

HOLD AVSTAND

1001 - 1002 - 1003



Iselin Larsen

Henriette Håhjem

Thea Vamnes Grinna

Kandidatoppgave

Våren 2010

2-årig grunnutdanning

for trafikklærere



SAMMENDRAG

I kandidatoppgaven ”*Hvordan kan vi bidra til at trafikanter holder avstand i trafikken?*” ønsker vi å minne trafikanter på hvor viktig det er med god nok avstand til forankjørende. Man ser daglig eksempler på at trafikanter holder for liten avstand til forankjørende, og tall fra forsikringselskaper viser at påkjørsler bakfra er en av de vanligste ulykkesårsakene. Det virker som at mange ikke er klar over at det finnes en lov som omhandler det å holde avstand.

Vi har valgt å bruke en holdningskampanje / film for å få frem vårt budskap. Filmen har en varighet på i overkant av ett minutt, noe vi mener er nok til å bevisstgjøre trafikanter på deres handlinger i trafikken. Vi har tatt utgangspunkt i kampanjene til Statens Vegvesen *Stopp og sov* og *Husk bilbelte*, og ønsket å lage en tilsvarende kampanje. Vi valgte et tema som engasjerer oss. For å få oppgaven gjennomførbar har vi fått hjelp til filming og redigering av studenter på Multimedielinja på Høgskolen i Steinkjer.

Vi føler vi har fått frem budskapet vårt bra gjennom filmen, og håper at den kan komme til nytte også i andre sammenhenger.

SUMMARY

In our main task: "*How can we participate for road users to keep distance in traffic?*" our wish is to remind road users how important it is to keep distance to the car ahead of you while driving. Every day we see that it is a stress factor to have a car driving straight behind you. We got numbers from an insurance company, which told us that car crashes from behind are the most common car accidents. It seems like many people don't know that there are laws and rules about this.

We chose to use an awareness campaign to bring out our message, in this case a short film. The film lasts about a minute, enough to bring out our message. Our base was in the earlier campaigns *Stop and Sleep*, and *Use Seat Belt*. We chose a theme that caught our interest and commitment. To make this task feasible, we got some help from students from multimedia on Steinkjer College.

We feel that our message gets out through this film, and we hope that it can be used in other areas than just this main task.

Innholdsfortegnelse

Kandidatoppgave.....	1
FORORD	5
VEIEN TIL KANDIDATOPPGAVEN	6
Planlegging	6
Manus	7
Innspillingsdagen	10
Ferdigstilling	11
OM KAMPANJEN	12
FAKTA OM Å HOLDE AVSTAND.....	12
Reaksjonspraksis.....	13
1. Informasjon / muntlig advarsel	13
2. Anmeldelse	13
3. Anmeldelse med førerkortbeslag.....	14
Tidsavstander	14
Avstand til forankjørende.....	14
HVORDAN UNNGÅ ULYKKER?	15
STATISTIKKER.....	16
Reaksjonstid:	17
SITUASJONSANALYSE.....	18
KJØREPROSESSEN	19
AVSLUTNING.....	19
KILDER.....	20
VEDLEGG.....	21
Vedlegg 1.	21

FORORD

Denne kandidatoppgaven er laget av Iselin Larsen, Henriette Håhjem og Thea Vamnes Grinna. Vi er 2. års studenter ved trafikklærerutdanningen på HiNT avd. Stjørdal. Vi ønsker å takke filmregissør Daniel Holteberg Jensen m/ crew, skuespillere Halvor Haugan og Trine Elise Gjermstad, samt veilederen vår Svein Loeng og Dagfinn Moe for gode råd underveis.

Iselin Larsen, Henriette Håhjem, Thea Vamnes Grinna, mars 2010.

VEIEN TIL KANDIDATOPPGAVEN

Vi var tidlig interesserte i å produsere noe, framfor å skrive en teoretisk oppgave. Vi ville velge et tema, og kort tid etter bestemte vi oss for å lage en kampanjefilm. Allerede før sommeren startet vi en prosess med å finne et egnet tema. Videre kom vi i kontakt med mediestudenter på Høgskolen i Steinkjer, som var interessert i å hjelpe oss. Produktet utartet seg til å bli en holdningskampanje, som omhandler det å holde avstand i trafikken. Vi valgte problemstillingen *Hvordan kan vi bidra til at trafikanter holder avstand i trafikken?*

Planlegging

I løpet av september og oktober var vi i Steinkjer for å samarbeide om planlegging. Med oss hadde vi Daniel Holteberg Jensen fra Multimedieteknologilinja på Høgskolen i Steinkjer. Studentene der jobber praktisk og produksjonsrettet med utvikling og tilrettelegging av tekst, bilde, lyd, animasjoner og video. Som et samarbeid mellom oss ville Daniel m. flere hjelpe oss med filmingen, men før den tid hadde vi mye planlegging foran oss.

Først og fremst måtte vi skrive et manus. Vi la fram hvordan vi hadde sett for oss filmen, og med innspill fra Daniel fikk vi klargjort et ferdigskrevet manus. Han har god erfaring og hadde klare retningslinjer om hva som var gjennomførbart. Tidsperspektivet var vesentlig, og ettersom det skulle være en kampanjefilm, var ett minutt nok. Vi måtte også ta hensyn til hvilke hjelpemidler vi hadde tilgjengelig.

Med hjelp av Daniels kontakter, fant vi to studenter fra dramalinjen på Inderøy Videregående skole, som var villige til å være med på prosjektet; Trine Elise Gjermstad og Halvor Haugan.

I tillegg til skuespillere, trengte vi biler. For å gjøre det enkelt valgte vi å bruke våre private biler.

Videre måtte vi finne et egnet sted til filminnspillingen. Vi trengte et område uten for mange forstyrrelser. Dette førte til at vi bestemte oss for søndag, da det ikke er så stor trafikk. Vi snakket med Politiet angående å få sperret av en enveiskjørt gate i Steinkjer, men ettersom de ikke hadde anledning til dette, fikk vi beskjed om å ordne det selv. Vi satte opp noen skilt hvor det stod ”filminnspilling pågår”, men ettersom det ikke var stor trafikk, hindret vi svært få. Siste del av innspillingen foregikk på en avsidesliggende landevei, hvor vi fikk jobbe med få avbrytelser.

Manus

Kampanjefilm - "1003"

Varighet: ca 1 min

Location: - en gate i Steinkjer

- en lite trafikkert vei et eller annet sted utenfor Steinkjer

Filmen består av to fortellinger.

Fortelling 1:

Vi følger en ung gutt som går på gata. Han har på seg hettegenser. Han har hetten over hodet og titter ned i bakken. Vi ser ikke ansiktet hans. Han går raskt. Det er flere folk som går i gata. Foran han går ei dame. Han går raskere enn henne og kommer etter hvert veldig nær henne. Han titter fra side og følger ikke med på hva damen foran han gjør. Damen tar opp mobilen fra veska. Gutten snur på hodet og titter i en annen retning. Damen mister så telefonen på bakken. Hun stopper opp og bøyer seg ned for å ta den opp. Gutten ser ikke dette. Idet han snur hodet rundt igjen så går han rett i damen slik at hun faller. Damen blir liggende på bakken. Hun er sint og kjefter på han. Hun snur hodet og ser på han. Hun stopper å kjeft og for et litt forferdet uttrykk i ansiktet. Vi ser ansiktet hans. Han er forslått og tydelig forfjamsset. Han ser på henne. Han er redd i blikket. Damen sier et eller annet til han, men lyden er fjern og utydelig.

Fortelling 2:

Vi befinner oss i en bil. Bak rattet sitter en ung gutt. Han sitter tilbake med en hånd på rattet. Han ser sløv ut. På veien foran han kjører en annen bil. Han ligger veldig nærme bilen foran. Han snur hodet og titter ut sideruta. Han snur etter hvert hodet tilbake. Vi ser så at bilen foran bråbremser. Gutten skvetter til og trækker på bremsen.

Plot:

Gutten som går på damen på gata, er den samme som kjører bilen, noe vi ikke får se før i siste bilde. Han har på seg samme hettegenser i begge fortellingene, dette for å gi et lite hint om at det er en og samme person. Fortelling 1 er nåtid, mens fortelling 2 er fortid. I fortelling 2 så

får vi ikke se om han krasjer i bilen foran eller ikke, men når vi ser det forslåtte ansiktet hans i slutten av fortelling 1, så skjønner vi at han ikke klarte å unngå kollisjon med bilen foran.

Damen på gata symboliserer bilen foran han på veien. Grunnen til at han krasjet i både bilen foran han på veien, og dama foran han på gata, er jo at han ikke var oppmerksom, men først og fremst at han ikke holdt lang nok avstand i begge tilfellene.

Hvordan filmer vi?

I begge fortellingene bruker vi nære bilder (spesielt i fortelling 1). I fortelling 1 så kan bildet også være mer urolig enn i fortelling 2. I fortelling 2 så er kameraet inne i bilen, har begrensa muligheter til å filme utenfra når bilen er i fart. Bilen kan holde fartsgrensa, bortsett fra når bilen foran bråbremses. Kommer uansett ikke til å synes at farten er senket fordi det klippes såpass fort.

Klipp:

Disse to fortellingene vises parallelt, de flettes sammen ved å klippe frem og tilbake mellom dem.

Eksempel på rekkefølge på klippen:

På gata - Først ser vi at han går på gata fra forskjellige vinkler. Vi ser at han går fort, og nærmer seg damen foran.

I bilen - Deretter befinner vi oss bilen. Vi ser at han er sløv og tilbakelemt. Vi ser at han ligger nærme bilen foran.

På gata - han går fortsatt nærme damen foran han. Damen tar opp telefonen fra veska. Gutten snur hodet til siden, men ser fortsatt ned i bakken.

I bilen - Gutten snur på hodet og titter ut sideruta.

På gata - Damen mister telefonen.

I bilen - Vi ser bilen som ligger foran han.

På gata - Damen foran han stopper opp.

I bilen - Bilen foran bråbremses.

På gata - Gutten snur hodet tilbake

I bilen - Gutten snur hodet tilbake

På gata - Gutten er rett bak damen som sitter på huk

I bilen - Vi ser den bremsende bilen foran komme nærmere. Gutten trækker på bremsen og lukker øynene.

På gata - Damen er på vei til å reise seg opp. Gutten går rett på damen. Hun faller langflat på bakken. Hun snur på hodet og ser på han.

Vi ser ansiktet hans.

Så blir det svart.

Filmens klimaks vil være det øyeblikket gutten går på damen i fortelling 1. Frem til dette punktet så blir klipperytmen mellom fortellingene gradvis raskere og raskere, helt ned i et halvt sekund pr bilde.

I løpet av filmen så får vi også se tallene 1001, 1002, 1003. 1001 vises helt i starten. 1002, vises nært opp mot klimakset, mens 1003 vises etter siste bildet (når det blir det svart). Etter at 1003 vises så vises "Hold avstand", pluss noe annet lurt.

Lyd:

Dyster bakgrunnsmusikk/lyder.

Bruke lyder fra omgivelser og det som skjer, som lyd fra bilen, føtter som går, folk som snakker, telefon som detter i bakken, hvinende dekk osv. Disse lydene dempes slik at musikken/lydeffektene dominerer lydbildet.

Utfordringer:

- vær og vind (mest gunstig med overskyet)
- bremsescenen (må times med bruk av walkietalkie-kommunikasjon mellom bilene)
- god lyd på omgivelsene (alltid vanskelig)

Innspillingsdagen

I slutten av november ble filmen spilt inn. Vi startet å kjøre fra Stjørdal klokken seks om morgenen, da vi måtte være på plass i Steinkjer litt før åtte. Da vi ankom var mediestudentene ferdig med sin briefing, om hvordan de skulle legge opp dagen. De startet å rigge opp utstyret i gaten vi skulle filme i, mens vi satte i gang med å sminke skuespillerne.

Vi satte i gang med filmingen klokken ni. Vi var heldige med været, det var opphold og det begynte å bli lyst. De startet med å filme scenen hvor gutten er ute og går på gaten. De filmet fra alle vinkler; høyt og lavt, nært og langt ifra, bakfra, forfra og fra sidene. Deretter fortsatte de med å legge til jenta som snakker i mobiltelefon, og videre scenen hvor de to går etter hverandre. Vi var ferdig med alle scenene i gaten i halv ellevetiden, og hadde tid til en liten pause. Skuespilleren Trine dro hjem siden hun var ferdig, og hun var attpåtil våt og kald etter å ha ligget mye på bakken. Halvor måtte bli med videre, for å spille inn scenene i bil.

Etter pausen dro vi ut av sentrum, og ut på landeveien. Vi hadde med to biler. Også her filmet de fra alle vinkler, og tok flere opptak av alle scenene, slik at vi under redigering velger ut det som blir best. Etter intensivt arbeid fikk vi filmet alle scenene vi trengte innen det ble mørkt.

Det var en sliten, men fornøyd gjeng som kom tilbake på Høgskolen i Steinkjer den kvelden. Vi tok et lite møte sammen med mediestudentene før vi reiste tilbake til Stjørdal, og alle var fornøyd med dagen. Vi var imponert over hvor proffe de faktisk er. Før vi dro fikk vi et lite inntrykk av hvordan filmen kunne bli, og bildene på skjermen var kjempebra.

Mediестudentene er meget dyktige i sitt fag, og vi gledet oss til å se ferdig produkt.



Oppmøte 08:00 i Steinkjer sentrum (foto: privat)



Gatescene (foto: privat)

*Til innspillingen brukte vi Canon 7D
speilreflekskamera.*



*Briefingmøte
(foto: privat)*



*Hjemmelaget sperreskilt
(foto: privat)*

Navn på deltagere under filminnspillingen, se vedlegg 1.

Ferdigstilling

Redigeringsarbeidet ble startet like etter innspilling, og allerede til jul hadde vi første utkast oppe til vurdering. Det ble fort klart at noen endringer måtte til, da vi mente at budskapet ikke kom skikkelig frem. Mens redigering pågikk jobbet vi med den skriftlige oppgaven.

Da vi dro til Steinkjer første gangen for å bidra i redigeringsarbeidet, ble filmen satt sammen etter det manuset vi hadde skrevet. I løpet av julen og januar kom vi fram til at budskapet i filmen ikke kom godt nok frem, da de som fikk se første utkastet misforstod hvem det skulle handle om. Mange trodde at gutten i gaten og gutten på veien var samme person. Derfor måtte

vi gjøre om litt på klippingen i filmen, og tankeprosessen om hvordan å løse problemet var nå satt i gang.

Ved et av de senere møtene med studentene på multimedielinja, fant vi sammen en løsning på problemet. Vi gjorde de endringer som måtte til for å få klarhet i handlingen. Resultatet ble at vi ikke skulle hoppe så mye mellom scenene, og la det komme klarere frem at gående og kjørende er samme person. Dermed gikk vi delvis bort i fra manus, og sitter nå igjen med en film som vi føler gir det budskapet vi ønsket i utgangspunktet. Videre fortsatte vi med detaljene og siste finpuss.

Til redigering brukte vi redigeringsprogrammet Apple Final Cut med Mac.

OM KAMPANJEN

Vårt mål med dette arbeidet er i hovedsak å få trafikanter mer bevisste på de handlingene de gjør i trafikken. Ved å holde for kort avstand til forankjørende, kan det oppstå fare og unødvendige stressfaktorer. Ved å holde avstand til bilen som kjører foran, reduseres risikoen for ulykker. En god huskeregel når det gjelder å holde avstand, er *tresekundersregelen*: Når forankjørende passerer et punkt, begynner sjåføren bak å telle – ett tusen og en, ett tusen og to, ett tusen og tre. Dersom sjåføren når punktet før han er ferdig med å telle, må avstanden økes. Et godt hjelpemiddel kunne vært å sette opp skilt langs veien for å minne trafikanter om viktigheten ved å holde avstand.

Det er en kjent stressfaktor å kjøre med en bilist liggende for nærme. Dersom alle trafikanter blir flinkere på å holde avstand, ville man unngått en rekke ulykker.

FAKTA OM Å HOLDE AVSTAND

§ 5.3 i trafikreglene: avstanden til forankjørende skal være så stor at det ikke oppstår fare for påkjøring dersom den forankjørende saktner farten eller stanser. Avstanden skal være slik at forbikjørende uten fare kan kjøre inn mellom kjøretøyene.

Reaksjonspraksis

Når det gjelder håndhevelser har Justisdepartementet gitt retningslinjer i instruks til politiet (GP-4027, instruks 04.06). Det heter det:

Å kjøre med for kort avstand til forankjørende representerer en vesentlig fare – og skaderisiko i trafikken. Mange føler det dertil som truende og provoserende når den bakenforliggende holder for liten avstand. Det bør derfor gjennomgående reageres stengt mot dette regelbrudd.

Trafikkreglenes § 5 nr. 3 om avstand til forankjørende pålegger den bakenforkjørende betydelig ansvar for at påkjørsel ikke skal skje. Bestemmelsen er imidlertid lite konkret selv om den ved sine formuleringer fremhever at avstand normalt skal være betydelig og i enhver henseende betryggende. Det er også lite veiledning å hente fra rettspraksis.

Det settes strengere krav til førere av tyngre kjøretøy enn til førere av motorvogner under 3500 kg. De tyngre kjøretøyene har lengre bremsestrekninger og representerer derfor en større fare enn de lette.

I denne instruks benyttes tidsavstand som måleenhet. Instruksen tar som utgangspunkt, kjøring med alminnelig gode dekk på tørr, bar vei. Instruksen reguleres videre de såkalte normalsituasjoner, alminnelig gunstige kjøreforhold, normal trafikk etc. upåregnelige situasjoner som momentan stopp hos forankjørende (f eks pga kollisjon) faller utenfor denne instruks.

1. Informasjon / muntlig advarsel

Dette virkemiddel bør nyttes når fører av personbil, varebil eller motorsykkkel kjører med mindre tidsavstand til forankjørende enn 2 sekunder. For fører av buss med største totalvekt 3500 kg eller mer, lastebil eller vogntog er tilsvarende tidsavstand 3 sekunder.

2. Anmeldelse

Anmeldelse bør nyttes mot fører av personbil, varebil og motorsykkkel som kjører med en jevn tidsavstand til forankjørende på 1 sekund eller mindre.

For fører av buss med størst totalvekt 3500 kg eller mer, lastebil og vogntog er tilsvarende tidsavstand 1,5 sekunder.

Anmeldelse bør dessuten alltid nyttes ved trafikkuhell hvor det er begrunnet mistanke om at avstanden til forankjørende er ulykkesårsaken.

En anmeldelse etter trafikkreglene § 5 nr. 3 bør være så konkret som mulig, men angivelse av anslått hastighet, avstand, distansen føreren har kjørt med for kort avstand over, førerforhold, dekk og andre momenter som vil få betydning for den påtalemessige vurdering.

3. Anmeldelse med førerkortbeslag

Anmeldelse med førerkortbeslag bør nyttes mot fører av personbil, varebil og motorsykkel, som kjører med en jevn tidsavstand til forankjørende på 0,5 sekunder eller mindre.

For fører av buss med størst totalvekt på 3500 kg eller mer, lastebil og vogntog er tilsvarende 1 sekund.

Dessuten bør man vurdere førerkortbeslag ved trafikkuhell med personskader eller omfattende materielle skader når det foreligger konkrete opplysninger om at for liten kjøreavstand er årsaken til uhellet.

Om tap av førerrett ved for kort avstand til forankjørende heter det i forskrift om tap av førerrett for motorvogn av 19. Desember 2003.

Tidsavstander

1 sekund i 30 km/t – 8,3 m

1 sekund i 40 km/t – 11, 1 m

1 sekund i 50 km/t – 13,8 m

1 sekund i 60 km/t – 16, 6 m

1 sekund i 70 km/t – 19,4 m

1 sekund i 80 km/t – 22,2 m

1 sekund i 90 km/t – 25, 0 m

1 sekund i 100 km/t – 27,7 m

Avstand til forankjørende § 2-5 nr 7

Ved ileggelse av straff for overtredelse av trafikkreglene § 5 nr 3 bør tap av førerrett hos fører av motorvogn, som kjører med en jevn tidsavstand til forankjørende på henholdsvis 0,5 sekunder eller mindre, eller 1 sekund eller mindre, i henhold til nedenstående veiledende tabell:

Kjørende med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg:

Tidsavstand 0,50 sekunder – 0,30 sekunder: 3 – 6 måneder

Tidsavstand 0,29 sekunder – 0,00 sekunder: Over 6 måneder

Kjørende med tillatt totalvekt over 3500 kg:

Tidsavstand 1,00 sekunder – 0,50 sekunder: 3 – 6 måneder

Tidsavstand 0,49 sekunder – 0,00 sekunder: Over 6 måneder

Bestemmelsene forutsetter gunstige kjøreforhold med normal trafikk og at det kjøres med gode dekk på tørr, bar vei. Ved avgjørelsen legges også vekt på den tilbakelagte distanse under overtredelsen. Lengre tapsperiode bør fastsettes når det har vært glatt føre eller vanskelige kjøreforhold for øvrig.

Lovens krav er at man skal kunne stanse uten å kjøre inn i den forankjørende om denne stanser, for eksempel ved bråbrems på grunn av hindring i veien. Dersom dekk og brems er i forskriftsmessig stand, vil bremserekningen for de to bli omtrent like lange. Skal påkjørsel unngås, må derfor bakenforkjørende påbegynne sin oppbremsing før han kommer til det stedet hvor forankjørende begynte bremsingen. Det er bakenforkjørendes reaksjonsevne som er avgjørende for avstanden i tillegg til kjøretøyets hastighet. Reaksjonstiden fra en fare oppdages til bremsepedalen trås ned, ligger normalt mellom 0,6 og 1,8 sekunder for en oppmerksom fører (Olsen, 2005).

HVORDAN UNNGÅ ULYKKER?

I forbindelse med sommertrafikken er det grunn til å minne om den typiske køulykken – påkjøring bakfra. En betydelig del av trafikkulykkene som meldes forsikringsselskapene er en følge av for kort avstand til forankjørende, ca. 20 %. Også ved døds -og personskadeulykker er påkjøring bakfra en vesentlig årsak, rundt 8 – 10 %.

Det skal ikke mye uoppmerksomhet til for at ”reaksjonsstrekningen” øker og for en ”normaltrafikanter” må det legges inn en sikkerhetsmargin.

Den beste huskeregel når det gjelder avstand til forankjørende, er tresekundersregelen: Når

bilen foran passerer et merke, begynner en å telle – ett tusen og en, ett tusen og to, ett tusen og tre. Kommer en selv til merket før en er ferdig med tellingen, må avstanden økes.

På vinterstid må man holde lengre avstand til bilen foran, ettersom underlaget er glattere og bremselengden lengre.

En kan kjøre i sin egen rytme og ikke i den forankjørendes – det gir trivsel, og en unngår irritasjon. Så neste gang en ligger i kø og synes avstanden mellom de to foran blir for stor, tenk at de kjører riktig. Kjør ikke forbi for å tette luken – en oppnår intet selv og bare irriterer andre og ødelegger flyten i trafikken.

Husk også at unødvendig lang avstand, f.eks. i store utfartshelger, kan skape unødvendig irritasjon og farlige forbikjøringssituasjoner (ATL, 2009).

STATISTIKKER

Tall fra Gjensidige Forsikring (2009) viser at påkjørsler bakfra er en vanlig ulykkestype i Norge. I løpet av tre år (2006-2008) ble det rapportert inn 167948 skader som følge av dette. I gjennomsnitt er dette 153 hver dag.

Tabell 1: antall påkjørsler bakfra

År	Påkjørsler bakfra
2006	55196
2007	57216
2008	55536
Sum totalt	167948

Som tabellen over viser, skyldes svært mange ulykker for kort avstand til forankjørende. Nødvendig avstand påvirkes blant annet av hvor lang uoppmerksomhetstiden og reaksjonstiden er, hvor godt bremsene virker, hvordan det bremses, samt fart og veigrep.

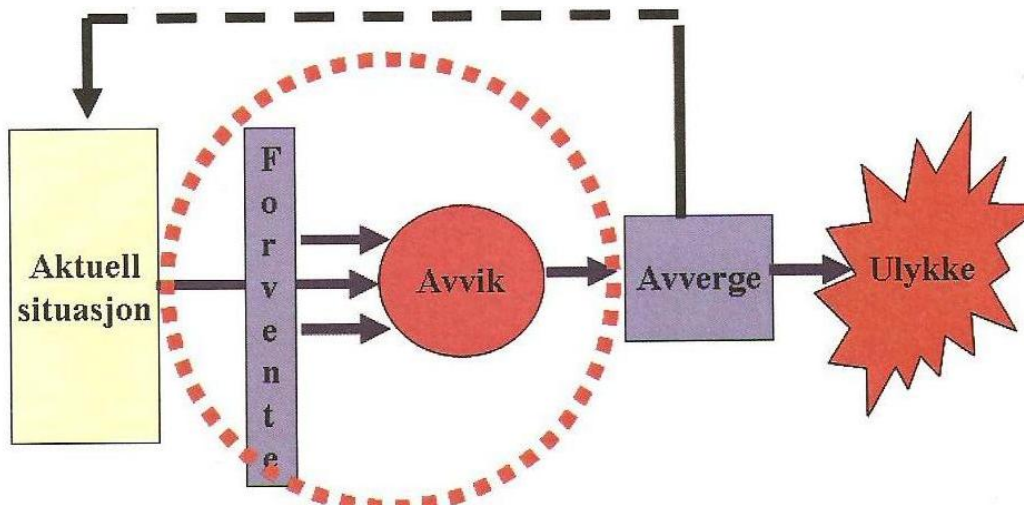
Reaksjonstiden er strekningen bilen kjører fra du oppdaget faresituasjonen og til du i verksetter en handling, og reaksjonsstrekningen bestemmes av reaksjonstiden og farten, jamfør kjøreprosessen. Reaksjonstiden er tiden som går fra du får bilde av faresituasjonen på netthinna og til du reagerer med å bremse eller å styre. Mange velger å se uoppmerksomhetstiden som en del av reaksjonstiden, og kaller dette til sammen for

reaksjonstid. Det kan være nyttig å skille disse, for derved å sette søkelyset på det som oftest er årsaken til uhell, nemlig uoppmerksomhet. Uoppmerksomhetsstrekningen er strekningen bilen kjører mens du er uoppmerksom, og strekningen bestemmes av tiden du er uoppmerksom og farten (Weisæth, 2005).

Reaksjonstid:

- Ved høy forventning og liten usikkerhet: Reaksjonstiden kan være så lav som 0,7 til 0,75 sek.
- Normale hendelser som for eksempel bremselys på forankjørende kjøretøy: Forventet reaksjonstid er ca. 1.25 sekunder.
- Overraskende hendelser: Gjennomsnittlig reaksjonstid er 1,5 sekunder.
- Kritiske situasjoner: Raskere reaksjon når det er kortere tid til kollisjon.
- Ekstremt kritisk situasjon: Lengre reaksjonstid, spesielt dersom det er forskjellige mulige valg av handlinger. Dette gjelder spesielt de tilfeller der føreren ser at han ikke klarer å unngå en ulykke og må velge om han skal krasje eller kjøre i veggen.
- Alder: Eldre mennesker ser ut til å reagere 0,1 til 0,3 sekunder senere enn yngre.
- Høy kognitiv belastning (komplisert veiforhold, mobiltelefon osv.): Lengre reaksjonstid (SINTEF, 2004).

SITUASJONSANALYSE



Figur: Situasjonsanalyse

(Moe 2008)

Med situasjonsanalyse mener vi prosessen som pågår under bilkjøring. I vår oppgave vinkler vi situasjonsanalysen til temaet *avstand*.

En aktuell situasjon er det samme som en normalsituasjon. Å kjøre bil er for mange en automatisert situasjon, hvor man er avlappet og rolig. Mange kan kjøre fra start til stopp, uten å egentlig tenke over hva man gjør. Man er lite forventninger til evt. avvik. Avvik kan defineres som uforutsett hendelse under en normalsituasjon.

Å avverge vil si å *unngå*. Ved å avverge et avvik, går man tilbake til normalsituasjonen. Dette vil i praksis si at man unngår en ulykke. Dersom man ikke reagerer fort nok til å avverge et avvik, oppstår det ulykke.

Som nevnt over, vinkler vi denne analysen mot temaet *avstand*. For å kunne unngå et avvik, må man sørge for å ha nok tid til å oppfatte det som er i ferd med å skje. Denne tiden avgjøres ut i fra avstanden man holder til forankjørende. Det rommet man da lager blir ditt *overlevelseshrom*.

KJØREPROSESSEN

Kjøreprosessen er prosessen med elementer som foregår under bilkjøring. Kjøreprosessen er delt inn i fire faser; se/sanse, oppfatte, avgjøre og handle. Under bilkjøring mottar du hele tiden en strøm av informasjon. Ved hjelp av kjøreprosessen bearbeider du til en hver tid alle inntrykkene du får. 90 % av den informasjonen du får ute i trafikken kommer igjennom synet. Gjennom sansene oppdager du tidlig hva som er i ferd med og skje, og det blir sendt videre til hjernen der det oppfattes. Videre avgjør man hvordan man skal handle for å unngå en eventuell ulykke.

Kjøreprosessen kan på mange måter sammenliknes med situasjonsanalysen. Når man kjører er det viktig å holde avstand, slik at man har tid til å oppfatte, for så avgjøre og handle. Dersom man holder for kort avstand rekker man ikke å oppfatte og avgjøre fort nok til å utføre korrekt handling.

AVSLUTNING

Vi sitter igjen med en følelse av at vi er godt fornøyd med det vi har oppnådd med denne oppgaven. Vi har lært nyttige ting om hvordan man kan bruke alternative metoder i undervisning. Vi valgte i dette tilfellet mediet film, noe som vi av erfaring vet fungerer bra.

Ved å bruke kreativitet når man skal ha teorikurs eller liknende, tror vi at man har en større sjanse til å fange elevenes oppmerksomhet, og forhåpentligvis gi dem kunnskap og impulser som påvirker deres holdninger og handlinger i trafikken.

Sett som kampanje føler vi at denne filmen kan bidra til å minne trafikanter på hvor viktig det er å holde avstand i trafikken.

Som fremtidige trafikklærere føler vi at vi kan bidra med dette produktet, og håper derfor at vi får bruk for det ved senere anledninger.

KILDER

Gjensidige Forsikring, Tore Vaaje (Kontakt via e-post)

Gjæver, Terje m/ flere. 2004. *Reaksjonstid i vegtrafikken* SINTEF, Trondheim

Moe, Dagfinn 2008. *Menneske, risiko og kjøreatferd* s. 26, SINTEF, Trondheim

Olsen, Leif N. 2005. *Veitrafikkrett* s. 105-107, ATL, Oslo

Weisæth, Jan Olav. 2005. *Teknologiske fag*, s. 8, Avd. trafikklærerutdanning, Stjørdal

<http://www.atlnettadmin.no/artikkel/1102>

VEDLEGG

Vedlegg 1.

Crew:

Hovedprodusenter: Henriette Håhjem, Iselin Larsen og Thea Vamnes Grinna

Regissør: Daniel Holteberg Jensen

Foto: Kent Kampsveen

Skuespillere: Halvor Haugan og Trine Elise Gjermstad

Produsent: Guttorm Tausvik Johansen

Prod.ass.: Kristoffer Johansen og Marius Eriksson

Utstyr: Jib, Canon 7D speilreflekskamera og Apple Final Cut v/ Høgskolen i Nord-Trøndelag