

KANDIDATOPPGAVE

Emnekode: TLB251

Navn: Ole A. Letnes, Chris Swann og
Malin N. Knedal

Kan et "elevkort" hjelpe med å konkretisere
øvelseskjøring i privat regi?

Can a "student card" help specify driving
practice done privately?

Dato: 26.02.2016

Totalt antall sider: 21

Sammendrag

I vår kandidatoppgave har vi sett på hvordan ledsager og trafikklærer kan samarbeide bedre ved at trafikklæreren konkretiserer øvelsene ledsageren skal ta i bruk ved privat øvelseskjøring. Dette er for å øke kvaliteten på øvelseskjøringen hjemme og for å senke terskelen for privat øvelseskjøring.

Problemstillingen vi kom frem til er som følgende: Kan et "elevkort" hjelpe med å konkretisere øvelseskjøring i privat regi?

I vårt arbeid for å komme frem til en konklusjon og produkt relatert til problemstillingen har vi i oppgaven vår tatt utgangspunkt i rapporten "Undersøkelse om privat øvelseskjøring" fra SINTEF, og forsøkt å komme frem til en brukervennlig og enkel løsning for å bedre kommunikasjonen mellom trafikklærer og ledsager.

I oppgaven vil vi ta for oss rapporten, utprøving og endring av produktet, vår bruk av både kvantitativ og kvalitativ metode i form av spørreundersøkelse, samt resultatene av denne spørreundersøkelsen og hvordan vi kom frem til det endelige produktet. Vi vil og drøfte andre eventuelle løsninger som kunne vært aktuelle.

Summary

In our student assignment we have looked at how the companion and driving instructor can cooperate better by the driving instructor specifying the tasks the companion should concentrate on when practicing driving privately.

Our issue in this matter is as follows: Can a “student card” help to specify practice driving done privately?

In our work to reach a conclusion and a product related to this issue, we have used the report “Research done on private practice driving” from SINTEF as a base, and tried to find a user friendly and simple solution to better communication between driving instructor and companion.

In our student assignment we will go through the report, trials and changes to the product, our use of both quantitative and qualitative methods by using a survey, as well as the results of this survey and how we reached the final product. We will also discuss other possible solutions, which may be relevant.

Forord

”Ungdom med ferske førerkort er ulykkes utsatte. En 18-årig fersk sjåfør har førti ganger så stor sjanse til å kjøre av vegen som en erfaren sjåfør. Dere foreldre og foresatte kan bidra til å redusere denne startrisikoen”. – Trafikkpedagog Marianne L. Eklo.

Vi ønsker å takke alle som har bidratt til vår kandidatoppgave.

Spesielt til våre medstudenter som tok seg tid til å prøve ut og gi tilbakemelding på vårt produkt, slik at vi fikk videreutviklet det og gjort det til det produktet det er i dag.

Nord Universitet

Stjørdal, februar 2016

Ole A. Letnes

Chris A. E. Swann

Malin N. Knedal



Innholdsfortegnelse

Sammenheng	i
Summary	ii
Forord	iii
Innholdsfortegnelse	iv
1.0 Innledning	1
1.1 Problemstilling	1
2.0 Teorikunnskap	1
2.1 SINTEF rapport	1
2.2 Nullvisjonen	2
3.0 Metode	3
3.1 Kvantitativ og kvalitativ metode	3
3.2 Spørreundersøkelse	3
4.0 Resultat	5
4.1 Ledsagerveiledningskort	5
4.1.1 Ledsagerveiledningskort	6
4.1.2. Oppdrag til ledsager	6
4.1.3 Tilbakemelding fra ledsager/kommentar fra trafikklærer	7
4.1.4 Tips til ledsager/krav til øvelseskjøring	8
4.2 Informasjonsskriv	9
5.0 Drøfting	10
6.0 Konklusjon	12
Litteraturliste	13
Vedlegg (USB levert i servicetorget)	15
Samtykkeskjema	16

1.0 Innledning

Etter at vi hadde lest en rapport utgitt av SINTEF (Kummeneje, Moe & Stene, 2015) - ”Undersøkelse om privat øvelseskjøring”, fanget vi opp noe vi synes var interessant. Under kapittel 5.5.1 kommer det frem at 83% av elevene blir oppfordret til å øvelseskjøre privat. De får oppgaver, men ingen plan for de personlig, og det er lite samarbeid mellom ledsager og trafikklærer. Med tanke på hvor mye lavere risiko ungdommen er utsatt for ved at de har hatt mye privat øvelseskjøring og mengdetrening før de erverver førerkort, ville vi se nærmere på dette og se etter en mulighet for forbedring. Vi vil gå nærmere inn på teorien bak temaet, metodene vi har brukt, resultatene vi har kommet frem til, drøftinger vi har tatt og konklusjoner vi har kommet frem til i denne rapporten.

1.1 Problemstilling

”Kan et ”elevkort” hjelpe med å konkretisere øvelseskjøring i privat regi?”

2.0 Teorikunnskap

2.1 SINTEF rapport

Vi har i vår kandidat oppgave valgt å basere oss hovedsakelig på rapporten «Undersøkelse om privat øvelseskjøring» ifra SINTEF (Kummeneje, et. al. 2015). Denne rapporten tar for seg øvelseskjøring i privat regi. Rapporten ser på problemstillingen med for lite privat øvelseskjøring og hvordan både faglige ledere, elever og ledsagere ser på dette. Vi har i vårt arbeid valgt å ha hovedfokuset vårt på kapittel 5 i rapporten da dette kapittelet tar for seg eleven og ledsageren og hvordan de ser på samarbeidet rundt privat øvelseskjøring.

I kapittelets figur 14 (Kummeneje, et. al, 2015, s. 36) kommer det frem at 75% av elevene svarer at ledsagerne ikke har et samarbeid med trafikklærerne. 17% av elevene sier at ledsagerne har et delvis samarbeid, mens kun 9 % mener de har et samarbeid. Under 20 av de 142 spurte ledsagerne mener de har et samarbeid med trafikklæreren og har mottatt en plan for elevens opplæring. Ledsagerne selv opplever en mindre påvirkning ifra trafikklærerne til å øvelseskjøre enn det elevene gjør. Rapporten kommer og inn på problemet med at få ledsagere har direkte kontakt med trafikklæreren, og mye av kommunikasjonen går via eleven og de viser til at dette kan være et ledd som svikter i kommunikasjonen mellom ledsager og trafikklærer.

Motivasjonen for ledsagere til å øvelseskjøre med sine elever er først og fremst å øke den trafikale kompetansen til elevene etterfulgt av motivasjonen ved at eleven består oppkjøringen. Kun 60% av ledsagerne oppgir at økonomiske grunner er en motivasjonsfaktor for å øvelseskjøre privat. De ledsagerne som ikke vil øvelseskjøre begrunner dette med at elevene lærer mer ved å kjøre med en trafikklærer. Det er og et fåtall av ledsagerne som mener at de ikke vil få til et fungerende samarbeid med elevene eller at privat øvelseskjøring innebærer en for høy sikkerhetsrisiko.

Det kommer frem i rapporten at mange ledsagere vil ha et tettere samarbeid med trafikkskolene og mener at en bedre kommunikasjon mellom trafikklærer og ledsager vil bidra til en bedre privat øvelseskjøring. Her etterspør også ledsagerne en mer konkret plan de kan følge under øvelseskjøringen for å bedre kvaliteten på kjøreturen. Disse resultatene er bakgrunnen for vårt valg av tema for kandidatoppgaven vår.

2.2 Nullvisjonen

Nullvisjonen er grunnlaget for alt av trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Det er visjonen om at det skal være null hardt skadde og null drepte i trafikken. Det er et samarbeid mellom trafikantene og myndigheten, og det vi jobber for her ved trafikklærerutdanningen.

Det er en visjon satt sammen av tre grunnpilarer (3 grunnpilarer, (2012):



Statens Vegvesen oppfordrer til å øvelseskjøre mest mulig hjemme, slik at man får mest mulig erfaring før man har førerprøve og skal kjøre på egenhånd. De anbefaler 140 timer, eller 5000 km (Statens Vegvesen, 2011). Dette er en av måtene ledsagere kan bidra til nullvisjonen, ved at de sørger for at deres ungdom får mest mulig tid bak rattet før de skal ut å kjøre på egenhånd.

3.0 Metode

Det første vi gjorde ved oppstarten av denne oppgaven, var å sette oss ned og lage et tankekart hvor vi noterte ned alt vi følte var relevant for å løse denne oppgaven. Vi bestemte tidlig at vi skulle gå for en videreutvikling av elevkortene vi bruker selv her på Nord, bare rettet mot ledsagere. Vi kom fort i gang med å lage et første utkast slik at vi fikk mulighet til å få det testet ut. For å høre hva medstudentene mente, sendte vi ut en spørreundersøkelse til alle studentene som hadde fått utdelt dette heftet. Derfor endte vi opp med å bruke både kvalitativ og kvantitativ metode.

3.1 Kvantitativ og kvalitativ metode

Den kvantitative metoden (Jacobsen, 2015, s. 38). går ut på å samle inn data med tall og størrelsesverdier på tallene. Dette ble brukt i spørreundersøkelsen ved at deltakerne fikk velge mellom 1-6 om hvordan de synes det var å bruke veiledningskortet de hadde fått utdelt. Vi fikk det også opp da vi åpnet resultatene for å se hva som var blitt svart. Vi brukte denne metoden på de lukkede spørsmålene for å få vite om det var noe bruk for produktet vårt og se om det faktisk var blitt tatt i bruk.

Den kvalitative metoden (Jacobsen, 2015, s. 39) brukes ved språk og meninger, som vi i spørreundersøkelsen fikk ved de åpne spørsmålene, hvor deltakerne kunne fylle ut sine kvantitative svar med kvalitativ begrunnelse. Dette var de svarene som ga oss en god indikasjon på hvordan vi kunne videreutvikle produktet vårt i etterkant.

””Terningkast tre” (kvantitativt) gitt til en film, kan gi en indikasjon på hvor god filmen er, men du får ikke noen særlig forståelse av filmens før du har lest anmeldelsen (kvalitativt)”
- Dag Ingvar Jacobsen (2015, s. 39)

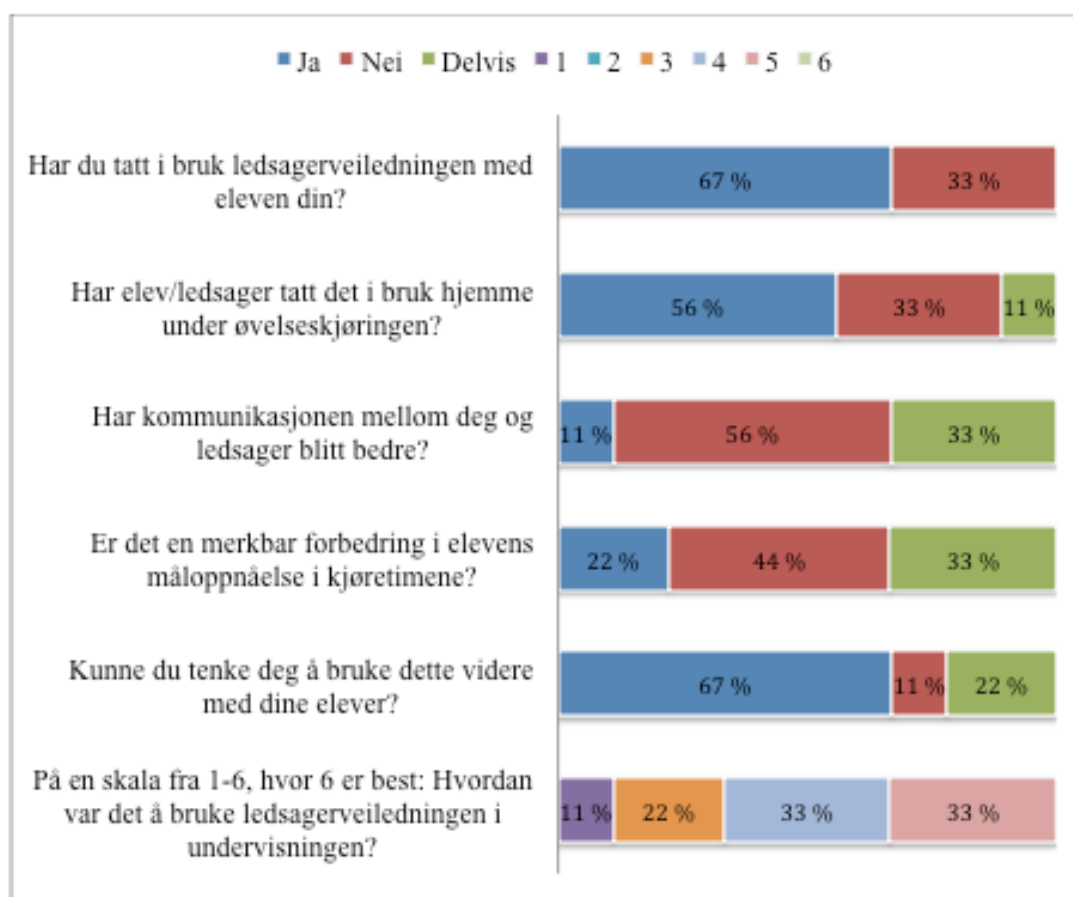
3.2 Spørreundersøkelse

Vi delte ut 25 ledsagerveiledningskort som skulle testes ut i løpet av en fire ukers periode. For å få testet dette, var vi avhengige av studenter som hadde elever som øvelseskjører hjemme. Vi trodde dette skulle bli ganske lett å finne, men det viste seg at det var ikke så mange som hadde det. Vi har ikke det selv, så vi var ganske avhengige av at de som hadde det var positive til å prøve det ut. Av de som hadde elever som øvelseskjører hjemme, var de fleste positive til å prøve ut vårt ledsagerkort. De fikk prøve de ut i fire uker, og gjerne lenger, men

etter denne perioden ville vi ha en tilbakemelding, slik at vi kunne jobbe videre med produktet vårt.

Vi hadde egentlig planer om å sende en spørreundersøkelse til foreldrene som hadde deltatt også, men vi fant ut at det ble ganske komplisert da det var vanskelig å få tak i hver enkeltes mailadresse. Vi hadde oppgitt vår mail i infoskrivet om det skulle være noe, men vi fikk ingen tilbakemeldinger på den fronten.

Vi fikk mest positiv respons fra studentene, og for å få tilbakemeldinger på ledsagerkortet, sendte vi ut en spørreundersøkelse med ni spørsmål. Det var både åpne og lukkede spørsmål for å få noen konkrete svar, samt få deres tanker på hva vi kunne gjort annerledes. Av de 25 som fikk tilsendt spørreundersøkelsen, var det ni som ga tilbakemelding i form av den. Noen ga også tilbakemelding muntlig, men vi velger å ta utgangspunkt i de skriftlige besvarelsene i denne rapporten. Vi gjengir de lukkede spørsmålene i et diagram under, og tar med de relevante tilbakemeldingene på de åpne spørsmålene, som vi følte ga oss en grunn til videreutvikling av produktet. Den fulle spørreundersøkelsen legger vi ved som vedlegg nummer 2.



(Figur 1: Sammendrag av de lukkede spørsmålene i spørreundersøkelsen)

Spørsmål 6:

Fortell oss litt generelt om hvordan du opplevde å bruke ledsagerveiledningen:

- Synes det var greit, men fikk ikke bedre kommunikasjon med ledsager, for det gikk bare en vei

Spørsmål 8:

Har du forslag til eventuelle endringer eller forbedringer av ledsagerveiledningen?

- For å få bedre kommunikasjon, må man kunne få tilbakemelding
- Kanskje kunne få tilbakemelding fra ledsager også

Av disse spørsmålene var vi opptatt av å se om ledsagerkortet faktisk var blitt tatt i bruk, noe det hadde blitt. Det var også flere som sa de hadde brukt det, men de hadde ikke tatt spørreundersøkelsen. Vi skulle selvfølgelig ønske at flere hadde besvart spørreundersøkelsen, men de tilbakemeldingene vi fikk, gjorde at vi kunne videreutvikle produktet vårt. Vi ville også høre om hvordan det var å bruke det, siden vi ikke fikk testet det ut ordentlig selv.

Ved spørsmålet om hvordan det var å bruke ledsagerkortet, fikk vi konstruktive tilbakemeldinger som vi tok med oss videre da vi skulle gjøre om ledsagerkortet vi hadde gitt som første utkast. Det kom frem i diagrammet over, at over halvparten svarer at kommunikasjonen ikke har blitt bedre. Det kom også frem at lærerne ønsket at ledsager skulle kunne gi tilbakemelding, så vi la til en kolonne hvor de fikk nettopp det. Det gjør at ledsageren kan kommentere hvordan øvelseskjøringen hjemme gikk, og eventuelt spørre om det er noe som er uklart. Da kan læreren svare direkte i ledsagerkortet som skal gå frem og tilbake mellom trafikkskolen og ledsager.

4.0 Resultat

4.1 Ledsagerveiledningskort

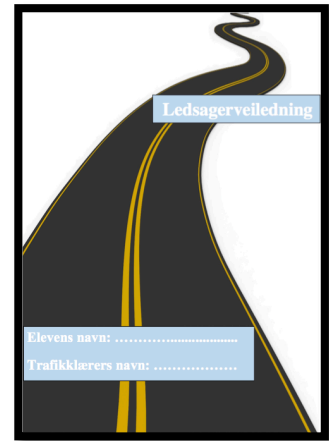
Bakgrunnen for vårt produkt er svarene fra ledsagere i SINTEF sin rapport om privat øvelseskjøring (Kummeneje et. al. 2015). Bakgrunnen for utformingen av designet er elevkortene vi selv bruker her ved Nord Universitet. Vi brukte det som et utgangspunkt for å lage et kort som vi kunne sende med eleven hjem, som de kunne samarbeide med ledsager om.

4.1.1 Ledsagerveiledningskort

Vårt produkt består av et hefte med åtte sider som inneholder en forside, tre sider med skjema til utfylling av trafikklærer, tre sider til kommunikasjon mellom ledsager og trafikklærer og en siste side med noen tips, råd, krav og motivasjon til ledsager. Vi laget først et kort med kun to sider til utfylling, men fant ut at det fort kunne bli for lite, så vi la til noen sider til slik at det ikke trenger å byttes ut etter å kun ha vært i bruk et par ganger.

Vi har holdt designet enkelt for at det skal være lett å fokusere på oppgavene som er gitt, og man kan fint lese på det som står, uten at det blir for mange forstyrrende elementer blikket kan gå til. Vi har lagt ved de ulike utkastene som vedlegg nummer 3, 4 og 5.

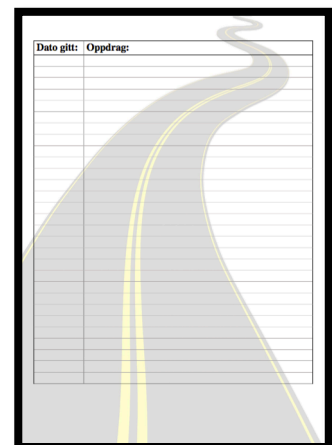
Forsiden består av en tittelen ”Ledsagerveiledning”, samt navnet på trafikklærer og elev. I bakgrunnen har vi en vei, for å symbolisere veien til førerkortet, og det går igjen gjennom hele heftet.



4.1.2. Oppdrag til ledsager

Side 2,4 og 6 består av øvelsene trafikklæreren gir, som ledsager skal følge. Dette er øvelser som trafikklærer og elev sist har øvet på, som eleven trenger tid og trening for å klare. Det skal være enkelt forklart med stikkord. Det er for at trafikklæreren skal kunne notere det ned fort, og ikke trenge å bruke for mye tid av timen til å fylle det ut.

En annen grunn for at det skal være stikkordsform er at det skal være lett for ledsager å forstå hva som er oppdraget deres, og hva de skal fokusere på under øvelseskjøringen. Det er som sagt noe elev og trafikklærer har gått gjennom sammen før, slik at det står kun det eleven trenger mer trening på. Da kan de bruke denne delen av heftet hjemme for at eleven skal kunne få mengdetrening hjemme og slippe å bruke for mye tid og penger på en trafikkskole for å få til visse øvelser. De får fokusert øvelse på få ting, slik at det ikke blir for mye for verken ledsager eller elev.

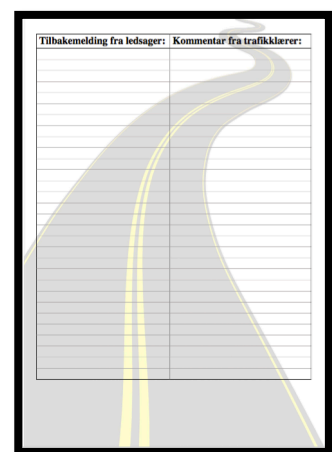


Øvelsene kan omhandle alt fra rundkjøringer, plasseringer og lyskryss til avpassing av fart. Noe av poenget med denne delen er at eleven skal få lære det på samme måte hjemme som på trafikkskolen, slik at det ikke skal oppstå misforståelser, og at ledsager og trafikklærer lærer bort samme ting. Dette vil øke kvaliteten på øvelseskjøringen hjemme, fremfor at man bare skal ut å kjøre seg en tur. Det bidrar også til at trafikklærer ikke trenger å bruke tid på å lære bort uvaner fra eleven, som de har fått etter sine ledsager. Et eksempel på noe enkelt, men viktig, er at det kan komme stikkord som at bremsepedalen skal inn før koblingspedalen, som er et stort problem for mange, og vi tenker at det ikke er noe ledsagere tenker spesielt over da det er mange sjåfører som gjør dette selv.

Som nevnt tidligere er denne delen av heftet for mengdetreningen sin del. Det er noe elev og trafikklærer har gått gjennom sammen tidligere i kjøretimer, så det vil fungere som en påminner for eleven samtidig som det involverer ledsager. Da vil ledsager få vite hva det er elev og trafikklærer har jobbet med i kjøretimene. Det som blir vist frem av figur 14 i rapporten til SINTEF (Kummeneje et. al) er at øvelser og beskjeder kan gå i glemmeboka for eleven sin del, om hvordan de forskjellige øvelsene blir utført. I oppdraget ledsager får, vil trafikklæreren da ha muligheten til å skrive ned de viktigste momentene til de øvelsene som er gjennomført. Det vil også gi konkrete øvelser å gjøre slik at terskelen for å dra ut og øvelseskjøre blir lavere, da man har et oppdrag og et mål å jobbe opp mot. Vi har også tatt med hvilken dato øvelsen ble gjennomført på skolen, samt når oppdraget ble gitt for å ha litt orden for ledsager.

4.1.3 Tilbakemelding fra ledsager/kommentar fra trafikklærer

En del som er viktig for at denne ledsagerveiledningen skal fungere, er at ledsager følger øvelsene som trafikklæreren har skrevet ned. Hvis ledsageren begynner å overkjøre trafikklæreren sine gitte oppdrag og forteller eleven at de skal heller ”gjøre sånn og sånn”, blir hele poenget med veiledningskortet borte. Derfor har vi lagt inn en kolonne hvor ledsager kan komme med tilbakemeldinger, for at de kan komme med innspill direkte til trafikklærer, og at det ikke går via eleven. De kan gjerne komme med spørsmål også. Vi føler terskelen er lavere for å skrive ned litt



notater fremfor å skulle ta opp telefonen å ringe til trafikklæreren. På de tidene øvelseskjøring pleier å foregå, kan det være vanskelig å få tak i trafikklæreren, grunnet jobb og fritid, derfor

har vi lagt inn en egen kolonne for det slik at man kan notere underveis. Som man kan se av produktet, er ikke denne kolonnen veldig stor, og det er rett og slett fordi det skal holdes kort, i stikkordsform.

Vi har valgt å sette denne siden ved siden av ”oppdraget” til ledsager, slik at de kan lese på øvelsen som er gitt samtidig som de noterer. Det skaper også en flyt gjennom skjemaene og heftet slik at ledsager ikke trenger å bla frem og tilbake for å se og notere.

På samme side er det også en kolonne hvor trafikklæreren kan svare på tilbakemeldingene fra ledsager. Dette kom frem under spørreundersøkelsen, slik at man kunne få en måte å kommunisere på mellom trafikklærer og ledsager uten at det nødvendigvis gikk gjennom eleven.

4.1.4 Tips til ledsager/krav til øvelseskjøring

Denne delen har vi valgt å sette på siste side, slik at den raskt kan brukes som en slags huskeliste, og ledsager kan fort sjekke at alt er som det skal, og alt som skal være med er med.

Når det kommer til tipsene vi har til ledsager, har vi skrevet ned det vi tenker er viktig for å gjennomføre en god øvelseskjøringsøkt. Vi har også skrevet ned noe motivasjon for ledsagerne:

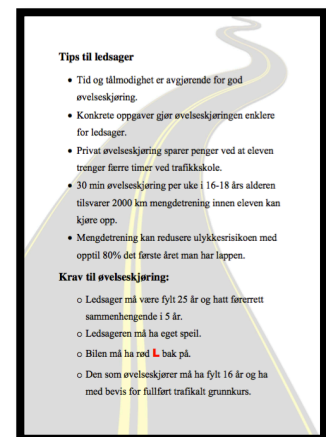
- *Tid og tålmodighet er avgjørende for god øvelseskjøring*

Vi oppfordrer til at de tar seg god tid, slik at de ikke stresser eleven unødvendig, da de mest sannsynlig er stresset nok fra før av. De må ha tålmodighet, for det nytter ikke å skrike og kjefte på en elev som ikke har så veldig stor trafikal kompetanse.

- *Konkrete oppgaver gjør øvelseskjøringen enklere for ledsager*

Hvis ledsagerne har klart for seg oppgavene de selv, og elevene skal jobbe med under øvelseskjøringen, er det lettere å komme seg ut på veien. Dette for at elevene skal få trene på spesielle øvelser, samtidig som at ledsagerne har et mål for øvelseskjøringen. Da er begge parter klar over hva de skal fokusere på under turen og det blir mer enn bare en vanlig kjøretur.

- *Privat øvelseskjøring sparer penger ved at eleven trenger færre kjøretimer ved trafikkskole*



Desto mer ledsagere kjører med sine unge trafikanter og lærer de å kjøre på en riktig måte, jo mindre penger vil de trenge å bruke på kjøretimer hos trafikkskolen for at de skal få mengdetrening.

- *30 min øvelseskjøring per uke i 16-18 års alderen tilsvarer 2000 km mengdetrening innen eleven kan kjøre opp*

Det offentlige (Statens Vegvesen, 2015) oppfordrer alle som skal ta førerkortet til å øvelseskjøre i 140 timer før de kjører opp for å gi de en del erfaring. Det er også forsikringsselskap som har laget en app hvor de oppfordrer til å kjøre minst 2000 km før oppkjøring, og man kan da få rabattert forsikring siden man har tilegnet seg erfaring ved mengdetrening (Sagbakken, 2015)

- *Mengdetrening kan redusere ulykkesrisikoen med opptil 80% det første året man har lappen*

Dette burde være den største motivatoren for ledsagerne. Dess mindre erfaring man har, jo større er sjansen for å havne i en ulykke, og det er de ni første månedene etter at de har ervervet førerkort de er mest utsatt. Trafikken er en av de største årsakene til at ungdom i alderen 15-24 år dør, da spesielt gutter. En av grunnene til dette er manglende erfaring (Trygg Trafikk 2015). Det har også vært forskning som viser at om man øvelseskjører mye før oppkjøring, reduserer det risikoen for ulykker med hele 80% (NAF, 2016), og det burde egentlig være nok å si til ledsagerne for at de skal prioritere øvelseskjøringen med barna sine.

4.2 Informasjonsskriv

For at trafikklærerne og ledsagerne skulle vite hva de skulle gjøre, sendte vi med to informasjonsskriv til hvert hefte, et til lærer og et til ledsager. Her beskrev vi hva som var oppgaven til de to, og hvordan de kunne bruke ledsagerkortet ved øvelseskjøringen. Disse informasjonsskrivene har vi lagt ved som vedlegg nummer 6 og 7.

Trafikklærerne fikk et skriv som bestod av hva de skulle gjøre, samt hvordan de kunne skrive opp stikkordene med eksempler. Ledsagerne fikk noenlunde det samme, det sto hva deres jobb med dette kortet var, samt hvorfor vi har valgt å gjøre dette, og motivasjon til hvorfor de skulle bruke det. Det står at de får en egen kolonne slik at de selv kan kommentere hvordan øvelseskjøringen har gått hjemme, uten at det nødvendigvis trenger å gå gjennom eleven.

Vi ville holde det enkelt for begge parter, slik at terskelen for å bruke dette skulle være lav. Det skulle være lett å lese gjennom det på 2 minutter, og være lett å forstå hvordan ledsagerveiledningen skulle brukes.

5.0 Drøfting

Da vi skulle velge oss ut en form for produkt som kunne hjelpe med å konkretisere den private øvelseskjøringen så vi på flere muligheter. Vi vurderte flere forskjellige løsninger og var innom både en app basert løsning, nettbasert, papirløsning og personlig kontakt mellom trafikklærer og ledsager. De forskjellige løsningene hadde alle sine fordeler og ulemper.

Under vurderingen vår av produkt type hadde vi enkle kriterier som viste seg å være vanskelig å tilfredsstillte. Vi ville ha en brukervennlig løsning, produktet skulle være enkelt å håndtere, kreve lite av brukeren og terskelen til å ta det i bruk når man først har produktet skulle være lav.

Ved vår vurdering av en app basert løsning kom vi frem til at på den ene siden vil dette være en løsning som ungdom, altså eleven mest sannsynlig ville verdsatt og gjerne tatt i bruk da de fleste i dag som regel har en smart telefon tilgjengelig og alltid med seg. På den andre siden måtte vi også se på hvem som faktisk er brukeren av produktet, og vi kom frem til at ofte er den tekniske forståelsen og viljen til å ta i bruk noe sånt dessverre ofte lavere hos den eldre garden som fort ville vært brukeren av løsningen. Hvis vi ser bort ifra de tekniske utfordringene med å linke diverse brukere opp mot trafikklærer og elev, var det til slutt vegtrafikkloven §23b (2013), vedrørende bruk av elektronisk utstyr i bil, som førte til valget med å gå bort i fra dette. Hvis ledsageren skal bruke løsningen vår under øvelseskjøringen kan ikke produktet vårt bryte med vegtrafikkloven.

Da vi vurderte en nettbasert løsning forsto vi fort at selv om løsningen ville åpnet for et bredere spekter av info og tips til øvelseskjøringen, ville elementet med at løsningen skal være tilgjengelig under øvelseskjøringen forsvinne. Selve terskelen for å ta i bruk produktet ville og mest sannsynlig blitt høyere da det ville vært mer tungvint for en ledsager å måtte logge seg inn på en nettside hver gang de skulle øvelseskjøre. Under vår tid med hospitering hos trafikkskoler i vinter fikk vi også se at en del trafikkskoler i dag tilbyr nettopp nettbaserte løsninger, men vi ble fortalt av trafikklærerne at det ble lite aktivt tatt i bruk nettopp på grunn av terskelen for ledsagerne å logge inn osv. før hver kjøretur.

Den løsningen vi til slutt valgte å gå for var en papirbasert løsning med et hefte. Vi konkluderte med at dette var en veldig enkel løsning både for trafikklærer og ledsager. For trafikklæreren vil jobben med å fylle ut mengdetreningsoppgaven etter avsluttet time minne mye om et elevkort og ikke ha noen ukjente aspekter eller løsninger. Papirheftet krever veldig lite forståelse av brukeren for å få utbytte av det og det er enkelt å håndtere. Når en ledsager tar i bruk produktet vil de være bevisste på at eleven har en «lekse» skrevet inn i heftet og vet umiddelbart hva de skal jobbe med under øvelseskjøringen. Løsningen med et papirhefte har og en økonomisk gunstig side da enhver trafikkskole eller lærer enkelt kan tilpasse løsningen til sitt eget bruk, og en trafikkskole slipper kostnader med en IT basert løsning.

Vi hadde og en vurdering på om vi skulle ha med generell info eller utdypende tips i heftet for å forenkle for eksempel trinn 2 øvelser for ledsagere. Etter en diskusjon innad i gruppen kom vi frem til at selv om det på en side vil ha en viss nytteverdi for ledsagerne å få forklart de mest vitale øvelsene i trinn 2, valgte vi å ikke ha med dette. En løsning med beskrivelse av trinn øvelser finnes allerede i mange forskjellige utgaver samt at vi mener beskrivelsene som oftest kommer med i slike brosjyrer ofte er litt for tynne og ikke beskriver godt nok for at ledsager føler seg trygg nok på stoffet til å lære det videre. Vi valgte å gå bort fra en sånn løsning både på grunn av dette sammen med at vi ville ha en konkretisert løsning som var individuelt elevtilpasset, og at en «brosjyre» type løsning ofte leses en gang, og deretter legges bort, og sjeldent tas aktivt i bruk. Vår løsning åpner opp for at nettopp trinn øvelsene kan beskrives, dog ikke nødvendigvis i sin helhet, men heller med et fokus på akkurat det eleven trenger å jobbe og fokusere på der eleven er i opplæringsforløpet sitt. Dette gjorde at vi endte opp med et produkt som er enkelt i design, enkelt i bruk, men som likevel vil beholde nytteverdien sin over tid for ledsageren.

I rapporten fra SINTEF figur 14 (Kummeneje, et. al, 2015, s. 36) belyses dilemmaet med kommunikasjon mellom trafikklærer, elev og ledsager. På en side svarer 62% av elevene at trafikklæreren har gitt oppgaver å øve på under privat øvelseskjøring, mens på den andre siden sier kun 9% av elevene at trafikklærer og ledsager har samarbeidet om privat øvelseskjøring. Innad i dette ligger det et problem ved at oppgavene ikke viderefordles av elev til ledsager. Ved å ta i bruk vår «ledsagerveiledning» vil ikke oppgavene og kommunikasjonen måtte gå via elev på samme måte. Ledsageren bevisstgjøres ved oppstart av opplæringen at en «ledsagerveiledning» brukes, og ledsageren kan da etterspørre dette ifra eleven etter hver kjøretime hos en trafikkskole, og kommunikasjonen vil formidles i sin helhet mellom trafikklærer og ledsager. Det er selvfølgelig en viss sjanse for at eleven roter bort,

glemmer eller mister heftet, men dette vil by på få problemer da man ved neste time enkelt kan ta i bruk ett nytt hefte, og de tidligere oppgavene gitt i det heftet som er blitt borte eller glemt igjen vil forhåpentligvis allerede være øvet på.

I denne rapporten fra SINTEF, kom det tydelig fram at det var mangel på samarbeid mellom skole eller trafikklærer og ledsager, noe som gikk utover hvor målrettet den private øvelseskjøringen er. Vi lette også i databasen til SINTEF, TØI og den svenske databasen (VTI), etter tilsvarende rapporter. Vi fant ut at det var gjort mye forskning på øvingskjøring og hvor mye det øvelseskjøres privat, men det var lite forskning angående kvaliteten på privat øvingskjøring. Vår kandidatoppgave handler om et «elevkort» kan konkretisere den private øvingskjøringen, og da kom vi frem til at det var nok å ha rapporten til SINTEF som kilde.

6.0 Konklusjon

Vi har kommet frem til at så lenge ledsagerne følger oppgavene som blir gitt, og holder fokuset på eleven og mengdetrener mye hjemme, i samarbeid med trafikklærer, skal dette veiledningskortet hjelpe med å konkretisere øvelsene hjemme. Dette fordi det er en kommunikasjon ledsagerne har etterspurt, og som trafikklærerne kan ta seg tid til å fylle ut for å bidra til økt kvalitet på øvelseskjøringen.

Litteraturliste

3 grunnpilarer. [Bilde] (2012). Hentet fra: <http://www.nullvisjonen-agder.no/2012-12-14-13-09-56/hva-er-nullvisjonen.html>

Eklo, M, L. (2015). Sitat hentet fra:

<http://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/Lokalt/Region+Midt/mye-er-bra-mer-er-enda-bedre>

Jacobsen, D, I. (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelser? Innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Kristiansand: Cappelen Damm Akademisk.

Kummeneje, A-M., Moe, D. & Stene, TM. (2015). *Undersøkelse om privat øvelseskjøring*. (SINTEF A27069). Hentet fra: <http://www.sintef.no/publikasjon/?pubid=SINTEF+A27069>

NAF (2016). *Slik kommer dere i gang med øvelseskjøringen*. Hentet fra:

<https://www.naf.no/tips-og-rad/i-trafikken/trafikksikkerhet/privat-ovelseskjoring/>

Statens väg och transportforskningsinstitut: <http://www.vti.se/>

Statens Vegvesen. (2015, 27.05). Bevis for øvelseskjøring på nett. *Statens Vegvesen*. Hentet fra: <http://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/Nasjonalt/bevis-for-%C3%B8velseskj%C3%B8ring-p%C3%A5-nett>

Statens Vegvesen (2011, 01.07). Starter for seint med kjøringa. *Statens Vegvesen*. Hentet fra: <http://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/Lokalt/Region+Midt/M%C3%B8re+og+Romsdal/starter-for-seint-med-kj%C3%B8ringa>

Sagbakken, B. (2015, 25.06) Sporer øvelseskjøringen med ny app. *NRK*. Hentet fra:
<http://www.nrk.no/trondelag/sporer-ovelseskjoringa-med-ny-app-1.12424113>

Transportøkonomisk institutt, TØI: (https://www.toi.no/?lang=no_NO)

Trygg trafikk (2015). *Ungdom og ulykker*. Hentet fra:
<http://www.tryggtrafikk.no/tema/ulykkesstatestikk/ungdom-og-ulykker/>

Vegtrafikkloven (2013). Forbud mot bruk av elektronisk utstyr i motorvogn. Hentet fra:
<http://lovdata.no/lov/1965-06-18-4/§23b>

Vedlegg (USB levert i servicetorget)

Vedlegg 1: SINTEF rapport – ”Undersøkelse om privat øvelseskjøring”

Vedlegg 2: Spørreundersøkelse

Vedlegg 3: Ledsagerveiledning – første utkast

Vedlegg 4: Ledsagerveiledning – andre utkast

Vedlegg 5: Ledsagerveiledning – resultat ferdig produkt

Vedlegg 6: Informasjonsskriv til ledsager

Vedlegg 7: Informasjonsskriv til trafikklærer

Samtykkeskjema



SAMTYKKE TIL HØGSKOLENS BRUK AV KANDIDAT-, BACHELOR- OG MASTEROPPGAVER

Forfatter(e): OLE A. LETVES MALIN N. KNEDAL

CHRIS SWANN

Norsk tittel: LEDSAGERVEILEDNING

Engelsk tittel: COMPANION GUIDANCE

Studieprogram: TRAFIKKLÆRERUTDANNINGEN

Emnekode og navn: TLB251 - KANDIDATOPPGAVE

Vi/jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres på internett i fulltekst i Brage, Nords' åpne arkiv

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

Kan frigis fra: _____

Dato: 25/02-16

Malin N. Knedal
underskrift

Chris Swann
underskrift

Ole Alexander Letves
underskrift

underskrift