

Kandidatoppgave

**Tyngre kjøretøy vs lette klasser -
interessekonflikter?**

**Heavy vehicles vs light driving license classes
- conflicts of interest?**

Tor Erik Berge, Svein Ivar Sæther og Kasim Nadeem Kurd

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer
høgskolekandidatstudium

Våren 2014



HINT

Sammendrag

Tyngre kjøretøy vs lette klasser - interessekonflikter?

I arbeidet med denne oppgaven brukte vi en god del tid på å formulere en problemstilling.

Etter mye frem og tilbake kom vi frem til følgende:

I hvilken grad har trafikanter forståelse for utfordringer en fører av tunge kjøretøy har i trafikken, og hvordan skape forståelse for denne problematikken?

Bakgrunnen for vårt valg av problemstilling bunner i vår egen personlige interesse. Vi har alle tre erfaring som yrkessjåfører, og har sett hvordan manglende kunnskap arter seg i praksis.

For å belyse vår problemstilling, samt prøve å komme frem til et svar så valgte vi, i tillegg til en litteraturstudie, å gjennomføre en spørreundersøkelse blant førsteårsstudenter, andreårsstudenter og førerkortaspiranter ved HiNT. I samband med denne undersøkelsen har SINTEFs forskningsrapport fra 1991, *Vogntogulykker. En detaljanalyse av politiets saksdokument* stått. Videre er det verdt å nevne at vi også har anvendt oss av tidligere kandidatoppgaver for å belyse temaet.

Våre resultater peker klart og tydelig i retning av at det både trenges og er vilje til å øke sin kunnskap omkring de utfordringene som finnes. Dersom vi ser på læreplanen for opplæring i klasse B så ser vi at den sier lite om tungbilens utfordringer. I rapporten fra SINTEF er det verdt å merke seg at ulykker mellom liten og tung bil ansees for å være et problem. Rapporten er fra 1991, vi skriver nå 2014. Fremdeles har ikke dette temaet blitt innlemmet i læreplan.

Vi er med vår problemstilling ute etter å sette ytterligere fokus på dette og bidra til å øke kunnskapen. Som et resultat av dette mener vi at ulykkene mellom tungbil og andre trafikanter vil forminskes.

Summary

Heavy vehicles vs light driving license classes - conflicts of interest?

When working with this assignment we spent a lot of time twisting our mind and wondering. What do we actually want to know, and how do we ask a question that will give us the possibility to go on with further investigations? After a lot of back and forth we landed on the following:

To what extent do other road users understand the challenges a heavy vehicle driver has? How can we create this understanding?

Two of us have working experience as class CDE drivers, and have developed an understanding that other road users lacks knowledge when it comes the challenges a heavy vehicle driver has to face every day. The third has been working as taxi driver for a few years and shares the views on this matter.

When trying to put our presentation of the problem into light we needed facts. That taken into consideration we studied literature and developed our own questionnaire survey. The participants in the survey were all somehow involved with HiNT. Either they were first class students, second class students or aspiring drivers. In addition to the survey we also used a report from SINTEF, to undermine our findings.

Our results clearly point in the direction more knowledge are needed. The participants also showed a willingness to get this knowledge. The curriculum for driving class B, puts little focus on the challenges of a heavy vehicle driver. In the SINTEF report we can see that accidents between other road users and heavy vehicles are a major factor and problem.

By increasing the knowledge of other road users, we aim to decrease the number of accidents and casualties.

Forord

Utførelsen av denne kandidatoppgava er gjennomført som et felles prosjekt av tre studenter ved Høgskolen i Nord- Trøndelag, avd. for trafikklærerutdanning. Grunnlaget for beslutningen om et felles prosjektarbeid om oppgaven, er at alle tidligere har arbeidet som yrkessjåfører. Gjennom felles forståelse for en yrkessjåførs hverdag, ga vi oss selv oppdraget med å utarbeide en avsluttende kandidatoppgave.

Siktemålet har vært å se på hvor stort kunnskapsnivået er om tungbilproblematikk blant framtidige og nåværende førerkortinnehavere. Basert på innsamlede data samt analyse fra egen forskning, vil en del av oppgava omfatte et opplegg for å tilføre kunnskap om temaet. I tillegg kan det i våre øyne være ønskelig å foreslå hvor i utdanningsløpet denne kunnskapen kan passe inn, igjen basert på tilbakemeldinger fra respondenter.

Rapporten har blitt ved bidrag og veiledning fra følgende personer:

Medstudent ved trafikklærerutdanningen Bjørn Hatlen, Høgskolen i Nord - Trøndelag.

Høgskolelektor Svein Loeng, Høgskolen i Nord - Trøndelag.

Høgskolelektor Rolf Robertsen, Høgskolen i Nord - Trøndelag.

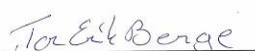
Seniorforsker Dagfinn Moe, Sintef Teknologi og Samfunn.

Høgskolelektor Kåre Robertsen, Høgskolen i Nord - Trøndelag.

Sistnevnte har vært hovedveileder for oss gjennom prosessen. I tillegg har vi støttet oss på bidrag fra kontaktpersoner i Statens Vegvesen, bidrag som har vært viktige for å danne breiest mulig utgangspunkt for resultatet.

I tillegg takker vi våre medstudenter ved trafikklærerutdanninga, og et utvalg av førerkortaspiranter for velvillighet ved å besvare vår spørreundersøkelse.

Stjørdal, april 2014



Tor Erik Berge



Kasim Nadeem Kurd



Svein Ivar Sæther

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	1
Summary	2
Forord	3
1. Innledning.....	5
2. Kunnskapsstatus.....	6
2.1 St. Meld.26	6
2.1.1 Nasjonal transportplan 2014 – 2023	6
2.2 Undersøkelser	7
2.2.1 Vogntogulykker.....	7
2.2.2 En detaljanalyse av politiets saksdokumenter	7
2.2.3 Ulykkens aktive (utløsende) part.....	7
2.3 Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE	8
2.4 Kandidatoppgave.....	9
2.5 Respons på forespørsel	10
3. Metode	10
3.1 Vår førforståelse og forutsetninger.....	11
3.2 Kvalitativ spørreundersøkelse	11
3.2.1 Utarbeidelse av spørreundersøkelse.....	11
3.3 Innsamling av teoretisk stoff og sammenligning med tidligere undersøkelser	12
3.4 Utarbeidelse av undervisningsopplegg/pamflett.....	13
3.5 Resultat av spørreundersøkelse	15
3.6 Feilkilder spørreundersøkelse	19
4. Drøfting.....	19
5. Konklusjon	22
Kildehenvisning	23
Nettadresser.....	23
Figuroversikt	24
Vedlegg.....	25

1. Innledning

Etter at Norge som nasjon for alvor steg ut av naturalhusholdningens tidsalder på slutten av 1800- tallet, har bilen som transportmiddel preget utviklingen av landet. I nyere tid har bilen fått stor betydning ikke bare som nyttekjøretøy, men også som samleobjekt og statussymbol. I sin bok «*Bilen i Norge 1918–1940*», beskriver Bård Toldnes denne utviklingen grundig. Den første bilen kom til Norge som importobjekt i 1895. (Toldnes, 2013) I de første årene framsto bilen mer som en kuriositet på det skrøpelige veinettet som den gang fantes. Snart skulle denne nymotens innretningen ikke bare bety personlig frihet og nytteverdi for befolkningen. I tillegg til bilens ubestridte fordeler, representerer den også etter hvert store kostnader både økonomisk og menneskelig for fellesskapet.

En rapport fra OK Klinikken i Oslo basert på tall fra TØI (Transportøkonomisk Institutt), fastslår at trafikkulykker koster samfunnet vårt 28 milliarder kroner pr. år (2009). I hele 2013 omkom det i alt 145 personer i trafikkulykker (SSB, 2014). Dette er i følge SSB det endelige tallet over ulykker med døden til følge der alle trafikantgrupper er representert.

Ser vi på tallene der **tyngre** kjøretøy er involvert i trafikkulykker, utgjør disse om lag 7 % av det totale antallet. Likevel er tallet over drepte tre ganger så stort pr. vogntogulykke enn for ulykkene totalt sett (SINTEF, 1991). Selv om undersøkelsen fra SINTEF er over 20 år gammel, er det grunn til å spørre om trenden har endret seg vesentlig, kanskje snarere tvert om.

Med dette utgangspunktet har vi ønsket å se nærmere på årsaksforholdet rundt interessekonflikter og mangel på samhandling trafikantgruppene imellom. Kan trafikale situasjoner basert på uønsket adferd skyldes manglende fokus på de utfordringene en tungbilsjåfør opplever til daglig? Gitt at dagens trafikkopplæring ikke tar tilstrekkelig hensyn til manglende kunnskaper om tungbilsjåførens behov, vil en egen opplæringssekvens om tungbilproblematikk bedre situasjonen? For å belyse dette temaet har vi formulert følgende problemstilling:

I hvilken grad har trafikanter forståelse for utfordringer en fører av tunge kjøretøy har i trafikken, og hvordan skape forståelse for denne problematikken?

I tillegg til et forsøk på å underbygge vår hypotese ved hjelp av tidligere forskningsbaserte resultater, er det en kjensgjerning at tallene for avlagte teoretiske førerprøver i perioden 2000 til og med 2012 der kandidaten har bestått, er gjennomsnittlig på litt over 51 % (Statens Vegvesen, 2012).

Disse nøkkeltallene vil ikke ligge innenfor vår problemstilling, men kan gi oss en pekepinn på om den enkeltes utbytte av føreropplæringa gir det ønskede resultatet.

2. Kunnskapsstatus

For å kunne underbygge/avkrefte vår påstand om manglende kunnskapsnivå hos førerkortinnehavere i lette klasser, har vi valgt å søke bredt i tidligere utgitt litteratur. Utgangspunktet for å kunne si noe om ønsket kvalitet på trafikkopplæringa, vil etter vår mening være å finne i overordna planverk. Fokus på trafikkikkerhet er og har vært et tilbakevendende tema for skiftende regjeringer. Politikernes viktigste styringsdokument for transport og samferdsel er Samferdselsdepartementets melding til Stortinget, den såkalte Nasjonal Transportplan. Aktuelt dokument er nr. 26 i rekken, og gjeldende for perioden 2014 – 2023.

2.1 St. Meld.26

2.1.1 Nasjonal transportplan 2014 – 2023

I planperioden vil regjeringa prioritere satsning på trafikantrettede tiltak så som føreropplæring og å få trafikantene til å overholde trafikkreglene. Som det uttrykkes i meldinga, er høy kvalitet i føreropplæringa en viktig forutsetning for å bedre trafikkikkerheten (Nasjonal Transportplan, 2013). Det er også uttrykt at departementet forventes å ha klar en evaluering av gjeldende opplæringsmodell i 2013. I skrivende stund er denne varslede evalueringa enda ikke offentliggjort. Det har i tillegg vært spekulert i at den nye blå-blå regjeringa vil sette sitt politiske avtrykk på NTP. I tilfelle vil det være interessant å se om det kommer nye og uprøvde virkemidler som ytterligere vil forbedre eksempelvis føreropplæringa. Inntil så skjer må vi derfor forholde oss til gjeldende regelverk med utgangspunkt i gjeldende modell.

2.2 Undersøkelser

2.2.1 Vogntogulykker

2.2.2 En detaljanalyse av politiets saksdokumenter

SINTEF Samferdselsteknikk publiserte i 1991 en rapport basert på en analyse av i alt 183 ulykker der vogntog var innblandet. Rapporten er meget detaljert, og arbeidet er basert en modifisert analysemodell fra finske havariundersøkelser. I metodebeskrivelsen heter det at hver enkelt ulykke kan defineres ut fra direkte eller indirekte årsaker til ulykken, samt hvem av trafikantgruppene som er den utløsende part i ulykken.

Det blir for detaljert å gjengi rapporten ned til den minste fraksjon, men vi finner det interessant å utrede noen av funnene. Som sagt er politidokumentene brutt ned til definerte forhold, og det meste har ingen direkte relevans for vår studie. Fra rapporten kan det leses følgende:

2.2.3 Ulykkens aktive (utløsende) part

SINTEF finner at om en ser på alle vogntogulykker under ett, både ulykker med vogntog alene og med flere parter, har vogntoget vært den utløsende part i 49 % av ulykkene. Der det har vært snakk om skylddeling, har vogntoget i tillegg vært delaktig i 7 % av ulykkene.

I såkalte flerpartsulykker, har vogntoget vært den utløsende part i et flertall av ulykkene (42 %), og en av flere aktive parter i 8 %. Andre delaktige har altså vært andre enn vogntoget i 58 % av ulykkene. Ser vi på ulykker der vi har å gjøre med person- eller varebil, motorsykkel eller andre kjøretøy, har vogntoget vært den utløsende part i et mindretall av ulykkene.

Forskerne fra SINTEF har gjort et stort stykke arbeid gjennom denne detaljanalysen. Dokumentene som rapporten bygger på gir også grunnlag for å si noe om ulykkenes årsakssammenhenger. En spesiell årsak det kan pekes konkret på er ulykker i kryss. Det viser seg at mange ulykker skjer ved at en person/varebil har kommet inn på en større vei fra en sidevei med vikeplikt. Vogntogføreren har regnet med at føreren av personbilen ville overholde vikeplikten. I mange ulykker i kryss har dette ikke vært tilfelle, med en påkjørsel av mer eller mindre alvorlighetsgrad som resultat. Dette viser med all tydelighet at det ikke

finnes tvil om skyldspørsmålet til selve ulykken, men at det slike typer ulykker godt kan stilles spørsmålstegn ved vurderingsevnen og kunnskapen som ligger bak en slik handling.

Forskerne ved SINTEF gjør denne vurderinga ut fra hendelsesforløpet i gjennomgangen av ulykkene:

«Ut fra hendelsesforløpet i mange av ulykkene er det grunn til å fokusere på samspillet mellom vogntoget og de «lette» kjøretøyene (person/varebil, moped, motorsykkel)».(SINTEF, 1991).

Nordens største uavhengige forskningsorganisasjon går langt i å konkludere med at det store antallet ulykker der vogntog er involvert har direkte eller indirekte årsakssammenheng i samspillet mellom ulike trafikantgrupper. Undersøkelsen det vises til er utarbeidet så langt tilbake som 1991. Så vidt oss bekjent er det usikkert om det er publisert forskningsrapporter om samme tematikk som konkluderer med annet resultat. Vi har derfor valgt å forholde oss til denne rapporten som er basert på politiets egne saksdokumenter.

Analysen fra SINTEF viser med all tydelighet at ulykker mellom ulike trafikantgrupper har sammensatte årsaker og forskjellige utløsende parter. Vi har intet grunnlag for å trekke forskernes konklusjoner i tvil, til det er rapporten for grundig og uhildet. Vårt formål er derimot å peke på virkemidler som sammen med alle andre gode tiltak kan gjøre sitt til å bedre trafikksikkerheten.

2.3 Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE

Hva sier så læreplanen som kan kaste lys over vår problemstilling? I den innledende delen under kapittel I – Generell del står det å lese:

«Men føreren må også kunne samhandle med andre trafikanter, hvordan disse vil handle og forutse hvordan trafikksituasjoner kan utvikle seg».

Det heter videre at:

«Det kreves også at føreren kan leve seg inn i andres situasjon, føreren må ha empati».

Til slutt i kapitlet står det:

«Det stilles krav om at føreren kan samarbeide med og ta hensyn til andre trafikanter».

(Veidirektoratet, Håndbok 252, side 7)

Ut fra disse formuleringene er det ikke nærmere spesifisert hvordan de ulike trafikantgruppene skal samhandle. Det er nærliggende å anta at en konkretisering av de underliggende trafikale konflikter må ses i sammenheng med et obligatorisk kurs i føreropplæringa.

2.4 Kandidatoppgave

1. Aarseth, Elin & Nybø, Marthe (2009): *Tungbilkurs for klasse B – korleis?*

Forfatterne av denne kandidatoppgava har hentet mye av sin datafangst fra tidligere kandidatoppgaver. For å kunne kvalitetssikre informasjonen fra disse oppgavene, kunne vi tenkt oss å lese gjennom disse. Ved forespørsel fikk vi imidlertid opplyst at disse var sletta fra databasen til skolen grunnet overskredet alder. Vi må derfor bygge vår argumentasjon på Aarseth & Nybø gjennom deres kunnskapsdata.

I sin konklusjon viser forfatterne at det er et til dels stort og udekket behov for kunnskap om tunge kjøretøy i trafikkbildet. Som vi gjør bygger også de sine data på detaljanalysen fra SINTEF fra 1991, og samla sett føler vi at dette er med på å støtte opp under vår problemstilling.

Fra oppgavens konklusjon heter det:

«Vi konkluderer difor med at eit kurs som vårt tungbilkurs for klasse B, er eit godt alternativ når det gjeld å gjennom teori- og praksisundervisning, bevisstgjere førerkortkandidatar klasse B for tyngre køyrety sine behov og begrensningar i trafikkbiletet». (Aarseth & Nybø, 2009, s. 34)

Det er med tilfredshet vi konstaterer at det er sammenheng mellom forfatternes konklusjoner og vår problemstilling. Det er dog ikke like beroligende å konstatere at ved revisjonen av læreplanen for de lette klassene ikke er tatt hensyn til økende interessekonflikter mellom ulike trafikantgrupper.

2.5 Respons på forespørsel

I forbindelse med hospiteringsperioden i tidsrommet 6. – 17. januar i år benyttet vi anledningen til å få representanter fra sensorkorpset i Statens Vegvesen til å bekrefte eller avkrefte hvorvidt teoretisk førerprøve inneholder spørsmål som har direkte relevans til vår problemstilling. På spørsmål via mail om oppgavene i teoriprøvene inneholder direkte spørsmål om tyngre kjøretøyers utfordringer i trafikken fikk vi disse svarene:

«Nei, det ikke spørsmål på teori klasse B som gir utfordringer for tungbil sjåfører. Bare oppgaver i forhold til buss, vikeplikt og kollektivskilt. I oppgaveheftet til Veien til førerkortet (ATL) 2008 som min datter brukte, så var noen få oppgaver. Avstand til forankjørende lastebil, hva gjøre når du blir forbikjørt av lastebil og hva forvente når lastebilen foran deg, skal svinge høyre og venstre». (Vedlegg 1)

Spesielt i den andre mailen mener vi at det er direkte samsvar med våre antagelser og det som faktisk oppleves ute i det virkelige liv. Leserne bør merke seg uthevet tekst:

«I teoriprøven er det ikke spørsmål som omhandler tungbilsjåførenes utfordringer i forhold til de andre trafikantgruppene. Teoriprøven er i stadig forandring, så om dette blir et tema etter hvert er vanskelig å si. Men sånn det er i dag så er det ikke tema på teoriprøven.

Tungbilsjåførenes utfordringer er et stadig tilbakevendende tema for oss sensorer som jobber med tungbilprøver. Vi mener blant annet at det skulle være mer fokus på dette i opplæringen, og kanskje alle skulle ha en time i et større kjøretøy for selv å føle på utfordringene som sjåførene har, men det er foreløpig bare ønsker. Det er vanskelig og måle dette på en førerprøve også, men i de tilfellene hvor det er mulig, og det oppstår situasjoner med tyngre kjøretøy, blir dette vektlagt. Vet ikke om dette var svar på det du spør om, men da får du bare prøve igjen». (Vedlegg 2)

3. Metode

I denne oppgaven har vi valgt å benytte oss av to ulike metoder, kvalitativ spørreundersøkelse og litteraturstudie. Gjennom å utarbeide en kvalitativ spørreundersøkelse, som vi distribuerte til første og andre klasse samt en rekke førerkortaspiranter, mente vi at vi fikk et grunnlag som ville gi oss noen svar på de spørsmål vi hadde omkring interessekonflikter liten – stor bil,

og den store bilens utfordringer. Vi ser videre at en kvalitativ metode har sine klare begrensninger, men til vårt formål var dette egnet.

Den kvalitative metode, som vi har anvendt i vår spørreundersøkelse, er mer opptatt av å finne «det som finnes», kontra hvor ofte det finnes (Repstad, 2007).

Frengangsmåten man velger for å tilegne seg ny kunnskap, kalles metode. En velger metode med tanke på hva som best mulig kan belyse problemstillingen, og gi svar på de spørsmål man ønsker å arbeide med (Dalland, 2007).

Med denne undersøkelsen ønsket vi å innhente/avdekke respondentenes kunnskapsstatus. Hva vet de og hvordan ønsker de seg å forbedre? De produktene vi lager og denne rapporten bygger videre på de funn vi har gjort oss i spørreundersøkelsen (Se vedlegg 5)

Det ble også undersøkt hva som tidligere er skrevet om og gjort av forskning på emnet.

3.1 Vår førforståelse og forutsetninger

Vi tar naturlig nok med oss en egen førforståelse og forutsetninger inn i oppgaven. Vi har alle tre vært yrkessjåfører, og sett og opplevd en god del trafikale situasjoner som er sterkt medvirkende til vårt syn på de utfordringene som finnes mellom tung og liten bil. For at man i størst mulig grad kan være åpen og imøtekommende for informantenes opplevelser og uttalelser, er det viktig at man er bevisst sin førforståelse (Dalen, 2004).

3.2 Kvalitativ spørreundersøkelse

«Hvis du gerne vil vide, hvordan folk forstår deres verden og deres liv, hvorfor så ikke tale med dem»? (Kvale & Brinkmann, 2009, side 15). Hensikten med en slik undersøkelse vil være å få frem de ulike respondentenes erfaringer og meninger. Hvordan stiller de seg til saken/temaet? Hva kan gjøres? Erfaringer, meninger og opplevelser skal frem i lyset (Kvale & Brinkmann, 2009).

3.2.1 Utarbeidelse av spørreundersøkelse

Ved utforming av selve undersøkelsen tok vi utgangspunkt i det vi selv mente ville være essensielt å vite, og hva vi mente alle som erverver et førerkort klasse B burde vite før de setter seg bak rattet på egenhånd. Våre spørsmål skulle i stor grad komme til å dreie seg om kunnskaper og holdninger, samt vilje til å skaffe seg denne kunnskapen.

Hovedtema som går igjen i undersøkelsen må sies å være blindsoner, plassbehov/overheng, bremselengde og akselerasjon. Bakgrunnen for disse spørsmålene var delvis egne erfaringer og delvis SINTEFs rapport fra 1991.

Spørsmålsformuleringen og de svaralternativene som ble gitt på de ulike spørsmålene er valgt for å få frem ulikheter i kunnskapsnivå, men samtidig for å se hva respondentene faktisk vet.

Når det kommer til valg av informanter, på vår spørreundersøkelse, foretok vi det Dalland kaller et strategisk valg (Dalland, 2007). Vi distribuerte undersøkelsen til tre ulike grupper med det vi på forhånd anså for å være ulikt kunnskapsnivå. De tre ulike gruppene var førsteårsstudenter ved trafikklærerutdanningen, andreårsstudenter ved trafikklærerutdanningen og elever som tok sin føreropplæring ved HiNT trafikkskole. De ulike informantene hadde ulik utdanning og, naturlig nok, ulik kunnskap om tungbilens utfordringer. Dette var et helt bevisst valg fra vår side og tanken bak var å få så varierte svar som mulig.

Når det kommer til selve gjennomføringen av spørreundersøkelsen så utarbeidet vi en rekke spørsmål som ble distribuert i QuestBack. Disse ble gjennomlest og vurdert av både oss og høgskolelektor ved HiNT Trafikklærerutdanningen, Rolf Robertsen før distribusjon. Etter eminente tilbakemeldinger og innspill på hva som var bra og hva som kunne være annerledes landet vi på en spørreundersøkelse som vi selv mener dekket de temaene og problemstillingene vi ønsket å ta for oss. (Vedlegg 5).

3.3 Innsamling av teoretisk stoff og sammenligning med tidligere undersøkelser

Videre i oppgaven valgte vi å se hva som tidligere har blitt gjort omkring temaet.

Kandidatoppgaven «*Tungbilkurs for klasse B – Korleis?*» av Aarseth og Nybø fungerte som en god hjelp i vårt arbeide.

Videre er det også verdt å nevne SINTEFs rapport «*Vogntogulykker*» fra 1991. Til tross for at denne rapporten er 23 år gammel mener vi at den reiser viktig problemstillinger, og tar for seg emner som er essensielle å få inn i dagens opplæring. Rapporten er grundig og favner vidt.

Den konkluderer blant annet med at:

- Samspillet tung og liten bil er mangelfullt
- Når en ulykke mellom tung og liten bil skjer så får den ofte katastrofale konsekvenser. Menneskeliv går kanskje tapt og de materielle skadene vil være store.
- De kreftene tungbilene realiserer og representerer tas i liten grad hensyn til av personbilistene. Kryss og ulike forutsetninger for stopplengde synes ikke å være godt nok kjent for den alminnelige bilist.
- Ulykker som skyldes at tungbilen ligger for nært forankjørende er et stort problem.

3.4 Utarbeidelse av undervisningsopplegg/pamflett

Med bakgrunn i resultater fra spørreundersøkelse og forskningsrapport fra SINTEF besluttet vi å lage et undervisningsopplegg og en pamflett. Undervisningsopplegget er tenkt å ta for seg tungbilsjåførens utfordringer og de interessekonflikter som foreligger. (Vedlegg 4). Det kom av vår undersøkelse tydelig frem at kunnskapen omkring utfordringer og interessekonflikter ikke er på et ønsket nivå. Respondentene oppgir også at de ønsker en kompetanseheving på området (Vedlegg 5).

Undervisningsopplegget er tenkt å foregå i tilknytning til sikkerhetskurs på vei. Det vil bli gitt en demo i en buss eller en tungbil, og elevene vil gjennom opplevelse og erfaring få føle tungbilsjåførens utfordringer på kroppen. På denne måten vil det bli lettere å sette seg inn i tungbilsjåførens hverdag, for så å senere som B fører å kunne innta tungbilsjåførens perspektiv. Dersom man vet hvilke begrensninger en tungbil har er det, naturlig nok, også lettere å ta hensyn til og forholde seg til dem. De handlingene man foretar seg vil bygge på egne erfaringer og opplevelser. De vil være overveide og skape samhandling på tvers av interesser. Det man foretar seg vil være hensiktsmessig både i forhold til en selv og tungbilen. Gjennom økt kunnskap vil kvaliteten på bilførernes handlinger og atferd også øke.

Når det kommer til pamfletten ser vi for oss at den skal fungere som et enkelt supplement til undervisningsopplegget. Ved hjelp av enkel tekst, tegninger, illustrasjoner og forklaringer ønsker vi å sette fokus på tungbilsjåførens hovedutfordringer: Bremselengder, akselerasjon, plassbehov og blindsoner. Disse skal være mest mulige illustrative og selvforklarende samt bidra til å holde kunnskapen fra undervisningsopplegget oppe. Pamfletten belyser de viktigste

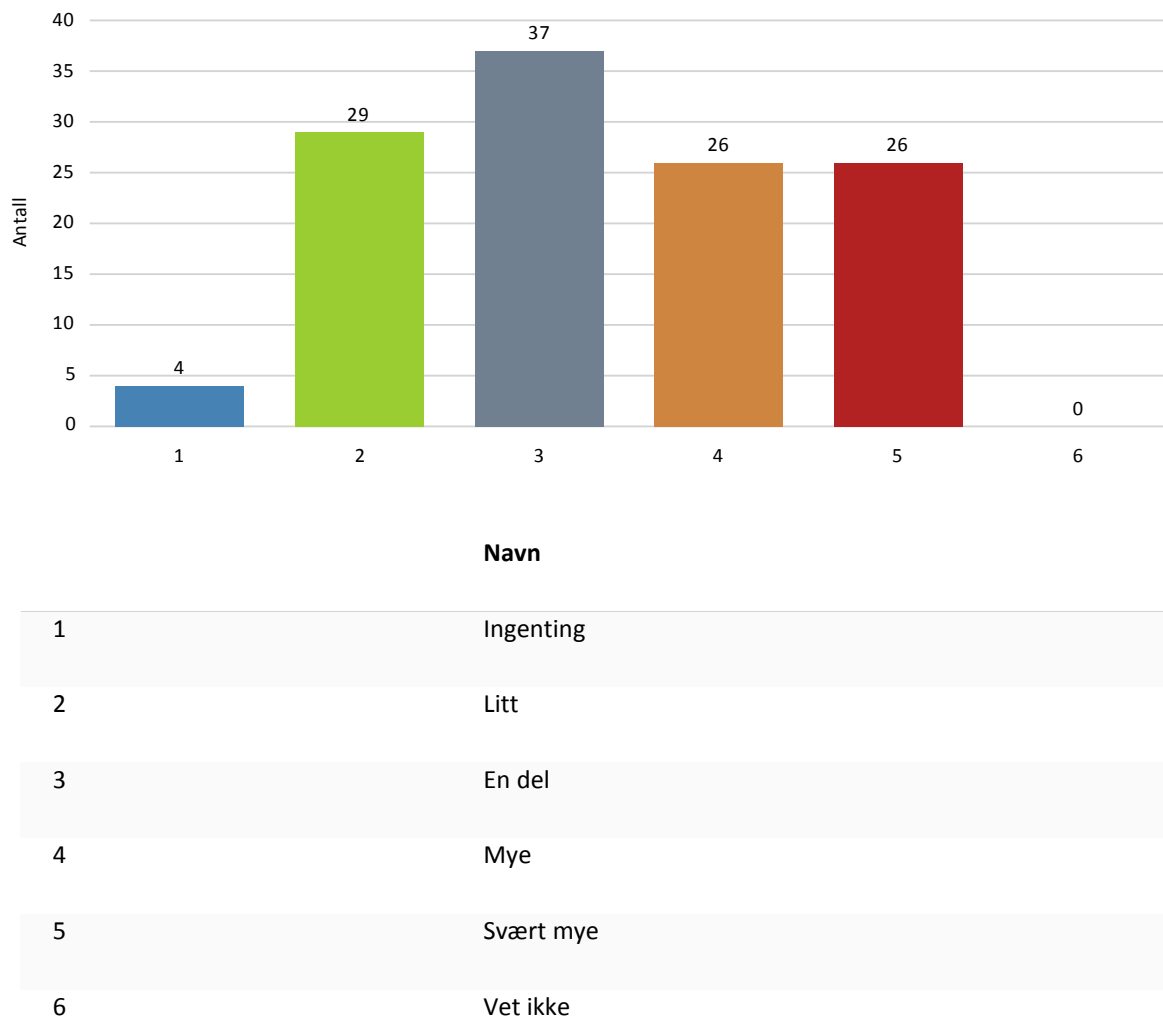
temaene og setter fokus på det spørreundersøkelsen griper fatt i (Vedlegg 5). Hva er hovedutfordringene til en tungbilsjåfør? Hva kan vi som førere av kjøretøy klasse B gjøre?

Pamflettens intensjon er å være informativ, men den skal også bidra til å holde kunnskapen oppe hos blivende bilførere. Gjennom en enkel utforming ønsker vi å si mest mulig ved å bruke færrest mulig ord. Bilder og illustrasjoner tar for seg blindsoneproblematikken og belyser faremomenter knyttet til denne.

3.5 Resultat av spørreundersøkelse

I vår spørreundersøkelse (Vedlegg 5) som vi distribuerte til tre ulike grupper, førsteårsstudenter ved trafikkklærerutdanningen, andreårsstudenter ved trafikkklærerutdanningen og elever ved HiNT trafikkskole stilte vi en rekke spørsmål vedrørende tungbilproblematikk. Nedenfor vil vi presentere et utdrag spørsmål som belyser de utfordringer en tungbilsjåfør møter og den kunnskapen som eksisterer hos våre respondenter.

Hva vet du om utfordringene en tungbilsjåfør har i trafikkbildet?

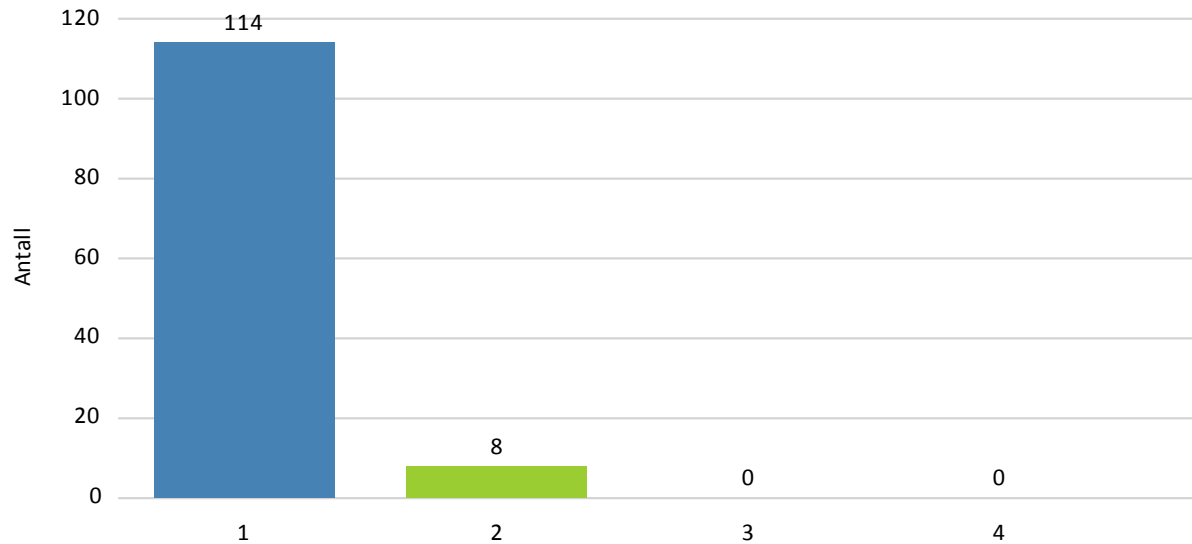


Figur 1: Kunnskap om tungbilsjåførens utfordringer

Kommentar: Som det fremkommer av undersøkelsen så har kun 52 av 122 respondenter mye eller svært mye kunnskap om tungbilsjåførens utfordringer. Dette utgjør 42,6 % og vil med andre ord si at 57,4 % av respondentene tilhørere de tre laveste kategoriene: Ingenting, litt eller en del. Overvekten her fordeler seg på litt eller en del og det er kun 4 personer som svarer at de ikke har noen kunnskap om utfordringene en tungbilsjåfør står ovenfor. De som

da sitter igjen med litt eller en del kunnskap vil allikevel være i overvekt. Det ser vi som en klar indikasjon på at det er behov for mer og bedre opplæring omkring tungbilsjåførens utfordringer ved erverv av førerkort klasse B.

Ta stilling til følgende påstander:



Navn

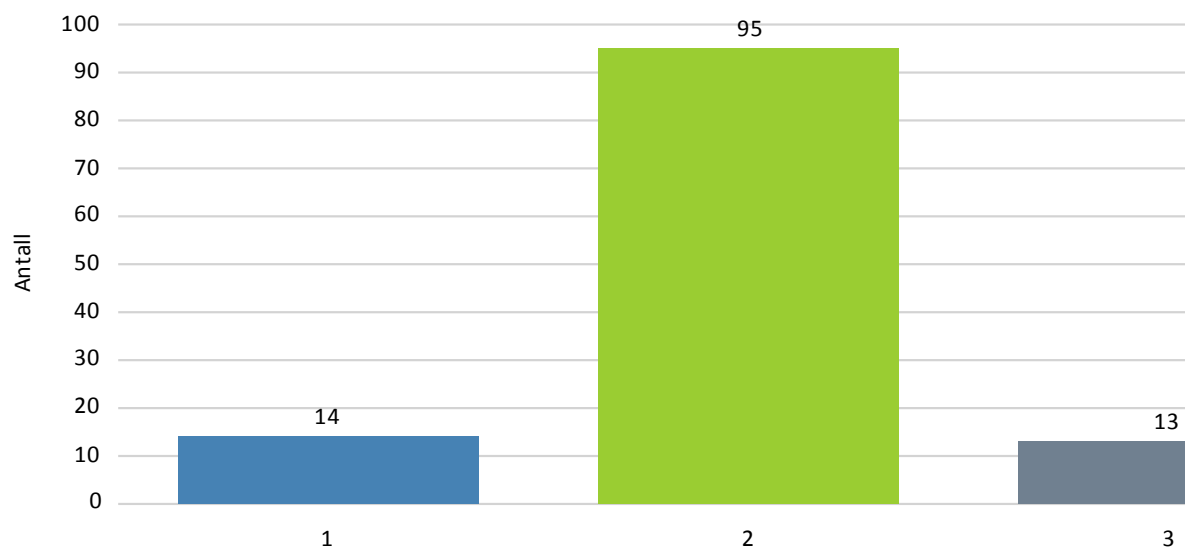
1	Tungbilførere møter flere utfordringer i trafikken enn andre.
2	Tungbilførere har like mange utfordringer som andre.
3	Tungbilførere har få eller ingen utfordringer.
4	Tungbilfører har ingenting å klage over.
5	Vet ikke

Figur 2: Betragtninger omkring tungbilsjåførens utfordringer

Kommentar: Dersom vi ser figur 2 i lys av figur 1 og hvordan respondentene rangerer sin kunnskapsstatus ser vi at det store flertall, nærmere bestemt 93,4 % svarer at tungbilsjåføren har flere utfordringer i trafikken enn andre. Det de manglende kunnskapene da må gå på er at respondentene ikke vet hvilke utfordringer det dreier seg om og ikke er sikre på hvordan

forholde seg til disse. Dette kommer vi nærmere tilbake til i undervisningsopplegg og pamflett.

Gir trafikopplæringa god nok informasjon om andre trafikantgrupper?

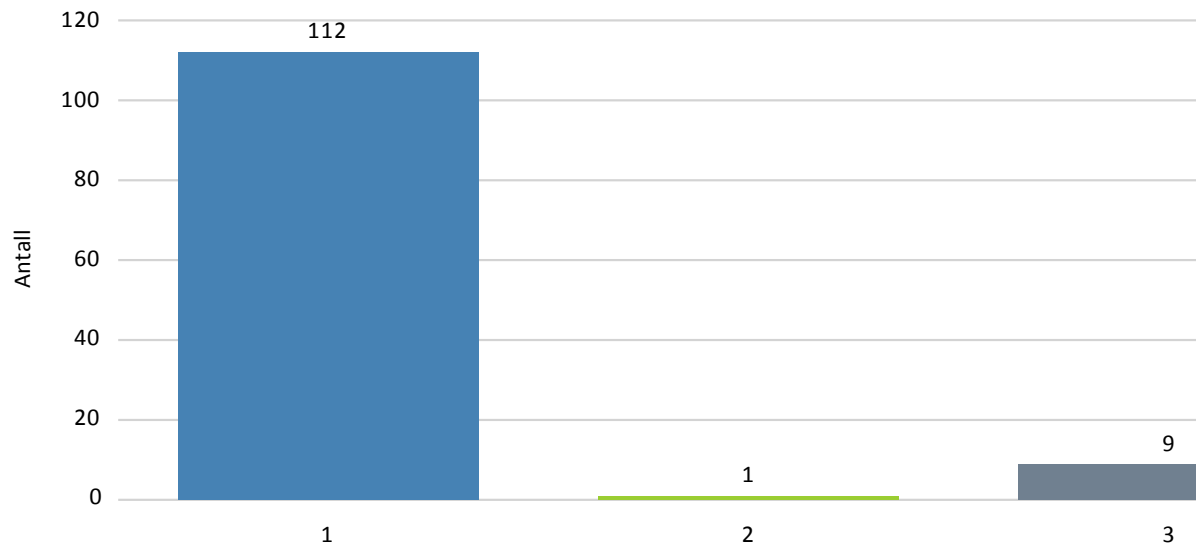


	Navn
1	Ja
2	Nei
3	Vet ikke

Figur 3: Trafikkopplæringen og informasjonsverdi i forhold til andre trafikantgruppers utfordringer

Kommentar: Det er her verdt å merke seg at så mange som 95 av 122 har svart at trafikopplæringen ikke gir god nok informasjon om andre trafikantgrupper. Tar vi i tillegg med de 13 som ikke vet så er tallet 108 av 122, nærmere bestemt 88,5 %. Dette må sies å være svært entydig. Trafikkopplæringen, når det kommer til andre trafikantgruppers utfordringer, oppleves ikke god nok.

Hvordan stiller du deg til å få vite mer om tungbilproblematikken?



	Navn
1	Positiv
2	Negativ
3	Vet ikke

Figur 4: Ønske om informasjon vedrørende tungbilproblematikken

Kommentar: Vi ser her at flertallet av respondentene er utelukkende positive til å tilegne seg mer kunnskap om de utfordringene en tungbilsjåfør møter i hverdagen. Hele 112 av 122 respondenter, altså 91,8 %, stiller seg positive til å øke sin kunnskap. Det er bare en person som direkte sier han ikke ønsker seg mer kunnskap. De 9 som sier at de ikke vet utgjør en marginal gruppe og det kan tenkes at disse avventer hvilken kunnskap det er mulig å tilegne seg før de tar stilling til om de ønsker informasjonen.

Videre undersøkelse vil bli presentert i vedleggs form. (Vedlegg 5).

3.6 Feilkilder spørreundersøkelse

Det vil selvfølgelig variere hvordan de ulike respondentene vurderer og rangerer de ulike svaralternativene. Hva de legger i de ulike kategoriene er basert på deres egne subjektive vurdering. Spriket i respondentenes kunnskaper og førforståelse er med på å forme svarene deres. Likevel tolker vi resultatene i undersøkelsen slik at mer og bedre opplæringen anses for å være nødvendig og ønskes velkommen.

Ettersom respondentene tilhører ulike grupper, med ulike kunnskaper, vil førforståelsen naturlig nok være ulik. Det å vurdere deres aktuelle forhåndskunnskap fremstår for oss meget vanskelig, utover det å si at den er varierende.

I ettertid ser vi at det ville vært hensiktsmessig å teste ut spørreundersøkelsen på ulike respondenter fra ulike grupper for å få en tilbakemelding før publisering. På den måten kunne vi kanskje spisset undersøkelsen mer og fått enda klarere svar.

4. Drøfting

Det er en kjent sak at trafikken øker i volum. Omfanget av kjøretøy på veiene blir større og det stiller flere krav til oss som bilister. Det ferdes en hel del trafikantgrupper langs det norske veinettet, alle med sine interesser og intensjoner. For at trafikken skal gå mest mulig knirkefritt og være mest mulig ulykkesfri, i tråd med Statens Vegvesens nullvisjon, kreves det kunnskaper, ferdigheter og holdninger. Bare ved at disse hele tiden er på et høyest mulig nivå kan vi være sikre på at ulykkestallene er lavest mulig.

Det bygges stadige nullvisjonsstrekninger for å ta sikte på å redusere ulykkestallene. Disse strekningene er strekninger som det settes spesielt fokus på i forhold til nullvisjonen og hvor konkrete tiltak iverksettes for å begrense ulykkesomfanget. Et eksempel på en slik strekning finner vi fra Kvithammer (like nord for Stjørdal) til Steinkjer.

Den menneskelige faktor i ulykkesstatistikken er en annen ting vi finner det verdt å nevne. I hvor stor grad virker menneskets egne holdninger, kunnskaper, ferdigheter, normer og verdier inn på det som skjer? Hva ligger til grunn for de valgene vi tar? Hvordan gripes det fatt i de menneskelige faktorene i nullvisjonen? Hva sier læreplanen om samspillet mellom trafikantgrupper, og da spesielt mellom klasse B føreren og tungbilføreren?

Som tidligere yrkessjåfører har vi alle tre sett og opplevd mange trafikale situasjoner som både kunne og burde vært løst på en bedre måte. Sammen har vi grublet på hvorfor disse situasjonene oppstår og kommet frem til noe vi tror kan være en del av årsaken; manglende opplæring i klasse B. I vår oppgave har vi valgt å spesielt fokusere på forståelsen for tungbilsjåførens utfordringer.

Spørreundersøkelsen vi har foretatt, kandidatoppgaven «*Tungbilkurs for klasse B – Korleis?*» av Aarseth & Nybø samt SINTEFs rapport fra 1991 understreker tydelig at det er behov for en kompetanseheving. Hvordan dette skal skje har vi forsøkt å gripe an. Spørreundersøkelsen vår har gitt oss indikasjoner på at dette både er nødvendig og at det finnes en vilje til kunnskapsheving (Vedlegg 5).

Statistikkene som presenteres av SINTEF viser også at i de ulykkene som skjer mellom tungbil og andre så er de andre som i størst grad forårsaker at ulykken oppstår. Tungbilen får gjerne skylden på bakgrunn av at ulykken skjer som følge av en konkret og sporbar feil hos tungbilsjåføren, mens ulykken i sin realitet kunne vært unngått dersom den andre hadde handlet annerledes og hatt bedre kunnskap om tungbilsjåførens utfordringer (SINTEF, 1991)

Våre egne erfaringer som yrkessjåfører og bilister med mange kilometer på veien sier oss at misforståelsene i forhold til tungbilsjåførenes utfordringer er mange. Plassbehovet misforstås i forhold til plassering, fart og akselerasjonsproblematikken og plassering i kryss er tilbakevendende temaer. Er fokuset på dette godt nok i opplæringen av førere klasse B?

Vi stilte dette og en rekke andre spørsmål i vår undersøkelse. Resultatene var ganske entydige; opplæringen er ikke god nok og det ytres et ønske om mer og bedre opplæring for å skape en økt forståelse. Evnen til samhandling er som kjent en egenskap de færreste er født med. Den må læres og trenes på. Det er først gjennom økt kunnskap at vi kan ta stilling til hvordan samhandle og hvilke handlingsalternativer som er hensiktsmessig. Ikke bare for vår egen kjøring, men også i forholdet mellom liten og tung bil. Hvorfor gjør vi som vi gjør og hva fører det til? Målet må være at trafikken går smidig og at ulykkestallene reduseres slik at vi nærmer oss nullvisjonen.

Læreplanen for klasse B legger per i dag lite fokus på samhandlingen med tungbil spesielt. Den sier en del samhandling med andre trafikanter, men nevner ikke tungbil spesielt. Vi mener dette er essensielt å gripe tak i, da det befinner seg en stor andel tungbiler på norske veier. Tungbilen vil bli en del av den jevne bilists hverdag og da kan det være hensiktsmessig

å vit mer om hvilke utfordringer tungbilsjåføren har slik at man evner å se situasjonen fra hans perspektiv.

Vi vet alle at personbilisten sitter med svært dårlige odds i møtet med en tungbil. Skjer det en ulykke med en personbil og en tungbil, så får den ofte fatale konsekvenser. Dersom vi ved hjelp av et økt fokus på tungbilsjåførenes utfordring i klasse B kan skape et innblikk i tungbilsjåførens hverdag kan vi kanskje være med på å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Det at man evner å innta tungbilsjåførens posisjon når man tar vurderinger og fatter avgjørelser kan kanskje være forskjellen på liv og død.

De største utfordringene med å få til en opplæring som tar for seg tungbilsjåførens utfordringer ser vi for oss vil være pris og tilgangen på tungbilressurser. Per i dag så er det langt fra alle skoler som tilbyr opplæring i tunge klasser. Det vil være ønskelig at alle som skal gjennomføre en opplæring i klasse B får oppleve og erfare hvordan en tungbilsjåførs hverdag arter seg. En slik opplæring bør etter vårt skjønn være obligatorisk. Dette er for øvrig et ønske også Statens Vegvesen deler (Vedlegg 1 og 2). Slik det er nå så blir det med ønsket. En slik gjennomføring vil kreve politisk velvilje og det vil medføre en ekstra økonomisk belastning for elever som skal gjennomføre opplæring i klasse B. Denne politiske velviljen finnes på det nåværende tidspunkt dessverre ikke.

5. Konklusjon

Sett i lys av våre funn og de antagelser vi på forhånd gjorde oss, ser vi en sammenheng. I vår oppgave arbeidet vi utfra følgende problemstilling:

I hvilken grad har trafikanter forståelse for utfordringer en fører av tunge kjøretøy har i trafikken, og hvordan skape forståelse for denne problematikken?

Med dette som utgangspunkt ønsket vi å finne ut mer om hva folk visste og mente om tungbilsjåførens utfordringer. Hvordan var kunnskapen hos en ordinær person med førerkort klasse B og et utvalg elever ved HiNT trafikkskole?

Gjennom spørreundersøkelse, litteraturstudie og E – post korrespondanse med personer i Statens Vegvesen, skaffet vi oss informasjon som pekte i samme retning. Det kom tydelig frem at kunnskapen om tungbilsjåførens utfordringer var liten. Kun 42,6 % av respondentene anser sin kunnskap for å være god. Flertallet har med andre ord liten eller ingen kunnskap. Dette bekreftet i all hovedsak de antagelser vi hadde gjort oss på forhånd. Et solid flertall ytret også ønske om å utvide sin kunnskap, nærmere bestemt 91,8 %. (Vedlegg 5, figur 4).

Det kan være verdt å nevne at andelen av respondenter med tungebilerfaring eller erfaring som yrkessjåfør, er temmelig lik det antallet som anser sine kunnskaper omkring utfordringene for å være gode eller svært gode. Sammenhengen fremstår for oss som påfallende.

Dersom vi ser på SINTEFs forskningsrapport så konkluderer den med at det er grunnlag for å undersøke evnen til samspill mellom vogntoget og de ulike trafikantgruppene nærmere. I vår rapport har vi valgt å fokusere på hva vi som førere i klasse B bør foreta oss og hvilken kunnskap som formidles til fremtidige førere. På bakgrunn av våre funn og SINTEFs rapport anbefaler vi en egen undervisningssekvens som en del av førerkortopplæringen, fortrinnsvis implementert i sikkerhetskurs på vei.

Tar vi for oss E – post korrespondansen med Statens Vegvesen så underbygger den klart og tydelig våre ønsker. En av våre kontaktpersoner går så langt som å si at det kunne være ønskelig med en undervisningssekvens der det rettes fokus mot tungbilsjåførens utfordringer. Det er ønskelig at denne sekvensen gjøres obligatorisk og at elever som gjennomfører opplæring i klasse B får erfare og oppleve litt av tungbilsjåførens hverdag. Slik kan eleven lettere sette seg inn i utfordringene, og ta selvstendige og bevisste valg i samspill med tungbilsjåføren.

Videre anser vi en slik undervisningssekvens for å være et essensielt bidrag i kampen for å komme nærmere nullvisjonen. Gjennom kunnskap og holdninger skapes god atferd!

Kildehenvisning

- Aarseth, E., & Nybø, M. (2009). *Tungbilkurs for klasse B – Korleis?* Kandidatoppgave fra HiNT, avdeling for trafikklærerutdanning.
- Dalen, Monica. (2004). *Intervju som forskningsmetode – en kvalitativ tilnærming*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Dalland, Olav. (2007). *Metode og oppgaveskriving for studenter*. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2009). *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Norge Samferdselsdepartementet. (2013). *Nasjonal transportplan 2014 – 2023*. Oslo: Departementenes Servicesenter.
- Repstad, Pål. (2007). *Mellom nærhet og distanse: kvalitative metoder i samfunnsfag*. Oslo: Universitetsforlaget.
- SINTEF Samferdselsteknikk, Kristian Sakshaug. (1991). *RAPPORT. Vogntogulykker: en detaljanalyse av politiets saksdokumenter*. Trondheim: SINTEF, Samferdselsteknikk.
- Toldnes, Bård (2013). *Bilen i Norge 1918-1940: på vei mot bilsamfunnet*. Stjørdal: Læringsforlaget
- Vegdirektoratet. (2013). *Håndbok 252 – Læreplan for førerkortklasser B, B kode 96 og BE*. Oslo: Statens vegvesen.

Nettadresser

- OK Klinikken. (2014). Trafikkskadde, Osteopati ved trafikk -, sykkel- og fallskader! Hentet fra www.okklinikken.no/trafikkskadde-trafikkulykker
- Statens vegvesen. (2014). Tall for teoretiske og praktiske prøver fra 2000 og frem til og med 2013. Hentet fra www.vegvesen.no/attachment/176617/binary/927242?fast_title=Nøkkeltall%2C+føerprøver.pdf
- Statistisk Sentralbyrå. (2014). Veitrafikkulykker med personskaade, februar 2014, foreløpige tall. Hentet fra www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/vtu

Figuroversikt

- Figur 1: *Kunnskap om tungbil sjåførens utfordringer.*
- Figur 2: *Betraktninger om tungbil sjåførens utfordringer.*
- Figur 3: *Trafikkopplæringen og informasjonsverdier i forhold til andre trafikantergrupper utfordringer.*
- Figur 4: *Ønske om informasjon vedrørende tungbilproblematikken.*

Vedlegg

Vedlegg 1: Mailkorrespondanse Statens vegvesen v/Ann – Iren Nyhagen Dahl.

Hei

Har hatt ferie uke 8.....

Nei, det ikke spørsmål på teori klasse B som gir utfordringer for tungbil sjåfører. Bare oppgaver i forhold til buss, vikeplikt og kollektivskilt.

I oppgaveheftet til Veien til førerkortet (ATL) 2008 som min datter brukte, så var noen få oppgaver. Avstand til forankjørende lastebil, hva gjøre når du blir forbigjørt av lastebil og hva forvente når lastebilen foran deg, skal svinge høyre og venstre.

Ann-Iren

Fra: Tor Erik Berge [mailto:te-berge@hotmail.com]

Sendt: 12. februar 2014 18:45

Til: Dahl Ann-Iren Nyhagen

Emne: Hint

Hei, og takk for sist!

Takk for hyggelige dager i begynnelsen av januar.

For tiden arbeider vi med en kandidatoppgave. I den forbindelse ønsker vi å se nærmere på hvorvidt førerprøvene, i de lette førerkortklassene, omhandler de ulike trafikantgruppers utfordringer i trafikken.

I vårt tilfelle er vi spesielt ute etter spørsmålsstillingen i teoriprøvene, rundt tungbilsjåførens utfordringer. Hvorvidt forventes blivende sjåfører i lette klasser å ha kunnskaper om disse? Finnes det i det hele tatt spørsmål som tar tak i disse utfordringene?

Om noe virker uklart, ta gjerne kontakt!

Med vennlig hilsen,

Tor Erik Berge

Tlf. 47874691

Vedlegg 2: Mailkorrespondanse Statens vegvesen v/Line Nordvik Pedersen.

Fra: Kasim Kurd [mailto:kasimkurd@hotmail.com]

Sendt: 12. februar 2014 17:48

Til: Pedersen Line Nordvik

Emne: Vedrørende kandidatoppgave

Hei Line, og takk for sist!

Takk for hyggelige dager under hospitering i begynnelsen av januar.

For tiden arbeider vi med en kandidatoppgave. I den forbindelse ønsker vi å se nærmere på hvorvidt førerprøvene, i de lette førerkortklassene, omhandler de ulike trafikantgruppers utfordringer i trafikken.

I vårt tilfelle er vi spesielt ute etter spørsmålsstillingen i teoriprøvene, og da spesielt tungbilsjåførens utfordringer. Hvorvidt forventes blivende sjåfører i lette klasser å ha kunnskaper om disse? Finnes det i det hele tatt spørsmål som tar tak i disse utfordringene?

Om noe virker uklart, ta gjerne kontakt!

Med vennlig hilsen,

Kasim Nadeem Kurd

SV: Vedrørende kandidatoppgave

Pedersen Line Nordvik (line.pedersen@vegvesen.no)

[Legg til i Kontakter](#)

14.02.2014

Til: Kasim Kurd

Hei, og takk i like måte 😊

I teoriprøven er det ikke spørsmål som omhandler tungbilsjåførenes utfordringer i forhold til de andre trafikantgruppene. Teoriprøven er i stadig forandring, så om dette blir et tema etter hvert er vanskelig å si.

Men sånn det er i dag så er det ikke tema på teoriprøven.

Tungbilsjåførenes utfordringer er et stadig tilbakevendende tema for oss sensorer som jobber med tungbilprøver. Vi mener blant annet at det skulle være mer fokus på dette i opplæringen, og kanskje

alle skulle ha en time i et større kjøretøy for selv å føle på utfordringene som sjåførene har, men det er foreløpig bare ønsker.

Det er vanskelig og måle dette på en førerprøve også, men i de tilfellene hvor det er mulig, og det oppstår situasjoner med tyngre kjøretøy, blir dette vektlagt.

Vet ikke om dette var svar på det du spør om, men da får du bare prøve igjen ☺

Med hilsen

Line N. Pedersen

Vedlegg 3: Pamflett vedrørende tungbilsjåførens utfordringer.

Akselerasjon

Tenk over det at tungbilene trenger lengre tid til å komme opp i fart, spesielt når de skal inn på en høyhastighets veg.

Bremselengder

I praksis kan lette kjøretøy oppnå dobbelt så stor retardasjon som et full- lastet tungt kjøretøy når det nødbremses på tørr asfalt.

Visste du at...

De tunge bilene har større utfordringer i trafikken enn de mindre kjøretøyene

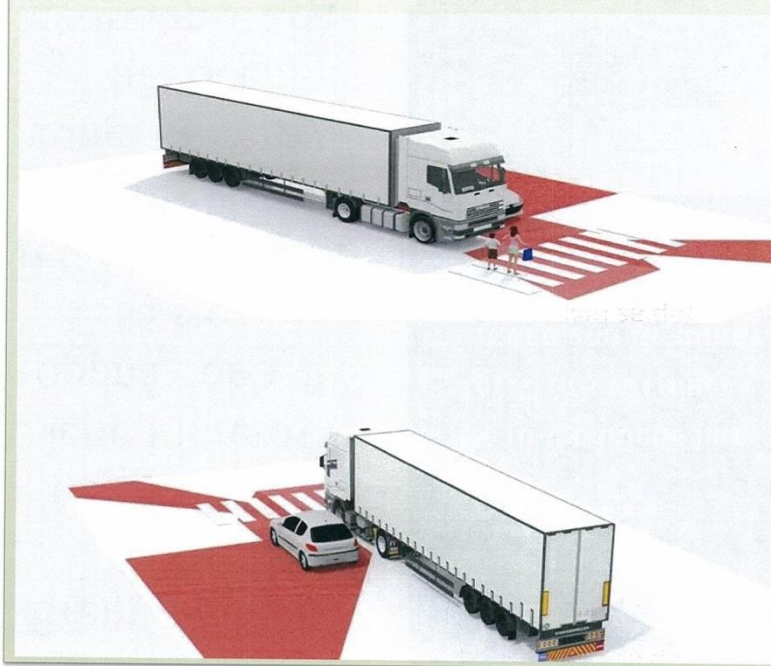


Plassbehov

Husk på at de tunge bilene trenger større plass i kryss, rundkjøringer og skarpe svinger.

Blindsoner

De røde sonene er der sjåføren ikke kan se deg.



Vedlegg 4: Undervisningsplan for sekvens vedrørende tungbilens utfordringer. Supplert med PowerPoint – lysark.

Undervisningsplan for sekvens på gruppenivå

Elevgruppe: Førerkortkandidater

Dato: xx.xx.xxxx

Tema: **Kompetanseheving vedr. tungbilproblematikk**

Ståsted ihht Trafikkoppl.forskriften, Læreplanen og opplæringens hovedintensjoner <ul style="list-style-type: none">• Hvor befinner eleven seg iht forskriften• Hvilke læreplanmål og del-tema strekker eleven seg imot• GDE matrisen ulike nivåer og	Trinn 4. Gjennomført all tidligere obligatorisk opplæring. Herunder veiledningstime trinn 2, trinn 3 og tema 3.8 sikkerhetskurs bane. Jf. Prof. § 11 – 8 (sikkerhetskurs vei, klasse B) Jf. Læreplanens temamål 4.1.2 (sikkerhetskurs vei, kjørekompetanse i landevegsmiljø og forbi kjøringssituasjoner), alt. 4.1.3 (planlegging og gjennomføring av kjøring i variert miljø) Egne evner til å lage og følge planer. Personlige motiver og mål for kjøringen. Personlige vurderings-, reaksjons- og handlingstendenser/mønster i
--	---

føreropplæringens hovedtemaer (håndbok 260)	ulikesituasjoner. (Ref GDE – matrisens øvre nivåer)
Eleven <ul style="list-style-type: none"> Hvilke egenskaper har eleven som innvirker på læring Hva og hvordan gjennomførte eleven sist(e) time(r) 	Gode trafikale kunnskaper, noe mangelfullt med tanke på interessekonflikter og samhandling. Vurdere egne handlingstendenser. Hvorfor gjør han som han gjør? Hva legger han til grunn? Begrunnelse for valg. Tanker og refleksjoner. Reflektert med evner til å påpeke egne sterke og svake sider. Læringsvillig og interessert.
Rammer <ul style="list-style-type: none"> Tiden som rammefaktor Øvingsområde som rammefaktor 	2 x 45 min (implementert i 4.1.1 og 4.1.2/4.1.3) Klasserom + demonstrasjon i nærområdet (tungbil eller buss), før gjennomføring 4.1.2/4.1.3
Egne mål <ul style="list-style-type: none"> Hva ønsker jeg som lærer å formidle 	Bevisstgjøre eleven på tungbilsjåførens utfordringer og begrensninger i trafikken. Få eleven til å sette seg inn i andres situasjon, og foreta veloverveide valg og handlinger på bakgrunn av egne refleksjoner.
Mål for sekvensen <ul style="list-style-type: none"> På bakgrunn av forskriften, læreplanmålet, opplæringens hovedintensjoner, elevens muligheter og begrensninger, og rammefaktorer, samt egne mål 	Øke elevens forståelse for de utfordringer en tungbilsjåfør har. Bidra til samhandling mellom stor og liten bil. Se den tunge bilens interesser og perspektiv. Skape et handlingsmønster som bidrar til en hensiktsmessig trafikal avvikling tuftet på de ulike trafikantgruppens interesser. (Jf. Læreplanens generelle del).
Nødvendig faginnhold <ul style="list-style-type: none"> Trafikkjus Trafikkpsykologi Kjøretøyets virkemåte Fysikk Fagdidaktikk Trafikk & Samfunn 	VTL §§ 3, Trof. § 11-4, pkt. 1. Trafikkrgl. §§ 7 (vikeplikt), 13 pkt. e (vikeplikt for buss ved holdeplass) samt Forskrift om kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Adferd, risiko, empati og evne til å sette seg inn i andres situasjon. Akselerasjon, retardasjon, plassbehov, teori om volum, tyngde, bredde, lengde, bremsekraft osv. Tyngre kjøretøyers betydning for samfunn og næringsliv, dvs. å bidra til å øke kunnskapen om hva nyttekjøretøyene betyr for samferdsel og verdiskaping.
Arbeidsmetoden Instruksjon Tilsvarende disp for time. <ul style="list-style-type: none"> Klargjøring Beskrivelse Motivering Forklaring/demo Arbeidsavtale Bruken av tilsigelsene 	Beskrive sekvensen målsetting (jf. PP- presentasjon) X Motivere for økt samhandling i trafikken, gjerne poengtert ut fra samfunnsmessige og økonomiske hensyn. X X

<ul style="list-style-type: none"> • Bruken av cues • Bruken av kommentar • Plan for overta kontroll 	<p>X</p> <p>Ledsager beskriver trafikale situasjoner for å bevisstgjøre FA underveis i den praktiske sekvensen.</p>
<p>og/eller</p> <p>Formidling / rådgiving</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rommet • Læremidler • Kommunikasjon 	<p>X</p>
<p>og/eller</p> <p>Veiledning</p> <ul style="list-style-type: none"> • Form • Prosess • Gestalt • Kritisk 	<p>Lastebil/buss</p> <p>Pamflett, undervisningsplan og PowerPoint- presentasjon.</p>
<p>og/eller</p> <p>Pbl / Pou</p> <p>Tenk også om</p>	
<p>Induktiv eller deduktiv tilnærming</p>	<p>Induktiv (fra det spesielle til det generelle).</p>
<p>og</p> <p>Den emosjonelle faktor</p>	
<p>og</p> <p>Innlæringsteknikker</p> <ul style="list-style-type: none"> • Spiral omnibus • Hel / delmetoden • Konsentrert fordelt • Overføring av læring • Reptisjon / overlæring 	<p>X (bygger videre på allerede eksisterende kunnskap).</p> <p>X</p>
<p>Og sist men ikke minst</p> <p>MAKVISS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motivering • Aktivisering • Konkretisering • Variasjon • Individualisering • Samarbeid • Samordning 	<p>Skape bedre samhandling i trafikale situasjoner. Forstå tungbilsjåførens hverdag og begrensninger.</p> <p>Opplevelse og erfaring gjennom demonstrasjon. Holdningsskapning.</p> <p>Samspill mellom trafikanter for å bidra til god trafikkflyt og evne til å se andres perspektiv.</p>

<p>Vurdering Plan for hvordan se om eleven har nådd time/sekvens målet</p> <p>Plan for hvordan se elevens ståsted i forhold til læreplanmålet</p> <p>Tilbakemelding til eleven</p> <p>Plan for hvordan lærer har nådd målet for sin utvikling</p>	<p>Kontrollspørsmål og evaluering. Oppsummering og samtale. Hva husker eleven? Hva har han tilegnet seg av ny kunnskap? Hvordan vil han nå opptre nå kontra tidligere?</p> <p>Dialog og refleksjon. Hvilke tanker gjør du deg? Hvordan opptre?</p> <p>Samtale med veileder og pedagogiske observatører. Hvordan stiller de seg til lærers grad av måloppnåelse?</p>





Mål for sekvensen:

- Bevisstgjøring.
- Trafikale utfordringer.
- Holdningsskaping.



Hva vet dere?

- Blindsoner.
- Plassbehov.
- Bremselengder.
- Akselerasjon.
- Forbikjøring.

En liten filmsnutt...

<http://www.youtube.com/watch?v=3AwNgYITOLI>

Tanker/refleksjoner

- Utfordringer?
- Potensielle faremomenter?
- Hvordan unngå fare/ulykker?

Vedlegg 5: Spørreundersøkelse vedrørende tungbilproblematikk og interessekonflikter.

Spørreundersøkelse

1) * Kjønn

- Mann
- Kvinne

2) * Alder

- 16 - 20
- 21 - 25
- 26 - 30
- 31 - 35
- 36 - 40
- 41+

3) Hvilken gruppe tilhører du?

- Førsteårsstudent ved HiNT
- Andreårsstudent ved HiNT
- Øvingselev ved HiNT Trafikkskole

4) * Hvilken trafikantgruppe tilhører du? Flere svar mulig.

- Bil
- Moped/motorsykkel
- Sykkel
- Kollektivt
- Annet

5) * Hva vet du om utfordringene en tungbilsjåfør har i trafikkbildet?

- Ingenting
- Litt
- En del
- Mye
- Svært mye
- Vet ikke

**6) * Når og hvor tror du utfordringene føles størst?
Flere svar mulig.**

	Stor	Middels	Liten
På landeveg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I bymiljø	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ved fartsøkning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ved nedbremsing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**7) * Hvor har du i tilfelle fått denne kunnskapen fra?
Flere svar mulig.**

- Foreldre/foresatte
- Skole/kjøreskole
- Som passasjer
- Som vanlig bilist
- Som yrkessjåfør
- Gjennom media
- Vet ikke

8) * Ta stilling til følgende påstander:

- Tungbilførere møter flere utfordringer i trafikken enn andre.
- Tungbilførere har like mange utfordringer som andre.
- Tungbilførere har få eller ingen utfordringer.
- Tungbilfører har ingenting å klage over.
- Vet ikke

9) * Gir trafikkopplæringa god nok informasjon om andre trafikantgrupper?

- Ja
- Nei
- Vet ikke

10) * I hvilken sammenheng ser du for deg at slik kunnskap kan formidles? Flere svar mulig.

- Trafikalt grunnkurs
- Sikkerhetskurs bane
- Sikkerhetskurs vei
- Frivillig basis, herunder også teorikurs ulike klasser
- Ser ikke nytteverdien
- Vet ikke

11) * Hvordan stiller du deg til å få vite mer om tungbilproblematikken?

- Positiv
- Negativ
- Vet ikke

Vedlegg 6 Samtykkeskjema til Høgskolens bruk av kandidat -, bachelor- og masteroppgaver



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

Forfatter(e): Tor Erik Berge, Svein Ivar Sæther og Kasim Nadeem Kurd.

Norsk tittel: Tyngre kjøretøy vs lette klasser - interessekonflikter?

Engelsk tittel: Heavy vehicles vs light driving license classes - conflicts of interest?

Studieprogram: Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Emnekode og navn: TLB 251, Kandidatoppgave

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: 04.04.2014

Tor Erik Berge

Tor Erik Berge

Svein Ivar Sæther

Svein Ivar Sæther

Kasim N. Kurd

Kasim Nadeem Kurd

