

Kandidatoppgave

Store og små på samme vei

One road – various vehicle sizes

Hvordan kan personbilførere samhandle bedre med førere av tyngre kjøretøy?

How can car drivers interact better with drivers of heavy vehicles?

Birgit Haaland Olsen



TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium



Avdeling for 1
trafikklærerutdanning

SAMMENDRAG

Denne oppgaven omhandler «samhandling mellom personbilførere og førere av tyngre kjøretøy». Ikke alle personbilførere forstår seg på kjøremåten eller utfordringene en fører av et tyngre kjøretøy har. For at personbilførerne skal få en større forståelse av hvordan tyngre kjøretøyer beveger seg på veien, og hvilke utfordringer førerne står ovenfor, må de på en eller annen måte bli belyst om dette. Jeg har valgt å lage en brosjyre som forhåpentligvis vil gi personbilførerne bedre innsikt, og gjøre dem tryggere i sine valg, slik at de kan bidra til bedre trafiksikkerhet og trafikkflyt i forhold til tyngre kjøretøy (buss, lastebil, vogntog), og dermed også bidra til færre ulykker. Brosjyren setter fokus på typiske utfordringer førere av tyngre kjøretøy møter på, som personbilførere enkelt kan hjelpe til for å gjøre lettere.

SUMMARY

This project deals with "interaction between car drivers and truck drivers." Not every car driver understands the truck drivers driving method, or the challenges which the truck driver faces. For car drivers to get a greater understanding of how trucks move on the road, and what challenges the truck driver faces, they must in some way be illuminated in it. I have chosen to create a brochure that hopefully will provide car drivers better insight, and make them more confident in their choices, so they can help to improve road safety and traffic flow in relation to heavy vehicles (buses, trucks, trailers), and thus contribute to fewer accidents. The brochure enlightens typical challenges which driver of heavy vehicles faces on the road, and what car drivers can do to make their driving easier.

FORORD

Denne oppgaven er skrevet av en trafikklærerstudent ved HiNT, avdeling for trafikklærerutdanning. Oppgaven omhandler samhandling mellom personbiler og tyngre kjøretøy, og er rettet mot personbilførere.

Jeg har tidligere arbeidet som yrkessjåfør, og har erfaring med å kjøre både personbil, lastebil og vogntog. I løpet av den tiden jeg har vært på veien, har jeg vært vitne til mange ulike trafikksituasjoner. Noe av det jeg som yrkessjåfør har opplevd, er at mange personbilførere tar lite hensyn til tyngre kjøretøy. Noen førere er direkte hensynsløse, mens andre har lite erfaring eller mangler kunnskap.

Det som utløste min beslutning om å bli trafikklærer, var at jeg ønsker å bidra til at vi får et bedre samarbeid i trafikken, spesielt med tanke på forholdet mellom personbiler og tyngre kjøretøy. På bakgrunn av dette, var valget av oppgave ganske klart.

Jeg ønsker å rette en takk til:

- Norges Lastebileier-Forbund – For tillatelse for bruk av Illustrasjonsbilder fra Norges Lastebileier-Forbunds film «Velg livet – det er kjedelig å være død», produsert av Høylandet Film & TVproduksjon AS, for NLF
- Royal Transport – For tillatelse for bruk av bilder hentet fra Royal Transport sin facebook side, med ukjent fotograf
- Min søster Reidun Haaland Vandvik – som fotograf og for tillatelse til bruk av bilder
- Trafikklærerstudent Jon Arild Berulfsen – som var behjelpelig som sjåfør, slik at jeg fikk tatt bilder ute i trafikken
- Vogntogfører Morten Myrvik, ved Kristensen Transport- for bruk av vogntog til bilder
- Vogntogfører Hans Jørgen Bielawski- ved Redline Transport Drammen, for bruk av vogntog til bilder
- Best Western Stav Hotell - For bruk av møterom med utsikt over E6, slik at jeg fikk tatt bilder
- Tidligere kolleger fra Royal Transport: Stine Ølberg Pedersen, Eirik Hausvik og Kim Rune Kleveland, for henvisning til internettside med bilder

Stjørdal



Birgit Haaland Olsen

27.02.2013

Innhold

| | |
|--|----|
| SAMMENDRAG | 2 |
| SUMMARY | 2 |
| FORORD..... | 3 |
| 1 INNLEDNING | 5 |
| 2 BROSJYRE..... | 7 |
| 2.1 Begrunnelse for valg av dokumentasjonsform | 7 |
| 2.2 Produktbeskrivelse | 7 |
| 2.2.1 Blindsoner | 8 |
| 2.2.2 Plassbehov | 10 |
| 2.2.3 Overheng | 10 |
| 2.2.4 Plassering – flerfelts vei | 11 |
| 2.2.5 Tilkjøring og rygging | 12 |
| 2.2.6 Parkering | 12 |
| 2.2.7 Akselerasjon og retardasjon | 13 |
| 2.2.8 Vinterføre | 13 |
| 2.2.9 Selvvalgt drap..... | 15 |
| 3 METODE | 16 |
| 4 DRØFTING..... | 18 |
| 5 AVSLUTNING | 20 |
| 6 KILDER | 21 |

1 INNLEDNING

God samhandling i trafikken er viktig for å få til en effektiv trafikkavvikling. Samarbeid mellom tyngre kjøretøy og personbiler er minst like viktig som samhandling personbiler seg imellom. Hvilke holdninger man har, og hvordan den fysiske og psykiske formen er, vil spille inn på hvordan man samarbeider med andre ute i trafikken.

I en statistikk fra Statistisk sentralbyrå var det i Norge registrert totalt 99 400 registrerte tyngre kjøretøy av totalt registrerte kjøretøy på 4 730 193 (2011).¹ Denne statistikken viser at det er mange tyngre kjøretøy på veiene. Dersom personbilførere skal klare å samhandle godt med tungtransporten, er det vesentlig at de har en viss forståelse av hvordan det er å føre tyngre kjøretøy. Ved å ha større forståelse vil de kunne hjelpe til på riktig måte, uten at det oppstår misforståelser, og dermed bidra til færre ulykker.

Ifølge en annen statistikk fra Statistisk Sentralbyrå var det samme året (2011) 1204 tyngre kjøretøyer innblandet i ulykker med personskade, mot 7335 ulykker med personbiler.² I forhold til antall registrerte kjøretøyer ser vi at det er mange ulykker som involverer tyngre kjøretøy. Når tyngre kjøretøy er involvert i ulykker, blir også ofte skadeomfanget større enn ulykker som kun involverer personbiler.

Etter en rekke undersøkelser, har jeg ikke funnet noen statistikk som viser hvor mange ulykker med tyngre kjøretøy som er forårsaket av personbilførere. Samtidig vet jeg at tyngre kjøretøyer til tider enten havner i en ulykke, kjører seg fast eller annet på grunn av personbilførernes kjøremåte. Selv om personbilføreren ikke er med i selve ulykken, og kanskje ikke heller ser at det har oppstått en ulykke, kan personbilføreren allikevel ha vært den utløsende faktor til at ulykken fant sted.

Ut i fra denne bakgrunnen har jeg utarbeidet denne problemstillingen

«Hvordan kan personbilførere samhandle bedre med førere av tyngre kjøretøy?»

I oppgaven min har jeg valgt å lage en brosjyre, som et forslag til hvordan personbilførere kan oppnå bedre samhandling med tyngre kjøretøy. Brosjyren består av tekst, illustrasjoner, bilder og forklaringer til bildene. Ut i fra denne brosjyren skal det være mulig for personbilførere å få en forståelse for hvilke utfordringer førere av tyngre kjøretøy kan ha. Brosjyren er også en veiledning til personbilføreren for hvordan føreren kan hjelpe tyngre kjøretøy frem når det

¹ <http://www.ssb.no/aarbok/tab/tab-415.html>

² <http://www.ssb.no/aarbok/tab/tab-426.html>

behøves. Forhåpentligvis vil brosjyren gjøre at personbilføreren føler seg sikrere på valg, slik at det ikke oppstår misforståelser og uønskede hendelser i trafikken.

2 BROSJYRE

2.1 Begrunnelse for valg av dokumentasjonsform

Jeg ønsket å lage et produkt med innhold som var lett å forstå. Det stod mellom å lage en dokumentarfilm eller en brosjyre. Om jeg skulle laget en dokumentarfilm, tror jeg ikke at jeg ville klart å lage et godt nok produkt, dersom jeg skulle laget det selv. Å leie inn et firma for å produsere en ordentlig dokumentar ville kostet for mye penger. Jeg vurderte å kontakte NRK, NLF eller Trygg Trafikk for å høre om de ville hjelpe meg med å lage en dokumentarfilm, men på grunn av kostnader og det faktum at produktet da ikke ville være hundre prosent mitt eget arbeid, valgte jeg ikke å gjøre det. Isteden laget jeg en brosjyre. Denne brosjyren kan brukes som en mal til en dokumentarfilm, dersom noen av de ovennevnte aktørene eller andre senere ønsker å lage en dokumentarfilm knyttet til temaet. Ellers kan den også brukes som et utkast til senere brosjyrer eller som del av en lærebok. Målet med brosjyren er helt klart at jeg ønsker å opplyse om utfordringer og konflikter mellom personbiler og tyngre kjøretøy. En brosjyre med tekst og illustrasjoner er enkel å produsere, og den er enkel å bruke.

2.2 Produktbeskrivelse

For å nå frem til målgruppa personbilførere, har jeg prøvd å lage brosjyren så enkel og forståelig som mulig. Jeg har valgt å bruke mange bilder som skal gjøre det enklere å forstå innholdet i selve teksten. I tillegg tenkte jeg på at brosjyren måtte se innbydende ut, slik at flest mulig ønsker å lese den. Bildet på fremsiden laget jeg med fokus på både eldre og yngre bilførere.

Brosjyren er delt inn i ni hovedkapitler som tar for seg temaene blindsoner, plassbehov, overheng, flerfelts vei, tilkjøring og rygging, parkering, akselerasjon og retardasjon, vinterføre og selvmordskandidater. Videre har jeg delt disse kapitlene inn i flere underkapitler.

Brosjyren består av tekst som beskriver ulike utfordringer som en fører av tyngre kjøretøy ofte møter på, samt hva personbilførere bør ta hensyn til i forhold til disse. I tillegg til tekst har jeg tatt med flere bilder som kan hjelpe leseren til å danne seg et bilde av situasjonene, og dermed få større forståelse av teksten.

Jeg har valgt å skrive litt om hvilke bilder jeg har brukt, hvorfor jeg har brukt akkurat disse bildene, hva jeg ønsker å oppnå ved bruken av bildene, samt at jeg har skrevet litt om noen av de ulike situasjonene knyttet opp mot egne erfaringer.

2.2.1 Blindsoner

De fleste personbilførere som aldri har sittet i førersetet på et tyngre kjøretøy har sjelden tenkt på hvordan sikten fra førerhytten er. Mange blir forbauset når de får se hvor store blindsoner det faktisk er rundt slike kjøretøy.

I delen som omhandler blindsoner, har jeg prøvd å bruke bilder som skal få personbilføreren til å forstå hvor lite en fører av et tyngre kjøretøy faktisk ser. Det første bildet i hvert av avsnittene om blindsoner gir leseren et innblikk i ren fakta, altså hvor mange meter blindsoner det er snakk om, og hvor blindsonen er. På delene som viser blindsonen foran, og på høyre og venstre side, viser det neste bildet personbilens plassering i forhold til vogntoget. Da får leseren mulighet til å se for seg situasjonen. I den delen som omhandler blindsonen på høyre side har jeg valgt å ta med et bilde også innenfra personbilen. Mange personbilførere kan kjenne seg igjen i denne situasjonen, der de står plassert på denne måten i forhold til tyngre kjøretøy og tror at de blir sett. Det siste bildet er tatt innenfra førerhytten på vogntoget, og viser hva føreren faktisk ser. Forhåpentligvis vil disse bildene føre til at leseren får seg en tankevekker.

Når en personbil befinner seg i blindsonen til et tyngre kjøretøy, og føreren av det tyngre kjøretøyet foretar en handling som fører til en ulykke, er det som oftest føreren av det tyngre kjøretøyet som får skylden. Selv om føreren av det tyngre kjøretøyet får skylden, vil ikke det si at det er moralsk riktig av personbilføreren å plassere seg slik, dersom føreren er klar over risikoen det innebærer å ligge plassert der. Selv om du som personbilfører ikke får skylden, skal du ikke kjøre på en slik måte at du setter deg selv eller andre i fare.

Når det gjelder blindsonen bak tyngre kjøretøy, har jeg i tillegg til fakta-bildet tatt med et bilde som viser en personbil som ligger veldig nært lastebilen foran, samtidig som sikten fra kjøretøyet som bildet er tatt fra er relativt god. Jeg har ofte opplevd å ha personbiler liggende rett bak meg over lengre tid. De eneste gangene jeg har mulighet for å se at det er en bil bak er ved skarpe svinger, eller kjøring i kryss. Dersom leseren forstår hvor dårlig sikten blir når man ligger så nærme, vil forhåpentligvis plasseringen i fremtiden bli lenger bak. Dette er både for personbilføreren og føreren av det tyngre kjøretøyet sin del, altså en vinn/vinn-situasjon. Vi har jo allerede 3,5 –og 7-sekundersregelen, som er laget nettopp for trafiksikkerhetens skyld. Ved å holde god avstand til forankjørende, har man større mulighet for å stanse dersom kjøretøyet foran skulle bråbremse. Ved kjøring bak tyngre kjøretøy er sikten såpass dårlig når man ligger for nærme, at man ikke klarer å se trafikkbildet foran kjøretøyet. Det kan være

spesielt viktig å holde god avstand til kjøretøy som tar mye av sikten, slik at man kan få et overblikk over hvordan trafikken ser ut lenger frem.

Jeg har også valgt å ta med bilder som illustrerer hvordan blindsonene rundt tyngre kjøretøy forandrer seg ettersom kjøretøyet svinger. Dette er det ikke alle som tenker på, og jeg mener det er viktig at personbilførere forstår dette. Det finnes mange eksempler på situasjoner der personbiler eller andre kjøretøy plasserer seg i blindsonen til høyre for et vogntog som skal til høyre. Da er det umulig for vogntogføreren å se bilen. Hvis dette er et lysregulert kryss, blir det grønt for begge samtidig, og begge kjører samtidig. Hvis personbilen fortsetter å ligge i vogntogets blindsoner, kan dette lett føre til en kollisjon mellom kjøretøyene.

Et av bildene illustrerer hvordan trafikken kan se ut i en rundkjøring. På dette bildet er det mange biler og flere tyngre kjøretøy. Tanken bak dette bildet er at leseren kan gjøre seg noen tanker om hvordan man skal plassere seg i forhold til de tyngre kjøretøyene. Denne trafikksituasjonen leitet jeg lenge etter selv, men støtte ikke på noen situasjon som illustrerte godt nok det jeg ville frem til. Derfor valgte jeg å bruke dette bildet, som jeg fant på internett. Selv prøver jeg så ofte jeg kan, å kjøre på en slik måte at jeg ikke får andre kjøretøy på siden av meg i rundkjøringen, når jeg kjører tyngre kjøretøy. Dette lar seg ikke alltid gjøre, og da er det nærmest et sjansespill hver gang man fortsetter kjøringen gjennom rundkjøring. Man aner ikke om det er noen på siden av en, eller hvem som kommer bak. Det kan være en person som vet at man ikke bør ligge i blindsonen til tyngre kjøretøy, men det kan også være en person som ikke har noen anelse om hva en blindsoner er.

Det siste bildet innenfor blindsoner hentet jeg også fra internett. Årsaken til det er at bildet jeg fant illustrerer ganske godt det jeg ville frem til, samt at jeg ikke har vært på noen ferje i løpet av tiden jeg har arbeidet med oppgaven. Bildet viser at det er innsnevring av kjørefelt inne på ferjen, og at bilene som står ved siden av bussen blir nødt til å tenke på bussjåførens blindsoner. Litt dumt at jeg ikke fikk tatt det perfekte bildet som jeg hadde planlagt, for da ville jeg heller tatt et bilde fra høyre siden av et tyngre kjøretøy. Grunnen til at jeg tok opp nettopp dette eksempelet, er at det er en situasjon jeg selv har opplevd. Jeg kjørte vogntog og skulle av en ferje. Jeg kjørte sakte rett frem, og hørte plutselig at noen kom borti førerhytten min fremme på høyre side. Da var det en dame som plasserte seg for langt til venstre, selv om det var nok kjørefelt til oss begge ut av ferjen. Hadde hun visst om blindsoner som tyngre kjøretøy har, og tatt hensyn til at jeg ikke kunne se henne, ville ikke dette ha skjedd.

2.2.2 Plassbehov

Det første bildet som vises innenfor temaet plassbehov er hentet fra Royal Transport sitt arkiv. Royal Transport driver med spesialtransport, og har mange kjøreoppdrag der kjøretøyene blir veldig lange, breie eller tunge. Jeg er veldig fornøyd med at jeg fikk bruke dette bildet, da det belyser utrolig godt at enkelte kjøretøy krever veldig stor plass. I situasjonen på dette bildet er kjøretøyet såpass stort at det kreves dispensasjon for å få kjøre det på offentlig vei, men også vanlige tyngre kjøretøy krever mye mer plass enn personbiler. Derfor vil de i juridisk sammenheng kunne støte på problemer. På grunn av størrelsen på kjøretøyene, blir de ofte nødt til å plassere seg på annen måte enn trafikkreglene bestemmer.

Fra boken «Veien til Førerkortet, buss lastebil vogntog» hentet jeg tre illustrasjonsbilder som viser hvordan tyngre kjøretøy kan være nødt til å plassere seg i kryss og lignende. Mange personbilførere tenker ikke på hvordan de selv må plassere seg for å slippe frem tyngre kjøretøy. Jeg prøvde først å tegne mine egne illustrasjonsbilder til disse situasjonene, men da de ikke ble gode nok valgte jeg heller å «låne» bildene fra denne boken. Enhver personbilfører bør kunne forstå seg på hvor stor plass et tyngre kjøretøy trenger ved å se på disse bildene.

Når det gjelder bildet som illustrerer plassbehov i sving, er også dette hentet fra Royal Transport. Dette bildet viser veldig tydelig at det faktisk ikke alltid går an å møte tyngre kjøretøy i sving. Jeg har opplevd å kjøre vogntog gjennom skarpe svinger, der det kommer personbiler i full fart mot meg. De tror at det er plass til oss begge, men innser fort at de blir nødt til å rygge tilbake. Dersom slike situasjoner skulle oppstå på for eksempel glatt føre, kan dette fort medføre katastrofale følger.

2.2.3 Overheng

Noe som kan være krevende for en fører av tyngre kjøretøy med stort overheng, er å kjøre på steder med tett trafikk, der det er mye å følge med på. Dersom personbilførere ikke tenker på overhengen til de tyngre kjøretøyene, kan dette skape unødvendig utfordrende situasjoner for føreren av det tyngre kjøretøyet. Når kjøretøy med stort overheng skal svinge av i et kryss, hender det ofte at personbiler kjører forbi på motsatt side. Fordi at personbilføreren ikke tenker på overhengen som stikker ut, blir føreren av det tyngre kjøretøyet nødt i å følge ekstra godt med, både foran og bak. Et øyeblikks uoppmerksomhet, der føreren av det tyngre kjøretøyet ser fremover, kan være nok til at en personbil kan komme seg i blindsonen bak det tyngre kjøretøyet, og dermed kollidere med overhengen.

Jeg har valgt å ta med to ulike bilder som omhandler overheng. Det første bildet beskriver hva overheng er, siden det er mange personbilførere som ikke vet hva dette er. På det neste bildet har jeg tatt bilde av en buss med stort overheng både foran og bak, som skal til høyre i et kryss. Leseren har forhåpentligvis forstått hva overheng er ut ifra det første bildet, og når leseren ser bilde nummer to, vil det bli enklere å forstå hvilke utfordringer føreren står overfor.

2.2.4 Plassering – flerfelts vei

Temaet blindsoner og plassering går litt i ett. En personbilfører som forstår seg på blindsonene til tyngre kjøretøy, vil nok ha lettere for også å forstå seg på plassering. Det første bildet innen temaet plassering viser nesten det samme som et av bildene i temaet blindsonene. Det viser en personbil på venstre side av et tyngre kjøretøy på en flerfelts vei. Selv om jeg allerede har beskrevet blindsonene rundt bilen i forrige tema, mener jeg at dette bildet kan styrke leserens forståelse av eventuelle konflikter som kan oppstå. Grunnen til at jeg valgte å ta med et bilde som gikk direkte på plassering på flerfelts vei er at jeg ofte har opplevd å ha personbiler liggende ved siden av vogntoget mitt over lengre tid. Jeg tror at personbilførere som vet hvor store blindsoner det er rundt tyngre kjøretøy, og ser risikoen ved å ligge ved siden av et, vil velge å ligge bak eller kjøre forbi. Dersom et tyngre kjøretøy ligger i venstre felt, og en personbil ligger plassert i blindsonen på høyre side, må føreren av det tyngre kjøretøyet være ekstremt oppmerksom på høyre siden sin, dersom føreren planlegger å skifte felt. Føreren gir tegn tidlig, og observerer høyre siden sin, samtidig som føreren gjerne regulerer farten for og lettere kunne oppdage om det ligger noen plassert i høyre felt. Selv om føreren av det tyngre kjøretøyet gjør flere tiltak for å prøve å forsikre seg om det ligger noen i høyre felt før feltskifte, kan det allikevel ligge noen der som ikke blir sett. Dersom føreren av det tyngre kjøretøyet bestemmer seg for å skifte felt, er det stor sannsynlighet for at en virkelig uheldig hendelse kan oppstå.

Når jeg har vært ute og kjørt vogntog på flerfelts vei har jeg til stadighet opplevd at personbiler kjører forbi meg og plasserer seg inn igjen i høyre felt rett foran meg. Mange personbilførere hater å ligge bak vogntog. Selv tror jeg at årsaken til det er at de ligger så tett opp til vogntoget at de mister all sikten sin. Selv ønsker jeg alltid å holde en sikker avstand til forankjørende, og nettopp av den grunn velger jeg å sakne farten eller eventuelt bremse for bilene som plasserer seg rett foran meg. Det som skjer da er at bilene bak tror at det er jeg som kjører sakte, og de velger også å kjøre forbi. Dermed har vi en kjedereaksjon gående. Bilene kjører forbi, legger seg inn rett foran meg, og jeg må bremse. Og slik fortsetter det.

Dersom personbilførerne kan forstå at vi ønsker å ha enda større avstand til forankjørende enn det de selv ønsker, velger de kanskje å vente litt med å legge seg inn igjen i høyre felt, og vi som kjører tyngre kjøretøy slipper å slippe gassen eller bremse. I tillegg til at føreren av det tyngre kjøretøyet vil spare tid ved å unngå nedbremsing, vil føreren oppnå en mer optimal kjøring, som igjen gir resultater i form av mindre forurensning og lavere kostnader.

Å få tatt et bilde som egnet seg til nettopp denne situasjonen tok litt tid. Det var ikke så mange tyngre kjøretøy som kjørte på denne strekningen mens jeg stod der. Heldigvis fikk jeg tatt dette bildet, som viser en personbil som plasserer seg tilbake i høyre felt ganske tett foran vogntoget.

2.2.5 Tilkjøring og rygging

Ved tilkjøring og rygging har jeg ofte opplevd rar kjøring av personbiler rundt meg. De stanser gjerne mellom bil og henger selv om de ser at jeg skal rygge inn til hengeren, eller de stiller seg bak hele vogntoget som rygger. Det var vanskelig å få tatt ordentlige bilder til akkurat dette, men plutselig kom jeg på at min søster hadde vært med meg på jobb en dag for mange år siden, og at hun da tok mange bilder. Jeg fikk tilsendt disse bildene, og endte opp med å bruke to bilder der jeg rygger med vogntog. Bildene viser sikten både på høyre og venstre side, og jeg mener de skal være ganske dekkende i forhold til å få leseren til å forstå hvor lite sikt man har og hvor stor plass det tar å rygge med vogntog. Forhåpentligvis vil de ta hensyn til tyngre kjøretøy som rygger.

2.2.6 Parkering

Både når jeg har arbeidet som søppelbilsjåfør og som vogntogsjåfør har jeg støtt på problemer med parkerte biler. Enkelte personbilførere tenker ikke på hvor de parkerer, og parkerer gjerne rett foran en container, henger eller lignende. Først og fremst er parkering foran slike steder noe folk selv burde skjønne at ikke er særlig lurt, men siden det tydeligvis finnes dem som ikke forstår dette, så jeg meg nødt til å ta med dette temaet også.

Det ene bildet jeg tok til dette formål viser en slepvogn uten noen kontainer eller annet oppå. Grunnen til at jeg valgte nettopp en slik henger, er at det kan virke som at enkelte personbilførere ikke tenker på at disse hengerne skal hentes. Selv opplevde jeg at det var spesielt de gangene jeg parkerte en tom slepvogn et sted at personbiler valgte å parkere foran den.

Ettersom jeg også har opplevd at personbiler står parkert foran containere som jeg skal hente eller tømme, valgte jeg også å ta med et bilde som viser hvordan enkelte containere blir

hentet. Dette bildet er ment til å understreke for leseren at man ikke skal parkere foran eksempelvis containere.

Det siste bildet innenfor temaet parkering, hentet jeg fra www.ba.no, med henvisning fra tre av mine tidligere kolleger fra Royal Transport, Stine Ølberg Pedersen, Eirik Hausvik og Kim Rune Kleveland. Dette bildet viser en typisk situasjon som ofte oppstår for sjåfører av tyngre kjøretøy. Flere av mine kolleger har opplevd dette, og det er et stort problem. I tillegg nevnte Kim R.K. problematikken dersom det skulle være en brann på et slikt sted. Da kommer ikke brannbilene frem, og problemene blir plutselig enda større. Dette er nok et viktig moment, som jeg valgte å påpeke i brosjyren.

2.2.7 Akselerasjon og retardasjon

Til dette temaet er det vanskelig å illustrere noe med bilder. Her har jeg valgt kun å skrive en tekst som tar sikte på fartsøkning og fartsreduksjon med tanke på tyngre kjøretøy. Det hender at personbilførere ikke tar hensyn til at tyngre kjøretøy ofte trenger litt ekstra fart før de skal opp en bratt bakke. Jeg valgte å ta med dette temaet fordi jeg tror at mange personbilførere rett og slett ikke tenker på dette når de er på veien. Dersom et tyngre kjøretøy skal opp en motbakke, ønsker føreren å få opp farten litt i bunnen av bakken, slik at det ikke blir nødvendig å skifte gir fullt så tidlig, og slik at de holder farten oppe så lenge som mulig. Å skifte gir med et tyngre kjøretøy tar lenger tid enn med en personbil. Dersom føreren av et tyngre kjøretøy starter kjøringen i en motbakke med lav fart, må føreren også velge et lavt gir. Sannsynligheten for at føreren får opp farten noe særlig i bakken er lav. Dette fører gjerne til at farten til det tyngre kjøretøyet holder seg lavt opp hele bakken, og de som ligger bak blir ivrig etter å foreta en forbikjøring. Mange personbilførere er litt for ukritisk til hvor de tar forbikjøringer. Dermed kan en slik hendelse føre til farlige forbikjøringssituasjoner.

2.2.8 Vinterføre

Å kjøre tyngre kjøretøy på vinterføre kan være veldig utfordrende i seg selv. Det som hjelper lite, er dersom personbilførere kjører på en måte som gjør det enda vanskeligere. Det jeg har merket meg selv og hørt fra andre, er at mange personbilførere ikke planlegger kjøringen sin godt nok. For eksempel ved en fjellovergang der veiene svinger 180 grader, er det ikke alle personbilførere som ser opp eller ned, om det kommer andre inn mot samme svingen. Når man kjører tyngre kjøretøy slike steder ønsker man ikke å få full stans, enten det er motbakke eller medbakke. Når tyngre kjøretøy møter hverandre på slike steder, er begge førerne som regel klar over konsekvensene en stans kan få, og de planlegger kjøringen deretter. Dersom personbilførerne er klar over hvor store utfordringer en fører av tyngre kjøretøy står ovenfor

ved slike situasjoner, og velger å ta hensyn til det, tror jeg at mange køer og ulykker kan unngås.

Brosjyren er i hovedsak laget for at personbilførere skal få en viss forståelse for hvor krevende det kan være å føre et tyngre kjøretøy, og dermed vite hvordan de kan hjelpe for å bidra til bedre samarbeid og trafiksikkerhet. Vegtrafikkloven § 3, som er grunnregelen for all trafikk sier blant annet at «Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.»³ I dette ligger det at man skal vise hensyn til andre, og man skal kjøre på en trafiksikker måte. Uansett hvilken type trafikkulykke som skulle oppstå, er det noen av de involverte som har brutt denne grunnregelen.

Jeg ønsker å ta for meg et eksempel på en situasjon, der en personbil kjører på forkjøringsvei, og et vogntog kommer fra høyre. Føret er glatt, både på hovedveien og på sideveien. Det er ikke snø på veien, så bruk av kjettinger vil ikke hjelpe føreren av vogntoget. Veien som vogntoget kjører på er bratt, og vogntoget vil få problemer dersom det må stanse. Hvis personbilføreren velger å slippe frem vogntoget unngår vogntogføreren problemer, men hvis personbilføreren velger å kjøre, må vogntoget stanse, og det sklir bakover. Bak vogntoget står det 3 personbiler som ikke rekker å flytte seg. Dersom det siste eksempelet skjer, hvem er det da som får skylden, og hvem sin skyld er det egentlig? I følge veitrafikklovens grunnregel, som gjelder over alle trafikkregler, vil det jo være delvis personbilføreren sin skyld, nettopp fordi at man skal kjøre på en slik måte at det ikke oppstår fare eller voldes skade, samt at man skal vise hensyn ovenfor andre. Dersom en slik situasjon skulle skje, og lastebilen sklir inn i bilene bak, vil trolig personbilføreren bare kjøre videre, fordi føreren ikke engang ser at det har oppstått problemer i bakken der vogntoget er. Det jeg ønsker å få frem her er at mange bør tenke utover det man vanligvis gjør. For at vi skal ha minst mulig ulykker på veiene, må alle førere ta hensyn til andre, uansett hvilke trafikantgrupper, og situasjoner.

I emnet om glatt føre i mot- og medbakke har jeg valgt å bruke to ulike bilder. Det første bildet er hentet fra nettet, og viser et vogntog som har sklidd og sakset seg. Dette bildet viser en konsekvens av hva som kan skje hvis et vogntog begynner å skli. Det neste bildet er hentet fra Royal Transport sitt arkiv, og viser et fullastet vogntog som er på vei ned en bakke der det er glatt føre. Målet med å bruke disse to bildene er at leseren skal kunne gjøre seg noen tanker om hvilke utfordringer en fører av tyngre kjøretøy kan støte på, og hvilke konsekvenser feil

³ <http://www.lovdatab.no/all/tl-19650618-004-002.html#3>

handling kan medføre, uavhengig av hvem sin feil det er. Forhåpentligvis fører dette til at føreren velger å hjelpe førere av tyngre kjøretøy i slike situasjoner.

2.2.9 Selvvalgt drap

Dette siste temaet var jeg litt i tvil om jeg skulle ha med eller ikke. Jeg var litt redd for at det skulle virke mot sin hensikt, men etter veiledning fra veileder fikk jeg beskjed om at det var ok å ha med. Dette temaet er på en side med ren tekst, der jeg belyser negative reaksjoner et selvvalgt drap kan påføre førere av tyngre kjøretøy. Grunnlaget for å ha med dette temaet, er at jeg har tidligere arbeidskolleger som har vært offer for slike hendelser, og jeg vet at det er et problem.

3 METODE

Jeg har benyttet meg av en kvalitativt orientert metode. En *kvalitativ* metode tar sikte på å fange opp mening og opplevelse som ikke lar seg tallfeste eller måle. (Dalland, 2012, s 112). Empiri, altså kunnskap basert på erfaring, har vært utgangspunktet for mitt arbeid. Det som inngår her er erfaringer jeg har gjort meg både som sjåfør og passasjer i tyngre kjøretøy og personbil. Utover det har jeg også hatt flere samtaler med andre sjåførere, både personbilførere og førere av tyngre kjøretøy, som har forsterket tanken min om hvordan personbilister opptrer i forhold til tyngre kjøretøy. Jeg har ikke gjort noen undersøkelser for å kartlegge hvor mange som har god eller dårlig kunnskap når det gjelder tyngre kjøretøy. Grunnen til det er at jeg allerede har erfart at det finnes flere personbilførere som har liten eller ingen kjennskap til tyngre kjøretøy, og jeg vet at det er et behov for å opplyse enkelte bilførere om dette, dersom de skal kunne opptre på en mer hensynsfull måte i forhold til den trafikantgruppen.

Når jeg startet arbeidet med brosjyren gjorde jeg først klart hvordan oppsettet skulle være. Da skrev jeg inn kapitler og tekst i den rekkefølgen jeg ønsket å ha det, samt at jeg laget tekstbokser der bildene skulle være, der jeg beskrev hva hvert enkelt bilde skulle inneholde. Etter en nøye planlegging av hvilke bilder jeg skulle bruke, var neste steg å få tak i bildene.

Det mest krevende med oppgaven har vært å få finne trafikksituasjoner til å ta bilder av, som tydelig beskriver poengene jeg ønsker å få frem. Hvilke situasjoner jeg ønsket å ta bilder av var godt planlagt i forkant. Noen av bildene jeg tok, fikk jeg tatt ved å stå ute og vente på de ulike situasjonene. Andre bilder tok jeg fra bilen mens en medstudent kjørte. Og noen bilder fikk jeg tatt i og utenfor vogntoget til to tilfeldige yrkessjåførere.

Enkelte situasjoner var det ekstra vanskelig å oppdage ute i trafikken. Jeg var heldig og fikk tillatelse fra Royal Transport (mitt tidligere arbeidssted) til å bruke bilder som de hadde lagt ut på sin Facebook side, da de hadde noen veldig gode bilder i arkivet sitt. Jeg fikk også tillatelse fra Norges Lastebileier Forbund til å bruke noen illustrasjonsbilder som er hentet fra deres film «Velg livet – det er kjedelig å være død». Noen bilder fikk jeg av min søster, som hun hadde tatt av meg når hun var med meg på jobb en dag. Utover det har jeg hentet noen bilder fra ulike sider på internett, samt fra boken «Veien til førerkortet, buss lastebil vogntog».

Helst ønsket jeg kun å bruke bilder som jeg har råderett over, men da dette ikke lot seg gjøre, så jeg meg nødt til å bruke andre bilder også. Derfor er ikke denne brosjyren godkjent for offentlig utgivelse, og den må kun sees på som et utkast til brosjyre.

Det kan være en ulempe at oppgaven min er basert på empiri. Jeg har ikke foretatt noen grundig forskning, og kan derfor ikke påvise fakta knyttet opp mot emnet. Det kan også hende at det finnes flere relevante tema som jeg burde tatt med i produktet mitt, som jeg kunne funnet ut av dersom jeg hadde foretatt en grundig undersøkelse blant befolkningen. Jeg valgte heller å bruke de erfaringene jeg hadde, og det jeg har lært her på HiNT, og lage produktet ut i fra det. Både på bakgrunn av hva jeg selv har opplevd og hva jeg har hørt andre har opplevd, mener jeg at de temaene jeg har tatt med er meget relevante.

4 DRØFTING

Vil denne brosjyren kunne bidra til bedre samhandling mellom personbilførere og tyngre kjøretøy?

I trinn 3 i læreplanen står det at:

«Eleven skal kunne kjøre effektivt og behagelig, miljøriktig og økonomisk i variert trafikkmiljø i god samhandling med andre trafikanter». Selv om dette står i læreplanen, mener jeg at det blir satt for lite fokus på samhandling med tyngre kjøretøy. Forhåpentligvis vil denne brosjyren være såpass utfyllende at personbilførere vil få bedre innsikt i hvordan det er å føre tyngre kjøretøy, og hvordan de bør opptre på en hensynsfull måte i forhold til dem.

Brosjyren er rettet mot personbilførere og elever som skal ta førerkort. Utover det jeg har valgt å ha med i min brosjyre finnes det mye man kan tenke på når man er i trafikken sammen med andre trafikantgrupper. Jeg har valgt de emnene jeg synes er mest vesentlig i forhold til samhandling med tyngre kjøretøy. Om dette er for mye for en vanlig personbilfører å tenke på er godt mulig. Mange som tar sertifikatet har nok med å komme seg gjennom det som i dag stilles som krav. Allikevel tror jeg den vil være til god hjelp for dem som føler seg usikre i trafikken, med tanke på tyngre kjøretøy.

Enkelte av bildene i denne brosjyren er ikke sendt til godkjenning av bildenes rettmessige eiere. Den kan derfor ikke benyttes til offentlig bruk. Samtidig vil det være HiNT som er eier av brosjyren, og jeg selv har ingen rettigheter over den. Planen er å videreutvikle brosjyren, der jeg har rettigheter over den, og deretter benytte den ved trafikkskoler, samt at jeg ønsker å gjøre brosjyren tilgjengelig for personbilførere generelt. For å opplyse flest mulig om dette temaet, ønsker jeg også å lage en dokumentarfilm og/eller en tv-reklame knyttet til emnet. Slik situasjonen er i dag, vil ikke brosjyren nå frem til andre enn dem som oppsøker den.

Noen bryr seg ikke mer om trafikk enn at de ønsker å ha sertifikatet for å komme seg fra A til B, andre bryr seg konsekvent minst mulig om trafikreglene, samtidig som det heldigvis finnes en gruppe som er genuint opptatt av trafikk og trafikregler. De som er opptatt av å kjøre på best mulig måte vil nok dra nytte av denne brosjyren dersom de ikke kan noe særlig om dette temaet fra før av. Personbilførere som ikke bryr seg fullt så mye om trafikregler og lignende er ikke sikkert at vil ta til seg noe av det som står i brosjyren. Allikevel kan også de dra nytte av informasjonen i brosjyren. Dersom man leser den, har man i det minste et lite

innblikk i hvordan tyngre kjøretøy fungerer på veien, og man vil kanskje benytte litt av denne kunnskapen når man havner i situasjoner som krever det.

Holdninger er en vesentlig faktor når det gjelder hvordan ulike trafikanter samhandler med hverandre. Noen holdninger har vi med oss fra barndommen, og andre holdninger tilegner vi oss underveis. Som trafikklærer er det vanskelig å endre holdningene til elevene. En bilfører som ikke tenker på andre eller andres sikkerhet, men kun på seg selv, kan vi si har dårlige holdninger i trafikken. Slike bilførere, som ikke er villig til å ofre litt av egen tid for å hjelpe andre frem, vil kanskje ikke bry seg om denne brosjyren i det hele tatt.

Fysiske eller psykiske begrensninger spiller også inn i trafikksammenheng. Er man sliten, trøtt, sint eller påvirket av andre faktorer, vil dette kunne gå ut over bilkjøringen. Det vil også kunne bidra til en annerledes vurderingsevne enn man normalt har. Er man påvirket av en faktor som går ut over vurderingsevnen, kan dette føre til at man tar uoverveide avgjørelser. Selv om personbilføreren som leser denne brosjyren ønsker å følge retningslinjene jeg har gitt, kan dagsformen allikevel spille inn på om føreren velger å hjelpe tyngre kjøretøyer frem eller ikke.

5 AVSLUTNING

Dersom det i læreplanen blir stilt høyere krav til personbilførernes kunnskap om tyngre kjøretøy tror jeg at det vil hjelpe oss til å nå nærmere nullvisjonen. Forhåpentligvis vil denne brosjyren være en del av faktorene som fører til videre fokus på dette området, og at samarbeidet mellom personbilførere og førere av tyngre kjøretøy bedres.

Ved å tilegne seg kunnskap som denne brosjyren byr på, får man en viss forståelse for hvordan man bør opptre i forhold til tyngre kjøretøy. Om bilføreren velger å benytte seg av kunnskapen eller ikke, er opp til hver enkelt. Dersom man ønsker å kjøre på en sikker måte, og på en måte som gjør hverdagen i trafikken lettere for andre, bør man absolutt lese brosjyren og bruke kunnskapen ute i trafikken. Jeg tror at brosjyren kan bidra til bedre samarbeid mellom personbilførere og førere av tyngre kjøretøy.

6 KILDER

Bøker:

Dalland, O. (2012) *Metode og oppgaveskriving*. Oslo: Gyldendal Akademisk. 5. utg

Lysenstøen, Stavik (2011) *Veien til førerkortet, Buss Lastebil Vogntog*. Oslo: Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, 13. opplag

Internettisider:

<http://ndla.no/nb/node/83941>

<http://www.ba.no/nyheter/article6496293.ece>

<http://www.firda.no/nyhende/article6349718.ece>

<http://www.lovdato.no/all/tl-19650618-004-002.html#3>

<http://www.nordlys.no/motor/article6344500.ece>

<http://www.ssb.no/aarbok/tab/tab-415.html>