

Mengdetrening

Et kort blick på dagens situasjon
Og et lengre blick på foreldres motivasjon



Tommy Sørensen og Jim Aas

Kandidatoppgave

**2-årig grunnutdanning
For trafikklærere**

2012



**Trafikklærerutdanningen,
Stjørdal**

SAMMENDRAG

I vår oppgave har vi tatt for oss dagens status i hvordan forskjellige aktører i arbeidet med trafikksikkerhet jobber for å påvirke til økt mengdetrening rettet mot ungdom. Resultatet av dette ble også en informasjonsbrosjyre rettet hovedsakelig mot de som skal ledsage ungdommer i mengdetrening. Erfaringer og statistikker viser at de som er ferske sjåførere har en betydelig høyere risiko i trafikken enn de som har flere år med kjøree erfaring.

Mot slutten av rapporten ser vi på forskjellige tiltak som gjennomføres i dag i sammenheng med mengdetrening. Og vi har foreslått et initiativ vi mener kan bidra til større tilslutning til den private mengdetreningen.

Tankegangen bak brosjyren var at vi følte at det var motivasjonsdelen ovenfor de foresatte som manglet i dagens situasjon. Hvis en kan kombinere de rent trafikksikkerhetsmessige insentivene med de selvfølgelige økonomiske insentivene ovenfor foreldrene, så vil dette få større effekt og kanskje bidra til at flere jobber aktivt med mengdetrening. Og at denne mengdetreningen foregår i rommet etter at den obligatoriske opplæringen er fullført, og før de mottar førerkortet og begir seg ut i trafikken.

Brosjyren er laget på en enkel og oversiktlig måte, med fokus på og ikke overlesse den med for mye tekst og faglige uttrykk som kan bidra til at leseren legger den fra seg for tidlig. Selvfølgelig var fokuset også på at opplysningene vi kommer med skulle være korrekte og at dette er råd og tips som kan brukes i mengdetreningssituasjoner. Og da mot slutten av føreropplæringen når alt skal være innlært, og at en da retter fokus mot å ha større grad av samhandling og kunne ta andre trafikanters perspektiv.

SUMMARY

In our candidate thesis we had focus on the current status of how different actors in the area of traffic safety works to affect the increased private driver training aimed at youth. The result was an information booklet aimed primarily at those who will accompany the youth during the private driver training. Experience and statistics show that those who are newly qualified drivers have a significantly higher risk of getting involved in a major traffic accident than those who have several years of driving experience.

Towards the end of the report we look at various measures implemented today in the context of driver training. And we have proposed an initiative we believe can contribute to greater adherence to the importance of private driver training.

The idea behind the brochure was that we felt it was the motivation section towards parents that was missing in the current situation. If one can combine the traffic safety incentives with the obvious economic incentives towards their parents, will this have more influence and may contribute to more actively working with the private driver training. And that this amount of training takes place after the mandatory training is completed, and before they receive their license and venture out into traffic.

The brochure is designed in a simple and straightforward manner, with an eye not to overload it with too much text and professional expressions that may contribute to the reader putting it down too early. Of course, the focus was also on that the information we were aiming to distribute was correct and that the advice and tips we contribute with can be used during private driver training. And that this training takes place towards the end of the obligatory driver training when everything should be taught, and that one then focuses on having a greater degree of interaction with and to take other road users perspective.

FORORD

Vi er to studenter ved Trafikklærerutdanningen ved Høgskolen i Nord Trøndelag som har valgt mengdetrening som tema for vår kandidatoppgave.

Bakgrunnen for at vi valgte å jobbe med akkurat dette temaet er det høye ulykkestallet blant ungdom de første månedene etter ervervet førerkort. Mengdetrening er viktig for å få dette ulykkestallet ned, og vi ønsker først og fremst å rette oss mot foreldre og foresatte, og har i den forbindelse blant annet utarbeidet en informasjonsbrosjyre for å motivere disse.

Vi har fått god hjelp fra flere hold under arbeidet med vår kandidatoppgave, og vi ønsker å takke Dagfinn Moe som gjennom faget trafikpsykologi startet noen prosesser rundt temaet mengdetrening og Brit S Isachsen for gode råd underveis.

Tommy Sørensen

Jim Aas

Stjørdal. Mars 2012

Innhold

SAMMENDRAG	2
SUMMARY	3
FORORD	4
1. INNLEDNING	6
2. KUNNSKAPSSTATUS	7
2.1 Hva er mengdetrening?	7
2.2 Hvorfor mengdetrening	7
2.2.1 Hjernens virkemåte	7
2.2.2 Mønstergjenkjenning	8
2.3 Resultater i SINTEF undersøkelse	9
2.4 Nullvisjonen	10
2.5 Læreplanen	10
2.6 GDE-Matrisen (Goals for Driver Education)	11
2.7 Gjennomførte tiltak for mengdetrening i dag	12
2.7.1 Mengdetreningskveld i regi av Statens Vegvesen	12
2.7.2 Tiltak fra et utvalg trafikkskoler	14
2.7.3 Klargjøring av Gjensidige-avtalen	14
3. METODE	15
3.1 Vår tankegang rundt utforming av brosjyren	15
3.2 Mengdetrening etter fullført obligatorisk opplæring	18
4. DRØFTING	19
4.1 Læreplan	19
4.2 GDE-Matrisen	19
4.3 Gjennomførte tiltak for mengdetrening	20
4.3.1 Vår erfaring med en mengdetreningskveld i regi av Statens Vegvesen	20
4.3.2 Trafikkskolene	21
4.3.3 Gjensidigeavtalen	21
4.3.4 Den røde tråd	22
4.4 Mengdetreningsinitiativ	23
5. AVSLUTNING/KONKLUSJON	25
LITTERATURLISTE	26

1. INNLEDNING

I følge undersøkelser er ungdom som har drevet mye med øvelseskjøring mindre utsatt for ulykker etter at de har ervervet førerkort. (Nasjonal Tiltaksplan 2010). Blant annet viser forskning at ungdom mellom 18 og 24 år er sterkt representert i bilulykker. Den mest kritiske fasen er de første månedene etter at førerkortet er mottatt. Dette er bakgrunnen for at vi har valgt å jobbe med mengdetrening i vår kandidatoppgave. Oppgaven vil rette fokus på hvordan vi kan få bedret den private mengdetreningen i omfang og kvalitet, hovedsakelig gjennom å motivere foreldre til å ta ansvar for denne mengdetreningen.

Oppgaven tar for seg problematikken rundt mengdetrening og hvordan denne treningen blir oppfordret til, og hva som kan gjøres videre for å få et økt fokus på dette. Vi har blant annet laget en brosjyre med informasjon til foreldre om hvordan man kan drive mengdetrening. I brosjyren har vi valgt å sette spesielt fokus på ulykkesrisikoen for unge bilførere, og prøver på den måten å gi foreldrene en annen motivasjonsfaktor enn at man sparer penger. Vi har i brosjyren rådet foreldre til å drive privat mengdetrening etter at eleven har fullført den obligatoriske opplæringen på en trafikkskole, da vi mener at dette er den perioden man får best utbytte av mengdetreningen.

Oppgaven setter blant annet fokus på en rapport som SINTEF ga ut i 1998, som omhandler ungdom og føreropplæring. I rapporten er det blant annet gjort undersøkelser vedrørende den private mengdetreningen og foreldres holdninger i forhold til dette. Videre tar oppgaven for seg ulike tiltak som er gjennomført. Vi har også forsøkt å komme opp med andre mulige tiltak å sette i verk for å få økt fokus på mengdetrening. Dette vil bli drøftet senere i oppgaven med håp om at det kan bli debattert og etter hvert føre fram til mulige forbedringer.

2. KUNNSKAPSSTATUS

2.1 Hva er mengdetrening?

Hensikten med mengdetrening i trafikkopplæringssammenheng er at man øver på det som er innlært. Dette kan foregå i privat regi eller på en trafikkskole. Eller det som er det ideelle, at en kombinerer dette ved først å tilegne seg ferdigheter på ulike nivåer på en trafikkskole, for deretter å øve videre på disse ferdighetene i ettertid. Man kan godt si at et annet ord for mengdetrening er overlæring.

Man kan gjerne si at bilkjøring etter ervervet førerkort også er mengdetrening. Men i denne oppgaven snakker vi om privat mengdetrening eller øvelseskjøring med ledsager før man har ervervet førerkortet.

Det gjelder også en del regler som man må ta hensyn til ved mengdetrening. Det er for eksempel krav til at ledsager er fylt 25 år og har hatt førerkort klasse B sammenhengende de siste fem år. Siden 2005 har det vært et krav at eleven skal ha gjennomført et trafikalt grunnkurs. Fra juli 2009 ble det bestemt at personer på 25 år eller eldre kan delta frivillig på dette kurset.

2.2 Hvorfor mengdetrening

2.2.1 Hjernens virkemåte

Rapporten ser først på noen faktorer som har betydning for ungdommers atferd i trafikken, og noe av grunnen til at ungdommer er mer utsatt for ulykker.

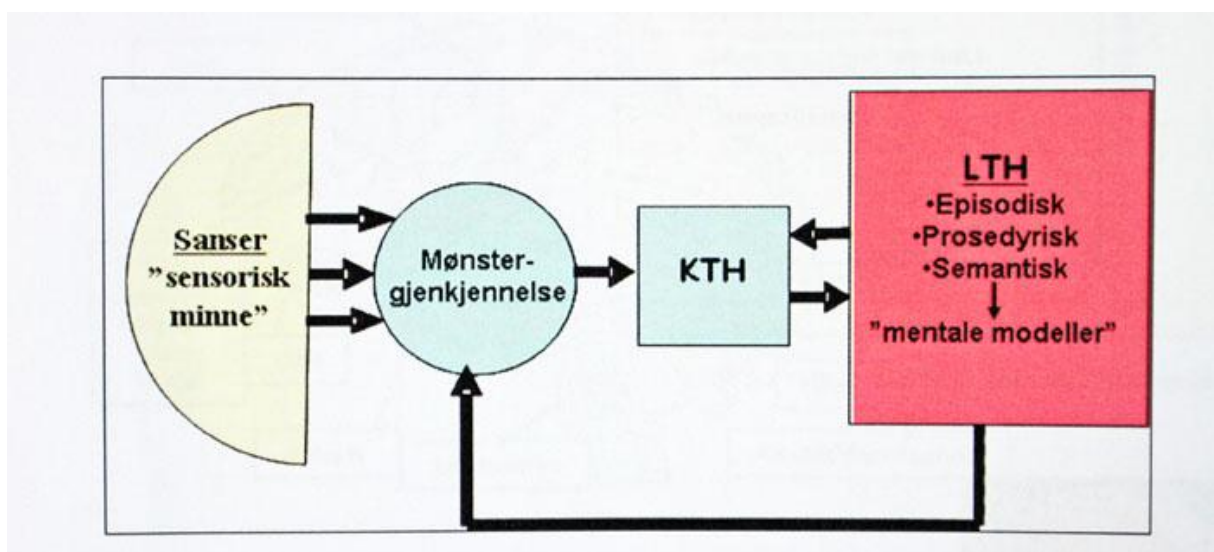
Det er ikke bare manglende kjøreeerfaring som gjør at ungdommer er mer utsatt i trafikken. Det er også andre faktorer som spiller inn. Det tenkes da først og fremst på hjernen og dens utvikling. Hjernen kan deles opp i ulike områder, og enkelte områder utvikler seg senere enn andre. Når det gjelder den delen av hjernen som styrer vår atferd og våre handlinger, er dette den delen av hjernen som utvikles senest. Det snakkes da om pannelappen, som ikke er ferdig utviklet før man er rundt 25 år. Og den er senere utviklet hos menn enn hos kvinner. Dette kan gjenspeiles i ulykkesstatistikkene, der kunnskapen viser at unge menn under 24 år er spesielt utsatt for ulykker i trafikken.

Pannelappen har også et viktig samspill med de emosjonelle delene av hjernen, som spiller på følelser. Og ungdommer i den aktuelle aldersgruppen, er i en fase av livet som ofte er preget av mye forandringer og ulike følelsesmessige tilstander. Og dette kan ha negativ effekt på kjøreprosessen.

2.2.2 Mønster-gjenkjenning

Hjernens oppbygning og funksjon er det ikke lett å gjøre noe med. Men ved hjelp av mengdetrening, kan man allikevel ha mulighet til å påvirke selve kjøreprosessen hos unge mennesker. Allerede tidlig i trafikkopplæringen blir dette lagt til rette gjennom automatisering av trafikale ferdigheter så en kan løfte blikket og bruke oppmerksomheten og energien sin på trafikkbildet for øvrig. Dette prøves videreført til senere opplæringstrinn også, da som en måte å sette sammen mønster for forskjellige trafikale situasjoner.

På grunn av vår begrensede korttidhukommelse og manglende evne til å behandle for mange sanseintrykk på en gang, danner vi oss et mønster for å gjenkjenne slike hendelser og situasjoner og bruker denne erfaringen til å finne mening i de nye sanseintrykkene. En bilfører mye erfaring for å kunne være i stand til å handle fornuftig i ulike trafikale situasjoner. Og når bilføreren kommer til en trafikal situasjon han eller hun kjenner fra før, er sjansene større for å handle på riktig måte. Dette kalles mønster-gjenkjenning, og er illustrert i modellen under:



Figur 1: Moe, Dagfinn. 2009

2.3 Resultater i SINTEF undersøkelse

I 1998 ga SINTEF ut en rapport, «Ungdom, livsstil og føreropplæring», hvor det blant annet har blitt gjort undersøkelser rettet mot foreldre og deres holdninger til øvelseskjøring og tiltak vedrørende øvelseskjøring. Dette kapittelet vil se på om det er noen momenter i denne rapporten som kan være viktige i forhold til oppgaven.

Av rapporten kommer det fram hvor omfattende øvelseskjøringen er, og hvem som kjører mest. Den viser at det er en større andel menn enn kvinner som driver øvelseskjøring, og det er de bilorienterte ungdommene som kjører mest. Og mange begynner faktisk øvelseskjøring allerede før de fyller 16 år. Undersøkelser i rapporten viser at de som driver mye med øvelseskjøring lettere består førerprøven, som igjen vil ha en innvirkning på ulykkesrisikoen.

Mye av ansvaret for øvelseskjøringen ligger, uten tvil hos foreldrene. Og i følge undersøkelsen er det i hovedsak far som er ledsager under øvelseskjøring. Det er videre gjort undersøkelser på foreldrenes innstilling til ledsagerrollen. Og det kommer fram en rekke ulike grunner til at noen foreldre driver med mindre øvelseskjøring enn andre. Og det kan være grunner som for eksempel, at man ser på det å drive øvelseskjøring som for risikabelt. Allikevel viser rapporten at antall uhell med personskade under privat øvelseskjøring sett i forhold til antall kjørte km er relativt lav.

Andre grunner kan være at man har for dårlig tid, eller at man rett og slett mangler interesse for å drive privat mengdetrening. I følge undersøkelsen ønsker foreldre mer faglig bistand og informasjon rundt det å være ledsager. I rapporten blir det satt lys på ulike tiltak som kan øke øvingskjøringens omfang og kvalitet. Noe som blir aktuelt å drøfte i oppgaven er hvordan kommunikasjonen er mellom foreldre og statens vegvesen eller trafikkskoler. Rapporten har blant annet tatt for seg hvordan informasjon fra statens vegvesen om hvordan øvelseskjøring bør legges opp har blitt mottatt av foreldre.

Og rapporten viser at rundt halvparten av de spurte aldri har mottatt informasjon. Og av de som har mottatt informasjonen, er det kun 20 prosent som sier at informasjonen har hatt betydning for om de har startet øvelseskjøring.

Rapporten har foreslått ulike tiltak vedrørende privat øvelseskjøring og presentert tiltakene for foreldrene som var med i undersøkelsen. Foreslåtte tiltak er startpakke fra statens vegvesen med gratis informasjonsmøte og utstyr, redusert forsikringspremie for ungdom som kan dokumentere med 3-4000 km privat øvelseskjøring og et tilbud fra skoleverket om opplæringsplan med trafikk valgfag på videregående skole. Tilbakemelding fra foreldrene viser at startpakke fra statens vegvesen var det de mente var det viktigste tiltaket for å få til økt mengdetrening.

2.4 Nullvisjonen

Alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge har siden 2001 vært tuftet på nullvisjonen, en visjon om at ingen skal dø eller varig skades i trafikken. Nullvisjonen er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker. (www.vegvesen.no)

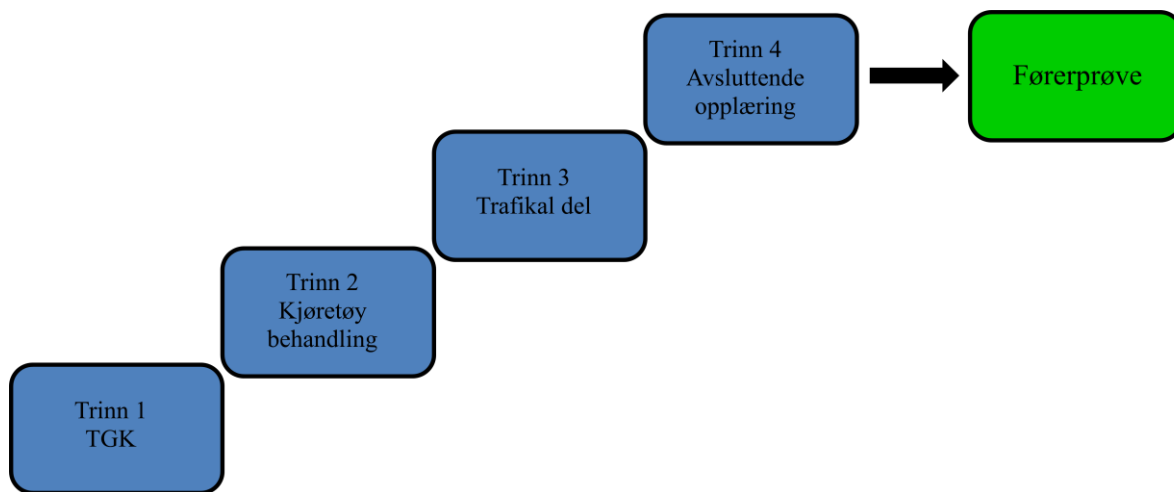
2.5 Læreplanen

Da aldersgrensen for privat lærekjøring i 1994 ble endret fra 17 år til 16 år var formålet for dette at en ville bygge oppunder mer privat øvelseskjøring. Tenkning omkring nullvisjonen og dens forhåpentlige utfall, og den nye læreplanen som kom i 2005 legger opp til en ideell føreropplæring som strekker seg over disse to årene. I læreplanen står det:

«Undersøkelser viser at unge uerfarne førere er særlig utsatt for ulykker. Ulykkesrisikoen faller raskt de første månedene etter at de har fått førerkort. Ideelt sett er det ønskelig at førerne får den nødvendige erfaringen gjennom trafikkopplæringen.»

(vegdirektoratet 2004: s6)

Som figuren under viser er trafikkopplæringen modulbasert og oppdelt i fire trinn.



Figur 2: Bearbeidet etter Læreplanen 2004.

I løpet av denne trafikkopplæringen blir det lagt opp til en utbredt bruk av mengdetrening, enten hos en trafikkskole eller som det gjerne blir hos de fleste, hos de unge lovenes foreldre.

2.6 GDE-Matrisen (Goals for Driver Education)

I 2005 kom det nye læreplaner for opplæring i alle førerkortklasser. Det var et mål for vegdirektoratet at den nye føreropplæringen i størst mulig grad skulle basere seg på forskningsbasert viten. Flere forskningsprosjekter ble grunnlag for den nye læreplanen, og et av de viktigste prosjektene var det såkalte GADGET-prosjektet, som ble publisert i 2002. Dette GADGET-prosjektet kom, som flere prosjekter ut ifra «GDE-rammeverket» som har sin opprinnelse i finsk forskning på området trafikpsykologi. (Peräaho, Keskinen og Hatakka 2003) Denne forskningen er grunnlaget for at kjøreopplæringen i dag består av 4 trinn.

Prosjektet tar for seg tre hovedelementer, teknologi, undervisning og formelle tiltak. Og i undervisningsdelen av dette prosjektet har man arbeidet ut ifra GDE-matrisen. Dette er et utgangspunkt i hvordan trafikkopplæringen kan gjennomføres.

Den gir ikke noe konkret svar på hvordan tenkte situasjoner skal løses, men er en veiledning som kjøreskoler kan ta utgangspunkt i under planlegging av kjøreopplæring.

GDE-Matrise				
		Kunnskaper og ferdigheter	Risikøkende faktorer	Selvurdering og selvinnsett
N I V Å	Overordnet nivå Generelle handlings-tendenser og måter å se omverden på	Generell kunnskap om mennesket. Personlighet, livsstil, verdier, normer, alder og atferdstendenser. Informasjonsbearbeiding	Spenningsøking og risikotaking Holdninger og motiv Selvhevdelse Gruppepress Rusmidler Livsmål og verdier	Personlige vurderings-, reaksjons- og handlingstendenser/mønster i ulike situasjoner.
	Strategiske nivå Valg og forhold knyttet til reiser/turer	Reisemåte, reisetidspunkt og reisetid Hensikt og motiv for turen Nødvendighet Tretthet, rusmidler Gruppepress m.v.	Tid og tidspunkt Tretthet Ruspåvirkning Personlige motiver Passasjerer Type tur	Egne evner til å lage og følge planer Personlige motiver og mål for kjøringen
	Taktiske nivå Valg og kjøremåter i trafikale situasjoner	Generell regel- og trafikalkunnskap Generelle trafikale ferdigheter Sikkerhetsmarginer Risiko i trafikken	Mangelfulle Trafikale kunnskaper og ferdigheter Regelbrudd Vanskelige kjøreforhold Risikoforståelse	Egne sterke og svake Regelkunnskap Kjørestil Selvstendighet Risiko- persepsjon og forståelse
	Manøvrerings nivå Manøvrering av kjøretøyet	Grunnleggende tekniske ferdigheter Kjøretøykontroll og kunnskaper om kjøretøyet egenskaper og virkemåte, fysiske lover m.m.	Mangelfulle kunnskaper og ferdigheter Liten grad av automatisering Kjøretøyeenskaper Friksjonsforhold m.m.	Egne sterke og svake sider når det gjelder: Teknisk kjøreferdighet Kjøretøy- kunnskap og kontroll Fysiske lover o. l.

Figur 3: GDE-Matrisen.

2.7 Gjennomførte tiltak for mengdetrening i dag

2.7.1 Mengdetreningskveld i regi av Statens Vegvesen

Trafikkstasjonen i Bergen som ligger under region vest har informasjonskvelder rettet mot 16 åringer og deres foresatte. Måten dette foregår på er at de deler opp området rundt Bergen i forskjellige seksjoner og så bruker de folkeregisteret for å sende ut en invitasjon til en infokveld i regi av Statens vegvesen der føreropplæringen med mer er tema. Dette foregikk hvert kvartal av kalenderåret for å kunne ha muligheten til å nå ut til alle 16 åringer og deres foresatte. Selve informasjonskvelden var lagt opp som en presentasjon av hvordan gangen i føreropplæringen i dag foregår, med informasjon omkring hva som må gjøres for å kunne øvelseskjøre privat og hvordan dette gjøres innenfor regelverket.

Selve bolken omkring mengdetrening ble lagt opp på en slik måte at motivasjonen for de foresatte var både rettet inn mot det rent økonomiske, at de kan unngå for mange kjøretimer ved en kjøreskole ved selv å kjøre privat med deres barn. Og også det som er viktigere i en større sammenheng, at mengdetreningen bidrar til å heve deres kjørekompetanse og dermed kan føre til at de unngår å havne i denne uheldige statistikken over ungdommer som havner i alvorlige ulykker tidlig i deres liv som innehaver av et førerkort. Det ble også gitt en del informasjon omkring øvingsområder, dette sett i forhold til at en del foresatte ikke føler seg helt trygg ved øvingskjøring og dermed fører dette til at en ikke kjører privat selv om barna deres absolutt kunne ha hatt behov for dette.

Sett i forhold til det mest ønskelige scenarioet for den ideelle mengdetreningen blir også dette belyst for de fremmøtte. At en helst ville hatt de håpefulle i drift med kjøring på en trafikkskole allerede fra fylte 16 år for siden å kombinere dette løpet med privat lærekjøring for dermed å maksimere effekten av mengdetreningen. At en ideelt var ferdig med selve kjøreopplæringen sett i forhold til trinnene i læreplanen da eleven var mellom 16 og 17 år, for siden å benytte tiden frem mot 18 års dagen til mengdetrening for virkelig å heve kunnskapen slik at en bedre takler ulike handlingsmønstre.

En representant for en kjøreskole var også tilstede for å komme med råd fra den siden av føreropplæringen. Her ble det tidligere tidsløpet i forhold til den ideelle føreropplæringen mer belyst og også hvordan dette kunne forholde seg i praksis ved nærmest en avtale med en kjøreskole og kombinere dette med privat kjøring. Her ble de foresatte også motivert til å være med i kjøretimene for å se hvordan dette foregikk og kanskje plukke opp noen tips i forhold til veiledning av den private delen av opplæringen.

Det blir også delt ut en startpakke til de som møtte frem som inneholder rød L for øvelseskjøring, et speil for ledsager, slik at trafikken bak kan observeres samt et informasjonshefte for den foresatte der mye av det rent formelle omkring føreropplæringen blir belyst og også en del tips omkring øvelseskjøringen. I tillegg delte vegvesenet ut et ekstra speil, et ledsagerspeil, slik at den som sitter i sidesetet kan få med seg hvor den i førersetet ser og dermed få bedre grunnlag for sin tilbakemelding. Det er sikkert dette som i hvertfall er målet, hvis ikke håpet.

2.7.2 Tiltak fra et utvalg trafikkskoler

I denne delen av rapporten er det ikke innhentet informasjon hvordan problematikken omkring mengdetreningen blir fulgt opp hos den enkelte trafikkskole. Men ved egenhåndsinformasjon gjennom blant annet hospiteringsopphold og også ved å bruke info fra en tidligere kandidatoppgave kan vi likevel få et visst overblikk.

I kandidatoppgaven vi tok for oss, har man stilt et utvalg trafikkskoler rundt om i landet spørsmål om den samme problematikken og om hvordan samarbeidet er med ledsagerne. Hvorvidt denne undersøkelsen er representativ for hele landet er vanskelig å si, da dette er et veldig lite utvalg trafikkskoler. Allikevel er det interessant å se på resultatene av denne undersøkelsen, og i sammenheng denne delen av oppgaven, brukes dette som et bakteppe for hvordan det foregår i dag.

Selv om en av kjøreskolene ikke anbefaler å drive mengdetrening privat, kan det se ut som om de aller fleste kjøreskolene er positive til at det drives privat mengdetrening. Dette er også inntrykket vi fikk på de kjøreskolene vi hospiterte hos. Det kommer også fram at de fleste trafikkskolene som var med i undersøkelsen vil at elevene skal få mengdetrening tidlig i opplæringen.

Og flere av kjøreskolene legger til rette for at ledsagerne skal kunne være med på trafikalt grunnkurs, og at ledsagerne også for mulighet til å være med på kjøretime. Det er også vanlig at elevene får bestemte arbeidsoppgaver som de kan øve på i mengdetreningen.

2.7.3 Klargjøring av Gjensidige-avtalen

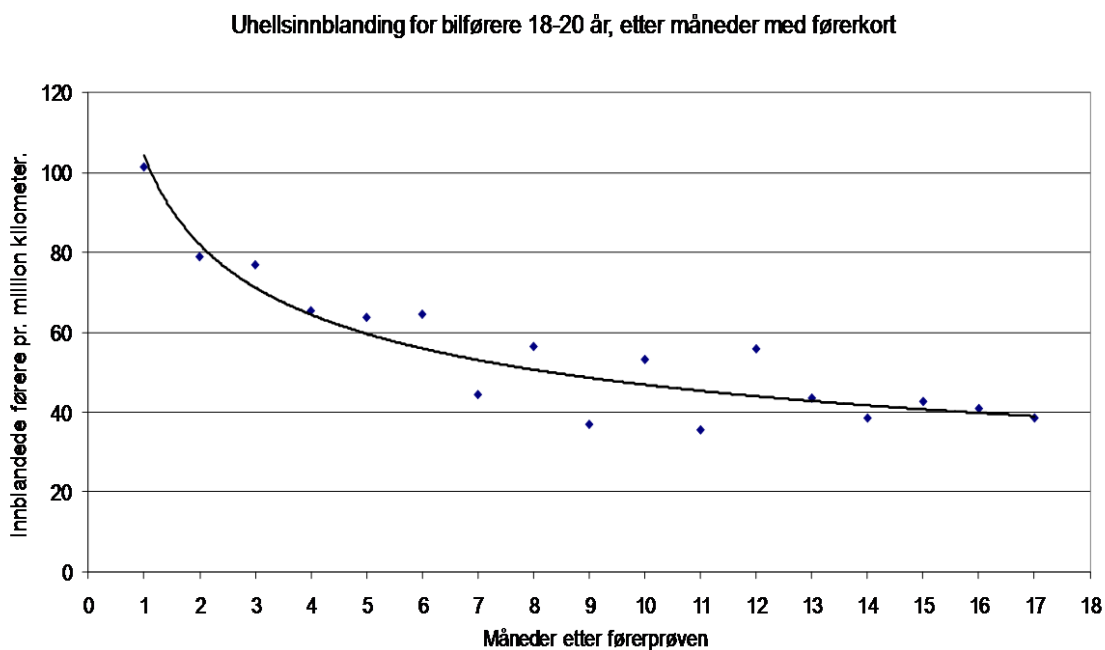
Gjensidige Forsikring har i et samarbeid med ATL utarbeidet et mengdetreningsprosjekt der målet er å redusere risikoen ferske bilførere er utsatt for i tiden etter mottatt førerkort. Tanken er at mengdetreningen skal gjennomføres i privat regi, men med tett samarbeid med en trafikkskole. Det føres en loggbok av den som er ledsager etter hver endt treningstur og trafikkskolen skal signere loggbok etter endt treningsopplegg. Når dette gjennomføres vil Gjensidige tilby en rabatt for forsikringspremien på 10 %.

3. METODE

3.1 Vår tankegang rundt utforming av brosjyren

Vi har utarbeidet en brosjyre som er ment som et hjelpemiddel i sammenheng med privat øvelseskjøring. Og da spesielt rettet mot den øvelseskjøringen som foregår mellom opplæringen på en kjøreskole er avsluttet, og frem mot førerprøven. Og sett i et litt lengre perspektiv, og som kanskje er enda viktigere, gi den som skal ta førerkortet best mulig utgangspunkt for et langt liv... også i trafikken.

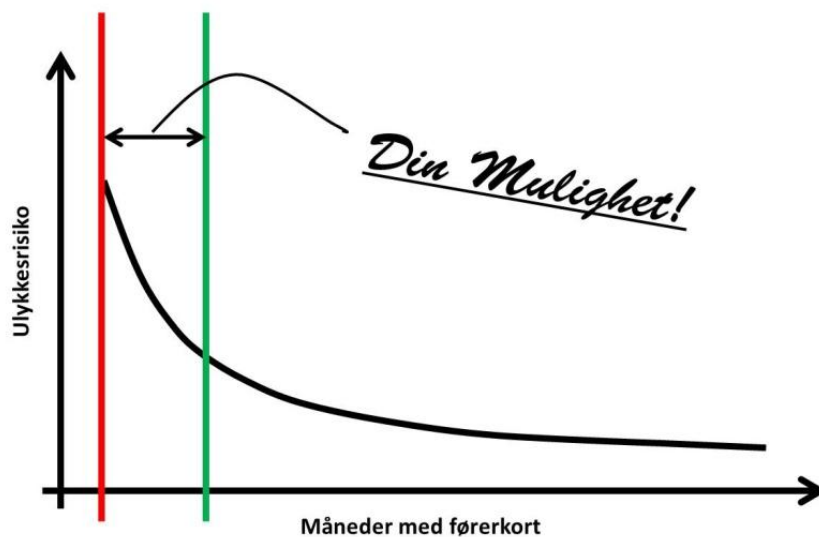
”Skylden” for at vi begynte med denne oppgaven og resultatet i form av blant annet en brosjyre må nok foreleseren i faget Psykologi og Trafikk, Dagfinn Moe ha noe av æren for. Under gjennomgangen av fagdelen risiko og ungdom i trafikken ble nysgjerrigheten tent for våres del og det ble vel liggende i underbevisstheten til problemstillingen omkring kandidatoppgaven ble aktuell. Blant annet ble grafen, vist under, belyst i arbeidet frem mot psykologieksamen i forbindelse med temaet automatisering av ferdigheter og dermed frigjøring av kapasitet til de trafikale ferdighetene.



Figur 4: Uhellsinnblanding. Sagberg TØI 2000.

Spørsmålet vi stilte oss selv var: Hva hvis denne kjøreefaringen de ferske innehaverne av et førerkort kunne vært oppnådd før de fikk det nevnte førerkortet og hva som da skjedde med risikoen de er utsatt for i den første tiden som selvstendige sjåførere? Hvorfor ikke involvere de foresatte i større grad etter at den obligatoriske føreropplæringen er fullført på en kjøreskole og før de kjører opp til en førerprøve.

For brosjyren og dens virkemidler valgte vi å lage en mer forenklet versjon av denne grafen, som er enklere å forstå rent visuelt og med litt mer direkte kommunikasjon ovenfor de som brosjyren var ment for. For eksempel det lille subtile hintet i grafen under om at her kan foreldrene bidra til å minske denne risikoen ved sin involvering.



Figur 5: Sørensen og Aas 2012.

Også det bevisste valg med ikke å overfylle brosjyren med tekst, men heller fokusere på motiveringsdelen av jobben ovenfor foreldrene. Slike brosjyrer i forbindelse med trafikksikkerhet har en tendens til å bli litt vel fokuserte på detaljer. Og disse har en tendens til å inneholde en faglig ordlyd som gjerne kan motvirke den delen av opplysningen den som lager brosjyren gjerne vil at mottakeren skal sitte igjen med.

Derfor valgte vi å være litt mer direkte i vår stil og håpe at noen av de foresatte foretar den refleksjonen i forhold til mengdetrening som er ønskelig og kanskje også gjennomfører dette i praksis. Også ved motivasjonen i forhold til foreldrene har vi fokusert på informasjonen omkring risikoen deres ungdom er utsatt for som ferske sjåførere.

Vi prøvde å gjøre denne lettfattelig og ikke pøse på med masse statistikker som bare får en til å bla om til neste side, men begrunne den i sjåførenes fremferd og mangler i den første tiden etter mottatt førerkort.

Også økonomisk motivasjon i form av en liten påminnelse om at det i de fleste tilfeller er foreldrenes bil og forsikring som blir benyttet, og at eventuelt forebyggende arbeid i form av mengdetrening forhåpentligvis er gjort på forhånd.

Gode råd og tips i forhold til selve utførelsen av mengdetreningen ble også vektlagt i utformingen av brosjyren. Dette ble gjort i forhold til det nivået vi håper elevene innehar, og tips og råd i forhold til hva som konkret kan gjennomføres til hvilken tid og eventuelt hvor dette kunne foregå. Som nevnt tidligere prøvde vi å nå tydelig frem til leserne av brosjyren, både gjennom teksten og ikke minst

bildene vi valgte. Et av disse var i forbindelse med informasjonen rundt risikoen ungdom er utsatt for i forbindelse med ulykker. Det sies at et bilde kan si mer en tusen ord, og det er denne tesen det arbeides ut i fra akkurat her. I forhold til hva som var målet vårt med fokus på selve motivasjonsdelen ovenfor foreldrene håper vi budskapet



Figur 6: Sørensen og Aas 2012

når bedre ut til mottaker. Det var viktig at brosjyren inneholdt den korrekte informasjonen når det kommer til formelle krav til både den som skal øvelseskjøre og den som er ledsager. Også hvor de som leser brosjyren kan innhente mer aktuell informasjon var viktige punkt å ha med.

3.2 Mengdetrening etter fullført obligatorisk opplæring

Årsaken til at oppgaven fokuserer på mengdetrening etter at den obligatoriske opplæringen er fullført, er at eleven da har tilegnet seg de tekniske og trafikale ferdighetene som skal til for å kunne kjøre selvstendig. Og dermed har eleven bedre utbytte av mengdetreningen.

Ulempene med å råde foreldre og foresatte til å drive mengdetrening etter at opplæringen på trafikkskolen er gjennomført, er at foreldrene da ikke har den økonomiske motivasjonen for å drive mengdetrening med sine barn.

Grunnen til at mange foreldre driver mengdetrening med sine barn, er nettopp for å kunne klare seg med færre timer på kjøreskole, og på den måten spare penger. Derfor har vi i utarbeidelsen av informasjonsbrosjyren valgt å fremheve risikoen det er for unge bilførere å ferdes i trafikken de første månedene etter ervervet førerkort. Og fokusert på at foreldre, ved hjelp av mengdetrening, kan være med å gi sine barn en tryggere start bak rattet. Vi håper på den måten å kunne gi foreldre en annen motivasjonsfaktor for å drive mengdetrening.

En fordel med å legge mengdetreningen til etter fullført obligatorisk opplæring, vil være at man på den måten har fått elevene opp på et selvstendig nivå, og det dermed blir tryggere for både elev og ledsager å drive mengdetrening.

Som det kom fram av rapporten fra SINTEF svarte en betydelig del av de spurte foreldrene at de syntes det var for risikabelt å drive med mengdetrening. Å vente med mengdetreningen til etter fullført obligatorisk opplæring bør være med på å gjøre foreldrene tryggere i ledsagerrollen.

Det kom også fram av rapporten at over halvparten av foreldrene mente at mengdetreningen hadde innvirkning på bevissthet rundt egne prestasjoner i trafikken, samtidig som mange foreldre også hadde endret sin atferd i trafikken på grunn av mengdetreningen. Da får en plutselig en annen fordel ut av mengdetreningen som man kan regne som et tiltak i seg selv. Da er det igjen en fordel at eleven har tilegnet seg gode rutiner fra kjøreskolen som begge parter kan dra nytte av.

4. DRØFTING

4.1 Læreplan

Hvis en skal gå tilbake til det ideelle forløpet med hensyn til trafikkopplæringen, ville dette vært et samarbeid med en trafikkskole slik at en fikk en progresjon med undervisning i bil på de enkelte trinnene i opplæringen. Og underveis i denne opplæringen, hatt mengdetrening på de enkelte trinnene etter hvert som kjøreferdighetene begynner å bli innøvd.

For at denne mengdetreningsdelen ikke bare skal bli koselige kjøreturer, men kjøretrening med utbytte, legger læreplanen opp til at privat ledsager kan involveres også i form av å være observatør under kjøretimer for å forstå hvordan opplæringen blir gjennomført. Og kanskje ta med seg en del tips for hvordan dette kan gjøres bedre i løpet av den private mengdetreningen.

4.2 GDE-Matrisen

Siden sikkerheten rundt bilkjøring er sterkt knyttet til førernes egen atferd i trafikken bygger GDE-matrisen i stor grad på at bilføreren skal kunne utvikle en god risikooppfattelse og bevissthet rundt egne kunnskaper og ferdigheter og ha evne til selvevaluering. Den beskriver hva som kreves av kompetanse for å bli en dyktig bilfører.

Dette gjenspeiler seg tydelig i den nye lærerplanen, der det er mye fokusert på egen innsikt og selvevaluering, blant annet ved at det er innført obligatoriske veiledningstimer der elevene selv skal reflektere over egne prestasjoner og ferdigheter. Læreplanen skal, sammen med trafikkopplæringsforskriften fremme en bilføreropplæring som i størst mulig grad er i samsvar med GDE-matrisen.

Læreplanen er som nevnt lagt opp i fire trinn der eleven skal følge de ulike trinnene og dermed få bedre selvinnikt i sine egne kjøreferdigheter utover i trinnene. Når eleven omsider kommer til trinn 4, der denne skal være i stand til, ved hjelp av den innlærte selvinnikten og selvvurderingsevnen å ta personlige vurderinger og dertil riktige handlinger i de aktuelle trafikksituasjonene. Dette illustreres i figur 3 på side 10 der den grønne sirkelen indikerer hvilket nivå i føreropplæringen vi vil at mengdetreningen skal foregå på.

I denne oppgaven har vi valgt å fokusere på at mengdetreningen bør komme etter at opplæringen på trafikkskolen er gjennomført. I følge GDE-Matrisen skal elevene da ha opparbeidet seg et høyt nivå når det gjelder risikoforståelse og selvinnsikt.

Risikoforståelse og selvinnsikt er viktige egenskaper for å unngå ulykker. Og når elevene har forbedret disse egenskapene, har de større mulighet til å drive mengdetrening på et høyere nivå. Dermed blir det også bedre kvalitet på den mengdetreningen som gjennomføres.

Forskning viser at de som driver mye med privat mengdetrening har mindre risiko for å bli utsatt for ulykker. Og dersom man får hevet kvaliteten på mengdetreningen ved at elevene befinner seg øverst i GDE-Matrisen når mengdetreningen foregår, vil dette også sannsynligvis gi et positivt utslag i ulykkesrisikoen, selv om det ikke nødvendigvis drives mer mengdetrening enn tidligere.

4.3 Gjennomførte tiltak for mengdetrening.

4.3.1 Vår erfaring med en mengdetreningskveld i regi av Statens Vegvesen

Tidligere i oppgaven er det beskrevet hvordan en mengdetreningskveld i regi av Statens Vegvesen gjennomføres. Allerede fra invitasjonen går i posten er en prisgitt de kommende sjåførere og deres foresatte sin villighet til å komme på en slik informasjonskveld da dette er frivillig. En kan jo håpe at de fleste ser nytten i dette, men kanskje et mer grundig arbeid, og da rettet mot motivasjonen for hvorfor de foresatte skal involvere seg så tidlig i kjøreopplæringen burde vært satt mer fokus på. Spørsmålet er jo også hvorvidt de som møter opp er der bare for å hente gratis utstyr til øvingskjøringen, eller om motivasjonen er rettet mot å bidra mer aktivt i selve opplæringsdelen med blant annet mengdetrening. Det ble blant annet spurt fra en av rapportens forfattere om representantene fra Statens Vegvesen hadde prøvd å dele ut informasjonspakken i pausen for så å se hvor mange som kom tilbake etterpå, sånn bare for eksperimentets skyld.

I arbeidet ovenfor de foresatte er nok motivasjonsbiten omkring hvor mye de skal involvere seg den største hindringen, da dagens føreropplæring inneholder en del obligatorisk opplæring som bidrar til at selve prisen er betydelig høyere enn når de selv tok sertifikatet. At en del dermed ikke ser hvorfor de selv skal bidra med noe siden dette er så dyrt i utgangspunktet.

4.3.2 Trafikkskolene

Det er i kapittel 2.7.2 presentert hvordan ulike trafikkskoler håndterer mengdetreningsproblematikken.

Oppgaven fokuserer på at mengdetreningen bør komme etter fullført opplæring på trafikkskole, eller i alle fall så sent som mulig, da elevene har tillært seg gode rutiner fra trafikkskolen. Dette mener vi vil føre til et bedre utbytte av mengdetreningen.

Av trafikkskolene i undersøkelsen var det ingen som kom med denne anbefalingen.

Mye av grunnen til dette kan kanskje være at trafikkskolene har innsett at motivasjonen hos foreldrene ligger i det økonomiske, og at det derfor ikke er noe poeng å anbefale å vente med mengdetreningen til etter opplæringen.

Derfor kan det samtidig være en fordel at trafikkskolene gir elevene konkrete arbeidsoppgaver som de kan øve på i mengdetreningen. På den måten kan de begrense mengdetreningen til å omfatte øvelser der elevene har opparbeidet seg et visst nivå, og på den måten sikre at kvaliteten på mengdetreningen blir noe bedre enn det den ville ha blitt dersom ledsagerne selv skulle bestemme hva som skulle trenes på, uten den samme fagkompetansen.

Det ser ut som om kontakten mellom trafikkskole og ledsager er god, og flere trafikkskoler er åpne for at foreldre kan være med på både trafikalt grunnkurs og på kjøretimer. Vi mener det er en stor fordel at kontakten mellom trafikkskole og ledsager er best mulig, slik at ledsagerne på den måten kan få veiledning og gode råd på hvordan man kan drive mengdetrening på en best mulig måte. Det må bli opp til hver enkelt trafikkskole hvilke anbefalinger de kommer med i forhold til mengdetrening.

4.3.3 Gjensidigeavtalen

Vi vil i denne sammenhengen ta opp noen poenger omkring Gjensidige og mengdetreningsprosjektet de har gående. Den økonomiske motivasjonen er nok absolutt tilstede hos en del foresatte, og dette prosjektet kan nok bidra til at noen flere begynner tidligere med mengdetrening. Etter samtale med en koordinator hos Gjensidige for dette prosjektet fikk vi inntrykk av at det fra deres side ikke bare var økonomisk tenkt med verving av flere kunder, men at også samfunnsansvaret deres var til stede.

Faktisk var noe av deres synspunkt at dette var noe de kunne tenkt seg å utvide, selvfølgelig med hensyn til fremtidige kunder, men også med hensyn til at de og deres egne tross alt også beveger seg ute i trafikken både som bilister og svakere trafikanter. Men når det gjaldt arenaer å treffe de som dette først og fremst gjaldt, var problemet at disse arenaene ofte var i det offentlige regi og at de som en kommersiell aktør ikke kunne profilere seg da dette kunne være konkurransedrivende.

Da blir våres tanker hvorfor ikke aktuelle myndigheter, enten dette er sentralt eller lokalt ved de ulike regioner kan utfordre forsikringsbransjen til å bidra mer i slike prosjekter da dette er til det beste for alle.

Hvis tilbudet hadde gått ut til alle aktører i bransjen kunne i hvertfall ikke dette brukes som et argument for at disse mengdetreningsprosjektene kunne videreføres og kanskje også utvides.

4.3.4 Den røde tråd

Noe som går igjen som problemstilling hos alle de forskjellige instansene som prøver å formidle betydningen av mengdetrening er hvordan en skal nå de som skal foreta denne mengdetreningen med riktig informasjon, og ikke minst hvordan en skal få de i aksjon med hensyn til selve kjøretreningen.

Læreplanen er jo satt opp slik at øvelseskjøring er en viktig del av føreropplæringen og for en stor del er jo målet med bedre og sikrere sjåførere nettopp avhengig av dette. Noen vil jo foreta denne øvelseskjøringen ved en trafikkskole, også mengdetreningen, men realiteten er nok slik at økonomien setter visse grenser her for mange.

4.4 Mengdetreningsinitiativ

Sett i forhold til det ideelle og ønskede målet må det være å få fullført den obligatoriske føreropplæringen så tidlig så mulig etter fylte 16 år for siden å bedrive privat kjøretrening på et høyt nivå for å unngå den høye risiko som er tilstede for ferske førerkortinnehavere som læreplanen legger opp til.

Hva hvis en har et samarbeid mellom foreldre, trafikkskolen og staten (for eksempel representert ved Statens Vegvesen) som det praktiseres i dag med mengdetreningskvelder. Men i tillegg legger et løp der eleven i samarbeid med en trafikkskole fullfører trinn 4 før denne er 17 år for siden å drive med privat kjøretrening frem til han eller henne tar førerprøven. Denne perioden er jo eleven nødt til å kjøre enten privat som koster de ingenting i kroner eller ved en trafikkskole for å holde nivået som kreves for å få førerkortet. Da blir det opp til de foresatte og eleven å holde ved like nivået de allerede innehar og hvis løpet fullføres vil de mota en kompensasjon fra myndighetene.

Begrunnelsen og størrelsen for denne kompensasjonen kan rettferdiggjøres ut i fra den forhåpentlige besparelsen som ligger latent i denne ferske førergruppen, da et slikt løp som foreslått av oss vil i følge forskningen som er gjort på dette området kunne bidra til et færre antall alvorlige skadde og drepte i den kritiske fase etter de har mottatt førerkortet. Hvis en setter disse kostnadene opp mot hverandre vil en kunne sette en verdi på denne kompensasjonen og dermed bruke dette aktivt i motiveringsdelen overfor de foresatte.

Selvfølgelig må denne motiveringsdelen fremlegges på en slik måte at de foresatte ser at fordelene ved denne måten frem til førerkortet er betydelige. Det er også en fordel om denne informasjonen kombineres med en eventuell kurskveld, for eksempel i forbindelse med Statens Vegvesen sine informasjonskvelder rettet mot 16 åringene og deres foresatte.

Som i alle andre aspekter av livet vil det jo være like mange meninger om og måte på å oppdra sitt barn og hvor involvert en vil være som foreldre. Dette vil også komme til å vise seg i en slik fremgangsmåte som vi foreslår i denne oppgaven. Noen vil gripe dette med begge hender bare på grunn av at de ser fordelene av at deres barn er i en slik risikoutsatt situasjon som ferske bak rattet. Andre igjen vil kanskje vektlegge andre aspekter ved føreropplæringen, for eksempel det økonomiske ved et løp frem mot et førerkort. Ved riktig fremgangsmåte ved et slikt forslag som vi foreslår her vil en kunne slenge ut et stort nett og med riktig maskeåpning kunne hanke fatt i flest mulige for at den ønskelige effekten vil kunne oppnås.

Hvis et slikt forslag som vi kommer med i denne delen av oppgaven skal kunne lykkes er det en del moment som må gjennomføres. Selvfølgelig må ressursene være tilstede og i dette tilfellet er det staten i dens virke med våre skattepenger som må trå til. Argumentasjonen i vårt forslag går på en direkte kostnadssammenligning mellom å få nedgang i ulykkene blant ferske sjåførere og den kostnad som dette medfører for storsamfunnet. Selvfølgelig er det den kostnad som de direkte berørte i form av familie og venner av de som blir berørte av trafikkulykkene, men denne kan være umulig å kvantifisere. Det som vi vet er at det er satt en kostnad for storsamfunnet i forbindelse med en dødsulykke og dette tallet er 30 millioner.

Hvis en i tillegg kan få en oversikt eller i det minste noe forskning på hvor effektivt slike forslag som blant annet vi foreslår i denne oppgaven kan medføre av økonomiske lettelser for samfunnet, og i tillegg kan hindre at flere familier må belastes med denne smerten i fortsettelsen, må det i hvert fall trigge en debatt om emnet i det minste.

Motsatsen til denne argumentasjonen kan bli at dette allerede er betydelig belyst i andre debatter, for eksempel debatten omkring utbedringen av veinettet. Her argumenterer de som vil ha en kraftig forbedring og utbygging av veinettet med noe av det samme. At samfunnet faktisk ikke har råd til å la så mange bli utsatt for trafikkulykker med de kostnadene dette medfører, når en kan direkte linke en del av disse ulykkene til veiens manglende beskaffenhet og andre direkte målbare konsekvenser av en manglende satsning på veivedlikehold og utbygging. Denne måten å sette kostnader opp mot hverandre kan brukes effektivt i både denne debatten og ikke minst sett i forhold til vårt forslag om mer rettet mengdetrening.

5. AVSLUTNING/KONKLUSJON

Mengdetrening er et tema innen norsk trafikkopplæring som lenge har vært aktuelt å drøfte. Og i 1994 ble aldersgrensen for privat øvelseskjøring endret fra 17 til 16 år, nettopp for å øke mengdetreningens omfang og kvalitet. Men selv om ulykkestallene har gått nedover de siste årene og er det laveste på nesten 50 år, er ungdom fremdeles høyt representert i ulykkesstatistikkene. Dette er vel et bevis godt nok på at det å sette ned aldersgrensen på øvelseskjøring ikke alene har vært et tilstrekkelig godt nok tiltak. Men det er siden den gang blitt gjennomført flere tiltak i forbindelse med mengdetrening som det har vært interessant og sett nærmere på.

Etter det vi har erfart gjennom arbeidet med oppgaven, er det imidlertid ikke så mye fokus på hvordan man motiverer foreldre og foresatte til å drive mengdetrening. Derfor bestemte vi oss for å utarbeide en brosjyre med fokus på akkurat dette. Målet vårt med denne brosjyren var at den skulle være lett å fordøye og være motiverende i sitt vesen. Resultatet syntes vi ble en informativ brosjyre, med gode råd som kan brukes inn mot mengdetreningen.

I løpet av den tiden vi har jobbet med oppgaven, har vi fått forsterket viktigheten av å drive mengdetrening når elevene er på et høyt nivå, både når det gjelder tekniske ferdigheter og når det gjelder risikoforståelse og selvinnsikt. Da vil det bli tryggere å drive mengdetrening, og man får også økt kvalitet på den mengdetreningen som gjennomføres.

LITTERATURLISTE

BØKER:

Moe, Dagfinn 2009. *Kjøreprosessen*. Trondheim, Eget Forlag.

Glein, J.O. & Lødemel, S 2009. *Trafikkdidaktikk*. NKI Forlaget AS.

Vegdirektoratet 2004. *Læreplan Førerkortklasse B og BE*. Statens Vegvesen.

Veg-, Politi-, Helse- og Utdanningsdirektoratet og Trygg Trafikk 2010-2013. *NASJONAL TILTAKSPLAN for trafiksikkerhet på veg*. Statens Vegvesen.

INTERNETT:

www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafiksikkerhet/Nullvisjonen

RAPPORTER:

Moe, Dagfinn 1998. *Ungdom, livsstil og kjøreerfaring*. SINTEF.

Brattli C, Walberg J og Store IL 2011.

Hvilket hjelpemiddel vil stimulere til mengdetrening blant elevene? HINT

Peräaho M, Keskinen E og Hatakka M 2003.

Førerkompetanse i et hierarkisk perspektiv. Universitetet i Åbo, Trafikkforskning

FIGURER:

Figur 1: Moe, Dagfinn 2009. *Kjøreprosessen*. Trondheim, Eget Forlag.

Figur 2: Er bearbeidet ut i fra figur på side 11 i læreplanen.

Vegdirektoratet 2004. *Læreplan Førerkortklasse B og BE*. Statens Vegvesen.

Figur 3: GDE-Matrisen. Hentet og bearbeidet fra forelesning til Svein Loeng i faget Pedagogikk 2011.

Figur 4: Hentet fra en forelesning i faget trafikkmetodikk, oppgitt kilde:

Sagberg, F. 2000. Evaluering av 16 års grense for øvelseskjøring med personbil. TØI-Rapport 498/2000