

Kandidatoppgave

Motivasjon for mengdetrening hos ledsager

Motivating companion to quantitative drivingtraining

Stine Marit Turøy og Christine Pauli Hem

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2013



Avdeling for
trafikklærerutdanning

Sammendrag

Vi valgte temaet mengdetrening etter Brit Isachsen presenterte temaet i en forelesning, der ønsket hun noen til å produsere et ”Ledsager møte/kurs” for foreldre/foresatte ved Trafikkskolen Hint. Dette ble dessverre ingenting av, men vi ønsket allikevel å arbeide videre med prosjektet. Vi ønsket større innsikt i temaet, da dette er et tema vi kan ha god nytte av når vi kommer ut i arbeidslivet. Det kan se ut som dette er et tema som sjeldent blir tatt opp av trafikklærere, og de som mengdetrener ville ha gjort det uavhengig av jobben trafikklæreren gjør. Jobben vår må bli å motivere de som av en eller annen grunn ikke mengdetrener til å starte med det, og vi tror trafikklæreren er verktøyet som må brukes for å få dette til.

Det finnes flere ulike versjoner av hva mengdetrening er og hvordan mengdetrene, både i bokform og på nettet. Alle disse ulike utgavene inspirerte oss til samtaler med Statens Vegvesen og de foresatte som skal utføre mengdetreningen. Med bakgrunn i dette har vi tatt med oss innhold fra SSV, foresatte sine ønsker og trafikklærer erfaringen vi har opparbeidet oss inn i produktet vårt. Tanken vår var ikke å produsere noe helt nytt, men heller et forsøk på å samle løse tråder som allerede eksisterer. Slik at vi samkjører de ulike aktørene sitt budskap i et produkt, som også gir ledsageren det han ønsker.

Vi tror ledsagere vil kunne lykkes i større grad om trafikkskoler, Statens Vegvesen og andre aktører i markedet har et mer samlet budskap. Det er ønskelig at uansett hvilken aktør man henvender seg til får man likt svar. Trafikklærerne har også en jobb å gjøre for å bidra til økt mengdetrening. Og med kurset vi har laget håper vi at vi har bidratt med et verktøy som kan gjøre jobben enklere. Slik at flere trafikkskoler tar tak i temaet.

Summary

Motivating driver companions to enable quantitative training

We chose quantitative training as our subject as a result of Brit Isachsen's presentation of the subject where she presented a proposal to produce "a companion course" for students' parents/guardians at Trafikkskolen Hint. Unfortunately, the proposal was not carried out, but we still wanted to work with this idea. As the subject will benefit us later in our occupation, we wanted further insight into it. Arguably most driving instructors do not emphasize the importance of quantitative training, and the learners who get this practice usually do so by driving with a licensed driver such as their parent or guardian. Our objective is to motivate all learners to receive qualitative training in order to become better drivers, and we think this could be accomplished through driving instructors.

There are many interpretations about what qualitative training is and how to obtain it, both in books and online. This inspired us to contact Statens Vegvesen and the licensed drivers who will enable the training. Using information obtained from these conversations, information from SSV and our own experience as driving instructors, we wanted to gather information that already exist rather than produce a completely new product in order to summarise and clarify the information available to the licensed drivers who will enable learners go get the qualitative training they need.

We believe that these licensed drivers and their learners will have greater chances of success if driving schools, SSV and other market traders have a clear and common message, so that the same answers will be given independent of which trader or driving instructor is addressed. By offering a course addressing this issue, we hope to contribute to increase quantitative training by empathizing its importance to both driving instructors and teaching licensed drivers.

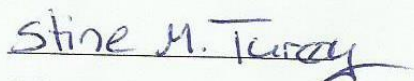
Forord

Oppgaven er skrevet som en Kandidatoppgave i kandidatstudium ved Høyskolen i Nord-Trøndelag avdelingen Stjørdal, Trafikklærerutdanninga, 2012-2013.

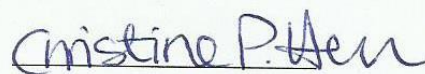
Tanken bak denne oppgaven er dette med mengdetrening i hjemmene hos elever som skal erverve førerkort. Den lærerplan vi har i dag oppfordrer til en viss mengdetrening hjemme for å oppnå det nivået av erfaringer som er ønsket før en førerprøve. De aller fleste elevene er selv motiverte for mengdetrening hjemme, det vi ser er foreldre/foresatte som ikke er like motivert. Være seg enten den ene eller andre unnskyldningen, så denne oppgaven er vinklet mot foreldre/foresatte og deres motivasjon for å mengdetrene med ungdommen sin.

I prosessen har vi fått god hjelp av Statens Vegvesen, Stokke Trafikkskole, Lagunen Trafikkskole, Brit Isachsen og Svein Loeng. Vi vil rette en takk til disse, for hjelpen, undervisningen og gode tips på veien.

Undertegnede er 2. års studenter ved Høyskolen i Nord-Trøndelag avdelingen for Trafikklærerutdanningen ved Stjørdal, og ender sitt studie sommeren 2013.



Stine Marit Turøy



Christine Pauli Hem

Stjørdal, Februar 2013

Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	2
Summary	3
Forord	4
Innholdsfortegnelse	5
Innledning	6
Fremgangsmåte	7
Hvorfor mengdetrene?.....	8
Lærerplanen.....	9
Nullvisjonen	9
Drøfting.....	10
Kurset.....	12
Konklusjon	12
Kildehenvisninger	13
Vedlegg:.....	13
Kilder brukt i produktet:	14

Innledning

I denne oppgaven har vi valgt å lage et ledsagerkurs som først og fremst skal være motivasjon for ledsager til (økt) mengdetrening. For at både ungdommen og ledsager skal få utbytte av mengdetreningen er det viktig at begge er motivert for det.

For det er vel ingen hemmelighet at øvelseskjøring innebærer stress og høylytte diskusjoner mellom elev og ledsager. Dette kjenner vi igjen fra tiden vi selv drev å kjørte med våre foreldre. Målet med dette kurset er å gjøre foreldre tryggere i bilen og gjøre de bevisst på hva målene i lærerplanen handler om, slik at de kan øve på en strukturert og rett måte. Ofte er den ingen plan og tanke bak øvingen ledsager og elev driver med og dette kan føre til at mange øver feil. Dette kan igjen føre til at eleven må ”avlæres” hos en trafikkskole, noe som kan bli unødvendig dyrt og tidkrevende. Ved å bygge opp den private opplæringen på samme måte som en trafikkskole gjør kan dette føre til god trening hvor penger, irritasjon, svette og kanskje noen tårer kan spares.

Etter flere samtaler rundt temaet i trafikklæremiljøet kommer det tydelig frem at den lærerplanen vi har i dag ikke blir fulgt som ønsket, elevene mangler mengdetreningen. Der vi ser at det blir mengdetrent minst er tidlig i opplæringen, når eleven nærmer seg førerprøvenivå ser vi at det blir mengdetrent noe mer i hjemmene. Men allikevel er det ønskelig at snittet av elever mengdetrener mer hjemme.

Problemstillingen vår er: *Hvordan kan kjøreskolen motivere til et samarbeid med foresatte som resulterer i økt mengdetrening?*

Fremgangsmåte

Tankene var mange til oppgaven, og det var mange ideer som ikke var satt i system. Det første vi gjorde var å sondere terrenget for hvilke verktøy som allerede er tilgjengelig. Det finnes mange fine bøker om mengdetrening, diskusjonsfora på nettet, Ledsagermøte hos Statens Vegvesen og noen få trafikkskoler som har opplegg for mengdetrenings samarbeid med hjemmene.

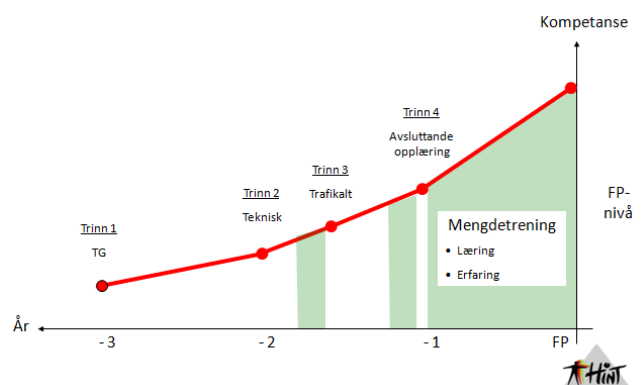
Statens Vegvesen(SSV) sitt ledsagermøte på Statens hus i Trondheim var det første vi utforsket, tidlig høsten 2012. Vi gikk hit med høye forhåpninger om at dette skulle være bra.

Når møtet var ferdig følte vi at dette var lite matnyttig for oss og oppgaven videre, vi er også litt usikre på hva de foresatte satt igjen med etter dette møtet. Det som også er en faktor her, er jo at de som allerede har møtt opp på et slikt møte har et ønske om å mengdetrene med sine ungdommer. Mest sannsynlig er de litt motivert allerede, så disse kommer nok til å mengdetrene. Men hvordan skal vi da nå de som ikke kommer på disse møtene?

Møtet hadde med viktige temaer som nullvisjonen, viktigheten av å erfare i trygge rammer, men også en del på formelle krav når det kommer til øvelseskjøring.

I tankeprosessen her så kom vi frem til at det mye av jobben faktisk ligger på hver enkelt trafikkskole. Så da tok vi en liten ringerunde hvor en av oss utga seg for å være 16 år gammel og ønsket å starte med føreropplæringen. Gjengangeren vi møtte var: ”kom tilbake til oss et par tre måneder før du fyller 18 år”. Etter dette begynte vi virkelig å tenke, hva med lærerplanen for klasse B, følger ikke skolene denne? Myndighetene har jo en ønsket progresjon i føreropplæringen, som du kan se i modell 1.1 på siden.

Opplæringsmodellen: Intensjoner i føreropplæringen:



Modell 1.1 progresjon i føreropplæringen

Vi var innom tanken å lage et opplegg rettet mot trafikkskolene hvor vi skal ut i jobb, med informasjonsskriv til elevene som kommer på Trafikalt Grunnkurs (TGK), og veien videre for å oppfordre til et samarbeid mellom skolen og hjemmet. Men vi kom frem til at dette ble veldig omfattende da vi skal jobbe i to ulike deler av landet. Så igjen måtte vi nullstille

hodene våre og se på nye vinklinger. Og vi kom frem til at SSV har en god intensjon med ledsagermøtet sitt, og kanskje vi kan lage et kurs med røtter i dette møtet. Slik endte vi opp med å lage dette ledsagerkurset, kurset er tiltenkt trafikkskolene og produktet vårt er i første omgang kun et utkast. Det er mange måter å nå ledsageren på, i et av våre naboland er ledsagerne pålagt å gå et kurs, med godkjenning for å kunne mengdetrene. Så vi tenker jo at et slikt kurs er mulig å linke opp mot TGK på trafikkskolene vi skal jobbe for. Først var vi innom et alternativ der vi inviterer foreldrene med på siste kvelden, og da bruke to lærere denne kvelden. En underviser på TGK, mens den andre har en sekvens med ledsagerne, også samle ledsagere og elever siste timen. Men når vi begynte å velge ut hva vi ville ha med i kurset så vi fort at vi trenger fire egne timer med ledsagerne om det skal ha noen større hensikt å gjennomføre kurset.

Så slik kom vi frem til at vi ville lage et firetimers kurs, med motivasjon og veiledning for ledsageren. Vi hadde et ønske om å lage et kurs som er enkelt både for læreren å bruke, og for ledsageren å forstå og bli motivert av. Det har vært en utfordring hele veien og ikke bruke for mange ord, og begrense hva vi tar med i kurset. Men vi tror vi har klart å løse dette på en grei måte ved å bruke mye hyperlinker i Power Pointen(PP), hjemknapp slik at hver enkelt lærer kan legge opp kurset slik han eller hun ønsker. Man er ikke bundet til en gitt rekefølge.

Hvorfor mengdetrene?

Som trafikklærerstudent så har vi mange idealistiske tanker, og ser behovet for mengdetrening for at eleven skal kunne erfare i trygge rammer før han eller hun skal stå på egne bein med førekortet en dag. Men ser egentlig foreldre og foresatte det behovet vi ser? Som tidligere nevnt så mengdetrenes det fortsatt for lite i forhold til det lærerplanen og myndighetene ønsker.

For å finne ut av dette tok vi en prat med noen foreldre på gata, svarene vi fikk var ikke sjokkerende. De foreldrene som svarte at de ikke øvelseskjørte med ungdommene sine, svarte også at de enten var redd, ikke hadde tid, eller var utrygge på enten seg selv eller ungdommen. Men heldigvis så møtte vi noen mødre som sa de har øvelseskjørt mye med ungdommene sine, og de hadde mange av de samme tankene som vi trodde en foresatt som mengdetrente hadde. Den første faktoren to av de nevner, er prisen på førekortet, men det er flere av de som også er opptatt av at ungdommen skal få mest mulig trening før han eller hun skal ut i trafikken alene, vi vil jo ikke miste henne var det ei mor som sa. En annen mor hadde

også hatt samarbeid med en trafikkskole for en av ungdommene sine, og hun synes dette var positivt. For datteren hadde kjørt de første timene på en skole, og videre mengdetrent i mellom timene oppover i trinnene. Det er jo akkurat sånn lærerplanen ønsker at det skal gjennomføres, men vi har jo skjönt at dette sjeldent er tilfellet, så det var godt å høre at noen av tankene vi har er lik de en foreldre har.

Vi spurte også de foreldrene vi møtte om hva de ønsket å få med i et kurs for mengdetrening eller hva de synes manglet i kurset SSV har for de som har vært der. Det var flere som ønsket seg mer konkret veiledning på de ulike praktiske øvelsene, og sammen med dette en liste over de ulike øvelsene eleven skal igjennom før de for eksempel kan kjøre veiledningstime. Det var også flere som ønsket litt veiledning på det her med når ungdommen er klar for de ulike øvelsene. For eksempel når kan man kjøre i byen, hvilke trinn må de kunne for å ha mulighet til å mestre dette. En mor sa også at det kan være greit med en bevisstgjøring på ulykker, man vet jo at det skjer, men noen ganger trenger man å bli minnet på hvor skjørt livet faktisk er.

Vi har tatt med oss tankene og forslagene til foreldrene vi møtte videre i arbeidet med kurset.

Lærerplanen

I lærerplan for klasse B og BE finner vi dette om mengdetrening: *"Eleven og eventuell privat ledsager må motiveres til omfattende øving før den obligatoriske opplæringen i trinn 4 gjennomføres slik at eleven har kompetanse nok til å ha godt utbytte av kurset. Det er også viktig å motivere for å gjennomføre sikkerhetskurset så tidlig i forhold til planlagt førerprøvetidspunkt at det er rom for mengdetrening eller kurs."* (Håndbok 252, SSV). Dette står i den siste lærerplanen som kom i 2005, hvor det ble økt fokus på mengdetrening, som et resultat av Nasjonal Transportplan (NTP) 2002-2011 hvor det kom frem at føreopplæringen i alle førerkortklasser skulle revideres. Og samtidig sees i sammenheng med nullvisjonen. Lærerplanen oppfordrer til at føreropplæringen skal vare i minst to år, da ble også aldersgrensen for øvelseskjøring endret fra 17 år til 16 år.

Nullvisjonen

Nullvisjonen er myndighetenes visjon om et trafikk -og transportsystem som ikke gir oss noen dødsfall eller varige skadde på norske veier. Visjonen lyder: *null drepte og null varige skadde i trafikken*, dette handler både om et veisystem som holder høy nok standard og trafikanter som har ønsket standard. Det hjelper ikke hvor gode veier vi har, om trafikantene ikke er gode nok til å være med å bidra til null drepte og null varige skadde. Et av tiltakene i nullvisjonen

er nullvisjonsveistrekninger. Disse strekningene har ulik lengde, men de har et felles mål: null drepte og null varige skadde. Men med tanke på at det er mennesker som skal være den andre faktoren her, så må fokuset faktisk ligge på føreropplæringen for at vi sammen skal jobbe mot denne visjonen. Undersøkelser både her i Norge og i utlandet viser at det er menneskeligsvikt som er den utløsende faktoren når ulykken først er ute. Være seg enten kapasitetssvikt, manglende kjøretekniske ferdigheter eller feil risikooppfattelse. Alle disse menneskelige faktorene kan linkes opp til de ulike trinnene i lærerplanen for føreropplæringen.

Vi vet alle at dette er en visjon, så null drepte og null varige skadde er ei stjerne som henger høy oppe, men vi ser for hvert år som går at det blir stadig færre og færre som blir trafikkofer her i Norge. Også kan hver enkelt av oss ta med oss denne visjonen inn i vårt hjem, for i hjemmet burde det ikke bare være en visjon, men også et mål! Det er jo ingen som ønsker å miste eller ha noen varige skadde i sin nære krets.

Drøfting

Å skrive slike oppgaver er det alltid en utfordring å klare å begrense seg. Og det er også et spørsmål om hvor dypt i materien man skal gå, samtidig som man må velge arbeidsmetode for oppgaven. Disse faktorene sammen skal gi oss rammene til oppgaven. Vi har valgt å bruke folk på gata, lærere på skolen, andre i trafikklærerbransjen, litteratur om temaet og våre egne ideer for å skrive oppgaven. Ut i fra dette har vi laget produktet og skrevet rapporten.

Hvordan kan kjøreskolen motivere til et samarbeid med foresatte som resulterer i økt mengdetrening?

Med lærerplanen som er i dag oppfordres det til mengdetrening, men som tidligere nevnt i oppgaven er det få skoler som faktisk tilrettelegger slik at mengdetreningen kommer i gang så tidlig som ønsket. Det er uvisst om dette er på bakgrunn av frykt for tapt arbeidsinntekt, latskap, uvitenhet eller andre faktorer. Men slik vi ser det vil mengdetreningen være en ”vinn-vinn” situasjon både for trafikklæreren og for kunden. Det vil jo alltid være et spørsmål om økonomi når det kommer til førerkort, og med en godt strukturert mengdetrening hjemme er det liten tvil om at mange penger kan spares. En annen faktor som burde være viktig for foresatte er jo kvaliteten på kjøringen til ungdommen deres. Den dagen ungdommen står med førerkortet i hånda, burde det være viktig for foreldrene at ungdommen er best mulig rustet til å takle trafikkbildet. Det viser seg at veien til suksess er at ungdommen får erfare flest mulig situasjoner i trygge rammer enten i skolebilen eller i form av mengdetrening hjemme. Det skal

ikke mer til enn at ungdommen får kjøre når man skal ut å kjøre uansett, også når man har tid så legger man inn litt ekstra kjøring.

Tid er også en faktor som er aktuell i dagens travle samfunn, det er ikke vanlig at foreldre prioriterer å være med ungdommen sin på kjøretime. Så selv om trafikkskolen tilrettelegger for at de skal ha muligheten til å være med, er det ikke sikkert vi når frem. Men SSV har godt oppmøte på sine Ledsager møter, og vi tror derfor at en del foreldre kan være interessert å følge mer av føreropplæringen hvis den gjøres tilgjengelig.

Det er heller ikke alle som har muligheten til å mengdetrene hjemme, og mengdetrening er en vesentlig del av føreropplæringen. De som da ikke har mulighet til mengdetrening mister verdifull erfaring, eller må kjøpe seg til denne på en trafikkskole. Det viser seg at de som har mengdetrent mye hjemme, er mindre ulykkesutsatt etter de har ervervet førerkort. Slik vi ser det blir en av de viktigste oppgavene for å øke mengdetreningen - å motivere ledsageren, og ikke mist få de til å forstå viktigheten av den erfaringen det gir ungdommen. Hvis foreldre ikke selv har mulighet til å kjøre med ungdommen sin, blir jobben vår å oppfordre de til å engasjere annen familie og kanskje venner for å få mengdetrent. Det kan faktisk være en fordel for ungdommen å kjøre med noen som ikke står de alt for nært, da det kan gi et bedre læringsmiljø i bilen. Men for ledsager kan det fort bli mer krevende å kjøre med en ungdom man ikke kjenner fra før av, da man ikke kjenner handlings –og reaksjonsmønster.

Vi håper at med et slik kurs for ledsagerne vil vi klare å motivere til økt mengdetrening, men ser også at det krever videre oppfølging fra Trafikkskolen å beholde et samarbeid utover i opplæringen. Jobben er ikke ferdig etter endt kurs. Vi tenker oss for eksempel at trafikklæreren inviterer ledsageren med på en kjøretime, der læreren henter elev og ledsager hjemme, og de sammen kjører opp ei rute der læreren formidler til ledsager hvilke utfordringer den ruta byr på. Ledsager og elev kan videre kjøre denne ruten på en strukturert måte. Når de føler den ruta er under kontroll, kan de ta kontakt med læreren igjen, og man kan gjenta prosedyren med økt vanskelighetsgrad ved å kjøre opp en ny rute. Dette kan være en måte å få ledsageren mer engasjert, men vi ser at trafikklæreren må være mer fleksibel når det kommer til tidspunkt slik at det er gjennomførbart. Fra trafikklærerens side ser vi at det kan by på mange sene kvelder, som igjen blir en utfordring med tanke på familieliv.

Kurset

Kurset vi har laget er i første omgang et utkast, og laget som PP slik at det finnes mulighet for redigering seinere hvis det skulle vise seg at det trenger endringer. Det er også laget slik at bildene kan og skal byttes ut for hver enkelt som skal bruke kurset. Med kurset følger det også en veiledning, vi har laget den slik vi ønsker at kurset skal brukes, men det er alltid rom for hver enkelt lærer å bruke kurset slik han eller hun ønsker. Veiledningen ligger som vedlegg 1 til oppgaven.

Konklusjon

Med problemstillingen: *Hvordan kan kjøreskolen motivere til et samarbeid med foresatte som resulterer i økt mengdetrening?* måtte vi begrense hva vi har tatt med i oppgaven. Vi har valgt å lage et ledsagerkurs ment å vare fire skoletimer á 45 minutter. Dette fordi vi kom frem til at det ledsagerne ofte trenger er et lite ”kickoff”, og vi har tenkt at det er mulig å tilby dette kurset til alle foreldre/foresatte som har ungdommer på TGK hos skolene våre. Vi ser at kurset må prøves ut over en periode før vi kan si noe om effekten av det. Vi har også en tanke om at vi må tilby kurset gratis i første omgang for å få foresatte med. Vi er ikke helt overbevist om at de ser den økonomiske gevinsten selv, før noen har erfart det.

Kildehenvisninger

Jarl Ove Glein og Ståle Lødemel (1.utgave, 3.opplag, 2009). *Trafikkdidaktikk*, NKI Forlaget AS, 2007

Tormod Hagen, Frank Johansen, Øyvind Kristiansen (4.opplag, 2010). *Klar, ferdig, kjør!*, Elektronisk undervisningsforlag AS

Tore Bossum, Tom Helgesen, Knut Ove Mørk (2009/2010). *Loggen – boken om privat øvelseskjøring*, Atlas Services AS

Kjetil Boye (2010). *Øvelseskjøring – trygg vei til førerkortet*, Aschehoug & Co. (W. Nygaard)

Bjarne Eikeland (1. utgave, 1.opplag 2010). *Den erfarne sjåfør – et oppfriskningskurs*, Trafikkforum, 2000

Statens Vegvesen, Vegdirektoratet (2004). *Lærerplan. Førerkortklasse B og B. Veiledning*, Grafisk senter, Statens vegvesen

Modell 1.1: Forelesningsnotat, Rolf Robertsens 20.09.2012

Vedlegg:

- Veiledning til kurset: ”Mengdetrening – Veien til suksess” -Vedlegg 12 (egen minnepenn, levert Brit Isachsen)
- Power Point: ”Mengdetrening – Veien til suksess” -Vedlegg 2 (egen minnepenn, levert Brit Isachsen)
- Samtykke til Høgskolens bruk av bachelor-/kandidat –og prosjektoppgaver -Vedlegg 3 (ligger som side 15 i denne oppgaven)

- Kilder brukt i produktet:

Fra trygg trafikk ”tenåringer i trafikken”

<http://www.youtube.com/watch?v=SkOc4LaStPo&list=UUJVS8j7PauELRbhJbR1KtFQ>

(Hentet: 2013, 26. februar)

<http://www.youtube.com/watch?v=jseqmmHQWDA> (Hentet: 2013, 26. februar)

Statens vegvesen

<http://www.vegvesen.no/s/e-lering/65plussTipsBilforere/Rundkjoringer10.html> (gode råd om kjøring i rundkjøring, 2013, 26. februar)

Bilder:

https://www.google.no/search?q=rollemodell&hl=no&tbo=d&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ei=-0YjUYW3J8nVswapt4DYBg&sqi=2&ved=0CAcQ_AUoAQ&biw=1252&bih=609

(bilde av gutt på fotballkamp, hentet: 2013, 26. februar)

<http://www.vg.no/bil-og-motor/artikkel.php?artid=10026990> (Hentet: 2013, 26. februar , mann i bil)

<http://www.vg.no/bildespesial/spesial.php?id=9840> (rattgrep, hentet: 2013, 26. februar)

http://www.subaru.no/wsp/s_hadeland/frontend.cgi?func=publish.show&table=CONTENT&func_id=1391&template=content_remote&l2 (hodestøtte, hentet: 2013, 26. februar)

http://sandnesposten.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=5833&sok=1 (belte, hentet: 2013, 26. februar)

<http://www.bilxtra.no/hjem/bilutstyr/bil-innvendig/ratt-og-setetrekk/massasjesete-med-5-motorer/> (bilsete, hentet: 2013, 26. februar)

<http://www.supersaver.no/fotokonkurranse/barn/lille-speil-pa-bilen-der-%28riktig-bilde%29-594/> (speil, hentet: 2013, 26. februar)

<http://www.adressa.no/forbruker/bil/article1071718.ece> (rundkjøring , hentet: 2013, 26. februar)

Forelesningsnotat, Rolf Robertsen 20.09.2012, hentet flere bilder



SAMTYKKE TIL HØGSKOLENS BRUK AV BACHELOR-/KANDIDAT- OG PROSJEKTOPPGAVER

Forfatter(e): STINE MARIT TURØY,
CHRISTINE PAULS HEM

Norsk tittel MOTIVASJON FOR MENGDE -
TRENING HOS WEDSAGER

Engelsk tittel: MOTIVATION COMPANION
TO QUANTITATIVE DRIVING TRAINING

Studieprogram: TRAFIKK LÆRER, HINT

Emnekode og navn: TLB 251, KANDIDATOPPGAVE

Vi/jeg samtykker i at oppgaven gjøres tilgjengelig på høgskolens bibliotek.

Vi/jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres elektronisk.

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

Kan frigis fra: _____

Dato: 28.02.2013

underskrift
Christine P. Hem

underskrift

underskrift
Stine M. Turøy

underskrift

Bacheloroppgaven skal leveres i 4 eksemplarer (dersom ikke annet er avtalt).