

Kandidatoppgave

Hvilke faktorer er avgjørende for trafikklærerens valg av skolebil?

Which factors are crucial for a driving instructors choice of his school car?

Tor Ronny Haugsgjelten

Roger Vikebø

Leif Arne Lie Olsen



Foto: Eget

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2015



HINT

Sammendrag

Med vår kandidatoppgave så ønsket vi å finne ut svaret på følgende problemstilling:

«Hvilke faktorer er avgjørende for trafikklærerens valg av skolebil».

Ute i trafikken ser vi mange ulike skolebiler i tjeneste og noen merker er mere brukt enn andre. Alle i vår gruppe hadde noen hypoteser på dette og ville finne ut mer om hvilke faktorer som er viktigst og om våre hypoteser stemte med virkeligheten. Det første vi bestemte oss for var å sende en spørreundersøkelse til et bredt utvalg trafikkskoler i Norge. Senere så vi at det kunne være relevant å spørre trafikklærerstudenter om det samme. Oppgaven tar også for seg en feltstudie av forhandlere i forhold til de mest populære skolebilene. En prøvekjøring av utvalgte bilmodeller hjalp oss med å finne ut mer om de forskjellige bilene. Forhandlerne skaffet data på bilene slik at vi kunne benytte dette videre som bakgrunnsmateriale i vår undersøkelse. I våre funn ble dette sammenlignet med responsen vi fra trafikkskoler og trafikklærerstudenter.

Mange av våre funn stemte overraskende godt med våre hypoteser, men noen overraskelser ble det også, da spesielt med tanke på de funn vi gjorde i forhold til miljø og økonomi. Dette var temaer vi trodde engasjerte respondentene og som hadde stor betydning for deres prioriteringer, men der viste det seg at vi kanskje hadde en litt annen oppfatning enn de svarene vi fikk. Vi ble også noe overrasket over hvor «samstemt» responsen fra trafikklærerstudentene og trafikkskolene var til tross for at de har nokså forskjellige utgangspunkt.

Denne oppgaven presenterer en spennende rapport fra vårt forskningsarbeid hvor det har blitt gjort flere interessante funn og hvor vi kan presentere hvilke faktorer som er viktigst når trafikklæreren skal velge sin bil og arbeidsplass.

Summary

With this assignment, we wanted to find the answer on the following question:

"Which factors are crucial for a driving instructor's choice of his school car."

In traffic, we see many different school vehicles in service and some brands are more used than others. Everyone in our group had some hypotheses about this, and wanted to find out more about the factors that are most important and how our hypotheses are, when we compare it to real life. First, we decided to send a survey to a wide variety of traffic schools in Norway. Later we saw that it could be relevant asking driving instructor students about the same. In addition to this, we had a desire to make a field study where we would visit dealers of the most popular school cars. We went on with a test drive of selected car models for us to form our own opinion about what we liked and disliked about the different cars. We also asked the dealers about data sheets and brochures on the cars, so we could bring this with us as a part of our background material in our further study. Later in the assignment, we compared our findings with the response from the survey we did in relation to driving schools and driving instructor students.

Much of what we found matched surprisingly well with our hypotheses, but some surprises did also occur, especially in relation to the findings we did on environmental factors and economy. This was factors we thought committed to the respondents and which had a great significance for their priorities, but where it turned out that maybe we had a slightly different opinion than the answers we got. We were also surprised at how much compliance the response from the driving instructor students and the driving schools was, despite the fact that they have relatively different experience.

This report presents an exciting report from our research, where we have made several interesting findings, and where we are able to present which factors that are most important when a traffic school instructor are going to choose their car and workplace.

Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	2
Summary	3
Figurliste.....	6
Forord	7
1 Innledning.....	8
2 Teori og kunnskapsstatus	9
2.1 Sikkerhet.....	9
2.1.1 Nullvisjonen	9
2.2 Miljø	10
2.3 Ergonomi og komfort	11
3 Metode.....	12
3.1 Våre metodevalg.....	12
3.2 Kvantitativ metode	13
3.3 Kvalitativ metode	13
4 Funn.....	14
4.1 Funn – kvantitativ spørreundersøkelse blant trafikklærerstudenter	15
4.1.1 Økonomi.....	15
4.1.2 Drift	15
4.1.3 Ergonomi	16
4.1.4 Sikkerhet.....	16
4.1.5 Miljø	17
4.1.6 Diverse	17
4.1.7 Hvilken enkeltstående faktor er mest avgjørende for ditt valg av skolebil	18
4.1.8 Hvilket bilmerke ville du helst foretrukket?	19

4.2	Funn - Trafikkskoler	19
4.2.1	Økonomi	19
4.2.2	Drift	20
4.2.3	Ergonomi	20
4.2.4	Sikkerhet.....	21
4.2.5	Miljø	21
4.2.6	Diverse	22
4.2.7	Hvilken enkeltstående faktor er mest avgjørende for ditt valg av skolebil	23
4.2.8	Hvilket bilmerke foretrekker deres trafikkskole?.....	23
4.3	Oppsummering av funn i kvantitativ spørreundersøkelse	24
4.3.1	Observasjon og feltundersøkelser av utvalgte bilmodeller	25
4.4	Funn i kvalitativ spørreundersøkelse	27
5	Drøfting	29
5.1	Drøfting av funn	29
5.2	Våre forslag til endringer.....	30
6	Konklusjon	31
7	Kilder.....	32
	Vedlegg 1 Spørreundersøkelse til trafikklærerstudenter	36
	Vedlegg 2 Spørreundersøkelse til trafikkskoler	39
	Vedlegg 3 Spørreskjema og plan for dybdeintervju med bilforhandlere	42

Figurliste

<i>Figur 1</i> Driftsfaktorer i studentundersøkelse (egendefinert)	15
<i>Figur 2</i> Driftsfaktorer i studentundersøkelse (egendefinert)	15
<i>Figur 3</i> Ergonomi i studentundersøkelse (egendefinert).....	16
<i>Figur 4</i> Sikkerhetsfaktorer i studentundersøkelse (egendefinert)	16
<i>Figur 5</i> Miljøfaktorer i studentundersøkelse (egendefinert).....	17
<i>Figur 6</i> Diverse faktorer i studentundersøkelse (egendefinert)	17
<i>Figur 7</i> Viktigste enkeltstående faktor i studentundersøkelse (egendefinert)	18
<i>Figur 8</i> Foretrukket bilmerke i studentundersøkelse (egendefinert).....	19
<i>Figur 9</i> Økonomiske faktorer i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert).....	20
<i>Figur 10</i> Driftstekniske faktorer i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert)	20
<i>Figur 11</i> Ergonomiske faktorer i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert).....	21
<i>Figur 12</i> Sikkerhetsfaktorer i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert)	21
<i>Figur 13</i> Miljøfaktorer i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert).....	22
<i>Figur 14</i> Miljøfaktorer i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert).....	22
<i>Figur 15</i> Viktigste enkeltstående faktor i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert)	23
<i>Figur 16</i> Foretrukket bilmerke i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert).....	24
<i>Figur 17</i> Matrise med samlede resultater fra kvantitativ spørreundersøkelse (egendefinert). 25	
<i>Figur 18</i> Motorkraft på utvalg av biler (egendefinert)	26
<i>Figur 19</i> Drivstofforbruk på utvalg av biler (egendefinert).....	26
<i>Figur 20</i> Miljøutslipp fra utvalg av biler (egendefinert).....	26
<i>Figur 21</i> Sikkerhetsscore på utvalg av biler (egendefinert).....	27
<i>Figur 22</i> Prisnivå på utvalg av biler (egendefinert)	27

Forord

«Hjernen er et organ av mindre betydning.

Sjelen sitter i hjertet, som også styrer kroppen»

(Aristoteles 384-322 f.kr.)

Som Aristoteles beskriver har mennesker kanskje en tendens til foreta valg basert på hva hjertet sier, fremfor hjernen. Vår undersøkelse viser at dette ikke er så langt fra sannheten i trafikkskolebransjen også.

Denne kandidatoppgaven er skrevet av 3 studenter ved Høyskolen i Nord-Trøndelag avd. for Trafikklærerutdanning i Stjørdal (HiNT). En av våre grunnleggende hypoteser var at de fleste skolebiler blir valgt ut fra status, ergonomi og komfort og hvor andre faktorer kommer i andre rekke. For å teste vår hypotese så ville vi foreta en undersøkelse for å finne ut om dette var tilfelle.

Vi er en sammensveiset gjeng som har jobbet lange dager og sene kvelder med denne kandidatoppgaven kontinuerlig fra september 2014. Vi har brukt mye tid på å finne ut hva som blir vektlagt av fremtidige trafikklærere og hva som trafikkskolene allerede vektlegger i deres valg av skolebil.

Vår gruppe har vært i flere møter med bilforhandlere. Felles for disse møtene var at vi ble tatt meget godt imot og vil derfor benytte denne anledningen til takke disse for god hjelp.

En stor takk går også til våre medstudenter og de trafikkskoler som svarte på våre spørreundersøkelser. Til slutt vil vi spesielt takke for gode samtaler med vår veileder ved HiNT, Svein Loeng.

Februar 2015

Tor Ronny Haugsgjelten

Leif Arne Lie Olsen

Roger Vikebø

1 Innledning

Trafikkskoler og deres lærere i Norge har en bred spennvidde over hvilke bilmerker som de bruker som skolebil. For oss så det ut at det er noen biler som er mer populære enn andre. Denne oppgaven vil derfor ta for seg hva som var avgjørende for hvilken type bil som velges. I egne observasjoner har gruppemedlemmene lagt merke til at noen bilmerker tilsynelatende er mer populære enn andre. Dette pirret vår nysgjerrighet og oppgaven tar derfor utgangspunkt i å finne ut mer om dette. Etter lange diskusjoner og mange forslag endte vi opp med følgende problemstilling: *Hvilke faktorer er avgjørende for trafikklærerens valg av skolebil.*

Som en innledning til oppgaven var vi tidlig i kontakt med bl.a. Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL), i forhold til om de hadde noen statistikk på hvilke type bilmerker trafikkskolene i landet brukte. De hadde dessverre ingen statistikk på dette området og vi måtte derfor selv finne ut av dette.

Hensikten med denne oppgaven var å øke vår egen kunnskap og gi svar på hva trafikkskolebransjen legger til grunn for valg av bil. Hvorfor sier noen at du bør kjøpe Audi mens en annen sier du må kjøpe Volvo? Er det hva hjertet sier som er avgjørende, eller er valgene basert på fakta om disse bilene, eller en kombinasjon av disse? Vår grunnleggende hypotese der komfort, status og ergonomi er de viktigste faktorene harmonerer med det å velge bil etter følelser istedenfor med fornuft.

Gjennom prøvekjøring av flere forskjellige biler har vi gjort opp vår mening, men alle i vår gruppe ville valgt forskjellige merker, basert på det merket som vi ha sterkest følelse for. For å kunne bryte dette mønsteret måtte vi innhente data om biler og sammenligne hvilke faktorer trafikklæreren legger mest vekt på ved innkjøp av skolebil.

I løpet av arbeidet med oppgaven snakket vi uformelt med våre medstudenter om deres tanker rundt valg av skolebil. De signaliserte at vårt tema var interessant, dette har vært en ekstra motivasjonsfaktor for oss.

Vi tror de fleste som skal kjøpe bil har sitt favorittmerke og at det er vanskelig for mange trafikklærere å vite hvilken hvilke faktorer de skal se etter. Denne rapporten kan bidra til at flere får hjelp til å velge riktig ut i fra sine behov.

2 Teori og kunnskapsstatus

Dette kapittelet tar for seg relevant teori i forhold til vår problemstilling og de temaer som berøres i våre undersøkelser. I korte trekk er det forsøkt å redegjøre for dagens kunnskapsstatus på noen områder, som kan være til nytte i analysen og drøftingen av våre funn.

2.1 Sikkerhet

Sikkerhet er kanskje det området som bilindustrien har utviklet seg mest på gjennom årenes løp. Totalt på forsknings- og utviklingsarbeid (FOU) i bilindustrien snakkes det om at det anvendes over 100 milliarder dollar (ca. 700 mrd. NOK) årlig, hvorav en betydelig del av dette går til utvikling av sikrere biler. (Wagner, Foo, Zablitz, & Taylor, 2013).

I Europa er det en institusjon som er anerkjent for sine sikkerhetstester av biler, nemlig Euro-NCAP. Institusjonen ble etablert i 1997 av syv europeiske lands regjeringer og arbeider bl.a. med kollisjonstester av nye biler og rådgivning om bilsikkerhet til forbrukere (Euro-NCAP, 2015). Euro-NCAP klassifiserer nye biler med en stjeranerangering fra 1-5 stjerner, samt en prosentvis score på ulike sikkerhetskategorier. Bilfabrikanter legger stor vekt på resultatene fra Euro-NCAP og det er ikke uten grunn. Media innhenter mye bakgrunnsinformasjon herfra, som de bruker i sine publikasjoner. Et eksempel på dette er en artikkel fra dinside.no som ofte blir sitert i norsk dagpresse som f.eks. VG og Dagbladet (Din Side, 2015) Slike artikler blir igjen lest av forbrukere som sannsynligvis vil benytte slik informasjon i sine vurderinger av ny bil. I oppgaven er det innhentet Euro-NCAP klassifisering for et representativt utvalg av de merker som er mest populære til bruk som skolebil (se kap. 4.3.1 og 4.1.8 jfr.4.2.8).

2.1.1 Nullvisjonen

Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan for 2002–2011 en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade – Nullvisjonen. (Statens Vegvesen, 2015)

Trafikklærerne har et stort ansvar for sikkerheten både direkte til sine elever og indirekte i forhold til hvilke holdninger, erfaringer og kunnskaper eleven sitter igjen med etter endt opplæring. Det er vårt ønske om å finne ut hvordan sikkerhet er vektlagt ute hos skolene og dette er derfor en viktig faktor i vårt oppgavearbeid.

2.2 Miljø

I vår utdanning er det lagt stor vekt på miljødelen i undervisningen av fremtidige trafikklærere. Miljødelen er viktig å ta seriøst og fremtidige lærere bør ta dette med seg i sitt valg av skolebil.

Dagens samferdselspolitikk i bl.a. nasjonalt transportplan (Det Kongelige Samferdselsdepartement, 2012-2013) legger opp til et stadig større fokus på det å tenke miljøvennlig. Både i forhold til kjøringen og til valg av selve kjøretøyet. Fokuset hos bilforhandlerne i dag er at de har et stort fokus på miljø i sin markedsføring, noe som også er presentert i en egen graf senere i oppgaven (se kap.4.3.1).

I dag har vi biler som kan benytte alternative drivstoff. F.eks. gass, biogass, biodiesel, el-drift og hydrogen m.fl. Gass er som oftest til store personbiler med «tørste» motorer, på enkelte rutebusser og lastebiler. Biodiesel er et produkt framstilt av biomasse og er ansett som et mer miljøvennlig alternativ enn ordinær diesel. Biogass dannes primært gjennom forråtnelse av biologisk materiale (Løvås, 2009).

El-biler fremstår i annonsene med at de er miljøvennlige med null utslipp til miljøet. Dette strider imot hva som blir formidlet via faget Trafikk og miljø på HiNT, hvor denne påstanden blir fremstilt som en sannhet med store modifikasjoner. I Norge kan vannkraft riktignok gi el-bilen et alibi som et miljøvennlig alternativ i forhold til den lokale bakkenære forurensningen. Men bilen er produsert på samme måte som konvensjonelle biler med de produksjonsutslipp det innebærer. El-bilens store batteripakker må også produseres og destrueres. Dette vil naturligvis generere ekstra utslipp som i livsløpsanalyser indikerer at el-biler globalt sett ikke er mer miljøvennlig enn konvensjonelle biler (Holden, Linnerud, & Schlaupitz, 2009)

Gjennom læreplanen for førekortopplæring klasse B, BE og B96 (Statens Vegvesen, Vegdirektoratet, 2013) har trafikklærere en plikt og et stort ansvar for å formidle miljødelen ut til elevene. Læreplanen omtaler miljø flere steder, og spesielt i de tre siste trinnene der elever skal lære å kjøre mest mulig miljøvennlig i trafikken.

Som en avslutning på kapittelet om miljø er det viktig å presisere at vegtrafikk er en stor forurensningskilde. Det ble i 2013 sluppet ut 163 000 tonn NoX i Norge (Statistisk sentralbyrå (SSB), 2014). Veitrafikken stod for 22 prosent av dette utslippet som da blir

35 640 tonn. Co2 er også et stort forurensningsproblem i veitrafikken. Dette utslippet var på 10,1 millioner tonn ekvivalenter for veitrafikken i 2013 (Statistisk sentralbyrå, 2015). Det er ingen kjøretøy som er helt utslippsfrie m.t.p. på livsløpssyklus, men biler med hydrogen som drivstoff fremstår i dag som det mest miljøvennlige kjøretøyet for fremtiden (Hauback, 2002).

2.3 Ergonomi og komfort

Denne oppgaven tar for seg kvantitative undersøkelser basert på våre hypoteser som sier at ergonomi og komfort er en av de viktigste faktorene for valg av skolebil. Denne hypotesen er spesielt interessant fordi en trafikklærer ofte sitter i et bilsete hele dagen. For å forklare ordet ergonomi har vi bl.a. undersøkt i presentasjoner fra forelesninger på trafikklærerutdanningen ved HiNT der vi vil vise til en presentasjon som beskrev ergonomi med de to Greske ordene Ergos og Nomos, der Ergos betyr arbeid og Nomos betyr naturlov. Direkte oversatt kan du si at det betyr «*naturens lover for (menneskelig) arbeid*». (Heimburg, 2013)

De fleste kurs i yrkesrettet ergonomi har derfor ikke bare med opplæring og tilpasning til arbeidssituasjonen, men også forebyggende trening gjennom treningsøvelser og råd om sikringsmosjon. (Heimburg, 2013)

- I oppgaven ses det bort fra forebyggende trening når ergonomi skal beskrives og rapporten konsentrerer seg derimot om hvilke innstillinger som er tilgjengelige i selve setet og hvor gode ekstrapedalene er. I forhold til komfort konsentrerer vår rapport seg om hvor myke eller harde selve setene er og hvor god demping det er i selve bilen. Oppgaven ser også på hvor mye støy og hvor god sikt det er i bilene.

Bilsetet er svært viktig for trafikklærerens komfort og helse. For å kunne justere setet mest mulig korrekt til kroppen er følgende ting viktig, ifølge Erna Von Heimburg (Heimburg, 2013): 1. Høydejustering på korsryggstøtten og hardheten, 2. Lengdejustering og tilting på selve seteputen. 3. At du kan skyve setet frem og tilbake samt justere selve høyden på sete. 4. At du kan justere seteryggen frem og tilbake og at du kan justere sidestøtten på seteryggen. En trafikklærer bør derfor velge et sete som har flest mulig innstillinger. Grunnen til dette er at problemer med ryggen kan oppstå hvis du sitter i en statisk posisjon i lengre tid. Ryggen liker bevegelser og trafikklæreren bør derfor forandre sittestilling og seteinnstillinger med jevne mellomrom. Små reguleringer kan være avgjørende for å holde ryggen frisk. (Glisan, Hochschuler, & Adams, 1995)

3 Metode

3.1 Våre metodevalg

Å velge metode kan sammenlignes med å bygge en grunnmur til et framtidig hus. Det finnes mange ulike grunnmurstyper med ulike egenskaper. Felles for de fleste typer er at grunnmuren aldri blir bedre enn kvaliteten på håndverket. Har man en dårlig grunnmur kan dette forplante seg til bygget som skal stå på grunnmuren og bli en livslang bekymring. Slik er det også med valg av metode foran et forskningsprosjekt.

Det hender ofte innad i en forskningsgruppe at det er uenighet i valget av metode og hvorvidt flere ulike metoder skal benyttes for å samle inn data. Dette var også tilfelle for vår del. Men etter gode drøftinger i planleggingsstadiet, kom vi frem til en god løsning med valg av flere ulike metoder, samt et estimat på tidsbruk og datamengde som dette ville generere.

Vi startet vårt konkrete metodearbeid med utvidede søk etter relevant litteratur og tidligere undersøkelser på området, men fant dessverre lite som var interessant. Ved hjelp av biblioteket på HiNT og vår veileder Svein Loeng fikk vi derimot tak i noen relevante kandidatoppgaver forfattet av tidligere studenter ved trafikklærerutdanning på HiNT. Vi valgte derimot å ikke legge for mye vekt på disse tidlig i vårt eget arbeid, for at ikke vår problemstilling og metodevalg skulle bli påvirket i for stor grad av disse undersøkelsene.

Videre i vår planlegging av datainnsamling og metode ble det raskt klart at vi ønsket mest mulig data å arbeide videre med. Et representativt utvalg av norske trafikkskoler utpekte seg derfor tidlig som en viktig målgruppe og en kvantitativ spørreundersøkelse ville etter vårt syn være den beste fremgangsmåten, for raskt å kunne innhente de data vi hadde behov for. På grunn av våre medstudenters store interesse for vårt tema ønsket vi også å inkludere disse i vår kvantitative spørreundersøkelse. Vi fikk i løpet av kort tid inn store mengder data som skulle analyseres og tolkes, men som tidligere beskrevet følte vi fortsatt at noe manglet.

Vi bestemte oss derfor for å gjennomføre kvalitative dybdeintervju (Kruuse, 2005 5.utgave) av representanter for totalt sju bilforhandlere og gjennomføre en feltstudie med observasjon og testkjøring (Jacobsen, 2005 2.utgave) av ulike bilmerker. Vi hadde nå fått mer enn nok data å arbeide ut i fra. Vi ønsket sterkt å analysere alle data fra de kvantitative undersøkelsene, men måtte begrense dette ved å bruke gjennomsnittstall i vår presentasjon av

resultatene. Vi var også nødt til å avgrense våre funn til å omfatte kun de viktigste funnene fra våre kvalitative undersøkelser.

3.2 Kvantitativ metode

Oppgaven benytter flere ulike metoder for å komme frem til gi et best mulig forskningsresultat i forhold til problemstillingen på. Det primære metodevalget falt på bruk av kvantitativ metode. Dette fordi vi ønsket å intervju mange nok respondenter til å sikre et representativt utvalg. Videre valgte vi å bruke standardiserte intervjuer hvor alle respondentene får de samme spørsmålene i et dertil egnet spørreskjema. For å kunne si noe om holdningene til en gruppe mennesker, i dette tilfellet trafikklærere og studenter må vi ha en viss størrelse på respondentgruppen for å vite at vi har representative data for gruppen som vi kan forske på (Halvorsen, 2008 5.utgave).

Til de to kvantitative spørreundersøkelsene valgte vi å benytte det elektroniske programmet som heter Questback. Dette er et akademisk program som gjør utsending og håndtering av større spørreundersøkelser langt enklere enn ved bruk av tradisjonelle verktøy. Vi så flere fordeler med bruk av programmet, bl.a. at det genererer et oversiktlig og lettfattelig skjema på bakgrunn av de spørsmål som vi legger til grunn. Spørreundersøkelsene sendte vi ut på forhåndsbestemte datoer med 14 dagers svarfrist, etter en uke ble det sendt en automatisk påminnelse til de som ikke hadde svart. Vårt utvalg ble satt til 92 trafikkskoler på bakgrunn av tall fra Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL), hvor de opplyste via telefon at det i 2014 var det mellom 750 til 800 registrerte trafikkskoler i Norge. I tillegg gikk undersøkelsen ut til 190 studenter. Vi fikk over 50 % svarprosent hos begge grupper noe vi er fornøyde med og som vi mener en god representativ kvalitet på undersøkelsen.

Questback gir oss en rekke valgmuligheter for analyse av svarene både i forhold til antall besvarelse, prosentvis oversikt og konstruksjon av tabeller. Det vi derimot savnet var muligheten til å rangere hvert enkelt spørsmål i stigende og synkende rekkefølge, noe som førte til at vi måtte benytte manuell utregning på enkelte spørsmål

3.3 Kvalitativ metode

Kvalitativ metode blir ofte nevnt i sammenheng med det «hermeneutiske vitenskapsideal» (Kruuse, 2005 5.utgave). Hermeneutikk betyr direkte oversatt «fortolkningsteknikk». Det blir også sett på som det motsatte av positivisme som kan sies å ligge nærmere det kvantitative

metodebegrepet. Forskjellen er primært at Hermeneutikk er basert på en induktiv tilnærming til forskningsobjektet hvor man søker å finne det unike og særegne i et holistisk perspektiv, mens positivisme er basert på en deduktiv tilnærming til forskningsobjektet hvor man ser på det generelle i et individualistiske perspektivet. (Jacobsen, 2005 2.utgave)

Siden vi i den kvantitative spørreundersøkelsen hadde satt opp forhåndsbestemte tema og faktorer knyttet til valg av skolebil, så mente vi at det også ville være svært relevant å kartlegge et utvalg av bilmerker på det norske markedet, slik det ser ut i 2015. Vi tok kontakt med sju bilforhandlere i Trondheimsregionen og bestemte oss for å gjennomføre en kvalitativ dybdestudie på disse bilmerkene samt forsøke å få et innblikk i hvordan bilprodusenter og bilforhandlere tenker i forhold til de faktorene som vi spurte trafikkskoler og trafikklærerstudenter om.

Vårt ønske om et møte ble raskt fulgt bilforhandlerne og vi kunne raskt sette opp en besøksplan og utforme et kvalitativt spørreskjema for dybdeintervju (vedlegg 3) med salgsrepresentantene (Kruuse, 2005 5.utgave). Vi besøkte følgende forhandlere Audi, BMW, Volvo, Mercedes og Volkswagen, - et utvalg som var basert på de mest populære bilmerkene fra vår kvantitative undersøkelse.

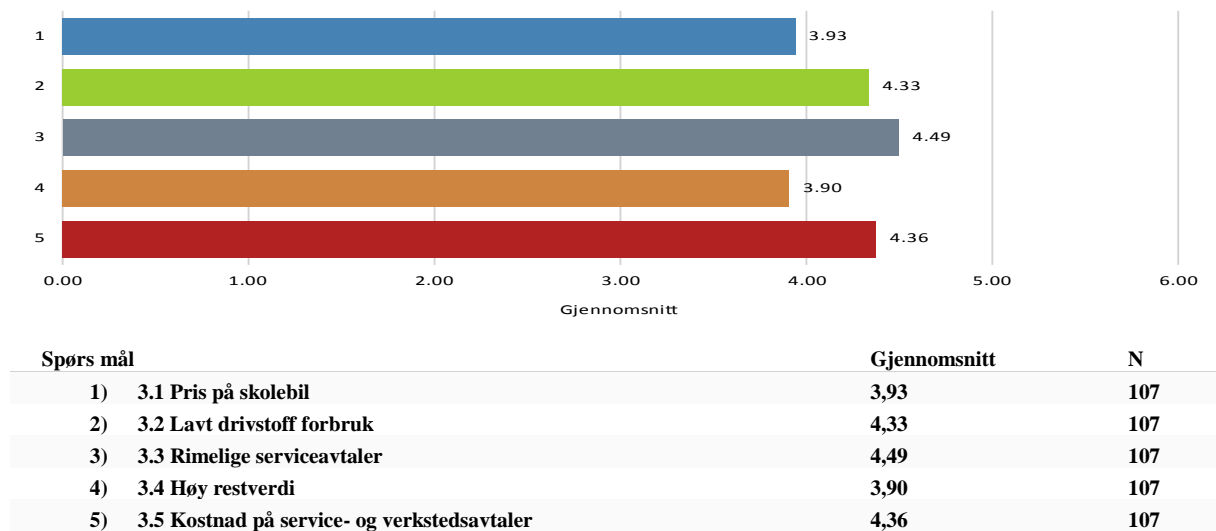
4 Funn

Her presenterer vi et utvalg av resultatene fra våre undersøkelser. Mest vektlagt blir de kvantitative spørreundersøkelsene som er formidlet til trafikkskoler og trafikklærerstudenter, men vi vil også ta for oss våre kvalitative dybdeintervju med bilforhandlere, samt de observasjoner og feltstudier vi har utført i forhold til aktuelle bilmerker. Vi vil presentere grafer som viser gjennomsnittstall for våre 8 hovedtema i den kvantitative undersøkelsen. Spørsmålene har svaralternativ som er basert på en tallskala med rangering fra 1 til 6, hvor 1 betyr «lite viktig» og 6 betyr «svært viktig». Vi vil kort gjøre rede for de funn vi mener er mest sentrale i forbindelse med hver graf. Grafene er automatisk generert via dataprogrammet Questback og baserer seg direkte på den responsen vi mottok, vi kan derfor utelukke feil knyttet til manuell inntasting. Vi vil ikke gå inn på alle enkeltspørsmål i undersøkelsen, men dette kan fremlegges på forespørsel for de som er interessert. Vi gjør også oppmerksom på at trafikklærerstudentenes respons på undersøkelsen i all hovedsak er basert deres forventninger mens trafikkskolene svarer ut fra forventninger og deres tidligere erfaringer.

4.1 Funn – kvantitativ spørreundersøkelse blant trafikklærerstudenter

4.1.1 Økonomi

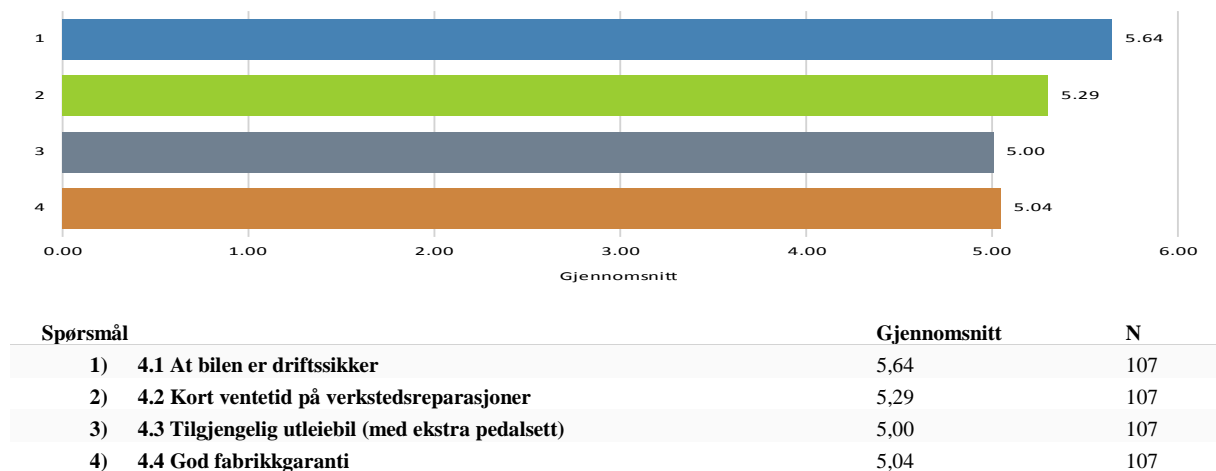
Vi ser at rimelige serviceavtaler er den viktigste enkeltfaktoren på dette temaet. Vi registrerer også at økonomiske faktorer blir prioritert lavere i forhold til andre temaer hos trafikklærerstudentene i denne undersøkelsen. Økonomi er til sammenligning prioritert noe høyere i responsen fra trafikkskole



Figur 1 Driftsfaktorer i studentundersøkelse (egendefinert)

4.1.2 Drift

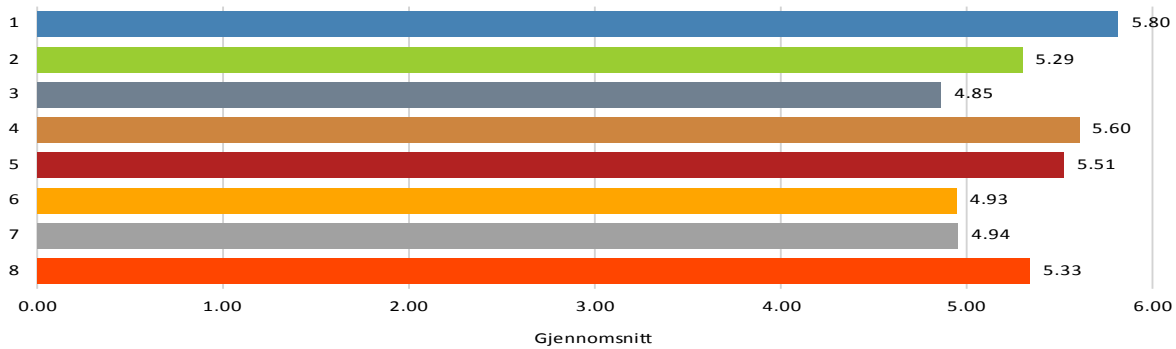
Spørsmål knyttet til drift er vesentlig høyere prioritert enn forholdet til økonomi. Det kommer klart frem at studentene er svært opptatt av trafikkskolebilen de skal kjøre er pålitelig og at de har gode avtaler med sitt verksted.



Figur 2 Driftsfaktorer i studentundersøkelse (egendefinert)

4.1.3 Ergonomi

Vi hadde mange spørsmål knyttet til ergonomi og vi ser at dette er et tema som opptar trafikklærerstudentene. Noen faktorer er klart viktigere enn andre og her finner vi også den aller viktigste enkeltfaktoren i denne spørreundersøkelsen, nemlig god sittekomfort.

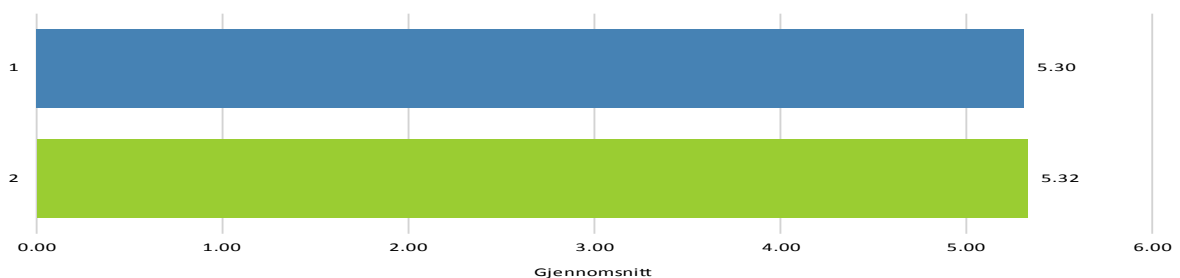


Spørsmål	Gjennomsnitt	N
5.1 God sittekomfort	5,80	107
5.2 God beinplass	5,29	107
5.3 God innvendig plass i kupé	4,85	107
5.4 Gode ekstrapedaler (betjening og plassering)	5,60	107
5.5 God sikt (av instrumentering og sikt ut av bilen)	5,51	107
5.6 God isolasjon mot støy (eks. motor-, hjul- og utvendig støy)	4,93	107
5.7 God fjæringskomfort	4,94	107
5.8 Gode kjøreegenskaper for øvrig	5,33	107

Figur 3 Ergonomi i studentundersøkelse (egendefinert)

4.1.4 Sikkerhet

Her delte vi sikkerhet inn i to grener, nemlig passiv og aktiv sikkerhet. Under disse samlebetegnelse ligger det mange faktorer knyttet til bilsikkerhet og studentene har generelt prioritert begge spørsmål om sikkerhet høyt

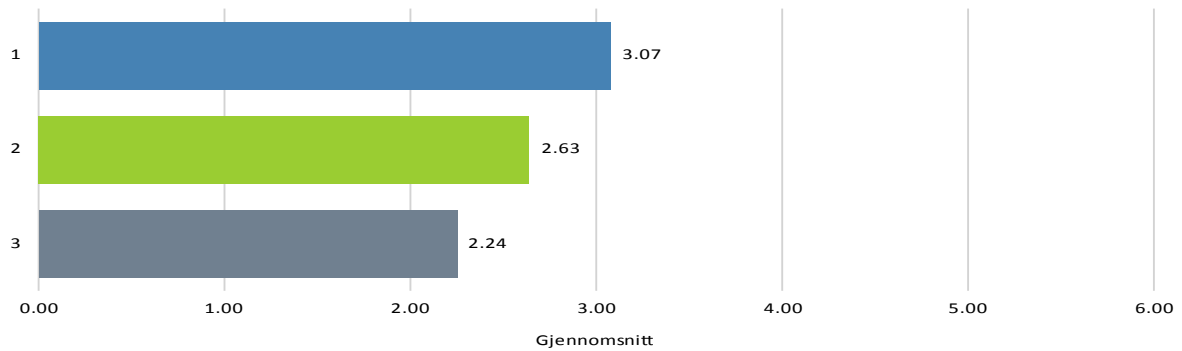


Spørsmål	Gjennomsnitt	N
6.1 Gode aktive sikkerhetssystemer (Forebyggende system for ulykker)	5,30	107
6.2 Gode passive sikkerhetssystemer (beskyttelse ved ulykker bl.a. rangert av EURO-NCAP)	5,32	107

Figur 4 Sikkerhetsfaktorer i studentundersøkelse (egendefinert)

4.1.5 Miljø

Dette mener vi er det mest overraskende funnet i undersøkelsen. Vi ser at studentene har prioritert miljøspørsmål desidert lavest, til tross for at dette har et høyt fokus på trafikklærerskolen (Høgskolen i Nord-Trøndelag avd. for trafikklærerutdanning).

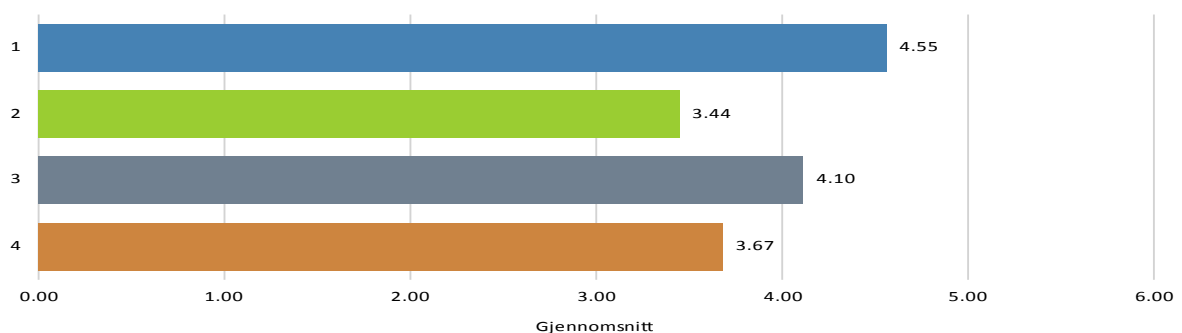


Spørsmål	Gjennomsnitt	N
7.1 At bilen er produsert på en mest mulig miljøvennlig måte	3,07	107
7.2 At bilen har hybriddrift for å begrense direkte utslipp (se bort fra manuell/automat problematikken)	2,63	107
7.3 At bilen har ren elektrisk drift med null direkte utslipp (se bort fra manuell/automat problematikken)	2,24	107

Figur 5 Miljøfaktorer i studentundersøkelse (egendefinert)

4.1.6 Diverse

Her har vi samlet flere spørsmål som til dels berører psykologiske og estetiske faktorer. Dette er et interessant tema for videre drøfting og som vi også hadde flere hypoteser om. Resultatet viser at faktoren er litt over middels viktig for trafikklærerstudentene som har respondert.

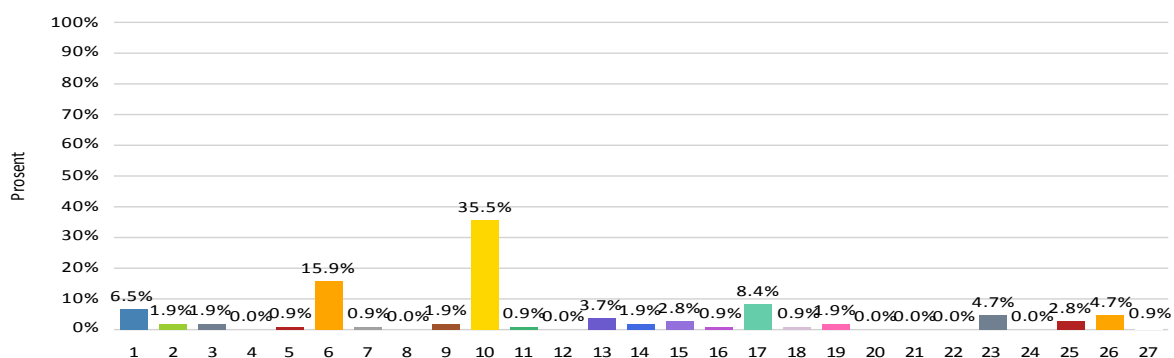


Spørsmål	Gjennomsnitt	N
8.1 At bilen har et godt utseende	4,55	107
8.2 Å ha et bilmerke med høy status	3,44	107
8.3 Å velge et bilmerke som tiltrekker seg ungdommer	4,10	107
8.4 En bil som tilfredsstiller Trafikklærerens private behov (bildrøm)	3,67	107

Figur 6 Diverse faktorer i studentundersøkelse (egendefinert)

4.1.7 Hvilken enkeltstående faktor er mest avgjørende for ditt valg av skolebil

De siste par spørsmålene i vår kvantitative spørreundersøkelse skiller seg ut ved at de ikke har skala fra 1-6, men derimot kun et svaralternativ fra en «rullegardinmeny». Her må respondenten angi den enkeltfaktoren de mener er viktigst for sitt valg av skolebil. Her var det to enkeltfaktorer som skilte seg klart ut, nemlig «god sittekomfort» med 35,5% og «at bilen driftssikker» med 15,9%.

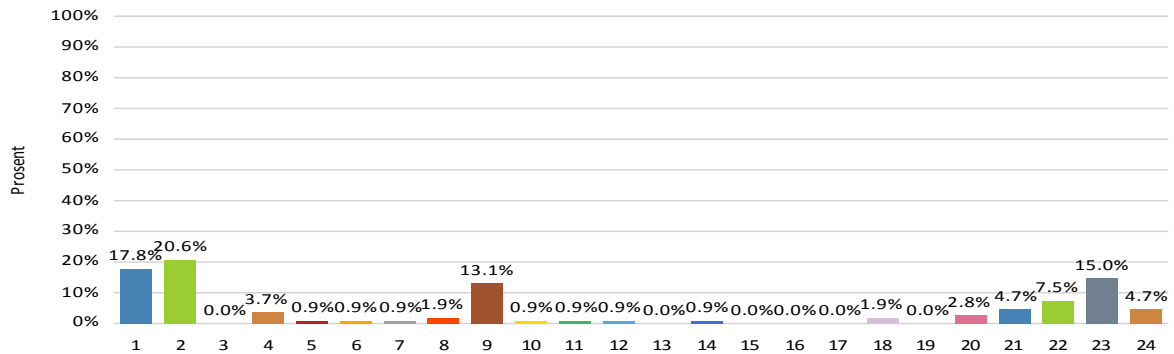


1	3.1 Prisen på innkjøp av skolebil	6.5 %	10	5.1 God sittekomfort	35.5 %	19	6.2 Gode passive sikkerhetssystem	1.9 %
2	3.2 Lavt drivstofforbruk	1.9 %	11	5.2 God beinplass	0.9 %	20	7.1 At bilen er produsert på en mest mulig miljøvennlig måte	0.0 %
3	3.3 Rimelige serviceavtaler	1.9 %	12	5.3 God innvendig plass i kupé	0.0 %	21	7.2 At bilen har hybriddrift for å begrense direkte utslipp	0.0 %
4	3.4 Høy Restverdi	0.0 %	13	5.4 Gode ekstrapedaler	3.7 %	22	7.3 At bilen har ren elektrisk drift med null direkte utslipp	0.0 %
5	3.5 Kostnad på service og verkstedsavtaler	0.9 %	14	5.5 God sikt	1.9 %	23	8.1 At bilen har et godt utseende	4.7 %
6	4.1 At bilen er driftssikker	15.9 %	15	5.6 God isolasjon mot støy	2.8 %	24	8.2 Å ha et bilmerke med høy status	0.0 %
7	4.2 Kort ventetid på verkstedsreparasjoner	0.9 %	16	5.7 God fjæringskomfort	0.9 %	25	8.3 Å velge et bilmerke som tiltrekker seg ungdommer	2.8 %
8	4.3 Tilgjengelig utleiebil	0.00 %	17	5.8 Gode kjøreegenskaper forøvrig	8.4 %	26	8.4 Med en bil som tilfredsstill trafikk lærerens private behov	4.7 %
9	4.4 God fabrikkgaranti	1.9 %	18	6.1 Gode aktive sikkerhetssystem	0.9 %	27	Annet	0.9 %
N 107								

Figur 7 Viktigste enkeltstående faktor i studentundersøkelse (egendefinert)

4.1.8 Hvilket bilmerke ville du helst foretrukket?

Vi avsluttet undersøkelsen med et spørsmål som går litt utenfor vår problemstilling. Vi hadde likevel et ønske om å finne ut hvilket konkret bilmerke trafikklærerstudentene vil foretrekke når de kommer ut i arbeid. Vi hadde flere hypoteser på dette før undersøkelsen, basert på våre egne observasjoner fra ulike steder i landet.



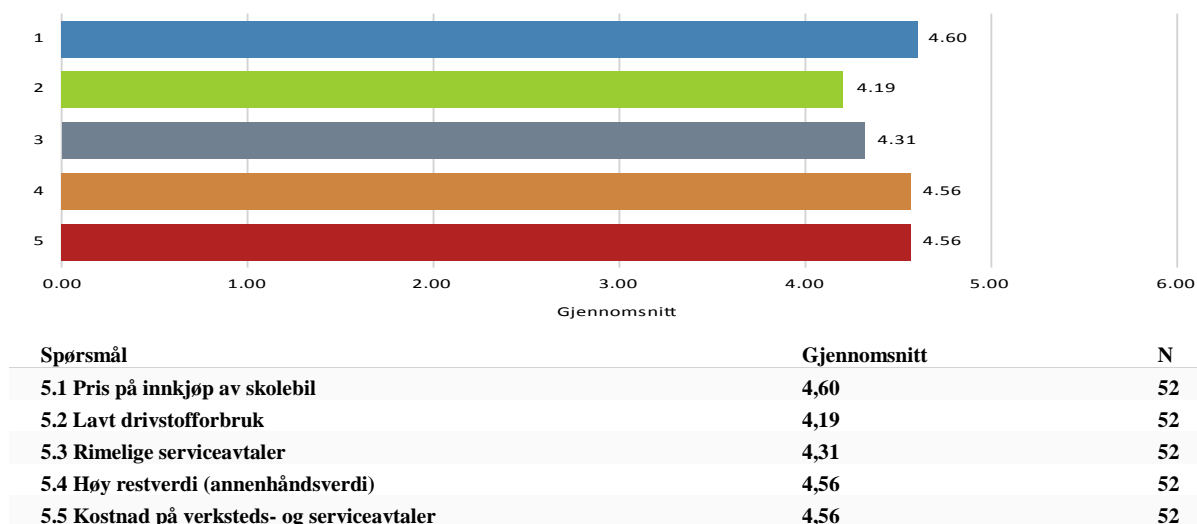
1	Audi	17,80 %	9	Mercedes-Benz	13,10 %	17	Skoda	0,00 %
2	BMW	20,60 %	10	Mini	0,90 %	18	Subaru	1,90 %
3	Citroen	0,00 %	11	Mitsubishi	0,90 %	19	Suzuki	0,00 %
4	Ford	3,70 %	12	Nissan	0,90 %	20	Tesla	2,80 %
5	Honda	0,90 %	13	Opel	0,00 %	21	Toyota	4,70 %
6	Hyundai	0,90 %	14	Peugot	0,90 %	22	Volkswagen	7,50 %
7	Kia	0,90 %	15	Renault	0,00 %	23	Volvo	5,00 %
8	Mazda	1,90 %	16	Saab	0,00 %	24	Annet	4,70 %
N		107						

Figur 8 Foretrukket bilmerke i studentundersøkelse (egendefinert)

4.2 Funn - Trafikkskoler

4.2.1 Økonomi

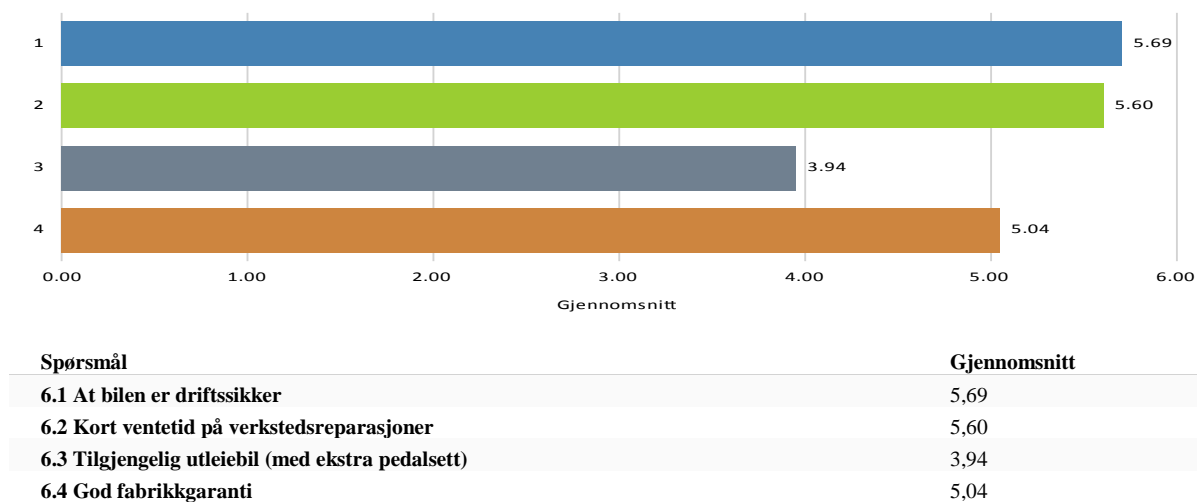
Her hadde vi ut fra våre hypoteser forventet høyere score, da vi anser økonomi som et av de viktigste incentiv for å bedrive næringsvirksomhet (trafikkskole). Resultatet viser derimot at faktorene generelt under økonomidelen ikke er blant de viktigste faktorene for trafikkskolene. Når det gjelder faktoren «pris på skolebil» er den relativt lave scoren ikke helt i samsvar med spørsmålet om hva som er de viktigste enkeltstående faktorene, der dette er angitt til å være den faktoren som nest flest mener er viktigst.



Figur 9 Økonomiske faktorer i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert)

4.2.2 Drift

Faktorer knyttet til drift av skolebil scorer generelt svært høyt i undersøkelsen, med unntak av faktoren som er knyttet til tilgjengelig utleiebil ved verkstedsreparasjoner. Dette sier oss at trafikkskolene er svært opptatt av å velge bilmerker som de oppfatter gir god stabilitet i bilholdet.

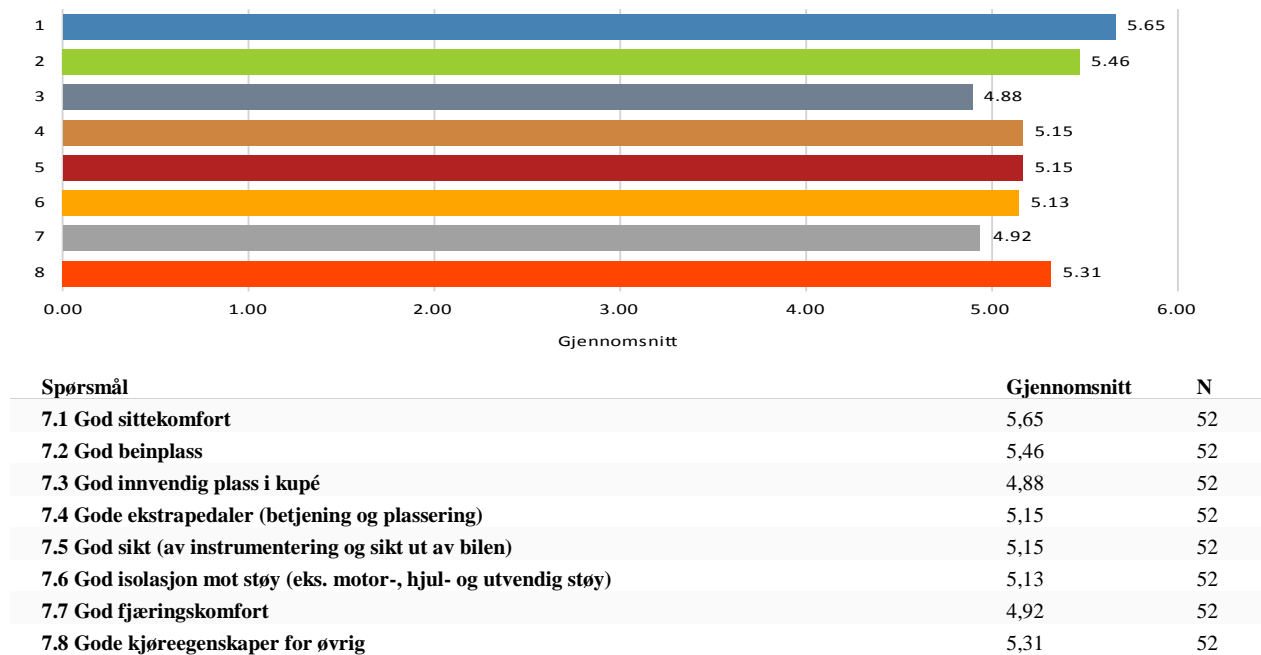


Figur 10 Driftstekniske faktorer i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert)

4.2.3 Ergonomi

På dette omfattende området i undersøkelsen responderer trafikkskolene at ergonomiske faktorer er viktig for deres valg av skolebil. Dette er i tråd med våre hypoteser og vi merker

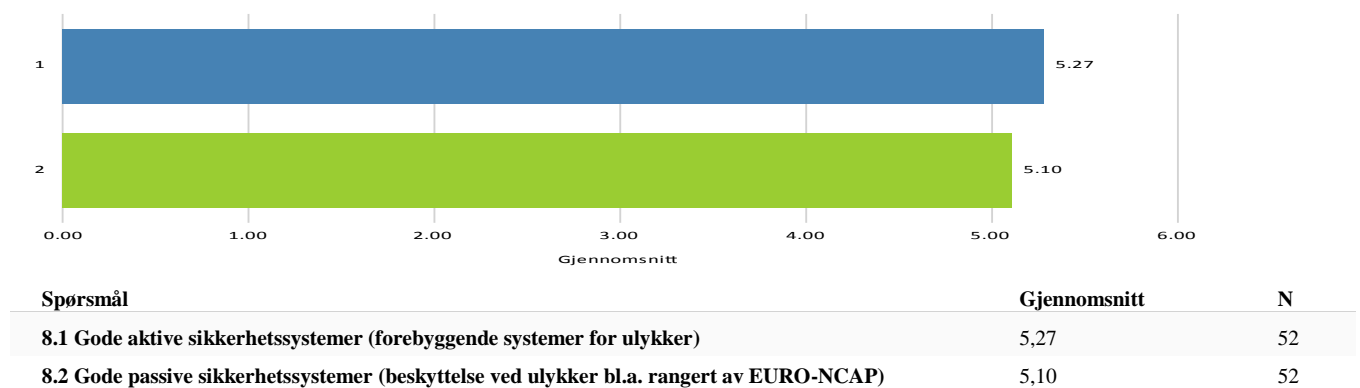
oss at spesielt sittekomfort scorer høyest. Dette er også av de enkeltfaktorer som scorer høyest blant både trafikkskoler og studenter.



Figur 11 Ergonomiske faktorer i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert)

4.2.4 Sikkerhet

Også på sikkerhet ligger resultatet mellom 5 og 6 på skalaen. Dette betyr at sikkerhet er viktig for trafikkskolene, både i forhold til aktiv og passiv sikkerhet. Vi tar for oss en egen graf i forhold til EURO-NCAP klassifisering på nye biler i egen graf lengre ned.

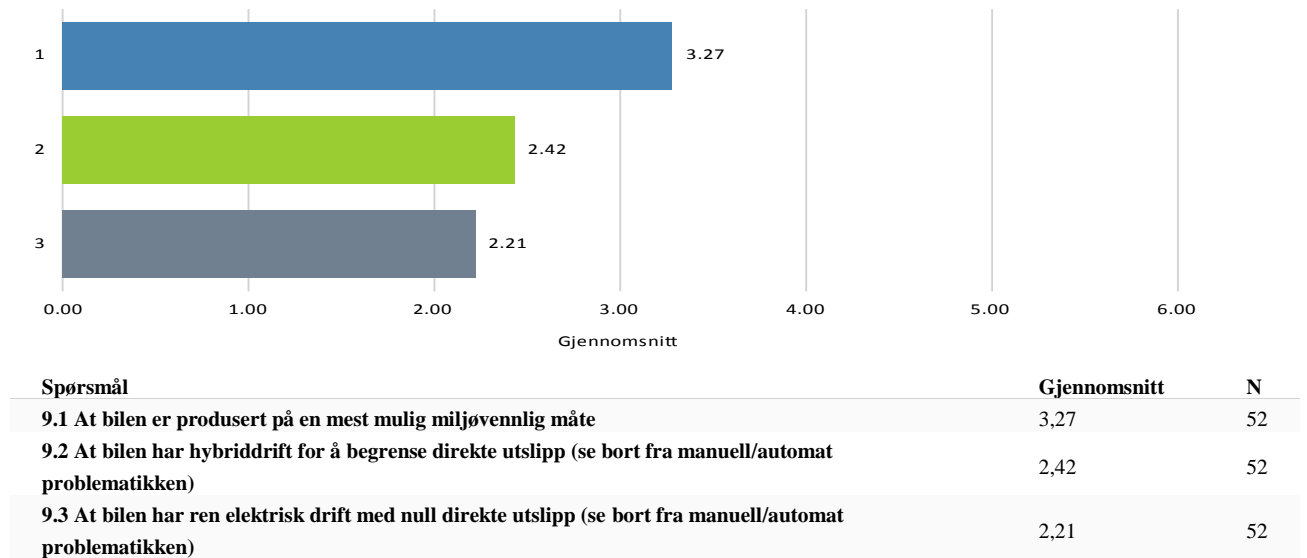


Figur 12 Sikkerhetsfaktorer i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert)

4.2.5 Miljø

Som hos trafikklærerstudentene ser vi at miljø er det område som scorer lavest. Dette er mer i tråd med våre hypoteser enn det var hos studentene som vi antok var mer opptatt av miljø. Det

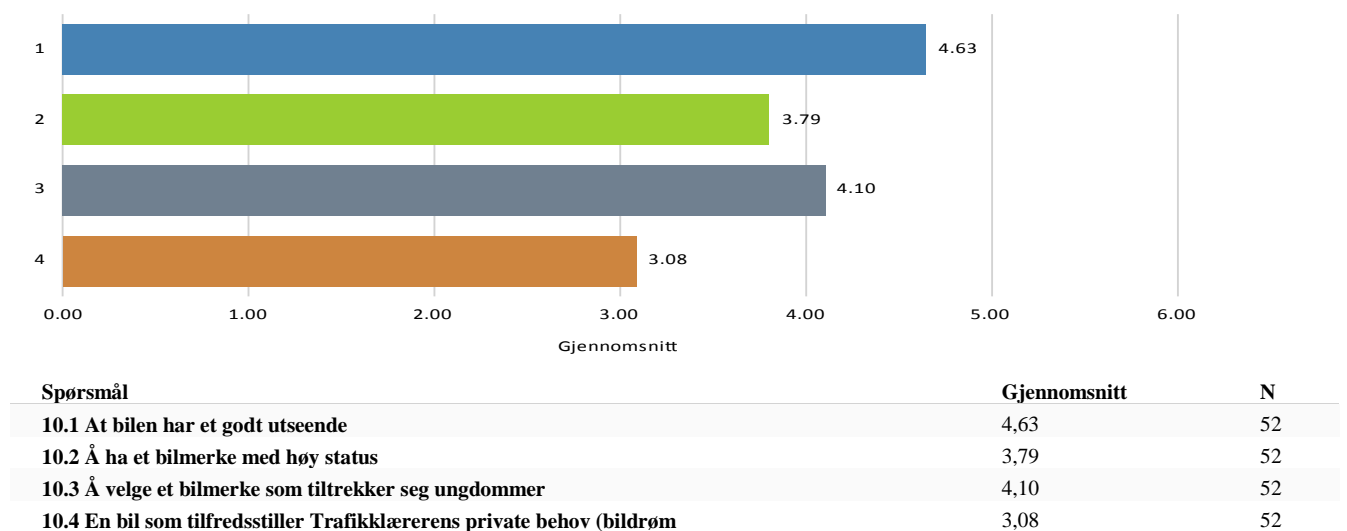
er tydelig at miljøfokus er generelt lavt, noe som også blir presentert som et av de mer interessante funn i vår drøfting.



Figur 13 Miljøfaktorer i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert)

4.2.6 Diverse

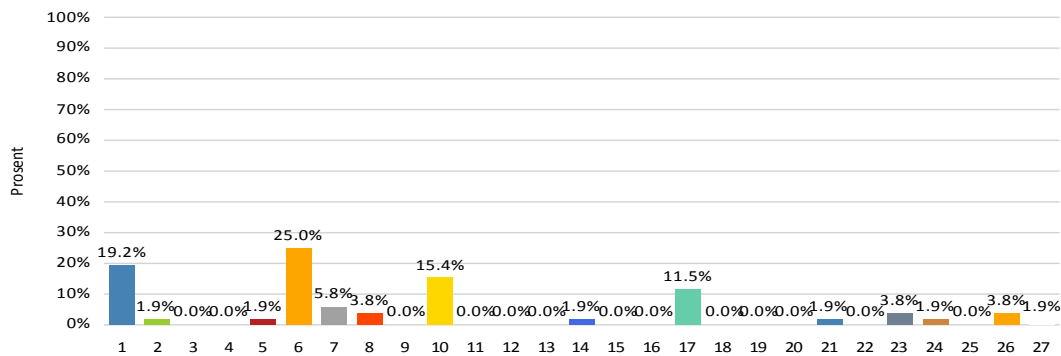
Disse faktorene spriker noe, men har generelt en middels viktighetsgrad. Vi er overrasket over at enkelte faktorer her ikke scorer høyere i forhold til de andre tema. En av våre viktigste hypoteser var at faktorene som er presentert her ville være viktigere enn det de fremstår av besvarelsene fra trafikkskolene.



Figur 14 Miljøfaktorer i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert)

4.2.7 Hvilken enkeltstående faktor er mest avgjørende for ditt valg av skolebil

I prioriteringen av hvilke enkeltfaktorer som er viktigst for trafikkskolene i deres valg av skolebil er det 3-4 faktorer som utpeker seg fra de andre. Øverst kommer faktoren om at bilen må være driftssikker, dernest prisen på skolebilen. Vi ser at dette harmonerer godt med enkeltspørsmålet om pris på skolebil under temaet økonomi i spørreundersøkelsen. Der er det også 19,2% som har svart at pris er svært viktig (6 av 6 på skalaen).



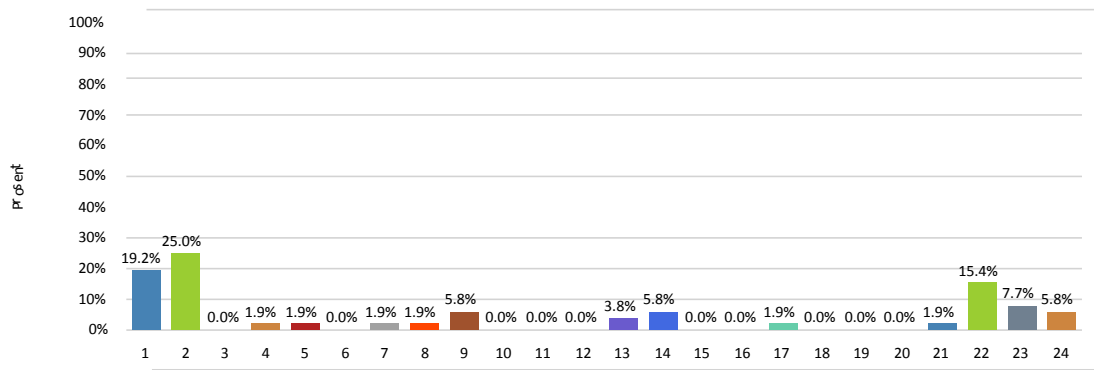
1	2.1 Prisen på innkjøp av skolebil	19,2 %	10	7.1 God sittekomfort	15,4 %	19	8.2 Gode passive sikkerhet-System	0,0 %
2	5.2 Lavt drivstofforbruk	1,9 %	11	7.2 God bein plass	0,0 %	20	9.1 At bilen er produsert på en mest mulig miljøvennlig måte	0,0 %
3	5.3 Rimelige serviceavtaler	0,0 %	12	7.3 God innvendig plass i kupé	0,0 %	21	9.2 At bilen har hybriddrift for å begrense direkte utslipp	1,9 %
4	5.4 Høy Restverdi	0,0 %	13	7.4 Gode ekstrapedaler	0,0 %	22	9.3 At bilen har ren elektrisk drift med null direkte utslipp	0,0 %
5	5.5 Kostnad på service og verkstedsavtaler	1,9 %	14	7.5 God sikt	1,9 %	23	10.1 At bilen har et godt utseende	3,8 %
6	6.1 At bilen er driftssikker	25,0 %	15	7.6 God isolasjon mot støy	0,0 %	24	10.2 Å ha et bilmerke med høy status	1,9 %
7	6.2 Kort ventetid på verkstedsreparasjoner	5,8 %	16	7.7 God fjæringskomfort	0,0 %	25	10.3 Å velge et bilmerke som tiltrekker seg ungdommer	0,0 %
8	6.3 Tilgjengelig utleiebil	3,8 %	17	7.8 Gode kjøreegenskaper forøvrig	11,5 %	26	10.4 Med en bil som tilfredsstillter trafikklærerens private behov	3,8 %
9	6.4 God fabrikkgaranti	0,0 %	18	8.1 Gode aktive sikkerhet-system	0,0 %	27	Annet	1,9 %
N 52								

Figur 15 Viktigste enkeltstående faktor i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert)

4.2.8 Hvilket bilmerke foretrekker deres trafikkskole?

Trafikkskolene prioriterer bilmerke forbausende likt i forhold til trafikklærerstudentene og vice versa. Det utvilsomt BMW som også her scorer høyest, etterfulgt av Audi. Vi ser derimot noe forskjell på det neste rangeringene hvor bl.a. Volkswagen scorer langt høyere hos

trafikkskolene enn hos studentene. Det er også disse tre bilmerkene som scorer markert høyest hos skolene og velger derfor å ikke kommentere de andre merkene noe nærmere her.



1	Audi	19,20 %	9	Mercedes-Benz	5,80 %	17	Skoda	1,90 %
2	BMW	25,00 %	10	Mini	0,00 %	18	Subaru	0,00 %
3	Citroen	0,00 %	11	Mitsubishi	0,00 %	19	Suzuki	0,00 %
4	Ford	1,90 %	12	Nissan	0,00 %	20	Tesla	0,00 %
5	Honda	1,90 %	13	Opel	3,80 %	21	Toyota	1,90 %
6	Hyundai	0,00 %	14	Peugot	5,80 %	22	Volkswagen	15,40 %
7	Kia	1,90 %	15	Renault	0,00 %	23	Volvo	7,70 %
8	Mazda	1,90 %	16	Saab	0,00 %	24	Annet	5,80 %
N 52								

Figur 16 Foretrukket bilmerke i trafikkskoleundersøkelse (egendefinert)

4.3 Oppsummering av funn i kvantitativ spørreundersøkelse

I matrisen under har vi sammenstilt resultatene fra trafikklærerstudentene og trafikkskolene. Vi har ved hjelp av detaljerte utregninger kommet frem til en rangering av samtlige faktorer i undersøkelsen fra 1-26. Fremgangsmåten for utregningen er basert på den prosentvise besvarelsen under hver faktor, hvor vi har ganget dette med tallverdien som respondentene hadde oppgitt fra 1-6. Dette ga oss en poengscore som vi mener er matematisk og akademisk korrekt. Vi ser derimot at det skiller svært lite i score mellom enkelte spørsmål, slik at rangeringen må leses i sammenheng med poengscoren for å få et korrekt bilde av hvordan respondentene har prioritert. Hvis vi likevel velger å isolere rangeringen finner vi et konkret resultat i forhold til de viktigste faktorene for valg av skolebil hos trafikkskoler og trafikklærerstudenter, og kan på bakgrunn av dette konkludere i forhold til problemstillingen. Vår oppgave i forbindelse med drøfting og konklusjon blir å sette en grense for hvor mange faktorer vi mener kan regnes som de viktigste.

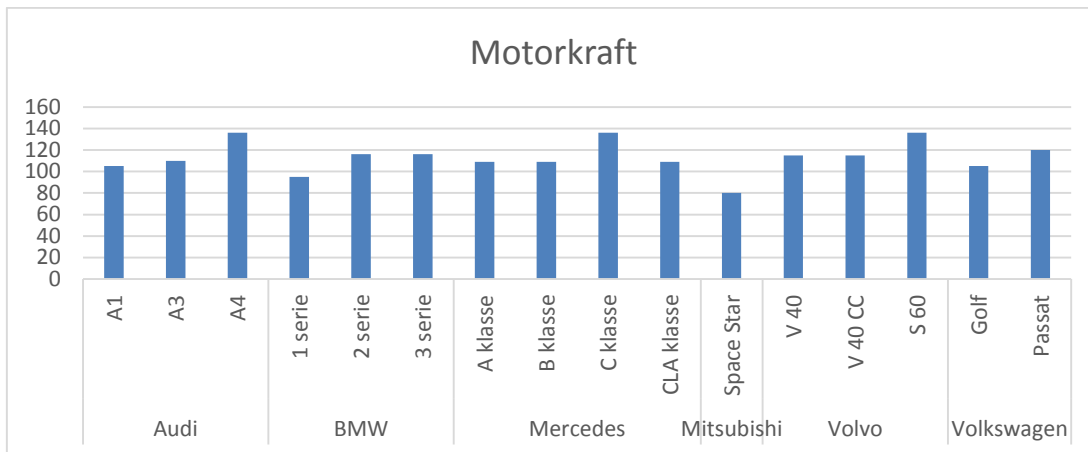
Trafikkskoler og studenter - samlet

Nr.	Faktor	Score
1	7.1 God sittekomfort	1145,3
2	6.1 At bilen er driftssikker	1132,5
3	6.2 Kort ventetid på verksted rep.	1089,1
4	7.2 God beinplass	1075,2
5	7.4 Gode ekstrapedaler	1074,9
6	7.8 Gode kjøreegenskaper for øvrig	1070,8
7	7.5 God sikt	1067,0
8	8.1 Gode aktive sikkerhetssystemer	1057,0
9	8.2 Gode passive sikkerhetssystemer	1041,6
10	6.4 God fabrikkgaranti	1007,2
11	7.6 God isolasjon mot støy	1006,3
12	7.7 God fjæringskomfort	986,6
13	7.3 God innvendig plass i kupé	972,5
14	10.1 At bilen har godt utseende	918,4
15	6.3 Tilgjengelig utleiebil	894,4
16	5.5 Kostnad på verksted- og service	891,2
17	5.3 Rimelige serviceavtaler	879,3
18	5.1 Pris på innkjøp av skolebil	853,1
19	5.2 Lavt drivstofforbruk	851,6
20	5.4 Høy restverdi	845,7
21	10.3 Å velge et bilmerke som tiltrekker seg ungdommer	819,8
22	10.2 Å ha et bilmerke med høy status	803,3
23	10.4 Å ha en bil som tilfredsstillende private behov	676,9
24	9.1 At bilen er produsert på en miljøvennlig måte	663,7
25	9.2 At bilen har hybriddrift	504,9
26	9.3 At bilen har ren el-drift med null utslipp	445,0

Figur 17 Matrise med samlede resultater fra kvantitativ spørreundersøkelse (egendefinert)

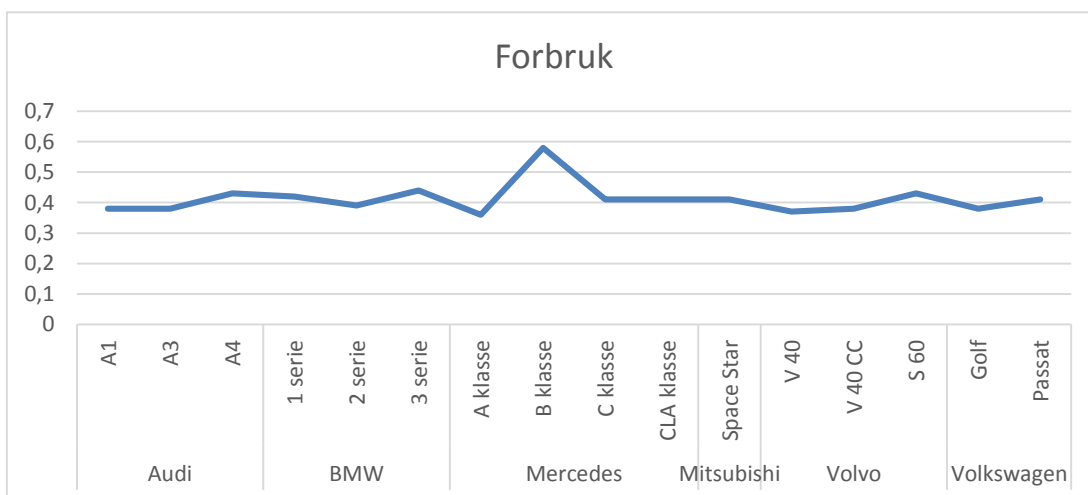
4.3.1 Observasjon og feltundersøkelser av utvalgte bilmodeller

Vi har utarbeidet diagram som viser noen utvalgte verdier for de bilmerker og modeller som vi har bestemt oss for å se nærmere på. I vår undersøkelse valgte vi å ta biler som har noenlunde lik motorkraft. Noen modeller var det likevel noe større forskjell i motorkraft på.



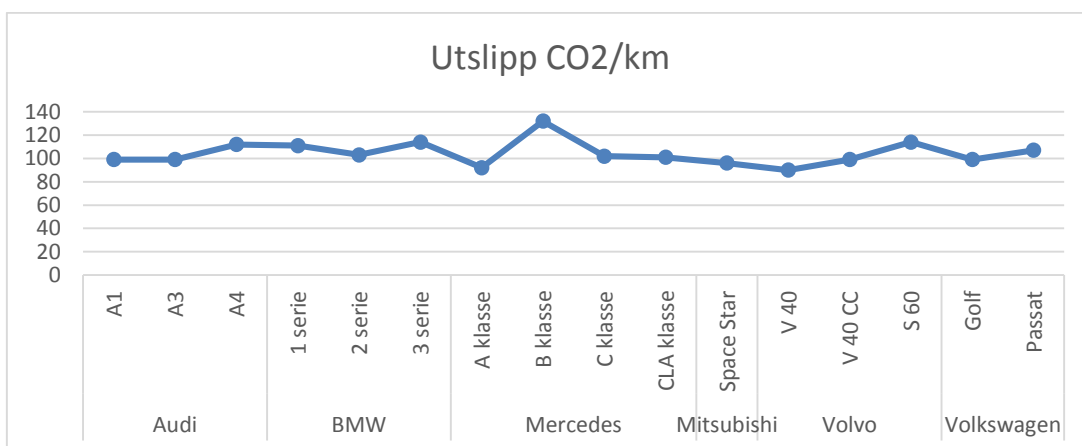
Figur 18 Motorkraft på utvalg av biler (egendefinert)

I vår forbruksundersøkelse har vi brukt data fra fabrikken som gjelder for blandet kjøring



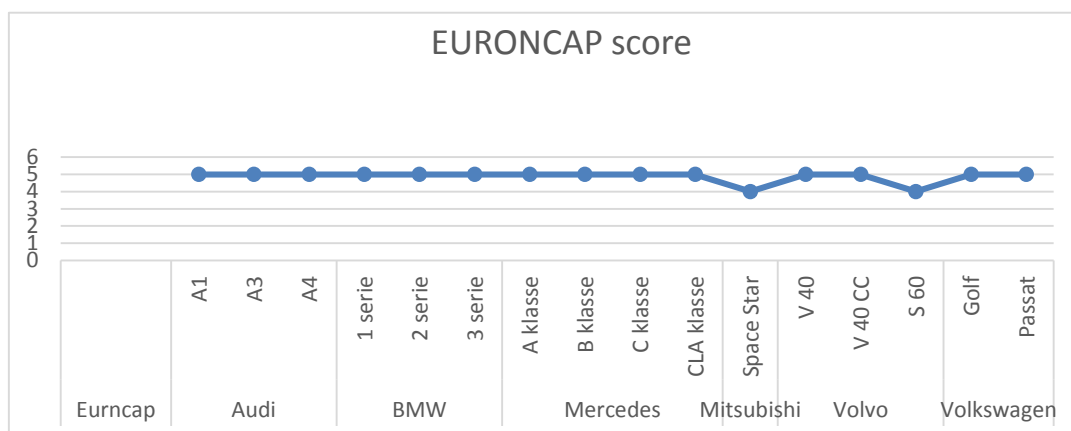
Figur 19 Drivstofforbruk på utvalg av biler (egendefinert)

Vi har og tatt ut data fra fabrikken på disse bilene sine utslippsdata på co2. Noen funn var overraskende, slik som småbilen Mitsubishi Space Star med sitt høye forbruk.



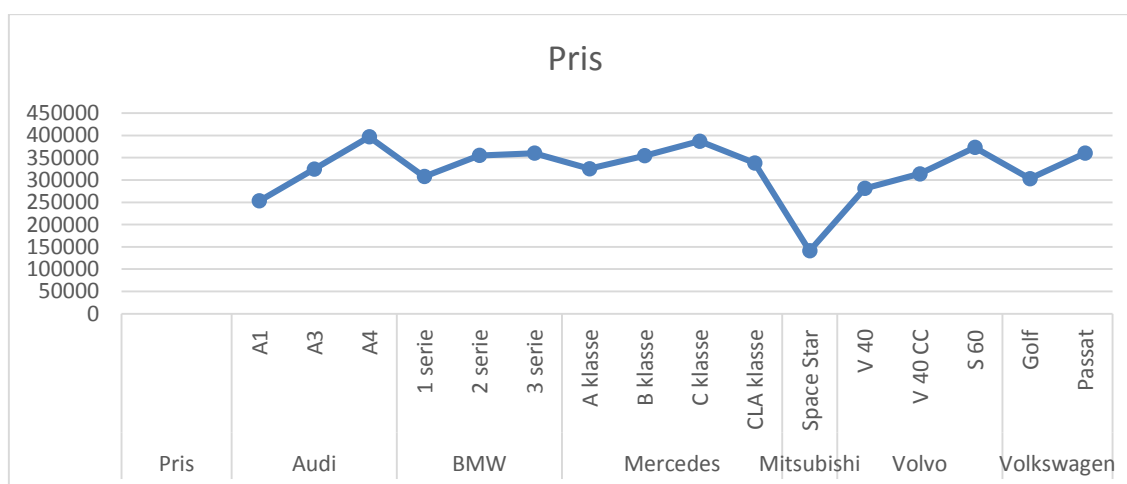
Figur 20 Miljøutslipp fra utvalg av biler (egendefinert)

Score i EURO-NCAP ser vi på som viktig i vår belysning av bilenes trygghet. Alle biler unntatt Mitsubishi Space Star og Volvo S60 fikk fem stjerner. Space Star er en liten bil og Volvo S60 er en modell som har vært mange år på markedet.



Figur 21 Sikkerhetsscore på utvalg av biler (egendefinert)

Diagrammet viser at det er store forskjeller i pris på de biler vi tok for oss i undersøkelsen. Prisen varierer fra 140.900 til 396.800.



Figur 22 Prisnivå på utvalg av biler (egendefinert)

4.4 Funn i kvalitativ spørreundersøkelse

Av nevnte begrensning i oppgaven har vi ikke plass til å beskrive våre funn i dybdeintervjuene av bilforhandlerne i detalj. Vi holder oss derfor til å presentere noen ustrukturerte hovedfunn som vi mener er mest relevant i forhold til resten av oppgaven.

I forhold til prisspørsmålet var respondentene etter vårt syn ærlige i sine svar. De som representerte bilmerker som har en enn høyere pris enn gjennomsnittet la ikke skjul på dette.

Vi kommer også tilbake til de ulike prisnivåene i en egen graf. Når det kom til hvilke faktorer og egenskaper som respondenten ønsket å fremheve for sitt bilmerke var det stor variasjon i responsen. BMW og Audi la mest vekt på sportslighet og kjøreglede, Mercedes og Volvo var mest opptatt av sikkerhet og komfort, mens Volkswagen mente deres merke var en «allroundbil» som også la stor vekt på personlig valgfrihet i forhold til spesifikasjoner og egenskaper.

I forhold til våre spørsmål knyttet til egnethet som skolebil opplevde vi også her at svarene varierte. BMW la igjen vekt på sin kjøreglede og at bilen skulle føles som et godt kontor, Audi vektla sine gode service (f.eks. ved utleiebil med pedalsett tilgjengelig), Det samme gjorde Mercedes som også viste til sitt gode utvalg av personlig tilpasningsmuligheter som et argument. Volvo viste igjen til høye fokus på sikkerhet, mens Volkswagen var de eneste som argumenterte med god biløkonomi. Alle respondentene ga for øvrig uttrykk for at det bilmerket de representerte hadde et generelt høyt fokus på sikkerhet og miljø, noe som kanskje ikke var så overraskende etter vårt syn. Alle betraktet også trafikkskoler som ei viktig kjøpegruppe med unntak av Mercedes som mente at vi var for en liten kjøpergruppe til at vi kunne regnes som en spesielt viktig gruppe.

I tillegg til dybdeintervjuene og den informasjonen vi mottok fikk vi også prøvekjørt følgende bilmodeller: Volvo V60, Mitsubishi Space Star, Volkswagen Passat, Volkswagen Golf, Mercedes A klasse, Mercedes C klasse og Honda Civic. Bilene var forskjellige i forhold til størrelse, utstyrsnivå og motorkraft, så dette kan ikke sies å være et representativt utvalg av biler, men det ga oss en opplevelse på forskjellige faktorer. Vårt generelle inntrykk er at kvaliteten er gjennomgående god og at det er kun små forskjeller på bilene hvis vi tar i betraktning at de har forskjellig størrelse.

Som den observante leser har lagt merke til prøvekjørte vi to bilmerker som ikke var inkludert i vårt ordinære program og i forbindelse med dybdeintervju av forhandlere. Bakgrunnen for dette var at vi ønsket å gjennomføre et kort ad-hoc eksperiment hvor vi avla Autosentrum i Trondheim et besøk for å teste Norges billigste bil; Mitsubishi Spacestar (Din Side, 2015) og det som er regnet som en av de mest driftssikre biler, nemlig Honda (AB Svensk Bilprovningen, 2015), i dette tilfellet representert med deres modell Honda Civic. Dette forankret vi til faktorene om økonomi og drift i vår kvantitative undersøkelse. Vår korte og generelle oppsummering fra denne erfaringen var at vi mener at begge bilmodellene kunne

egnet seg som kjøreskolebil hvis økonomi og (eller) driftssikkerhet var isolert og ubetinget den viktigste faktoren i valg av skolebil.

5 Drøfting

Rapporten har en omfattende metodedel og svært mange funn som er kommentert fortløpende. Dette er et bevisst valg for at vårt arbeid skal fremstå som så grundig og troverdig som overhode mulig. Vårt drøftingskapittel er relativt kort da vi mener at det øvrige innholdet er såpass omfattende og store deler av våre funn er såpass opplagt at nærmere drøfting har særlig mening.

Vår problemstilling var «*hvilke faktorer er avgjørende for trafikklærerens valg av skolebil*». Vi føler at vi har fått gjennomført en grundig oppgave som har gitt oss god innsikt i hva trafikklærerbransjen mener om dette temaet. Men var det virkelig slik at vår spørreundersøkelse ga oss et fasitsvar på vår problemstilling. Vi mente ikke det og ble derfor sittende igjen med nye spørsmål om hvorvidt trafikklærerbransjens prioriteringer faktisk er i tråd med de valg av bil som blir foretatt. Vår undersøkelser var bevisst lagt opp til at respondentene kunne få si sin mening om både konkrete og materielle faktorer knyttet til valg av bil, men også om mer personlig og subjektive faktorer.

Vi fant ut at de «materielle» faktorene som f.eks. driftssikkerhet, ergonomi og kjøreegenskaper hadde stor betydning for respondentene, mens mer personlige faktorer som status, personlige behov og tiltrekningskraft på kunder hadde mindre betydning. Vi mener derimot at våre samlede erfaringer fra oppgaven kan gi god grunn til å bestride dette resultatet.

5.1 Drøfting av funn

Vår rangering av faktorene fra minst til mest viktig ga oss et klart bilde av respondentenes prioriteringer samlet sett. En svakhet med vår undersøkelse er selvfølgelig at vi ikke kan ta med et ubegrenset antall faktorer og enkelte respondenter kan derfor mene at det manglet noen vesentlige faktorer for deres valg av skolebil. Det var imidlertid vårt valg og privilegium å bestemme hvilke faktorer vi ønsket respondentenes syn på. Vi gjorde derfor vårt utvalg, men svarene var ikke helt i tråd med våre forventninger å hypoteser. Vi bestemte oss derfor

for å teste responsen opp imot en kartlegging av de faktorer og bilmerker som respondentene hadde prioritert som viktigst.

Som et resultat av vårt arbeid opp bilforhandlere og studier av flere bilmerker, samt en grundig gjennomgang av en rekke faktabrosjyrer om bilmodellene gjorde vi interessante og motstridende funn i forhold til de faktorer som kjøreskolene og trafikklærerstudentene hadde oppgitt. Hvorfor er f.eks. lavt drivstofforbruk ikke en faktor som er prioritert særlig høyt, når de fleste andre økonomisk faktorer er kategorisert som viktig. Vi tør også basert på våre funn å påstå at status og tiltrekningskraft må være viktigere i respondentenes valg av skolebil enn det de har gitt uttrykk for. Vi kan i alle fall ikke forklare det annerledes når dyre biler som BMW, Audi og Mercedes-Benz er blant de mest populære bilmerkene i undersøkelsen. Våre funn viser nemlig at disse bilene ikke har generelt bedre ergonomi eller driftssikkerhet enn mange andre bilmerker. Heller tvert imot. Spesielt gjelder dette driftssikkerhet som var prioritert helt på topp i undersøkelsen. Våre undersøkelser viser at f.eks. BMW som er det mest populære bilmerket kommer langt ned på tester av driftssikkerhet.

Hvis vi hadde hatt mer tid og et større omfang på oppgaven kunne vi ønsket å foreta dybdeintervju av trafikkskoler hvor vi hadde konfrontert dem med våre funn, i et forsøk på å finne svar på hvorfor de tror at flertallet svarer at de velger skolebil ut fra fornuften, mens vår undersøkelse viser at de kanskje vel så mye følger sine følelser.

I dagens samfunn er det stort fokus på miljø, og vi synes at det er uheldig at vi i våre funn kan konstatere at fremtidige trafikklærere setter miljøspørsmålet lavest av sine prioriteringer. Det er tydelig at bransjen har en stor jobb foran seg for at miljøspørsmålet skal få større betydning i tråd med myndighetenes politikk og målene i vår læreplanen for føreropplæring.

5.2 Våre forslag til endringer

Vi hevder på bakgrunn av denne undersøkelsen at mange trafikkskoler og trafikklærerstudenter sliter med å skille mellom hvilke faktorer som er viktigst i forhold til det de faktisk bør vektlegge i valg av skolebil. Vi sitter igjen med et klart inntrykk av at respondentene ønsker en best mulig økonomi i sitt virke som trafikklærere, samtidig virker som de innerst inne ønsker å oppfylle en bildrøm som er både dyr i innkjøp, har et høyere forbruk og er mindre pålitelig enn andre og rimeligere skolebiler. Vi foreslår at trafikklærere i

sitt fremtidige valg av skolebil setter seg grundig inn i alle sider ved et nybilkjøp og vektlegger de faktorer som totalt sett gir en mest vellykket skoledrift. Vår mening er at det i dagens bilmarked finnes fullgode alternativer knyttet til de faktorer som vi finner hos de mest populære skolebilene i denne undersøkelsen. Hvis skolene derimot har en klar strategi på at deres bilmerke skal tiltrekke seg en spesiell gruppe elever må vurdering gjøres i forhold til om dette vil gi kunne gi flere kunder og en bedre totaløkonomi, og om dette er en kalkulert avgjørelse eller ikke.

Hvis skolen holder til i et marked hvor det lite pågang, hadde de kunne fått flere kunder ved å velge en rimeligere skolebil og deretter kunne satt ned prisene sine i forhold til andre skoler? Dette er i alle fall en velkjent forretningsmekaniske som fungerer godt i de fleste andre markeder.

6 Konklusjon

Denne oppgaven viser for det første at trafikklærerstudenter og etablerte trafikkskoler i stor grad er enige om hvilke faktorer som er viktigst for sitt valg av skolebil. Samlet sett kan vi konkludere med trafikklærere mener god sittekomfort er den aller viktigste enkeltfaktoren, mens frykten for at de skal oppstå tekniske problemer med bilen er nesten like stor. Vi ser derfor at kravet til god driftssikkerhet er nesten like viktig som det at trafikklæreren sitter godt i bilen.

Vi kan i vår oppgave også slå fast at et flertall trafikklærere egentlig ønsker en skolebil som spiller mer på det følelsesmessige fremfor det fornuftsbaserte registeret.

Vi håper at vår oppgave kan inspirere framtidige trafikklærerstudenter til å bygge videre på de funn som er gjort.

7 Kilder

- AB Svensk Bilprovningen. (2015, 02 23). *Bilprovningen.se*. Retrieved from [bilprovningen.se/Om-Bilprovningen/Pressrum/Statistik/2012.html](http://www.bilprovningen.se/Om-Bilprovningen/Pressrum/Statistik/2012.html):
<http://www.bilprovningen.se/download/18.351b09b5142b3cfa8e64c0/1388411591405/Besiktningresultat+per+bilm%C3%A4rke+2012.pdf>
- Audi. (2011, November). A1. *Audi A1 Sportback*. Oslo, Norge 133/1133.11.36 BRS: 133 113 311 36: Harald A. Møller.
- Audi. (2013, oktober). Audi A3/A3 Sportback. *Audi A3/A3 Sportback*. Oslo, Norge: Harald A. Møller 333/1230.32.36.
- Audi. (2013, desember). Audi A4 Limousine A4 Avant A4 allround quattro Audi S4 Limousine S4 Avant. *Audi A4 Limousine A4 Avant A4 allround quattro Audi S4 Limousine S4 Avant*. Oslo, Tyskland: Harald A. Møller.
- Audi. (2014, april 24). Prislister Audi A4/S4/RS4 2015 modell. Trondheim, Norge: Møller Trondheim AS.
- Bertel O. Steen. (2014, desember 1). Mercedes-Benz. *A-Klasse Mercedes-Benz Norge*. Norge: Bertel O. Steen.
- Bertel O. Steen AS. (2014, november 10). C-Klasse Mercedes-Benz Norge. *C-Klasse Mercedes-Benz Norge*. Norge: Bertel O. Steen AS.
- Bertel O. Steen. (2014, oktober 23). Mercedes-Benz. *B-Klasse Mercedes-Benz Norge*. Norge: Bertel O. Steen.
- BMW. (2014, november 1). Prislister BMW 1-serie. *Prislister BMW 1-serie*. Trondheim, Norge: Sulland Trondheim AS.
- BMW. (2014, november 1). Prislister BMW 2-serie Active Tourer. *Prislister BMW 2-serie Active Tourer*. Trondheim, Norge: Sulland Trondheim AS.
- BMW. (2014, november 1). Prislister BMW 3-serie. *Prislister BMW 3-serie*. Trondheim, Norge: Sulland Trondheim AS.
- BMW AG. (2013). BMW 1-Serie 3-dørs og 5-dørs. *BMW 1-Serie 3-dørs og 5-dørs*. Germany: BMW AG 4 11 001 273 69 2 2013 BB.
- BMW AG. (2013). BMW 3-Serie Sedan i toppform. *BMW 3-Serie Sedan i toppform*. Germany: BMW AG 4 11 003 275 69 2 2013 BB.
- BMW AG. (2014). Den nye BMW 2-serie Active tourer. *Den nye BMW 2-serie Active tourer*. Munchen, Germany: BMW AG 4 11 001 69 2 2014 BB.

- Daimler AG. (n.d.). C-Klasse Sedan og stasjonsvogn. *C-Klasse Sedan og stasjonsvogn*. Stuttgart, Germany: Daimler AG MS/MAA 6701 . 0023 . 15-00/0914.
- Daimler AG. (n.d.). Mercedes-Benz. *A-Klasse*. Stuttgart: Daimler AG MS/Maa 6701 . 1412 . 15-04/0614.
- Daimler AG. (n.d.). Mercedes-Benz. *B-Klasse*. Stuttgart, Germany: Daimler AG MS/MAC 6701 . 1507 . 15-00/0914.
- Daimler AG. (n.d.). Mercedes-Benz. *The CLA Class*. Stuttgart, Tyskland: Daimler AG BC/MC 6701 . 1701 . 02-00/0113.
- Daimler AG. (n.d.). Mercedes-Benz A-Klasse. *A-Klasse*. Stuttgart: Daimler AG MS/Maa 6701 . 1412 . 15-04/0614.
- Det Kongelige Samferdselsdepartement. (2012-2013). *Nasjonal Transportplan 2014-2023, St.meld. 26*. Oslo: Fagbokforlaget.
- Din Side. (2015, 02 24). *Din Side*. Retrieved from [dinside.no/mitsubishi](http://www.dinside.no/mitsubishi):
<http://www.dinside.no/909684/mitsubishi-med-norges-billigste-bil-99-900-kroner>
- Din Side. (2015, 02 16). *dinside.no*. Retrieved from [dinside.no/motor](http://www.dinside.no/motor):
<http://www.dinside.no/925155/stjernesmell-for-bmw-i3>
- Euro-NCAP. (2015, 03 15). *Euro-NCAP*. Retrieved from EURO-NCAP About us:
<http://www.euroncap.com/about.aspx>
- Glisan, B., Hochschuler, S., & Adams, J. (1995). *50 råd mot vond rygg*. Oslo: Pandora forlag, ISBN13 9788291593005.
- GOLF. DAS AUTO. (2013, desember). *GOLF. DAS AUTO*. Tyskland: Volkswagen 325.1196.04.36.
- Halvorsen, K. (2008 5.utgave). *Å forske på samfunnet*. Oslo: Cappelen akademisk forlag.
- Hauback, B. (2002). *Hydrogensamfunnet - Hvorfor og hvor langt unna er det?* Lillestrøm: Universitetet i Oslo, institutt for energiteknikk.
- Heimburg, E. V. (2013, September 11). Ergonomi for sjåførlærere. Powerpoint. Stjørdal, Norge: Heimburg,Erna Von.
- Holden, E., Linnerud, K., & Schlaupitz, H. (2009). Transport og miljø. In *Transport og Miljø* (pp. 53-70). Trondheim: Tapir akademiske forlag.
- Jacobsen, D. I. (2005 2.utgave). *Hvordan gjennomføre undersøkelser*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Kruuse, E. (2005 5.utgave). *Kvalitative forskningsmetoder*. København: Dansk psykologisk Forlag.

- Løvås, R. (2009, februar 14). *biogass*. Retrieved from Store norske leksikon:
<https://snl.no/biogass>
- Mercedes-Benz. (2014, desember 1). *CLA-Klasse Mercedes-Benz Norge*. Norge: Bertel O. Steen AS.
- Mitsubishi Motors. (2013, mars). Space Star. *Spacestar*. Nederland: MMC Norge AS 71MMC086305.
- Mitsubishi Motors. (2014, november 15). Veiledende priser personbiler 15.11.2014.
Veiledende priser personbiler 15.11.201. Trondheim, Norge: Mitsubishi Motors.
- Møller Bil Stjørdal. (2014, 10 1). Den nye Volkswagen Passat stasjonsvogn. *Kundepriser per 01.10.2014*. Stjørdal, Norge: Møller Bil Stjørdal.
- Møller Bil Stjørdal. (2014, oktober 7). Ny Volkswagen Golf. *Kundepriser*. Stjørdal, Norge: Møller Bil Stjørdal.
- Møller Trondheim AS. (2014, april 24). Kundepriser Audi A1/S1 2014 modell. *Kundepriser Audi A1/S1 2014 modell*. Trondheim, Norge: Møller Trondheim AS.
- Møller Trondheim AS. (2014, april 24). Prislister Audi A3/S3 2015-modell. *Prislister Audi A3/S3 2015-modell*. Trondheim, Norge: Møller Trondheim AS.
- Prislister Volvo V40. (2014, mai 20). *Prislister Volvo V40*. Norge: Volvo.
- Statens Vegvesen. (2015, 02 16). *Statens Vegvesen*. Retrieved from Statens Vegvesen, fokusområder, trafikksikkerhet, nullvisjonen:
<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Nullvisjonen>
- Statens Vegvesen, Vegdirektoratet. (2013). *Håndbok 252, Læreplan for førerkortklassen B, B kode 96, og BE*. Oslo : Vegdirektoratet, Veg og Transportavdelingen.
- Statistisk sentralbyrå (SSB). (2014, juni 11). *Indikatorer for bærekraftig utvikling > Utslipp av NOx, NH3, SO2 og NMVOC*. Retrieved from Statistisk sentralbyrå:
<http://www.ssb.no/natur-og-miljo/barekraft/utslipp-av-nox-nh3-so2-og-nmvoc>
- Statistisk sentralbyrå. (2015, januar 20). *Utslipp av klimagasser, 1990-2013, endelige tall*. Retrieved from [ssb.no/natur-og-miljo](http://www.ssb.no/natur-og-miljo): <http://www.ssb.no/klimagassn>
- Valmot, O. R. (2014, august 17). *Nå skal bensinmotoren bli mye bedre*. Retrieved from Petroleum: <http://www.tu.no/petroleum/2014/08/17/na-skal-bensinmotoren-bli-mye-bedre>
- Volkswagen. (2014, oktober). Brosjyre med tekniske data og utstyr. *Volkswagen Passat*. Norge: Volkswagen BRS 004 415 A.
- Volkswagen. (2014, mai). Den nye Passat og Passat stasjonsvogn. *Den nye Passat og Passat stasjonsvogn*. Tyskland: Volkswagen AG.

- Volkswagen. (2014, mai). Nye Volkswagen Golf. *Nye Volkswagen Golf*. Norge: Volkswagen BRS 004 402 C.
- Volvo. (2014, mai 20). Prislister Volvo S60. *Prislister Volvo S60*. Norge: Volvo.
- Volvo. (2014, april). Volvo S60. *Volvo S60*. Sweden: Volvocars.no SP_00062_09_15. Norwegian.
- Volvo. (2014, april). Volvo V40. *Volvo V40*. Sweden: Volvocars.no SP_00069_09-15. Norwegian.
- Volvo. (2014, april). Volvo V40 Cross Country. *Volvo V40 Cross Country*. Sweden: Volvocars.no SP_00069_09_15. Norwegian.
- Wagner, K., Foo, E., Zablit, H., & Taylor, A. (2013). *The most innovative companies 2013*. Boston: The Boston Consulting Group.

Vedlegg 1 Spørreundersøkelse til trafikklærerstudenter



Spørreundersøkelse om viktige faktorer for valg av skolebil

Forsøk å svare etter hva dere tror blir de viktigste faktorene for deres valg av skolebil, når den tid kommer!

Bakgrunn

1) * Alder

21-26 27-32 33-40 41-50 51-60 Eldre enn 60

2) * Kjønn

Mann Kvinn


Hvor viktig er følgende faktorer for deres valg av skolebil, kryss av fra 1-6 hvor 1 er lite viktig og 6 er svært viktig:

3) * Økonomi

	1	2	3	4	5	6
3.1 Pris på skolebil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3.2 Lavt drivstofforbruk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3.3 Rimelige serviceavtaler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3.4 Høy restverdi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3.5 Kostnad på service- og verkstedsavtaler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4) * Drift

	1	2	3	4	5	6
4.1 At bilen er driftssikker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4.2 Kort ventetid på verkstedsreparasjoner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.3 Tilgjengelig utleiebil (med ekstra pedalsett)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.4 God fabrikkgaranti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5) * Ergonomi						
	1	2	3	4	5	6
5.1 God sittekomfort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.2 God beinplass	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.3 God innvendig plass i kupé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.4 Gode ekstrapedaler (betjening og plassering)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.5 God sikt (av instrumentering og sikt ut av bilen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.6 God isolasjon mot støy (eks. motor-, hjul- og utvendig støy)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.7 God fjæringskomfort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.8 Gode kjøreegenskaper forøvrig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
 6) * Sikkerhet						
	1	2	3	4	5	6
6.1 Gode aktive sikkerhetssystemer (Forebyggende system for ulykker)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6.2 Gode passive sikkerhetssystemer (beskyttelse ved ulykker bl.a. rangert av EURO-NCAP)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7) * Miljø						
	1	2	3	4	5	6
7.1 At bilen er produsert på en mest mulig miljøvennlig måte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7.2 At bilen har hybriddrift for å begrense direkte utslipp (se bort fra manuell/automat problematikken)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7.3 At bilen har ren elektrisk drift med null direkte utslipp (se bort fra manuell/automat problematikken)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8) * Diverse						
	1	2	3	4	5	6
8.1 At bilen har et godt utseende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8.2 Å ha et bilmerke med høy status	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8.3 Å velge et bilmerke som tiltrekker seg ungdommer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8.4 En bil som tilfredsstillter Trafikklærerens private behov (bildrøm)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9) * Hvilken enkeltstående faktor ville vært den mest avgjørende for ditt valg av skolebil						

Velg
alternativ

Annet (spesifiser)

10) * Hvilket bilmerke ville du helst foretrukket?

Velg alternativ

Annet (spesifiser)

© Copyright www.questback.com. All Rights Reserved.

Vedlegg 2 Spørreundersøkelse til trafikkskoler



Spørreundersøkelse om viktige faktorer for valg av skolebil

Denne undersøkelsen er en del av en kandidatoppgave ved Trafikklærutdanningen, HiNT. Undersøkelsen er rettet mot den eller de som har ansvar for innkjøp av skolebil ved deres trafikkskole.

Bakgrunn

1) * Aldersgruppe

- 20-30 31-40 41-50 51-60 61-70 Over 70

2) * Kjønn

- Mann Kvinne

3) * Stilling ved trafikkskolen


- Trafikklærer Faglig leder Daglig leder Kontoransatt Annet

(spesifiser)

4) * Hvilken policy har dere i forhold til innkjøp av skolebil

- Skolens ledelse bestemmer og kjøper inn biler
- Skolens ledelse bestemmer hvilke biler tilknyttede lærere kan velge ut ifra
- Lærerne bestemmer selv hvilken bil de ønsker og skolen betaler (oppgi ev. beløpsgrense inkl. mva.)
- Lærerne bestemmer selv hvilke bil de kjøper og må betale denne selv
- Annet (spesifiser)

Hvor viktig er følgende faktorer for deres valg av skolebil, kryss av fra 1-6 hvor 1 er lite viktig og 6 er svært viktig:

5) * Økonomi						
	1	2	3	4	5	6
5.1 Pris på innkjøp av skolebil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.2 Lavt drivstofforbruk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.3 Rimelige serviceavtaler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.4 Høy restverdi (annenhandsverdi)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5.5 Kostnad på verksteds- og serviceavtaler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6) * Drift						
	1	2	3	4	5	6
6.1 At bilen er driftssikker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6.2 Kort ventetid på verkstedsreparasjoner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6.3 Tilgjengelig utleiebil (med ekstra pedasett)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
6.4 God fabrikkgaranti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7) * Ergonomi						
	1	2	3	4	5	6
7.1 God sittekomfort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7.2 God bein plass	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7.3 God innvendig plass i kupé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7.4 Gode ekstrapedaler (betjening og plassering)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7.5 God sikt (av instrumentering og sikt ut av bilen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7.6 God isolasjon mot støy (eks. motor-, hjul- og utvendig støy)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7.7 God fjæringskomfort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
7.8 Gode kjøreegenskaper forøvrig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
						
8) * Sikkerhet						
	1	2	3	4	5	6
8.1 Gode aktive sikkerhetssystemer (forebyggende systemer for ulykker)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
8.2 Gode passive sikkerhetssystemer (beskyttelse ved ulykker bl.a. rangert av EURO-NCAP)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
9) * Miljø						
	1	2	3	4	5	6
9.1 At bilen er produsert på en mest mulig miljøvennlig måte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9.2 At bilen har hybriddrift for å begrense direkte utslipp (se bort fra manuell/automat problematikken)

9.3 At bilen har ren elektrisk drift med null direkte utslipp (se bort fra manuell/automat problematikken)

10) * Diverse

1 2 3 4 5 6

10.1 At bilen har et godt utseende

10.2 Å ha et bilmerke med høy status

10.3 Å velge et bilmerke som tiltrekker seg ungdommer

10.4 En bil som tilfredsstiller Trafikklærerens private behov (bildrøm)

11) * Hvilken enkeltstående faktor er den mest avgjørende for ditt/deres valg av skolebil

Velg alternativ

Annet (spesifiser)

12) * Hvilket bilmerke foretrekker deres trafikkskole?

Velg alternativ

Annet (spesifiser)

Vedlegg 3 Spørreskjema og plan for dybdeintervju med bilforhandlere

Respondentgruppe:

BMW (Trondheim)

Sulland Trondheim

Vestre Rosten 83

7075 Tiller

Tlf.: 96 23 70 00

post.trondheim@sulland.no

Mitsubishi

Bilcentrum AS

Leangen Alle 6

7044 Trondheim

Tlf: 73 82 97 00

Faks: 73 82 97 11

Audi (og Volkswagen)

Møller bil

Ingvald Ystgaards veg 19

7047 Trondheim

Tlf: 24 03 17 00

Faks: 24 03 17 90

E-post: trondheim@moller.no

Volvo

Kverneland Bil

Tungasletta 8

7047 Trondheim

Postadresse

Postboks 6265 Sluppen

7488 Trondheim

73 99 25 00

Mercedes-Benz (Stjørdal)

Prøven-Motortrade

Sutterøygata 1

7502 Stjørdal

E-post: post@proven-motortrade.no

Telefon: 954 07 900

Volkswagen – Stjørdal

Møller bil

Tidsskjema 4.desember 2014:	
07:00	Avreise HiNT
08:00	Audi - Lars Grøtvold (markedsjef)
09:00	BMW - Jørgen Kristengård (Salgssjef) – jorgen.kristengard@sulland.no
10:00	Volvo - Espen Aune (Salgsrepr.)– espen.aune@kvenrnelandbil.no
11:00	Mitsubishi (Bare å stikke innom mellom 11:00 og 13):00
12:00	Ev. prøvekjøring Audi / Volkswagen
13:00	Seneste hjemreisetidspunkt HiNT
14:00	
Tidsskjema 12.desember 2014:	
10:30	VW - Møller Bil Stjørdal
12:30	Mercedes – Autotrade Stjørdal

Faktainformasjon

Vi trenger generell informasjon om bilmerke og modell (Audi A1, A3 og A4, VW Golf og Passat, BMW 1, 2 og 3 serie, Mercedes A, B og C klasse og Volvo V40 S/V60)

Brosjyrer og prislister

Modellutvalg

Utstyrsnivåer:

- Pris inkl. levering og mva. (fra basispakke til premiumpakke)
- Prisliste øvrig ekstrautstyr
- Ekstra pedalsett

Motoralternativer

Serviceavtaler – omfang og pris

Fabrikkgaranti – omfang og varighet

Tilgang på utleiebil (rigget som skolebil)?

Spørreskjema bilforhandlere

Hvilket bilmerke representerer intervjuobjektet?

Intervjuobjektets stilling ved bedriften'

Salgsrepresentants formening om bilmerket prisnivå

Hvilke generelle egenskaper ønsker representanten å fremheve for sitt bilmerke?

Mer om kjøreegenskaper

Ergonomi/Komfort *spesielt sitteplass, bein plass og siktforhold*

Sikkerhet (standard utrustning vs. Tilleggsutstyr) og EURO NCAP

Miljø (visjon – strategi) og i praksis – herunder drivstofforbruk, produksjonsmetoder, livssyklus m.m.

Hvorfor bør en trafikkskole velge deres bilmerke (*hvilke fordeler kan dere gi, pedalsett*)?

Er trafikkskoler en viktig målgruppe for dere? *Hvorfor/hvorfor ikke*

Annet?