

# Kandidatoppgave

**Rattgrep. En eller to hender?**

**Steering wheel grip. One or two hands?**



**Cristin Stene**

**Magne Nilsen**

TLB251

**Kandidatoppgave**

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2014



## Forord

Denne studien har vært krevende men veldig interessant for oss å arbeide med.

Den største utfordringen har vært å begrense omfanget. Undersøkelsen gav mange svar, men temaet er stort og trenger å bli videre belyst.


Vi har underveis vært i kontakt med personer som har bidratt med sin kompetanse og sine synspunkter rundt temaet rattgrep.

Vi vil rette en stor takk til vår veileder, faglærer Brit Solli Isachsen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, for hennes støtte og tilbakemeldinger underveis i prosjektet.

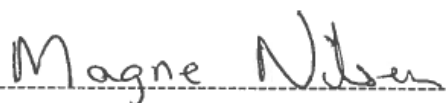
Vi vil også takke Rolf Robertsen for hjelp til å analysere den store mengden datamateriale fra undersøkelsen.

Til slutt ønsker vi å takke alle informanter og alle de som har bidratt i vårt arbeid med denne rapporten.

Stjørdal 28. februar 2014



Cristin Stene



Magne Nilsen

## Sammendrag

Rapporten har som hensikt å sette fokus på hva som er et riktig rattgrep. Problemstillingen er *hvilket rattgrep er mest vanlig hos bilførere, og er det forskjell på rattgrepet til profesjonelle bilførere kontra ikke profesjonelle bilførere?*

Undersøkelsen er foretatt med observasjoner, spørreundersøkelse, intervjuer og litteratursøk. Observasjoner på vei viser at 63.6 % av sjåførene har en hånd på rattet.

87 % av de profesjonelle sjåførene svarer at de holder to hender på rattet når de kjører på bane / utrykning. Kun halvparten oppgir det samme ved kjøring på vei.

Formuleringene i lovverk og lærebøker på hva som er et *riktig* rattgrep er utydelige. Likevel er lovverket tolket til at det er to hender på rattet som er riktig, i form av sensorkriterier. Det er forsøkt å finne tolkninger som støtter at en hånd på rattet er et riktig eller sikkert rattgrep, uten at dette ble funnet.

Rattgrepet endrer seg med erfaring. Et stort flertall kjører med to hender på rattet det første året med førerkort, men allerede etter 1-3 år endres dette til et stort flertall med en hånd på rattet. Det kan vise at føreropplæringen fungerer på kort sikt.

Rattgrepet endrer seg også med risiko, da flere benytter to hender på snøføre. Dette knyttes til behovet for handlingsberedskap og bevisstgjøring rundt eget rattgrep.

Studien danner grunnlag for videre forskning, noe som også ser ut til å være nødvendig. Det er vanskelig å få en konklusjon på om det er *en* eller *to* hender som er et *riktig* rattgrep.

## Summary

The intention of this paper is to determine the correct positioning of the hands on the steering wheel. The topic question is *which positioning is most common amongst drivers, and is there a difference between professional drivers and non-professional drivers?*

The inquiry has been made using observations, surveys, interviews and known literature. Observations made out on the road show that 63.6% of drivers only use one hand on the steering wheel while driving.

87 % of professional drivers report that they always use two hands while driving when they are on a track or during an emergency response. Only half of those in question say the same is true when driving normally on the road.

The phrasing in legal texts and curriculum are unclear as to which positioning is the *correct* one. However, the interpretations of the legal texts are that the use of *both* hands is the correct method according to driving instructor criteria. Attempts have been made to find interpretations supporting the use of only one hand are a *correct or safe* grip. However this have not yielded results.

The grip develops with time and experience. A vast majority drives using both hands during the first year within acquiring a driver's license. After 1-3 years the majority changes from using both hands to driving with only one hand. This could mean that driving instruction only works on a short-term basis.

The grip also changes according to conditions, as more drivers tend to use both hands while driving on snow or slippery surfaces. This is linked to the need for action preparedness and awareness of your hands positioning on the steering wheel.

The study forms a basis for further research, which appear to be necessary. It is difficult to conclude one way or the other if it is the use of *one* or *both* hands that is the *correct* grip on a steering wheel.

## Innholdsfortegnelse:

Forord .....	1
Sammendrag .....	2
Summary .....	3
Innholdsfortegnelse: .....	4
1 Innledning.....	5
1.1 Bakgrunn for valg av oppgave.....	5
1.2 Presentasjon av problemstilling.....	5
1.3 Avgrensing og presisering av problemstillingen .....	5
1.4 Definisjon av begreper i problemstillingen .....	6
2 Kunnskapsinnhenting .....	6
2.1 Litteraturoversikt .....	6
2.2 Lovverket.....	8
2.3 Faglitteratur .....	9
3 Metode.....	10
3.1 Metodevalg .....	10
3.2 Styrker og svakheter ved forskningen .....	12
3.3 Utformingen av spørreskjemaene .....	12
3.4 Begrunnelse for valg av undersøkelsesområde/telling av rattgrep ute .....	13
3.5 Intervjuene .....	13
3.6 Informanter, kriterier og utvelgelse .....	14
3.7 Anonymitet og publisering .....	14
3.8 Analysen av datamaterialet.....	14
4 Resultatene av undersøkelsene.....	14
4.1 Resultater fra observasjonene .....	15
4.2 Resultater fra spørreundersøkelsen.....	16
5 Drøfting av funnene i undersøkelsen .....	20
6 Konklusjon .....	28
Figuroversikt .....	29
Referanseliste .....	30
Vedlegg .....	31

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn for valg av oppgave

I føreropplæringen i Norge er det stort fokus på at elevene skal kjøre med to hender på rattet. Før vi begynte på trafikklærerstudiet syntes vi at det var behagelig å kjøre med en hånd på rattet. Derfor opplevde vi det som litt merkelig at skolen krever to hender på rattet og at dette er ensbetydende med et *riktig* rattgrep. Etter nærmere undersøkelser og flere diskusjoner fant vi ut at det finnes svært lite forskning på temaet, og etter hvert som vi ble mer bevisst på rattgrep, la vi også merke til at vi var langt ifra alene om å kjøre med en hånd på rattet. Vi ble nysgjerrige på hvorfor så tilsynelatende mange velger å kjøre med en hånd, når de profesjonelle trafikklærerene og folk innen motorsport, virker å være enige om at to hender på rattet og sittestilling er viktig for å ha god kontroll over bilen. Studien ble foretatt for å finne ut hvilket rattgrep som er mest vanlig. Det ble også lagt vekt på å finne svar på om profesjonelle førere alltid kjører med to hender på rattet, da dette for oss fremstår som en myte. Med en myte mener vi noe som er gjentatt så mange ganger at dette blir en oppfatning mange har.

## 1.2 Presentasjon av problemstilling

Målet med denne kandidatoppgaven er å sette mer fokus på *riktig* rattgrep. Kanskje kan rapporten bidra til å starte en debatt rundt temaet, og få i gang ny forskning på området. Ved gjennomføring av førerprøver er Vegtrafikkloven tolket i retning av at det skal kjøres med to hender på rattet. Vi ble nysgjerrige på om det er en allmenn oppfatning at det er to hender på rattet som er riktig, og derfor har vi valgt følgende problemstilling:

*Hvilket rattgrep er mest vanlig hos bilførere, og er det forskjell på rattgrepet til profesjonelle bilførere kontra ikke profesjonelle bilførere?*

## 1.3 Avgrensing og presisering av problemstillingen

Rapporten har hovedfokus på to områder. Det ene er å finne ut hvilket rattgrep som er mest vanlig hos bilførere, og om dette er et rattgrep som innebærer en eller to hender på rattet. Det andre undersøkelsen søker å få svar på er om for eksempel en rallyfører alltid kjører med to hender, både på bane og vei. Som trafikklærerstudenter mener vi at det er viktig å ha gode argumenter med bunn i fakta, for å kunne motivere elever til riktig rattgrep.

Det har vært vanskelig å avgrense problemstillingen og underveis har vi møtt på mange nye problemstillinger som vi har hatt lyst til å ta tak i. For at ikke oppgaven skulle bli for stor og tidkrevende har vi valgt og ikke utdype dette videre.

## 1.4 Definisjon av begreper i problemstillingen

«Hvilket **rattgrep** er **mest vanlig** hos **bilførere**, og er det forskjell på rattgrepet til **profesjonelle bilførere** kontra **ikke profesjonelle bilførere**?»

*Rattgrep* - er måten man holder i rattet. Riktig rattgrep betegnes ofte som klokkeslett for hvor man skal holde hendene. Ti på to, kvart på tre eller ti på halv fire er vanlige rattgrep. I denne oppgaven ser vi på flere typer rattgrep og i tillegg til de nevnte rattgrepene ser vi også på rattgrep med kun en hånd.

*Mest vanlig* – det rattgrepet som oftest blir benyttet

*Bilfører* - personer som kjører personbil, altså mennesker med førerkort for klasse B.

*Profesjonell bilfører* – er en bilfører som kjører på bane/utrykning. Vi har i undersøkelsen gitt eksempler på hva vi legger i begrepet profesjonell kjøring for at respondentene skal forstå hva vi legger i uttrykket. I forklaringen gav vi følgende eksempler på hva vi anser som krevende kjøring; utrykning, rally, rallycross/bilcross, drifting eller annet.

*Ikke profesjonell bilfører* – i dette legger vi til grunn en sjåfør med førerkort klasse B (personbil), som benytter bilen til daglige gjøremål som for eksempel pendling, handling og ferieturer.

Andre begreper blir fortløpende definert i rapporten.

## 2 Kunnskapsinnhenting

### 2.1 Litteraturoversikt

Det er foretatt litteratursøk og undersøkelser for å finne ut hva som er skrevet om rattgrep med *kun en hånd*. Vi har snakket med skolens bibliotekar og spurt om det finnes bøker eller artikler om emnet og søkt i databasene Bibsys, Academic Search Elite og Science Direct. I tillegg har vi søkt i tidsskriftet «Accident analysis and prevention» uten å finne noe. Det er også søkt på Google, Google scholar, Sintefs hjemmesider og på Statens Vegvesen sine hjemmesider med få relevante treff. Søkord på både norsk og engelsk ble benyttet.

Eksempler på søk; -riktig rattgrep, -dårlig rattgrep, -en hånd på rattet, -en eller to hender på rattet, -enhånds rattgrep, -sikkert rattgrep, -beste rattgrep, -airbag rattgrep, -airbag knekt nese.

Det er også forsøkt å finne annen informasjon om emnet.

Faglærere ved Høgskolen i Nord-Trøndelag og forskere ved Sintef er spurt om de kjenner til litteratur som omhandler en hånd på rattet. Det ble ikke funnet materiale som har relevans til denne rapporten.

Høgskolen i Nord-Trøndelag har søkt etter kandidatoppgaver om rattgrep, ca.10 år tilbake i tid, uten at dette er funnet.

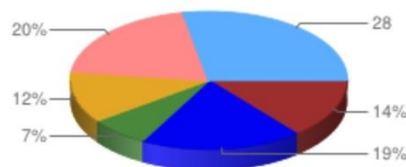
Advokat innen trafikkjus Gunnar Ravlo kan ikke peke på noen rettsavgjørelser som konkret behandler spørsmålet om rattgrep. Temaet ville i tilfelle bli en vurdering i forhold til aktsomhetsregelen i Vegtrafikklovens § 3 (Ravlo, samtale februar 2014).

Den norske dokumentaren *Nattpatruljen* på TV-kanalen MAX, gir et innblikk i politiets arbeidsdag.

Det er gjennomført en spørreundersøkelse på internettet om bilføreres rattgrep.

#### How Do You Hold The Steering Wheel?

- 14% Old School (2 o'clock, 10 o'clock)
- 19% New School (3 o'clock, 9 o'clock)
- 7% Armrest Anchor (5 o'clock)
- 12% Prowler (right-hand 12 o'clock)
- 20% Drive-by (left-hand 11 o'clock)
- 28% Lazy Harry (7 o'clock / 5 o'clock)



109 people have voted in this poll.

**Old School** = ti på to.

**New School** = kvart på tre.

**Armrest School** = høyre arm på armlene. og venstre arm klokka fem, undergrep eller overgrep.

**Prowler** = høyre arm klokka 12.

**Drive-by** = venstre hånd klokka 11 eller 12.

**Lazy Harry** = lavt rattgrep begge hender klokka 7 og 5.

(Hubbers, 2012)

Undersøkelsen om rattgrep fra State Farm Insurance i USA (Insurance) viser at rattgrepene *Prowler* og *Drive-by* utgjør til sammen 32 % av rattgrep med en hånd klokka 11 og 12.



## 2.2 Lovverket

Vegtrafikkloven § 3 er grunnregelen for all trafikk. Aktsomhetsnormen i § 3 er retningsgivende for hele vegtrafikklovgivningen. Andre bestemmelser i trafikklovgivningen er bare presiseringer av grunnregelen (Cappelen, 2012).

*Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved veien* (Cappelen, 2012 s. 7).

Ut fra grunnregelen § 3 vil det si at rattgrep skal være av en slik karakter at det ikke kan oppstå fare eller voldes skade. Det vil da bli et tolkningsspørsmål i forhold til *hva* som er et riktig rattgrep. Undersøkelsen søker å finne svar på hva allmennheten ser på som et riktig rattgrep.

Vegtrafikkloven § 28 gjelder for trafikkopplæring. Denne bestemmelsen sier at:

*Departementet kan gi nærmere bestemmelser om teoretisk og praktisk opplæring mot vederlag av personer som vil erverve førerrett [...] Det kan herunder fastsettes læreplan for undervisningen* (Cappelen, 2012 s. 17).

Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE vil på grunnlag av Vegtrafikkloven § 28 være en del av lovverket i føreropplæringen. I læreplanen står det kun punktvis, uten utdypning, følgende om rattgrep:

I tema 2.7 Giring, akselerasjon, styring og bremsing står det:

- *Lange og sikre rattbevegelser* (Vegdirektoratet, 2013 s. 24).

Videre står det i tema 3.6 Kjøreteknikk på høyhastighetsvei:

- *Sittestilling og forankringspunkter i seterygg og gulv.*
- *Ratt-teknikk og -kontroll* (Vegdirektoratet, 2013 s. 29).

Andre begrep som benyttes i læreplanen er:

*Presis kjøreteknikk og kjøretekniske ferdigheter* (Vegdirektoratet, 2013 s. 22).

Et av momentene i *presis kjøreteknikk* er å holde riktig plassering og stø kurs, som er knyttet til riktig sittestilling og et sikkert rattgrep.

Vegtrafikklovgivningen inneholder en forskrift om trafikkopplæring og førerprøve i «Trafikkopplæringsforskriften» (Cappelen, 2012 s. 241).

Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE bygger på denne forskriften.

Med bakgrunn i Trafikkopplæringsforskriften § 29 Alminnelige regler om førerprøven (Cappelen, 2012 s. 292), er det laget kriterier som Statens Vegvesen benytter under førerprøver. Slike kriterier er et viktig arbeidsredskap i arbeidet med å bedømme førerprøver der alle sensorer kan følge en lik norm (Vegdirektoratet, 2010 s. 19).

I kriteriene ser vi at det henvises i lovverket til Læreplan for førerkortklasse B, tema 2.7.

*Kandidaten skal:*

- *Holde begge hendene på rattet, dreie rattet med effektive bevegelser under svinging og oppretting etter sving.*

*Kommentarer:*

- *Lik kraft i begge armer.*
- *Innvendig rattgrep bør ikke aksepteres (Vegdirektoratet, 2010 s. 19).*

I kriteriene er lovverket og læreplanen tolket slik at *riktig* rattgrep betyr *begge* hendene på rattet.

### 2.3 Faglitteratur

Trafikkforum AS er en medlemsorganisasjon for norske trafikkskoler, som har som formål å ivareta medlemmenes faglige interesser gjennom kompetanseutvikling, opplysningsarbeid og bistand til skolene. Basert på forskning om unge føreres ulykkesrisiko i trafikken har Trafikkforum AS formulert følgende problemstilling:

*Tekniske bilførerferdigheter har i trafikkopplæring frem til i dag ikke hatt målformuleringer som sier noe om presis kjøreteknikk. Selv om det i dagens nye læreplan er benyttet begrepet presis kjøreteknikk, med en definisjon om forankring, styreteknikk osv. er vi tvilende til at dette er forstått og akseptert. Det er en generell motvilje i deler av det trafikkfaglige miljøet mot økte ferdigheter i retning presis kjøreteknikk. Det henvises ofte til en rapport fra TØI som viste at unge gutter etter gjennomført glattkjøringskurs, benyttet nyervervede ferdigheter til å øke hastigheten. Dette førte til økt ulykkesutsatthet. Dette var i glattkjøringens spede begynnelse, hvor metodikken åpenbart var feil, og elevene fikk kun med seg en god porsjon urealistisk selvillit og ingen respekt for det glatte føret. Metodikken er i dag endret, og det er grunn til å tro at elevene får med seg forståelse for utfordringene med glatt og tørt føre, og derigjennom en respekt for disse føreforholdene (Sintef, 2005 Notat s. 2).*

I læreboka «Førerkortet lærebok klasse B» utgitt av Trafikkforum står det at en mest mulig avslappet sittestilling gjør deg i stand til både å se og handle riktig (Eikeland & Andreassen, 2011).

- *Feil sittestilling gjør at du etter en stund begynner å få en urolig kropp. Stadige bevegelser gjør at kjøringen blir vinglete og ustø. Du blir også ukonsentrert.*
  - *Mange bilførere har en hånd høyt oppe på rattet og den andre hviler delvis i fanget.*
  - *Hvordan kan en slik håndstilling avverge en nødsituasjon?*
  - *Hvorfor har rallyførere begge hendene på rattet så mye som mulig?*
- (Eikeland & Andreassen, 2011 s. 66)

I læreboka «Veien til førerkortet» utgitt av ATL (Autoriserte trafikkskolers landsforbund) står det derimot lite om rattgrep.

God sittestilling:

- *Oppreist*
- *Lavt rattgrep*
- *Hengende armer*
- *Knærne fra hverandre*

Videre defineres det i læreboka gjennom illustrerte bilder hva som menes med høyt rattgrep ti på to og lavt rattgrep ti på halv fire (Moe et al., 2011 s. 98).

Fagpersoner kobler riktig sittestilling, ergonomi og rattgrep sammen, for å få en avslappet og behagelig kjørestil (Tønne, 2011).

## 3 Metode

### 3.1 Metodevalg

Vi benyttet et flermetodedesign hvor det kombineres kvalitativ og kvantitativ metode. En kombinasjon av flere metoder gir forskningen både dybde og bredde. Dette danner grunnlag for solide resultater.

Kvantitativ metode brukes når man ønsker å finne tall og mengde, med et stort antall registreringer. Undersøkelsen foregår ofte i form av et spørreskjema og/eller ved observasjoner. Her er det viktig at spørsmålene og observasjonsstedene er nøye planlagt for å finne de svarene man er ute etter (Dalland, 2012). Formålet er å gjøre det mulig å analysere dataene statistisk.

Kvalitativ metode tas i bruk når man ønsker svar på folks opplevelse og erfaring.

Undersøkelsen foregår ofte gjennom intervju og observasjon. Ved bruk av denne metoden er det ikke nødvendig med en stor mengde respondenter (Dalland, 2012). Her brukes ofte intervju for å gå i dybden av det man ønsker å finne ut.

Undersøkelsen benytter kvantitativ forskningsmetode for å finne tall på hvor mange som kjører med en og to hender på rattet. Dette for å få gode tall på prosentvis fordeling av rattgrep. Målinger ute på vei ble foretatt for å se nærmere på dette, og for å få bredere belegg i resultatene. Rattgrepet til førere i 1217 personbiler ble registrert. Målingene ble kategorisert i 4 kategorier, mann og kvinne, en hånd på rattet eller to hender på rattet. For at registreringen skulle bli så nøyaktig som mulig stod vi på bruer over veistrekningene vi observerte. På denne måten var det lett og se ned/inn i bilene, slik at man kunne kontrollere om hendene var plassert på rattet eller i fanget/girspak eller liknende. For å se etter forskjeller ble det valgt strekninger med ulik karakter, utforming og trafikkmengde, i tillegg til både tørt, vått og snøføre.

Som en del av den kvantitative metoden utviklet vi et spørreskjema som inneholdt spørsmål om rattgrep og begrunnelse for valg av rattgrep (kap.3.3, s. 12).

For å kartlegge årsaken til resultatet og for å gå i dybden, ble kvalitativ forskningsmetode benyttet i form av intervju, for å få en bedre forståelse av folks tanker om begrepet rattgrep. 3 fagpersoner ble intervjuet. I tillegg ble Asgeir Borgemoen, som er svært bilinteressert og som i 2011 var programleder i programmet «Garasjen» på Viasat4, intervjuet. Som supplement ble 3 personer intervjuet, for å kunne sammenlikne utsagn fra et bredt spekter. Disse bestod i en yrkessjåfør, en råner og en vanlig bilist.

Definisjoner på informantene:

*Fagperson* – er en person som har en utvidet kunnskap om et eller flere områder. Det vi kaller en fagperson i denne forbindelse er en som har høy kompetanse innenfor felter som trafikkopplæring eller trafiksikkerhet. Dette er eksempelvis lærere på Høgskolenivå, erfarende trafikk lærere og forskere.

*Yrkessjåfør* (Informant 1) – definerer vi som en person med mye trafikal erfaring med forskjellige kjøretøy, blant annet buss og lastebil. En yrkessjåfør har i vår definisjon hatt fulltidsjobb som sjåfør i mer enn 10 år og derfor kjørt flere kilometer enn en gjennomsnittlig sjåfør i året.

*Råner* (Informant 2) – er en person som liker å kjøre bil og er glad i bilen sin. Formålet med kjøringen er ofte at man kjører rundt og rundt i et fast område, og parkerer i grupper på parkeringsplasser. Bilene som blir benyttet av rånere er ofte gamle og billige modeller med bakhjulstrekk og sjåførene av disse bilene har ofte en liggende sittestilling med en hånd på rattet. Råneren selv er i mange tilfeller svært bilinteressert og har utdanning eller selvlærte kunnskaper som mekanikker. Fokuset på sikkerhet og gode holdninger i forhold til bilkjøring er ofte ikke så høyt. Bilen blir mange ganger brukt som et leketøy på avsidesliggende veier i form av burning (spinn på hjulene) og sladding (skrens).

*Vanlig bilist* – i dette legger vi til grunn en sjåfør med førerkort klasse B (personbil), som benytter bilen til daglige gjøremål som for eksempel pendling, handling og ferieturer (samme definisjon som tidligere nevnt, *ikke profesjonell bilfører*).

### 3.2 Styrker og svakheter ved forskningen

Det er positivt at vi har mange respondenter på spørreskjemaet og at disse er et tilfeldig utvalg av befolkningen. Spørreskjemaet ble delt ut blant 1.klassingene ved Høgskolen i Nord-Trøndelag og distribuert til ca. 10.000 tilfeldige medlemmer på Facebook som selv bestemte om de ville delta eller ikke.

Observasjonene er foretatt på ulike steder og på forskjellig føre. Begge kjønn er godt representert i både spørreundersøkelsen og observasjonene, men det er kun 3 kvinnelige profesjonelle førere. Det er derfor valgt å se hele gruppen med profesjonelle førere som *en* enhet da det er vanskelig å dokumentere forskjeller mellom kjønnene med så få kvinnelige respondenter.

Negative sider ved studien er at bilførerstanden i Norge er vesentlig større enn vårt materiale, og undersøkelsen er derfor ikke representativ for hele befolkningen. Undersøkelsen generaliserer ikke en hel populasjon fordi man med et annet utvalg kanskje kunne fått andre resultater. Men resultatene viser likevel tendenser i statistikkene.

Lite forskning på området gir et begrenset sammenlikningsgrunnlag til vår undersøkelse.

### 3.3 Utformingen av spørreskjemaene

I utarbeidelsen av spørreskjemaene tenkte vi først igjennom hvordan skjemaet skulle se ut, og bestemte at det ikke skulle være for omfattende. Det er også krav til hvordan et spørreskjema bør formuleres (Dalland, 2012). For enklere å administrere / analysere undersøkelsene og dataene, ble Questback benyttet. Spørreskjemaet ble todelt og skulle være oversiktlig og lett å

svare på. Alle respondentene skulle svare på 11 spørsmål. De skulle angi kjønn, alder og hvor lenge de hadde hatt førerkort. I tillegg hadde vi flervalgsspørsmål hvor respondenten fikk velge mellom opp til 6 forskjellige alternativer. På noen av disse kunne det settes opptil to kryss. Siste spørsmål hadde til hensikt å skille ut de som drev med profesjonell kjøring. For at respondentene skulle forstå begrepet, ble det gitt eksempler. Dette var utrykning, rally, rallycross / bilcross, banekjøring, drifting og annet. Svaralternativet var *ja/nei*, og de som svarte *ja* fikk 3 tilleggsspørsmål. Formålet var å kartlegge deres rattgrep ved såkalt *vanlig* kjøring kontra *profesjonell* kjøring (spørreskjema se vedlegg 4).

### 3.4 Begrunnelse for valg av undersøkelsesområde/telling av rattgrep ute

Vi fant det hensiktsmessig å telle rattgrep i forskjellige miljøer, fartsgrenser og under ulike føreforhold. Dette ble gjort for å underbygge resultatene fra spørreundersøkelsen og fysisk sjekke hvordan det ser ut på veien. Observasjonene ble foretatt ved å stå på gangbrua over Stjørdalshalsen å telle bilene som kjørte mellom to rundkjøringer med fartsgrense 50 km/t, på tørt føre. Det ble talt fra brua over E6 ved Værnes for å registrere rattgrep på flerfelts motorvei i fartsgrense 80 km/t, også tørt føre. For å finne ut om rattgrepet endrer seg under mer krevende forhold, ble det talt ved Skatval kirke, fartsgrense 70 km/t, ved vått føre. Tellingene på snøføre ble foretatt ved Holtet i Askim, i fartsgrense 70 km/t.

### 3.5 Intervjuene

Intervju ble brukt for å skape en dypere forståelse for bakgrunn av valgt rattgrep, og argumenter for hva som anses som et *riktig* rattgrep. Vårt inntrykk var at argumentene som blir benyttet for å motivere til to hender på rattet, ikke har hold i forskning, og derfor ikke alltid er like gode. Informantene er et strategisk utvalg for å finne svar på våre spørsmål, og for å fremskaffe forskjellige synspunkter og kunnskap.

Vi utarbeidet en intervjuguide (se vedlegg 2) for å ha en mal på hva vi ønsket å belyse. Denne inneholdt noen få utvalgte hovedspørsmål, men intervjuene ble underveis utvidet med tilleggsspørsmål rundt informantenes utsagn. Informantene ga samtykke til at intervjuene kunne tas opp på lydfil, som vi i etterkant transkriberte. Deretter laget vi et dokument med hovedmomenter og sitater fra intervjuene. Disse filene ble lagret på privat ekstern harddisk og ikke utlevert, eller delt med andre.

Vi var opptatt av at vår oppfatning og våre resultater ikke skulle styre intervjuene. Derfor ble intervjuene foretatt *før* resultatene fra andre deler av undersøkelsen var analysert.

### 3.6 Informanter, kriterier og utvalgelse

Vi er studenter ved Høgskolen i Nord-Trøndelag / Trafikklærerutdanningen og således har vi et godt fagmiljø rundt oss på skolen. Både veiledere og faglærere har høy utdanning innen trafikkfag og vi valgte å intervju noen av disse. Når det gjaldt respondentene til spørreundersøkelsen så var eneste kriterium at de som besvarte spørreskjemaet hadde førerkort for klasse B. For å få svar fra en større gruppe personer som har drevet med motorsport eller kjørt utrykning valgte vi å reise på Rudskogen Motorfestival 2013. Ved observasjon av rattgrep i trafikken ble kun førere av klasse B kjøretøy registrert.

### 3.7 Anonymitet og publisering

Spørreundersøkelsen var anonym og dette ble sikret gjennom Questbacks retningslinjer for anonymitet. Vi brukte skult identitet og det var ingen krav til e-post registrering (se vedlegg 3). Bilmerke, kjennemerke eller annet ble ikke registrert under observasjon av rattgrep langs veien, så disse er det ikke mulig å identifisere.

Det innhentet samtykke fra alle navngitte personer i rapporten, til at utsagnene kan publiseres. Informantene har sett og godkjent at sitatene er riktige før rapporten ble utgitt. Informantene som ikke ønsket å stå frem med navn er kalt «Informant 1», «Informant 2».

Alle dokumenter og filer som er opprettet i forbindelse med intervjuene, ble slettet når rapporten var ferdig.

### 3.8 Analysen av datamaterialet

Dataprogrammet Questback og SPSS (PASW) ble brukt til systematisering og analyse av spørreskjemadataene. Da datamaterialet var veldig omfattende måtte noen av resultatene registreres manuelt.

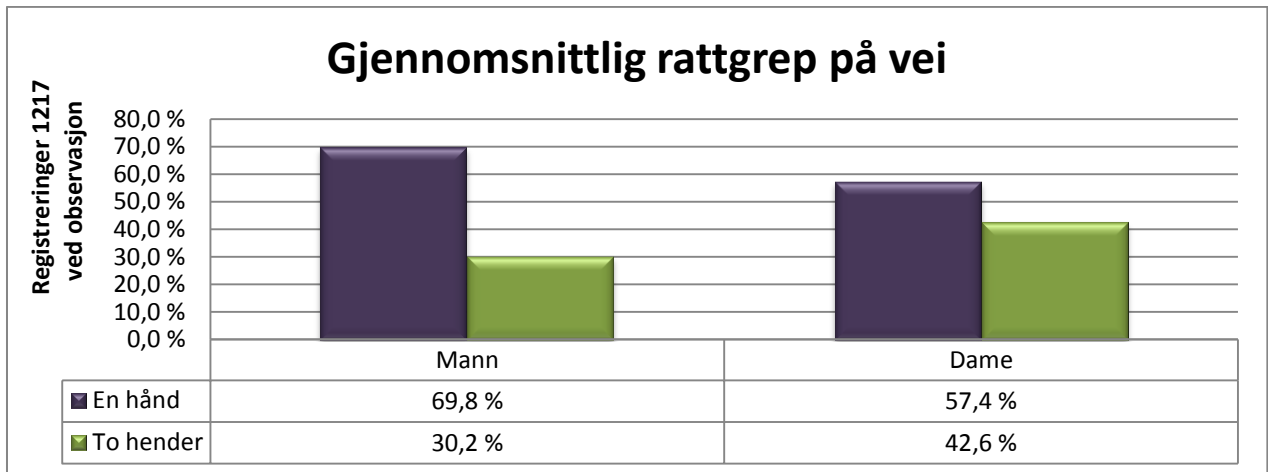
## 4 Resultatene av undersøkelsene

I dette kapittelet presenteres resultatene fra observasjonene og spørreundersøkelsen.

Observasjonene inneholder totalt 1217 registreringer, hvorav 821 på tørt føre, 205 på vått føre og 191 snøføre. Vi fikk svar på 357 spørreskjemaer, hvorav 77 hadde krysset av at de drev eller hadde drevet med profesjonell kjøring.

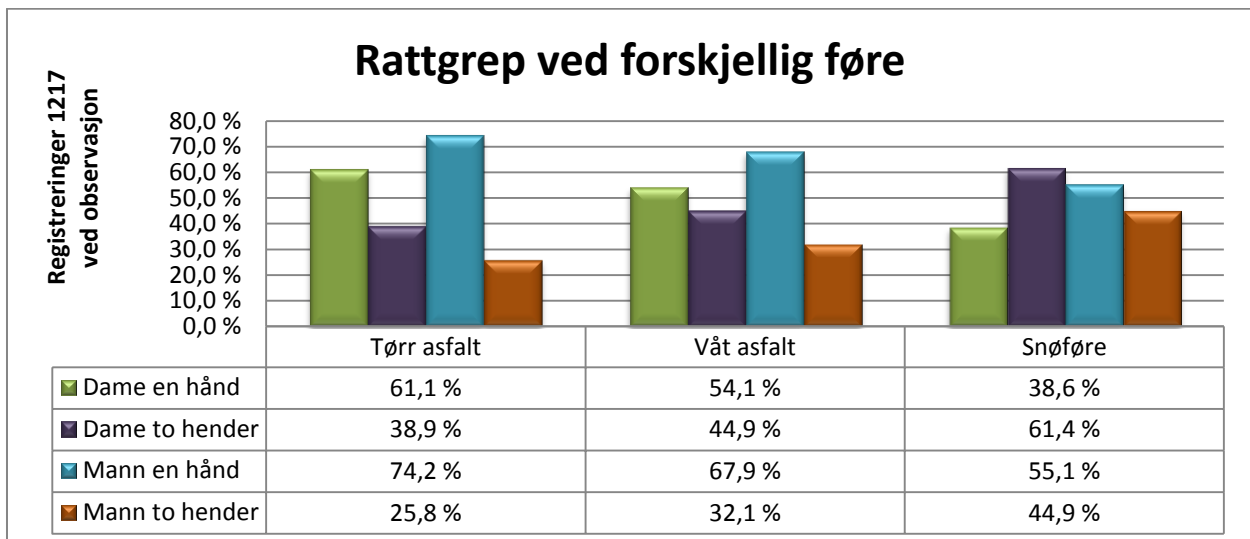
Resultater fra intervjuene blir ikke presentert i dette kapittelet, da det ikke har fremkommet tydelige funn. Isteden brukes sitater forløpende i drøftelsen av funnene, for å se på årsakssammenhenger.

## 4.1 Resultater fra observasjonene



Figur 1. En eller to hender på rattet, forskjell mellom menn og kvinner.

Figur 1 viser rattgrep av 1217 kjøretøy på ulikt føre. Observasjoner er foretatt på tørt sommerføre, våt asfalt/regn og snøføre. Figuren viser at 69,8 % av mennene og 57,4 % av damene kjører med bare en hånd på rattet. Sum mann / dame med en hånd blir 63,6 %.

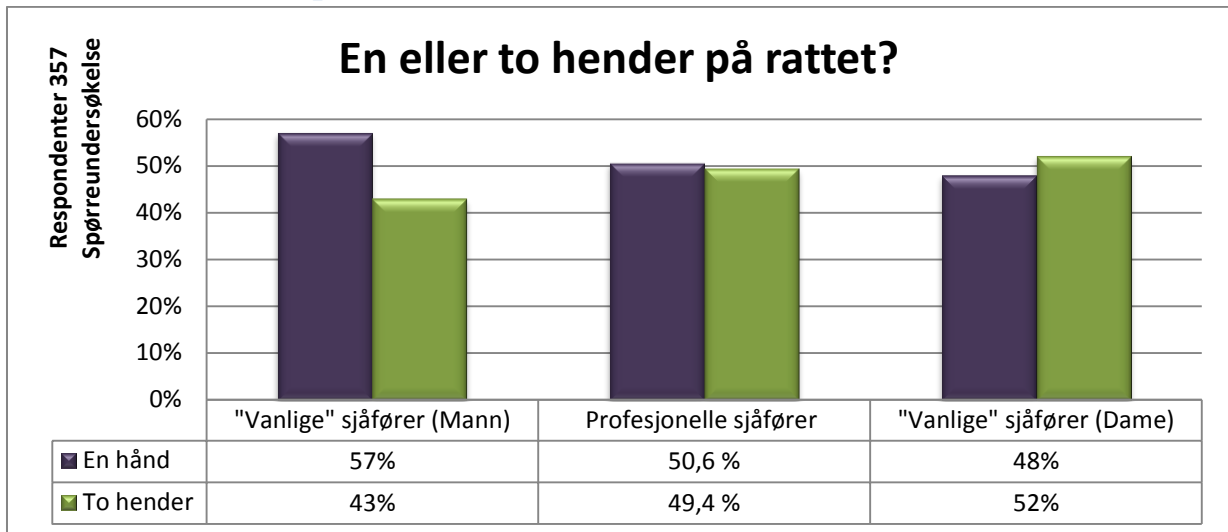


Figur 2. En eller to hender på rattet, forskjell mellom menn og kvinner, ved ulikt føre.

Figur 2 viser tall fra observasjon av rattgrep. Størst andel av begge kjønn benytter rattgrep med en hånd ved tørt føre. Tendensen er at flere velger to hender på rattet når det blir våt asfalt og dette forsterkes ytterligere ved snøføre. For dame er det hele 61,4 % som velger rattgrep med to hender på snøføre.

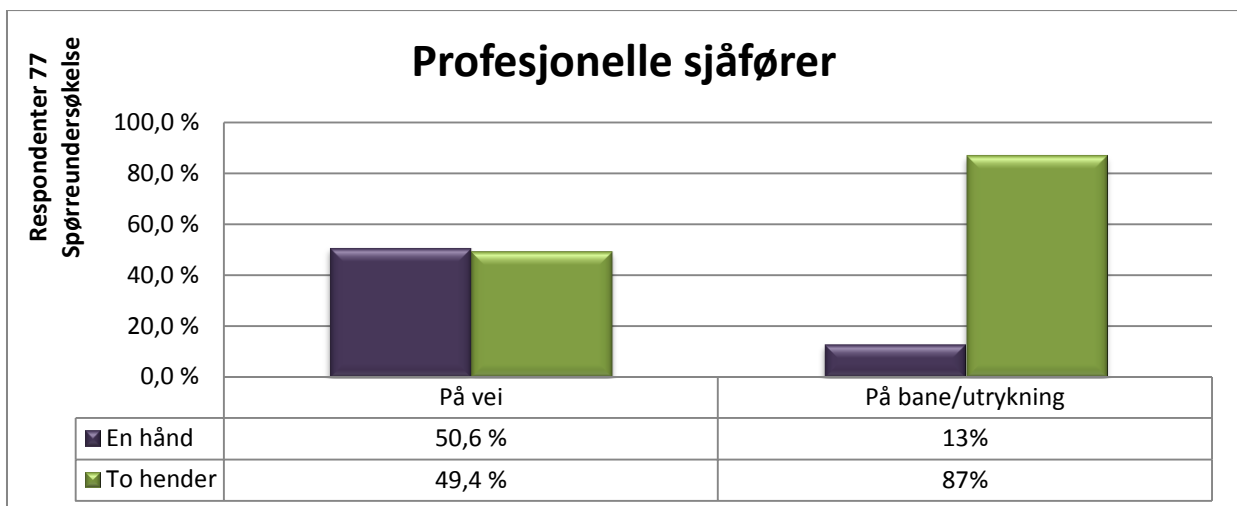


## 4.2 Resultater fra spørreundersøkelsen



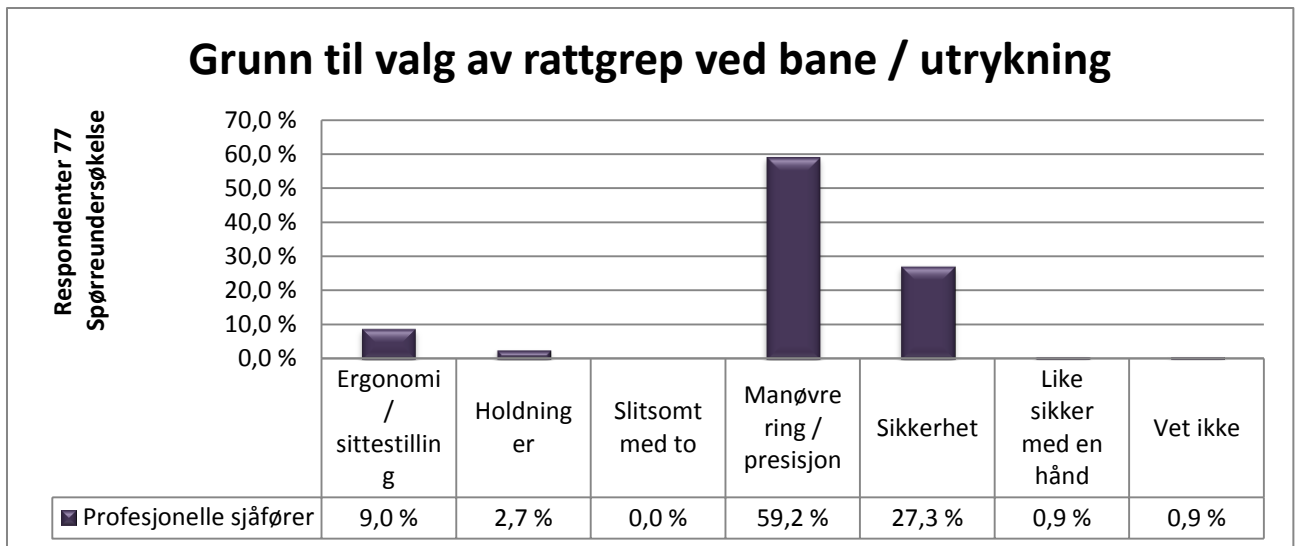
Figur 3. En eller to hender på rattet ved kjøring på vei.

Figur 3 viser resultater fra spørreundersøkelsen der respondentene skulle angi det rattgrep som de oftest bruker. Inndelt i følgende kategorier: vanlige sjåførere menn, profesjonelle sjåførere og vanlige sjåførere dame.



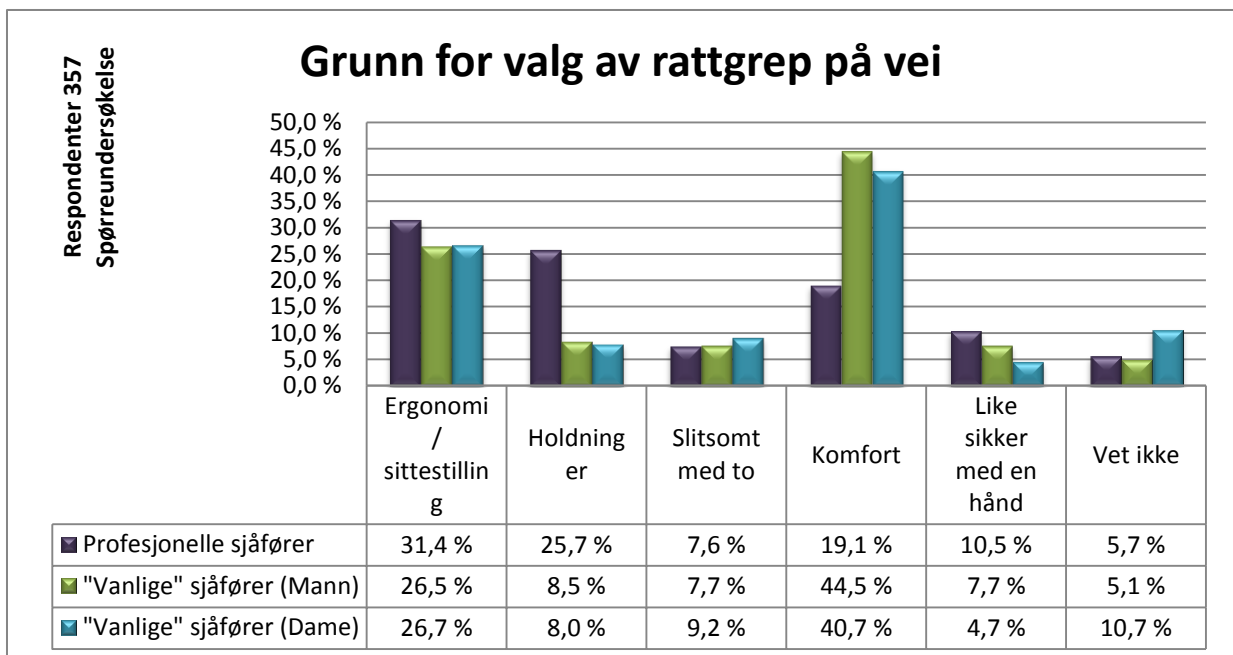
Figur 4. En eller to hender på rattet, profesjonelle sjåførere forskjell på bane / utrykning kontra vei.

Figur 4 viser at profesjonelle sjåførere endrer i stor grad rattgrep fra vei til bane / utrykning. På bane / utrykning svarer hele 87 % at de benytter et rattgrep med to hender. Ved kjøring på vei svarer kun 49,4 % at de benytter rattgrep med to hender.



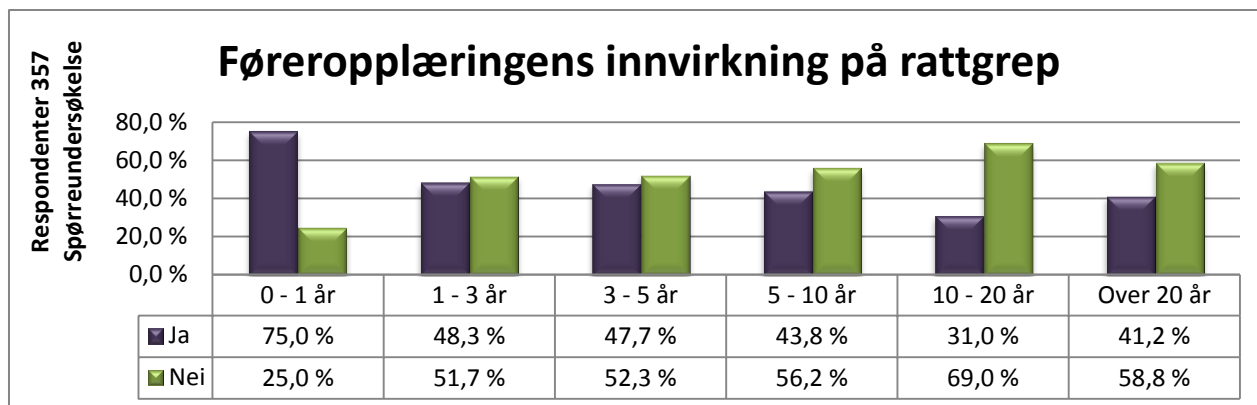
Figur 5. Grunn for valg av rattgrep på bane / utrykning.

Figur 5 viser tydelig at *manøvrering / presisjon* og *sikkerhet* er svaret som oftest oppgis som grunn for valgt rattgrep ved utfordrende kjøring.



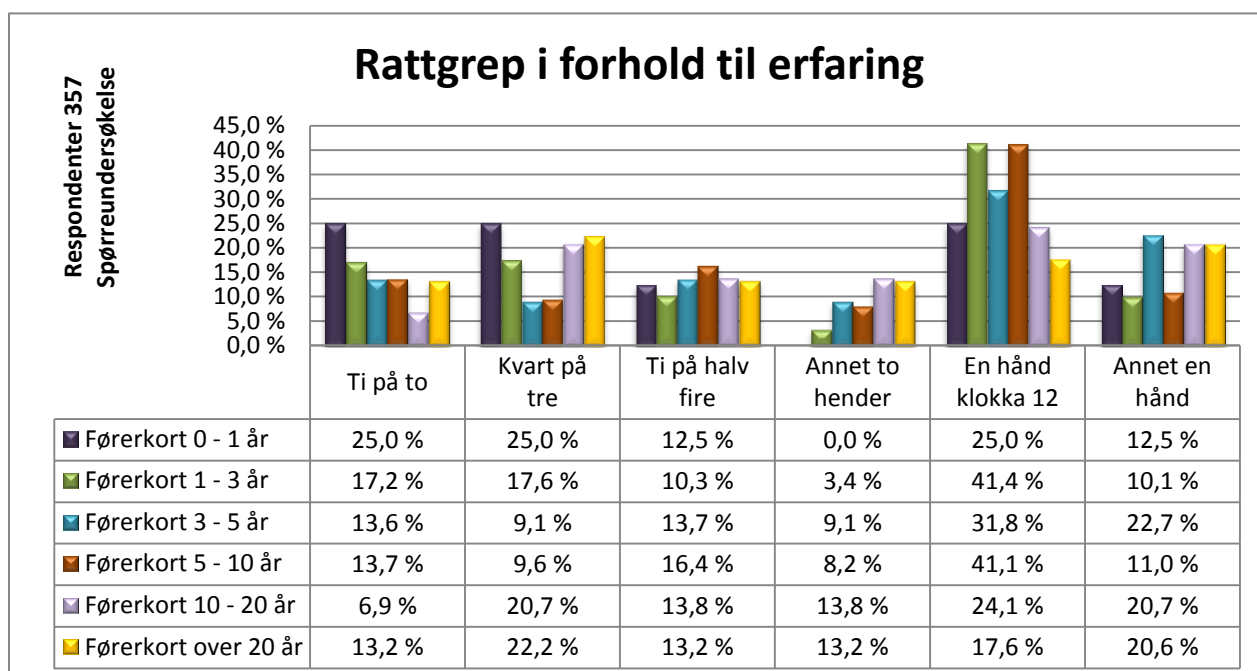
Figur 6. Grunn for valg av rattgrep på vei.

Figur 6 viser at de fleste *vanlige* sjåførere svarer komfort som hovedgrunn for valg av rattgrep, før ergonomi. For de profesjonelle sjåførene derimot er ergonomi mest vektlagt, før holdninger og komfort.



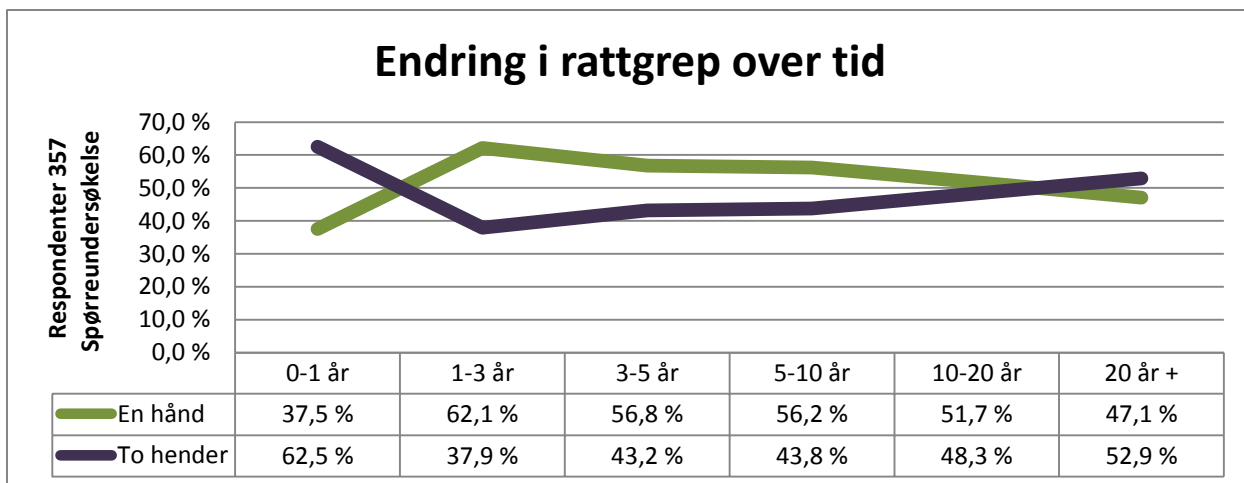
Figur 7. Har føreropplæringen betydning for valg av rattgrep etter endt opplæring?

Figur 7 viser at 75 % av sjåførene med nyervrevet førerkort svarer at føreropplæringen har betydning for valg av rattgrep. Dette synker drastisk etter det første året med førerkort. Av de som har hatt førerkort 10-20 år svarer kun 31 % at føreropplæringen har hatt betydning.



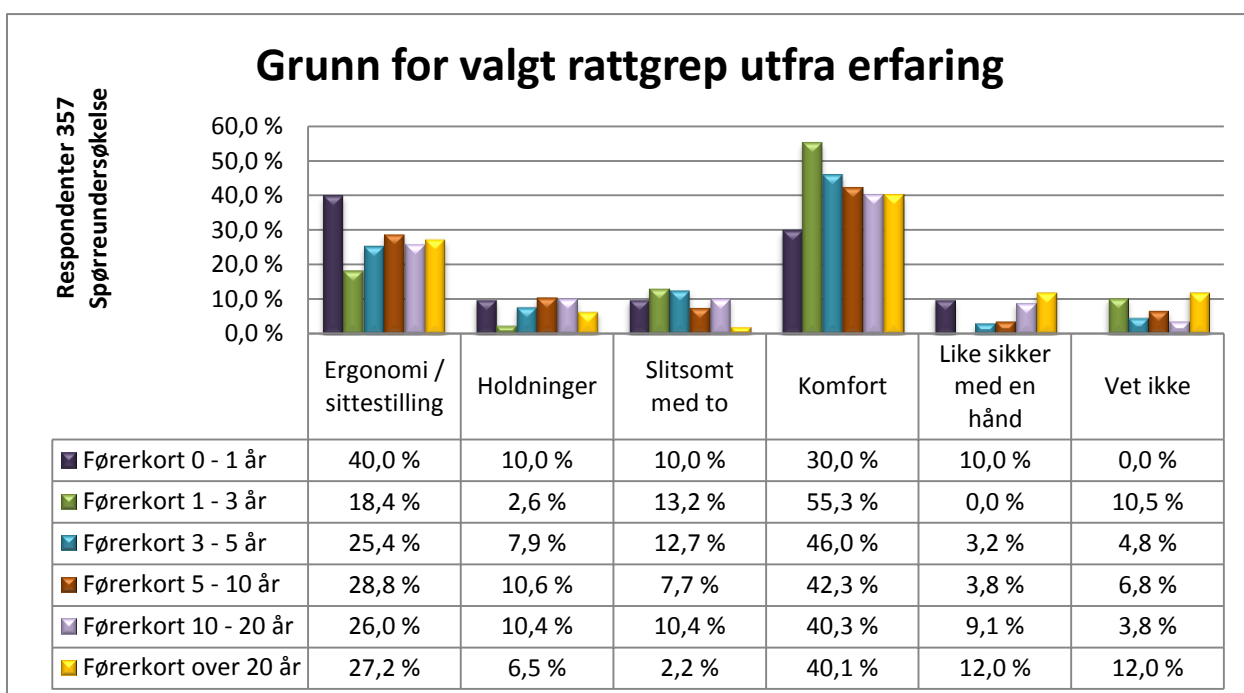
Figur 8. Rattgrep i forhold til erfaring.

Figur 8 viser en stor andel av de med ferskest førerkort velger rattgrep som inneholder to hender på rattet. 25 % av gruppen 0-1 år velger rattgrep en hånd klokka tolv. Deretter skjer det en stor vedvarende økning i antallet sjåfører som kjører med en hånd klokka tolv, før man ser en tendens til at de som har hatt førerkort lengst svarer at de oftest bruker rattgrepet *kvart på tre*.



Figur 9. Viser hvordan rattgrep endres med økt kjøreefaring.

Figur 9 viser at hele 62,5 % av sjåførene 0-1 år svarer to hender på rattet. Videre viser figuren at sjåførene 1-3 år svarer 62,1 % en hånd på rattet. Figuren viser en brå overgang fra to hender til en hånd på rattet etter ett år med førerkort. En hånd er mest vanlig til man har hatt førerkort i mer enn 20 år, der man igjen oftest benytter seg av to hender på rattet.



Figur 10. Sjåførers oppgitte grunn for valg av rattgrep på vei knyttet til erfaring.

Figur 10 viser at ferske sjåfører vektlegger ergonomi / sittestilling fremfor komfort. Med økt erfaring blir komfort mer vektlagt.

## 5 Drøfting av funnene i undersøkelsen

Rapporten er basert på problemstillingen *hvilket rattgrep er mest vanlig hos bilførere, og er det forskjell på rattgrepet til profesjonelle bilførere kontra ikke profesjonelle bilførere?*

Problemstillingen er valgt med bakgrunn i vår oppfatning om at folk flest kjører med en hånd på rattet, og en myte om at for eksempel rallyførere alltid har to hender på rattet ved kjøring på vanlig vei.

Det har vært interessant å belyse temaet rattgrep fordi dette har et høyt fokus i føreropplæringen og på førerprøver. I media er det ofte et fokus på *hvor* man skal holde hendene på rattet, men aldri et tema om det skal være *en* eller *to* hender. Diskusjonene går på *hvor* på rattet man skal ha plassert *to* hender (Hattrem, 15.2.2013).

Studien viser at flertallet kjører med en hånd på rattet (figur 1 s. 15). Når man skal prøve å tolke hva som er et riktig rattgrep, kan man på den ene siden si at det er svært viktig at alle førere kjører med begge hendene på rattet til enhver tid for å være forberedt på alt som kan skje. På den andre siden kan man si at to hender på rattet kanskje vil gjøre sjåføren sliten over lengre tid og at det derfor er svært viktig med komfort. Altså at sjåføren sitter behagelig når han/hun kjører. Et godt argument for at det er viktig med to hender kan være at man da ser hele kontrollpanelet og dets kontrollamper og har enkel tilgang til betjeningsorganer som blinklys og vindusviskere. En annen påstand kan være at en hånd på rattet er hensiktsmessig i gitte situasjoner. Et eksempel på dette vil være ved rygging som krever presisjon. Hvorfor er det da mest hensiktsmessig med to hender på rattet ved kjøring fremover i lave hastigheter? Det kan hende at nødvendig beredskap endrer seg, og at rattgrep derfor er situasjonsbetinget. En av informantene hadde en god sammenlikning:

*Ser du en håndballkeeper som står med hendene rett ned når motstanderen angriper, eller med bare en hånd rett ned? Hvordan er armene til håndballkeeperen? Det er action, keeperen har armene oppe og er klar. Jeg overfører den til bilkjøring, det å være i beredskap. Da er rattgrepet på plass hvis du må takle en brå manøver (Moe, Intervju 4.9.2013).*

Figur 1 s. 15 viser at blant damene er det kun en liten overvekt av sjåførene som kjører med en hånd på rattet. Derimot er det en større andel av mennene som velger rattgrep med kun en hånd. Ved å sammenlikne denne figuren med figur 6 s. 17, kan vi se at det ikke er noen stor forskjell på hva kvinner og menn oppgir som grunn for valg av rattgrepet sitt.

Det er vanskelig å si noe om hvorfor det er slik, men en av årsakene kan være at menn generelt føler seg tryggere bak rattet enn kvinner. Denne studien viser en tydelig sammenheng mellom rattgrep og erfaring (figur 9 s. 19). Studien kan vise tendenser til dette også hvis man ser på resultatene fra tellingene ved vinterføre (figur 2 s. 15). Flere av damene endrer rattgrepet til to hender ved kjøring på glatt underlag. Dette kan tolkes som at kvinner kanskje har bedre holdninger til eller mer respekt for utfordringene ved det å kjøre bil. Dette kan ha bakgrunn i generelle kjønnsforskjeller, interesser, oppvekst og miljø, og dersom det er en medvirkende årsak til valg av rattgrep ville dette vært interessant å forske mer på.

En av våre informanter fikk følgende spørsmål:

*Er det forskjell på de som kommer fra byen og de som kommer fra landet når det gjelder holdninger til rattgrep?*

Med følgende svar:

*Når du er vokst opp på landet, så vil du normalt ha vokst opp i et miljø med lengre transportetapper, og at man kanskje tidligere også har venner som er i en motorisert atferd, både med moped og diverse. De har en annen karriere enn en bygutt (Moe, Intervju 4.9.2013).*

Dette vil kanskje føre til større trygghet og bedre forståelse av manøvrering blant gutter, dersom dette stemmer, noe som fører til at de slapper mer av når de kjører bil. De vil kanskje få holdninger som «verdensmestere» slik at de anser seg selv som så gode at de takler alle utfordringer (Moe, 2008).

Ungdommer som vokser opp med en interesse for bilkjøring vil lære seg det tekniske med bilkjøring og manøvrering på en annen måte, enn for eksempel de som kun ønsker å øvekjøre bil for å få førerkort. Forskjellen er at med mer indre motivasjon kjøres det ofte mer. Problemet kan være at fokuset på riktig rattgrep trolig ikke er så høyt når man kjører for eksempel *jordebil* eller på islagte vann. Med begrepet *jordebil* mener vi en bil som brukes til å kjøre på jordet. Bilen er ofte svært gammel og uten registreringsskilt. Med andre ord en bil som blir benyttet til *privat rallykjøring* på jordet, som oftest om høsten og vinteren. På disse arenaene er det få regler, svært få eller ingen hindringer og andre trafikanter å ta hensyn til. Kjøringen er ofte en form av ulovlig lek, og innlæring av for eksempel rattgrep kan da bli det som føles best eller mest komfortabelt der og da.

Når man senere kjører i trafikk tar man kanskje med seg det rattgrepet man har innøvd, fordi det er dette som har blitt automatisert (Moe, 2009). En informant snakker også om automatisering i intervju:

*Atferds valg og komfort er grunner til valg av rattgrep, du lager deg en vane uten å tenke over det og det automatiseres. Alt du gjør ofte kan automatiseres og da velger hjernen det du har gjort hele tiden (Moe, Intervju 4.9.2013).*

Vi antar at det er flest gutter som har interesse for jordebiler og kjøring på islagte vann. Da kan man tenke seg at dette er en av årsakene til at guttene føler seg tryggere enn jentene på vinterføre. Det er flere av mennene som kjører med to hender på glatt føre, men overvekten er likevel størst på mannlige førere med en hånd på rattet (figur 2 s. 15). Noe annet er at forskjellen på kjønnene i seg selv kan være en medvirkende årsak. Gutter har ofte en høyere risikoterskel enn jenter (Moe, 2009) noe som kan føre til at de trenger større avvik fra en normalsituasjon enn jenter, for å endre atferd.

Spørreundersøkelsen viser at flere kvinner enn menn oppgir at de kjører med to hender på rattet (figur 3 s. 16). Svarene tyder imidlertid også på at det er flere kvinner som oppgir at de kjører med to hender på rattet, enn det som ble registrert under observasjonene (figur 1 s. 15). Dette kan si noe om at jenter ønsker å ha gode holdninger, men at de likevel ikke er så bevisst på rattgrepet sitt som de tror. Det kan også være fordi de ikke satt i bilen da de ble spurt og derfor ikke fikk kontrollert rattgrepet sitt og antok at de oftest bruker to hender. Fordi det i spørreskjemaet skal svares på hvilket rattgrep som *oftest* blir benyttet, kan det likevel hende at vi har talt de når de *ikke* har sitt *vanlige* rattgrep. Vi mener at tendensen med en hånd på rattet er såpass tydelig og gjennomgående i alle miljøer, at det ikke er faktum.

Et meget interessant funn er at 87 % (figur 4 s. 16) av de profesjonelle bilførerne bruker to hender på rattet på bane / utrykning. Overaskende er det da at kun 49.4 % (figur 4 s. 16) tar rattgrepet med seg over til vanlig vei. Myten som lå til grunn for valg av problemstilling var at disse sjåførene visstnok alltid kjørte med to hender på rattet. Argumentene som støttet oppunder myten var for det første at de har trent så mye utfordrende kjøring at det er dette rattgrepet som har blitt automatisert. For det andre mente man at disse hadde forstått hvor viktig det er å være forberedt på noe uforutsett slik at rattgrepet på vei var et bevisst valg om sikkerhet. Et tredje argument gikk på at disse personene har opplevd risiko på kroppen, og derfor skulle ha en høyere risikoforståelse enn vanlige bilister.

Årsakene til hvorfor de profesjonelle sjåførene, i mindre grad en først antatt, velger to hender på rattet ved vanlig kjøring enn på bane /utrykning kan være mange. De er vant til høye hastigheter noe som kanskje gjør dem mer avslappet under vanlig kjøring. Kanskje vanlig kjøring ikke er utfordrende nok og at denne typen kjøring krever mindre beredskap av dem. En annen årsak kan være at de på en måte *kler av seg* den profesjonelle bilførerrollen når de setter seg bak rattet i privatbilen, slik at fokuset på sikkerhet ikke er like høyt (Isachsen, veileder kandidatoppgave 2013-2014). Innredning i spesialkjøretøy kan være et annet argument. I rallybiler er det for eksempel bøttestoler. Dette fører til at sjåføren sitter mye stødigere enn i et vanlig bilsete. I et slikt utformet sete blir det kanskje mer naturlig å holde to hender på rattet også. Eller det kan være at de rett og slett har så god selvtillit på sine egne kjøreferdigheter at de anser to hender på rattet som unødvendig.

Presisjon og sikkerhet er nødvendig ved kjøring i høy hastighet og undersøkelsen viser at de profesjonelle sjåførene benytter to hender på rattet under krevende kjøring (figur 4 s. 16). Uttalelser fra informanter støtter opp om dette:

*Jeg har testet meg selv på bane med serpentinsvinger i høy fart 120 km/t. Hadde ikke sjans uten riktig sittestilling og to hender på rattet. Når du begynner å nærme deg en grense må du trå til med to hender på rattet for å sikre kontroll* (Robertsen, Intervju 10.9.2013).

*«Jeg har vært på bane og følt hvor kritisk det er når det begynner å gå fort»*  
(Moe, Intervju 4.9.2013)

Mange fagpersoner og sensorer har en klar oppfatning av hva som er riktig rattgrep. De mener at det helt klart skal holdes to hender på rattet. Spørsmålet er om det er konkret hold i lovverket som tilsier at det er påbudt å kjøre med to hender, og om det fører til stryk på førerprøven ved kjøring med en hånd på rattet. En informant sa følgende:

*Læreplanen sier at en skal bruke rattet på en sikker og effektiv måte. Hvordan kan vi på best mulig måte få et symmetrisk rattgrep? Et sikkert rattgrep betyr at en skal ha kontroll hvis noe påvirker hjulene, for eksempel et hull i veien, du kommer utenfor asfaltkanten eller kanskje punkterer. Det handler om å være forberedt på at noe uforutsett kan skje* (Storaas, Intervju 12.9.2013).

Vegtrafikkloven gjelder all trafikk med motorvogn i Norge. I tillegg finnes forskrifter som utdyper hva som står i loven. Dette er åpent for tolkning.



Når man sier at loven er åpen for tolkning gjelder dette inntil Høyesterett har satt en standard ved dom. Vi har ikke funnet at noen er dømt for feil rattgrep. Statens Vegvesen (heretter kalt SVV) har tolket loven og utarbeidet egne sensor-kriterier som blir brukt under føreropplæring. Fordi SVV sine sensorer er kontrollinstansen som er satt til å kvalitetssikre føreropplæringen, bør disse kriteriene være tungtveiende i forhold til hvordan rattgrepet skal være. I dette dokumentet kommer det tydelig frem at man skal holde to hender på rattet. Problemet er at kriteriene som SVV anvender ikke er offentlig tilgjengelig. Det blir som å ha en lov som ingen kjenner til. Dersom denne var publisert kunne trafikkopplæringsinstitusjoner med lovverket i bakhånd, lettere argumentert for to hender på rattet.

Et interessant moment er hva lærebøkene i førerkortklasse B definerer som et riktig rattgrep. I boka «Veien til førerkortet» utgitt av ATL anbefales det et rattgrep med to hender på rattet for å få en god sittestilling. Ergonomi er et viktig moment, men ATL bør kanskje i tillegg koble rattgrep til presis kjøreteknikk og sikkerhet, dersom to hender på rattet er det «riktige» rattgrepet. Kunnskapen de formidler til nye sjåførere bør være korrekt og ikke åpne for mange forskjellige tolkninger.

Når det gjelder ergonomi (Tønne, 2011) og hva som legges i dette begrepet, kan man se en sammenheng mellom ergonomi og rattgrep. Dersom riktig rattgrep er at man skal holde to hender på rattet til enhver tid, bør dette kanskje tilrettelegges på en bedre måte, gjennom gode tilpasningsmuligheter i bilen for den enkelte. Fagmiljøene strides litt rundt tolkningene i lovverket i forhold til føreropplæringen, men de er enige om at rattgrep påvirkes av sittestilling og forankring i gulv og sete. Kroppens balanse er et viktig moment. I læreboka til Trafikkforum vektlegges dette. Deretter stilles det to spørsmål som åpner for litt tankegang og refleksjon. «Hvordan kan en slik håndstilling (en hånd høyt oppe på rattet og den andre hvilende delvis i fanget, se sitat i kapittel 2.3) Slike spørsmål åpner for flere tolkninger og synspunkter. Denne formuleringen kan være uheldig i en opplærings-situasjon.

Vi har forsøkt å finne tolkninger av lovverk, forskrifter og læreplaner, som støtter at en hånd på rattet er et riktig eller sikkert rattgrep, men det har vi ikke funnet.

Rapporten viser at et overfall av alle sjåførere på vei, ikke anser to hender på rattet som viktig. De velger rattgrep utfra komfort. Våre resultater viser at ca. 63.6 % som oftest kjører med kun en hånd på rattet, og derfor kan det se ut som at vanlige personbilførere tolker hva som er et

riktig rattgrep, annerledes enn Vegdirektoratet og andre som jobber med trafikkopplæring og trafiksikkerhet.

De fleste vanlige bilførerne i undersøkelsen svarer at de velger rattgrep ut ifra komfort, mens de profesjonelle bilførerne svarer at ergonomi og holdninger er det viktigste for rattgrepet på vanlig vei (figur 6 s. 17). Alternativene for valg av rattgrep på bane var noe forskjellig fra alternativene på vei, og der svarer de profesjonelle at manøvrering / presisjon og sikkerhet er det viktigste (figur 5 s. 17). Det kan være flere årsaker til dette. En av årsakene kan være at folk ikke har så høy risikoforståelse (Rudskogen, 2010). Dette kan ha sammenheng med at bilene i dag har mange førerstøttesystemer, airbager og annet sikkerhetsutstyr som hjelper føreren. Dette kan gjøre at sjåføren får en falsk trygghet. En annen grunn kan være at folk anser det som enkelt å manøvrere bilen med en hånd og en tredje årsak kan være dårlige holdninger eller påvirkning fra andre. En informant sa følgende i intervju:

*Jeg har kompetanse til å kjøre i 70-80-90 km/t med bare en hånd på rattet, og det føles ikke så fort. Jeg har alltid kjørt bakhjulstrekk og når jeg skal rette opp en sladd er jeg nødt til å bruke en hånd på rattet for å være rask nok (Informant 2).*

Som trafikklærere vil vi jobbe med at elevene skal ha gode holdninger rundt bilkjøring og rattgrep. Studien viser at arbeidet som legges ned i føreropplæringen med å få elevene til å kjøre med to hender på rattet, fungerer ganske godt. Av de som nettopp har fått førerkort (0-1 år) svarer hele 75 % at føreropplæringen har hatt noe å si for valg av rattgrep (figur 7 s. 18). Da er det veldig bra og se at den samme gruppen sjåfører svarer at de kjører med to hender på rattet på vei (figur 9 s. 19). Rattgrepet endrer seg med mer erfaring (figur 9 s. 19). Igjen kan dette ha noe med mestringsfølelsen å gjøre. Noe underlig er det da at de som har hatt førerkortet aller lengst svarer at de kjører med to hender på rattet. Det at det er de yngste og de eldste som oftest har to hender på rattet, kan ha sammenheng med at disse to gruppene føler størst usikkerhet i bilen eller tolkes til at det er disse gruppene som har størst behov for handlingsberedskap. Det å være forberedt på at noe uforutsett kan skje, kan kanskje oppleves som en større utfordring for nettopp nybegynnere og de litt eldre. De unge sjåførene mangler erfaring og mestringsfølelse, mens de eldre kanskje har blitt satt litt tilbake, fordi det fysiske svikter. De kan ha fått dårligere syn, hørsel og bevegelighet, noe som kan føre til en større usikkerhet.

Det er mange måter og holde i rattet på. Rattgrep omtales ofte som klokkeslett. I studien ga vi 6 alternativer på rattgrep; *ti på to, kvart på tre, ti på halv fire, annet to hender, en hånd klokka tolv* og *annet en hånd*.

Det rattgrepet flest folk oppgir er *en hånd klokka tolv*. Til å støtte våre resultater kan vi se at sjåførere i USA har samme tendenser i en spørreundersøkelse foretatt av State Farm Insurance (kapittel 2.1 s. 7) som viser at 32 % oppgir at de kjører med *en hånd klokka 11 eller 12*. Type rattgrep endrer seg med erfaring (figur 8 s. 18). Det man har lært i føreropplæringen er *kvart på tre* eller *ti på to* og man ser at de som har hatt førerkort 0-1 år fastholder ved dette.

Tendensen er at flere og flere endrer over til *en hånd klokka tolv*. Dette kan være en ubevisst handling som følge av at man føler seg tryggere, eller det kan også være et resultat av ubevisst påvirkning fra andre. Fordi flertallet kjører med en hånd på rattet, er kan det hende at dette påvirker flere til å kjøre med en hånd. Man *lærer* av flertallet at en hånd på rattet er akseptert og fungerer. Det er også noen folk som mener at de kjører like sikkert med en hånd på rattet som det de gjør med to (figur 6 s. 17). Det er noen flere profesjonelle bilførere som mener dette, enn vanlige bilister. Ved normale kjøreforhold viser undersøkelsen tydelig at folk flest føler seg komfortable med en hånd på rattet, og at rattgrepet forandrer seg ved avvik eller kjøring der de anser at det er høyere risiko.

Sjåførenes begrunnelse for valg av rattgrep endrer seg etter hvert som de får mer erfaring (figur 10 s. 19). De som har hatt førerkort kortest oppgir at ergonomi og sittestilling er viktigst. De som har hatt førerkort lenger legger mer vekt på komfort. Dette tolkes til at sittestilling er viktig for valg av rattgrep, da det er gruppen som har hatt førerkort kortest, som også er de som oftest kjører med to hender på rattet. Faktisk er denne gruppen den som oftest har to hender på rattet, av alle som er med i undersøkelsen. Dette kan igjen fortelle oss at det er viktig å jobbe med bevisstgjøring av rattgrep.

Dert bør kanskje arbeides med bevisstgjøring innenfor dette feltet, da det kan se ut som om det er vanskelig å forandre folks vaner. Det hjelper ikke å si til de som skal ta førerkort at de må kjøre med to hender på rattet hvis ingen går foran som gode eksempler. At politiet har en hånd på rattet ved vanlig kjøring er noe man legger merke til i tv-programmet «Nattpatruljen» på tv-kanalen Max. Et steg i riktig retning, dersom målet er å få folk til å kjøre med to hender på rattet, kunne være om politiet ble tipset om dette slik at de ble mer bevisst på rattgrepet sitt.

Mange av argumentene som benyttes for å kjøre med to hender på rattet finner vi ikke dokumenterte fakta på. Den ene er at man får knyttneven i ansiktet dersom man krasjer og

airbagen slår ut. Studien har ikke funnet forskning som støtter dette utsagnet, så kanskje det blir bedre dersom man bruker konkrete eksempler fra de unges liv og argumenter med hold i.

En yrkessjåfør sa noe smart:

*Hvis man sammenlikner rattgrepet på bil med sykling så handler det mye om det samme. Det handler om balanse i kroppen. Tenk deg når du syklet for første gang. Da var du i en opplærings situasjon, du var urutinert og hadde dårlig balanse. Du holdt begge hender på styret. Etter hvert som du lærte deg å sykle og fikk erfaring kunne du sykle med en hånd og til og med en handlepose på den ene siden av styret. Det handler om erfaring og det å kjenne kjøretøyet. En erfaren sjåfør vil kunne slappe av når det ikke er avvik. Når det registreres noe utenfor normalen vil sjåføren bli skjerpet og automatisk ta to hender på rattet. Jeg gjør det selv (Informant 1).*

En tendens som går igjen i rapporten er at sjåførere med erfaring får et avslappet forhold til rattgrep. Man kan stille spørsmål om folk føler seg så trygg i bilen at det meste handler om komfort, og at fokuset på sikkerheten og rattgrep falmer med tiden. En av våre informanter hadde et interessant utsagn på nettopp dette:

*Kjør bilen din, slutt og sitt på!  
Jeg mener at alt for mange mennesker i dag **sitter på** med bilen sin, de er bare med, og det er så behagelig i bilen. Men hvis du reiser deg opp og setter deg skikkelig, så kjører du bilen din. Da får du en annen opplevelse, du blir ikke så sliten og du er kanskje litt tryggere på veien (Borgemoen, samtale 14.9.2013).*

For å finne svar på hva som er et riktig rattgrep, kan man kanskje se på sosiale normer. En sosial norm vil ofte kunne være en rettesnor for allmennhetens opptreden. Undersøkelsen viser at flertallet velger et rattgrep med bare en hånd. Et slikt moment bør kanskje også få plass i debatten om hva som er et riktig rattgrep.

## 6 Konklusjon

Det er avdekket flere funn knyttet til problemstillingen *hvilket rattgrep er mest vanlig hos bilførere, og er det forskjell på rattgrepet til profesjonelle bilførere kontra ikke profesjonelle bilførere?*

Fagmiljøet mener at det er viktig å få flest mulig til å kjøre med to hender på rattet. Også lovverket er tolket i retning av at det er to hender på rattet som er et riktig rattgrep. Det er forsøkt å finne tolkninger av lovverk, forskrifter og læreplaner, som støtter at en hånd på rattet er et riktig eller sikkert rattgrep, men det er ikke funnet.

Likevel er *en hånd på rattet* er det mest vanlige rattgrepet hos bilførere. Aller flest svarer at deres rattgrep er *en hånd klokka tolv*.

Myten om at de profesjonelle bilførerne oftere enn vanlige bilister har to hender på rattet, ved kjøring på vei, stemmer ikke. Resultatet i denne rapporten viser at det ikke er stor forskjell.

De profesjonelle bilførerne benytter to hender på bane /utrykning i 87 % av tilfellene.

Halvparten gjør det samme på vei.

Det fremstår som at rattgrep handler om beredskap og er situasjonsbetinget. Flere velger å kjøre med to hender på snøføre, enn på tørr asfalt.

Rattgrepet ender seg også over tid. De som har hatt førerkort mindre enn ett år skiller seg ut fra de som holder en hånd på rattet. Hele 75 % holder to hender på rattet det første året. Dette kan tyde på at føreropplæringen fungerer med nyervervet førerkort. Etter veldig kort tid snur dette seg imidlertid til det motsatte, der hele 62.1 % kjører med en hånd, etter kun 1-3 år med førerkort.

Sammenlikninger mellom observasjoner og svar på spørreskjemaene viser at det er forskjell på hvordan rattgrepet ser ut på veien i forhold til det folk oppgir som sitt rattgrep når de blir spurt. Dette kan vise en tendens til at folk ikke er bevisst på sitt eget rattgrep.

I resultatene fra observasjoner fremstår rattgrep med en hånd som en sosial norm.

Rapporten finner mange svar, men det er flere områder som trenger å bli videre belyst. Veien videre blir å finne svar på om folk er bevisst på sitt rattgrep. Er det større risiko for ulykker før førere som kjører med en hånd på rattet? Kan en hånd på rattet være et riktig og hensiktsmessig rattgrep? Rattgrep er et viktig tema som det bør forskes mer på.

## Figuroversikt

Figur 1.	Gjennomsnittlig rattgrep på vei	Side 15
Figur 2.	Rattgrep ved forskjellig føre	Side 15
Figur 3.	En eller to hender på rattet?	Side 16
Figur 4.	Profesjonelle sjåførere	Side 16
Figur 5.	Grunn til valg av rattgrep ved bane/utrykning	Side 17
Figur 6.	Grunn for valg av rattgrep på vei	Side 17
Figur 7.	Føreropplæringens innvirkning på rattgrep	Side 18
Figur 8.	Rattgrep i forhold til erfaring	Side 18
Figur 9.	Endring av rattgrep over tid	Side 19
Figur 10.	Grunn for valgt rattgrep utfra erfaring	Side 19

## Referanseliste

- Borgemoen, A. (samtale 14.9.2013). Norsk programleder, skuespiller, artist og motorsportinteressert.
- Cappelen. (2012). *Vegtrafikklovgivningen 2012: Vegtrafikkloven med trafikkregler og forskrifter : ajourført pr. 1. april 2012*. Oslo, Norge.
- Dalland, O. (2012). *Metode og oppgaveskriving for studenter*. Oslo: Gyldendal akademisk.
- Eikeland, B., & Andreassen, I. (2011). *Fører kortet: lærebok klasse B*. Skedsmokorset: Trafikkforum.
- Hattrem, H. (15.2.2013). Bilorganisasjon: Ti på to-grepet er utdatert. Nå skal du holde slik! Retrieved 28.2.2014, from <http://www.vg.no/bil-og-motor/artikkel.php?artid=10119954>
- Hubbers, H. a. (April 26, 2012). How Do You Hold The Steering Wheel? Retrieved 15.2.2014, from <http://jyledupuis.hubpages.com/hub/How-Do-You-Hold-The-Steering-Wheel>
- Insurance, S. F.: State Farm is a group of insurance and financial services companies in the United States. The company also has operations in Canada.
- Isachsen, B. S. (veileder kandidatoppgave 2013-2014). [Høgskolelektor, avdeling for trafikklærerutdanning HiNT].
- Moe, D. (2008). *Menneske, risiko og kjøreatferd*. Trondheim: [D. Moe].
- Moe, D. (2009). *Kjøreprosessen: en modell for analyse og forklaring av kjøreatferd basert på biologiske og psykologiske forutsetninger*. Trondheim: [D. Moe].
- Moe, D. (Intervju 4.9.2013). Seniorforsker Sintef, teknologi og samfunn.
- Moe, D., Ellingjord, G., Borch, K., Hole, G., Torsmyr, K., & Nermark, J. (2011). *Veien til fører kortet*. [Oslo]: Autoriserte trafikkskolers landsforb.
- Ravlo, G. (samtale februar 2014). [Høgskolelektor i trafikkjus].
- Robertsen, R. (Intervju 10.9.2013). Stipendiat i trafikk, avdeling for trafikklærerutdanning, HiNT.
- Rudskogen, m. (2010). *Fart er fag*. Retrieved 28.2.2014, from <http://www.rudskogen.no/index.php/7-nyheter-til-nettsiden/122-fart-er-fag>
- Sintef. (2005). Evaluering av "Presis kjøreteknikk" klasse B (pp. 23 s.). Trondheim.
- Storaas, O. J. (Intevju 12.9.2013). [Høgskolelektor/Øvingslærer, HiNT avd. for trafikkopplæring].
- Tønne, T. (2011). *Frisk og aktiv*. Retrieved 27.2.2014, from <http://www.tillerfysioterapi.no/artikler/68-bilkjoring>
- Vegdirektoratet. (2010). *Kriterier for vurdering av førerprøve i klasse B og BE*. Oslo: Statens Vegvesen.
- Vegdirektoratet. (2013). *Læreplan fører kortklasse B, B kode 96 og BE, håndbok 252*. [Oslo]: Vegdirektoratet.

## Vedlegg

Vedlegg 1: Samtykkeskjema

Vedlegg 2: Intervjuguide

Vedlegg 3: Questbacks retningslinjer for anonymitet

Vedlegg 4: Spørreskjema



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

Forfatter(e): Cristin Stene  
Magne Nilsen

Norsk tittel: Rattgrep. En eller to hender

Engelsk tittel: Steering wheel grip. One or two hands?

Studieprogram: Trafikklærerstudie

Emnekode og navn: TLB 251 Kandidatoppgave 2014

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

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

Kan frigis fra: \_\_\_\_\_

Dato: 28/2-2014  
Cristin Stene  
underskrift

Magne Nilsen  
underskrift

underskrift

underskrift



# Intervjuguide

I hvor stort omfang benytter folk seg av rattgrep med to hender på rattet og hvilke holdninger har de til rattgrep?

---

I vår intervjuguide har vi valgt et semistrukturert forskningsintevju. Intervjuet bygger på noen hovedspørsmål som danner grunnlag for tilleggsspørsmål og dialog. Metoden er kvalitativ og arbeidsmetoden blir noe ustrukturert. En slik tilnærming stiller store krav til intervjueren i forhold til fagkunnskap, slik at det kan formuleres gode tilleggsspørsmål underveis i intervjuet.

## Forskerspørsmål:

- ✓ Hva er riktig rattgrep? Skal det benyttes en eller to hender?

(Bakgrunn for spørsmålet er at vi opplever mye synsing, og mye forskjellig argumentasjon. Samtidig er vår påstand at flertallet etter endt opplæring velger å kjøre med bare en hånd på rattet)

## Hovedspørsmål:

- ✓ Hvorfor skal vi bruke to hender på rattet?
- ✓ Er det mer naturlig for en uerfaren sjåfør å bruke to hender på rattet pga. presisjon i forhold til en erfaren sjåfør?
- ✓ Er det slik at vi ser det som så vanlig å kjøre bil at vi glemmer risikoen som det medfører. Blir det rett og slett ikke farlig lenger, det skjer ikke *meg* noe?
- ✓ Hva er det som styrer vårt valg av rattgrep?
- ✓ Har vi en refleks som ubevisst gjør at vi velger rattgrep utfra hvor krevende en situasjon er?
- ✓ Hvorfor tror du det ikke finnes forskning på dette temaet?
- ✓ Er fokuset med to hender på rattet under føreropplæringen til ingen nytte?
- ✓ Hva sier lovverket om rattgrep?

## Tilleggsspørsmål:

Her velger vi å stille spørsmål litt rundt de svarene vi får. Målet her er å utdype hva som konkret ligger i svaret vi har fått. Dialog ønskes for å utveksle erfaringer, både egne og intervjuobjektet sitt syn. Vi har på forhånd tenkt nøye gjennom hva vi ønsker å få svar på.

# Hvordan QuestBack håndterer respondentenes anonymitet

---

## QuestBack skjult identitet

I QuestBack er anonymitet relatert til din identitet og e-postadresse. Skjult identitet refererer til koblingen mellom denne e-postadressen og svarene du gir når du responderer på en undersøkelse.

Dersom QuestBack-kunden kan trekke ut rapporter som inneholder e-postadresser linket til svarene fra respondentene, vil QuestBack-kunden kjenne identiteten til respondenten. Dersom skjult identitet har vært brukt når respondenten har svart på en Quest, vil dette ikke være mulig.

QuestBack har som standard innstilling å inkludere identiteten til respondentene. Dette er nødvendig for å sende ut invitasjoner og påminnelser, og å gjøre det mulig for kunder å kommunisere med respondenter gjennom systemet etter at de har besvart en Quest. Dette er uansett ikke informasjon som blir delt med kundene, og har ikke noe å gjøre med skjult eller synlig identitet.

## Hvordan fungerer skjult identitet?

Bedriften som sender deg en Quest godkjenner sitt ansvar for å skjule din identitet som beskrevet her. Som respondent, er det viktig at du vet hvordan svarene dine kan bli benyttet. QuestBack tilbyr kundene å velge mellom 3 varianter av skjult identitet:

### Ingen

Dersom det på første side i den aktuelle Quest ikke står nevnt noe om anonymitet og du ikke finner en URL som gir deg mulighet til å lese om skjult identitet, skal du gå ut i fra at bedriften som sender deg undersøkelsen kan identifisere hva du har svart ved å koble svaret til din e-postadresse.

### Valgfri

Dersom det på første side i den aktuelle Quest er en avkrysningsboks, kan du selv velge å besvare med skjult identitet eller ikke. Du vil i tillegg finne en link til en beskrivelse av skjult identitet.

### Obligatorisk

Dersom første side i den aktuelle Quest viser følgende tekst: ”Din identitet vil bli skjult. Les mer om skjult identitet her...”, er det ikke mulig å koble dine svar til din e-postadresse. Du vil finne en link til mer informasjon om skjult identitet.

## Hvordan fungerer dialog og oppfølging av respondenter med skjult identitet?

Identiteten din kan være skjult, selv om du mottar oppfølging gjennom QuestBack-tjenesten. QuestBack-kunder kan velge hvilke respondenter de ønsker å gå i videre dialog med, ved å sende oppfølgingsspørsmål eller meldinger direkte via tjenesten. Denne oppfølgingen baseres på hva en respondent har svart, ikke på hvem det er. Dersom responsen var gitt med skjult identitet, vil det ikke være mulig for QuestBack-kunden å se identiteten til mottakeren av oppfølgingsaktiviteten. Dersom du, som respondent, ønsker å kommunisere videre med QuestBack-kunden uten å vise din identitet, svarer du ved å benytte linken i e-posten du mottar. QuestBack-kunden vil motta en e-post med din respons uten å kunne se navnet eller e-postadressen din.

## Hvilke faktorer kan påvirke skjult identitet?

Dersom du oppgir navn eller annen personlig informasjon i et fritekstspørsmål, vil identiteten din ikke lenger være skjult, selv om e-postadressen din er det. Dersom QuestBack-kunden har lastet opp bakgrunnsdata som linker din e-postadresse til din identitet, vil identiteten din være kjent. Respondentdata kan være informasjon som for eksempel navn, avdeling, alder, kundenummer osv. Dersom du er usikker på hvilken type informasjon som kan være linket til deg, bør du kontakte personen som har sendt deg undersøkelsen. Vær oppmerksom på at ikke alle QuestBack-kunder benytter respondentdata.

## Spørsmål om skjult identitet?

QuestBack-kunden har ansvaret for å holde din identitet skjult, ved å stille spørsmål som ikke opphever anonymiteten. Kontakt personen du mottok undersøkelsen fra dersom du trenger oppklaring rundt en spesifikk undersøkelse.

## SPØRREUNDERSØKELSE OM RATTGREP

Vi trenger hjelp av sjåførere med førerkort klasse B, for å kartlegge folks vaner når det gjelder rattgrep. Resultatet av undersøkelsen skal brukes til forskning ved Høgskolen i Nord-Trøndelag / trafikklærerstudiet og inngå i en kandidat-/bacheloroppgave. Vi håper du vil ta deg tid til å svare på opptil 14 spørsmål for å hjelpe oss med dette. Vi anslår at det vil ta ca. 2 minutter.

På forhånd takk!

Din identitet vil holdes skjult.

Les om retningslinjer for personvern. (Åpnes i nytt vindu)

-----

### 1) Hvilket kjønn er du?

- Mann     Kvinne

### 2) Hva er din alder?

- Fra 18 til 23 år  
 Fra 24 til 30 år  
 Fra 31 til 40 år  
 Fra 41 til 50 år  
 Fra 51 til 60 år  
 Eldre enn 61 år

### 3) Hvor lenge har du hatt førerkort klasse B?

- Fra 0 til 1 år  
 Fra 1 til 3 år  
 Fra 3 til 5 år  
 Fra 5 til 10 år  
 Fra 10 til 20 år  
 Over 20 år

### 4) Hvor ofte kjører du bil?

- Sjelden     Hver dag     Flere ganger om dagen

5) Kjører du oftest med en eller to hender på rattet?

- En hånd     To hender

6) Hvilket rattgrep bruker du oftest?

- Ti på to  
 Kwart på tre  
 Ti over halv fire  
 Annet to hender  
 Klokka tolv (En hånd)  
 Annet en hånd

**Maks to kryss:**

7) Hva er grunnen til ditt valg av rattgrep?

- Ergonomi (Sittestilling / innstillingsmuligheter)  
 Holdninger  
 Slitsomt med to hender på rattet  
 Komfort  
 Jeg kjører like sikkert med en hånd på rattet som med to hender  
 Vet ikke

8) Tror du at du kjører sikkert?

- Ja     Nei

**Vi antar at du under trafikkopplæringen lærte å kjøre med to hender på rattet:**

9) Har opplæringen hatt noen innvirkning på ditt valg av rattgrep idag?

- Ja     Nei

**Dersom det er tilgjengelig:**

10) Bruker du armlener i bilen?

- Nei
- Ja, venstre side
- Ja, høyre side
- Ja, begge sider

**Med profesjonell kjøring mener vi for eksempel; utrykning, rally, rallycross / bilcross, banekjøring, drifting eller tilsvarende:**

11) Har du kjørt, eller kjører du, noen form for profesjonell kjøring?

- Ja
- Nei

----- (De som krysset ja fikk tre tillegsspørsmål) -----

12) Kjører du oftest med en hånd eller to hender på rattet ved profesjonell kjøring?

- En hånd
- To hender

**Maks to kryss:**

13) Hva er grunnen til ditt valg av rattgrep ved profesjonell kjøring?

- Ergonomi (Sittestilling / innstillingsmuligheter)
- Holdninger
- Slitsomt med to hender på rattet
- Manøvrering / presisjon
- Sikkerhet
- Jeg kjører like sikkert med en hånd på rattet som med to hender
- Vet ikke

**Maks ett kryss:**

14) Hva slags profesjonell kjøring har du kjørt / kjører?

- Utrykning
- Rally
- Rallycross / bilcross
- Banekjøring
- Drifting
- Annet

---

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