

# Hvordan forbedre den private øvelseskjøringen?

*How do we improve the quality of accompanied driving?*



Skrevet av:

Cathrine Sjøvold Gulliksen

Marius Sundbø

**Kandidatoppgave**

**2-årig grunnutdanning  
For trafikklærere**

**2014**



**Trafikklærerutdanningen,  
Stjørdal**

## **Innhold**

SAMMENDRAG .....	4
SUMMARY .....	5
FORORD.....	6
1. INNLEDNING.....	7
1.1 Problemstilling .....	7
1.2 Bakgrunn for vårt valg av kandidatoppgave .....	7
1.3 Definisjoner.....	8
2. TEORI OG KUNNSKAPSSTATUS .....	9
2.1 Ulykkesstatistikk blant bilførere og passasjerer – «Trollveggen» .....	10
2.2 Læreplanens intensjon.....	11
3. METODE .....	12
3.1 Kvantitativ.....	12
3.2 Metodevalg.....	12
3.3 Utforming av spørreskjema.....	13
3.4 Feilkilder .....	13
4. INNSAMLING OG ANALYSE AV DATA .....	14
4.1 Innsamling.....	14
4.1.1 Spørreundersøkelse .....	14
4.1.2 Informasjonsmøte med Statens vegvesen .....	15
4.2 Analyse.....	15
4.2.1 Spørreundersøkelse .....	15
4.2.2 Resultat.....	15
5. DRØFTING.....	18
5.1 Dagens situasjon.....	18
5.2 Drøftelse og diskusjon.....	19
6. SLUTTPRODUKT – HJELPEHEFTE FOR FORESATTE.....	20

7. OPPSUMMERING OG KONKLUSJON .....	22
REFERANSER .....	23
VEDLEGG .....	23

## **SAMMENDRAG**

I Norge mener vi at vi har et godt system for trafikkopplæring, og en god læreplan med trinnvis opplæring. Intensjonen er at opplæringen skal foregå som et samarbeid mellom trafikkskolen, og den private øvingen. Likevel hevdes det at dette ikke fungerer som tiltenkt. Foresatte har i mange tilfeller for lav kompetanse til å veilede eller instruere på en god nok, og hensiktsmessig måte. I den forbindelse har vi identifisert et behov for å øke den private kompetansen, slik at trafikkopplæringen kan bli som tiltenkt. Vårt forsøk på dette, har vært å lage et hefte som skal være et hjelpemiddel for den foresatte. Dette heftet bygger på de opplysninger vi har ervervet i løpet av rapportperioden.

I rapporten har vi forsøkt å gjøre rede for hvordan man kan bedre kvaliteten på privat øvelseskjøring, slik at øvingen blir mest mulig i henhold til læreplanens intensjon. Vi var interessert i å finne ut hvilke utfordringer førerkortaspiranter (heretter FA) og foresatte møtte under øvingen. Eksempelvis hvor mange timer de kjørte privat, om de hadde vært innblandet i noen hendelser under kjøringen, og til slutt om de hadde søkt hjelp angående den private øvelseskjøringen. Resultatene vi fikk ut av undersøkelsene, avdekket at en del var som forventet, samtidig som noe var overraskende. Eksempelvis ble det klart gjennom spørreundersøkelsen at begge grupper synes kjøring på glatt føre er en utfordring under opplæringen. Flertallet sier også at det å mestre vikepliktsituasjoner er enkelt, samtidig som dette er de situasjonen de opplyser å være mest ulykkespreget. Rapporten sier med dette at enkelte opplysninger fra informantene er selvmotsigende. Dens drøfting og konklusjon i form av vårt produkt vil bli et hjelpemiddel for den aktuelle gruppen. Produktet er et hefte i A5-format, som er tiltenkt utdelt til elevene ved oppstart av føreropplæringen.

## **SUMMARY**

In Norway we have established a good training concept for new and non-experienced drivers based on a step by step training plan. The intention is to get a good relationship and collaboration between the driving school, and private practice. Yet it is claimed that this concept does not work as intended. Some say that in many cases it's too low competence to guide or instruct in a good and appropriate manner. In that regard, we have identified a need for increasing the individual skills. Our attempt is to create a booklet that will be an aid for the parents. This booklet is based on the information we have acquired during the reporting period.

In this report we have tried to explain how to improve the quality of private driving practice so that exercise becomes the most according to the curriculum intent. We were interested in finding out what challenges driving license aspirants and parents met during exercise . For example, how many hours they were driving accompanied, and if they had been involved in any incidents during training or if they had any need for assistance from the driving school. The results we got from the investigation, were as expected. For example, it became clear through the survey that both groups seemed driving on icy roads is a challenge. The majority also states that the give way situations are simple, even if these situations are the most accidental situations. We hope our product will be an aid for the current group. The product is a booklet in A5 format, which is intended to be given to the students at the start of the training.

## **FORORD**

Trafikklærerutdanningen på Høyskolen i Nord-Trøndelag er et to års kandidatstudium som har det avsluttende året en kandidatoppgave. Dette er en utdypende oppgave som skal få frem høyskolekandidatenes engasjement innenfor et visst tema. Vi velger temaet selv og arbeidsprosessen varighet er ca. et halvt år.

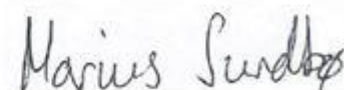
Vi skal også ha en kort sekvens med framlegg for medelever og veiledere. Fremføringen skal være med på å vise frem hvordan man har jobbet, hva man har tatt hensyn til og til slutt resultatet av det vi har jobbet med.

Vi ønsker å rette en stor takk til lærere, foresatte og elever på Ole Vig VGS og Aglo VGS som har tatt seg tid til å svare på undersøkelsen vår. Svarene deres var til stor hjelp i vår prosess med å kartlegge kunnskap og erfaringer med øvelseskjøring på hjemmefronten. Vi vil også takke rektorene på Ole Vig vgs og Aglo vgs som var behjelpelige og gav oss tillatelse til å gjennomføre spørreundersøkelsen blant deres elever. Til slutt vil vi takke for god støtte fra vår veileder under arbeidet, Brit S. Isachsen. Den hjelpen vi har mottatt har i stor grad vært med å sette retningen på oppgaven.

**Stjørdal 21.02.2014**



**Cathrine Sjøvold Gulliksen**



**Marius Sundbø**

## 1. INNLEDNING

I kandidatoppgaven har vi valgt å skrive om temaet: privat øvelseskjøring klasse B. Grunnen til at vi mener temaet er verdig en kandidatoppgave er: Alle foresatte som skal øvelseskjøre med en FA bør ha gode kunnskaper og inneha nok kompetanse til å legge det best mulig til rette for et godt læringsmiljø og utbytte.

Historisk kan vi se tilbake noen tiår. Privat øvelseskjøring, og behovet for dette har utviklet seg på samme måte som vår måte å tenke om trafikksikkerhet. Dagens læreplaner for føreropplæring legger på mange måter opp til at elevene skal øvelseskjøre privat. Den sier videre ikke mye om hvordan dette bør foregå. Trenden har gått i den retning at privat øvelseskjøring er noe som bør utnyttes i større og større grad. I dag ser vi eksempelvis at forsikringsselskaper er villige til å senke forsikringspremien, dersom en med ferskt førerkort kan dokumentere et visst antall kjørte kilometer med privat øvelseskjøring. Dette tyder på at samfunnet er blitt mer og mer opptatt av trafikksikkerhet, og at også ferske førere skal være trygge trafikanter fra starten av.

Rapporten tar høyde for at leseren bør ha inngående kunnskap om læreplanen for føreropplæring kl B. (Læreplan for førerkortklasse B, B kode96 og BE, Statens vegvesen, 19.01.13)

### 1.1 Problemstilling

Vi har valgt en problemstilling som vi mener kan virkeliggjøres innen bransjen, og som kan brukes utenfor Høgskolen i Nord-Trøndelag. Dette avhenger selvsagt av i hvilken grad produktet blir en suksess eller ikke. Vår problemstilling er:

*Hvordan kan vi øke de foresattes kompetanse ved privat øvelseskjøring, førerkort klasse B?*

### 1.2 Bakgrunn for vårt valg av kandidatoppgave

Vi skal begge bli trafikklærere og er som mange andre engasjert i sikkerhet langs veiene og spesielt 0-visjonen. Ut ifra dette har vi funnet ut at mengdetrening og kjøring på hjemmefronten har en stor betydning for kvaliteten av bilkjøring. Derfor har vi valgt den retningen å se på hvilke erfaringer foresatte og FA har med øvelseskjøringen. Om det er noe

problematikk med tanke på øvelseskjøring på hjemmebane, og hva foresatte og FA er usikre på.

Det er tidligere skrevet enkelte oppgaver rundt samme tema. Disse går mer i retning av rene litteraturstudier om mengdetreningen. Vi har tatt oppgaven inn på et litt annet spor, og med det valgt å gjennomføre spørreundersøkelser, for å kunne analysere resultatene og lage et produkt ut i fra det. Dette er ment for bruk under privat øvelseskjøring.

### **1.3 Definisjoner**

**FA:** Førerkortaspirant. Er mennesker som har startet på føreropplæring, enten privat eller ved en kjøreskole

**Øvelseskjøring:** Øving der eleven kjører med en trafikklærer eller foresatt som veileder.

**Privat øvelseskjøring:** Øving der eleven kjører med en foresatt.

**Mengdetrening:** Øving på noe som allerede er innlært. Intensjonen er å automatisere et bevegelsesmønster eller en handling. Denne øvingen kan skje både privat og på trafikkskolen.

**Kjøreprosessen:** - Er en tankeprosess der føreren hele tiden evaluerer oppgivelsene, og handler ut i fra de. prosessen består av følgende momenter, og bygger på «se-reglene»:

**Sanse – Oppfatte – Avgjøre - Handle**



## 2. TEORI OG KUNNSKAPSSTATUS

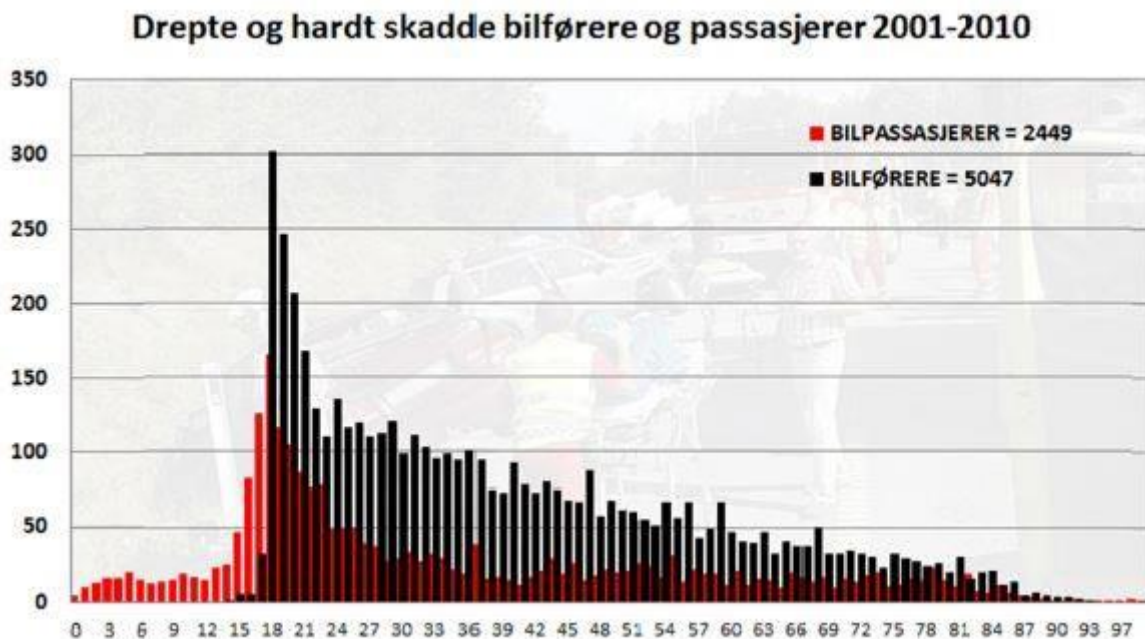
Hovedmålet i læreplanen for føreropplæring klasse B har hjemmel i vegtrafikkloven § 28 (2013). Den læreplanen vi i dag bruker, bygger på GDE-matrisen (*Goals for driver education* 2002, Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad & Hernetkoski). Den beskriver en trinnvis opplæring, der man starter på manøverttrinnet. Her skal basisøvelser og automatisering læres, og fungere som et fundament for videre progresjon. Over det finnes det taktiske trinnet, med bakgrunn i regelverk, risikoforståelse og trafikale ferdigheter. Videre derfra finner vi det strategiske og overordnede trinnet. Disse knyttes i stor grad opp mot elevens evne til å vurdere egne holdninger, og videreutvikle vurderingsevne i forhold til de faktorer som står litt høyere. Eksempelvis i forhold til mennesker, verdier, rus, handlingsmønstre osv.

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

Peräaho, M, Keskinen, E, Hatakka, M, (2003) GDE-matrisen. Opplæringen starter på det nederste trinnet, og beveger seg oppover i henhold til eleven progresjon

Med dette avklart, kan vi peke oss inn på det området av GDE-matrisen som vi ønsker å støtte oppunder med denne rapporten. Vi skal spesielt støtte oppunder arbeidet på det taktiske og strategiske nivået. Dette er i mange tilfeller overførbart til læreplanens trinn 3.

## 2.1 Ulykkesstatistikk blant bilførere og passasjerer – «Trollveggen»



Moe & Øvstedal (2012)

Statistikken over viser at grafen gjør et hopp fra den alderen der ungdom erverver sitt første førerkort. Et lite hopp i mopedalderen, og deretter et stort hopp ved ca. 18 år. Dette kommer av at unge mennesker uten nok erfaring får tillatelse til å føre motorvogn. Det er klart at den første perioden er mest risikabel, på grunn av manglende trening, erfaring, og kanskje mangelfull opplæring. Det blir noe generaliserende, men vi kan ikke se bort i fra at mye av føreropplæringen som skjer blir gjort intensivt. En del ungdom møter på trafikkskolene første gang bare noen måneder før de fyller 18 år. Dette vil kanskje føre til at inntrykkene og erfaringene ikke blir bearbeidet lenge nok under kontrollerte former, og de når ikke så høyt i GDE-matrisen som de burde.

En annen mulig årsak til dette finner vi i hjerneforskningen. Fremst i hjernen vår, ligger frontallappen. Denne delen krever relativt lang tid på å utvikles i forhold til andre deler av hjernen. Forskere hevder at den kan sies å være ferdig utviklet ved en alder av ca. 25 år. Med bakgrunn i dette hevder seniorforsker ved SINTEF, Dagfinn Moe følgende om hjerneforskning:-

*«Frontallappene er de som senest fullføres. Det betyr at ungdommens evner med hensyn til å planlegge, oppfatte, vurdere og reflektere er begrenset.»(Moe, Kjøreprosessen, 2009, side16)*

Med bakgrunn i påstanden på forrige side ser vi et samsvar i grafen. Her ser vi tydelig et hopp ved ca. 18år, og en gradvis reduksjon i ulykker fra en alder av ca. 24år. Årsaksforholdene til akkurat dette er komplisert, men det vi har nevnt har sannsynligvis en stor innvirkning.

## 2.2 Læreplanens intensjon

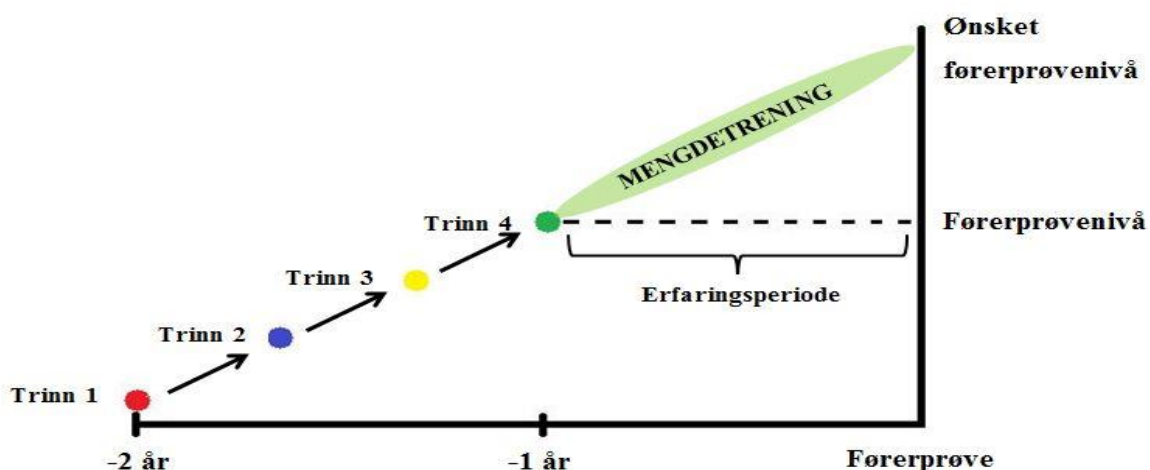
### *Hovedmål for opplæringen jf. §11-1*

*Etter å ha gjennomført trafikkopplæringen i klasse B skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kjøre bil på en ansvarlig måte.*

*Eleven skal ha de kunnskaper og ferdighet, den selvinnsikt og risikoforståelse, som er nødvendig for å kjøre på en måte som*

- *Er trafiksikker*
- *Gir god samhandling*
- *Fører til god trafikkavvikling*
- *Tar hensyn til helse, miljø og andres behov*
- *Er i samsvar med gjeldende regelverk*

På figuren over presenteres hovedmålet for læreplanen, og under ser man hvordan læreplanen er tiltenkt å fungere. Det anbefales å starte opplæringen ca 2 år før førerprøve. Da kan den som tar opplæring samarbeide med trafikkskolen om å gjennomføre alle læreplanens trinn i løpet av det første året. Den ønskede situasjonen er at den private mengdetreningen skal foregå under hele løpet, men for alvor etter trinn 4. Da er FA allerede på et såkalt førerprøvenivå eller bedre. Det vil si at hvis kandidaten hadde vært gammel nok, hadde vedkommende kunne meldt seg opp til praktisk prøve. Likevel er det den perioden som nå følger som er tiltenkt å mengdetrene på. Hvis man gjør dette, hevdes det at man vil ha et høyere kompetansenivå ved førerprøve, enn det som ofte er tilfellet i dag. Situasjonen er sånn at mange starter opplæring tett opptil de fyller 18 år, og får dermed liten til ingen mengdetrening før førerprøve.



Figur 1. Statens vegvesen, (2013)

### **3. METODE**

Vi velger å anvende informasjon som er sammensatt av primær og sekundærdata. Hovedvekten av data i oppgaven vil være delt mellom spørreundersøkelsen, lærebøker og informasjonsinnhenting fra et opplæringskurs for foreldre i regi av Statens vegvesen.

#### **3.1 Kvantitativ**

Vi har valgt å bruke en kvantitativ metode i oppgaven. Det vil si at vi har hatt fokus på å samle data via relativt brede undersøkelser, som vi i etterkant har vært i stand til å behandle til statistikk.

Dette har gitt oss et bra bilde på hva de forskjellige gruppene har ansett som utfordringer i forhold til den private øvelseskjøringen.

Vi har utelukket en kvalitativ metode, siden vi hadde behov for å få et bilde av den generelle situasjonen for den aktuelle gruppen. Antall informanter var så stort, og behovet for informasjon fra den enkelte var så lite, at en kvantitativ metode var foretrukket. Ved å bruke kvalitative metoder, hadde vi sannsynligvis ikke fått de resultatene vi hadde behov for.

#### **3.2 Metodevalg**

Vi har i stor grad valgt å gjennomføre oppgaven ved å bruke de data vi fikk ut av spørreundersøkelsen vi gjennomførte. Arbeidet med denne har på mange måter vært den største delen av oppgaven.

Vi valgte å lage et spørreskjema, der vi ønsket å vite noe om hvor mye FA hadde kjørt, om de hadde vært innblandet i noen ulykker/nestenulykker, hvilke temaer som inngår i trafikkopplæringen som var vanskelige, og om de hadde søkt hjelp til øvelseskjøringen. Vi ønsket å spørre totalt 100 personer, der halvparten av disse var foresatte som relativt nylig hadde øvelseskjørt med egne barn eller lignende. Den andre halvparten var personer som var i alderen 18-20 år, som hadde fersk erfaring fra øvelseskjøring.

Målet med spørreundersøkelsen var å få samlet nok data, til å kunne konkludere med hvilke temaer målgruppen anså som utfordrende under øvingen.

### **3.3 Utforming av spørreskjema**

Skjemaet ble utformet på en måte som skulle gjøre statistikkarbeidet enkelt. Dette ved å la deltakerne sette svar på det enkelte spørsmålet ut i fra en skala fra «lett» til «vanskelig».

Temaene vi valgte å ta med er hentet fra læreplanen, og med spesielt fokus på trinn 3. Enkelte temaer fra trinn2 har likevel blitt med, da vi har ansett dette som en potensiell kilde til problemer for gruppen. Vi var derfor nødt til å undersøke dette nærmere. Målet med hele oppgaven er å forbedre den private mengdetreningen. Vi mener at trinn 2 bør startes opp på trafikkskolene, for deretter å mengdetrenes privat. Trinn 3 er på den andre siden mer utfordrende, siden det setter FA sin kjøreprosess på prøve i større grad. Det er denne som skal øves, og da er det viktig med ikke bare kvantitativ øving, men også kvalitativ øving i heimen. Med bakgrunn i dette valgte vi å utforme skjemaet sånn at fokuset ble rettet i hovedsak mot læreplanens trinn 3.

Informantene i undersøkelsen var to grupper. Den ene var unge, i alderen 18-20 år. Disse måtte ha fersk erfaring fra privat øvelseskjøring. Den andre gruppen var foresatte, og andre som hadde vært veiledere under privat øvelseskjøring i henhold til gjeldende regelverk.

### **3.4 Feilkilder**

Pga undersøkelsens utforming, vil det ikke alltid komme helt klart frem hva som fremstår som spesielt vanskelig og hva som var lett. Dette siden noen av svaralternativene er relativt like. Man kan eksempelvis drøfte hva som er forskjellen på «litt lett» og «litt vanskelig». Likevel vil man se en tendens til hva flertallet synes er vanskeligere eller lettere enn middels.

Et alternativ til vår måte å lage skjemaet på, kan være å kutte ned på antall svaralternativer. Våre tanker om dette er at man uansett vil få svar som må behandles, for å se en tendens. Vi valgte å gi seks alternativer, i tillegg til at de kunne svare «vet ikke». Det var viktig for oss ikke å lage et skjema der den enkelte kunne helgardere seg ved å svare en verdi som ligger midt mellom de andre. Eksempelvis der man har tre svaralternativer(Lett, middels, vanskelig). Siden vi unngikk dette, er det lettere å se en tendens i en informantgruppe på 50 personer.

## 4. INNSAMLING OG ANALYSE AV DATA

### 4.1 Innsamling

#### 4.1.1 Spørreundersøkelse

Innsamlingen av data til rapporten var en utfordring. Arbeidet med dette startet så tidlig at vi valgte å gjennomføre undersøkelsen ved besøk på den enkelte arenaen der FA og foresatte var. Ved å dra til skoleklasser ved Ole Vig VGS og Aglo VGS, fikk vi alle besvarelser på papirark. Dette gjorde innsamlingen tidseffektiv, og vi kunne komme i gang med analyse umiddelbart etterpå. Omfanget var satt til å være 50 svar fra hver informantgruppe, både FA og foresatte. Utfordringen ved denne undersøkelsen har vært seriøsiteten i besvarelsen fra den enkelte. Vi har observert ut i fra besvarelser at mange tok undersøkelsen seriøst. Vi mistenker dessverre også at en del av deltakerne slurvet noe med besvarelsen ved å svare unøyaktig. Vi velger å tro at årsaken til dette kan være liten interesse, umodenhet og er noe kjønnsbetinget. Vi har tatt hensyn til dette ved å overprodusere svar fra FA. I etterkant kunne vi da selektere ut de svarene som framsto useriøst, altså der det viste seg at deltakeren ikke hadde svart på alt. De foresatte som ble spurt var en gruppe voksne som hadde, har eller har hatt barn de har øvelseskjørt med.

Vi erfarte at de foresatte tok undersøkelsen noe mer seriøst enn FA. Dette var ikke overraskende, men likevel en erfaring. Den voksne gruppen besto av lærere ved videregående skoler, i tillegg til privatpersoner og bekjente.

Gruppevis observert vi enkelte forhold, som kan gi feil data under analysen. Eksempelvis gruppepress fra medstudenter i den videregående skolen. I «guttegjengen» kunne det i enkelte miljøer virke som at det ikke var tøft nok å svare ærlig, men heller pynte litt på sannheten.

Kjønn virket også å være en faktor for nøyaktigheten i de svarene vi fikk. Det framstår for oss i etterkant at jenter som deltok var mer seriøse, og gav mest ærlige svar.

Migrasjonsstudenter kunne i enkelte tilfeller ha problemer med å forstå språket i undersøkelsen. Dette kan være en feilkilde.

### **4.1.2 Informasjonsmøte med Statens vegvesen**

Vi var på Steinkjer for å delta på et møte i regi av Statens vegvesen, som ble holdt på trafikkskolen «Gule biler». Årsaken til at vi ønsker å delta var for å få et innblikk i hvilken informasjon foresatte får av statens vegvesen om privat øvelseskjøring. Dette møtet var frivillig og gratis, og ble gjennomført samme kveld som oppstart av trafikalt grunnkurs. Temaene for møtet var læreplanen og rammen rundt det å ta førerkort i Norge. Eksempelvis var det mye fokus på 0-visjonen, og dens rolle i opplæringen.

Årsaken til at vi deltok, var for å se om våre innsamlede data stemte overens med vegvesenets og de foresattes syn på opplæringen. Vi var nysgjerrige på om dette var et møte der det skulle gjennomgås trafikkmetodikk for de foresatte, eller om det var et generelt informasjonsmøte. I etterkant, konkluderer vi med at de foresattes forventinger ikke stemte overens med det som ble presentert. Vårt inntrykk er at de foresatte forventet å bli undervist i trafikkmetodikk, da de satt igjen med mange spørsmål omkring detaljert metodikk under opplæringen. I starten av møtet fikk alle deltakerne ønske seg temaer som skulle bli tatt opp. Her var det mange spørsmål som gikk direkte på kjøretøysbehandling. Disse ble ikke besvart, grunnet at fokuset fra vegvesenet var et annet. I etterkant kan vi konkludere med at deltakernes forventinger, ikke stemte helt overens med planen for gjennomføringen. Dette skapte en situasjon på slutten av møtet som fremsto litt hektisk. Møteholderen ble stilt litt mot veggen for å svare på spørsmål, men unngikk dette på grunn av intensjonen for møtet.

## **4.2 Analyse**

### **4.2.1 Spørreundersøkelse**

Arbeidet med analyse gikk relativt bra, da vi hadde planlagt hvordan dette skulle foregå i forkant. Innen den enkelte informantgruppe, kategoriserte vi svarene innenfor skalaen med seks svaralternativer. Dette gjorde at vi kunne produsere et vannrett søylediagram, for å få et samlet resultat med god oversikt. Dette var et tidkrevende arbeid, som vi kanskje kunne spart oss for dersom vi valgte å gjennomføre den elektronisk. Vi gikk bort fra dette for å kunne produsere svarene fort nok.

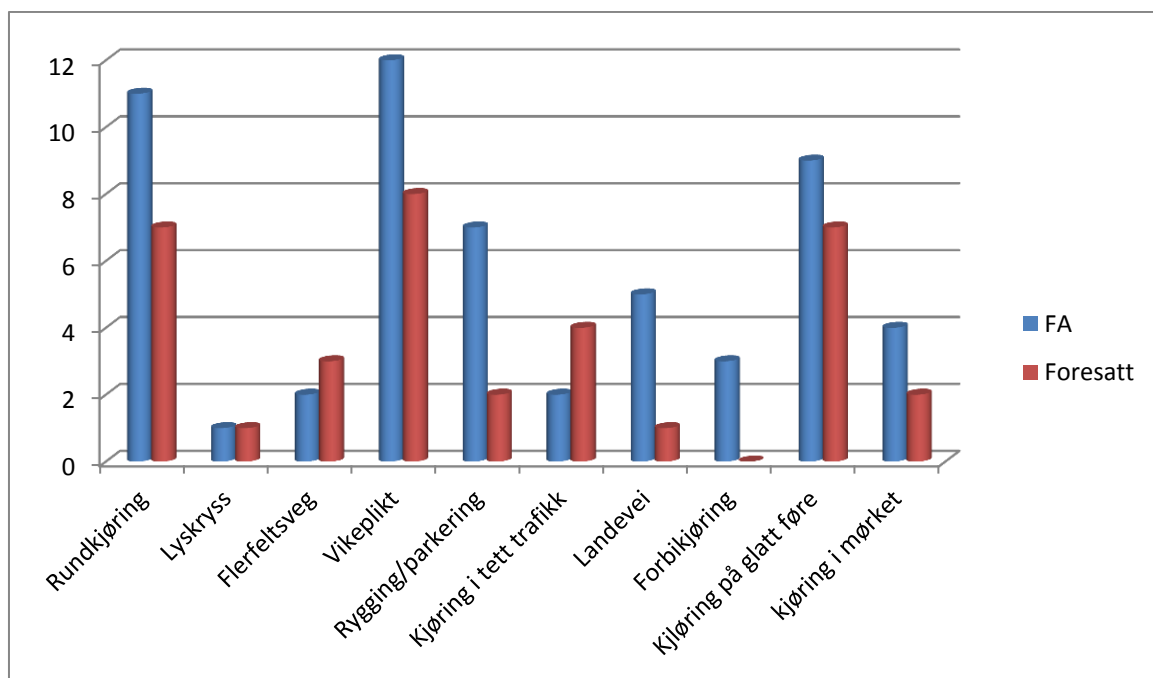
### **4.2.2 Resultat**

Hovedfokuset vårt har vært er å bruke data fra spørreundersøkelsen, bruke svarene fra dette til å finne ut hvilke øvelser FA og foreldrene synes er lett og vanskelig i

øvelseskjøringsperioden. Dette begrenser seg i stor grad til de temaene i læreplanens trinn 3 som vi også finner utfordrende på HiNT trafikkskole.

Resultatet fra undersøkelsen var omtrent sånn som vi forventet, og vi ser helt klare tendenser til hva folk flest finner vanskelig og utfordrende under opplæringen. Vi hadde forutsett at enkelte temaer kom til å gå igjen som problemområder for både foresatte og FA. Disse var forbikjøring, kjøring i mørket, kjøring på glatt føre, økonomisk kjøring, rygging og parkering, kjøreplassen og tett trafikk. De resultatene vi fikk inn fra begge grupper, samsvarer godt med dette. Eksempelvis svarer ca. 50% av foresatte, og ca. 55% av FA at kjøring på glatt føre oppfattes som mer enn middels vanskelig.

En annen del av undersøkelsen sier noe om hvilke typer ulykker eller nestenulykker deltakerne har vært innblandet i. Her er det en del som ikke samsvarer med svarene som er gitt i forhold til de enkelte temaenes vanskelighetsgrad. Eksempelvis der nesten 70% av FA svarer at forståelse for vikeplikt er lettere enn middels. Samtidig er det ulykker/nestenulykker med vikepliktsbrudd som årsak, som topper den delen av statistikken i undersøkelsen. Dette kan leses ut i fra grafen under som er et utdrag fra vår statistikk.



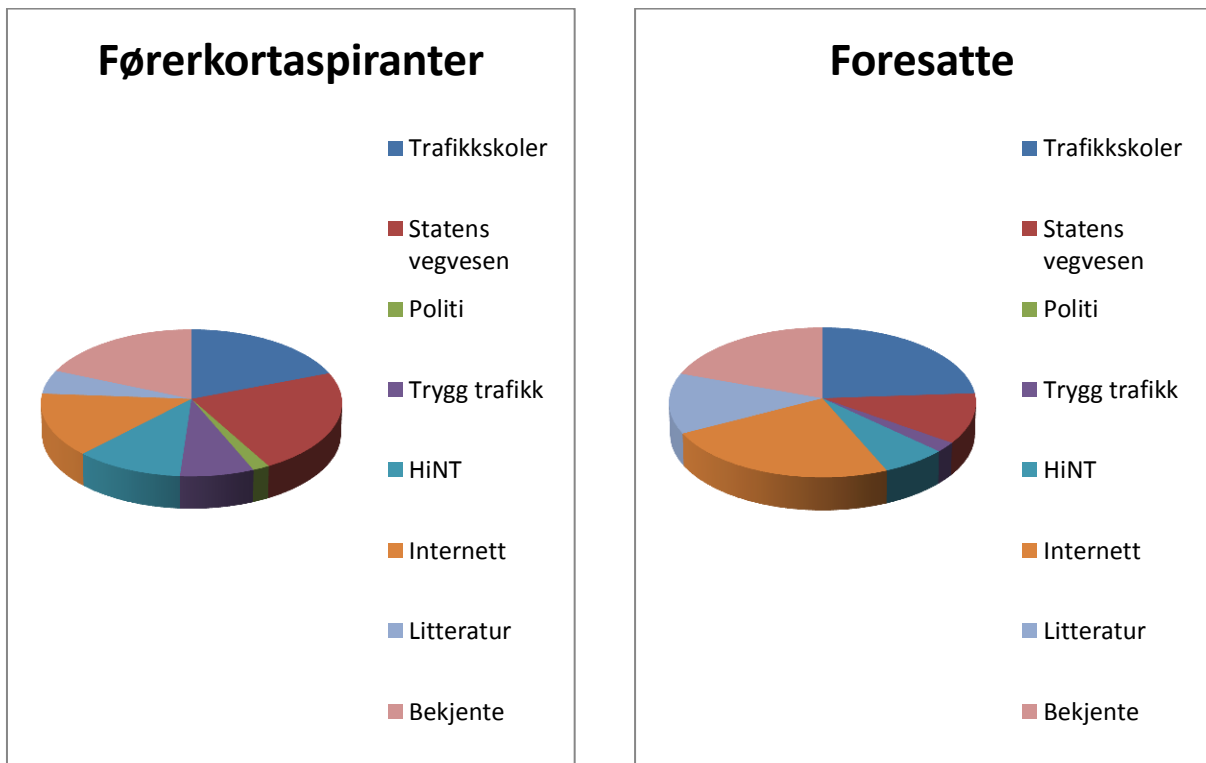
**Figur 2.** Antall ulykker/nestenulykker som er rapportert blant begge informantgrupper.

Grafen over er basert på antall hendelser blant begge gruppene totalt, men hver for seg. Den viser med andre ord antall ulykker/nestenulykker innen begge gruppene. I tillegg viser den



tydelig en forskjell på informantenes selvinnsikt og den faktiske kompetanse, sett i sammenheng med svarene i resten av undersøkelsen. Ut i fra grafen forstår vi det som at FA i mange tilfeller «skryter» av egen ferdighet, men at det i virkeligheten oppstår en del uønskede hendelser. Som nevnt over mener nesten 70% av FA at vikeplikt er lett å forholde seg til, men samtidig er det den kategorien som troner øverst på vår hendelsesstatistikk. Dette ser vi på som noe selvmotsigende, og reflekterer kanskje ungdommenes selvinnsikt. Dette er muligens noe generaliserende, men vi kan ikke konkludere med annet.

Videre i undersøkelsen ser vi at begge gruppene tar kontakt med trafikkskoler, statens vegvesen osv, for å få hjelp og veiledning. De som går igjen er trafikkskoler, Statens vegvesen, bekjente og internett. Dette var omtrent som vi forutså, da disse metodene for å få hjelp er ansett som mest vanlig.



**Figur 3.** Viser hvordan begge informantgruppene har innhentet hjelp og informasjon om den private øvelseskjøringen.

En utvidet grafisk fremstilling finnes som vedlegg.

## **5. DRØFTING**

I dette kapittelet skal vi drøfte problemstillingen, opp i mot de funn og erfaringer vi har ervervet i løpet av perioden. Målet er å kunne konkludere med en metode for å øke de foresattes kompetanse innen privat øvelseskjøring.

### **5.1 Dagens situasjon**

For å kunne ta stilling til disse spørsmålene, kreves det noe forkunnskap omkring hvordan den private øvelseskjøringen gjennomføres i dag. Vår oppfatning er at den foregår med lite struktur, og at det i mange tilfeller startes i feil ende av læreplan og trinnrekkefølge. Ved å starte på et for høyt trinn, vil mye av basisferdighetene og den kunnskapen som kreves ikke erverves i tide, og hensikten går litt bort. Vi tror ikke at læreplanens trinnrekkefølge er kjent for flertallet av foresatte, og den private opplæringen starter i en vilkårlig ende. Med dette som basis, følger det gjerne på at foresatte ikke helt skjønner sin rolle som instruktører eller veiledere. Øvelseskjøringen blir dermed bare en tur, uten mål og innhold. Denne varianten kan til dels fungere på FA som har kommet på slutten av trinn3, eller starten av trinn4. Da skal de kunne være på tilnærmet førerprøvenivå og dermed kunne kjøre selvstendig.

Bransjen må erkjenne at foresatte ikke innehar den samme kompetansen som oss selv. Men for å kunne spille på lag, bør nivået på foresatte økes. Spesielt på det pedagogiske feltet. Hvis læreplanens intensjon skal fungere krever dette mye av foreldrene, og det kommer ikke av seg selv. Det er bransjens ansvar, sammen med myndighetene. Statens vegvesens initiativ er et skritt i riktig retning, uten at dette helt fungerer i henhold til intensjon. Møtet med Statens vegvesen varte i to timer. Hovedfokuset var læreplanen og dens effekt. Vi opplevde undervisningen som informativ, men ikke som noen konkret hjelp til den enkelte. Med bakgrunn i tilbakemeldingene fra de foresatte bør det videre settes av litt ekstra tid, der foresatte kan få hjelp til spesifikke temaer ved opplæringen. Eksempelvis hvordan de ufaglærte ordlegger seg under instruksjonen på trinn 2. Nettopp her er det essensielt at den foresatte er instruktør, sånn at utførelse blir korrekt fra første stund.

Vi velger å tro at valg av riktig metodikk, og rammefaktorer som øvingsområde, tid på døgnet og årstid er faktorer som er relativt enkelt å gi de kunnskap om. Det var også dette de foresatte var spesielt interessert i å vite under møtet med Statens vegvesen.

## 5.2 Drøftelse og diskusjon

På den ene siden har vi en god læreplan, med en god intensjon om tidlig start av opplæring og en trinnsvis progresjon. Den gir mye rom for godt samarbeid mellom foresatte og trafikkskoler. På den andre siden kan man spørre seg hvorfor dette ikke utnyttes bedre enn det gjør. Her mener vi at det kan være en sammenheng mellom uvitenhet rundt læreplanen hos de foresatte, og en oppfatning om at læreplanens intensjon blir for tidskrevende og kostbart.

Med grunnlag i vår undersøkelse ser vi at foresatte og FA er relativt enige i hva som er vanskelig under opplæringen. Dette har selvfølgelig enkelte unntak. Et av disse unntakene er ved forbikjøring. Der mener nesten 75% av foresatte at dette ikke er noe problem å lære bort. FA synes dette er noe vanskeligere å forstå, der 60% mener dette er mer enn middels vanskelig. Vi ser at dette går igjen ved enkelte andre temaer også, men det kommer veldig tydelig fram på akkurat forbikjøring. Konsekvensen av hva partene mener kan gi utslag under kjøringen. Eksempelvis det den foresatte synes går meget bra, ser FA på som en større utfordring. Da kan det lett oppstå kommunikasjonsproblemer. Noen vil kanskje hevde at å kjøre med sine egne foresatte er et problem akkurat på grunn av dette. På den ene siden synes den foresatte at sin egen forklaring av øvelsen er fortreffelig, men på den andre siden kjenner FA på at temaet er vanskelig likevel. Gjennom undersøkelsen ser vi stort sett at begge parter er relativt enige.

Kjøreprosessen var et av temaene som skulle vurderes i undersøkelsen. Her skulle de ut i fra en skala fra 1-6 i tillegg til «vet ikke» gi et svar på hvor godt de forsto kjøreprosessen. Vi mener at kjøreprosessen er et tema der du enten kan det, eller så kan du det ikke. Ut i fra resultatene vi fikk viser det seg at flesteparten synes at begrepet «kjøreprosessen» er «litt lett», og «ganske lett» å forstå. Dette mener vi er et uttrykk som man enten kan, eller så kan man det ikke. Når noen påstår at man kan litt om kjøreprosessen, er vår oppfatning at det egentlig ikke er tilfellet. Ved å velge en annen fremgangsmåte for å skaffe disse dataene, eksempelvis intervju mener vi at svarene oftere hadde blitt «vet ikke».

Et annet avvik vi ser i resultatet, er hva deltakerne synes er lett og vanskelig, sett opp imot hvilke ulykker og nestenulykker de har vært innblandet i. Situasjoner som skiller seg klart ut i forhold til hva deltakerne har vært innblandet i viser seg å være situasjoner i rundkjøringer, vikepliktsituasjoner og kjøring på glatt føre. Dette gjelder for begge grupper. Likevel svarer de fleste at dette er situasjoner det både er lett å undervise i og bli undervist i. Vi mener at

dette ikke kan være riktig. Se tilbake på drøftingen rundt kjøreprosessen. Der mener vi at et flertall ikke vet hva det innebærer, selv om de svarer vagt at dette er noe de har kontroll på. Det er rimelig å si at vi ser en rød tråd. Sammenhengen her er at hvis alle som sier de har kontroll på kjøreprosessen faktisk har det, ville de ikke hatt de problemene de har i nevnte situasjoner. Vi velger å tro at mange ikke innrømmer for seg selv at de har et potensiale. Da er det i våre øyne trafikkskoler og myndighetenes ansvar å rette på dette. Med dette mener vi at foresatte bør få en bedre opplæring, og evt. oppfølging på initiativ fra trafikkskolene og myndighetene. Et slikt samarbeid, ser vi at enkelte trafikkskoler allerede benytter seg av. Eksempelvis trafikkskolen «Learn», som selger en startpakke til sine elever. Denne inneholder en kjøretime, lærebok, ledsagerspeil, magnetisk L, mengdetreningshefte og rabattkort for teorikurs. I tillegg kan eksempelvis Gjensidige bank og forsikring tilby en rabattordning ved å kreve at FA øvelseskjører minst 2000km. Da får vedkommende 10% rabatt på sin første bilforsikring, og dermed en økonomisk motivasjon for å gjennomføre mengdetreningen. Disse tiltakene er i tråd med vår og læreplanens intensjon om å mengdetrene før førerkorterverv.

## **6. SLUTTPRODUKT – HJELPEHEFTE FOR FORESATTE**

Som et produkt i tillegg til rapporten, har vi laget et hefte som skal være et hjelpemiddel for foresatte ved privat øvelseskjøring. Dette heftet er tiltenkt å kunne utdeles for eksempel ved oppstart av trafikalt grunnkurs. Dette vil gjøre oppgaven lettere for de foresatte, ved at de får en slags veiledning. Denne veiledningen vil hjelpe dem i gang på riktig spor fra starten av trinn3 i føreropplæringen. En utfordring ved trafikkskoler er å avlære FA sine feil, som de kanskje har ervervet ved privat øvelseskjøring. Disse feilene kan skyldes at de foresatte har startet opplæringen i feil ende, og ikke i tråd med læreplanens oppbygning. Hjelpheftet er bygd opp med bakgrunn i de undersøkelser vi har gjort, og spesielt de situasjonene som har skilt seg ut som utfordrende, både for FA og de foresatte.

Hensikten med produktet, er at trafikkskolene og de foresatte skal ha en felles forståelse av læreplanens intensjon og innhold. Gjennom våre undersøkelser, har vi identifisert de situasjonene som er utfordrende, og som oftest skaper ulykker/nestenulykker. Det er disse situasjonene som primært beskrives i produktet, og som vi fokuserer på. Referert til der vi beskriver hvordan besvarelsen utartet seg i forhold til kjøreprosessen, ser vi at dette er et tema som trenger å bli lagt vekt på. Kjøreprosessen er kanskje lærerens og den foresattes viktigste verktøy under alle deler av opplæringen. Hvis vi evner å skape en forståelse om hvordan de

foresatte skal bruke dette verktøyet, vil samarbeidet mellom trafikkskolen og de foresatte sannsynligvis bli bedre. I tillegg inneholder det generell informasjon om hvem de kan kontakte for å få hjelp, og kortfattet regelverk for privat øvelseskjøring.

Produktet er utformet som et hefte, som er bundet i A5 størrelse. Innholdet er en blanding av temaer som vi har identifisert til å være problemområder for både FA og den foresatte. Disse er helt konkret listet i rammen på under(ref. vedlegg 1 og 2).

*Kjøreprosessen, vikeplikt, kjøring i tett trafikk, kjøring på glatt føre, kjøring i rundkjøring, forbikjøring og rygging/parkering.*

Vi var nødt til å stille oss spørsmålet, om dette produktet ville være til hjelp for målgruppen. Læreplanens intensjon var styrende for oss, og de valg vi tok i forhold til avgrensning av innholdet i heftet. Trinn 2 er der FA skal lære seg å mestre teknisk kjøretøysbehandling. Dette er sjeldent den største utfordringen. Trinn 3 er derimot mer kompleks, og krever en annen kapasitet og kompetanse fra den som veileder. Derfor har vi valgt å avgrense produktet til hovedsakelig å omhandle opplæringen på trinn3, med enkelte unntak. Et av disse unntakene er at vi har tatt med temaet om rygging og parkering. Grunnlaget for dette er at vi ser at ungdommene sliter med dette under opplæringen. Å rygge er den eneste øvelsen på trinn 2, der bilen går bakover, istedenfor framover. Dette er erfaringsmessig en øvelse det er relativt utfordrende å forklare. Derfor valgte vi å ta med dette temaet, som ekstra hjelp. Vi velger å tro at produktet vil gi en kompetanseheving for den som skal veilede, sånn at opplæringen hjemme og på trafikkskolen blir mest mulig lik.

## **7. OPPSUMMERING OG KONKLUSJON**

Dagens læreplan bygger på GDE-matrisen. Målet er at FA skal komme så høyt opp på denne matrisen som mulig, for å utvikle et egnet handlingsmønster og de riktige holdningene for trafikal adferd. Dette støtter opp under 0-visjonen. Vår oppgave med dette arbeidet har vært å øke foresattes kompetanse innen privat øvelseskjøring. Vi velger å tro at vårt arbeid, og det produktet vi har utviklet vil øke foresattes kompetanse, og dermed få den private øvingen mer i tråd med læreplanen intensjon. Vi kan ikke si dette med sikkerhet, da produktet ikke er utprøvd i praksis. Likevel påstår vi at den private øvingen ikke kan bli dårligere ved bruk av vårt produkt.

For å øke produktets kvalitet, kunne det blitt utformet som en applikasjon til mobiltelefoner og nettbrett. Med dette hadde tilgjengeligheten til heftet vært større, siden enhver alltid har sin telefon innenfor rekkevidde. Vi kunne også utvidet antall temaer som berøres, men valgte å snevre inn med bakgrunn i våre undersøkelser. Vår manglende kompetanse på dette feltet hindret oss i dette, og vi valgte dermed å lage et tradisjonelt papirhefte i størrelse A5.

## REFERANSER

### Litteratur

- Dalland, Olav, (2007) *Metode og oppgaveskriving for studenter (4. utgave)*. Gyldendal Norsk Forlag AS
- Høgskolen i Nord-Trøndelag, (2013) *Veiledning til akademisk skriving ved HiNT*
- Moe, Dagfinn.(2009), *Kjøreprosessen*, eget forlag
- Moe & Øvstedal, (2012), *Leger tiden alle sår?* SINTEF teknologi og samfunn
- Peräaho, M, Keskinen, E, Hatakka, M, (2003) *Driver competence in a hierarchical perspective; implications for driver education*, University of Turku, Traffic research
- Robertsen, Rolf. (18.10.12). *Læreplanen og forskriften – GDE grunnlaget*. Stjørdal: HiNT, Trafikkklærerutdanningen. Powerpointpresentasjon
- Vegdirektoratet, (2013) *Læreplan for førerkortklasse B, B kode96 og BE*. Statens vegvesen
- Vegdirektoratet, (2013) *Vegtrafikklovgivningen*, Cappelen Damm Akademisk

### Internett

- Gjensidige, *Øvelseskjøring gjør mester*, [Hentet 11.12.13], <https://www.gjensidige.no/privat/tema/bilen-min/ovelseskjoring>
- Learn AS, *Startpakke*, [Hentet 11.12.13], <http://www.learn.no/?side=startpakke>

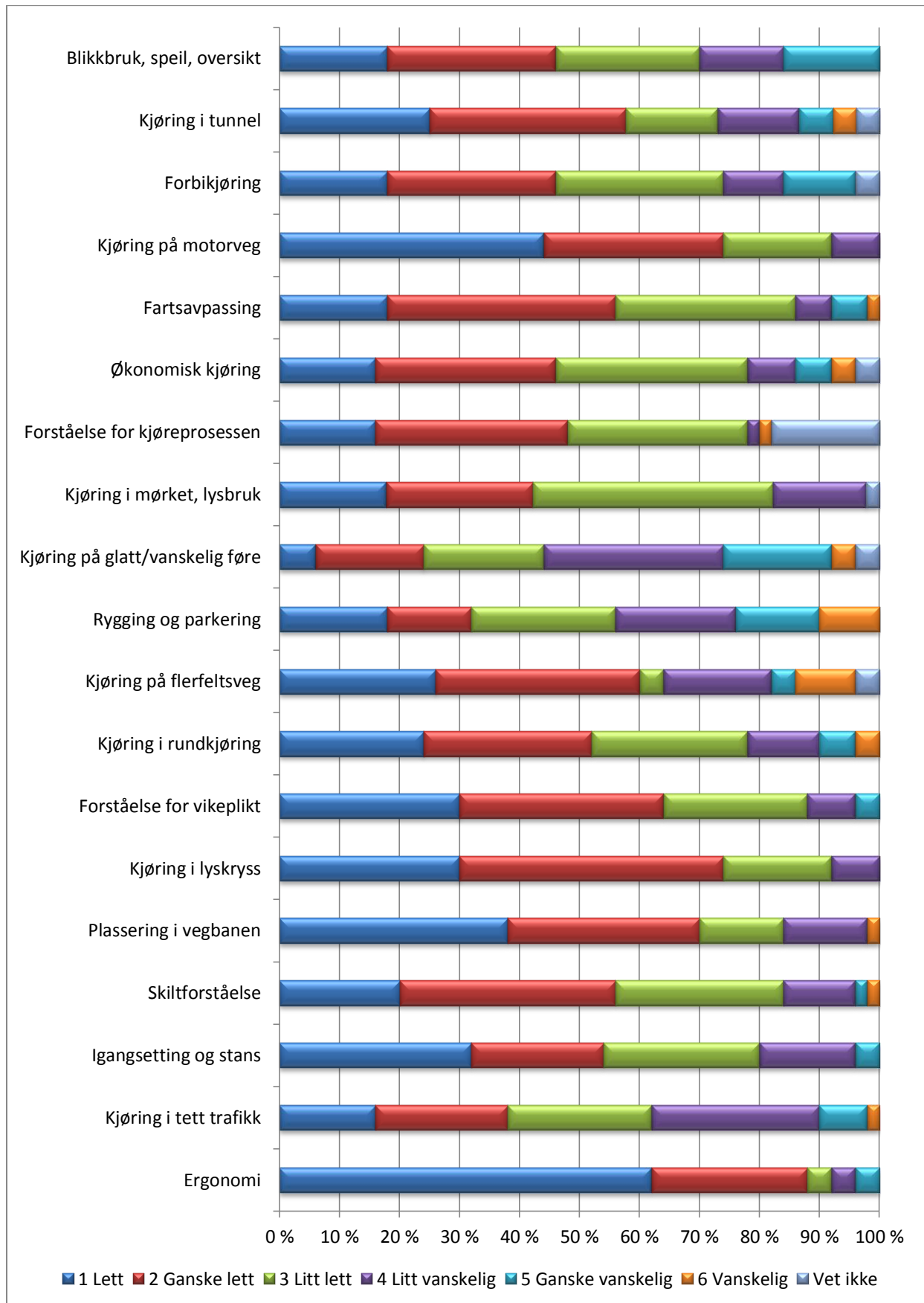
### Bilder

- Forsidebilde - Bjerkan, C. M.(23.11.13).[Hentet 19.02.14] <http://ensol.blogg.no/>
- Figur 1 – Opplæringsforløpet i henhold til læreplanens intensjon, Statens vegvesen, Tor Våset, Foredrag ved Trafikksenteret «Gule biler» 21.10.13
- Figur 2 – Graf ulykker/nestenulykker blant informanter
- Figur 3 – Grafisk fremstilling av hvor informantene har innhentet hjelp og informasjon

### VEDLEGG

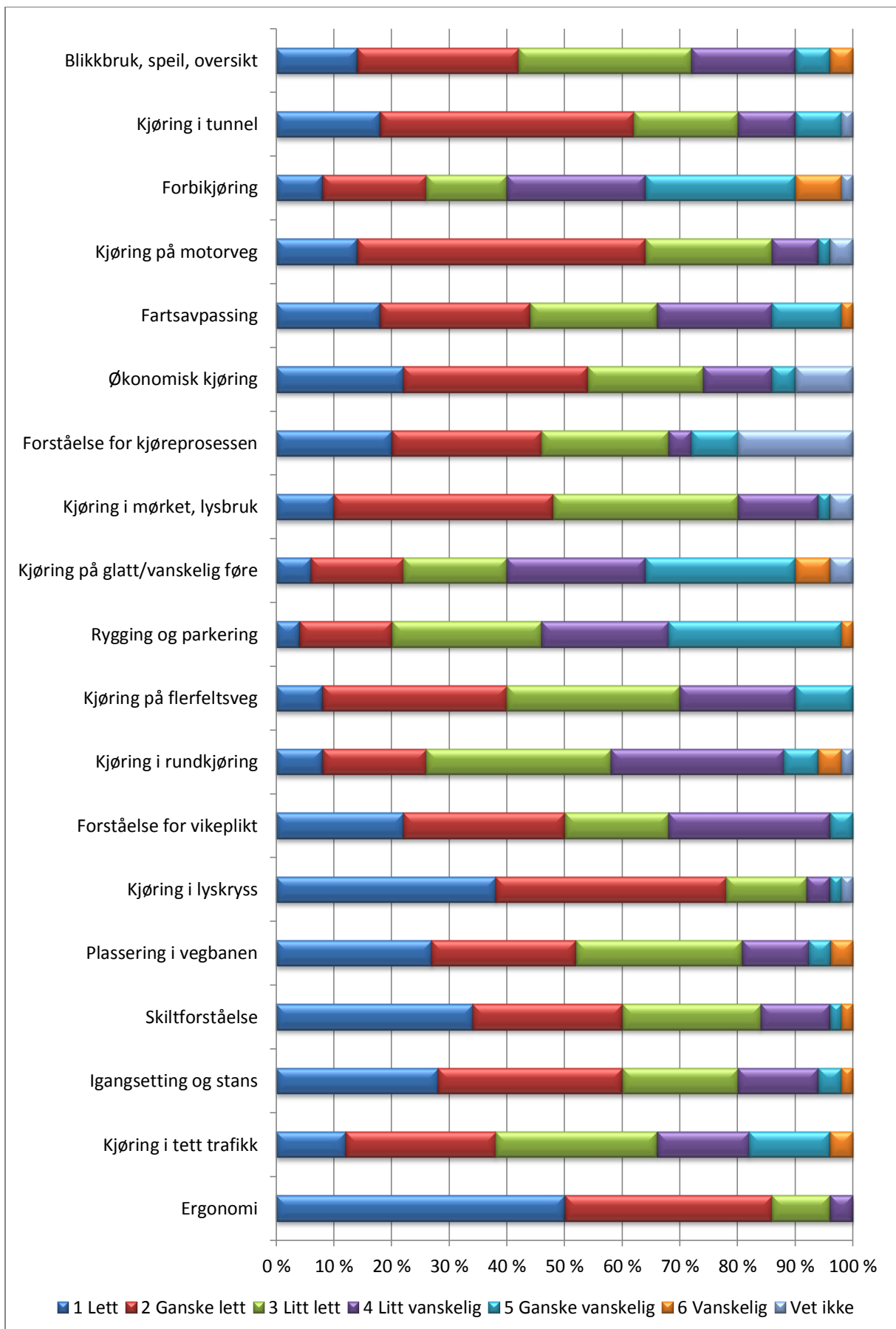
- Vedlegg 1 – Grafisk fremstilling av resultat av undersøkelsen (FA)
- Vedlegg 2 - Grafisk fremstilling av resultat av undersøkelsen (Foresatte)
- Vedlegg 3 - Spørreundersøkelse
- Vedlegg 4 – Logg
- Vedlegg 5 – Samtykkeskjema

# VEDLEGG 1. RESULTAT AV SPØRREUNDERSØKELSE - KJØREELEVER





## VEDLEGG 2. RESULTAT AV SPØRREUNDERSØKELSE – FORESATTE



# Spørreundersøkelse

---

*Kandidatoppgave ved HiNT / Trafikklærerutdanning*

Vi er to trafikklærerstudenter ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, som ønsker å gjøre en undersøkelse om privat øvelseskjøring. Resultatene skal brukes i arbeidet med vår hovedoppgave, der målet er å forbedre privat øvelseskjøring.

Undersøkelsen er anonym og frivillig. Svar så ærlig som mulig.

## **Krav for deltakelse:**

- Være over 18 år
- Har førerkort til klasse B
- Deltar, eller har deltatt som elev eller foresatt ved privat øvelseskjøring



Foresatt  Kjøreelev  Kjønn: Dame  Mann

Hvor mange timer har du deltatt som elev eller foresatt ved øvelseskjøring kl B? Sett kryss

0-10 timer	11-50 timer	51-100 timer	100+ timer

**Har dere vært innblandet i en ulykke/nestenulykke? Hvis JA, sett kryss på aktuelle trafikksituasjoner**

Rundkjøring		Kjøring i tett trafikk	
Lyskryss		Landevei	
Flerfeltsveg		Forbikjøring	
Vikeplikt		Kjøring på glatt føre	
Ryggning/parkering		Kjøring i mørket	

**I hvilken grad var/er følgende en utfordring under opplæringen?**

1=lett 6=vanskelig	1	2	3	4	5	6	Vet ikke
Ergonomi (sittestilling, ratt, instrumenter osv.)							
Kjøring i tett trafikk							
Igangsetting og stans							
Skiltforståelse							
Plassering i veibanen							
Kjøring i lyskryss							
Forståelse for vikeplikt							
Kjøring i rundkjøring							
Kjøring på flerfeltsveg							
Ryggning og parkering							
Kjøring på glatt/vanskelig føre							
Kjøring i mørket, lysbruk							
Forståelse for kjøreprosessen							
Økonomisk kjøring							
Fartsavpassing							
Kjøring på motorveg							
Forbikjøring							
Kjøring i tunnel							
Blikkbruk, speil, oversikt							

**Har du fått informasjon eller hjelp fra noen av de under? Sett kryss**

Trafikkskoler		Internett	
Statens vegvesen		Litteratur	
Politi		Bekjente	
Trygg trafikk		Annet:	
HiNT trafikkskole			

**Beskriv kort hvilken type hjelp du fikk:**

# Logg

<b>Dato:</b>	<b>Aktivitet:</b>
11.09.2013	Problemstilling og spørreundersøkelsen ble godkjent av Brit.
18.09.2013	<p>Vi pratet med rektor på Ole Vig og Aglo videregående skole for å få godkjenning og levere ut spørreundersøkelsen.</p> <p>Her skulle rektor på Ole Vig kontakte lærere over mail, for så å informere oss senere når vi skal få ta undersøkelsen. Vi gjorde en avtale om å gjennomføre undersøkelsen fredag 27.09.13 for to påbygningsklasser.</p> <p>Videre herfra dro vi til Aglo. Her fikk vi god respons som resulterte i ca. halvparten av undersøkelsene vi hadde behov for.</p> <p>Undersøkelsen for foresatte ble lagt igjen på Aglo, for at lærerne som var i målgruppen skulle kunne svare. Dette ga god respons. Resten av svarene har vi fått av bekjente via mail, symøter, besøk osv....</p>
27.09.2013	I henhold til avtale med rektor på Ole Vig, gjennomførte vi siste del av spørreundersøkelsen. Etter å ha vært der, hadde vi det totale antallet vi var ute etter.
10.10.2013	I dag har vi sortert og behandlet informasjonen fra spørreundersøkelsene.
11.10.2013	Ferdigstilling av statistikk, og oppstart av dokument.
21.10.2013	Her reiste vi til Steinkjer for å observere hvordan et informasjonsmøte om øvelseskjøring fungerer. Dette var i regi av Statens vegvesen.
29.10.2013	Møte med Brit om videre arbeid
04.11.2013	Vi har skrevet og sendt inn en fremdriftsplan til Brit. Videre har vi jobbet med rapporten og begynt å drøfte litt.
06.11.2013	I dag har vi jobbet videre med rapporten
11.12.2013	Vi har gjennomgått rapporten for skrivefeil, og laget flere grafer som skal inn i rapporten.
12.12.13	I dag har vi jobbet videre med rapporten og gjennomgått teksten vi har skrevet. Her har vi redigert skrivefeil osv...
28.01.14	I dag har vi gjennomgått rapporten for

	skrivefeil/rettelser, og skal begynne å planlegge produktet.
05.02.2014	Begynte på brosjyren, fordelte oppgavene
12.02.2014	Satt sammen det vi har jobbet med hjemme til et hefte.
14.02.2014	Snakket med Brit om oppgaven
16.02.2014	Jobbet med korrektur av heftet, og redigerte kildene i denne.
19.02.2014	I dag har vi jobbet med rapporten etter vi fikk tilbakemeldinger fra Brit om noen små justeringer.
20.02.2014	Etter å ha sett på oppgaven hver for oss, har vi i dag gjennomgått den sammen for å se etter justeringer og mangler. Vi kan se på oppgaven som 99% ferdigstilt.
25.02.14	Samtykkeskjema er lagt til. Rettet enkelte skrivefeil.

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

Forfatter(e): CATHRINE SJØVOLD GULLIASEN OG MARIUS SUNDBØ

Norsk tittel: HVORDAN FORBEDRE DEN PRIVATE ØVELSESKØRINGEN?

Engelsk tittel: HOW TO WE IMPROVE THE QUALITY OF  
ACCOMPANIED DRIVING?

Studieprogram: TRAFIKKLARER HØVSKOLEKANDIDAT STUDIUM

Emnekode og navn: TLB 251 - KANDIDATOPPGAVER



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: 25.02.2014

Cathrine Sjøvold Gulliasen  
underskrift

Marius Sundbø  
underskrift