

# Ansvar og kjøreforhold

## Responsibility and driving conditions.

**På hvilken måte kan man bevisstgjøre ferske bilførere om eget ansvar på glatt føre?**

**How to raise awareness in new drivers on their responsibility when driving in challenging road conditions?**

**Forfattere/Authors: Annette Sleire Holmaas, Marianne Sandaker og Hanne Engelsåstrø**

TLB251

**Kandidatoppgave**

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2013



Avdeling for  
1  
trafikklærerutdanning

## **SAMMENDRAG/SUMMARY**

### **Norsk/Norwegian**

I kandidatoppgaven «På hvilken måte kan man bevisstgjøre ferske bilførere om eget ansvar på glatt føre?» ønsker vi å sette søkelyset på et tema vi mener er litt forsømt i føreropplæringen. Slik det er i dag er det ingen krav til praktisk kjøring på glatt føre utover sikkerhetskurs på bane. Vi mistenker at mange elever ikke er tilstrekkelig rustet til takle alle utfordringene vinteren har å by på.

Oppgaven er delt i to deler med en skriftlig del og et skriftlig produkt. I den skriftlige delen tar vi for oss litt teoretisk bakgrunnsstoff fra fysikk, psykologi og læreplan. Vi har også innhentet informasjon fra Statens vegvesen, Politiet og Viking redningstjeneste. Vi har beskrevet hvordan vi har jobbet med den informasjonen vi har hentet inn for å komme frem til det skriftlige produktet.

Vårt skriftlige produkt er en brosjyre rettet mot nye bilførere. Der har vi blant annet lagt vekt på valg av dekk og prøvd å forklare hva som skjer med veggrepet, når underlaget endres. Målet med brosjyren er å få elevene til å reflektere rundt sine egne valg i trafikken på dager da føre ikke er det beste.

Vi er godt fornøyd med vårt produkt, og tror mange kan ha nytte av å lese vår brosjyre.

## **Engelsk/English**

In the thesis “How to raise awareness in new drivers on their responsibility when driving in challenging road conditions” our wish is to put a spotlight on a subject we believe not to have been given the amount of emphasis it deserves in drivers education. The way the curriculum reads today there are no requirements for driving on slippery roads besides the safety course on track. We suspect many students to be unequipped to handle the challenges of driving in the winter time.

The thesis consists of two parts. One literary part and a written product. The literary part consists of theory in physics, psychology and the driver education curriculum as background information to our product. We have gathered information from Statens Vegvesen, the Police and Viking Redningstjeneste. And we have described how we processed the information gathered to create our product.

The written product is a brochure directed at new drivers. It contains, among other things, information on choosing tires for your car and tried to explain what happens to the traction, when the surface of the road changes. Our goal is to get students to reflect around the choices they make, on the days when the conditions on the road gets challenging.

We are satisfied with our product and believe a large number of people would benefit from reading it.

## FORORD

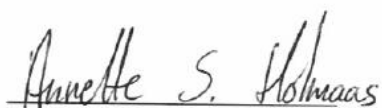
Oppgaven er skrevet som en Kandidatoppgave i kandidatstudium ved Trafikklærerutdanningen, Høgskolen i Nord-Trøndelag året 2012-2013.

Rapporten er skrevet for å legge fokus på folks risikotaking, og hva man kan gjøre for å opplyse og informere slik at særlig nye sjåførere ikke tar unødvendige sjanser. Og slik at de stiller bedre forberedt når de går sin første periode som sjåfører på utfordrende føre i møte. Problemstillingen og rapporten har resultert i en brosjyre som er ment til å utdeles på slutten av undervisningen i klasse B.


Under prosessen har vi fått god hjelp av Statens vegvesen, Viking Redningstjeneste, Politiet i Stjørdal og Churchill Manufacturing. Roger Hanssen, Brit Isachsen og Svein Loeng. Vi vil takke disse for hjelpen vi har fått underveis og for gode tips og råd.

Undertegnende er 2. års studenter ved Trafikklærerutdanningen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, og er etter planen ferdig med utdanningen til sommeren 2013.

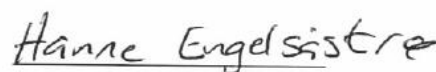
Stjørdal, februar 2013



Annette. S. Holmaas



Marianne Sandaker



Hanne Engelsåstrø

# INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG/SUMMARY .....	2
Norsk/Norwegian.....	2
Engelsk/English .....	3
FORORD.....	4
INNLEDNING .....	6
1. KUNNSKAPSSTATUS.....	7
1.1. Brosjyre fra statens vegvesen .....	7
2. METODE .....	8
2.1. Teori.....	8
2.1.1. Hva sier psykologien? .....	8
2.1.2. Fysiske lover og regler .....	9
2.1.3. Læreplanen? .....	10
2.2. «Intervju».....	11
2.2.1. Undersøkelse .....	11
2.2.2. Tall fra Viking.....	12
2.2.3. Samtale og epost med Politiet .....	12
3. RESULTATER .....	13
4. DRØFTING: FRA IDÉ TIL PRODUKT.....	14
4.1. Nødvendigheten av et produkt? .....	14
4.2. Kommunikasjon i produktet .....	14
4.3. Valg av produkt: Hvorfor brosjyre? .....	15
4.4. I hvilken sammenheng skal produktet brukes?.....	15
4.5. Utforming av brosjyren .....	16
4.6. Innhold i brosjyren.....	16
5. AVSLUTNING .....	18
6. LITTERATURLISTE .....	20

## INNLEDNING

Norge kan av og til være et utfordrende land å være bilist i både sommer og vinterstid. Med opptil sju måneder med vinter, stilles det særlig ansvar til oss som bilførere på utfordrende vinterveier og føre. Men til tross for dette blir det stadig mer vanlig med kaos når den første vinterdagen kommer.

Vinteren 2012 begynte som mange andre vintre har gjort de siste årene. Bilene stod på kryss og tvers, til tross for tidlige og tydelige værmeldinger om snøfall og glatte veier. Vi undrer oss hvorfor det blir tatt så mange unødvendige og risikofylte sjanser på glatt føre? Er det fordi folks ikke er bevisste sine egne handlinger, eller at kunnskaper og holdninger er manglende? Vi har derfor lyst til å finne en måte å opplyse folk om sitt eget ansvar og gi informasjon. Vi vil bidra til å bédre og forsterke folks gode holdninger, slik at risikoen for unødvendig og farlig kjøring på glatt/vinterføre ikke forekommer. Vi mener særlig at det er svært viktig å gi nye og uerfarne sjåførere den informasjon de trenger for å stille best mulig rustet når de går sin første tid som sjåfører i møte.

Vi har derfor valgt følgende problemstilling til vår kandidatoppgave:

- På hvilken måte kan man bevisstgjøre ferske bilførere om eget ansvar på glatt føre?

Målet vårt er at folk skal få en liten vekker og tenke over egne valg, slik at alle er med på å få til nullvisjonen. Vi vil finne en måte vi som trafikklærere kan bidra, eller gjøre noe vi kan gi elevene i tillegg til vår undervisning for å nå dette målet i forhold til denne problemstillingen.

Vi har i denne rapporten valgt å se litt på hva som finnes av informasjon innen dette feltet fra før, sett det litt i forhold til psykologi og opplæring. Hørt med folk på gata hvilke tanker de har, og hva de mener kan være effektivt. Gjort en vurdering av hva som kunne vært laget for å imøtekomme disse ønskene og svaret på problemstillingen, og gjort en vurdering av den ferdige pamfletten vi har laget som et resultat av det vi fant ut. I oppgaven har vi valgt å kalle denne pamfletten for en brosjyre da vi syns den minner mer om det enn ett flygeblad.

# **1. KUNNSKAPSSTATUS**

Før vi satte i gang med noe annet ville vi finne ut hva som fantes på denne fronten og om emnet fra før. Av tidligere kandidatoppgaver kunne vi finne en med tittel «Gir trafikkopplæringen ferdigheter og holdninger i forhold til kjøring på glatt veibane?» Denne fikk vi ikke tak i og vet ikke hva står i den. Vi kan heller ikke huske å ha sett noen kampanjer om glatt føre, så vi tenkte at stede å lete var hos vegvesenet. Vi fikk etter hvert kontakt med Bård Aune i vegvesenet, og sendte en epost med spørsmål om tanker fra deres side på hva brosjyren burde inneholde og om det fantes noe om emnet fra før. Vi fikk svar den 15. januar, med informasjon om at den eneste kampanjen han visste om var en kampanje om våt veibane. Vi tok en utflukt til trafikkstasjonen på Stjørdal, for å høre om de visste mer om denne kampanjen. Ingen av personene vi snakket med der, kunne huske å ha sett kampanjen, eller visste noe om den. Men vi fikk se en artikkel de hadde tilgang til, skrevet 4. oktober 2010 av Giselle Jensen, som omhandler fokus på at det av og til kan være galt å holde fartsgrensen også. I tillegg fikk vi en brosjyre utviklet av vegvesenet som omhandler hvilken standard man kan forvente på norske vinterveier. På vei ut fant vi plakaten vi lette etter stående i gangen.



**Figur 1. Plakat Statens vegvesen  
Originalfoto: Marianne Sandaker**

Vi hadde også en samtale med politiet på Stjørdalen rundt vårt prosjekt og deres erfaringer og tanker. De hadde ikke hatt noe særlig fokus på dette med glatt føre, men mente at det var et svært aktuelt og viktig tema.

Vi tok også kontakt med Viking Redningstjeneste for å høre om de hadde noen tall fra noen dager siste halvår 2012 vedrørende jobber i forbindelse med snøfall/glatteveier.(se side 12.)

## **1.1. Brosjyre fra statens vegvesen**

Brosjyren vi fikk hos vegvesenet tolker vi som en litt kjedelig brosjyre som ikke er spesielt appellerende. Den er tilgjengelig i stativ for Statens vegvesens kunder på deres Trafikkstasjoner. De fleste fargene reflekteres i Statens vegvesens logo. Ut i fra utformingen og fargevalgene tenker vi fort at dette er en brosjyre som er ment for en litt eldre gruppe sjåførere. Innholdsmessig er det mye skrift og mange tall å forholde seg til. I tillegg omhandler den for det meste informasjon til førere om hvilke krav Statens vegvesen har til hvilken

standard norske vinterveier skal ha i vintermånedene, og hva folk kan forvente seg. Det eneste som er i iøynefallende er kartet på innsiden og statistikken på baksiden. Dette er begge ting som krever litt konsentrasjon og tid for å sette seg inn i, og det er mange tall å forholde seg til. Vi tror at dette er en brosjyre folk kun leser som ventestoff mens de sitter i kø på Statens vegvesen. Den inneholder ikke mye av de temaene vi har lyst å opplyse folk om ut i fra vår problemstilling. Den handler mer om vegvesenets ansvar enn førerens ansvar. Vi tror den fungerer godt til sitt bruk hos vegvesenet, men at den ikke fungerer mot den aldersgruppen vi kunne tenkt oss å rette oss mot, og at innholdet og utseende må endres om den skulle appellert til den yngre aldersgruppen.



Figur 2: Brosjyre fra Statens vegvesen. Kopi/scann av originalbrosjyre.

## 2. METODE

### 2.1. Teori

#### 2.1.1. Hva sier psykologien?

Det kan være mange grunner til at man tar sjanser i trafikken. Det moderne samfunnet er bygd på effektivitet, og det kreves en viss effektivitet av oss alle for at det skal fungere optimalt. Dette kan ofte føre til at man blir stresset og føler ett visst press for å rekke over de kravene som stilles til en i hverdagen. Vi skal stort sett alltid forholde oss til klokkeslett og gjerne med små marginer slik at dagen blir mest mulig effektiv. Dette er med og skaper farlig situasjoner, og dårlig risikovurdering i trafikken. Folk snakker gjerne i telefonen, skriver melding og har tankene andre steder mens man kjører bil.

Hva som påvirker hvordan vi oppfører oss og hvordan vi takler ulike situasjoner, kan være individuelt fra menneske til menneske. Som vi ser i Dagfinn Moes bok «Mennesket, risiko og kjøreatferd», 2008, er vi svært styrt av våre emosjoner og følelser. Dette er en bok som brukes i psykologiundervisning på trafikklærerutdanningen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag. Forfatteren av denne boken er utdannet trafikklærer, og jobber per dags dato som forsker innen trafikk ved SINTEF i Trondheim. Vi tolker denne boken til å være en troverdig kilde.



Hvordan vi kjører bil og hvilke sjanser vi tar i trafikken kan påvirkes mye av hvordan vi føler oss. På samme måte som stress, kan for eksempel sinne/aggresjon, sorg, frykt, avsky, overraskelse og kjærlighet være med å styre hvordan vi oppfører oss i forhold til trafikk og ansvar. Videre i Moes bok gjøres det klart at bilkjøring er en aktivitet der man kan komme i uønskede situasjoner, men at man velger å gjøre det fordi man drar nytt av det. I tillegg har vi tro på og et godt håp om at vi klarer det, og at vi ikke tror at ting skjer med akkurat oss. Vi stoler på at vi har ferdigheter til å kontrollere risikonivået. Dette kan også kobles opp til kjøring på utfordrende, glatt føre. Men det er viktig å huske at vi er individer som handler ulikt. Spørsmålet blir da om vi endrer handlingsmønster og tar mindre sjanser når vi blir minnet på risikoen vi tar, og får laget gode vaner og etablerer gode holdninger tidlig i vår bilkarriere. Og om man kan påvirke andre med sine handlinger.

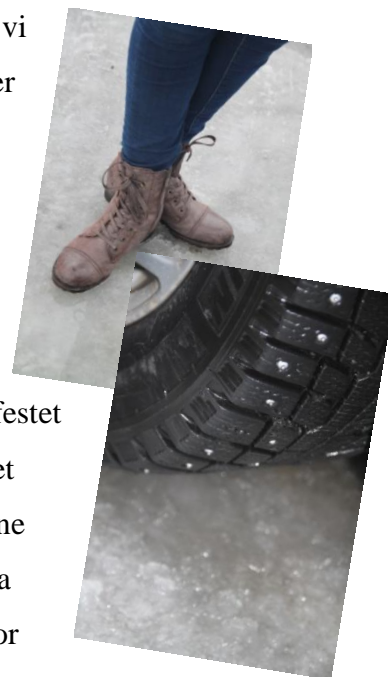
Hvordan man forholder seg til risiko og risikofylte aktiviteter er også alder og kjønnsrelatert. I følge Moe (2008) er ca. 25 – 30 % av menn i alderen 18-24 risikotakere, mens bare 5- 10 % av kvinnene i denne aldersgruppen er det. Dette understreker at unge menn er mer villig til å gjøre «farlige» ting enn det unge kvinner er. Det kommer også frem av boken at det er flere unge menn enn kvinner som er involvert i farlige ulykker sine første år som sjåførere. Dette blir blant annet også bekreftet i statistikk fra Statistisk Sentralbyrå. 2009.

Som tidligere nevnt har vi også hørt med Viking Redningstjeneste (Figur 4, s. 12.) Tallene vi fikk fra Viking sier ingenting om alderen på sjåførene de måtte hjelpe disse dagene, og at vi av dette må gå ut i fra at det er flere aldersgrupper med ulik kjøreeerfaring som er representert i disse tallene. Vi tror også at risikotakere i større eller mindre grad er representert i alle aldersgrupper, men på bakgrunn av psykologien og statistikken at den største aldersgruppen som tar risikofylte beslutninger er de yngste. Vi har derfor tenkt at vi vil vinkle vårt produkt mot denne aldersgruppen. Vi håper at det er nyttig for dem, men at de også tar med seg sine holdninger hjem og til venner slik at budskapet blir gjennomtenkt og spredt.

### **2.1.2. Fysiske lover og regler**

Fysikk er svært aktuelt innen dette temaet. Fysiske lover og regler er noe som hele tiden påvirker oss, og det er særlig viktig å forstå og forholde seg til disse når man kjører bil. Jo mer utfordrende føre, jo mer må man ta hensyn til disse. Veigrep angår oss hele tiden når vi kjører bil. Å forstå hvordan dette fungerer og hvilke begrensninger det har på ulikt føre, kan være vanskelig å forstå. Veigrep er den eneste kontaktflaten bilen (hjulene) har mot bakken, for

eksempel asfalten. Kontakten er ikke større enn en håndflate på hvert hjul. Denne kontakten mellom hjul og vei bruker vi på tre ting. Akselerering (gass), retardasjon (bremsing) og styring (svinging). Man kan sammenligne veigrep med fotfeste. Er det glatt, får man dårligere fotfeste enn om det er sommer og bart. Hvor glatt det er styrer hvor fort vi kan gå, stoppe eller snu uten at vi faller, eller må gå med bedre såler eller eventuelt brodder for å få bedre feste. Joggesko er ofte glattere en vintersko, på samme måte som sommerdekk er glattere enn vinterdekk. Det er viktig å bruke dekk som er tilpasset det føret vi kjører på, slik at man heletiden har mest mulig optimalt veigrep. I tillegg er det på samme måte viktig at man kjører etter forholdene og ikke tar sjanser slik at man opplever at veigrepet ikke strekker. På samme måte som fotfestet ikke strekker til i noen situasjoner når man forflytter seg til fots, skjer det samme når man kjører bil. Kan man for eksempel stanse rolig, er sjansene for å falle/krasje mindre enn om man må stoppe fort. Her er det viktig å ta ansvar å tenke over fart og risiko, slik at konsekvensene ved eventuell for lite veigrep blir så små som mulig.



**Figur 3. Fotfeste og veigrep.**  
Illustrasjonsfoto: Annette S. Holmaas

### **2.1.3. Læreplanen?**

Slik lovverket og læreplanen er i dag er det ingenting i veien for at en person kan ta hele føreropplæringen i løpet av sommerhalvåret. Det eneste denne personen da har av erfaring på virkelig glatt føre er sikkerhetskurs på bane. Er sikkerhetskurs på bane tilstrekkelig erfaring? I læreplanen klasse B (s. 42) står det blant annet at «Kurset skal gi elevene kunnskaper, ferdigheter og innsikt som er nødvendig for å kunne utvikle en form for handlingsberedskap mot ulykker». Vi tolker dette som at det ikke er et mål i seg selv at elevene skal utvikle handlingsberedskapen som er nødvendig for å kunne unngå en ulykke. Men heller at vi skal så små frø av kunnskap og teknikker, som de skal reflektere rundt, og på sikt utarbeide disse ferdighetene. Dette er vel og bra, men den elevmassen vi tok opp tidligere som ikke hverken har øvelseskjørt hjemme eller kjørt på trafikkskole i vinterhalvåret, stiller mye svakere rustet til å takle utfordringene vinterhalvåret gir dem. Vi så også fra spørreundersøkelsen vi hadde at de som hadde tatt førerkortet i løpet av sommerhalvåret, følte seg lite utrustet til å kjøre på glatt føre. Statens vegvesen oppfordrer til 140 timers øvelseskjøring før du kjører opp (Statens Vegvesen, 18.02.13). Av mange forskjellige årsaker er dette vanskelig å gjennomføre for mange. Når det ikke blir kjørt tilstrekkelig mange timer mengdetrening, er resultatet at mange

elever ikke får den erfaringen som er nødvendig for å tilpasse kjøringen sin etter forholdene. Vi stiller oss spørsmål om det kunne vært hensiktsmessig å pålegge elever kjøretimer på ulike føreforhold.

Hva sitter elevene igjen med etter sikkerhetskurs på bane? Vi tror sikkerhetskurs på bane er et flott opplegg som skaper mange og gode refleksjoner hos elevene. Men er de ikke flinke å notere underveis sitter de får de kun med seg med et ark med egne mål og forventninger til dagen, og ikke noe annet skriftlig materiale. Vi tror en brosjyre eller informasjonshefte, med enkle tips og triks kunne vært nyttig for elevene å ta med seg hjem etter kurset. Da kan de få informasjon gjennom det, og kanskje reflektere litt videre rundt egen kjøring under vanskelige føreforhold.

## **2.2. «Intervju»**

### **2.2.1. Undersøkelse**

Med denne oppgaven ønsket vi å nå ut til flest mulig i den unge aldersgruppen, med et budskap om en mer sikker adferd på glatt føre. Vi synes allikevel det var viktig å få tanker fra ulike aldersgrupper. For å komme fram til det rette budskapet å formidle hadde vi en del spørsmål vi trengte svar på. Vi valgte å gjennomføre en kvantitativ undersøkelse med følgende spørsmål:

- 1.) Kjører du bil? Hvis ja. Hvor lenge har du hatt førerkort?
- 2.) I hvilken grad tar du ansvar når du kjører på glatt føre?
- 3.) Hva gjør du for å sikre at din kjøring foregår på en trygg måte på glatt føre, og spesielt vinterføre?
- 4.) Syns du folk er flinke nok til å ta ansvar når den første vinterdagen kommer?
- 5.) Hva mener du kunne vært gjort for at folk skal ta mer ansvar?
- 6.) Kan informative brosjyrer/plakater eller kampanjer vært med på å bevisstgjøre folks ansvar som førere på glatt føre?

For å få svar på disse spørsmålene valgte vi å stille dem til folk på gata. Bruk av denne metoden gjorde at vi fikk spontane og ærlige svar, og det ble ikke for høytidelig hvor folk følte at de måtte svare korrekt for å ta seg bra ut.

Da vi ønsker å nå ut til så mange som mulig, var det viktig at vi fikk snakket med folk i forskjellig aldersgruppe slik at vi kanskje kunne finne en fellesnevner blant alle aldersgruppene. Vi håpet at svarene vi fikk kunne gi oss en pekepinn og en oversikt over hva vi kunne stille spørsmål om videre til folk som kan hjelpe oss med å få litt dybde i oppgaven.

### 2.2.2. Tall fra Viking.

I samtale med politiet på Stjørdal, kom det frem at feil dekk på vinterføre er et stort problem spesielt i de første dagene med glatt føre hvert år. Politiet hadde ikke for vane å sjekke om bilister har lagt om til vinterdekk, før de er involvert i en ulykke. Når risikoen for å bli «tatt» er liten, kan det tenkes at mange tar sjansen på å kjøre med sommerdekk.

24 til 16 oktober 2012			
	Verdal / Levanger	Steinkjer	Stjørdal
Utforkjøring	1	6	3
Fastkjøring	2	7	5
Kollisjon	0	2	1
Uhell / Ulykke	0	0	1
Sum oktober	3	15	10
5 til 7 desember			
	Verdal / Levanger	Steinkjer	Stjørdal
Utforkjøring	0	0	0
Fastkjøring	0	0	0
Kollisjon	0	0	0
Uhell / Ulykke	0	0	0
Sum desember	0	0	0

Figur 4. Tall fra Viking

Vi lurte på hvor stor forskjell det er i redningsoppdrag mellom de første dagene med snø og en «vanlig» vinterdag. Vi husket dagene i oktober 2012 da det «smalt» og alle sto i kø i timevis. Vi husket også noen dager i desember, da været slo om fra minus til plussgrader. Vi tok kontakt med Falck og Viking redningstjeneste og forhørte oss om det var mulig å få vite antall oppdrag 24-26 oktober og 7-9 desember. Vi fikk kun svar fra Viking.

Som vi ser av statistikken (figur 4), var det en vesentlig forskjell i antall oppdrag. Nå sier disse tallene ikke noe om hvilke dekk de involverte bilene hadde, eller om forskjellen skyldes at det er lenge siden bilistene hadde kjørt på glatt føre.

### 2.2.3. Samtale og epost med Politiet

Vi forsøkte å sende en epost til Politiet på Stjørdal. Da vi ikke fikk noe svar gikk vi innom på kontoret og fikk snakke med trafikkansvarlig Arne Henrik Ulvin ved Stjørdal politikammer. Han ba oss sende en mail til han med noen spørsmål (vedlegg 3), slik at de kunne diskutere innad og svare så godt det lot seg gjøre. En av utfordringene Politiet sto ovenfor når snøen kommer er de utenlandske vognogene med dårlige dekk. Dette har vi ikke valgt å ta med i

brosjyren, da vi ser det som usannsynlig å nå disse med vårt produkt. Han pekte på unge mannlige bilførere som spesielt utsatt for ulykker. Politiet har erfaringer med at de leker seg med bil, og det kan resultere i skader på mennesker, biler og eiendeler. Politiet sier også at de ser at noen har for høy fart inn i kurver og dermed får skrens og havner i motgående eller utenfor veien.

På konkret spørsmål om hva som er nyttig å ha med i produktet/brosjyren peker de på to ting:

1. Hvis du er uheldig og bulker og lager skader på annen eiendom / kjøretøy, gi deg til kjenne ved å legge igjen personalia/telefonnummer.
2. Skift ut dekkene før de er utslitt. Gamle dekk mister egenskapene etter noen år.

### **3. RESULTATER**

I undersøkelsen vår "5-på-gata" fant vi ut at alle vi snakket med hadde hatt førerkort omtrent like lenge uansett alder og alle hadde dermed så og si like lang kjøreerfaring. Vi stilte alle sammen spørsmålet om hvilken grad de tok ansvar på glatt føre og flesteparten sa at de tok 100% ansvar, mens noen svarte med at det kom litt an på føret hvor mye ansvar som ble tatt på veien. Uansett holdning til ansvar på glatt føre viste det seg at alle var opptatt av at de hadde gode dekk og at det var viktig at bilen var i god stand. Da vi spurte om de synes andre var flinke nok til å ta ansvar de første vinterdagene svarte alle nei. For at folk skulle bli flinkere til å ta ansvar mente noen at det var opp til hver og en hva de gjorde for noe, men at man kunne bli flinkere til å få på vinterdekkene tidligere. Noen mente at man burde slutte å salte veiene og andre tenkte at mer publisitet i media om dårlig føre ville hjelpe. Vi lurte også på om kampanjer, plakater eller brosjyrer ville være nyttig for at folk skulle bli mer bevisst på ansvar på glatt føre. Noen var usikre på dette, men tenkte at en "skrekk-kampanje" kunne vekke oppsikt og være med å skremme folk. Andre synes at det trengtes mer fokus på viktigheten av ansvar i kjøreopplæringen, og mer lærdom og erfaring av kjøring på glatt føre ville være noe som kunne være bra for alle.

Dette var nyttig informasjon som dermed ga oss mer kjøtt på beinet som hjalp oss med å vite hvordan oppgaven kunne utformes videre.

## **4. DRØFTING: FRA IDÉ TIL PRODUKT.**

### **4.1. Nødvendigheten av et produkt?**

Med tanke på hva vi fant ut i kunnskapsstatusdelen ser vi at fokus rundt dette temaet er manglende. Men vi har fått bekreftet flere ganger underveis at dette er et tema som det er viktig å ta tak i blant annet i samtale med politiet og ved å se på tallene vi fikk fra Viking.

Vi vet at vinteren ofte kommer fort på mange hvert år. Som vi har sett av psykologien er risikotakere ofte unge og uerfarne sjåførere. Ut i fra hvordan vi tolker læreplanen, stilles det ingen krav til ferdigheter på utfordrende føre. Sikkerhetskurs på bane er vinklet slik at det skal virke forebyggende og tankevekkende, og ikke øves inn ferdigheter til å takle uønskede situasjoner. Som tidligere nevnt kan man i teorien ta all opplæring og få tilegnet all kjøreefaring i sommerhalvåret. Det stilles ingen krav til trening i vinterhalvåret. Selvfølgelig skal en elev som er klar for førerprøve ha de kunnskapene og kunne det som kreves forkjøre opp og ferdes med bil alene. Vi tror det kan være lett å glemme disse kunnskapene i all oppkjørings-rusen. På en side skal vi som trafikkklærere selvfølgelig gjøre jobben vår og lære elevene det de skal kunne om bilkjøring. På en annen side er vi alltid interessert i å gjøre våre elever så forberedt som mulig på det som møter dem som sjåførere. Vi tror derfor det kunne vært effektivt med et produkt vi kunne gitt elevene enten etter sikkerhetskurs på bane eller ved endt opplæring, som kunne informert om og minnet elevene på sitt ansvar. I tillegg til at det gir dem litt fakta om ting det er viktig å huske på.

### **4.2. Kommunikasjon i produktet**

I pedagogikken snakker vi om transaksjonsanalyse (Kompendium i pedagogikk 2005). For å være sikker på at måten man kommunisere på gjør at man kommer på bølgelengde med dem man skal kommunisere med, kan det være nyttig å benytte seg av denne analysen. Vårt arbeid og mål er å opplyse ungdom og vi har lagt en del arbeid ned i hvordan vi ønsker å kommunisere med mottakeren. I teksten om transaksjonsanalyse (s. 11) snakkes det om den parallelle transaksjonen der både sender og mottaker av meldingen er på samme nivå. Det er denne kommunikasjonsformen vi vil strebe etter å få til. Den typen kommunikasjon vi vil unngå er den kryssende transaksjonen (s.13). Vi vil ikke virke belærende og fremstå som besserwissere. Her er det derfor spesielt viktig å unngå en forelder - barn kommunikasjon. Det er også utfordrende at all kommunikasjon skal foregå skriftlig, og ikke ansikt til ansikt. Her

vil det være viktig å tenke nøye gjennom valg av ord, bilder, farger og sammenheng. Alt dette handler om kommunikasjon, og det er viktig å legge vekt på når vi skal lage et produkt.

### **4.3. Valg av produkt: Hvorfor brosjyre?**

I problemstillingen spør vi oss hvordan man kan bevisstgjøre uerfarne sjåførere. Da vi begynte arbeidet med kandidatoppgaven bestemte vi oss tidlig for at vi ville at arbeidet skulle resultere i et produkt. Vi diskuterte mye frem og tilbake om hvilket produkt vi ville lage. Vi var inne på tanken om å lage en film. Vi har sett at dette er brukt mye i trafikk sikkerhetskampanjer som «hvilken side av fartsgrensen er du på?» «Bruk bilbelte» osv. Vi bestemte oss raskt for at det kunne bli for tidkrevende å få til med den kvaliteten vi ønsket. Vi tenkte også på å lage et hefte med informasjon der vi kunne skrive mye om det vi synes er viktig at bilister tenker gjennom, men vi gikk også bort fra denne ideen. Grunnen til det er at det er vanskelig å få mennesker til å lese store mengder tekst, uten at de har en stor interesse for informasjonen. Vi vurderte å lage en plakat. En plakat fungerer ofte godt da det er et blikkfang, den er lett å distribuere rundt, og det er muligheter for å få hengt den opp mange steder. Bekymringen vår var at en plakat på trafikkstasjoner og lignende lett drukner i mengden av informasjon på slike steder. For at en plakat skal treffe publikum må den være et blikkfang, og fange personens interesse. Igjen var informasjonen vi ville formidle, ikke lett å få formidlet på en kort, effektiv måte. Alternativet brosjyre var valget vi falt ned på. En brosjyre som blir utdelt f.eks. på sikkerhetskurs på bane, kan formidle en viss mengde informasjon uten at det blir for mye. Den optimale kampanjen hadde vert å bruke flere av alternativene sammen, da vi ser at det er gjort i andre kampanjer der informasjon fra reklamefilm blir tatt opp igjen i plakater og brosjyrer. Med tanke på tiden vi har på å ferdigstille kandidatoppgaven, valgte vi derfor å lage en brosjyre hvor utfordringen ble å få laget den slik at den ble interessant og nyttig!

### **4.4. I hvilken sammenheng skal produktet brukes?**

Underveis mens vi har laget brosjyren har vi hele tiden hatt i bakhodet hvordan vi skal få denne brosjyren ut til folk. Hvor skal man få tak i brosjyren vår? Vi har flere ideer om hvordan vi kan bruke brosjyren. Vi tenkte at brosjyren kan bli sendt ut til eleven som en oppfriskning/påminnelse når eleven har bestått førerprøven. Dette er vanskelig å få til, siden førerkortene blir distribuert via en tredjepart, og ikke statens vegvesen. Det krever mye midler og tiltak for å få dette til, og så på denne muligheten som ganske umulig. Brosjyren kan også stilles ut på trafikkstasjonene sammen med andre brosjyrer. Da er den ute blant publikum,

men ikke noe de får i hånda. Problemet er at slike brosjyrer sjelden blir plukket opp, og enda sjeldnere blir lest. Dette så vi på som en dårlig løsning for å nå ut til publikum. En annen idé vi har er å levere den ut til elevene i oppsummeringen av sikkerhetskurs på bane. Da har elevene vært gjennom en del øvelser og har opplevd mye nytt om å være fører på glatt føre, og kanskje denne brosjyren vil være med å bygge opp en god holdning hos eleven. Foreløpig finnes det ingen konkrete planer for distribusjon, men ønsket vårt er å få en avtale med NAF om utdeling til elever på sikkerhetskurs på bane.

#### **4.5. Utforming av brosjyren**

Vi var veldig usikre på hvordan vi skulle klare å utforme brosjyren på best mulig måte. En brosjyre skal inneholde en passe mengde fakta, den skal være lett å lese og den skal se interessant ut. I og med at vi ønsker at flest mulig skal få noe ut av denne brosjyren er det viktig at den har et utseende som er iøynefallende for folk flest. Etter litt diskusjon frem og tilbake kom vi fram til at de fleste liker noe som er nytt og trendy dersom det ikke blir for sært. Dermed hadde vi snevret inn en god del på hvilken stil brosjyren skulle ha. Utseendet falt litt på plass da vi skulle finne tittelen. Vi googlet litt for å få noen ideer, og da fant vi et bilde på hvor det var skrevet "Thank you" på asfalt med farger som i norsk vegoppmerking, gul og hvit.



**Figur 5: "THANK YOU", hentet fra [www.churchillmfg.com](http://www.churchillmfg.com)**

Dette synes vi var trendy og passende til vår brosjyre og sendte dermed en e-post til de som hadde opphavsrett på bildet. Vi fikk heldigvis svar på denne e-posten om at vi gjerne måtte bruke bildet mot at vi sendte en kopi av brosjyren når den ble ferdig. Vi synes at dette bildet var kult at vi ville prøve å få hele brosjyren i samme sti. Da var mye på plass av fargevalg og fonter, så neste steg var å finne passende innhold og ikke minst interessant innhold.

#### **4.6. Innhold i brosjyren**

For å komme frem til hvilket innhold vi vil ha, har vi valgt å legge litt vekt på noen av punktene i MAKVISS. Dette er en huskeregel sammensatt av sju sentrale undervisningsprinsipper. (Svein Loeng: 2011 )

- **Motivering**
- **Aktivering**
- Konkretisering



- **Variasjon**
- Individualisering
- Samarbeid
- Sammenheng/Samordning

Selv om brosjyren ikke er tenkt til å brukes i en direkte undervisningssituasjon, er dette ting det kan være nyttig og viktig å tenke igjennom selv når man skal lage noe som vi vil folk skal lese. I tillegg var det flott å tenke over disse punktene når man skal velge innhold og fremlegging av det. Vi vil særlig tenke over motivering, aktivisering og variasjon. Dette fordi vi vil motivere elevene våre til å velge riktig og forholde seg til fakta når de er ute og kjører bil. Vi vil aktivisere med å sette i gang mental aktivitet når de leser i brosjyren, og vi vil ha variasjon i brosjyren slik at den blir interessant og lett å lese og samtidig nyttig.

Innholdsmessig er det viktig at det er en jevn fordeling av tekst og bilder for å gi riktig inntrykk. Hvordan man skal få til det på best mulig er en utfordring. Det er jo laget en del varianter fra før, så hva vil være annerledes? Da vi var i kontakt med trygg trafikk kom de med et forslag om at vi kunne fronte innholdet i brosjyren mot noe positivt isteden for å "angripe" leseren. Derfor tenkte vi at en tittel som "TAKK" ville være en ny vri. Med brosjyren kunne vi takke leseren! Her kan vi ta resultater fra spørreundersøkelsen og skrive opp punkter i brosjyren og takke leseren for gode valg i trafikken, som for eksempel: "Takk for at du gjør det trygt å ferdes i trafikken". Vi synes ikke det var noen dum idé å spille litt på følelsene til folk. Om du leser om noe som er positiv blir man glad, og ikke minst at man blir takket! Dette mente vi ville sette spor hos leseren. Det er selvfølgelig også viktig at den inneholder fakta rundt emnet "glatt føre" og kanskje noen statistikker.

Det er mye som burde vært med i en slik brosjyre og som det er viktig å informere om. På den ene siden kunne det vært fint å ha med noe fra psykologien, om hvordan folk oppfører og oppfatter seg selv i ulike situasjoner med ulik mental tilstand. Om hvordan vi lurer oss selv til å tro blindt på våre egne ferdigheter. Det kunne også vært viktig å få med de fysiske lovene slik at folk forstår hvilke krefter de står ovenfor når det kommer til bilkjøring. Veigrep er også et tema innen fysikken det kunne vært viktig å hatt fokus på i en slik brosjyre, noe vi også har forsøkt å skrive kort og konkret om i brosjyren vår.

På en annen side vil det ikke fornuftig å fylle denne brosjyren full med for mye teori og skrift. Med tanke på målgruppen vi har tenkt oss er det kanskje viktig å gjøre den så ungdommelig

og interessant som mulig. Det kan være at bilder er et effektivt virkemiddel, eller at man ikke skriver for mye om alle temaene vi kunne tenkt oss å ha med. En «Husk at» seksjon kunne vært en effektiv måte å få frem litt teoretisk stoff uten at det blir for tungt og for mye på en gang. I tillegg kunne dette vært en måte som har appellert mer til ungdom enn lange avsnitt med mye teoretisk stoff. Som tidligere nevnt kunne kanskje en enkel statistikk uten for mye tung info, vært med på å informere og bevisstgjøre. I tillegg ville ikke en slik vært for vanskelig og kjedelig til at de må bruke for mye tid og energi til å få med seg innholdet.

Når det kommer til valg av bilder som kan være med i denne brosjyren, kunne man på den ene siden drive skremselspropaganda med ekle bilder fra trafikkulykker og folk med skader. På den andre siden har vi jo valgt å legge vekt på å opplyse, og «Takke» de som leser brosjyren. Da kan det være viktig å bruke bilder de kan relatere seg til og ting de kan kjenne igjen fra, for eksempel kjøreopplæringen eller hverdagslige ting de møter i trafikken. Vi har valgt det siste.

I tillegg fikk vi 2 punkter fra Politiet i Stjørdal (side 13) som omhandler info om dekk og hva man burde gjøre om man er uheldig. Dette kan også være nyttig informasjon å ha med i brosjyren.

## 5. AVSLUTNING

Vi er svært fornøyd med det endelige produktet. Vi ser selv at det er noen ting som kunne vært endret for å gjøre den enda bedre, som for eksempel noe fargegradering. Vi ser også at vi har noen skrivefeil og at blant annet nettsadressen til Statens vegvesen er blitt feil. I stedet for vegvesenet.no skulle det stått vegvesen.no.

Produktet mener vi appellerer til målgruppen som er unge, ferske førere. Særlig unge menn. Innholdsmessig mener vi at vi har lyktes i og ikke å putte inn for mye, men allikevel relevant informasjon. Vi tror vinklingen med å takke kan være effektiv siden det ikke virker belærende, men informativt på en annerledes måte.



Figur 6. Ferdigstilt brosjyre

Det har ennå ikke vært mulig for oss å teste ut dette problemet på noen elever, og vi vet derfor ikke om det har effekt eller er et nyttig verktøy. Allikevel mener vi at bruk av dette produktet er en måte man kan bevisstgjøre ferske førere sitt eget ansvar på glatt føre, slik vi stiller oss spørsmål om i problemstillingen. Vi tror dette eller noe liknende produkter er noe vi vil bruke i vår trafikklærerhverdag, som et tillegg til vår undervisning.

## **6. LITTERATURLISTE**

### **Bøker**

- Moe, Dagfinn. 2008: *Menneske, risiko og kjøreatferd*.
- Høgskolen i Nord-Trøndelag. 15.08.05: *Kompendium i pedagogikk*.
- Vegdirektoratet. 2004: *Læreplan førerkortklasse B og BE*.

### **Nettsider**

- Loeng, Svein. 2011: *MAKVISS. Fronter, Høgskolen i Nord-Trøndelag*.  
<https://fronter.com/hint/main.phtml>
- Ormestad, Helmut. Sett 27.02.13: *Fysikk. Det store norske leksikon*.  
<http://snl.no/friksjon/Fenomener%20i%20fysikk%20og%20teknikk>
- Statens vegvesen: Sist oppdatert 18. 02.13  
[<http://www.vegvesen.no/Forerkort/Foreropplaering/Ovelseskjoring>]
- Statistisk Sentralbyrå. 2009. *Statistikk: Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter skadegrad, kjønn og alder. Januar-desember*. <http://www.ssb.no/vtu/arkiv/tab-2009-01-15-05.html>

### **Vedlegg:**

Vedlegg 1. side 21 – 23. Aune, Bård. Statens Vegvesen. Mail.

Vedlegg 2. side 24 – 26. Viking Redningstjeneste. 2013. Mail. *Ulykkestall*.

Vedlegg 3. side 27 – 28. Politiet i Stjørdal. Mail

### **Figurer:**

Figur 1: Originalfoto: Marianne Sandaker. *Plakat Statens Vegvesen*.

Figur 2: Kopi/Scann. Brosjyre Statens Vegvesen: *Hvordan standard kan du forvente på veggen i vinter?*

Figur 3: Illustrasjonsfoto: Annette S. Holmaas. *Veigrep*

Figur 4: Tall fra Viking. Svein Setrom. Vedlegg 2. *Statistikk*

Figur 5: Bilde: Churchill Manufacturing. *Tittel: Thank you*. [www.churchillmfg.com](http://www.churchillmfg.com)

Figur 6: Ferdigstilt brosjyre.

## **VEDLEGG: 1. Mailkontakt, Statens Vegvesen.**

Hei!

Vi er tre jenter som studerer ved Høgskolen i Nord-Trøndelag. Vi går på 2. året av trafikklærerutdanningen. Dette skoleåret skal vi skrive en kandidat-oppgave og det er i den forbindelse vi trenger hjelp fra deg!

Problemstillingen vår lyder som følger: hvordan bevisstgjøre trafikanter om eget ansvar på glatt føre? Vår tanke er å få laget en informasjons/holdnings-kampanje om ansvar og plikter ved glatt føre. Vi ble virkelig engasjert i temaet, når det første snøfallet kom i høst og det lå strødd biler i hver sving i Trøndelag.

Vi fokuserer først å fremst på å få laget en brosjyre. Tanken er å ha en informasjonsbrosjyre til "folket" om glatt føre.

Det vi ønsker fra dere er tanker om hvilken informasjon dere ser som nyttig å ha med i en slik brosjyre.

MVH

Annette Sleire Holmaas, Marianne Sandaker og Hanne Engelsåstrø

### **Svar:**

*Hei!*

*Er litt usikker på om det er informasjon eller kampanje dere mener.*

*Skal det "bare" lages brosjyrer eller?*

*En kampanje består ofte av flere elementer og går over tid. Dette med tid er spesielt viktig når man snakker om holdninger.*

*Skal holdninger forandres? Forsterkes ? eller skal det skapes nye?*

*Dette er bare tanker sånn i full fart.*

*Statens vegvesen har ett vedheng på fartskampanjen om våt veg (bare litt fuktighet på vegen kan gi halvere veggrepet).*

*Her bruker vi plakater på trafikkstasjonene.*

*Er det noe spesielt dere er på utkikk etter så er det bare å ta kontakt.*

*Med hilsen*

*Bård Aune*

*Avdeling: Trafikant- og kjøretøyavdelingen*

*Postadresse: Statens vegvesen Region midt, Fylkeshuset, 6404 MOLDE*

*Besøksadresse: Sluppenveien 4, TRONDHEIM*

*Telefon: +47 73952193 Mobil: +47 90796575 e-post: [bard.aune@vegvesen.no](mailto:bard.aune@vegvesen.no)*

Heihei.

Ja, det med tid er absolutt noe som begrenser oss. Vårt ønske og mål vil vel i første omgang være å informere, og eventuelt skape holdninger. Vi ser at tiden renner i fra oss fort, og har innsett at det å lage en informativ brosjyre og/eller plakat vil være det vi har tid til.

Men dette er absolutt et tema som engasjerer oss, og det kunne vært interessant å høre hva dere tenker om det, og om dere har noen plan om en kampanje om dette i fremtiden. Da også fordi det vil være interessant for oss å bruke i undervisningen av nye førere.

Kunne du kanskje ha sendt oss et bilde av den/de plakatene dere bruker om våt veibane rundt på trafikkstasjonene? Så tar vi derifra.

Det kunne absolutt vært interessant å høre hvilke tanker dere har om hva det vil være viktig å fokusere på i en slik brosjyre.

Mvh

Hanne Engelsåstrø

**Svar:**

Hei!

Nå finner jeg ikke noe bilde av vår plakat "roll up" så det kan jeg dessverre ikke sende deg. I det nasjonale kampanjenettverket har vi ikke flere planer rundt temaet vårt veg, da vi nå driver å snekrer på en ny kampanje om samspill i trafikken.

Foreslår for dere å Google holdninger slik at dere ser om forsterking av gode holdninger, kan være ett enklere grep, når dere har kort tid og ikke har mulighet til å drive med holdningsskapende arbeid over lang tid og med flere elementer.

Det at en person får bekreftet at det han gjør det riktig, vil ofte føre til at denne aktiviteten vedvarer. Han vil også ha innvirkning på andre da han har fått bekreftet at det han gjør er riktig, og vil da videreformidle sin "kunnskap, holdning".

Dette både overfor sine venner, kollegaer og familie.

Det at man forsterker gode holdninger vil også føre til at en person som ikke har de "riktige" holdningene tier om sin atferd, og det er mulig at han vil få korreks fra den som er overbevist.

Dette er komplekst og alt henger sammen med alt. Ofte er det lurt å spille på følelser.

Statens vegvesen sin si ifra kampanje spiller litt på dette da det blir legitimt for passasjerer og andre om å si ifra og ta ansvar for seg selv og andre. Både når det gjelder fart "glatt, vårt veg" og rus.

Når det gjelder si ifra kampanjen så ta kontakt med [marianne.eklo@vegvesen.no](mailto:marianne.eklo@vegvesen.no)

Med hilsen

Bård Aune

Avdeling: Trafikant- og kjøretøyavdelingen

Postadresse: Statens vegvesen Region midt, Fylkeshuset, 6404 MOLDE

Besøksadresse: Sluppenveien 4, TRONDHEIM

Telefon: +47 73952193 Mobil: +47 90796575 e-post: [bard.aune@vegvesen.no](mailto:bard.aune@vegvesen.no)

<http://www.vegvesen.no> e-post: [firmapost-midt@vegvesen.no](mailto:firmapost-midt@vegvesen.no)

## **VEDLEGG 2: Mail fra Viking Redningstjeneste**

Hei!

Takk for at du tok deg tid til å veksle noen ord med meg tidligere i dag.

Vi er tre jenter som skriver en kandidatoppgave med problemstillingen "Hvordan bevisstgjøre førere om eget ansvar på glatt føre?"

Det vi ønsker fra Viking er statistikk på hvor mange oppdrag dere har de første dagene med snø hvert år i forhold til gjennomsnittet for vinteren. vi trenger ikke spesifikk statistikk, men vi mistenker at oppdragene er flere i begynnelsen av vintersesongen. Derfor ønsker vi å forhøre oss litt med dere om dette.

MVH

Annette Sleire Holmaas, Marianne Sandaker og Hanne Engelsåstrø

### **Svar fra Viking Redningstjeneste.**

Hei,

Vi takker for henvendelsen.

Det er mulig vi kan ta ut slike tall. Det vi da trenger er de dagene det faktisk har vært snøfall av betydning.

Foreslår at dere finner et geografisk område, avklarer når det har vært vanskelige kjøreforhold, så skal vi se på tallene for kollisjoner og utforkjøringer disse dagene.

Det som er vanskelig å sikre, er hvordan føret (friksjonen) var de forskjellige dager.

Veivedlikeholdet vil også bety noe i forhold til om det vil være signifikant økning.

En del usikkerhet i dette, men vi prøver.

Hører fra dere.

Med vennlig hilsen

**Svein Setrom**

*Kjedesjef*  
Viking Redningstjeneste AS  
Fornebuveien 50  
P.O.Box 138  
NO 1325 LYSAKER



Hei,

Takk for raskt svar.

Vi håpet på tall fra datoene 24,25,26 oktober, som var dagene da det første store snøfallet kom, og vi kunne lese i avisene om mye problemer i trafikken.

For å kunne sammenligne med "en vanlig" vinterdag, tenkte vi å sammenligne med 5, 6 og 7 desember.

Området vil være stjørdalsområdet (Stjørdal-Trondheim / Stjørdal-Levanger)

Tanken vår er at i oktober var det mange som fremdeles kjørte med sommerdekk når snøen kom. Dette vil vi bruke for å illustrere viktigheten av riktig dekkbruk.

Friksjonstall er noe vi muligens kan få fra Statens Vegvesen.

MVH

Annette Sleire Holmaas, Hanne Engelsåstrø og Marianne Sandaker

## Svar fra Viking

Hei igjen,

Ja, om føret var det samme disse to periodene – er dere inne på noe.

For å være sikker har jeg kjørt dette manuelt i systemet. Så det ligger noe arbeid bak.....

Jeg har tatt ut tallene for Steinkjer, Levanger/Verdal og Stjørdal. Tallene er med forbehold om at riktig skadeårsak er notert:

24 til 16 oktober  
2012

	Verdal / Levanger	Steinkjer	Stjørdal
Utforkjøring	1	6	3
Fastkjøring	2	7	5
Kollisjon	0	2	1
Uhell / Ulykke	0	0	1
Sum oktober	3	15	10

5 til 7 desember

	Verdal / Levanger	Steinkjer	Stjørdal
Utforkjøring	0	0	0
Fastkjøring	0	0	0
Kollisjon	0	0	0
Uhell / Ulykke	0	0	0
Sum desember	0	0	0

Ta kontakt om noe er uklart.

Svein S

## **VEDLEGG 3: Mailkontakt Politiet Stjørdal**

Hei!

Takk for en hyggelig prat tidligere i dag.

Vår problemstilling er:

### **Hvordan bevisstgjøre førere om eget ansvar på glatt føre?**

Målet er å få laget en brosjyre med informasjon om plikter og forhåndsregler i forhold til ansvar på glatt føre.

Det vi ønsker å vite fra dere er:

Hvilke utfordringer Politiet står ovenfor når været snur og det blir glatt på veien?

Hvilke situasjoner er de vanligste i løpet av vintersesongen. her tenker vi dårlige dekk, feilberegning av fart ift. føreforhold, utforkjøringinger osv?

Hvilken aldersgruppe er høyest representert i slike trafikksituasjoner?

Er det noen andre punkter dere tenker det er gunstig å ha med i en opplysningsbrosjyre?

MVH

Annette Sleire Holmaas, Marianne Sandaker og Hanne Engelsåstrø

### **Svar fra politiet**

Heisann

Tiden går fort og jeg må bare beklage at jeg har måttet prioritere andre oppgaver før besvarelsen av deres spørsmål.

Svarene er anført med blå farge.

Lykke til med innspurten på oppgaven.

MVH

Arne Henrik Ulvin

-----Opprinnelig melding-----

**Fra:** Annette Sleire Holmaas [mailto:Annette.S.Holmaas@[student.hint.no](mailto:student.hint.no)]

**Sendt:** 6. februar 2013 15:35

**Til:** Arne Henrik Ulvin

**Emne:** Kandidatoppgave HiNT

## **Svar: fra politiet**

Hei!

Takk for en hyggelig prat tidligere i dag.

Vår problemstilling er:

### **Hvordan bevisstgjøre førere om eget ansvar på glatt føre?**

Målet er å få laget en brosjyre med informasjon om plikter og forhåndsregler i forhold til ansvar på glatt føre.

Det vi ønsker å vite fra dere er:

Hvilke utfordringer Politiet står ovenfor når været snur og det blir glatt på veien?

Mange fører kjører som om vegen var tørr og bar. Avstand til forankjørende blir ikke økt, til tross for at vegene er glattere og bremsestrekningen blir lengre. Utenlandske vogntog er ofte dårlig skodd - utenlandske vogntogførere har manglende erfaring med å kjøre på vinterveger. Mange klager på dårlig brøyting / vedlikehold. Utrykningskjøring på vinterveger er risikofylt.

Hvilke situasjoner er de vanligste i løpet av vintersesongen. her tenker vi dårlige dekk, feilberegning av fart ift. føreforhold, utforkjøringer osv.?

Vi har svært mange oppdrag hvor utenlandske vogntog / førere blir stående fast med dårlige dekk på hovedvegene. dette skaper kø, frustrasjon og farlige situasjoner.

I en del tilfeller skal unge førere, spesielt unge menn leke seg, skrense på parkeringsplasser. Av og til endre dette med å miste kontrollen på kjøretøyet, hvor de kjører inn i parkerte kjøretøy, gjenstander.

Av og til holder noen for stor fart inn i kurver, slik at de mister grepet på forhjul og kjører i grøfte / eller kommer over i feil kjørefelt.

Hvilken aldersgruppe er høyest representert i slike trafikksituasjoner?

Vi har ingen andre tall å forholde oss til, enn forsikringsselskapenes tall over hvem som står bak hendelsene i trafikken: Unge menn med ferske førerkort er overrepresentert.

Er det noen andre punkter dere tenker det er gunstig å ha med i en opplysningsbrosjyre?

Hvis du er uheldig og bulker og lager skader på annen eiendom / kjøretøy, gi deg til kjenner ved å legge igjen personalia / telefonnummer.

Skift ut dekkene før de er utslitt. Gamle dekk mister egenskapene etter noen år.

MVH Annette Sleire Holmaas, Marianne Sandaker og Hanne Engelsåstrø