



Kjøregårdshefte med tilhørende videoer

BROCHURE WITH DRIVING EXERCISES AND VIDEOS

Sondre Bøe og Tore Breivik | TLB251 Kandidatoppgave

Forord

Hensikten med denne rapporten er å belyse problemet tilknyttet «sesong-rustne» MC-førere. Vi har valgt å skrive denne rapporten med bakgrunn i at vi begge har erfaring, er aktive MC-førere, og begge har opplevd og vært vitne til «sesong-rust». I denne rapporten har vi lagt frem statistikker hentet fra SSB (Statistisk Sentralbyrå) som omhandler ulykker med MC, med ulikt skadeomfang. Vi har også beskrevet prosessen fra problemstilling frem mot det ferdige produktet vi har i dag. Målet og ønsket vårt er at vi med dette produktet på markedet kan hjelpe til å forhindre ulykker som følge av et sesongopphold for MC-førere.

En stor takk til Øyvind Berggren som har stilt opp som rådførende part, medvirkende aktør i prosessen med filmingen, og delt med oss sine erfaringer fra sin stilling som trafikklærer på MC. Også hjertelig takk til Julie Skjold, andre medstudenter og nærveiledere ved HiNT og andre eksterne medvirkende.

Stjørdal, Februar 2015

Sondre Bøe og Tore Breivik

Sammendrag

Problemstillingen vi bestemte oss for ha til vår kandidatoppgave ble lydende «Hvordan unngå mc-ulykker forårsaket av sesongopphold». Det vi fant interessant i problemstillingen er for det første at det har med motorsykkelkjøring å gjøre, og det andre er viktigheten av å kunne innse hvor mye et sesongopphold har å si for kjøreferdighetene våre.

Vi har begge erfaring med motorsykkelkjøring, og begge to har opplevd hvordan det er å ta fram sykkelen om våren etter en mørk og kald vinter der det har vært et opphold fra motorsykkelkjøringen på fort fire til syv måneder, alt avhengig av vær og føreforhold.

Med valget av denne problemstillingen følte begge to at vi hadde et godt utgangspunkt for å kunne ta tak i problemet med å være «sesong-rusten», og skape et produkt i tillegg som kunne tilfredsstille de kravene som kreves til moderne brukersnitt, men samtidig være så enkelt at de aller fleste som kjører motorsykkel, eller holder på å lære seg, skal kunne benytte seg av dette produktet som et godt verktøy.

For å finne svaret på problemstillingen vår, ble vi i samråd med en lokal trafikklærer enige om at det ville være en god idé å lage det heftet med kjøregårdsøvelser og tilhørende videoer. Vi håper det heftet vi har produsert kan være med på å minske antallet ulykker som følge av rustne kjørekunnskaper tilknyttet sesongoppholdet. Vi håper heftet kan være både brukervennlig og brukernyttig i fremtiden også, og at motorsykkelførere vil ta fram heftet på vårparten for å repetere litt av de kjøregårdsøvelser vi viser til som er et solid fundament for en sikker og trygg atferd med motorsykkel når en skal ferdes i trafikken.

Vi fant ut at antallet ulykker tilknyttet MC-kjøring har gått gradvis ned de siste ti-femten årene (Figur 3) til tross for at antallet registrerte motorsykler i Norge har steget de siste ti årene. (Figur 2) Vi har sett i grafisk statistikk at det har de siste årene vært en relativt bratt kurve i starten på sesongen i ulykkesstatistikken for MC. Så synker ulykkestallet litt, før det stiger ut mot slutten av sesongen igjen (Figur 1).

Selv om antallet ulykker har gått ned de siste årene, så er én ulykke en for mye. Om vårt produkt vil være med på å kunne minske antallet ulykker som følge av sesongopphold er for tidlig å konkludere med enda, da vi ikke har hatt mulighet for å la folk teste det, og heller ikke fått intervjuet de etter første sesong med produktet, men vi vet at videoene allerede har blitt tatt i bruk i undervisningen for klasse A1, A2 og A hos én trafikkskole her i Stjørdal.

Summary

The research question we decided to go with in our candidate assignment turned out to be “How can we avoid motorcycle accidents caused by season break”. What we found to be interesting about this research question, was for once, it involves motorcycles, and second, the importance of being able to realize how much the season break has to say for the qualifications of riding a motorcycle.

We both have experience in riding motorcycles, and we both have experienced how it feels to take out the motorcycle that lovely day in the springtime, after a cold and dark winter that has lasted from four till seven months, all depending on the weather and road conditions.

We felt that with this research question, we had a good base point to deal with the problem of “season rusted” motorcycle riders, and create a product that would satisfy the needs of the modern interface, and at the same time be so simple to use that most riders, and soon to be riders could take advantage of it, and use it as a tool for fine-tuning their driving skills.

To answer the question raised by the research question, we worked together with a local traffic-teacher. We agreed upon the idea of making this brochure with the five exercises in it, and linking up to the corresponding videos on YouTube. We do hope this brochure will help reducing motorcycle accidents caused by the fact that the driver was “season-rusted”. We also hope that motorcyclist will use this brochure every spring in the future, for fine-

tuning their driving skills, which is the soul base for safe riding, before taking on the beautiful Norwegian roads.

We found out that the number of accidents involving motorcycles has decreased in the last ten-fifteen years, (figure 3) despite the fact that the number of registered motorcycles has increased the last ten years. (figure 2) we've seen in graphic statistics that in the last couple of years, there has been a quite steep curve at the start of the season, in the statistics of motorcycle accidents. Then the number decreases a bit, before increasing a bit towards the mid-end of the season.

Even if the number of accidents has decreased in the last ten years, one accident is one too many in our eyes. If our product will help decrease the number of accidents caused by a season-rusted driver, is too early to say, since we haven't had people testing it, and neither had the time to interview them after their first season after use. But we do know that one traffic school here in Stjoerdal has taken the videos to use in their theoretical teaching for all motorcycle classes, A1, A2 and A.

Innhold

Forord	1
Sammendrag	2
Summary	3
Innledning.....	6
Forarbeid til problemstillingen.....	6
Problemstillingen	6
Førkunnskap	7
Planleggingsfasen og valg av dokumentasjonsform	10
Metode/ datainnsamling	12
Produksjon	13
Referanser	16
Vedlegg.....	17

Innledning

I denne rapporten har vi belyst problematikken rundt «sesong-rustne» MC-førere, og hva som kan være et tiltak for å få ned ulykkene relatert til nettopp dette. I rapporten går det frem hva vi har hatt av førkunnskap, og hvordan det var med på å bestemme hvilken metode vi benyttet, og hvordan vi samlet inn nytt materiale i sammenheng med planleggingsfasen og valg av dokumentasjonsform.

Vi har sett på en del statistikker over ulykkestall for MC, samt sett litt på og beskrevet veien til det endelige produktet vi har utviklet i forbindelse med problemstillingen i vår kandidatoppgave.

Forarbeid til problemstillingen

Vi begge to er aktive innenfor MC-miljøet, og dette med å være «rusten» i starten av hver sesong er noe vi begge to er kjent med. Og måten vi er kjent med det er at vi ikke bare har følt det på kroppen, men vi har også sett våre med-motorsyklister havne i ulykker på grunn av førerfeil. Disse førerfeilene har kommet som en følge av at de ikke har utført handlingen korrekt og/eller kjørt over evne.

Vi hadde også samtaler med Julie Skjold under planleggingsfasen, og hun syntes det var en strålende problemstilling, og ville i begynnelsen være med på oppgaven. Vi har alle tre, under vår deltagelse i MC-sammenheng, savnet ett lett tilgjengelig produkt som kan hjelpe oss med å «pusse bort rusten» og samtidig som det er enkelt å ta i bruke.

Problemstillingen

Som et resultat av diskusjonsfasen, kom vi frem til at problemstillingen måtte være noe i retning av «sesongbaserte ulykker» eller liknende. Vi hadde mange varianter av problemstillingen, men den vi til slutt landet på ble «Hvordan unngå mc-ulykker forårsaket av sesongopphold»

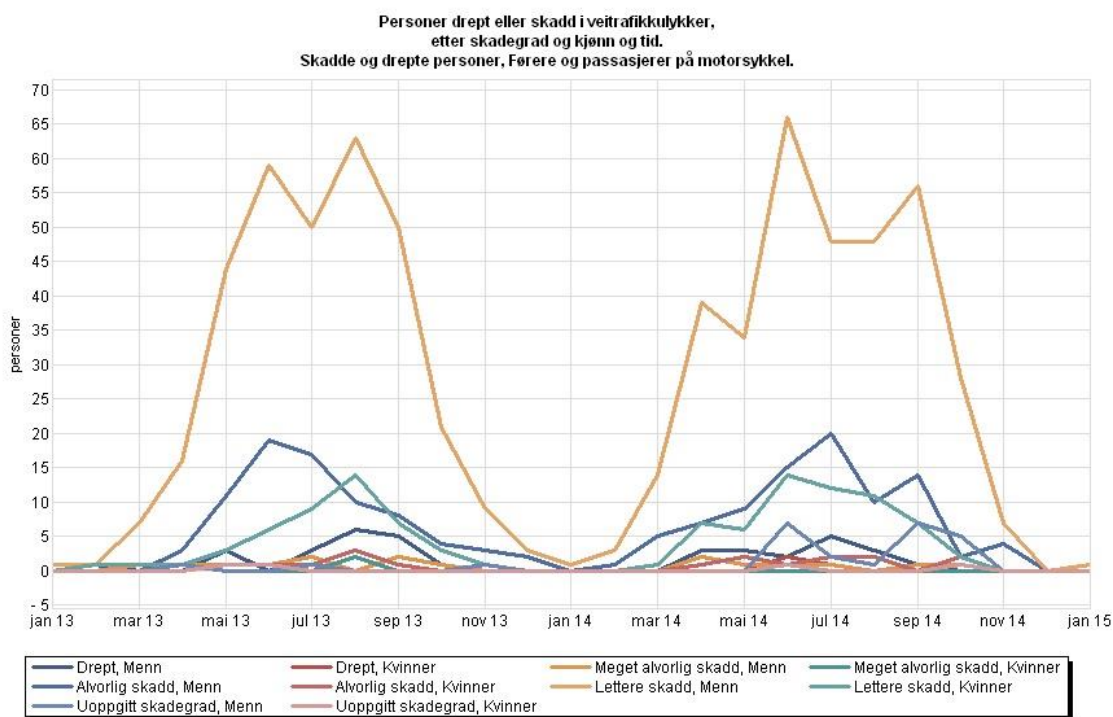
Førkunnskap

Grunnen til at vi valgte akkurat dette emnet, er som sagt at vi har opplevd problematikken rundt det å være «sesong-rusten». Det er alltid, for vår del i alle fall, slik at de første turene med motorsykkelen hver sesong som regel er med litt skrekkblandet fryd. Det er deilig å komme seg ut med sykkelen, men det er ikke gøy å merke at kjøreferdighetene ikke ligger på samme nivå som ved den siste kjøreturen før sykkelen ble parkert for vinteren.

Vi vet også som nevnt i starten at det er mange små, men også noen større ulykker i forbindelse med sesong-rustne sjåførere. Det trenger ikke heller være i starten på hver sesong ulykkene skjer, men på noen av de første turene for sesongen for den vedkommende fører. En god andel av de litt eldre førerne har det ikke like travelt med å få ut sykkelen, som de med nyervervet førerkort.

Under følger en graf hentet fra nettsidene til Statistisk Sentralbyrå. Denne grafen viser antall skadde og drepte på motorsykkel fra Januar 2013 til Januar 2015

Figur 1:



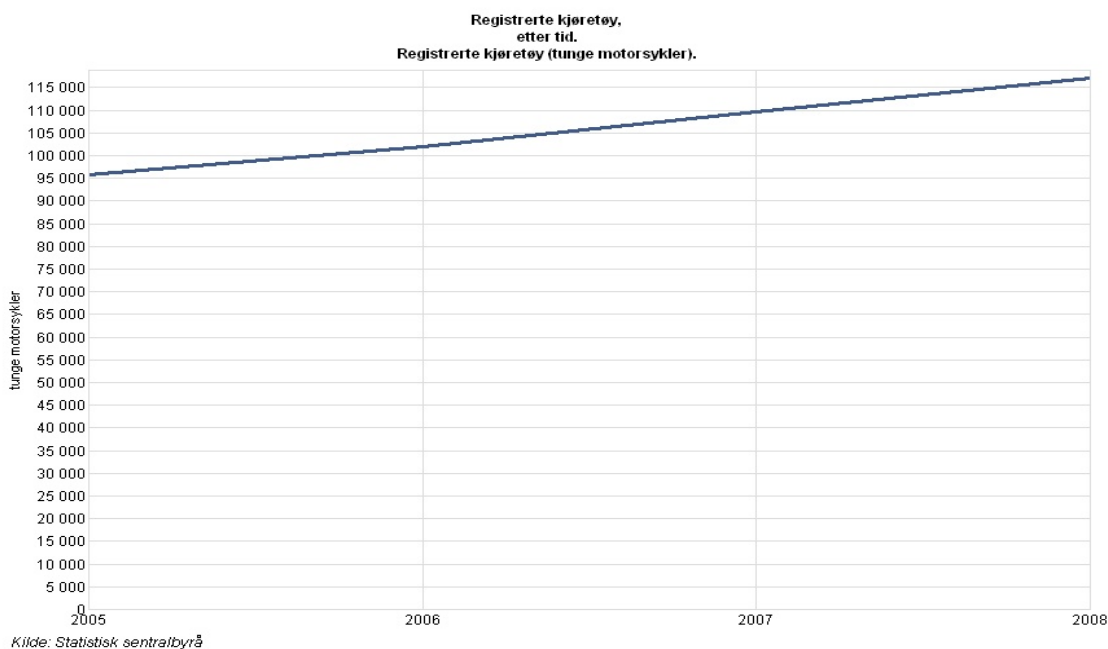
1

Som man kan se ut ifra denne grafen, stiger antallet ulykker fra februar og frem til juni der vi når en topp før ulykkene går ned igjen. Så ser vi at fra juli til august stiger antallet ulykker litt igjen, før vi ser en gradvis minskning i ulykker frem mot slutten av sesongen. Det som vi med bakgrunn i våre egne erfaringer kan lese ut fra denne grafen er at antallet motorsyklister øker frem mot sommeren, og etter «toppen» i juni har folk lært, og ulykkestallet går ned. Så mot slutten av sesongen blir folk mer og mer modige, og vi får en ny topp med ulykker før det gradvis blir mindre motorsyklister ute på veiene. Dette er mest spekulasjoner fra vår side, med bakgrunn i våre egne erfaringer fra motorsykkelmiljøet. Disse tallene kan selvsagt ha noe med været å gjøre også. Fint vær = økt antall motorsyklister på veiene.

¹ (Statistisk Sentralbyrå, 2015)

Det vi også kan lese av tallene i tabellen nedenfor, er at antallet motorsykler har hatt en kraftig økning de siste årene, og om utviklingen i antall motorsykler fortsetter, så vil vi også i fremtiden se en økning i antall motorsykler på veiene. Dette er riktig nok tall fra noen år tilbake, men vi har grunn til å tro at utviklingen har fortsatt i samme retning frem til i dag, og vil fortsette i samme retning fremover.

Figur 2:

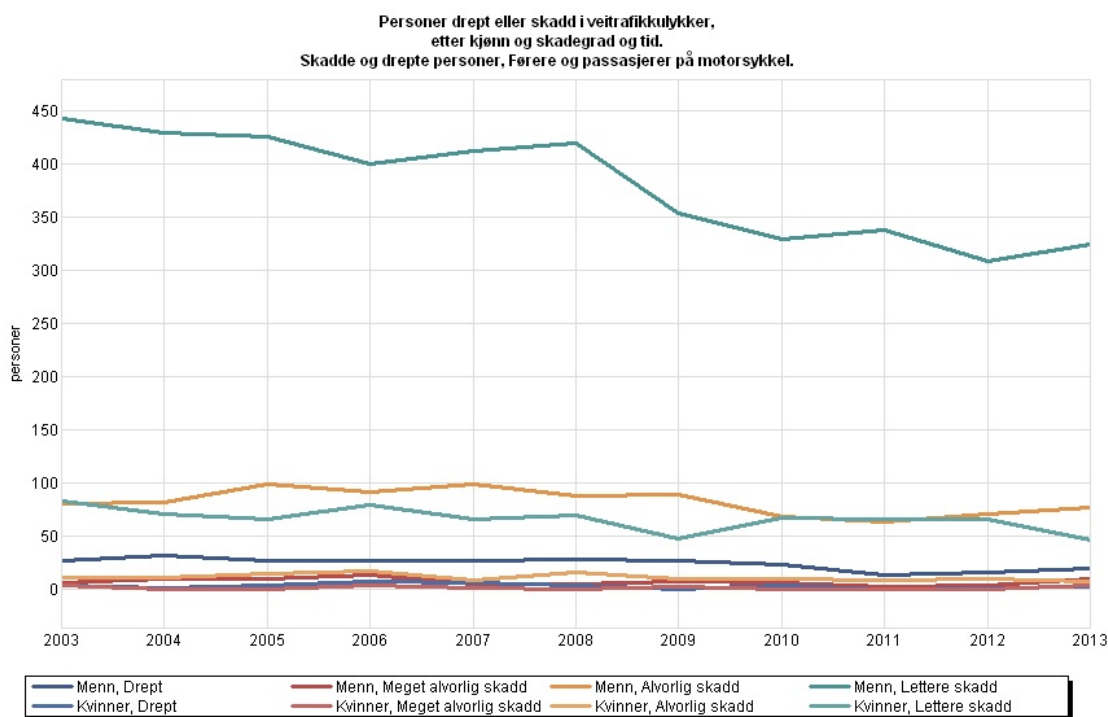


2

Vi ser også i neste tabell at antallet ulykker der utfallet har vært at enten fører eller passasjer har blitt skadd eller drept, går gradvis nedover, til tross for at MC-salget går oppover. Det betyr da at noe blir gjort rett, men at det fortsatt er litt å hente. Med vår egen erfaring og statistikken å støtte oss på, håper og tror vi at vårt produkt kan være med på å gi denne «kurven» en brattere nedstigning.

² (Statistisk Sentralbyrå, 2015)

Figur 3:



3

Grunnen til at vi har benyttet oss av tall fra SSB i stedet for å gjøre undersøkelsene selv, er at vi ikke har tilgang til de opplysninger som behøves, og at det ikke er noe poeng i å forske frem tall som det allerede finnes gode dokumentasjoner på.

Planleggingsfasen og valg av dokumentasjonsform

Vi satt oss ned og diskuterte litt om hvordan vi kunne fremskaffe ett slik produkt. Under denne diskusjonen var også Julie sin samboer, Øyvind Berggren til stede. Han arbeider som trafikklærer hos Salbergs Trafikkskole på Stjørdal, og underviser i klassene A og BE. Han har også etterlyst ett lignende produkt. Så hva var egentlig svaret på denne problemstillingen?

³ (Statistisk Sentralbyrå, 2015)

Under diskusjonen oss imellom kom vi frem til at svaret på det hele måtte bli at vi skulle filme kjøregårdsøvelsene og legge de ut på YouTube. Vi vet at vi ikke har funnet opp kruttet på nytt, da det ligger en hel del videoer med akkurat dette temaet på nettet, men det er av varierende kvalitet på både filming og utførelse av selve øvelsene.

Så var det spørsmål om hvordan vi skal få folk til å titte på disse videoene, og ikke minst hvordan de skulle finne frem til de. Da kom vi frem til at vi skulle utforme et hefte med bilde fra hver øvelse, noen nøkkelpunkt for hver øvelse, samt en QR-kode som man kan skanne med mobiltelefonen sin som tar deg direkte til videoen for den øvelsen.

(Forutsetter at man har en smart-telefon av typen Android eller Apple, med QR-kode skanner og internettforbindelse via mobildata eller wifi.) Oss kjent er det ikke noe hefte som hører til de videoene som allerede ligger ute på nettet.

Siden det produktet vi ønsket å lage ikke er helt innenfor rammene for studieretningen vår som peker i utgangspunktet kun mot klasse B, måtte vi få godkjent problemstillingen før vi kunne begynne. Siden dette er ett emne vi begge to brenner virkelig for, var vi tidlig ned til Ståle for å sjekke status, og han uttrykte tidlig i prosessen at dette var noe han ønsket at vi skulle gå videre med.

På dette tidspunktet i planleggingsfasen hoppet Julie av oppgaven, og valgte heller å skrive om migrasjonselever, og problematikken rundt dette. Men samarbeidet med Øyvind (og Julie) fortsatte.

Så var det på tide å planlegge selve utførelsen, og alt det praktiske rundt dette. Jeg hadde akkurat solgt min motorsykkel, og Sondre hadde ikke sykkel tilgjengelig. Løsningen på dette ble at Øyvind ville være å kjøre for oss. Dette ble også den beste løsningen siden han er den av oss med bredest kunnskap innenfor dette område, og vet akkurat hva som er de mest vanlige feilene folk gjør. Han fikk også lov av Salbergs Trafikkskole å bruke deres motorsykkel til øvelsene, mot at de ble nevnt i videoen på en eller annen måte. Dette løste vi med å legge inn logoen til Salbergs i enden av rulleteksten. Det vi også kom frem til under vårt lille diskusjonsmøte var at vi måtte filme fra flere vinkler for å fange opp mest mulig råmateriale som vi kunne redigere sammen videoer av.

Nå var første del av planleggingen klar, nå manglet vi bare et sted å holde til på. Etter noen minutter med funderinger kom vi frem til at Lånke-banen var et fint sted å holde til. Vi pratet med Petter Wigum, og fikk låne nøkkel til banen med han.

Den neste utfordringen var å skaffe til veie tilstrekkelig med kameraer som vi skulle bruke til å få de vinklene vi ville ha. Dette endte opp med at mine to GoPro kameraer ble benyttet, samt vi fikk låne to GoPro kameraer av imøtekommende klassekollegaer. Øyvind tok også med seg sitt kamera av samme sort, så da hadde vi fem kameraer som vi satt opp i ulike vinkler og retninger på sykkelen, samt at vi festet et kamera på henholdsvis brystet og hjelmen til Øyvind. Vi fikk også låne kameraet som Servicetorget på skolen har tilgjengelig for utlån, og det ble også benyttet egne telefoner til å filme fra siden av banen.

Når vi til slutt fikk samlet alle filmene som ble tatt opp, satt vi igjen med nesten 40GB råmateriale. Når alle fem videoene så er ferdig redigert og lagret på maskinen, sitter vi igjen med beskjedne 1GB ferdig film. Det sier noe om hvor mye redigering og «klipping» det har vært for å få til et sluttprodukt som vi føler vi kan stille oss bak med rakk rygg.

Metode/ datainnsamling

Dataen vi samlet inn i forbindelse med vår kandidatoppgave er basert på sekundær data, som vil si at datamaterialet ikke er noe nytt, men som er samlet inn fra før. Vi har i forbindelse med vår egen oppgave og problemstilling gjort en «skrivebordsundersøkelse» for å bruke opplysninger om relevant stoff som alle rede er tilgjengelig.⁴

Vår data som vi har benyttet i rapporten vår er samlet inn igjennom læreplanen for klasse A1, A2 og A fra Statens Vegvesen, samt at vi har hentet statistikk og oversikter om blant annet ulykker med motorsykkel, salg av motorsykler med mer fra nettsidene til Statistisk Sentralbyrå.

Vi valgte en kvalitativ tilnærming der vi har tatt utgangspunkt i litteratur og kunnskap på MC-feltet for å utarbeide produktet, i tillegg til egne erfaringer. Kvalitative tilnærminger

⁴ (Live Mogstad, u.d.)

gjør opplegget mer fleksibelt, og vi trengte ikke å låse oss fast på forhånd til en bestemt datainnsamlingsmetode. Innsamlingen av data og analysen/utformingen av produktet vårt forgikk parallelt. Vi har hatt kvalitative samtaler/intervju med Øyvind Berggren helt fra starten av kandidatoppgaven med planlegging, og i tillegg har vi hatt et «vi-du-forhold» med Øyvind som undersøkelsesperson underveis med filming av råmateriale samt utformingen av produktet vårt. De svarene og tipsene som Øyvind kom med underveis forble uforandret, og vi drev ikke med noe omkodning da vi ikke har forsket på noe nytt, men kun fremhevet det som allerede eksisterer.⁵

En av feilkildene som kan være, er kredibiliteten til intervju-/samtalekandidaten da vi bare har hatt samtaler med én trafikklærer for klasse A1, A2 og A (sett bort i fra Hilde Kjelsrud som nærveileder for kandidatoppgaven). Men vi ser på Øyvind som en person som er representativ for trafikklærere som underviser i de forskjellige motorsykelklassene. Øyvind har drevet med opplæring på de forskjellige motorsykelklassene i flere år, og har sin utdanning i fra trafikklærerutdanning hos Hint, og han har en god og bred kunnskap innenfor dette fagfeltet. Vi har også fått andre lærere ved Hint som både kjører og underviser andre trafikklærere i MC-utdanning til å sett på de videofilmene vi har redigert ferdig for å få en tilbakemelding på vårt arbeid.

Produksjon

Etter hvert var tiden kommet for å starte gjennomføringen av produksjonstrinnet. Vi fant en dag med fint vær som passet for oss alle sammen, og pakket utstyret i bilen og kjørte opp på Lånkebanen. Der oppe fikk vi plassert ut kjebler og det som skulle til for å utføre kjøregårdsøvelsene. Når alle kjeblene var kommet på plass gikk vi rundt og diskuterte plasseringer til de ulike kameraene. Vi fant ut at vi måtte ha noen kamera som filmet fra siden av banen, og en del kamera på sykkelen. Vi festet ett kamera på brystkassen til Øyvind, ett på hjelmen hans, ett med sugekopp på venstre side bak på sykkelen som filmet

⁵ (Halvorsen, 2008)

forover, og ett med klemme på høyre side foran som filmet bakover (for å få med bakbremsen).

Til tross for relativt god planlegging med kameravinkler og plassering, ble det en del løping der oppe, der vi byttet plasseringer på noen kamera underveis. Grunnen til at vi valgte å ha så mange kamera og ulike vinkler var for å belyse det som er viktig i de forskjellige øvelsene, og sette fokus på det som er riktig og galt i de forskjellige øvelsene. Vår tanke var at det også ville bli enklere for den som skulle se videoene for første gang å forstå betydningen av de forskjellige nøkkelpunktene når vi fikk video fra forskjellige kameravinkler. Det er også lettere å vise med video enn å bare skrive forklaring av de enkelte øvelsene som en ren tekst.

På grunn av at høsten kom fort og MC-sesongen brått gikk mot slutten, rakk vi dessverre ikke mer enn en dag oppe på banen. Det ble en utfordring å få det til og passe både for Øyvind og oss. Ideelt sett skulle vi helst ha gjennomført filmingen i sommerferien eller tidligere på høsten, for så å få sett igjennom råmaterialet, og kunne fått en dag til med filming. Dette hadde vært bra for videoene sin del, da vi kunne fått gjort om på noen av vinklene, og på den måten fått de utbedret. Men tross for dette viste planleggingen seg å være tilstrekkelig effektiv, og vi fikk til et meget sterkt og godt sluttprodukt av det råmaterialet vi hadde til rådighet.

Da vi omsider hadde fått sortert alle videoene i mapper til de ulike øvelsene, satte vi oss ned og gikk igjennom alle videoene, skrev ned nøkkelpunkt på hver video, som vinkel, plassering, innhold, om øvelsen var riktig eller feil utført, og hvilke videoer som hørte sammen. Når dette så var på plass, begynte arbeidet med å sette sammen klippene til en hel video. Vi begynte med videoredigeringsmaskinen på datasalen på skolen, men det viste seg fort at denne ikke hadde tilstrekkelig med datakraft til å klare dette. Da stod valget mellom å kjøpe en maskin som kunne klare det, eller å prate med IT-Sigurd. Vi valgte da selvsagt å høre med Sigurd først, og han stilte opp med god hjelp utover det man kan forvente.

Sigurd ordnet med en maskin som hadde en kraftigere prosessor, og satt opp denne med en brukerkonto slik at bare vi hadde tilgang på denne maskinen. Da maskin-problematikken var løst meldte et annet problem seg, og det var at vi ikke hadde noen særlig erfaring med videoredigeringsprogrammer, så man kan lett si at læringskurven var relativt bratt. Men vi fikk taket på det etter hvert, og vi synes selv at sluttresultatet ble meget bra. I videoene har vi brukt grønn tekst på nøkkelpunktene for korrekt utførelse, og rød tekst for vanlige feil. Dette gjorde vi på grunn av at rødt vanligvis betyr stopp, eller feil, mens grønt betyr kjør eller riktig. Det vi ikke tenkte på når vi gjorde dette var at det kan by på problemer for de fargeblinde.

Vi har jobbet side om side med henholdsvis redigering av video og utforming av heftet. Når vi utformet heftet, har vi lagt mye tanke bak det. Til eksempel så har vi laget «faner» på siden av heftet, en for hver øvelse. Dette fordi det skal være enkelt å finne frem i heftet, selv med hansker på. En annen ting vi har lagt vekt på er at heftet skal være lett å ta med seg, uten å måtte brette det. Vi har også tenkt nøye gjennom valg av kvalitet på papiret vi trykker på, og valgt et som plastikkpapir som skal være både slitesterkt og tåle vann.

Referanser

- Elisabeth Suzen, S. S. (2013). *Evaluering og implementeringen av føreropplæringen klasse A*. Steinkjer: Høgskolen i Nord Trøndelag, Avdeling for Trafikklærerutdanning.
- Halvorsen, K. (2008). *Å forske på samfunnet*. Oslo: J.W. Cappelens Forlag as.
- Live Mogstad, I. N. (u.d.). *Webområde for markedsføring og ledelse, NDLA*. Hentet fra Webområde for Nasjonal Digital Læringsarena, NDLA: <http://ndla.no/nb/node/93370>
- Statens Vegvesen. (2013). *Læreplan for førerkort klasse A1, A2 og A, Handbok 251*. Oslo: Vegdirektoratet.
- Statistisk Sentralbyrå. (2015, Februar). *Transport og reiseliv: Webområde for Statistisk Sentralbyrå*. Hentet fra Webområde for Statistisk Sentralbyrå: www.ssb.no
- Tjorva, A. (2012). *Kvalitative Forskningsmetoder*. Oslo: Gyllendal Norsk Forlag.

Vedlegg

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

Forfatter(e): Sondre Bøe og Tore Breivik _____

Norsk tittel: Kjøregårdshefte med tilhørende videoer _____

Engelsk tittel: Brochure with driving exercises an videos _____

Studieprogram: Trafikkklærerutdanningen _____

Emnekode og navn: TL B251 *Kandidatoppgave* _____

Vi/jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres på internett i fulltekst i Brage, HiNTs åpne arkiv

Vår/min oppgave inneholder taushetsbelagte opplysninger og må derfor ikke gjøres tilgjengelig for andre

Kan frigis fra: _____

Dato: *25/2-15*

Sondre Bøe

Sondre Bøe

Tore Breivik

Tore Breivik

