

# Kandidatoppgave

**Hvordan kommunisere i rundkjøringer?**

**How to communicate in roundabouts?**

**Tina Mari Jusnes**

**Erling Otterstad**

**Jon Einar Kolberg**

TLB251

**Kandidatoppgave**

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2013



Avdeling for  
trafikklærerutdanning

## **SAMMENDRAG**

Oppgaven er basert på problemstillingen «Hvordan kommunisere i rundkjøringer?».

Bakgrunnen for valget er at det er begrenset kunnskap om emnet, og at det ikke finnes egne regler for rundkjøring i norsk lov- og regelverk.

Ordet «kommunisere» er bevisst valgt fordi det innbefatter både bruk av blinklys, plassering i veibanen og fartstilpasning inn mot rundkjøringen.

Vi har kommet frem til at den beste måten å videreformidle forståelse for hva som er ønsket adferd ved kjøring i rundkjøring, er å lage et produkt i form av en pamflett som er lettlest og forståelig, uten å ha som mål å lage nye rundkjøringsregler.

I pamfletten har vi også valgt å forklare noe om hvorfor vi kommuniserer, fordi vi mener at dette kan hjelpe målgruppen til selv å ta gode avgjørelser i hvert enkelt tilfelle.

Skulle vi oppsummere denne kandidatoppgaven ved hjelp av få ord, vil det bli:  
Kommunikasjon skaper flyt i rundkjøringen.

## **SUMMARY**

The theme of our thesis is 'How to communicate in Roundabouts?' The motivation of choosing this theme is that the knowledge on this field is limited. Moreover, there are no formal regulations for driving in roundabouts from the Norwegian Law.

The word 'communicate' is a rational choice because it includes all aspects of driving modes through or in a roundabout, e.g. giving signals, car placement and adaptation of speed towards the roundabout.

We have concluded that the best way to show the importance on this theme and to offer the instructions for the drivers is making an easy understanding pamphlet. In our pamphlet, we have also emphasized the importance on communication between drivers; this can help our targeted group to make rational and appropriate decisions in any case.

To summarize our thesis in a few words, 'Communication between drivers creates good traffic flow in roundabouts'.

## FORORD

Vi er tre trafikklærerstudenter som har funnet sammen for å skrive denne oppgaven, Tina, Erling og Jon. Vi har til sammen nærmere 70 års erfaring bak rattet, der flere av disse har vært i yrkessammenheng. Erfaringen spenner fra budbil og drosje til buss og lastebil, samt en genuin interesse for bil og trafikk.

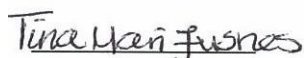
Valg av tema er et resultat av ren og skjær interesse for problemstillingen, og fordi vi på hver vår kant har erfart at svært mange er usikre på akkurat dette. Det er blant annet et av de første spørsmålene man får når man forteller at man studerer for å bli trafikklærer. De få tellingene vi har sett understreker også dette. Det finnes heller ikke klare regler/lovgiving på området.

Vi har derfor forsøkt å rydde litt opp i denne mangelen på kunnskap i vår ringe pamflett.

Vi vil gjerne få lov til å takke Tone H.M. Sagen for grafisk design, Vigdis Nerli for utforming av figurer og Dr. Fredrik Dahl for innspill rundt tekst og innhold. En stor takk går også til våre veiledere Brit S. Isachsen og Svein Loeng for faglig styring.

Vi vil også gjerne takke den gjengse norske bilist, for å ha gjort dette nødvendig ☺

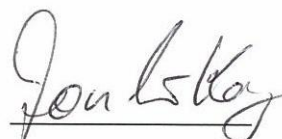
Stjørdal, 1. mars 2013



Tina Mari Jusnes



Erling Otterstad



Jon Einar Kolberg

# INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG .....	1
SUMMARY .....	2
FORORD.....	3
1. INNLEDNING .....	6
1.1 Problemstillingen .....	6
2. KUNNSKAPSSTATUS.....	7
2.1 Aktuell forskning.....	7
3. METODE .....	8
3.1 Fra idé til pamflett .....	8
3.1.1 Historie .....	8
3.1.2 Fremdrift.....	9
4. PAMFLETTEN .....	10
4.1 Forsiden.....	10
4.2 Første tekstsider .....	11
4.2.1 Historikk.....	11
4.2.2 Det viktigste .....	11
4.2.3 Tegn – plassering – fart .....	11
4.2.4 Riktig bruk.....	12
4.3 Figurene.....	12
4.4 Den gule siden .....	12
4.4.1 Et miljøspørsmål .....	12
4.5 Den grønne siden.....	13
4.5.1 Feltvalg.....	13
4.5.2 Regler .....	13
4.5.3 Skilt og oppmerking .....	14
4.6 Den blå siden.....	14

4.6.1 Ingen regler .....	14
4.6.2 Duett - duell.....	15
4.6.3 Tyngre kjøretøy .....	15
4.6.4 Dugnad .....	16
4.6.5 Flyt og avvikling .....	16
4.7 Baksiden .....	17
4.7.1 Grunnregelen.....	17
4.7.2 Effektiv .....	17
4.7.3 Kardemommeløven .....	17
5. PEDAGOGISK TILNÆRMING .....	17
5.1 Psykologi.....	18
5.2 Pedagogikk .....	18
6. AVSLUTNING .....	19
7. VEIEN VIDERE .....	19
8. REFERANSELISTE .....	21

# 1. INNLEDNING

Målgruppen vi har valgt å forholde oss til er i hovedsak sjåførere som har hatt førerkort i mer enn 10 år, fordi opplæringen tidligere enn dette i svært liten grad hadde den tilnærmingen til rundkjøringer vi har i dag.

Underveis i arbeidet med vårt produkt, kom vi over en folder Statens vegvesen har laget som omhandler rundkjøringer. Det er klart at produktene har visse likhetstrekk, men vi har valgt å se bort i fra dette, da vi mener at vårt produkt er mer utfyllende, og muligens også treffer et bredere publikum. Vi vil også poengtere at ingen av gruppens medlemmer hadde sett folderen fra Statens vegvesen på det tidspunkt design og innhold i vår pamflett ble bestemt. Vi slo oss derfor til ro med tanken på at kloke hoder tenker likt.

## 1.1 Problemstillingen

«Hvordan kommunisere i rundkjøringer?»

Vi har bevisst valgt ordet «kommunisere», fordi det innbefatter både blinklys, plassering i veibanen og fartstilpasning inn mot rundkjøringen. Samtidig har vi i pamfletten valgt å forklare noe om *hvorfor* vi kommuniserer, fordi vi mener at dette kan hjelpe vår målgruppe til å selv ta de beste beslutninger i hvert enkelt tilfelle.

Trafikkreglenes §§ 8.1.1.<sup>1</sup> og 14.2.<sup>2</sup> gir oss også en grunn til å forsøke å informere sjåførere om hvordan man bør forholde seg i rundkjøringer, fordi disse reglene må tolkes av hver enkelt bilist i hver enkelt situasjon for å få dem til å passe inn i myriaden av de forskjellige utformingene av norske rundkjøringer. Det er for eksempel bare Skiltnormalen (Vegdirektoratet, 2012) som slår fast at det alltid skal være vikeplikt inn i en rundkjøring. Når og hvordan man skal gi tegn blir opp til sjåføren å bedømme i hver enkelt situasjon.

Noe av grunnen til mangfoldet i utformingen, er at det ikke finnes noen overordnet instans som godkjenner designet før rundkjøringene bygges. Det er både på grunn av manglende regler og begrenset kunnskap og areal, at det har blitt så ymse med utformingene.

Det er så vidt oss bekjent, svært begrenset mengde forskning og trafikktegn på området, i hvert fall på tegnbruk *før* rundkjøringen. Dette gjør at vi har stolt på vår egen livserfaring og generelle samfunnskunnskap ved vurderingen av behovet for den pamfletten vi har laget.

---

<sup>1</sup> Kjørende som vil skifte kjørefelt, har vikeplikt for kjørende som befinner seg i det felt det skal kjøres inn i eller som først må krysses.

<sup>2</sup> Ved svinging eller annen vesentlig endring av kjøretøyets plassering i sideretning skal det til veiledning for annen trafikant gis tegn.

Vi har valgt å ikke kommentere myke trafikanter i denne oppgaven, fordi vi mener at innehavere av norske førerkort bør ha kunnskap om dette, og at det er på siden av vår problemstilling.

Vi har valgt å bruke verktøyet for kildebehandling i Microsoft Word 2010 som følger standarden APA, 5. utgave. Dette verktøyet genererer også litteraturlisten automatisk.

I rapportens 4. kapittel vil vi drøfte pamflettens innhold fortløpende.

## **2. KUNNSKAPSSTATUS**

Ifølge Store norske leksikon (Nordahl, 2009) og Wikipedia (Wikipedia, Wikipedia, 2013), ble rundkjøringer introdusert for første gang i 1870-årene av arkitekten Eugene Henard (1858 – 1945), mens det var først i New York i 1904 den første ble anlagt, og den første i Europa ble anlagt i 1907 rundt Triumfbuen i Paris. En av de eldste i Norge er «Soluret» på torget i Trondheim som ble anlagt rundt 1918.

Det var derimot først et par mannsaldere senere at denne trafikale innretningen for alvor ble populær i Norge. Dessverre var det ingen som den gangen fikk gjennomslag for å lage et eget sett med regler når rundkjøringen fikk fotfeste i det norske trafikkbildet, og «prøve og feile» har vært gjennomgangstonen både når det gjelder design/utforming, og hvordan bilistene velger å tolke Veitrafikkloven og trafikkreglene.

Når det gjelder kunnskapen om tegngiving før rundkjøring, har denne først blitt implementert i trafikklærerutdanningen ved HiNT TLU i løpet av de siste 10 år. Derfor er det en stor andel av norske bilførere som aldri har lært dette, og har vært nødt til å søke denne kunnskapen selv.

Vi kjenner per i dag ikke til at noen andre har gjort noe tilsvarende vår oppgave i kandidatoppgavesammenheng.

### **2.1 Aktuell forskning**

Det har heller ikke vært mulig for oss å finne undersøkelser eller trafikktellinger som setter fokus på den oppgaven vi har satt oss som mål å løse. Det finnes flere tellinger av trafikk og tegngiving i rundkjøringer, men det er ingen av disse som har satt fokus på den kommunikasjonen vi mener er nødvendig for å oppnå den ønskede flyt og avvikling. Et eksempel på dette er rapporten fra Sintef, *Kartlegging av trafikkavvikling og kjøreadferd i*



*rundkjøringer* (Giæver, 2008), som ikke tar for seg tegngiving *før* rundkjøringen, og derfor ikke er av verdi for oss.

### **3. METODE**

#### **3.1 Fra idé til pamflett**

Vi vil nå beskrive hvordan vi har jobbet for å komme frem til sluttproduktet, og ikke minst hvorfor vi har kommet frem til det.

##### **3.1.1 Historie**

Allerede våren 2012, vokste det frem en idé hos Jon om et produkt som skulle kunne gi svar på mange ubesvarte spørsmål blant den gemene hop av norske sjåførere, med hovedvekt på beskrivelse av tegngiving i rundkjøringer. Tanken i starten var å lage et hefte som inneholdt enkle figurer av tegn og plassering i rundkjøring på de tre til fire første sidene, for så å ha en form for mellomdel med generell informasjon om trafikal oppførsel for de mer interesserte lesere. Som en tredje del av heftet var det tenkt å ha med Veitrafikkloven og trafikkreglene, samt kanskje en Høyesterettsdom eller to med passende tema.

Noe av grunnlaget for dette vidløftige ønske, var blant annet den erfaringen han hadde tilegnet seg fra diskusjoner med passasjerer i drosjen i løpet av det første studieåret, og flere år som motorjournalist der spørsmålet som rundkjøring jevnlig kom opp fra fjern og nær.

Etter hvert som høsten skred frem, fant vi tre ut at vi hadde en felles drøm om å gi ut en beskrivelse/forklaring til voksne bilførere om hvordan man bør forholde seg til rundkjøringer.

Det viste seg etter forholdsvis kort tid med drøfting rundt målet vårt, at det ikke ville være fornuftig å satse på å skrive et hefte med masse informasjon, men heller gå for å produsere en form for brosjyre som alle ville kunne lese og forhåpentligvis forstå. Vi ble enige om at en slik i mye større grad ville bli lest, fremfor et hefte med store mengder tørt stoff.

Vi kalte etter hvert produktet litt forskjellig, som «blekka», «heftet», «brosjyren» og så videre, frem til Erling en dag plutselig dukket opp med utsagnet: «... nærmest som en liten pamflett?» ... og plutselig var avgjørelsen tatt.

For å være på den sikre siden, startet vi forskning på området, og fant at produktet vårt stemte med definisjonen av «pamflett» fra UNESCO<sup>3</sup> som i følge Wikipedia sier:

*«En **pamflett** er en liten bok eller hefte som ikke er innbundet. Andre navn er brosjyre eller flyveblad. Den kan bestå av et enkelt stykke papir som er blitt trykt på begge sider og brettet et antall ganger.*

*UNESCO krever at en utgivelse er på minst 5 sider og maksimalt 48 sider uten innbindingssider for at det kan kalles en pamflett.»* (Wikipedia, Wikipedia, 2013)

Dermed var arbeidet i gang, og det ble tidlig klart at den største utfordringen ville være å si så mye som mulig med færrest mulig ord på begrenset plass.

Grunnen til at vi valgte utformingen som pamflett og ikke et hefte, var at vi mente denne formen blant annet ville være lett å gripe fatt i fra hanskerommet ved at det skiller seg ut fra vognkort, instruksjonsbok og skademelding. Vi mente også den ville bli lettlest og oversiktlig, og lett å putte på innerlomma eller i håndveska.

### **3.1.2 Fremdrift**

Vi trodde i starten at vi, i tillegg til å lage en pamflett, måtte forske oss frem til egne tall ved å gjennomføre trafikktelling, og samtidig gjøre en spørreundersøkelse for å kartlegge norske bilisters kunnskap om kjøring i rundkjøring. Etter første møte med veileder, Brit S. Isachsen, ble vi gjort oppmerksom på at dette ville kunne regnes som tre fullverdige kandidatoppgaver, og at vi burde velge én. Det var da helt naturlig for oss å velge pamflett, da det var dette vi i utgangspunktet hadde som mål.

Derfra gikk mye av tiden med til tankeprosessen for å finne slagord og korte setninger formulert på en slik måte at de traff i skjæringspunktet mellom lengde og innhold. De måtte være kortfattet, men allikevel forståelige, samtidig som de måtte være korrekte og innenfor gjeldende regelverk.

Utover høsten og videre på nyåret har vi hatt jevnlig møter med til dels intense diskusjoner og idemyldringer der store tavler har vært en nødvendighet. De siste ukene før innlevering, ble møtene noe hyppigere.

For å få produktet vårt til å fremstå så profesjonelt som mulig, reiste Erling til sin kusine Tone H.M. Sagen for å få hjelp til design, og Vigdis Nerli med utformingen av figurene. Vi mente

---

<sup>3</sup> [United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization](https://www.unesco.org/en/unesco)

det var viktig at pamfletten skulle få et utseende som ga inntrykk av seriøsitet for å oppnå mest mulig respekt for innholdet. Det var også derfor vi valgte å få det endelige produktet levert fra et trykkeri på tykt, glanset papir.

Mot avslutningen benyttet vi oss av både faglærere ved HiNT og bekjente uten direkte fagkunnskap for å prøve ut om våre ideer kunne forstås på den måten vi ønsket.

## **4. PAMFLETTEN**

Vi starter vår gjennomgang av pamflettens innhold med den diskusjonen vi har vært igjennom rundt forsiden, med hensyn til hvordan vi skal få formidlet kommunikasjon i rundkjøringer. Deretter går vi kronologisk gjennom den, avsnitt for avsnitt.

### **4.1 Forsiden**

Bakgrunnen for at vi landet på «Hvor skal du?» som tittel på pamfletten, er ønsket om at dette åpner for leserens oppmerksomhet rundt at andre trafikanter faktisk ønsker å vite hvor du skal. Ordlyden i overskriften valgte vi fordi den utelukker bruken av ordene «blink» og «blinklys», noe som vi mener og tror at folk flest er lei av å bli minnet på. Før vi kom så langt, var vi innom flere mulige overskrifter, som for eksempel «Hvem blinker du for?», «Hvordan gi tegn her?» og «Hva nå, da?».

Vi har valgt trafikkskiltene «202 Vikeplikt» og «406 Rundkjøring» på forsiden for å gjøre det klart for leseren hva pamfletten handler om. Det bør være tydelig for enhver innehaver av norsk førerkort at den dreier seg om rundkjøringer, hvilket vi mener at vi får frem uten å bruke mange ord for å forklare dette på forsiden. Målet er å pirre en viss nysgjerrighet, slik at budskapet får større mulighet til å feste seg hos mottakeren.

I underoverskriften har vi ønsket å fokusere på kommunikasjon, fordi vi anser dette for å være selve essensen av det å få trafikken til å flyte sømløst i en rundkjøring. Fokuset ble lagt her fordi vi etter hvert drøftet oss frem til at dette favner grunntanken i pamfletten, og at det å kommunisere innebærer mye mer enn bare det å bruke blinklys. Vi sikter da til tegn, plassering og fartsavpassing. Den tidligere versjonen av underoverskriften «Hvordan blinker DU?» ble derfor av ovennevnte grunn forkastet til fordel for «Hvem kommuniserer du med?».

## 4.2 Første tekstsider

### 4.2.1 Historikk

*«I Norge ble rundkjøringer for alvor populært på 80-tallet, uten at det ble laget egne regler hverken i Veitrafikkloven eller i Trafikkreglene. I dag har vi over 2000 rundkjøringer i forskjellige former og fasonger.*

*Anlegning av rundkjøringer er ofte et kommunalt ansvar, og i dag er det ingen overordnet instans som godkjenner design og utforming av disse.*

*Dette har igjen ført til mange dårlige løsninger.*

*Derfor er det ikke mulig å definere ens regler for hvordan man skal gi tegn og plassere seg når man skal forsere rundkjøringer, men man har alltid vikeplikt når man passerer et vikepliktsskilt.» (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)*

På første side har vi valgt å starte med litt historikk. Det er nærmest for å unnskyldes leserens mangel på kunnskap om nettopp rundkjøringer, fordi det er en trafikkavviklingsform som har blitt utbredt i det norske trafikkbildet til dels lenge etter at deler av vår målgruppe tok førerkort. Dette avsnittet er også skrevet med tanke på å forklare litt om hvorfor så mange rundkjøringer er anlagt på en ufornuftig måte, som igjen kan gjøre det vanskelig å finne et kjøremønster man kan ta med seg fra en rundkjøring til den neste.

### 4.2.2 Det viktigste

*«Om du velger å se på en rundkjøring som en forkjørsvei i ring eller som et vanlig kryss med ring i midten, er ikke så viktig. Det viktige er at du forteller hvor du skal ved å kommunisere med andre i god tid.» (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)*

Like etter historikken, var det viktig for oss å komme med essensen i oppgaven i form av avsnittet som er uthevet. Noe av bakgrunnen for innledningen i dette avsnittet er at det har vært brukt mye energi på å diskutere nettopp hvordan man kan definere en rundkjøring med kjent terminologi fra gjeldende lovverk. For oss har det vært viktig å få frem at det er av underordnet betydning, så lenge trafikanten forstår det overordnede målet om flyt og avvikling uten at noen treffer hverandre rent fysisk. Samtidig at tidsaspektet er viktig for andres planlegging, og at vi derfor har tatt med «i god tid» som siste ord før punktum. Det er det siste man leser man husker best.

### 4.2.3 Tegn – plassering – fart

*«Tre måter å kommunisere på i trafikken: tegn – plassering – fart» (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)*

Neste avsnitt er ren opplæring, der målet er å minne leseren på disse tre handlingene for kommunikasjon. Vi har valgt å ikke ta med blikkontakt som den fjerde måte å kommunisere på i trafikken, fordi vi til slutt diskuterte oss frem til at dette både er et usikkert kort, og at det kun kan benyttes i en begrenset del av døgnet.

#### **4.2.4 Riktig bruk**

*«Blir rundkjøringen brukt riktig, gir den en meget god trafikkavvikling, og en betydelig reduksjon i antall ulykker med personskade.» (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)*

Det siste avsnittet på denne siden er tatt med som et motargument overfor de trafikantene i Norge som synes rundkjøringer er noe tull som enkelte personer i Statens vegvesen har forelsket seg i uten å tenke på trafikkavviklingen. Målet her er med andre ord å gi leseren et mer positivt syn på rundkjøringen, og da forhåpentligvis gjøre litt ekstra innsats for å løse den på best mulig måte ut fra den kunnskapen de sitter igjen med etter å ha lest hele pamfletten.

### **4.3 Figurene**

Figurenes utforming har vært et hett tema underveis. Vi har diskutert muligheten av å bruke et fotografi av rundkjøringer ovenfra for å få det så naturtro som mulig, eventuelt å tegne disse med mest mulig likhet til virkeligheten. Vi har til slutt bestemt oss for «Rema-metoden», som sier at det enkleste er ofte det beste. Med tanke på målgruppen vår, som også innbefatter de aller eldste sjåførene, mener vi det er fruktbart å ha figurene så enkle som mulig og dermed vanskeligere å misforstå. Vi ville også få frem budskapet vårt på enklest mulige måte, der trafikantenes tegngiving i god tid FØR rundkjøringen er et hovedmål.

Når det gjelder antall biler og bevegelser i figurene, har vi også her valgt å minimere mengden. Vi har tro på at det blir enklere å oppfatte de handlingene vi ønsker å få frem på denne måten. Den kanskje viktigste kommunikasjonen er der den bilen som kommer inn rett mot deg, får beskjed tidlig dersom du skal til venstre og dermed krysse dennes vei. Men, for all del, det er trafikale gevinster også ved de andre bevegelsene vi viser frem i figurene, som for eksempel å gi beskjed i god tid når du skal til høyre, der du forteller de andre at de nærmest kan se bort fra deg i sin videre planlegging.

### **4.4 Den gule siden**

#### **4.4.1 Et miljøspørsmål**

*«Dersom bil A gir tegn til venstre i god tid, vil bil C kunne planlegge sin kjøring og avpasse farten for om mulig å unngå å stanse.*

*Det samme gjelder om bil B gir tegn til høyre i god tid.*

*Målet med en rundkjøring er at ingen skal behøve å stoppe helt opp. Fin flyt i trafikken er også et miljøspørsmål. Dersom bilene (spesielt de store) slipper å stoppe, spares mye drivstoff.» (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)*

De påfølgende avsnitt bærer igjen et preg av opplæring og forklaring, og det er gjort med vilje. Informasjonen om fordelene ved å ikke stoppe, er tatt med for å underbygge utsagnet «Jo saktere inn – jo fortere ut», som er en av de fire slagordene aller nederst på sidene i pamfletten.

Spesielt dette med tunge kjøretøy har vi fått positive tilbakemeldinger på. Det er også vår mangeårige erfaring som er bakgrunnen for at dette ble tatt med i utgangspunktet. De som ikke har erfaring fra kjøring med større kjøretøy, har jo heller ikke grunnlag for å selv tenke seg til hvor mye ekstra energi som går med til stopp og start av 50 tonn.

## **4.5 Den grønne siden**

### **4.5.1 Feltvalg**

*«Normalt sett velger du venstre felt når du skal til venstre, og høyre felt når du skal til høyre. I enkelte 3-armede rundkjøringer kan det være riktigst å holde venstre felt når du skal rett frem, slik figuren foreslår.» (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)*

Det første avsnittet etter figuren på tredje side der det er avbildet en trearmet rundkjøring, er formulert svært åpen for å understreke atter en gang at det ikke er mulig å gjøre like bevegelser i alle rundkjøringer. Vi har derfor passet på å bruke ord som «normalt sett», «kan» og «riktigst» for å understreke dette.

### **4.5.2 Regler**

*«Vær oppmerksom på at det kan oppstå konflikt på vei ut av rundkjøringen dersom en annen som også skal rett frem, velger høyre felt. Du har vikeplikt når du skifter felt inne i rundkjøringen, fordi du foretar et feltskifte.» (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)*

De to neste omhandler vikepliktsregler i rundkjøringen, og dette var vi veldig usikre på om vi skulle begi oss inn på. I utgangspunktet vil en klargjøring av vikepliktsreglene i en rundkjøring kreve en egen kandidatoppgave der det muligens ikke holder med en liten pamflett som forklaring. Vi ønsket allikevel så inderlig å kommentere problemstillingen for å gjøre målgruppen oppmerksom på at denne gamle påstanden vi så godt kjenner fra 80- og 90-tallet om at det er førstemann inn som har retten på sin side, ikke har fast forankring i virkeligheten. Vi endte derfor med denne svært generelle kommentaren. Det er gjort med viten og vilje å gjenta feltskifte i nest siste avsnitt på denne siden. Vi tror «å foreta et

feltskifte» er så gjenkjennelig for de fleste at de vil kunne koble dette med bevegelsene inne i rundkjøringen. I verste - eller kanskje beste fall, vil dette kunne resultere i at noen blir usikre og dermed i mer begrenset grad står på «retten» sin, som de kanskje ikke en gang har.

### **4.5.3 Skilt og oppmerking**

*«Noen ganger er det skiltet anbefalt feltvalg før rundkjøringer, andre ganger ikke.»* (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)

Skiltingen og veimerkingen inn mot rundkjøringer er dessverre ofte ikke helt samstemt. Vi kan oppleve at det er et veivisningsskilt (svarte piler på gul bakgrunn) ved siden av veien, mens det kan være piler malt i veibanen. Der vil pilene være et påbud, mens skiltene kun vil være en anbefaling, noe som kan bli ekstra forvirrende dersom oppmerkingen er dekket med snø og is, eller slitt bort. Konflikten mellom ukjente trafikanter og de med lokalkunnskap, vil derfor kunne bli en utfordring. Spesielt dersom den ukjente trafikanten mener å ha retten på sin side.

En annen grunn til at vi kommenterer «anbefalt feltvalg», er en del av vårt opplæringsønske. Det er svært sannsynlig at flere trafikanter tror at disse gule skiltene er påbud, og derfor også i større grad enn nødvendig står på feltvalget sitt, og dermed kommer i konflikt med andre.

## **4.6 Den blå siden**

### **4.6.1 Ingen regler**

*«I og med at det ikke finnes klare regler for kjøring i rundkjøring, (selv de lærde strides), vil noen kunne finne andre løsninger som er like riktige som dine, men allikevel kunne komme i konflikt med deg.»* (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)

Hverken Veitrafikkloven eller trafikkreglene inneholder spesifikke regler om hvordan man skal kjøre i rundkjøringer. Det eneste som står skrevet i den forbindelse er den generelle regelen om å gi tegn når man endrer retning på kjøretøyet, jfr. Trl. §14 2. ledd, slik vi har omtalt tidligere.

Vår gjesteforeleser i faget Trafikken i samfunnet, Arvid Aakre, har omtalt temaet under en forelesning ved HiNT i februar 2013.

- Vi kan jo bare angre på at vi ikke tok tak i dette og lagde egne regler da vi hadde muligheten på 80-tallet, uttalte han.

Derfor har det vært viktig for oss å understreke dette emnet, for igjen å få frem at det ikke er noe lurt å holde på en rett man kanskje ikke har.

Når vi tar oss den frihet å påstå at «selv de lærde strides», er det fordi vi har opplevd at det er en viss uenighet mellom Leif N. Olsens bok Vegtrafikkrett (Olsen, 2011), og enkelte faglærere som driver opplæring av trafikklærere ved HiNT TLU. Å omtale disse som «de lærde», føler vi er forsvarlig.

Når vi bruker uttrykket «like riktige som dine», tenker vi ikke minst på de forskjellige feltvalg man kan ta for kjøring rett frem og til venstre i forskjellige rundkjøringer, og den begrensede kunnskap den norske bilist har om antall felt i en rundkjøring, og vikeplikten mellom disse. Vi mener vi ikke tar munnen for full når vi påstår at mange bilister tror de har sin fulle rett til å forlate rundkjøringen uten å ha vikeplikt for noen. Men de kan altså ha vikeplikt i denne situasjonen. Utrykket «konflikt» er tenkt som et samlebegrep som innbefatter den uenigheten som kan føre til sammenstøt, nestenulykke eller ivrig gestikulering.

#### **4.6.2 Duett - duell**

*«Derfor må vi satse på samarbeid, samspill og duett, ikke duell.»* (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)

Nå gjør vi et forsøk på å spille på sjåførens samvittighet, og trekker i den forbindelse frem ordene «duett» og «duell». Vi setter da opp konfliktene med samspill, eller no i den duren

#### **4.6.3 Tyngre kjøretøy**

*«Husk at tyngre kjøretøyer trenger beskjed i ekstra god tid.»* (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)

Vi tror, på bakgrunn av erfaring, at det er mange bilister som ikke er klar over den store forskjellen det er på stopp og start av et lite kjøretøy kontra et stort. Vi har også valgt å ta dette med for å forsvare at vi flere steder oppfordrer til å gi tegn «i god tid». Det at større kjøretøy vil ha en lengre bremsestrekning enn personbiler, er også et viktig moment i denne sammenheng. Vi har også tidligere i pamfletten kommentert store biler, der vi i hovedsak hadde en miljømessig innfallsvinkel. Den er absolutt gjeldene her også, fordi det er så viktig for de store å få beskjed tidlig for å kunne avpasse farten slik at de kan unngå å stanse.

Vi har et håp om at leseren ser en sammenheng mellom det siste avsnittet på den gule siden og dette avsnittet, og samtidig setter det i forbindelse med slagordet nederst på den samme gule siden *«Det er alltid lov å slippe andre frem!»*. Målet er å møte leseren med flere innfallsvinkler, slik at budskapet når frem til flest mulig.



#### 4.6.4 Dugnad

*«Trafikkavvikling er et dugnadsarbeid — hvis alle gir litt, går alt så meget bedre.»* (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)

Her er målet å gå rett inn i den norske folkesjela. Dugnadsånden vi her ønsker å spille på, er hos det norske folk er kjent for å være drivende god, og dersom noen vil kunne få seg til å trekke litt av denne inn i trafikken også, ville det vært til stor gevinst for alle. Dagens situasjon er nok dessverre slik at den personen som er blid og trivelig ansikt til ansikt ofte vil være din verste duellant straks han setter seg bak et ratt.

Dette avsnittet vil selvfølgelig også av noen kunne sees i sammenheng med andre avsnitt og utsagn i pamfletten, som for eksempel Kardemommeloven på siste side.

#### 4.6.5 Flyt og avvikling

*«For å oppnå best mulig flyt og trafikkavvikling, vil det i enkelte mindre rundkjøringer være viktigere å gi tegn i god tid FØR, enn «å blinke seg ut».»* (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)

Det er i diskusjonen rundt dette avsnittet de mest intense ordvekslingene har funnet sted. Spørsmålet om behovet for å gi tegn når man skal forlate en rundkjøring, er kilde til stor uenighet, blant annet fordi det stort sett er det eneste som har vært generell kunnskap så lenge rundkjøringer har vært en del av trafikkbildet.

Når en av gruppens medlemmer påstår at det å gi tegn til høyre når man forlater rundkjøringen stort sett er helt unødvendig, er det vel naturlig at dette skaper en form for motbør.

Uttrykket «å blinke seg ut» er satt i anførselstegn fordi det ikke skulle misforstås at vi bruker både «tegn» og «blinke» i samme setning. På den ene siden ville setningen bli klumpete dersom vi brukte «tegn» to ganger, og på den andre siden var målet med «å blinke seg ut» å bruke et uttrykk de aller fleste kjenner igjen.

Men allikevel er hovedbudskapet i avsnittet at det er viktig å gi beskjed FØR rundkjøringen, slik at andre trafikanter skal kunne legge en plan for sin kjøring med mest mulig bakgrunnsinformasjon. Vi understreker viktigheten av å gi tegn før med å komme med brannfakkelen om at det ikke er så viktig å gi tegn ut, for å tenne en liten gnist/kime til diskusjon både innad i leserens hode, og om mulig i diskusjon med andre.

## **4.7 Baksiden**

### **4.7.1 Grunnregelen**

*«Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.» Vtrl § 3 1.*

Grunnen til at grunnregelen for trafikk, Vegtrafikklovens § 3 1. ledd, er tatt med på baksiden, er vel nettopp det at det er grunnregelen for trafikk. Samtidig gjør den leseren oppmerksom på det ansvar som ligger i å føre et kjøretøy, hvilket dessverre ofte går i glemmeboken etter at føreropplæringen er fullført og førerprøven bestått.

### **4.7.2 Effektiv**

*«Vær effektiv — ikke aggressiv» (Jusnes, Otterstad, & Kolberg, 2013)*

Dette utsagnet er en oppfordring som forsøker å legge vekt på at det er behov for en viss effektivitet for å oppnå flyt i trafikken ved å utnytte luker, i motsetning til aggressivitet som i stor grad vil resultere i at andre trafikanter må holde tilbake og stoppe opp.

### **4.7.3 Kardemommeloven**

*«Man skal ikke plage andre, man skal være grei og snill, og for øvrig kan man gjøre hva man vil.» - Torbjørn Egner*

Grunnen til at vi valgt å ta med Kardemommeloven av Torbjørn Egner som en avslutning på det hele, er blant annet fordi den i innhold er så lik grunnregelen for trafikk at det kan virke som de er skåret over samme lest.

En annen grunn, er at vi ønsker en hyggelig avslutning på et ellers så alvorlig tema, og kanskje med denne myke opp stemningen litt. Et blidt og åpent sinn er som kjent mer mottakelig for ny kunnskap enn et som er surt og innesluttet.

## **5. PEDAGOGISK TILNÆRMING**

Vi er klar over at pamfletten inneholder enkelte forsøk på ren opplæring av de som leser den, i tillegg til å fortelle hvordan de bør tenke når de velger tegngivning i rundkjøringer. Dette har vi vurdert, og kommet frem til at vi vil beholde av tre hovedgrunner.

For det første er vi alle tre trafikklærerstudenter, og har et genuint ønske om å lære folk å kjøre bil som det er vanskelig å undertrykke.

For det andre har vi fått meget positive tilbakemeldinger på dette «ekstra innholdet» fra flere av de som har sett igjennom pamfletten før den ble ferdigstilt. Det er klart at dette antallet tilbakemeldinger er et altfor lavt tall til å ha en forskningsmessig verdi, men allikevel stort nok til å være et lodd på vektskålen for oss.

Den tredje og mest tungtveiende grunnen, er at vi anser det å gi tegn i en rundkjøring som en del av en helhet når den skal forseres. Plassering og fart kan sies å være vel så viktig, og vi mener også at dersom vår informasjon skal ha noe videre verdi, må den underbygges med noe fakta og forklaring.

## **5.1 Psykologi**

Når det gjelder vår tilnærming til innholdet i pamfletten generelt, har vi etter beste evne forsøkt å bruke deler av det vi har lært om innlæring fra pedagogikk og psykologi.

Spørsmålsstillingen på forsiden er, som nevnt tidligere, ikke tilfeldig. Vi håper å få leseren til å åpne tankene sine og ha en spørrende tilnærming til informasjonen som åpenbares så snart pamfletten åpnes. Vi har jo lært at man husker bedre den informasjonen man er nysgjerrig på.

## **5.2 Pedagogikk**

Når det gjelder verktøy fra pedagogikkens verden, mener vi at deler av MAKVIS kan ha verdi for denne formen for formidling av lærdom. Motivasjonen tas vare på i forklaringene på hvorfor vi skal gi tegn FØR rundkjøringen. Visualiseringen blir ivarettatt ved at vi har laget figurer som skal gjøre det mulig å forstå hva vi mener, og samtidig være mulig å se på disse uten å lese all teksten.

Individualisering er et viktig poeng i undervisningsøyemed. Men det vil by på problemer så lenge vi kopierer opp pamfletten fra en og samme original, og ikke lager en individuell versjon til hver enkelt mottaker. Vi har allikevel hatt enkeltindividet i tankene under utformingen av teksten, der vi har brukt tiltaleformen «du» og ikke «man», for å gjøre det mest mulig personlig. Nærmest som en samtale mellom oss og leseren.

Med designet forsøker vi å ivareta en form for variasjon, ved å legge forskjellige duse bakgrunnsfarger på sidene.

Vi har underveis vært opptatt av å begrense vår bruk av humoristiske innslag. Humor kan ofte lette på stemningen i et ellers så alvorlig tema, men faren for å bomme på målet er alltid tilstede når man begir seg inn på slik gyngende grunn, som igjen ville kunnet skade pamflettens mål og mening. Vi har derimot ikke klart å holde oss 100 prosent på matta, og det

er blant annet derfor Kardemommeloven har fått lov å bli stående som en slags avslutning. Både fordi den er velkjent og avvæpnende, og ikke minst fordi den er så slående lik vår egen grunnregel for trafikk, Veitrafikklovens § 3. Vi håper altså at den kan være med på å trekke på noen smilebånd, og dermed også øke gjennomslagskraften overfor mottagerens hjerneceller.

## **6. AVSLUTNING**

Bare det å ta på seg oppgaven med «å lære» folk å gi riktig tegn i rundkjøringer kan sees på som dumdristig, og det å *gjennomføre* oppgaven kan fremstå som direkte umulig. Blant annet fordi det ikke finnes noen egne regler for å forsere en rundkjøring, og fordi det fremdeles er delte meninger om hvordan det bør gjøres. Derfor har vi ikke gjort akkurat *det*.

Vi har derimot gått for oppgaven med å gi den gemene hop av bilister et forståelsesgrunnlag de kan ta med seg for å ta de beste valgene i hver enkelt situasjon. Vi mener dette er det viktigste, og også det nærmeste vi kan komme en form for regel for kjøring i rundkjøring.

Vi har derfor gitt oss i kast med oppgaven, og vi har stått løpet ut. Det verste er at vi er strålende fornøyd med resultatet. Vi mener vi har fått frem og forklart den generelle kjøremåten trafikantene og trafikkavviklingen kan ha glede av, med det fraværende regelverk vi har i dag.

For øvrig, til vår store tilfredsstillelse, ser vi at flere diskusjonsfora på nett og informasjonssider om rundkjøringer blir mer og mer sammenfallende med vår egen teori om hvordan det bør tenkes og gis tegn (som vi naturlig nok har stor tiltro til).

## **7. VEIEN VIDERE**

Vårt mål for pamfletten har under hele prosessen vært nasjonal distribusjon, og vi har hatt dette for øyet for hvert eneste ord og punktum som er formulert og plassert underveis frem til ferdig produkt. For å kunne oppnå en slik distribusjon, vil vi måtte få til et samarbeid med en eller flere av landets bilorganisasjoner, forbund, andre interesseorganisasjoner, forsikringsselskap eller myndigheter.

Grunnen til at vi enn så lenge ikke har hatt konkret kontakt med noen slike, er at vi først ville ha pamfletten ferdig, for så å få en uttalelse/tilbakemelding fra fagmiljøet innen trafikkopplæring. Vi ser det da slik at dersom vi får en form for godkjent-stempel fra denne gruppen, vil vi kontakte ovennevnte instanser for mulig distribusjon til målgruppen vår.

Vi ser videre at det vil være en spennende oppgave å se på muligheten av å få pamfletten oversatt til språk som kan være lettere å forstå for våre nye landsmenn. Vi ser at vi i så fall må hente profesjonell hjelp for å oppnå dette. Blant annet for å kunne få med de viktige nyansene i språket som har vært så viktig underveis for ikke å komme med påstander som kan misforstås.

## 8. REFERANSELISTE

Giæver, T. (2008). *Kartlegging av trafikkavvikling og kjøreatferd i rundkjøringer*.

Trondheim: SINTEF.

Jusnes, Otterstad, & Kolberg. (2013). Pamflett. *Hvor skal du?* Stjørdal, Nord Trøndelag,

Norge: Kandidatoppgave ved HiNT TLU.

Nordahl, R. S. (2009, 2 15). *Store norske leksikon*. Hentet 2 24, 2013 fra <http://snl.no/veikryss>

Olsen, L. N. (2011). *Veitrafikkrett*. Oslo: Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund.

Vegdirektoratet. (2012). *Håndbok 050 Trafikkskilt Del 3*. Oslo: Vegdirektoratet.

Wikipedia, d. f. (2013, 2 23). *Wikipedia*. Hentet 2 23, 2013 fra Pamflett:

[http://no.wikipedia.org/wiki/Pamflett#cite\\_note-1](http://no.wikipedia.org/wiki/Pamflett#cite_note-1)

Wikipedia, d. f. (2013, 2 4). *Wikipedia*. Hentet 2 21, 2013 fra Rundkjøring:

<http://no.wikipedia.org/wiki/Rundkj%C3%B8ring>