

Kandidatoppgave

**Lysbruk i mørket: Holdninger,
kunnskap og atferd**

**Use of lights in the dark: Attitudes,
knowledge and behavior**

Mer lys!

More lights!

Line Tanemsmo, Erling Aarsnes & Karina Peplinski

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium



Lysbruk i mørket: Holdninger, kunnskap og atferd

Use of lights in the dark: Attitudes, knowledge and behavior

Forord

Studietiden ved HiNT begynner å nærme seg slutten. Vi er tre studenter som om ikke lenge er ferdige utdannet, og dette oppsummerer vi ved å skrive en kandidatoppgave. Bakgrunnen for vår oppgave er våre erfaringer og opplevelser når det gjelder lysbruk i mørket. Det finnes lite stoff som omfatter dette temaet, derfor er det blitt gjennomført en observasjonsstudie av oss for å kartlegge dette. I tillegg har vi sett en del på hva som kan være grunnene til at dette er et utbredt problem.

Vi ønsker å takke alle som har hjulpet oss på veien til ferdig produkt, spesielt vår veileder Roger Hanssen, i tillegg til Rolf Robertsen, Svein Loeng og Aksel Røstad.

Stjørdal, 2014

Line Tanemsmo

Erling Aarsnes

Karina Peplinski

Sammendrag

Etter å ha ferdet en del år i trafikken har vi lagt merke til at det virker som om at det er manglende kunnskap om riktig lysbruk i mørket, spesielt i forhold til det man lærer på mørkedemonstrasjonen ved trafikalt grunnkurs. Hvorfor er det slik?

Vår problemstilling på bakgrunn av våre opplevelser og erfaringer er derfor **«Hva er årsaken til feil lysbruk i mørket, og hva kan vi gjøre for å bidra til bedre kunnskap om riktig lysbruk hos foreldregenerasjonen?»**

Vi bestemte oss tidlig for at vi ønsket å lage et opplysningshefte til målgruppen vår. For å kartlegge hvor mange som bruker lysene sine i mørket feil gjorde vi en observasjonsstudie i forkant.

Observasjonsstudien gikk ut på å telle antall biler som passerte oss og også hvor mange som blendet opp og ned til rett tid og hvor mange som gjorde det til feil tid. På bakgrunn av dette anvendte vi en kvantitativ metode der vi kunne tallfeste resultatet og presentere det i form av figurer. Måten vi gjennomførte observasjonsstudien på resulterte i at alle deltakerne i studien forble anonyme.

Resultatet viste at vi med de rette forutsetningene (vi ikke hadde bil bak oss) telte 165 biler. Av disse var det 61,2 % som blendet ned for tidlig og 77,4 % som blendet opp igjen for sent.

Faktorer som spiller inn på hvorfor det er så mye feil lysbruk ute og går kan være blant annet hukommelse, for lite kunnskap, feil atferd og holdninger. Ofte kan lovverket være vanskelig for enkelte å tolke, det kan også virke som om at mange føler at teorien fra mørkekjøringsdemonstrasjonen ikke er gjennomførbar i praksis, noe som resulterer i at mange lager seg egne meninger om hva som er riktig og galt. Vi føler at vårt produkt kan være med på å opplyse foreldregenerasjonen om hvordan bilens lys skal brukes i mørket på en mest mulig trafikksikker måte.

Summary

After travelling some time in the traffic we have noticed that there is a lack of knowledge about how to use the lights of the car in the right way while driving in the dark. Especially if we compare to what we learned at the course in basic traffic. Why is this so?

Based on our experiences, our approach to the problem is this:

”What is the reason for wrong use of lights while driving in the dark, and what can we do to contribute to knowledge within how to use your lights the right way for the parent generation?”

We decided early that we wanted to make an information booklet for our target group. In order to identify how many people are using their lights wrong we did an observational study in advance.

We counted all the cars we met and of those, how many used their lights in the right way and the wrong way according to when to dazzle up and down when meeting a car in the opposite lane. We used a quantitative method in our observation study because we wanted to present the result in numbers and figures. Everyone in our observation study was anonymous.

With the given qualifications (when we did not have car behind us) we counted 165 cars. Of these there were 61,2 % that dazzled down too early, and 77,4 % dazzled up too late when meeting.

Contributory factors why there is so much wrong use of lights in the dark we conclude to be memory, to little knowledge, wrong behavior and attitudes. Often the legislation can be hard to understand for the every day person. It seems that it is hard for people to use what is being learned in courses out in the real traffic, and that results in people making their own ways and meanings. We truly feel that our booklet can help the parent generation how to use their lights more correctly and safe while driving in the dark.

Innhold

Sammendrag	4
Summary	5
1 Innledning	7
1.1 Teoretisk rammeverk	8
1.1.1 Læringsteori	8
1.1.2 Atferd	9
1.1.3 Øyet i mørket	11
1.1.4 Lys på bilen	12
2 Metode	13
2.1 Metode observasjonsstudie	13
2.1.1 Metodevalg	13
2.1.2 Prosedyre	13
2.1.3 utfordringer	14
2.2 Metode hefte og design	14
2.2.1 Medievalg	14
2.2.2 Innhold	15
2.2.3 Uttrykk og bildebruk	15
2.2.4 Farger	15
2.2.5 Typografi	15
2.2.6 Format og papir	15
3 Resultater	16
4 Diskusjon/ drøfting	17
4.1 Er vi for unge når vi tar kurset?	17
4.2 Endring av atferd og holdninger	18
4.3 Meninger blant foreldregenerasjonen	20
4.4 Tåkelys og parkeringslys	21
5 Konklusjon	23
Litteraturliste	24
Vedlegg 1	26
Vedlegg 2	27

1 Innledning

I 1979 ble mørkekjøringsdemonstrasjonen en del av den obligatoriske opplæringen til klasse B. Da kan vi med sikkerhet si at en stor del av bilistene som ferdes langs vegene ikke har vært igjennom denne demonstrasjonen.

Etter å ha ferdet en del år i trafikken har vi lagt merke til at det virker som om at det er manglende kunnskap om riktig lysbruk i mørket, spesielt i forhold til det man lærer på mørkedemonstrasjonen ved trafikalt grunnkurs.

For å finne ut dette sikkert ønsket vi å foreta en forstudie i form av observasjon der hvor vi kunne kartlegge hvor mange som brukte lysene sine ”riktig” i forhold til dagens opplæring. Det viste seg at over halvparten brukte lysene sine feil ved opp – og nedblending. Altså, flesteparten bruker for lite lys når de kjører i mørket, og vi konkluderte med at det derfor finnes et behov for opplysning/ny kunnskap hos folk.

Vi har valgt foreldregenerasjonen som vår målgruppe. Denne målgruppen ble valgt fordi de enten ikke har hatt mørkekjøringsdemonstrasjon eller fordi det de lærte på mørkekjøringsdemonstrasjonen er delvis glemt, og/eller de har laget seg egne meninger om hvordan lysene skal brukes.

Vi ønsker å opplyse og overbevise de som bruker for lite lys om at metodene som blir demonstrert på mørkekjøringsdemonstrasjonen er den optimale guiden for lysbruk i mørket. Dette vil vi gjøre ved å lage et lite og informativt hefte om lysbruk i mørket. Her vil vi belyse ulike faktorer ved kjøring i mørket, og begrunne hvorfor som en motivasjon for gjennomføring i praksis.

Det vil også være relevant for oss, i tillegg til produktet, å se litt på hva som kan være årsakene til at det brukes for lite lys. Her vil vi se på ulike teorier, blant annet læringsteori, atferdsteori og øyet i mørket.

På bakgrunn av dette er vår problemstilling utformet slik:

«Hva er årsaken til feil lysbruk i mørket, og hva kan vi gjøre for å bidra til bedre kunnskap om riktig lysbruk hos foreldregenerasjonen?»

Vi vil gjøre oppmerksom på en faktafeil ved produktet vårt. ”Det er ikke tillatt å bruke tåkelys i stedet for nærlys på dagtid.” Dette er som vi alle vet feil, og vi håper denne feilen kan sees bort ifra.

1.1 Teoretisk rammeverk

1.1.1 Læringsteori

De fleste forbinder ordet læring med tradisjonell klasseromsundervisning og skolegang (Illeris, 2006). I en klasse har man forskjellige personligheter, og noen lærer fort, mens andre trenger mye demonstrasjon for å kunne lære. Skoleverket fungerer ofte slik at de elevene som er skoleflinke får bygd opp selvtilliten og får økt motivasjon, mens de elevene som sliter litt mer får ofte en negativ innstilling til læring. Læring kan altså framtre som positivt eller negativt for det enkelte individ. Selv om de aller fleste lærer noe på skolen så finnes det ingen direkte sammenheng mellom undervisning og læring.

Men det er ikke bare på skolen at man lærer. Før man i det hele tatt begynner på skolen har man lært grunnleggende ferdigheter. Man lærer til og med i friminuttene i mellom timene gjennom lek og aktivitet.

Selv om man lærer hele tiden er det ikke nødvendigvis slik at alt man lærer er riktig, det kan ofte være feil eller uhensiktsmessig.

(Illeris, 2006)

Det er forsket på hvor fort vi glemmer det vi har lært på en dag. Det sies at 55% er glemt allerede etter 1 time (Wedde, 2012). Deretter tar det ca 9 timer før 65% er glemt og så flates kurven litt ut, men til slutt, etter ca en måned, er ca 80% glemt. Da sitter vi til slutt igjen med 20% av det vi lærte. Likevel er dette veldig individuelt og det finnes flere metoder for å huske mer av det vi lærte. Så vi kan ikke med sikkerhet si at de som har hatt mørkekjøringsdemonstrasjon kun husker 20% av det, dette er bare gjennomsnittet. Mange som deltar kan også synes at dette er viktig lærdom og da vil hjernen automatisk huske mer enn det vi gjør i løpet av en historietime på skolen. Vi kan altså bestemme litt selv hvor mye vi skal huske og vi kan si at det som gjør

inntrykk på oss sitter lengre enn det vi oppfatter som kjedelig og uinteressant.
(Wedde, 2012)

1.1.2 Atferd

Før i tiden ble atferden vår styrt av et behov for å overleve og få avkom (Malt, 2009). Det sies at 80-100% av atferden vår er styrt av gener. Dette har foregått i tusenvis av år og vi har tilpasset oss bedre og bedre. Før handlet det mye om overlevelse, mens nå har alt blitt mye mer komplisert. På den andre siden har ting blitt enklere, spesielt i den forstand at nå er det ikke mye kamp for å overleve, det er nesten blitt en selvfølge. Det å få avkom har også blitt en selvfølge for de fleste, og i dagens samfunn er alt lagt til rette for oss. Dermed har vi utviklet oss enda mer og nå styres atferden vår av helt andre ting enn tidligere.

(Malt, 2009)

Erfaring og arv er viktige nøkkelord når vi snakker om atferd. I arven vår ligger kapasiteten til å lære ting. På den andre siden vil erfaringer også være med på å bestemme atferden vår, dermed kan vi si at det vi lærer og de erfaringene vi høster er med på å bestemme vår atferd som individer. Vi har også evnen til å endre atferd. Vi kan bli lært opp til å oppføre oss på en bestemt måte, men vi kan selv bestemme oss for å endre atferd basert på forskjellige erfaringer. Vi mennesker, som alle dyr har medfødte instinkter, og disse instinktene våre er med på å bestemme atferd. Et eksempel kan være når vi er sultne. Da vet vi at vi trenger mat og dermed vil vi skaffe oss mat vi kan spise slik at sulten forsvinner.

(Aarnes, 2007)

Det finnes mange forskjellige typer atferd. En av de er stereotyp atferd. Dette betyr at vi reagerer på en bestemt ting på samme måte hver gang. Ta for eksempel en person som er redd for mus. Vedkommende vil da mest sannsynligvis skvette hver gang den ser en mus, da har han/hun en stereotyp atferd. Hvis vi trekker inn mørkekjøring, kan vi si at en person vil skru av fjernlysene sine når han/hun ser møtende lys. Dette er en reaksjon. Selv om de fleste av oss har stereotyp atferd til forskjellige ting, kan dette endres. Hvis vi vil endre en atferd, kan vi det, nettopp ved læring. (Aarnes, 2007)

En annen type atferd er altruisme og typisk for denne atferden er sjenerøsitet. Her gjør vi ting for andre uten at vi nødvendigvis får noe tilbake for det ved at vi opptrer på en måte som kan beskrives som omsorgsfullt. I trafikken er dette meget viktig for et godt samspill. Vi kan hjelpe noen uten å få noe tilbake, fordi kanskje vil noen andre hjelpe oss en gang vi har behov for det. Til slutt vil alle tjene på å hjelpe hverandre og vise vennlighet ovenfor hverandre uten annen belønning enn følelsen av å hjelpe et medmenneske, noe som kan være en god følelse i seg selv. (Aarnes, 2007)

Det er også viktig å ta opp begrepet sosiologi. Dette er begrep som beskriver forholdet mellom individer i et samfunn der en tar for seg regler og normer i en samfunnssammenheng. I et samfunn vil det alltid eksistere visse regler og normer, noe som er viktig for oss for å fungere sammen som gode medmennesker. Dette kan være med på å skape visse holdninger og atferd hos mennesker.

(Aarnes, 2007)

Behaviorismen er også sentral her. Behaviorismen handler om atferd hos individer der hvor stimulus og respons brukes for å oppnå et resultat. Den mener også at det er ingen indre egenskaper å utvikle. All atferd blir lært, bortsett fra noen medfødte reflekser. Dette kan være reflekser som for eksempel fluktinstinkt og griperefleks (Loeng, 2013, powerpoint).

Thorndike sin effektlov sier ” en sammenligning mellom stimulus og respons styrkes når stimulusen etterfølges av en tilfredsstillende og svekkes hvis den etterfølges av en sjenerende tilstand.” (Vold, 2012).

Altså er Thorndike interessert i hva som skjer etter at responsen er gitt, det som blir konsekvensen av responsen. Læringen forekommer som et resultat av at det som påvirker individet (stimulus) og den atferden som er resultat av denne påvirkningen (respons) styrkes. Behaviorismen legger vekt på å belønne og oppmuntre ønsket atferd og ignorere uønsket atferd (Loeng, 2013, powerpoint). Dette kan dras inn i mørkekjøringen. Hvis vi for eksempel kjører med fjernlys for lenge, kan den i mot oss blinke med sine lys for å få oss til å skru de av. Dette oppleves ofte som ”kjef” og da kan vedkommende sannsynligvis endre atferden til neste gang han/hun møter bil i mørket, ved å blende ned tidligere for å unngå å irritere møtende bil.

1.1.3 Øyet i mørket

Synet er det viktigste vi har i trafikken og det er det som henter inn det meste av all den informasjonen vi trenger for å kunne kjøre bil. Nærmere sagt er 80 % av alle sanseinntrykk via synsfunksjonen (Krogh Optikk, u.a.).

Mennesket er dessverre dårlig utrustet rent biologisk til å kjøre i mørket, men beklageligvis er det mange som ferdes i mørket på samme måte som ved gode lysforhold. (Rumar, 1980)

Ved en hastighet på 60 km/t er det dobbelt så farlig å kjøre i mørket enn ved dagslys, og ved 120 km/t er det seks ganger farligere å kjøre i mørket. Kjøring i mørket kan også knyttes opp i mot alkohol og trøtthet, men den aller største utfordringen er rett og slett dårlig sikt. Folk er vant til å se opp og langt frem på dagtid, men tenker ikke over mørkets korte siktstrekninger, vi må altså endre måten vi bruker blikket på ved kjøring i mørket. (Rumar, 1980)

Øyet fungerer slik at det regulerer mengden lys det slipper inn, og lysåpningen tilpasses lysmengden. Jo mer lys, desto mindre åpning. Øyet trenger også tid på seg til å venne til seg store lysendringer, noe som kalles adaptasjon. Dette kjenner vi alle til hvis vi for eksempel er i et mørkt rom og kommer inn i et rom med masse lys, eller hvis vi kommer fra et rom med masse lys til et mørkt rom. Det tar litt tid før vi klarer å se ordentlig. Det tar lengre tid fra lyst til mørkt enn omvendt. I mørket nedsettes også vår evne til å se tydelig, og det blir vanskeligere å skille detaljer. Vegene og miljøet rundt vegene reflekterer lite lys, derfor trengs det ekstra mye lys fra bilene. I tillegg oppleves lyset som sterkere enn det egentlig er på grunn av at øyet har tilpasset seg mørket. (Rumar, 1980)

Når man blir trøtt blir øynene ekstra følsomme for lys da pupillmekanismen går inn i et slags stresstilstand. Denne oppstår som følge av at øyet prøver å minske blinding gjennom å minske åpningen for lys samtidig som den øker lysåpningen for å øke lyset fra vegkanten. I tillegg har vi mørkets ensformighet, at det er ingen varierende landskap å feste øynene på kan virke trøttende. (Rumar, 1980)

En av de store utfordringene med øyet er dens utsatthet mot aldring, og alt som oppleves som utfordrende med kjøring i mørket forverres betraktelig med alderen. Lysfølsomheten, skarpsynet, adaptasjonsevnen, pupillrefleksjonen, synsfeltet og evnen til å

komme seg etter blinding er en del av faktorene som avtar med alderen. En 60-åring trenger 3-5 ganger mer lys enn en 20-åring for å få samme synsopplevelse.

(Rumar, 1980)

1.1.4 Lys på bilen

(Statens Vegvesen, 2010)

Kjørellys

Kjørellys skal bestå av to lykter foran som gir enten hvitt eller gult lys. Dette kan benyttes som kjørellys: nærlys (med og uten redusert spenning), særskilt godkjente lykter eller lykter for kurve-/tåkelys.

Nærlys

Når det kommer til nærlys kan man ikke ha flere enn to stk, og det er ikke tillatt å bruke i kombinasjon med tåkelys. Det er derimot tillatt å bruke nærlys i kombinasjon med fjernlys.

Fjernlys

Man kan ha to eller fire fjernlys på bilen. De skal aldri lyse sterkere enn 480 lux.

Tåkelys

Man kan bruke tåkelys i stedet for nærlys når man kjører på dagtid. To tåkelys er maks, og det er kun tillatt å bruke tåkelys i kombinasjon med fjernlys ved kurvekjøring i lav hastighet (10-20 km/t), aldri ellers.

Parkeringslys

Slik som mange av lysene over er det også her kun tillatt med to stk parkeringslys. Parkeringslysene skal bestandig være tent, dette gjelder da også ved kombinasjon av andre lystyper slik som nærlys, tåkelys, fjernlys og baklys.

(Statens Vegvesen, 2010)

2 Metode

2.1 Metode observasjonsstudie

2.1.1 Metodevalg

Av metoder fant vi ut at kvantitativ metode ville passe best for vår undersøkelse. Det er fordi vi ønsker å kunne lage en statistikk over resultatet vi kom frem til. På denne måten forblir alle som var med i forsøket anonyme, både for oss og for omverdenen.

Kvantitative undersøkelser tar for seg mange enheter og kalles derfor ofte for ekstensive (Notatene.no, 2012). Det er bestemt på forhånd hvilken informasjon som skal samles inn, og man ønsker som oftest å kunne lage en statistikk av data som har blitt innsamlet. Gjennom informasjonsinnsamlingen og statistiske analyser kan man finne sammenhenger og svar på de problemstillinger man har stilt i forkant av undersøkelsen (nifab.no. 2013).

2.1.2 Prosedyre

Valg av strekning var forholdsvis enkelt, da det var nødvendig med en strekning med minst mulig gatelys. Vi ønsket minst mulig gatelys fordi da er bruken av fjernlys hyppigere, noe som gjorde det lettere for oss å foreta undersøkelsen. Den utvalgte strekningen ble derfor Hell-Selbu og tilbake. Strekningen ble kjørt to ganger hver retning.

På grunn av at trafikkbildet er dynamisk er det ikke mulig for oss å på forhånd bestemme hvor mange eller hvem vi vil ha med i undersøkelsen vår. Derfor måtte det bli slik at alle som kjørte i motgående kjøreretning retning Selbu-Hell ble med i undersøkelsen. Vi fikk derfor heller ikke mulighet til å vite noe om førerne av bilene.

Undersøkelsen skulle foregå ved at vi kjørte bil retning Hell-Selbu og gjøre opptelling av alle bilene som kom i mot. Da skulle det telles antall biler som passerte oss, antall biler som blendet ned til riktig tid og antall biler som blendet opp igjen til riktig tid.

2.1.3 utfordringer

Ved flere anledninger fikk vi bil bak oss slik at vi ikke fikk anledning til å sjekke hvorvidt motgående bil blendet opp til riktig tid eller ikke. Ved første mulige anledning kjørte vi inn til siden og slapp forbi bil bak for å kunne fortsette med tellingen med riktige forutsetninger.

Det vi også måtte passe på var å ha så god avstand til bilen foran at motgående trafikk fikk anledning til å blende opp til fjernlys imellom.

Det er også en utfordring at alle som er med i undersøkelsen er anonyme. Vi får derfor ingen mulighet til å kartlegge hvor mange av førerne som tilhører foreldregenerasjonen, ei heller noen tallfestet bekreftelse på at det er denne målgruppen som bruker for lite lys.

2.2 Metode hefte og design

2.2.1 Medievalg

Vi valgte hefte som produkt fordi vi ønsker å gjøre det enkelt for leseren. Målgruppen vår har kanskje ikke tilgang på medieverktøy i like stor grad som oss i den yngre generasjonen. Om de har tilgang kan det tenkes at de synes dette verktøyet for innhenting av informasjon er tungvint. Vi har allikevel skrevet opp en facebook-link inne i heftet for de som skulle ha tilgang på medieverktøy og er aktive på sosiale medier. Her kan de få utvidet informasjon og videoer. Facebook-siden kan sees på som et tilleggselement til heftet vårt. Siden er aktiv, men dessverre ikke like godt utarbeidet per dags dato.

2.2.2 Innhold

Heftet er lagd slik at det aller viktigste skal være med. Vi var spesielt opptatt av parkeringslys, og opp – og nedblending, derfor måtte vi utelate enkelte ting. Heftet er ment å være en kilde til opplysning og et produkt som kan være til hjelp til de som sitter inne med feil informasjon. Det skal være lett leselig og kortfattet slik at folk skal orke å lese hele før de blir lei.

2.2.3 Uttrykk og bildebruk

Vi valgte å gå for et enkelt uttrykk, med inspirasjon fra Swiss Style/Design. Enkle, rene linjer, få farger. I tillegg valgte vi å kommunisere budskapet via infografikk, det er derfor ingen bilder, kun illustrasjoner. Illustrasjoner gir rom for å gjøre budskapet morsomt å lese. Ønsket var at budskapet og designet skulle samsvare, altså rent, enkelt og moderne. Det enkle er ofte det beste.

2.2.4 Farger

Fargepaletten består i hovedsak av tre farger. En turkis, en rød-oransje, og en kremhvitt farge. I tillegg er det blitt brukt svart i noe av mengdeteksten for variasjonen sin del. Men det er de tre hovedfargene som alltid går igjen. Disse tre fargene er i god kontrast mot hverandre, spiller veldig godt sammen og gir et spennende og tidløst uttrykk.

2.2.5 Typografi

Fonten som er blitt brukt er en grotesk, Helvetica Neue. Den ble valgt fordi den er ren og enkel å lese. Det er også blitt brukt kalligrafiskrift, dette gir en veldig fin kontrast mot den enkle grotesken.

2.2.6 Format og papir

Formatet er på 180 x 110 mm. Det er en praktisk størrelse, ikke for stort, og ikke for lite, noe som vi synes er viktig for leseren.

Vi valgte å bruke 300 grams naturpapp, litt tykkelse på papiret ved spiralinnbinding ser og føles bedre, og det tåler mer. Papiret er matt, det passer best til uttrykket.

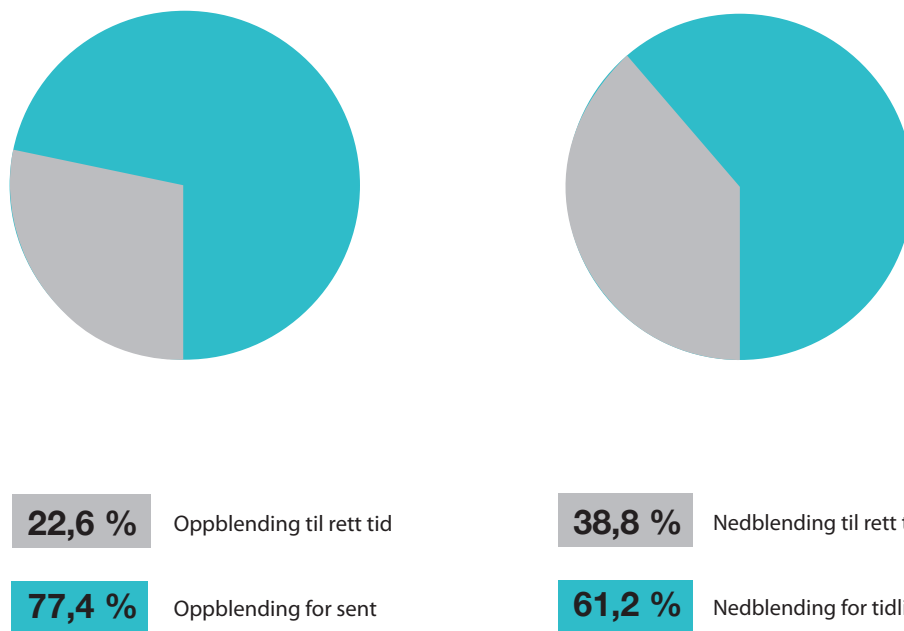
3 Resultater

Resultatet viste at vi med de rette forutsetningene (vi ikke hadde bil bak oss) telte 165 biler. Av disse var det 102 stk som blendet ned for tidlig og 129 stk som blendet opp igjen for sent. Det var et flertall som blendet ned for tidlig, men det var enda flere som blendet opp igjen for sent. Hvis vi regner ut prosentdelen, så var det 61,2 % som blendet ned for tidlig og 77,4 % som blendet opp igjen for sent.

Det vi opplevde som mest typisk for de som blendet ned for tidlig, var at de blendet ned med en gang de så lysene våre. Området mellom oss var ikke opplyst og de kunne hatt på fjernlysene mye lengre uten å blende oss. De som blendet opp for sent satte ikke på fjernlysene sine igjen før etter at de hadde passert oss.

I starten av kjøreturen var det skumring, altså ikke helt mørkt. Der ville vi ha på fjernlys for å få bedre sikt. Vi kjørte på landeveg uten gatelys, så det var relativt mørkt også i skumringen. Her møtte vi en del biler som kjørte med nærlys. De synes antageligvis ikke at det var mørkt nok til å benytte seg av fjernlysene på denne tiden av døgnet. Vi mener at det var nødvendig med fjernlys også i skumringen, før det ble helt mørkt. Dermed fant vi ut at mange ikke vet helt når de skal begynne å benytte seg av fjernlysene, men vi valgte allikevel ikke å belyse dette i heftet vårt.

Nedenfor er resultatet fra observasjonen presentert:



Figuren til venstre viser antall som blander opp til rett tid og antall som blander opp for sent ved passering av møtende bil. Figuren til høyre viser antall som blander ned til riktig tid og antall som blander ned for tidlig ved møte med motgående trafikk.

4 Diskusjon/ drøfting

4.1 Er vi for unge når vi tar kurset?

Regelverket sier at vi kan være med på trafikalt grunnkurs når vi har fylt 15 år. Når man er ung er hjernen vår enda ikke ferdig utviklet. Nå har vi mange forskjellige deler i hjernen, og noen av delene blir ikke ferdig utviklet før vi er i 25-årsalderen. Dette vil selvfølgelig også være individuelt og fra person til person, men gjennomsnittet er ca 25 år (Moe, 2010).

Mørkekjøringsdemonstrasjonen foregår på kveldstid på vinterhalvåret. Mange av de som er med på dette har tilbrakt dagen på skole eller jobb, og vil da ofte være sliten og utålmodig. Dette kan igjen føre til at deltagerne ikke får med seg så mye av det som faktisk foregår på kurset. En kan sammenligne det med en dag på skolen. Hvor

mange elever kan gjengi alt de har lært denne dagen? Når kurset kan tas i så ung alder kan vi tenke oss at en person har glemt hva han/hun lærte når vedkommende har fylt 45 år. Det er også mange som er med på kurset som ikke begynner å kjøre før det har gått flere år. Er det da så enkelt å huske dette med riktig lysbruk i mørket? Kanskje vi rett og slett er for unge når vi er deltakere på mørkekjøringsdemonstrasjonen. Eller kanskje vi ikke fulgte så godt med. Det er enklere å gjøre som alle andre gjør hver eneste kveld når det er mørkt enn det er å gjøre det man lærte av trafikklæreren på én kveld.

4.2 Endring av atferd og holdninger

Som trafikklærere jobber vi hele tiden med å skape gode holdninger hos elevene, dette starter med det trafikale grunnkurset. Her inngår jo da mørkekjøringen og ved dette vil vi at elevene sitter igjen med kunnskap om hvordan de skal bruke lysene når de ferdes i mørket. Vi tror og håper at de vil bruke det de har lært i praksis og at vi har skapt gode holdninger hos dem som sjåfører når de begynner å kjøre bil uten oss i passasjeret.

Her kan foreldres eller venners holdninger være med på å gjøre vårt arbeid svært vanskelig. Hvis en person har vært med i bilen med foreldrene sine i 16 år, vil det heller være sannsynlig at vedkommende vil kopiere deres holdninger framfor de holdningene vi prøver å få fram hos dem under opplæringen.

Vi kan se for oss en situasjon der en elev har en far som har blendet ned svært tidlig hver gang han har møtt en bil i mørket og bannet og kjeftet til de som ikke gjør det samme som han selv. Er det da mest sannsynlig at eleven gjør det samme som sin far, eller det han lærer i løpet av et par timer på en mørkekjøringsdemonstrasjon? Da er det mer sannsynlig at han/hun kommer til å kopiere farens holdning. Det er ikke enkelt å endre en holding til en person på 6 måneder når holdningen har vært den samme i mange år. Da er det også like sannsynlig at vedkommende kommer til å beholde den samme væremåten i trafikken når han/hun blir voksen.

Likevel kan vi ikke slå oss til ro med at det er umulig å endre holdninger og atferd hos en elev under opplæringen. Hvis vi slår oss til ro med at det er umulig, vil vi hvertfall

ikke komme noen vei med å endre eller skape gode holdninger. Vi må prøve, selv om det er en stor utfordring. Det er forsket på at det er mulig å endre atferd, men det er ikke enkelt å gjøre dette over en kort tidsperiode, spesielt hvis personen ikke er motivert for dette. Det kreves motivasjon for å lære noe.

(Aarnes, 2007)

Hvis vi knytter atferden vår ved kjøring i mørket opp mot læringsteori og behaviorismen så kan vi si at det her er grunnlag for Thorndikes effektlov. Den sier noe om at handlinger som fører til noe positivt blir gjentatt, mens handlinger som fører til noe negativt opphører (denstoredanske.dk). Her kan vi se en sammenheng med atferden ute i trafikken, og med oss selv som eksempler på den tiden vi var ferske bilførere og begynte å ferdes i trafikken med de verktøy trafikkopplæringen hadde gitt oss. På mørkekjøringsdemonstrasjonen på trafikalt grunnkurs lærte vi å beholde fjernlysene lengst mulig, men slå de av når man møter lysstrålen til motgående kjøretøy (ca. 200-300 m). Ved å praktisere dette ut i virkeligheten som ferske bilførere opplevde vi alle å få ”kjef” av motgående kjøretøy. Det betyr at responsen av vår tillærte handling fikk en negativ konsekvens. Dette førte raskt til at vi endret vårt handlingsmønster ved motgående trafikk i mørket. Ofte vil ferske og relativt usikre bilister unngå å gå imot strømmen. Ved å blende ned så raskt som mulig unngikk vi mas fra andre bilister, og dette oppleves som en positiv konsekvens og en slags belønning. I ettertiden og helt til man begynte på trafikklærerutdanningen har man nærmest opplevd det med nedblending som en konkurranse, hvem klarer å være flinkest og blende ned forrest? Etter snart to år ved trafikklærerutdanningen har vi oppdaget at dette er helt feil holdning til lysbruk i mørket, etter som vi ønsker mer lys og bedre sikt.

Som nevnt opplevde vi å måtte tilpasse lysbruken vår. Når man kjører ute i trafikken lærer man hele tiden, men alt man lærer trenger nødvendigvis ikke å være riktig. Det kan like ofte være feil eller uhensiktsmessig (Illeris, 2006), noe som vi har erfart.

4.3 Meninger blant foreldregenerasjonen

Selv har vi innad i gruppen snakket med egne foreldre og slektninger som tilhører målgruppen vår. Av de vi har snakket med er det ingen som har noen tro på dagens mørkekjøringsdemonstrasjon og føler det er ugjennomførbart i den virkelige trafikken. Vi har fått utsagn som ”Det er idioti å blende opp to billengder før man passerer motgående bil! Ingen klarer å vite helt sikkert hva to billengder er!”, og ”Det er bare tull å skulle beholde fjernlysene på så lenge, man blir jo blendet, og vi som er godt voksne er mye mer følsomme for lys.”

Det virker som om at det foreldrene våre opplever og erfarer ikke samsvarer med teorien om at en 60-åring trenger 3-5 ganger mer lys enn en 20-åring i mørket for å få samme synsopplevelse (Rumar, 1980). De mener altså at lys fra motgående bilister er ekstra sjenerende og at de er mer ømfintlige for å bli blendet. Dette mener de også har noe med den nye generasjonen lys som brukes, da snakker vi om xenonlys. I følge våre foreldre er xenonlys mye mer sjenerende, noe som godt kan hende at stemmer. Det virker uansett på oss som om at våre foreldre er mye mer opptatt av blending og sjenerende lys enn konsekvensene av for lite lys langs vegen. Noe lys til sjenanse må de klare å tåle.

Utsagnet om at ingen klarer å beregne to billengder kan vi både si oss enige og uenige i. At INGEN klarer det kan neppe stemme, men som vi vet har vi mennesker problemer med å bedømme avstand ved hastigheter høyere enn 50 km/t. (Glein & Lødemel, 2011, s. 186). Man skal ikke se bort ifra at mange bedømmer to billengder feil og ender opp med å blende opp både fire og fem billengder før, noe som kan føre til at blendingsfølelsen økes betraktelig. Ergo sitter mange igjen med meningen om at dette bare er tull. Det kan også tenkes at mange har møtt på bilister som kjører med 1000-metere og generelt sitter igjen med en dårlig opplevelse.

I en debatt i regi av Gjensidige i Norge på Facebook fra 15.11.11 diskuteres dette med bruken av fjernlys. Her kom de med følgende utsagn:

”Mange bilister kjører unødig på nærlys der de burde brukt fjernlys – de blander ned for tidlig ved møte, og venter for lenge med å blende opp.

Ved kjøring med nærlys er siktlengden 30-50 meter. Kjører man i 80 km/t forflytter man seg 22 meter per sekund, dette betyr at man har kjørt nesten halve

siktstrekningen før man rekker å begynne å bremse. Hva mener du er riktig lysbruk i mørket?”

Heldigvis var det mange oppegående synspunkter her som var i tråd med det vi underviser på mørkedemonstrasjonen, men vi fikk også noen som hadde andre meninger om saken:

” Unskyld mæ, e det bedre å blende bilisten som kommer i mot? Hate idiota som kjøre rundt me fjernlysan på hele tia å blende mæ i hver sving så æ bare ser stjerne. Livsfarlig! Mye bedre å blende ned litt tidligere!”

”var det ikke litt feil her da??? skal vel være omvendt. at folk kjører med fjernlys når de burde brukt nærlys....”

”Idiotisk og ubrukelig "regel" i praksis...er ikkje akkurat mange som holder seg til 480 lux grensa.... og ved å sette på langlys 2 billengder før møtende bil hjelper lite & ingenting mht å reagere på eventuell fotgjenger, en klarer ikkje å reagere tidsnok i f.eks 80km/t til at det utgjør noe.. For blenda blir en uansett hvor en har blikket da en faktisk har perifersyn også.... teori & praksis, 2 helt ulike ting ofte...”
(facebook.com/GjensidigeNorge, 2011)

4.4 Tåkelys og parkeringslys

Tåkelys og bruken av dette er noe som blir diskutert opp og i mente i alle aldersgrupper. Hva er lov og hva er ikke lov? Hvorfor bruker folk tåkelysene feil, og er det mangel på kunnskap eller er det rett og slett fordi det er ser stilig ut? Mange ungdommer lever og ånder for bilen sin, og den kan ofte være et symbol på frihet og voksenalder. Mange bruker bilen sin for å tøffe seg for andre og da vil de at den skal fremstå best mulig. Det kan virke som om at ungdommen synes at det er kult med mest mulig lys i fronten.

Foreldregenerasjonen på sin side tror vi ikke er ute etter å ”tøffe” seg i lik grad som ungdommen. Det kan tenkes at de observerer flere som kjører med tåkelys, og har fått for seg at dette er rett. Eller det kan hende at noen rett og slett ikke bryr seg om hvilke lys de bruker, det er jo tross alt sjeldent at noen får konsekvenser for det. Det står mye om lovlig og ulovlig lysbruk på internett, men internett gir dessverre ingen garanti for

at alle har lest og forstått.

Loven gir rom for at man kan bruke tåkelys sammen med parkeringslys på dagtid, men vi har ved flere anledninger observert folk som kjører med dette i mørket i tillegg. Her kan det tenkes at vedkommende rett og slett har glemt seg, og grunnen til at de ikke merker det er mest sannsynlig fordi de kjører der hvor det er gatelys.

Et annet tema som er utrolig viktig å ikke glemme er bruken av parkeringslys. Vi kan nesten tørre å si at hver gang vi er ute og kjører møter vi på en eller annen bilist som står parkert langs vegen eller ved en holdeplass med nærlys på. Feil bruk av parkeringslys ved stans kan være direkte farlig for personer i og rundt bilen. Vi tror at mangel på kunnskap kan være hovedårsaken her. En av oss i gruppen spurte sin egen mor om hun kunne slå ned på parkeringslys, men fikk til svar at det visste hun ikke hva var for noe. Denne moren hadde i sin tid deltatt på mørkekjøringsdemonstrasjon, vi kan da tenke oss hvor lite de som aldri har deltatt vet om dette temaet.

Dette gjelder ikke bare vanlige bilister, men også offentlige instanser slik som politi. Det at en offentlig instans med så mye autoritet og innflytelse ikke bruker parkeringslys kan være med på å skape en trend som ikke er ønskelig. ”Gjør politiet det slik er det sikkert rett” kan folk ha lett for å tenke. Det skal sies at politiet som oftest står med blålys på i tillegg, så det er som regel ingen tvil for møtende trafikk hva det er. Det kan også tenkes at de trenger lysene sine for å gjøre jobben sin, dette kan vi ikke si noe helt sikkert om, men det kan være verdt å stille spørsmål ved uansett.

5 Konklusjon

Vi vil konkludere med at det finnes mange årsaker til feil lysbruk i mørket. Faktorer som spiller inn her er blant annet hukommelse, for lite kunnskap, feil atferd og holdninger. Ofte kan lovverket være vanskelig for enkelte å tolke, det kan også virke som om at mange føler at teorien fra mørkekjøringsdemonstrasjonen ikke er gjennomførbar i praksis, noe som resulterer i at mange lager seg egne meninger om hva som er riktig og galt. Vi føler at vårt produkt kan være med på å opplyse foreldregenerasjonen om hvordan bilens lys skal brukes i mørket på en mest mulig trafikksikker måte. I tillegg til at heftet inneholder hva som skal gjøres, har vi også med litt om hvorfor det er riktig. Altså, ikke bare hva, men hvorfor. Dette kan bidra til bedre forståelse og være en motivasjon til riktig utførelse.

Litteraturliste

- Illeris, K. (2012). Læring.
Oslo. Gyldendal akademisk
- Wedde. (2012). Så fort glemmer du... Hentet 03.02.14 fra:
<http://www.nettavisen.no/3335419.html>
- Malt. (2009). Atferd. Hentet 10.02.14 fra: <http://sml.snl.no/atferd>
- Aarnes. (2007). Atferdsbiologi. Hentet 10.02.14 fra:
<http://www.mn.uio.no/ibv/tjenester/kunnskap/plantefys/zoologi/atferd.pdf>
- Loeng, S. (2013). Læringsteori. [Powerpointpresentasjon].
Stjørdal: Høgskolen I Nord-Trøndelag
- Vold, K. (2012). Behaviorismen. Hentet 25.01.14 fra:
<http://prezi.com/df5pjcps0pkr/behaviorismen/>
- Krogh Optikk. (u.a.). Øynene og synet. Hentet 10.12.13 fra:
<http://kroghoptikk.no/Oyehelse/Oyets-anatomi/Oyne-og-syn/>
- Rumar, K. (1980). Ögat och mörkertrafiken.
Stockholm.

- Statens Vegvesen. (2010). Kjørelysene. Hentet 27.01.14 fra:
www.vegvesen.no/kjoretoy/fakta+og+statistikk/sikker+bil/passiv+sikkerhet/bilens+lys
- Notatene.no. (2012). Metode, overordnet perspektiv. Hentet den 18.02.2014 fra: <http://notatene.no/?p=799>
- Nifab.no. (2014). Introduksjon til forskning. Hentet den 19.01.2014 fra:
http://www.nifab.no/forskning/introduksjon_til_forskning
- Moe. (2010). Umodne hjerner gir farlige sjåførere. Hentet 05.02.14 fra:
http://www.rb.no/bil/trafikkens_unge_ofre/article5007138.ece
- Den store danske. (u.d). Effektloven. Hentet 01.02.14 fra:
http://www.denstoredanske.dk/Krop,_psyke_og_sundhed/Psykologi/Psykologiske_termer/effektloven
- Glein & Lødemel. (2011). Trafikkdidaktikk. (4. Utg.) Oslo, NKI forlaget AS
- Gjensidige i Norge. (2011). [Facebookside]. Hentet 08.01.14 fra:
<https://www.facebook.com/GjensidigeNorge/posts/310620552282602>
- I tillegg til alle våre kilder har vi også brukt mye av våre egne erfaringer og opplevelser som grunnlag for en del av drøftingen

Vedlegg 1

Samtykkerskjema.



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

Forfatter(e): Line Tanemsmo, Karina Peplinski
og Erling Aarsnes

Norsk tittel: Lysbruk i mørket: Holdninger,
Kunnskap og atferd

Engelsk tittel: Use of lights in the dark:
Attitudes, knowledge and behavior

Studieprogram: Trafikk lærerutdanningen

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: 27 februar 2014

Line Tanemsmo
underskrift

Erling Aarsnes
underskrift

Karina Peplinski
underskrift

underskrift



Vedlegg 2

Tilhørende Facebook-side.

The screenshot shows a Facebook page for 'Mer lys' in a Firefox browser window. The browser's address bar shows the URL <https://www.facebook.com/lysbruk>. The page header includes the search bar and navigation links like 'Hjem', 'Innlegg', and 'Administrasjonspanel'. The main content area features a large teal graphic with two cars emitting light beams that converge towards the center. Text above the graphic reads '200-300 m'. Below the graphic, it says 'Allerede opplyst'. A smaller version of the graphic is shown to the left of the page name 'Mer lys', which has '57 liker - 2 snakker om dette'. Below the page name, there is a community post from 'Samfunn' with the text 'Bruker du nok lys i mørket? Denne siden kan kanskje forandre ditt syn på lysbruk i mørket'. The post has 57 likes and is categorized as 'Bilder'. On the right side, there is a sidebar with 'Nylig 2014' and a section titled 'Se annonsen din her' for 'Mer lys' with the text 'Mange vet ikke hvordan man bruker parklys. Er du en av dem? Parklys skal alltid brukes nå...'. At the bottom of the page, it says '43 venner liker Mer lys' and there is a 'Fremhevede' dropdown menu.