informasjonen bearbeides i hjernen og ligger til grunn for de handlingene vi utfører. Bilkjøring består altså av informasjonsinnhenting og informasjonsbearbeiding. Dette kan igjen deles inn i fire punkter som beskriver kjøreplassen:

1. Sanser
2. Oppfatte
3. Avgjøre
4. Handle

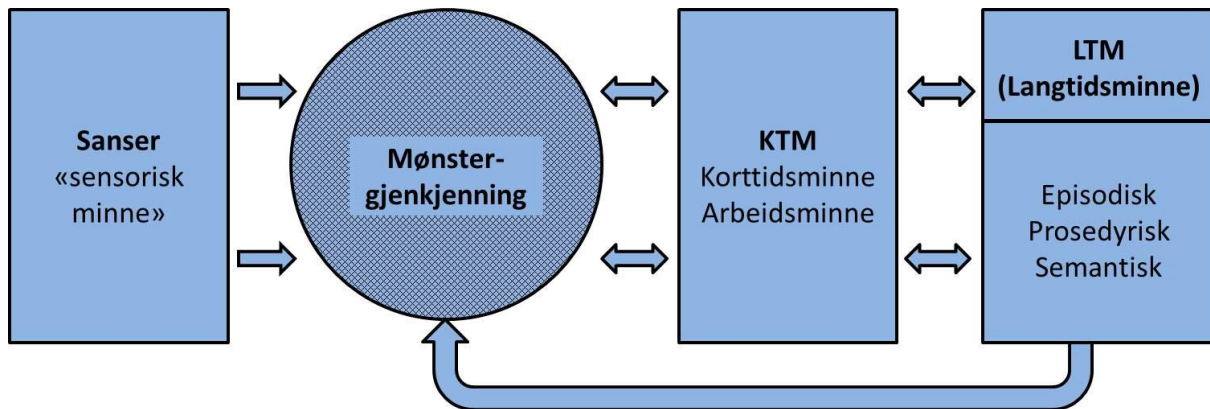
I trafikken er det viktig at man kan oppfatte og avgjøre riktig i forhold til de ulike trafikksituasjonene man kommer opp i. Ettersom vi hele tiden kommer opp i nye trafikksituasjoner, er det av stor betydning at denne prosessen gjennomføres hurtig. Når man har fått tilstrekkelig kjøreefaring blir disse prosessene automatisert. En automatisert handling innebærer at vi utfører handlingen uten at vi analyserer i detalj hva vi skal gjøre og hvordan vi skal gjøre det, det foregår ubevisst. Dette kalles prosedyrisk hukommelse og er et sentralt system i menneskets langtidshukommelse.

Mennesket har flere former for lager eller hukommelser. Disse bidrar hver for seg eller sammen til at vi husker det som skjer i øyeblikket og det som har skjedd for lenge siden. Den menneskelige hukommelse kan forklares på følgende måte:

1. Sensorisk register: Dette lageret har sannsynligvis kapasitet til å holde på en stor mengde sanseinntrykk og sørger for at disse ikke forsvinner umiddelbart fra sanseorganet. Det opprettholdes imidlertid i svært kort tid, bare i brøkdelen av et sekund.
2. Korttidshukommelsen: Kalles også arbeidshukommelsen. Her kan vi lagre en begrenset mengde med informasjon for en kortere tidsperiode. Man sier at korttidshukommelsen maks kan inneholde 7 ± 2 informasjonenheter i noen få sekunder.

3. Langtidshukommelsen: Kalles også kunnskapslageret. Dette er et lager med tilnærmet ubegrenset kapasitet og inneholder flere systemer. Vi har tidligere omtalt den prosedyriske hukommelsen, men langtidshukommelsen inneholder også episodisk hukommelse der episoder og begivenheter i livet vårt blir lagret, og semantisk hukommelse som er kunnskap om sammenhenger og mer leksikal kunnskap. Problemet med all denne informasjonen er å få fremkalt riktig informasjon i de riktige situasjonene, og for at dette skal være mulig, har hjernen utviklet metoder for å lagre og hente fram informasjonen på.

Modellen nedenfor (Fig.3) viser de viktigste komponentene i menneskets oppfattelses og hukommelsesprosess.

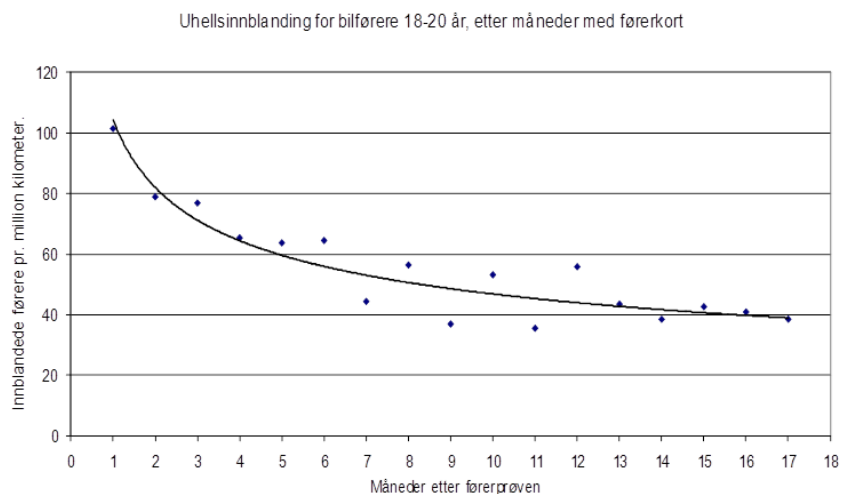


Figur 3:Dagfinn Moe, Kjøreprosessen, 2009, s.44

Som vi ser av modellen er det en prosess som kalles mønstergjenkjenning. Det er her sanseintrykkene omdannes til meningsfulle helheter. Pilen fra langtidshukommelsen viser at vi anvender den kunnskap og erfaring vi har tilegnet oss til å finne mening i sanseintrykkene (Dagfinn Moe, *Kjøreprosessen*, s.44 og Statens vegvesen, Håndbok 260, s.18).

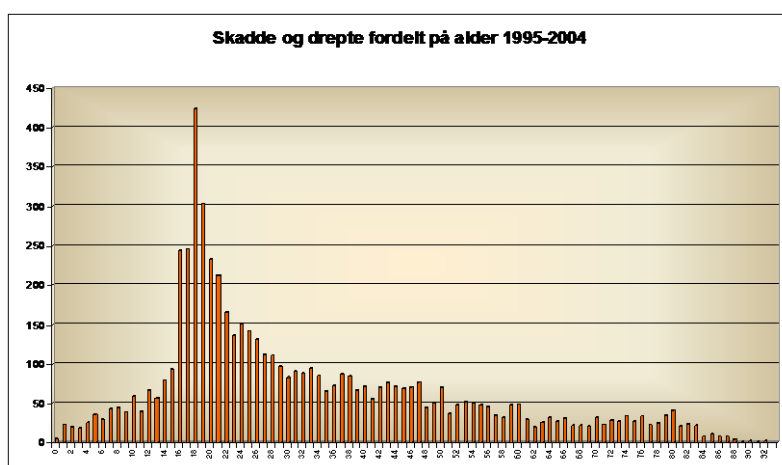
2.6 - Ungdom og risiko

Hensikten med å ha føreropplæring er at man skal lære opp sjåfører til å kjøre på en måte som er sikker, hensynsfull og samtidig effektiv. Ved å se på ulykkesstatistikk fra flere år tilbake, har man kommet frem til at unge sjåfører har en særlig stor risiko for å bli utsatt for ulykker de første månedene etter at de har ervervet sertifikat. (se fig. 4).



Figur 4: Sagberg, F. 2000. Evaluering av 16 – årsgrense for øvelseskjøring med personbil. TØI rapport 498/2000

Når man også kan se at unge mennesker er overrepresentert i statistikk som viser innblandinger i trafikkkulykker (Fig. 5), er det interessant å se på hva som er årsaken til at ungdommenes ulykkesinnblanding synker så betraktelig de første 9-12 månedene etter å ha ervervet sertifikat. Hva skjer i denne perioden? Kan man ved hjelp av føreropplæringen få ned risikoen tidligere og dermed minske risikoen for førere med nytt førerkort?



Figur 5: «trollveggen», Powerpoint, Hint TLU, høst 2012.

2.7 - Risikonedgang etter ervervet førerkort

I TØI-Rapport 656/2003, *Uerfaren bak rattet* av Fridulv Sagberg og Torkel Bjørnskau, blir det testet ut tre ulike hypoteser av hva som faktisk læres de første ni måneder etter førerprøven.

- Hypotese A: Oppfattelse av fare
- Hypotese B: Tilvenning til bilen

- Hypotese C: Samspill i trafikken

Resultatene fra denne rapporten tyder på det er en betraktelig økning i ferdighetene ved alle tre hypotesene. Mer erfaring gir bedre evne til å oppfatte faresituasjoner, førerne får bedre tekniske ferdigheter, mer automatiserte handlinger, og evnen til å samhandle med andre økes. Dette viser at økt erfaring har innflytelse på flere områder som kan være med på å minske risikoen til de unge førerne.

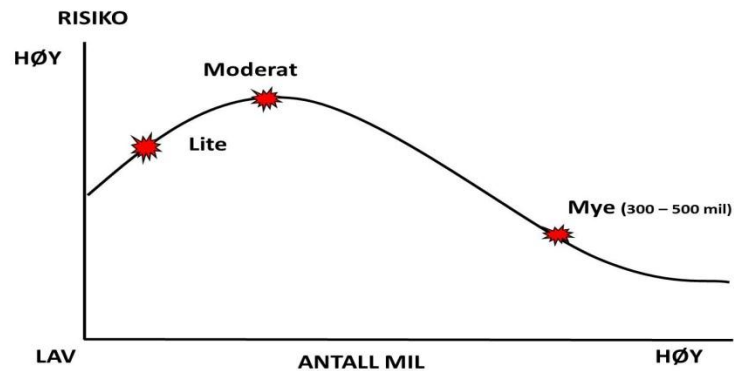
Dersom disse positive endringene i unge føreres ferdigheter er med på å minske risikoen de første måneder etter førerkort, kan det vel også tenkes at man ved å tilegne seg denne erfaringen på et tidligere tidspunkt, før førerprøve, vil få en positiv endring i ulykkesrisikoen etter førerprøve. Et spørsmål man da må stille seg er hvor mye kjøreefaring som må til for å minske risikoen og hvordan skal dette gjøres?

2.8 - Kjøreefaring før førerprøven

I 1994 ble aldersgrensen for å øvelseskjøre i Norge senket fra 17 til 16 år. I evalueringen av denne endringen fant man at de som tok førerkort etter at aldersgrensen ble senket ikke hadde en lavere ulykkesrisiko etter førerprøven (TØI-Rapport 566/2002, s.1). En mulig forklaring på dette mente man kunne være at til tross for at aldersgrensen ble senket, så var økningen i omfanget av øvelseskjøring før førerprøven relativt beskjeden. I Sverige viste derimot en studie fra VTI at nedgangen i aldersgrensen fra 17 ½ til 16 år utgjorde en nedgang på ca. 15 prosent på ulykkesrisikoen blant unge førere, og Hans Erik Petterson, forskningssjef på VTI, mente at 16-årsreformen dermed var den mest betydningsfulle trafikksikkerhetsreformen siden bilbelteloven (VTI aktuelt 2-2000). I motsetning til Norge så man i Sverige en markant økning i antallet timer med øvelseskjøring etter at aldersgrensen ble senket, fra 47,6 timer før, til 86,5 timer etter at aldersgrensen ble senket. Dersom man regner med at man kjører 40 km pr. klokke, blir dette en økning på 1556 km. I Norge var denne økningen på bare 170 km (TØI rapport 566/2002, s.9).

Ut ifra redegjørelsen av nytteverdien til mengdetrening, gjennom trafikkpsykologi og forskning, og dersom man legger tallene fra Sverige til grunn, skulle man kanskje tro at en graf som viste effekten av mengdetrening i forhold til risiko ville bestå av en rett nedadgående linje der risikoen for ulykker synker proporsjonalt med antall timer eller kilometer med trening. Tidligere forskning viser imidlertid at mengdetrening ikke er udelt positivt (fig. 6).

Mengdetrening og risikonivå



Figur 6: mengdetrening og risikonivå, Powerpoint, Hint TLU, høst 2012

Grafen i fig. 6 viser at ikke all mengdetrening er med på å redusere risikoen for å bli innblandet i en ulykke. Faktisk er det slik at dersom man i det hele tatt skal få utbytte av mengdetreningen, må man øvelseskjøre over et visst antall timer. I TØI sin rapport, *Mengdetrening, kjøree erfaring og ulykkesrisiko* av Fridulf Sagberg, 2002 mener man at den mest nærliggende forklaringen på den omvendte U-en kan være at de som har øvelseskjørt lite før førerprøven er usikre og kjører mer forsiktig, og at dette igjen fører til at de blir innblandet i færre ulykker. Sagberg har en forklaring på at de som har et middels omfang av øvelseskjøring har en høyere risiko. Han mener at etter hvert som man har øvelseskjørt mer har man blitt mer trygg på egne ferdigheter, og at troen på disse gradvis har forbigått de faktiske ferdighetene. Dette fører til at førerne tar en større risiko, uten at man har tilstrekkelig erfaring til å mestre de situasjonene man da kommer opp i. Når eleven kommer opp i et visst antall timer med mengdetrening, vil selvinnsikten bedres slik at den står mer i stil med de faktiske ferdighetene. Eleven får da et mer reelt bilde av sin faktiske førerdyktighet. Dersom denne forklaringen er riktig, betyr det at dersom man gjennomfører førerprøven og får førerkort etter et moderat omfang av mengdetrening, vil mengdetreningen faktisk ha hatt en negativ effekt.

For å finne ut hvor mye mengdetrening som er optimalt så må man ta høyde for to faktorer. På den ene siden har man elevens læringsutbytte og på den andre siden har man trafikksikkerheten under øvelseskjøringen. En økning i mengdetreningen vil føre til mer eksponering før førerprøven, noe som igjen vil føre til flere uhell og ulykker. Man anbefaler dermed at så mye som mulig av mengdetreningen kombineres med kjøring som var planlagt gjennomført uansett, heretter kalt kombinert øvelseskjøring. Grunnen til dette er at dersom

man utelukkende kjører for mengdetreningen skyld, vil det være en bil i trafikken som ikke ville vært der ellers.

Dersom en økning av mengdetreningen skal gi positiv effekt på trafikksikkerheten, må gevinsten av mengdetreningen være større enn den ekstra risikoen man påfører trafikken ved å kjøre mer før førerprøven. Etter hvert som eleven styrker sine ferdigheter vil risikoen for uhell og ulykker under øvelseskjøringen gå ned. Den optimale mengden mengdetrening vil dermed være når eleven er på et så høyt nivå at den økte gevinsten man får gjennom mengdetreningen er så lav at den oppveies av den økte risikoen for ulykker man får under øvelseskjøringen. Et annet moment er hvor stor effekt man vil ha av mengdetrening med ledsager kontra når man kjører alene. Kjøring alene vil trolig føre til at føreren kommer opp i flere vanskelige situasjoner enn man vil med en ledsager i bilen. Dette er situasjoner føreren kan lære av og man bør dermed også ta høyde for at kjøring med ledsager vil ha kunne ha en noe lavere effekt enn dersom man kjører alene.

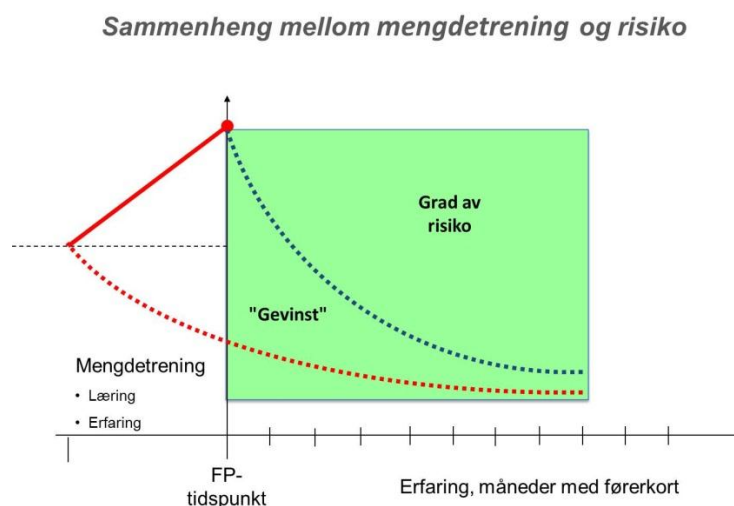
Dersom man regner ut i fra de mest forsiktige forutsetningene, at kjøring med ledsager kun er halvparten så effektiv som kjøring alene og at bare 20 prosent av øvelseskjøringen er kombinert øvelseskjøring, så vil den optimale mengden øvelseskjøring for å redusere personskadeulykkene være mellom 3000 til 5000 km. Den optimale mengden øvelseskjøring for å redusere materiellskadeulykkene er imidlertid vesentlig lavere, kun 500 -1000 kilometer. Dersom man øvelseskjører 3000 – 5000 kilometer vil man dermed måtte ta høyde for at det kan bli noen flere materiellskadeulykker, men alvorlige ulykker med personskade vil gå ned (Harald Aas, <http://samferdsel.toi.no/article11738-324.html>).

De som gjennomfører mengdetrening slik det er beskrevet ovenfor vil ha en lavere risiko for uhell og ulykker etter førerprøven enn de som ikke gjennomfører mengdetrening. Denne gevinsten får man imidlertid først og fremst gjennom økte ferdigheter hos eleven. Nyere norsk forskning tyder på at mengdetrening har liten effekt på holdninger til sikkerhet og god selvvurdering av egne ferdigheter. Den norske føreropplæringen støtter dette ved at det, i de obligatoriske delene av opplæringen, tilrettelegges for utvikling av risikoforståelse og gode holdninger til trafikksikkerhet (Statens vegvesen, *Plan for tiltak mot ungdomsulykker*, s.15).

3 – Metodebruk

Vi begynte på denne oppgaven med temaet mengdetrening. Det var imidlertid vanskelig å skulle fokusere på en problemstilling ettersom vi hadde mange tanker rundt temaet og flere ulike problemstillinger vi ville jobbe med. Vi valgte en induktiv tilnæringsmåte, hvor vi hadde noen forskningsspørsmål som bakgrunn. Helt fra starten av arbeidet mente vi at det måtte være et potensial for å minske risikoen for ferske sjåførere ved å flytte en del av den erfaringen de opparbeider seg de første måneder med sertifikat inn i føreropplæringen. Det var særlig etter å ha blitt presentert for dette temaet i en forelesning av Rolf Robertsen ved HiNT TLU at interessen ble vekket. Du kan dermed si at modellen «Sammenheng mellom mengdetrening og risiko» (se Fig.7) er den som er bakgrunn for vår forskning.

Vår første tanke var å gå i gang med en kvantitativ arbeidsmåte. Vi ville lage spørreundersøkelser til ledsagere med tanke på å finne ut hvor mye de øvelseskjørte, og om de hadde noen formening om hvilken rolle de skulle ha når de øvelseskjørte med framtidige sjåførere. Etter å ha lest en del tidligere forskning ble det imidlertid nokså tydelig at det ikke utføres nok øvelseskjøring utenfor trafikkskole. Oppgaven vår ble dermed mer rettet mot hvordan denne mengdetreningen kunne økes. Med tanke på de rammefaktorer vi har på vår kandidatoppgave, fant vi også ut at om vi skulle lage en undersøkelse med statistiske resultater som skulle nå våre mål med tanke på validitet og reliabilitet, ville det kreve langt mer tid og ressurser enn vi har til rådighet.



Figur 7: Powerpoint, forelesning , Rolf Robertsen, Hint, TLU, Høst 2012

Etter mye innhenting og studie av relevant materiale, falt vi mer mot en kvantitativ arbeidsmåte, og vår oppgave ble dermed et litteraturstudie. Vi har brukt forskningsrapporter

fra blant annet Sintef og Transportøkonomisk institutt (TØI) som bakgrunn for våre resultater. Dette er vitenskapelige rapporter som vi mener har mer autoritet og vil gi vårt resultat mer validitet. For å få innspill fra andre aktører som har trafikkikkerhet på dagsorden, og som kunne ha relevant informasjon omkring mengdetrening, har vi også gjort ustrukturerte intervjuer. Vi hadde laget oss noen forskningsspørsmål som vi hadde som utgangspunkt mens vi jobbet. Det var også disse spørsmålene vi hadde som bakteppe under intervjuene. Spørsmålene hadde ikke noen faste svaralternativer, men var konstruert slik at intervjuobjekt stort sett styrte samtalen, samtidig som det likevel ble et relevant resultat for vår oppgave.

I rapporten vil du først finne aktuell kunnskap vi har funnet relevant for vårt tema. Dette er kunnskap vi har tilegnet oss fra vitenskapelige rapporter og under studiet her på HiNT TLU, for eksempel fra Dagfinn Moes forelesninger i faget trafikkpsykologi. Vi har brukt denne kunnskapen som bakgrunn for vår drøfting, hvor forskningsspørsmålene er sentrale. Resultatene vi har kommet frem til gjorde at vi endte opp med problemstillingen: *Hvordan kan et ideelt opplæringsløp være for å nå målet om økt mengdetrening?*

Kilder vi har brukt i oppgaven er oppført i kildehenvisningen. Den inneholder skriftlige kilder, internettsider, figurer og intervjuobjekter. Vi har også hatt uformelle samtaler med andre fagpersoner omkring emnet, men disse er ikke nevnt med navn. Uformelle samtaler er stort sett blitt brukt for å bekrefte informasjon vi har hentet, eller for å få veiledning omkring uklare momenter i materialet vi har brukt.

4 - Drøftelse

Problemstillingen vår er: *Hvordan kan et ideelt opplæringsløp være for å nå målet om økt mengdetrening?*

Intensjonene for mengdetrening i læreplanen synes å være klare. Man rådes til å gjennomføre opplæringen over et toårig løp og kjøre 3000 – 5000 km. før førerprøve. Samtidig hører man at mengdetrening ikke blir gjennomført i så stor grad som ønskelig. Spørsmålene som må stilles er da hvorfor dette ikke blir gjennomført i ønsket grad, og hvilke tiltak som bør iverksettes for å øke mengdetreningen?

4.1 - Hvorfor er det ikke nok mengdetrening?

I forbindelse med arbeidet av kandidatoppgaven gjennomførte vi tre intervjuer med forskjellige aktører i bransjen. Et av spørsmålene var hvorfor mengdetrening ikke blir gjennomført i ønsket grad. Svarene vi fikk var ikke entydige, men alle vi snakket med mente noe av forklaringen kunne ligge i tidsaspektet som kreves for å gjennomføre mengdetrening etter intensjonen. Innenfor tidsaspektet er det to grunner. Den ene er at folk flest lever i en travel hverdag med jobb, skole og fritidsaktiviteter og at det for mange dermed rett og slett ikke er tid til mengdetrening. Den andre er at man kanskje ikke er motivert til å gjennomføre opplæringen over to år. På statens vegvesen sine hjemmesider står det en del informasjon om øvelseskjøring. Her anbefales det at man kjører 140 timer før førerprøve, noe som tilsvarer ca. 1 time i uka over to år. En time øvelseskjøring i uken virker kanskje ikke veldig avskrekkende, og når vi i tillegg vet at man på trinn 3 sier at all kjøring er god kjøring, så burde nok ikke dette være uoverkommelig. Det er jo ikke uvanlig å bruke bilen mer enn en time i uken.

Morten Fransrud hos NAF mener at frykt kan være en medvirkende årsak til at man ikke gjennomfører så mye mengdetrening som ønskelig. Han mener at dersom man begynner å øvelseskjøre før eleven har opparbeidet seg de grunnleggende ferdighetene som er nødvendige for å kunne mestre bilen rent kjøreteknisk, kan man risikere å miste kontroll over situasjonen. Ledsageren vil da få en negativ opplevelse av øvelseskjøringen. Fransrud mener at dersom man fikk elevene til å begynne hos en trafikkskole i starten på trinn 2, slik at de fikk opparbeidet seg de grunnleggende ferdighetene fra faglig kvalifiserte trafikklærere, så ville rollen som ledsager bli mindre avskrekkende og man ville dermed også ha større utbytte av dette.

Følelsen av ikke å lykkes med det man forsøker å lære bort, kan være en annen grunn til at øvelseskjøring ikke forekommer i stor nok grad. Ellen Ramstad i ATL mener at det enkelte ganger kan stanse på at ledsager ikke har nok kunnskaper om øvelsen det skal øves på. For eksempel kan det være vanskelig å forklare nøyaktig hva man gjør når man utfører en bakkestart eller en igangsetting, og når man ikke klarer å forklare dette på en god måte, så vil kanskje heller ikke eleven klare å gjennomføre øvelsen. Man lykkes da ikke i lærerrollen, og dette vil igjen kunne føre til at mange ledsagere, til tross for at de kanskje har gledet seg til å øvelseskjøre og hatt lyst til å følge læreplanens intensjoner, gir opp.

Bård Morten Johansen i Trygg trafikk mener noe av årsaken kan være at man ikke har noen krav verken til omfang eller varighet av øvelseskjøringen før førerprøven. Både i Håndbok 260, Ny føreropplæring 2005, og i læreplanen for førerkortklassene B og BE fra Statens vegvesen, blir det lagt vekt på mengdetrening i opplæringen, og man rådes til å kjøre så mye som mulig før førerprøve. Det er imidlertid ikke lagt noen klare føringer for hvordan opplæringen skal gjennomføres. Slik det er i dag blir det dermed overlatt til ledsager, elev og trafikkskole å ta stilling til hva som er det beste opplæringsløpet for den enkelte. Noen trafikkskoler har stort fokus på mengdetrening, men det er allikevel slik at så lenge trafikkskoler er kommersielle virksomheter, så vil tilbudet om mengdetrening være begrenset så lenge det ikke er en større etterspørsel etter dette.

Manglende informasjon og økonomi kan være en annen årsak til at mengdetrening ikke blir gjennomført i ønsket grad. Mange tror nok at det vil bli dyrt å innlede et samarbeid med en trafikkskole med kjøretimer som ikke er obligatoriske. Manglende informasjon kan kanskje være en av grunnene til denne misoppfatningen. De aller fleste trenger en viss mengde kjøretimer utenom det obligatoriske. Det vil også for de fleste være en fordel å få spredd denne utgiften over to år, i stedet for å måtte ta hele utgiften over noen få måneder. Andre igjen tenker kanskje at de ønsker å øvelseskjøre så mye som mulig med eleven før de i det hele tatt tar kontakt med en kjøreskole, for dermed bare å kjøre igjennom de obligatoriske delene før oppkjøring. Man har da kanskje gjennomført tilstrekkelig mengdetrening sett i forhold til timer eller kilometer, men risikoen for at man har drevet med vranglære og lært eleven unoter som må plukkes vekk igjen av trafikkskolen før oppkjøring, er overhengende. Eleven vil dermed kanskje trenge det samme antallet timer som en elev som gjennomfører mengdetrening etter intensjonen, og prisen vil følgelig bli den samme. Mange ledsagere og foresatte kommer på Statens vegvesens informasjonsmøter og får avkreftet disse mytene, men de som ikke møter opp på disse møtene får kanskje verken denne informasjonen eller informasjon om mengdetrening generelt, noe som igjen fører til at de ikke møter opp på en trafikkskole for å begynne opplæringen før kort tid før de ønsker oppkjøring. Man kan da kanskje mene at trafikkskolene skal være bevisst sitt samfunnsansvar og ikke tilby disse elevene opplæring, men ettersom det ikke er et krav fra myndighetenes side at man skal gjennomføre mengdetrening, og ettersom trafikkskoler driver kommersielt, så vil de naturlig nok ikke avvise disse elevene med grunnlag i at de tok kontakt med dem for sent.

I kandidatoppgaven, *Mengdetrening – en litteraturstudie* av Wiik og Trondsen fra 2012 settes det søkelys på uklarheter rundt begrepet mengdetrening. Dette er noe vi også har erfart i vårt

arbeid med kandidatoppgaven. Det finnes så langt vi har vært i stand til å finne, ingen klar definisjon av begrepet, noe som igjen fører til at det er en noe forskjellig oppfatning av begrepet både blant fagpersoner og i samfunnet for øvrig. Kanskje kan også dette være en av årsakene til at det ikke blir gjennomført i ønsket grad? Dersom man ikke vet hva mengdetrening er og hva det innebærer, vil man heller ikke etterspørre dette.

4.2 - Hvilke tiltak bør iverksettes?

Vi har nå vært inne på noen mulige årsaker til at mengdetrening ikke blir gjennomført i ønsket grad. Dersom man skal få økt mengdetreningen er man avhengig av en atferdsendring både hos elev, ledsager og til dels trafikkskoler, selv om sistnevnte nok vil tilpasse seg etterspørselen. Hvilke tiltak vil det da være mest hensiktsmessig å sette inn for å øke mengdetreningen?

Slik vi ser det er det i hovedsak tre tiltaksformer som kan bidra til økt mengdetrening hver for seg eller sammen:

1. Økt informasjon, både om hva mengdetrening er og hvilken effekt det kan ha på ulykkesrisiko etter førerprøve.
2. Klarere føringer for gjennomføring av mengdetrening
3. Belønning til de som gjennomfører mengdetrening i henhold til intensjonene i læreplanen

Det er i dag både gjennomført og foreslått ulike tiltak som faller innenfor disse kategoriene. I intervjuene vi gjennomførte i forbindelse med kandidatoppgaven var et av spørsmålene hvilke tiltak de mente burde iverksettes for å øke mengdetreningen og vi fikk også her gode innspill. Vi vil nå forsøke å drøfte litt rundt de ulike tiltaksformene, samt drøfte de tiltak og forslag til tiltak som allerede er iverksatt.

Det er allerede i dag en del informasjon tilgjengelig rundt temaet mengdetrening, både fra Statens vegvesens side, og fra andre aktører i trafikksikkerhetsarbeidet, som Trygg Trafikk, Gjensidige forsikring etc. En del trafikkskoler har også informasjon om mengdetrening på sine hjemmesider, det samme har bransjeorganisasjonene A.T.L. og Trafikkforum. Som vi tidligere har vært inne på er det enkelte uklarheter rundt begrepet mengdetrening. Hva betyr det og hvordan bør det gjennomføres? Mengdetrening er i dag et begrep uten noen klar definisjon. Informasjon om hva begrepet innebærer, og hvordan man ønsker at det skal

gjennomføres synes dermed å være nødvendig, både i forhold til trafikkskoler, ledsagere og elever.

Morten Fransrud i NAF mener at et mulig tiltak vil være en storstilt informasjonskampanje om sikkerhetsgevinstene man kan oppnå gjennom mengdetrening. Fransrud mener imidlertid at dersom man skal få en effekt av en slik kampanje, må det skje i regi av Statens vegvesen ettersom det kan være problematisk for trafikkskoler og bransjeorganisasjoner å få noen effekt av en kampanje dersom det oppfattes slik at man gjennomfører kampanjen for egen vinnings skyld. Statens vegvesen har god erfaring ved bruk av informasjonskampanjer. Vi har vel alle sett kampanjene for å stoppe og sove i 15 minutter og ulike bilbeltekampanjer. På oppdrag fra Vägverket i Sverige leverte Transportøkonomisk institutt i 2004 en forskningsrapport om effekter av informasjonskampanjer på atferd og trafikkkulykker (TØI-rapport 656-2003). Rapporten viser at det har vært signifikante effekter knyttet til trafikksikkerhetskampanjer, både i kampanjeperioden og i ettertid. Målet med informasjonen om mengdetrening må være at det både skal være allment kjent hva mengdetrening er, og hvilken effekt den kan ha på trafikksikkerheten. Dersom man skal oppnå en atferdsendring ved bruk av informasjonskampanjer, må det også være en allmenn aksept for at dette er nyttig, og dermed noe man vil ta seg tid til å holde på med. Det er svært få som er uenige i at man bør bruke bilbelte, eller at man bør stoppe og sove i 15 minutter når man er trøtt, og da er det kanskje heller ikke så merkelig at disse kampanjene har effekt? Dette er kampanjer som først og fremst øker bevisstheten hos folk flest, mens en økning av mengdetreningen krever en personlig innsats fra målgruppen. Det er fremdeles slik at folk både røyker og drikker, til tross for at det er allment akseptert at dette er helseskadelig. Det har heller ikke vært mangel på informasjonskampanjer rundt disse temaene.

I 2004 ble det innført en strengere røykelov i Norge, og dette førte til en markant nedgang i antallet røykere (<http://www.dagsavisen.no/samfunn/350-000/>, 01.02.2013). Kanskje er det klarere føringer som skal til for å få økt mengdetreningen? Rundt om i landet finnes det flere trafikkskoler som tilbyr føreropplæring gjennom såkalte intensivkurs. Man tilbys her en rask opplæring, gjerne en periode på 14 dager, hvor man kommer gjennom all obligatorisk opplæring og er klar for førerprøve. Dette er langt ifra intensjonene med den nye læreplanen, og ved å ha klarere føringer i forskriftene ville dette unngått. Det er i dag ingen klare føringer for gjennomføring av mengdetrening i trafikkopplæringsforskriften. Det nærmeste vi kommer en slik føring finner vi i læreplanen der det er ytret et ønske og et mål om tilstrekkelig mengdetrening før førerprøven. Ett eksempel på klarere føringer kan være gradvis utvidet

førerrett. En annen mulighet kan være at det stilles krav om at opplæringen skal foregå over en viss tidsperiode, eller at man må kjøre et visst antall kilometer med føring av logg eller annen dokumentasjon for gjennomført trening på et trinn før man går videre til det neste. Man kan for eksempel tenke seg at man må begynne på trinn 2 et og et halvt til to år før førerprøve, og at det er en minimum tidsramme knyttet til hvert trinn, samt at man skal ha gjennomført de obligatoriske delene av trinn 4, et halvt år før førerprøven. For å kunne gjennomføre mengdetrening i henhold til intensjonene, kreves det at det er et trekantsamarbeid mellom elev, ledsager og skole. Det er imidlertid slik at ikke alle har tilgang til en ledsager. For disse vil nok verken informasjon, belønning eller klarere føringer bidra til økt mengdetrening. Det er heller ikke slik at det er et mål i seg selv at elever skal kjøre opp når de er 18 år. Målet er at man skal gjennomføre opplæringen over 2 år, og dersom flere blir eldre før de tar førerkort, er kanskje ikke foreldre det mest naturlige valget av ledsagere lenger. Elever uten ledsagere vil dermed havne utenfor mange av tiltakene for å få økt mengdetreningen ettersom det, for de aller fleste, vil bli alt for dyrt å ta all opplæring og mengdetrening ved en trafikkskole.

På oppdrag fra Trygg Trafikk ga Transportøkonomisk institutt i april 2012 ut en rapport om gradert førerkort fra 17 eller 17,5 år med en beregning av mulige effekter på ulykker, dersom man får en gradvis utvidet førerrett (TØI-rapport 1203-2012). Et gradert førerkort gir føreren av bilen mulighet til å kjøre alene, men med restriksjoner, for eksempel knyttet til tidspunkter, områder og passasjerer. Formålet med et slikt tiltak er å redusere den høye ulykkesrisikoen blant unge førere ved at de får økt kjøreerfaring, altså mengdetrening. Dette vil kunne være med å redusere ulykkesrisikoen og vil fungere som en belønning ved at de som gjennomfører et gitt antall timer eller kilometer kjøring med ledsager gradvis får utvidet førerrett før de er gamle nok til en ordinær førerprøve. Mange mener imidlertid at førerkortalderen i Norge allerede i dag er for lav med tanke på at utviklingen av frontallappen (det området i hjernen som foretar sosiale vurderinger, overveier alternativer og planlegger framtida), ikke er ferdig utviklet før rundt 25 års alder (Statens vegvesen, *Plan for tiltak mot ungdomsulykker*, s11). Man kan dermed tenke seg at det å slippe yngre førere ut i trafikken på egenhånd innebærer en økt risiko. Det er derfor av stor betydning at risikogevinsten etter perioden med gradert førerrett er større enn den økte risikoen man vil kunne få under perioden med gradert førerrett.

Gjensidige har i dag en ordning der elever som gjennomfører mer enn 2000 km mengdetrening før førerprøven og loggfører dette, får en belønning i form av en lavere forsikringspremie enn de som ikke har gjennomført dette. Alf Erik Skar, seniorrådgiver i Gjensidige Stjørdal, sier at dette er et tilbud som ikke mange benytter seg av ettersom mange

unge ikke vet om tilbudet. Andre igjen oppsøker Gjensidige etter at de har tatt førerkort og vil benytte seg av dette tilbudet uten at de har ført logg. De får dermed heller ikke benyttet seg av dette tilbudet.

Hva er så det ideelle opplæringsløpet? Bør man sette et minstekrav til antall kilometer eller timer før førerprøve? Er belønning i form av gradert førerrett veien å gå, eller mener man at man gjennom økt informasjon kan oppnå tilstrekkelig mengdetrening?

5 - Konklusjon

Å komme med en klar konklusjon på hvordan et ideelt opplæringsløp skal legges opp synes å være vanskelig, vi vil allikevel på bakgrunn av vårt forskningsarbeid komme med et forslag til hvordan et mulig opplæringsløp kan se ut. Forskning viser at mengdetrening har et stort potensiale som et virkemiddel for å redusere ulykkesrisikoen i de første månedene etter førerkortervervelse. Det synes derfor å være klart at omfanget av mengdetreningen må økes. Det er flere grunner til at mengdetrening i det store og hele ikke blir gjennomført i den grad som er ønskelig i dag. Vi mener løsningen på dette på den ene siden ligger i mer informasjon, både i forhold til hva begrepet innebærer og hvilken risikoreduksjon man kan forvente av å gjennomføre det. På den andre siden er klarere føringer også nødvendig dersom man ønsker at så mange som mulig skal gjennomføre dette.

Problemet med å legge klarere føringer er imidlertid at personer som ikke har tilgang på ledsager vil kunne havne utenfor et slikt tiltak. Det vil derfor være mest hensiktsmessig å legge føringer på hvor lang tid man skal bruke på opplæringen i stedet for å sette krav til ett visst antall kilometer. Ved å sette en tidsramme vil selv de som ikke har en ledsager å øvelseskjøre med kunne gå til ervervelse av førerkort, og til tross for at de ved førerprøvetidspunktet har færre kjørte kilometer enn en elev med ledsager har, så vil de ha hatt god tid til å bearbeide og reflektere over det de har lært.

Vi ser derfor for oss at det bør innføres et minstekrav på tid fra føreropplæringen begynner og fram til førerprøve. I tillegg bør det settes tidskrav til gjennomføringen av hvert enkelt trinn. Ved å sette tidskrav til hvert trinn, vil man kunne kontrollere at opplæringen gjennomføres etter intensjonen. Vi vil også anbefale at det bør være et gitt tidsrom fra de obligatoriske temaene av trinn 4 er gjennomført og fram til førerprøve. Her kan det være aktuelt med en gradvis utvidet førerrett, men vi mener at man bør være forsiktige med å redusere

førerkortalderen og at gradert førerkort dermed vil være mest hensiktsmessig å gjennomføre når man er ved dagens førerkortalders, 18 år. Dette kan for eksempel gjennomføres ved at man får en strengere prøvetid enn vi har i dag.

For personer over 25 år er det i dag ikke obligatorisk med trafikkalt grunnkurs. Vi mener at dersom man er over 25 år så vil man kunne få redusert noen av tidskravene. Dette fordi man ved 25 års alder både har bedre forutsetninger for å ta gode risikovurderinger. Det vil også med fordel kunne fungere som en motivasjon til å vente med å ta førerkort til man er eldre.

Vi ser ikke for oss at det bør være vesentlig mer obligatorisk opplæring enn vi har i dag, men vi mener at man bør råde elever til å begynne opplæringen av hvert trinn hos en trafikkskole, gjerne med følge av ledsager slik at fokuset i mengdetreningen blir å trene på det man allerede har fått grunnleggende opplæring i på trafikkskolen. Vi mener også at det bør være ytterligere en obligatorisk kjøretime ved avslutningen av trinn 4 for å ta stilling til om eleven er klar til å kjøre selvstendig og få et gradert førerkort i form av prøvetid med restriksjoner. Denne timen ser vi for oss at bør bli gjennomført både med trafikkklærer, elev og en myndighetsperson og at den skal fungere som en mellomting mellom en førerprøve og en tradisjonell veiledningstime. Restriksjonene kan gå på tidspunkt på døgnet, passasjerer og område. Etter prøvetiden mener vi at man bør gjennomføre en tradisjonell førerprøve.

Kilder

Litteratur:

1. Vegtrafikklovgivningen 2011, Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m.
2. Statens vegvesen, Håndbok 252, Læreplan førerkortklasse B og BE, 2004
3. Statens vegvesen, Håndbok 260, Ny føreropplæring 2005.
4. Statens vegvesen, Plan for tiltak mot ungdomsulykker - En del av tiltaksplanen for trafiksikkerhet 2010-2013, 2009
5. Statens vegvesen, Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg trafikk, Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg - 2010-2013
6. Statens vegvesen, Førerkort klasse B - Opplæring, øvingskjøring og mengdetrening – en veiledning, Informasjonshefte, 2005
7. Fridulv Sagberg, TØI-rapport 498/2000, evaluering av 16-årsgrense for øvelseskjøring med personbiler. Ulykkesrisiko etter førerprøven, 2000
8. Fridulv Sagberg, TØI rapport 566/2002, Mengdetrening, kjøreeerfaring og ulykkesrisiko, 2002)
9. Fridulv Sagberg og Torkel Bjørnskau, TØI rapport 656/2003, Uerfaren bak rattet, 2003
10. Truls Vaa, Terje Assum, Pål Ulleberg, Knut Veisten, TØI rapport 727/2004, Effekter av informasjonskampanjer på atferd og trafikkulykker - forutsetninger, evaluering og kostnadseffektivitet, 2004
11. Fridulv Sagberg og Torkel Bjørnskau, TØI rapport 1203/2012, Gradert førerkort fra 17 eller 17 ½ år - Beregning av mulige effekter på ulykker, 2012
12. Trygg trafikk, Tenåringer i trafikken - Kunnskapsgrunnlag om ungdom og trafiksikkerhet
13. Torbjørn Tronsmoen, Associations between driver training, determinants of risky driving behavior and crash involvement, Safety Science (in-press), 2010
14. Dagfinn Moe, Kjøreprosessen, 2009
15. VTI aktuellt 2-2002, Övningskörning från 16 år räddar liv, 2002
16. Gjensidige, Mengdetrening - Øvelseskjøring med ledsager, Informasjonshefte
17. Espen Wiik og Øyvind Trondsen, Mengdetrening - En litteraturstudie, Kandidatoppgave, 2012

Internett:

18. Harald Aas, Øvelseskjøringen bør minst fordobles,
<http://samferdsel.toi.no/article11738-324.html>, 2002
19. Store norske leksikon, <http://snl.no/overl%C3%A6ring>, sett 03.01.12
20. 350.000 færre røykere på ti år, <http://www.dagsavisen.no/samfunn/350-000/>, sett
01.02.2013
21. Øvelseskjøring, <http://www.vegvesen.no/Forerkort/Foreropplaering/Ovelseskjoring>,
sett 01.02.2013