

Kandidatoppgave

**Kompetansehevende kurs for førere
av klasse B.**

**Competence- elevating course for
category B drivers.**

Anne Endresen, Andreas Jansen og Lotte Larsen

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium



Tittelside

Kompetansehevende kurs for førere av klasse B.


Competence- elevating course for category B drivers.

Forord

Vi er tre studenter på trafikklærerutdanningen ved høgskolen i Nord-Trøndelag. Temaet som skal drøftes i besvarelsen engasjerer oss alle. Tidlig i prosessen undret vi over at det ikke eksisterer et krav om «fornyelse» av førerretten i vegtrafikken. Det å ferdes i trafikken er en aktivitet som kan være kompleks og omfattende. Derfor vil denne rapporten gå i dybden på problemstillingen og forsøke å komme med et konkret forslag på et kurs, som kan være grunnlag for videreutvikling og iverksettelse.

Vi ønsker å takke vedkommende som har bidratt i vårt arbeid med denne kandidatoppgaven:

- Brit S. Isachsen, høgskolelektor, for god veiledning under arbeidet.
- Ingrid Mæland, Anna Grønnestad, Marit Endresen og Micke Andersen for deltakelse i vårt «filmforskningsprosjekt»
- Karsten Nikolaisen fra Statens vegvesen for intervju.
- Idar Ertsås fra Trygg Trafikk for intervju.
- «Tolk» tolk på trafikklærerutdannelsen på HiNT for intervju.


Anne Endresen


Lotte Larsen


Andreas Jansen

Sammendrag

Rapporten drøfter om det er behov med et kompetansehevende kurs for førere av klasse B. For kreativiteten sin skyld og for minimal dokumentasjon ble det valgt å filme fire frivillige forsøkskandidater som kjørte en rute i Stjørdal i variert miljø. Alderssammensetningen varierte fra 20- årene til 50- årene. Under filmingen oppstod flere interessante situasjoner som førerne håndterte på ulike måter. Disse situasjonene kommer klarere frem i drøftingen.

Det ble gjennomført tre intervjuer som bidro til å se problemstillingen fra ulike perspektiv. Intervjuene resulterte i flere konkrete argumentasjoner, både av positiv og konstruktiv karakter. I tillegg ble det nødvendig å ta med et kritisk syn i forhold til å realisere forslaget om et kompetansehevende kurs.

Videre ble det viktig å finne ut av argumenter som tilsier at trafikk sikkerheten kan bli bedre ved å gjennomføre et kompetansehevende kurs for fører av klasse B. Hvor ofte skal kurset gjennomføres, hvem skal stå for kurset og hva skal innholdet være, er noe av det rapporten ønsker å finne svar på.

Det er flere som praktiserer kompetansehevende kurs i forskjellige sammenhenger for å beholde en rettighet eller autorisasjon. Blant annet som yrkessjåfør på tyngre kjøretøy er man pliktig til å delta på et etterutdanningskurs hvert 5. år for å beholde yrkesretten sin. (Yrkessjåførforskriften § 12, Vegtrafikklovgivningen) Som pilot er man pliktig til å gjennomføre en teoretisk prøve og en praktisk ferdighetsprøve hvert år for å beholde retten til å være pilot. (Wikipedia, 2013, Flyger-Gyldighetstid for sertifikater, rettigheter og bevis) For å få jobbe i Nordsjøen må man gjennom sikkerhetskurs med jevne mellomrom for å få jobbe på plattformene.

Dette handler trolig i stor grad om sikkerhet, både for seg selv, men også for andre det pårører. Dette kan sammenlignes med å ha rett til å føre motorvogn på offentlige veier.

Summary

The report discusses if there is a need of more a competence- elevating to make category B drivers even more skilled. Filming four voluntary candidates driving a route in different parts of Stjørdal was a decision made by creative thinking, and a wish of producing a minimum written text. The age of the filmed group was somewhere between twenty year-old and fifty year –old people. During the filming several interesting situations occurred the different drivers handled them differently. These situations will be given more time in the discussion part.

Three different interviews were given, each of them contributed to look upon the issue from more than one perspective. The results from the interviews gave both positive and constructive arguments which were useful for further work. In addition it became necessary to bring forward a critical point of view to create the idea about suggesting a competence-elevating course for better skills among drivers.

Further on it became important to find out about arguments which really can tell for sure that traffic-safety can be improved by arranging through a competence- elevating courses for category B drivers. How often a course like this is to be arranged, who is to be in charge of the course and the content of the educational program are some of the questions this report will try to give answers to.

Several different offices and people are doing educational programs in different places and settings to keep their authorization and right to do so. If you are a skilled driver of heavy vehicles it is, among others, your duty to take part in post educational programs every fifth year to keep your papers as a skilled driver. (Yrkessjåførforskriften § 12, Vegtrafikklovgivningen)

As an airplane pilot it is your duty to go through a theoretical and practical test every year to keep your papers to maintain being a pilot. (Wikipedia, 2013, Flyger-Gyldighetstid for sertifikater, rettigheter og bevis) To work in the North Sea you have to take security courses every fifth year to work on the platforms.

Everything when it comes to the end is probably a matter of safety, both for yourself, but also for those affected by it. This might be compared to the right to drive on public roads.

Innholdsfortegnelse

Tittelside.....	2
Forord	3
Sammendrag.....	4
Summary	5
Innholdsfortegnelse	6
Innledning.....	8
Teori og kunnskapsstatus	9
Læreplan	9
Nullvisjonen.....	9
GDE - matrisen.....	9
Metode.....	11
Kvalitativ metode:	11
Analyse av data / resultater	13
Film av «kjøreforskning» med frivillige kandidater.....	13
Kjørekandidat 1, kvinne 41 år – hatt førerkort i 23 år.	13
Kjørekandidat 2, Mann 30 år- hatt førerkortet i 12 år.....	15
Kjørekandidat 3, kvinne 52 år – hatt førerkort i 34 år	16
Kjørekandidat 4, kvinne 24 år – hatt førerkort i 6 år.	18
Intervjuer	22
Intervju med Karsten Nikolaisen, jobber i Statens vegvesen, direktoratet, trafikkopplæringsseksjonen.	22
Intervju med Idar Ertsås, jobber i Trygg Trafikk, representant for Nord-Trøndelag.....	23
Intervju med Berit Kallset, jobber som tolk på HiNT.....	24
Drøfting	25
Argumentasjon i forhold til effekten av trafikksikkerhet.	26
Bilkjøringens utfordring	27
Obligatorisk / ikke obligatorisk	28

Deltatt / ikke deltatt	29
Konkret forslag til gjennomføring av kurset:	29
Konklusjon	30
Referanseliste	32
Personlig Kommunikasjon:	32
Vedlegg 1 Intervju med Karsten Nikolaisen	33
Vedlegg 2	40
Intervju med Idar Ertsås	40
Vedlegg 3	47
Intervju med Berit Kallset	47

Innledning

Trafikken er i stadig økning, trafikksystemet i stadig utvikling og lover og forskrifter tilpasses etter hvert for å imøtekomme utviklingene. Den aller første vegloven kom tidlig på 1900-tallet. Trafikken startet for fullt i Norge i 1960-årene. (Toldnes, 2013 s.4 og s.8) Bilen har stadig utviklet seg, med tanke på konstruksjon og virkemåte. Elektronikk har etter hvert fått en større og større betydning som føreren nødvendigvis har måttet tilpasse seg. Til tross for den store utviklingen på disse områdene er det det samme mennesket som skal bruke bilen, bruke trafikksystemet, forholde seg til nye lover og forskrifter og ikke minst tilpasse seg den enorme trafikkmengden i form av en sosial samhandling.

Pr. i dag er det fører av klasse B som er pliktet til å oppdatere kjørekompetansen sin for å tilpasse seg trafikksystemet og til enhver tid kjøre i henhold til de lover og regler som gjelder. Det kan på mange måter være rett og rimelig, men konsekvensene av å ferdes med mangelfull kunnskap eller usikkerhet i forhold til nye trafikkregulering kan bli alvorlige. Denne konsekvensen kan ramme den enkeltpersonen det gjelder, men også medmennesker i trafikken og samfunnet for øvrig. Dette vil rapporten belyse på best mulig måte.

Problemstillingen er å undersøke om det er behov for å iverksette et kompetansehevende kurs for førere av klasse B, hva behovet er og hvordan kurset eventuelt kan gjennomføres.

Med tanke på drøftelsen velger vi å bygge opp rapporten ved å drøfte resultatene av filmforskningsprosjektet og intervjuene underveis. På denne måten blir det enklere for leseren å følge diskusjonen med konkrete eksempler. I tillegg blir rapporten bedre strukturert på denne måten. Til slutt vil det også drøftes på generelt grunnlag og ta med eksempler fra resultater av vår forskning.

Teori og kunnskapsstatus

Læreplan

Vegdirektoratet har ansvar for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene. Læreplan førerkort klasse B, B kode 96 og BE er en håndbok (252) i Statens vegvesens håndbokserie.

Læreplanen er en veiledning for lærere som skal gjennomføre undervisning. Den setter en standard for hvordan føreropplæring skal foregå i Norge. Når man har en slik omfattende veiledning bør kvaliteten på føreropplæringen være den samme, uavhengig av hvor eller hos hvem føreropplæringen finner sted. Føreropplæringsforskrift og læreplaner for føreropplæring ble sist revidert med virkning fra 1.januar 2005. Bakgrunn for revisjon hadde sammenheng med Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011. Trafikksikkerhet er ledestjernen for hvordan opplæringen tilrettelegges. Nullvisjonen er visjonene til staten, den går ut på at det skal være null drepte og hardt skadde i trafikken. Føreropplæring er en del av satsingsområdet for å komme nærmere visjonen. *Nullvisjonen* blir beskrevet mer utfyllende nedenfor. (Ny føreropplæring 2005, Håndbok 260) (Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE, Håndbok 252)

Nullvisjonen

I transportplanen for 2002-2011 la regjeringen og stortinget til grunn en visjon. Det skal ikke forekomme varig skadde eller drepte i transportsektoren. Regjeringen så at varig skadde og drepte på norske veier var et samfunnsproblem som måtte få et større fokus. Helt siden 1970 har det vært fokus på trafikksikkerhet, tallene på drepte i trafikken var i 1970 på 560. Tallet for drepte i trafikken i 2013 var på 188 personer, noe som faktisk var en økning fra året før. *«Nullvisjonen representerer en ny giv i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet.»* Den gjør det klart at vi ikke aksepterer både moralsk og etisk at folk blir drept og hardt skadd i trafikken. Null drepte og varig skadd er et mål som på sett og vis er urealistisk. Ved å ha den visjonen viser det at dette er noe som det rettes stor fokus imot og det henger som en stjerne vi en dag ønsker å nå. *«Nullvisjonen er både en moralsk og etisk vegviser, og samtidig en retningslinje for det videre trafikksikkerhetsarbeidet i Norge».* (Amundsen, 2007)

GDE - matrisen

GDE – matrisen er et forskningsprosjekt som finsken Keskinen Hatakka m. fl utarbeidet i 1999. Det er en matrise som er grunnlaget for føreropplæringen vi har i dag. Matrisen inneholder fire nivåer:

1. **Manøvrerings nivå:** Dette trinnet handler om oppgaver relatert til selve manøvreringen av kjøretøyet.
2. **Taktisk nivå:** Handler om valg i forhold til trafikale situasjoner.
3. **Strategisk nivå:** Her handler det om valg av reise/rute og forhold knyttet til disse.
4. **Overordnet nivå:** Som ikke dreier seg om oppgaver, men mer om førerens egenskaper og personlighet som er med på å påvirke kjøreatferden. Selvinnsikt og grunnleggende holdninger er sentralt på dette nivået. Videre handler det om å kunne sette seg inn i andres perspektiv og samhandle med andre trafikanter.

De første nivåene handler mer konkret om kunnskaper og ferdigheter som er nødvendig for å løse ulike oppgaver på alle nivå. Det fjerde nivået dreier seg i hovedsak om mer personrelaterte kunnskaper som har innvirkning på beslutninger i forhold til de andre nivåene. Føreren må være i stand til å ta forhåndsregler før og under kjøringen, samt opptre på en ansvarlig måte i trafikken.

En fører må ha de kunnskaper og ferdigheter innenfor hvert av de fire nivåene. (Ny føreropplæring 2005, Håndbok 260, s. 16)

Metode

Det ble snakket med flere personer som har førerkort i klasse B. Mennesker som har hatt førerretten i 5 år, 10 år, 20 år, 30 år og 40 år, altså i alle kategorier. Mange av dem det er foretatt en uformell prat med virker til å stille seg positiv til denne ideen. Dette er på ingen måte en dokumentasjon på velvilje fra hele den norske befolkningen, men en bekreftelse på at det som blir forsket på, er relevant.

Kvalitativ metode:

«Grunntanke: At det ikke finnes noen sann virkelighet. De sammenhengene informantene skaper eller påviser, er knyttet til det enkelte individ og den sosiale sammenhengen det befinner seg i.»(Dalen, 2004)

Ut i fra problemstillingen som oppgaven vil prøve å finne svar på, viser det seg at den kvalitative metoden er best egnet og vil gi best resultater. Denne metoden går i dybden og ikke i bredden. Det er foretatt et filmforskningsprosjekt med fire ulike kandidater og intervjuer med tre kandidater. Det kunne blitt tatt en spørreundersøkelse med et høyere antall kandidater, det ville fått et mer representativt resultat med tanke på om det er behov for et kompetansehevende kurs. Grunnen til at det ble valgt filming av fire kandidater, var at man kunne utføre en grundigere analyse for å finne ut hva behovet var, hva som var problemområdet og om vi kunne finne noen tendenser. Om det dreier seg om uvaner, mangel på kunnskap eller bare behov for en bevisstgjøring er usikkert. Med de kandidatene som har blitt intervjuet var ønsket å få vite spesifikt deres tanker og meninger om problemstillingen med grunnlag i den faglige kompetansen de innehar. Den gjennomførte forskningen har bidratt til å skape tyngde og argumenter som grunnlag for drøfting og resultat. (Dalland, 2013)

Film

Ved planleggingen av filmforskningsprosjektet ble det valgt å begrense antall kandidater, fordi kapasiteten ikke var tilstrekkelig nok til å gjennomføre flere. Kandidatene ble valgt med bakgrunn av alder for å oppnå bredere behovsanalyse.

Ved gjennomføringen av filmingen ble det foretatt en samtale før kjøreturen og en etter kjøreturen. Målet med samtalene var å få kandidatene til å vurdere sin egen kjørestil før selve kjøringen, deretter kunne man se om deres vurderinger samsvarte med kjøreatferden. Under kjøringen satt en i framsetet og gav beskjed om hvor kandidaten skulle kjøre. De to andre

studentene satt i baksetet og observerte og noterte. I samtalen etter kjøreturen ble det reflektert over det som eventuelt oppstod og dette ble sett i sammenheng med det som ble sagt i den første samtalen. Til slutt kom det frem forbedringsmomenter som kunne videreutvikles. En av kandidatene ble plukket ut til å kjøre samme rute om igjen, hvor det ble fokusert på det som kunne forbedres og videreutvikles ved å gi veiledning underveis.

Intervju

Det ble valgt å ha et intervju med en representant fra Statens vegvesen avd. trafikkopplæringsseksjonen, fordi de er den forlengede armen til vegdirektoratet og dermed en sentral aktør innenfor trafikkopplæringen. Spørsmålene som ble stilt var planlagt på forhånd og samtalen ble tatt opp på bånd, deretter transkribert. Dette ligger som vedlegg.

I tillegg ble det intervjuet en representant fra Trygg Trafikk da de spiller en sentral rolle når det kommer til trafikksikkerhets arbeid. Det var nærliggende å ta kontakt med representanten for Nord-Trøndelag som da er Idar Ertsås. Trygg Trafikk er en statlig organisasjon som har en sterk stemme når det kommer til trafikksikkerhetsarbeid, de har ikke myndighet til å gjøre noen endringer med tanke på det som fremgår i problemstillingen. Deres syn var likevel interessant og viktig å få frem. Idar kommer også med en del personlige meninger om dette temaet som er utenfor det som selve organisasjonen står for.

Til slutt ble Berit Kallset intervjuet, hun jobber som tegnspråktolk ved trafikkklærerutdannelsen ved HiNT. Årsaken til at hun ble intervjuet, var fordi hun er en alminnelig representant med førerkort klass B. Likevel kan hun ikke sammenlignes med en normal fører, fordi hun har jobbet som tolk og dermed vært til stede under store deler av trafikkklærerutdannelsen. Slik har hun fått mye «gratis» kunnskap om trafikk. Det har resultert i at hun har endret mye av sin kjøreatferd og kjøremåte. Dette viser at kunnskap og bevisstgjøring kan påvirke en normal fører. Hvis et kompetansehevende kurs hadde blitt aktuelt kunne dette resultert i det samme for alle førere i Norge.

Analyse av data / resultater

Film av «kjøreforskning» med frivillige kandidater

Kandidatene kjørte som de pleier å gjøre. Vår oppgave var å observere og se om noen adferds tendenser gjentok seg. I utgangspunktet var det meningen at vi ikke skulle kommentere noe ved kjøringen. Det ble gitt beskjed om hvor de skulle kjøre. I samtalen før kjøringen ble det informert om hva prosjektet vårt går ut på og hvordan kjøreturen skulle foregå.

Kjørekandidat 1, kvinne 41 år – hatt førerkort i 23 år.

Da vi satte i gang sa kandidaten at hun ikke brukte å holde to hender på rattet, dette trengte vi ikke prøve å rette på, sa hun. Det viste seg at det hun sa stemte med hva hun gjorde. Hun hadde for det meste en hånd på rattet og innvendig rattgrep ved sving. Spørsmålet var hvorfor hun gjorde det. Tyder det på mangelfull kunnskap? Dårlig holdning? Eller sløvhhet og dårlig uvane?

Vi oppdaget tidlig at det var et stort forbedringspotensial når det gjaldt blikkbruk/observasjonsteknikk. Inn mot situasjoner som rundkjøringer brukte vedkommende i liten grad den siktbarheten hun hadde til rådighet og det førte til dårlig planlegging og unødige stanser. Se langt frem og skaffe seg overblikk om veiens videre forløp var en konkret svakhet i forbindelse med observasjonen hennes. I tillegg var kandidaten sløv med å sjekke blindsoner. Dette gjorde seg gjeldende i både kryss og rundkjøringer, samt ved feltskifte. Hun var flittig med å bruke utvendigspeil, kanskje hun trodde det var godt nok for å få tilstrekkelig overblikk bak og til sidene. Nok en gang stilte vi oss spørsmål: mangel på kunnskap? Dårlig holdning? Eller sløvhhet og dårlig uvane.

Hun viste evne til god avvikling i form av effektivitet og utnyttelse av luker, hun kom fort opp i fart og holdt fartsgrensen o.l. Likevel var det mindre positivt med tanke på økonomisk og miljøvennlig kjøring. Hun kjørte med konstant fart inn mot situasjoner og ble som regel nødt til å bremse eller stanse. Dette kan skyldes den dårlige observasjonsteknikken og mangel på planlegging. I sentrum kjørte vedkommende relativt fort i forhold til det miljøet hun befant seg i. Hun hadde liten avstand til parkerte biler og konstant fart forbi gangfelt. Tilsynelatende var det dårlig observasjon inn til høyre i noen kryss. Vi var usikker på om hun i det hele tatt planla å overholde vikeplikten i noen kryss. Var det fordi hun ikke oppfattet at det var et kryss? Ikke så langt nok frem? eller fordi hun «satset» på at det ikke kom bil i krysset? Hun

viste litt usikkerhet i forhold til fartsgrense 30 sone, betydning og hvor lenge denne fartsgrensen gjaldt.

Samtalen etter kjøringen:

Hennes uttalelse av positiv karakter: God på å overholde vikeplikt, med tanke på høreregel. Etter et hint av meg i forhold til hvordan man ser at det er et kryss mener hun at hun ble mer bevisst på dette.

Forbedringspotensial, hennes kommentar: «*Se lengre frem og orientere meg om det som skjer lengre fremme.*»

Når vi så alt under ett og plukket ut de trekkene ved kjøringen som gjentok seg flere ganger landet vi på momentene rattgrep, observasjonsteknikk, fartstilpasning og planlegging.

Hvorvidt hennes kjørestil og adferd er trafikkfarlig kan diskuteres. Det oppstod f.eks. en situasjon som vises på filmen. Hun kjørte inn i en rundkjøring med to felt, hun lå i det innerste feltet med relativt dårlig plassering. På samme tid kjørte også et vogntog inn i rundkjøringen i det ytterste feltet. Vogntoget var i hennes blindsoner, da hun skulle forlate rundkjøringen, fortsatte hun med en dårlig plassering uten å ense vogntoget som også skulle forlate rundkjøringen i samme retning. Det var imidlertid to felt ut av rundkjøringen, likevel kunne det blitt en konflikt med tanke på dårlig plassering og observasjon. Dette viser at hun ikke er bevisst på farer som kan oppstå på grunn av dårlig observasjon i tillegg bekrefter det at det i mange tilfeller er den andre parten som forhindrer en konflikt. Dette kan også sammenlignes med farten og mangelfull observasjon forbi noen høreregelstyrtekryss, der hun på samme måte er avhengig av andres observasjon og varsomhet. Trolig kan dette ses på i motsatte tilfeller der andre er avhengig av hennes varsomhet.

Dersom man skal se kjøreadferden i sammenheng med GDE- matrisen og plassere denne sjåføren inn i nivåene er det vanskelig å plassere vedkommende i bare ett bestemt nivå. Man må se på kjøringen og mennesket i en helhetlig vurdering. I forhold til plasseringen i rundkjøringen som skissert ovenfor er det kanskje mangler på manøvreringsnivået, samtidig er den generelle bilbehandlingen bra. Da blir det heller nødvendig å se manøvreringsnivået i sammenheng med det taktiske, der sjåføren må være bevisst på at de valg som tas på manøvreringsnivået har betydning for det taktiske nivået. I dette tilfelle oppfatter hun ikke den trafikale situasjonen som kunne oppstått på bakgrunn av manøvreringen. Kandidaten viser gode grunnleggende holdninger gjennom dialog og refleksjon. Vedkommende virker til

å ha gode verdier o.l. likevel tror vi kandidaten trenger bevisstgjøringer og mer kunnskap om risikofaktorer i trafikken. Da er det enklere å vise gjennom adferd og handlingsmønster det personen egentlig står inne for, med tanke på holdninger og verdier. Vi tror med dette at kandidaten hadde hatt godt utbytte av noen timer med veiledning for å bli bevisst og videreutvikle sin kjørekompetanse med litt mer faglig i ryggsekken.

Kjørekandidat 2, Mann 30 år- hatt førerkortet i 12 år.

Før vi begynte å kjøre spurte vi om han selv ville beskrive sin egen kjørestil. Han følte at han var en god og trafikksikker sjåfør. Han sa at han var spesielt god til å planlegge og å se langt frem. Han jobber som biloppretter og er interessert i biler. Han fortalte også at han har kjørt en del i utlandet, deriblant i Thailand. Han virket trygg og sikker på sin egen kjøreferdighet og han liker utfordringer. Han sa at han ikke var nervøs i det hele tatt og at dette var noe han ikke gruet seg for å gjennomføre.

Noe av det første vi la merke til var hvordan han satt i bilen og da spesielt rattgrepet hans. Han hadde en veldig avslappet stil, og satt med en hånd på rattet og den andre hånden på girspaken. Dette var konstant og fortsatte gjennom hele kjøreturen. Det virket ikke som om han tenkte noe spesielt over det selv. Dersom en ulykke skulle oppstått, ville rattgrepet og sittestillingen hans mest sannsynlig ført til unødvendige konsekvenser. Slik han hadde hånden på rattet ville ikke airbagen fungert på den måten den er ment for ved riktig rattgrep. Sikkerhetsbeltet ville heller ikke virket på riktig måte, da han satt ganske langt bakover med seteryggen og lavt ned i setet.

Det kom frem av kjøremåten hans, at han antageligvis har kjørt en del i bymiljø og i tett trafikk. Han kjørte relativt fort frem mot situasjoner og måtte da ta en brå stopp, før han så kunne kjøre videre. Dette gjorde han selv om det var svært lite trafikk. Dersom han bare hadde senket hastigheten litt, hadde han sluppet å stoppe. Var dette i hans øyne en effektiv kjøremåte? I tilfelle var det kanskje mangel på kunnskap om hva som faktisk fører til effektiv kjøring.

Vi kjørte først på høyhastighets veg før vi deretter kjørte inn i bymiljøet. Han taklet denne overgangen på en grei måte med tanke på høyreregulert vikeplikt. Inne i byen kan man si at han hadde generelt høy fart. Han tok ikke særlig hensyn på de stedene der han fikk opplysning om at det foregikk veiarbeid. Det virket ikke som om han hadde forventninger knyttet til de opplysningene han fikk og tok dermed ikke hensyn til risikofaktorer vedrørende vegarbeid. Dette gjaldt også når han kjørte forbi en lastebil som stod og losset, der han ikke hadde

kontroll over hvor føreren av kjøretøyet befant seg. Han hadde en god observasjonsteknikk og man følte at han hele tiden hadde kontroll over hvordan forholdene rundt bilen var. Han sjekket ofte det indre speilet og var god til å bruke de utvendige speilene, samt blindsonen. Til tross for god observasjon, så kommer det ikke særlig frem i kjøremåten hans at han reflekterer over risikoen ved det han observerer, eks. de to situasjonene som er nevnt overfor.

Samtalen etter kjøringen:

Etter kjøringen forklarte vi at vi syntes han kom fort opp i situasjoner, som førte til at han måtte bremse helt opp. Dett samsvarer ikke med det han sa føre kjøringen, fordi da sa han at han var god til nettopp dette. For oss virket det som om han ble satt ut av denne tilbakemeldingen, i tillegg var det tydelig at han var uenig. Det kan godt hende at han planla langt frem, men at dette ikke kom til syne for oss eller andre trafikanter. Bortsett fra dette mener vi han er god teknisk og har en god observasjonsteknikk.

Sett i sammenheng med trafikksikkerhet og GDE- matrisen er det vanskelig å si om kandidaten utgjør en risiko for seg selv og andre i trafikken. Han viser gode kunnskaper om trafikkreglene og hvordan de skal overholdes. På den måten kan vi si at han er innenfor det taktiske nivået i GDE- matrisen. Når det kommer til manøvreringsnivået svikter han fullstendig med tanke på sittestilling og rattgrep som kan gjenspeile dårlig risikoforståelse sett i forhold til det overordnede nivået. Ut i fra dette tolker vi det som om hans forhold til bilkjøring og trafikk handler om ferdigheter fremfor risikotenkning og sikkerhet.

Kjørekandidat 3, kvinne 52 år – hatt førerkort i 34 år

Før kjøringen hadde vi en samtale der hun reflekterte over egen kjøring, både positive og negative sider. Hun følte selv at hun er flink til å kjøre på landeveg og kjøre effektivt. Hennes svakheter etter hennes mening er bykjøring. Dette begrunnet hun med at det var for mye å tenke på og at hun ikke fikk praktisert dette ofte nok.

Med det samme vi satte oss inn i bilen, la vi merke til sittestillingen hennes. Hun stilte inn setet for langt bak. Det er mulig at ryggen var godt nok fremme, men hun bøyde seg mye fremover til tross for dette. En av årsakene til dette kan være at det er en ukjent og større bil enn hun er vant med.

Videre oppdaget vi noe ved rattgrepet hennes. Hun praktiserte for det meste en hånd på rattet, samt benyttet innvendig grep i sving. Dette var noe hun selv kunne tenke seg å forbedre, men sa at uvaner er vonde å vende.

Hun hadde god behandling av kjøretøyet teknisk sett. Dette resulterte i at hun hadde en effektiv kjøremåte, med dette menes at hun utnyttet luker, beveget blikket godt og hadde stort sett kontroll på hva som skjedde rundt bilen. Hun hadde god akselerasjon ut på høyhastighetsveg. Videre hadde hun god observasjon i kryss og ved feltskifte.

Kjøringen i rundkjøringer var gjennomgående en tydelig utfordring for henne. Utfordringer som gjorde seg gjeldende var plassering, tegngiving og feltvalg. Dette forklarte hun med at da hun tok føreropplæring fantes det ikke rundkjøringer, derfor har hun ingen kunnskaper om dette. Under turen forklarte vi grovt sett hvordan man kjører i rundkjøringer, noe hun fikk praktisert i resten av kjøreturen. Dette behersket hun delvis etter hvert.

En annen utfordring for henne var farten, hun hadde generelt høy fart. Ved fartsgrense 60 km/t og 30 km/t kjørte hun jevnt oppimot 10 km/t over. I 30 sonen skaper dette problemer for observasjonen hennes, samt planleggingen. På grunn av hennes gode observasjon klarte hun å hente seg inn og overholde vikepliktsreglene, bortsett fra fartsgrensene. Likevel er å bryte fartsgrensen et lovbrudd og kan skape farlige situasjoner. Et relevant spørsmål er hvorfor hun bryter fartsgrensen? Kan årsaken være fartsblindhet eller at hun ikke ser risikoen ved å kjøre for fort?

Da hun skulle kjøre over en planovergang, ble hun stresset. Årsaken til det var at hun aldri har kjørt over en planovergang før. Dette resulterte i dårlig observasjon før og under overgangen. Dette var klart mangel på kunnskap. Da vi forklarte at det er viktig å ikke kun stole på lysene, men se seg godt til høyre og venstre før man kjører over, virket det som hun forstod grunnen.

Det oppstod en situasjon da vi kjørte i det innerste feltet i en rundkjøring. En lastebil kjørte like foran i det ytterste feltet. Det var tydelig at hun ikke var klar over lastebilens blindsoner og plassen lastebilen trenger rundt seg.

En annen situasjon var da vi kom fra Værnes ut på E6, mot Stjørdal. Hun kommenterte at hun syntes det var vanskelig å komme seg ut på veien (hun trodde at hun var på et akselerasjonsfelt). Da jeg fortalte at hun allerede var ute på veien, ble hun nesten sjokket. Dette viste at hun ikke innhentet nødvendig informasjon via skilt. Det hun sa i samtalen før kjøringen stemmer på mange måter med selve kjøringen.

Samtale etter kjøring:

Etter kjøringen spurte vi hvordan hun syntes turen hadde gått, hva hun gjorde bra og ikke like bra. Hun mente selv at hun hadde utnyttet luker og kjørt på en effektiv måte. Hun var ikke like fornøyd med hvordan hun kjørte gjennom rundkjøringer. I tillegg var hun bevisst på at hun ikke hadde riktig rattgrep.

Vår tilbakemelding handlet om rattgrep, plassering i rundkjøringer, se langt frem med tanke på å oppdage skilt. Vi fortalte om rattgrepet hvorfor og når det er spesielt viktig med et godt rattgrep. Dette forstod hun, og ønsket å bli mer bevisst på dette. Vi forklarte hvordan man skal kjøre og plassere seg i rundkjøringer, og det var tydelig at hun forstod dette. Videre forklarte vi viktigheten av å se langt frem og lete etter ny informasjon, slik at hun får med seg fartsgrenser og informasjonen som blir gitt om veiens videre forløp. Vi fikk inntrykk av at hun forstod dette, og at hun selv ønsket å fokusere mer på dette.

Teknisk sett er kandidaten god, men trenger mer bevisstgjøring med tanke på rattgrep og sittestilling. Med bakgrunn i dette kan vi si at kandidaten er i tilstrekkelig grad innenfor manøvreringsnivået i GDE- matrisen. Når det gjelder det taktiske nivået har kandidaten flere utfordringer der hennes mangelfulle kunnskap om trafikkreguleringer hemmer hennes vurderings- og handlingsprosess. Da med tanke på kjøreatferd i rundkjøringer. Kunnskap er en grunnleggende faktor for å kunne handle riktig i trafikken. I hennes tilfelle er det et stort forbedringspotensial ved hjelp av litt påfyll av kunnskap.

Det kommer tydelig frem at kandidaten har god selvinnsikt med tanke på sterke og svake sider ved bilkjøring. På den måten strekker hun seg opp mot det overordnede nivået i GDE- matrisen, der selvinnsikt er et viktig moment. På en annen side finnes det noen svakheter med tanke på evnen til å sette seg inn i andres perspektiv. Sett under et vil hennes selvinnsikt og vilje til forbedring være et godt grunnlag for å utvikle seg gjennom et kompetansehevende kurs.

Kjørekandidat 4, kvinne 24 år – hatt førerkort i 6 år.

Vi hadde kun en liten samtale på forhånd, der det kom frem at hun syntes det var en litt ubehagelig situasjon og trodde hun kom til å få problemer med å opptre naturlig. Derfor ville hun kommentere kjøringen sin underveis, hvis hun fikk behov for det. Kandidaten arbeider som ambulansesjåfør og har førerkort klasse C1.

Hun mente selv at sine sterke sider i trafikken var at hun har kontroll på bilen, og kjører på en effektiv måte. I tillegg mener hun at hun har en behagelig kjørestil. Hun mente selv at hun har en tendens til å kjøre litt over fartsgrensen.

Kjøring:

Hun hadde god sittestilling, men et dårlig rattgrep. Da vi spurte om rattgrepet hennes forklarte hun at det var mer behagelig å kjøre med en hånd på rattet. Hun poengterte at under uttrykning bruker hun to hender på rattet, fordi dette gir henne bedre kontroll. Ved kjøring uten uttrykning varierer hun rattgrepet mellom en og to hender. Ved kjøring privat bruker hun aldri to hender. Hun forstår hvorfor og er bevisst i rattgrepvalget.

Under kjøringen viste hun flere positive sider ved kjøringen hennes. Hun var blant annet effektiv, god teknisk sett, tilsynelatende godt blikkbruk, korrekt plassering i kryss/rundkjøringer, viste god planlegging i forbindelse med kryss (unngikk å stoppe), behersket feltskifte og fulgte de fleste trafikkreglene. Årsaken til dette kan være at hun har kunnskaper og ferdigheter innen trafikk, for kort tid siden tok hun nemlig C1 førerkortet. Mye av de kunnskapene hun besitter stammer nok fra denne opplæringen og kommer tydelig frem. Dette kan tyde på at opplæring i ny førerkortklasse har hatt god innvirkning på hennes kjøreatferd, samt hennes bevissthet til trafikk. Dette kan ses i sammenheng med et kompetansehevende kurs som kan føre til tilsvarende effekt. I tilleggferdes hun ofte i trafikken i forbindelse med yrkesutøvelsen.

Noe som gjentok seg gjennom hele kjøreturen var fartstilpassing inn mot kryss og situasjoner. Dette skapte utrygghet for andre trafikanter. Selv om hennes plan i utgangspunktet var å slippe andre frem eller å overholde vikeplikten sin, kom dette ikke tydelig nok frem. Dette skapte misforståelser. Kan dette skyldes at hun er ambulansesjåfør, der hun er vant med å kjøre med uniformert bil og blir derfor tatt ekstra hensyn til av andre trafikanter? Eller skyldes det mangel på kunnskaper om samhandling og viktigheten av å være tydelig overfor andre trafikanter? Dette kommer vi tilbake til i samtalen etter kjøringen.

Under kjøringen oppstod det noen situasjoner. Hun kjørte bak en lastebil, lenger fremme var det vegarbeid og vegen var stengt. Lastebilen kjørte inn på en sideveg for å snu. Dette fikk ikke kandidaten med seg og kjørte tett bak lastebilen til den stoppet. Lastebilen begynte å rygge, og hun reagerte ikke umiddelbart. Hun ble overrasket og gav til slutt lastebilen rom, ved å febrilsk rygge bort fra faren, etterfulgt av frustrasjon. Hun hadde ikke forståelse for

lastebilens blindsoner eller at hun kjørte for tett opp i lastebilen da den stoppet. I følge henne var dette kun lastebilsjåførens skyld og ansvar. Har hun problem med å se situasjoner fra andres perspektiv? Er det mangel på kunnskap? Eller kunne hun unngått denne situasjonen med å være mer oppmerksom på skilting (vegarbeid og forventninger knyttet til dette)? Det kan også tyde på mangelfull kunnskap om andre kjøretøys blindsoner og plassbehov. Etter denne situasjonen diskuterte vi dette. Det var tydelig at hun mente lastebilen hadde skylden, men da vi forklarte situasjonen fra hans perspektiv innrømmet hun til slutt at det kanskje ikke var hans feil likevel.

En annen situasjon som oppstod var da hun lå bak en bil som ikke kjørte like effektivt som henne. Hun ble utålmodig og kjefte på bilen for seg selv. Igjen, hadde hun problemer med å se situasjoner fra andres perspektiv eller er det ambulansesjåføren som snakker, da de er vant til å få fri veg?

På grunn av fartstilpassingen inn mot kryss havnet hun i noen unødvendige situasjoner. Dette resulterte i at hun ikke fikk kjørt slik hun i utgangspunktet hadde planlagt. Kan dette være et resultat av at hun kjørte på en effektiv måte? Fort opp i fart og raskt ned i fart?

Samtale etter kjøringen:

På spørsmålet om hvordan hun selv syntes det hadde gått svarte hun at hun kunne ha tilpasset farten bedre. Dette viste oss at hun var bevisst på noe av det hun burde videreutvikle. Hun forklarte dette med at hun var redd for å sinke trafikanter som lå bak henne. Hun ønsket ikke å være et irritasjonsmoment for andre. Dette er en god egenskap i form av at hun ikke skapte farlige situasjoner ved å kjøre for sent. Disse farlige situasjonene kunne for eksempel være forbikjøringer. På en annen side kan dette skape dårlig samhandling med trafikanter i kryss og de hun ønsker å vike for. Med dette menes at de andre tror hun kjører, og blir dermed forstyrret til tross for at hun har vikeplikt og at hun selv har planlagt å vike for dem. Dette kom ikke tydelig nok frem.

Vi var enige med henne i at fartstilpassingen hennes burde forbedres og at hun burde se lenger frem for å starte planleggingen på et tidligere tidspunkt for å unngå uheldige situasjoner. Effektiviteten hennes kan gå på bekostning av andres planlegging.

Vi forklarte noen punkter som hun kan bli mer bevisst på under kjøringen. Dette var blant annet fartstilpassing, planlegging (se langt frem) og at hun tar med seg ambulanseyrket inni sin private kjøring. Alt dette forstod hun, og hadde ikke tenkt på dette tidligere.

Vi spurte henne om hun kunne tenke seg å kjøre en runde til, men med veiledning for å bedre kjørestilen hennes. Dette var hun positiv til.

Andre kjørerunde:

Under denne turen ønsket vi å fokusere på de punktene som vi mente kunne forbedres. Det kom frem at hun følte hun ikke har kapasitet til å planlegge i god tid, at det går på bekostning av andre ting. I begynnelsen av turen syntes hun farten var lav, men etter hvert forstod hun tankegangen. Hun sa: «Dette var jo litt lurere ja!». Kanskje det gikk opp et lys for henne? Fremdeles hadde hun tendenser til dristighet, men farten ble mye mer behagelig.

Samtale etter andre runde:

På spørsmålet om hvordan det gikk denne gangen svarte hun at hun hadde lært mye. Da med tanke på å planlegge, se langt frem og lavere fart ved tettbebygde strøk. I tillegg havnet hun i få uheldige situasjoner og hadde kun en unødvendig stans. Dette tyder på at det skulle ikke mer enn en andre runde med veiledning for å bevisstgjøre kandidaten og legge til rette for videre utvikling på egen hånd.

På grunn av kandidatens gode behandling av bilen teknisk sett, kan vi ikke påpeke noe som bør forbedres på manøvreringsnivået i GDE- matrisen. Til tross for at hun til tider har et dårlig rattgrep, har hun et bevisst forhold til dette. I tillegg viser hun god forståelse for trafikksystemet og planlegger kjøringen sin i god tid. Dette kommer dessverre ikke godt nok frem i trafikken i forhold til kjøreatferden. Grunnen til dette kan være at hun ikke klarer å skille mellom rollen som ambulansesjåfør og privat sjåfør. Dette gjør ikke at hun nødvendigvis er svak på det taktiske nivået i GDE- matrisen, snarere tvert imot. Det kan være tilstrekkelig å bevisstgjøre henne i å opptre på ulik måte ut i fra den rollen hun har til den bestemte tid. Utfordringen hennes ligger på det overordnede nivået i matrisen, da med spesielt tanke på å kunne sette seg i andres perspektiv. Dette kom sterkt til syne i den skisserte situasjonen med lastebilen. Kjøresekvensen med oss bidro til bevisstgjøring og kandidaten var veldig mottakelig for veiledning. Vi tror at et kompetansehevende kurs i dette tilfelle hadde bidratt positivt til selvstendig videreutvikling med bakgrunn i veiledningen.

Intervjuer

Intervju med Karsten Nikolaisen, jobber i Statens vegvesen, direktoratet, trafikkopplæringsseksjonen.

Vi la frem hva vi jobber med i forhold til kandidatoppgaven, forklarte problemstillingen vår og sa litt om hva vi har tenkt på med tanke på forslaget vårt om kompetansehevende kurs for bilførere.

Karsten sa at forslaget var bra og at det har vært en del tanker om noe lignende opp igjennom tiden. Det har f.eks. vært etterspørsel for en arena der førere av lett lastebil kan få oppdatert seg o.l. kom det frem i intervjuet. Likevel uttrykte han skepsis til å gjøre noe sånt obligatorisk. Det er avansert i forhold til å endre lovverket og det må forankres i EU-direktiv som nasjonen må forholde seg til. Dette ser vi også selvsagt på som en utfordring. På samme tid sa Karsten at om det skal være mulig å få til dette er det en anledning for hver nasjon å fravike EU-direktivet. Da må man ha mange og gode argumenter på at det som vedtas, i denne sammenheng et obligatorisk kurs, virker direkte på trafikksikkerheten. Nettopp det har vi gjennom besvarelsen forsøkt å gjøre, men om argumentasjonen er sterk nok er vanskelig å si. Det som er interessant å trekke inn er at unge førere har vært innblandet i de mest alvorlige ulykkene. Dette har tatt en vending og tendenser viser at 30, 40 og 50 åringer nå representerer en større del av disse ulykkene enn tidligere. Det betyr kanskje at satsingsområdet på unge har gitt resultater? At den «nye» opplæringen virker bedre enn de gamle opplæringsmodellene har gjort og at holdningsskapende arbeid virker? Det betyr kanskje at vi, med god grunn, har et argument i dette til å gi trafikantene mellom 30 og 60 mer fokus.

Karsten stilte også spørsmål om føreropplæringen er for dårlig dersom det er behov for kurs allerede 5 år etter opplæringen. Det er et greit kritisk spørsmål, men på en annen side er det lett å argumentere imot det. Når føreropplæringen finner sted er de aller fleste mellom 16 og 23 år. Det vil si at de ikke er ferdig utviklet kognitivt eller mentalt. Dessuten er det ofte slik at når man er midt oppi noe, i dette tilfelle føreropplæringen, har man fokus på det og er i det bestemte modus. Etter hvert som tiden går blir man gjerne mindre og mindre bevisste på de aktivitetene man foretar seg og det blir en rutine. Da mener vi og tror at det vil gi virkning å komme tilbake til en trafikkskole for repetisjon, oppdatering og videreutvikling. Vi ser også på bilkjøring som en evig læringsprosess, man blir aldri utlært. Situasjoner, rammebetingelser og forutsetninger endres hele tiden og dermed kan uforutsette hendelser stadig oppstå.

Da jeg la frem argumentet til Karsten i forhold til ulykker som har vært i Nord-Trøndelag i 2013 der det var mange flere i aldersgruppen 30 til 60 år enn året før. Da stilte han oppfølgingsspørsmålet om hva som var årsaken til ulykkene. Han svarte selv at det i hovedsak dreide seg om mangel på bruk av bilbelte og kjøring med ruspåvirkning. Deretter konkluderte han med at det gikk på holdninger fordi kunnskaper hadde bilførere. Det er vi ikke helt enige i, greit nok at årsakene kanskje i første rekke handlet om holdning. Likevel mener vi at holdninger er resultatet av kunnskap og ferdigheter. Et eksempel er når vi startet på trafikklærerutdanningen mente vi at vi hadde gode holdninger. Da vi etter hvert tilegnet oss mer kunnskap fikk vi også enda bedre holdning til trafikksikkerhet. F.eks. risikoen med løse gjenstander i baksetet. Et annet eksempel er ansvaret man har i forhold til forsvarlig og forskriftsmessig stand av bilen til enhver tid. Altså er det ofte behov for en påminnelse eller en innputt av ny kunnskap for å få bedre holdninger. Deretter er det selvsagt førerens ansvar å få dette ut i live. Det må foreligge en motivasjon og vilje til å endre seg. Det blir et felles ansvar. Uansett et steg i riktig retning.

Karsten bidro til at vi fikk et realistisk syn på de utfordringene som eksisterer i forhold til å iverksette et kompetansehevende kurs for klasse B. Argumentene og synspunktene hans har vi forsøkt å drøfte. (Vedlegg 1, Karsten Nikolaisen, Samtale 11.desember.2013)

Intervju med Idar Ertsås, jobber i Trygg Trafikk, representant for Nord-Trøndelag.

Idar mener at trafikklærere burde bli ansatt i det offentlige skoleverket. Et av argumentene han brukte for å fremme det, er at vi vil få kontakt med elevene over lenger tid. Det vil føre til at vi blir kjent med dem på en annen måte og vet bedre hvilke holdninger de egentlig står inne for. Man kan ikke se bort fra at det stemmer, men da er det hele trafikkopplæringen som må endres dersom det skal bli satt i verk. Det er ikke det som er problemstillingen i vår oppgave. Idar mener at selv om de har fått den type opplæring han har som «kjepphest», vil de likevel ha behov for å komme inn til et «repetisjonskurs» som han kaller det, hvert 10. år. Han mener at i løpet av den tiden vil de fleste ha dannet seg noen uvaner, samt at regler og forskrifter har endret seg. Da er vi inne på det området vi ønsker å drøfte. Han mener at hvert 10.år fra vi har fått sertifikatet skal vi inn på «repetisjonskurs», etter har vi har fylt 50 år bør det være hvert 5.år. På en annen side kan man miste litt av effekten når man bare er inne på «repetisjonskurs» hvert 10.år. Sjøførene på klasse B vil da ikke være oppdaterte sjåførere på samme vis, mye endres i løpet av 10. år.

Idar: «Jeg synes at det må være bestått/ikke bestått. For det første så bør det være en teoretisk del og en praktisk del. Hvor mye, det må diskuteres. Det må ikke være altfor omfattende. En trafikkskole eller da en kjørelærer vil fort oppdage om den personen følger med eller ikke, og at en øver litt på teoridelen. Teoridelen burde være litt annerledes enn den er i dag. Jeg synes ikke at den er god, jeg synes at det er mer ordkløveri, enn at det er spørsmål som sier sånn eller sånn skal det være. Jeg synes at det er et dårlig fokus. Jeg syns at det er viktig at vi forstår det vi holder på med. Jeg syns at dem godt kunne vært igjennom en grei og enkel teoriprøve, og at de også hadde vært med på en kjøretur. Hvor mange timer det skal være kan sikkert diskuteres, men innom en kjøreskole for å teste seg og at en møter opp til de timene en skal møte opp. Slik at de ikke kan lure seg unna noen timer. At man har en mal over hvilke krav som settes og at kjøreskolen kan skrive om det er bestått eller ikke bestått. De trenger ikke å være innom trafikkstasjonen, men at kjøreskolen kan ta den delen.»

Dersom kurset skal være bestått/ ikke bestått kreves det mange endringer og et stort system for å ta seg av dette kurset. Det ville vært naturlig at Statens Vegvesen skulle hatt en sentral del i dette systemet, ettersom de allerede er det organet som tar seg av teoretiske- og praktiske prøver i føreropplæringen. Det sier seg selv at dette prosjektet ville krevd en hel del større ressurser enn det som allerede er tilgjengelig i dag, og det hadde blitt en stor kostnad for samfunnet. Dersom man ikke har en slik prøve som skal være bestått/ikke bestått kan trafikkskolen ta seg av dette kurset. I stedet for en teoretisk og praktisk prøve, kan det gjennomføres ved en veiledningstime som alle må delta på. Kapasiteten på kjøreskolene i dag varierer, men vi ser ikke bort ifra at flere trafikklærere eventuelt må ansettes i denne forbindelse. Det er ikke systemet som må endres, men kapasiteten som må utvides. Etter vår mening er det urealistisk at Statens Vegvesen har mulighet til å stå for dette alene. Med stor sannsynlighet er det kjøreskolene som er det beste alternativet. (Vedlegg 2, Idar Ertsås, Samtale 10.desember.2013)

Intervju med Berit Kallset, jobber som tolk på HiNT.

Etter en tilfeldig samtale med Berit, kom det frem at hun hadde endret kjørestilen sin betraktelig etter at hun begynte som tolk på HiNT. Jobben hennes er å oversette forelesningene til tegnspråk. Dette resulterer i at hun aktivt tilstede under selve undervisningen og at hun får kunnskaper innen trafikklæreryrket. I tillegg er hun også tilstede på noe av den praktiske undervisningen.

Under intervjuet stilte vi spørsmål om hennes kjørestil før og etter at hun har jobbet som tolk på trafikklærerutdanningen. Hun forklarte at hun tidligere var offensiv i trafikken, noe som også ble kommentert av andre passasjerer. I tillegg fikk hun beskjed om at hun måtte ta det

mer med ro under kjøringen. Noe annet som kom frem var at hun ofte ble irritert under kjøringen. I følge henne har alt dette endret seg etter at hun har jobbet på HiNT. Hun sier at hun har blitt mer defensiv og irritasjonen er så å si helt borte. Årsaken til dette forklarte hun med at hun har fått mer forståelse for ulike risikofaktorer ved bilkjøring. Videre planlegger hun mer kjøreruten sin, noe hun også gjorde tidligere, men nå enda mer bevisst enn før.

Det som blir forelest og demonstrert i klasserommet påvirker henne i positiv retning med tanke på hennes kjørestil og holdning i trafikken. Et eksempel på noe hun syntes var oppsiktsvekkende var en demonstrasjon på Lånkebanen. Demonstrasjonen gikk ut på å vise hvor lang bremsestrekning et vogntog har i forhold til en personbil. Dette gikk veldig inn på henne, og hun fortalte omgangskretsen sin om denne opplevelsen. Etter dette er hun mer bevisst på hvilken avstand hun har til forankjørende og til de som kjører bak henne.

Også etter at hun har endret på sin kjørestil har passasjerer kommentert valgene hun tar. Disse har ofte vært negative og at hun er for defensiv. Hun møter derfor denne kritikken med å begrunne valgene hun tar og forklare hvorfor det er viktig. Nok en gang er dette et godt eksempel på at mer kunnskap, samtaler og bevisstgjøringer om trafikk bidrar til endret kjøreatferd og bedre holdninger.

Da vi stilte henne spørsmål om hun var positiv eller negativ til et eventuelt kompetansehevende kurs, var hun 100 prosent positiv. (Vedlegg 3, Berit Kallset, Samtale 27. november 2013)

Drøfting

Det er trolig mange som kjører bil uten å være mentalt til stede. Bilen blir oftest brukt som et fremkomstmiddel fra A til B. Svært ofte er A til B en trase som føreren kjenner meget godt. Lokalkjennskapen kan mange ganger føre til kjøring på «autopilot». Man kjører uten å være bevisst. Det er en kjensgjerning at det i de aller fleste tilfeller er sekunder som avgjør om en krisesituasjon går bra eller ikke. Når man kjører i 80 km/t beveger bilen seg 22 m/sek. Bevisstgjøring med tanke på det fysiske faktum og hvilke ansvar man har som bilfører kan kanskje bidra til mer trafikksikre trafikanter.

Som en positiv følge vil dette kunne bidra til at passasjerer som ikke har førerkortet får gode forbilder og en positiv observasjon om kjøreatferden. Det er snedig hvor tidlig barn begynner å bli oppmerksom på mor og fars kjøremåte, fartsovertredelser, holdning til andre trafikanter og hensynsfullhet. Senere skal også barna øvelseskjøre med mor eller far som ledsager. Det

må være positivt at de er trygge på å kjøre og har oppdaterte kunnskaper om trafikkregler og trafikkreguleringer.

Argumentasjon i forhold til effekten av trafikksikkerhet.

De fleste alvorlige ulykkene skjer på landeveg og skyldes som oftest sjåføren. De vanligste årsakene er at føreren er påvirket av rus eller kjører med for høy fart. Kan et kurs endre denne adferd tendensen og bidra til færre alvorlige ulykker? I tillegg til de alvorligste ulykkene forekommer det mange mindre alvorlige ulykker. Konsekvenser av slike ulykker er mindre alvorlige personskader og til sammen store økonomiske tap i forhold til skade på kjøretøy. Nullvisjonen har som visjon å ha null drepte og hardt skadde i trafikken. Det er fakta at årsaken til de alvorlige ulykkene skyldes mennesket. Nullvisjons tiltak som blir gjennomført er blant annet forbedring av veinettet i form av strekninger med fysiske midtdeler, lavere fartsgrenser, fotobokser osv. Likevel står mennesket, altså sjåføren fritt til å bryte fartsgrensen. Kjøre for fort før og etter passering av fotoboksen. Andre tiltak som blir gjort i forhold til trafikksikkerhet er produksjonen av mer trafikksikre biler, med førerstøttesystemer som hjelper føreren under krevende forhold eller minsker omfanget av skade ved ulykke. Fremdeles er det føreren som må ta de rette vurderingene og beslutningene. Kan disse tiltakene sies å frata sjåføren for ansvaret? Eller medvirker bilens førerstøttesystem til at føreren velger å kjøre fortere fordi bilen vil redde dem i en eventuell ulykke likevel? Det er vanskelig å svare på.

Det må sies at det også blir arbeidet med tiltak som rettes mot føreren.

Trafikklærerutdanningen og føreropplæringen er to av dem, det er gode tiltak. Det går på hvor omfattende utdanningen til en trafikklærer skal være og hvor omfattende opplæringen til de som skal ta et førerkort skal være. Utdanningen av trafikklærere har fått et mye større omfang enn det tidligere hadde. Føreropplæringen har også økt fokus på holdninger, risikolæring og mål om å få reflekterte og bevisste sjåførere. Likevel er trafikklærere ulike i forhold til hvordan de jobber, hvor mye de klarer å implementere i opplæringen med tanke på intensjonene til læreplanen osv. Dessuten er det mange av de nåværende trafikklærerne som tok sin føreropplæring for flere læreplaner siden og i tillegg har en utdanning fra før den nåværende læreplanen eksisterte. Det vil si at de aldri har hatt noen opplæring etter ny læreplan. Da den nåværende læreplanen kom måtte de selv sette seg inn i den og lage sine egne undervisningsopplegg i tråd med det de tolket ut fra det som stod skrevet. Burde i det minste ikke de lærerne fått et kurs i å undervise etter den nye læreplanen?

Altså er det tiltak som rettes direkte på mennesket. Selv om opplæringen er ment å være god, er det mange forskjellige praksiser rundt om i landet. Uansett hvor god opplæringen måtte være, har man tross alt bare innflytelse på eleven i noen måneder av livet. Det er begrenset hvor mye man klarer oppnå på den tiden. Spesielt med tanke på holdninger og verdier som påvirker kjøreadferden til mennesker. Derfor mener vi at et kurs med et visst hyppighetsintervall ville bidratt til jevnligere bevisstgjøring om kjøreadferd. Det er mye her i livet som er en livslang læring, kjøring er et eksempel på dette. Man klarer å lære mye gjennom å praktisere og gjennom å få erfaring, men læring krever også en faglig tilnærming. Livet består av flere faser. Blant annet er ungdomstiden et typisk eksempel på dette, den tiden er kanskje den mest sårbare tiden i livet. Mange valg skal tas som legger grunnlag for resten av livet, feil valg kan få store konsekvenser. Det er variabelt hvilken alder de ulike har når de er i ungdoms fasen, men gjennomsnittet befinner seg i denne fasen når de er mellom 14 og 20 år. Når tar de fleste førerkortet? Mange tar føreropplæring når de er mellom 17 og 18 år. Da kan man stille spørsmål om hvor mottakelige de er for visdomsord og skremselspropaganda fra en trafikklærer. De kan utgi seg for å ha gode holdninger og videre gå opp til førerprøven og bestå den. Det er nemlig slik at førerprøven stort sett bare klarer å måle ferdigheter og kunnskap. Sett i forhold til forslaget i denne rapporten om et kompetansehevende kurs kan man få tilbake de kandidatene som tok førerkortet som 18 åringer og videreutvikle kjørekompetansen. Mange er trolig mer mottakelige for bevisstgjøring og holdningsrettet læring på det stadiet de befinner seg i livet da. Noen har kanskje fått barn og familie og livet dreier seg om noe verdifullt, på bakgrunn av dette har de trolig større risikoforståelse.

Bilkjøringens utfordring

Å føre et kjøretøy i trafikken er en kompleks oppgave/aktivitet. Kjørekompetanse er definert i læreplaner for føreropplæring «*som de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og den motivasjon føreren trenger for å mestre trafikkmiljøet på en sikker måte.*» (Læreplan for fører klasse B, s. 7) gjennom opplæringen tilegner man seg kunnskaper som trafikkregler, plikter, ansvar, skiltforståelse etc. Man lærer også ferdighet i form av og rent teknisk å håndtere kjøretøyet og forstå dets virkemåte, behov og begrensninger. I tillegg tilegnes det ferdigheter som skal danne grunnlag for samhandling med andre trafikanter. Mer spesifikt handler dette blant annet om trafikkavvikling, effektivitet, kommunikasjon, være forutsigbar, forutse andre, sette seg inn i andre perspektiv. Dette dreier seg om en svært omfattende ferdighet som kan ses på som en sosialferdighet. Trafikalferdighet henger nøye sammen med den kunnskap en har, men også empati, holdninger og risikoforståelse. Holdninger, risikoforståelse, vurderingsevne,

selvinnsikt og personlighet skal være en rød tråd gjennom hele opplæringen. Mange av disse momentene er ikke målbare på en førerprøve og det er derfor svært avgjørende om læreren klarer å oppnå disse målene gjennom opplæringen. På den måten er det også rom for store forskjeller blant de førerkandidatene som slippes ut på veiene.

Med tanke på at den nåværende læreplanen bare har levd i ca. 9 år vil det si at det bare er sjåførere som har tatt førerkort i løpet av den perioden som har opplæring med dens innhold og intensjoner. Det er et argument for å iverksette et kompetansehevende kurs for førere. Mål, innhold og arbeidsmetoder som læreplanen består av er på bakgrunn av et trafiksikkerhetstiltak. Det vil si at man hadde troen på at den nye læreplanen skulle bidra til trafiksikkerhet. Da fokuserte man på nyervervede og kanskje aller mest på ungdom. Statistikk viser at også 30-, 40- og 50åringer er innblandet i alvorlige trafikkulykker. Det blir også satset på de eldre i trafikken. Kurset 65+ har eldre bilister som målgruppe. Kurset er ikke obligatorisk, men eksisterer. Med bakgrunn i bevisene som foreligger i rapporten kan man si at ikke obligatorisk er en svakhet. Da er det mest sannsynlig at de som kommer allerede er bevisste mennesker og villige til endring.

Man kan selvsagt si at dersom man har det obligatorisk og de som ikke er villige til endring kommer, vil de bare være tilstede og få avkrysset og dermed gjennomført. Likevel kan de ikke la vær å høre og se det som foregår og på den måte likevel sitte igjen med noe.

Obligatorisk / ikke obligatorisk

Om kurset skal være obligatorisk eller ikke er kanskje det mest avgjørende spørsmålet. Dersom det ikke skal være obligatorisk er det ikke så stor forskjell fra hvordan det er. Pr. i dag er det også fullt mulig å kjøpe en kjøretime for å forbedre kjøreferdighetene sine. Det er imidlertid få som tar initiativ til det, dessuten får man ikke inn de som ikke er villig til endring. Forslag for å få frivillige til å komme er for eksempel å premiere de frivillige. Man kan ha samarbeidsavtaler med forsikringsselskaper og tilby førere som deltar på et kurs hos en trafikk-skole lavere forsikringspremier. Eller snu på problemstillingen og «straffe» de som ikke har god adferd i trafikken ved og f.eks. å pålegge de å delta på et kurs. Det kan kontrolleres ved hjelp av prikkbelastninger i førerkortet. Når vedkommende har fått ett visst antall prikker må dette iverksettes.

Deltatt / ikke deltatt

Hvor mye vil hver enkelt sitte igjen med etter dette «lynkurset»? Intensjonen må være at bevisstgjøringene på kurset skal bidra til videre refleksjon og at det blir opp til føreren selv å eventuelt endre kjøreadferd. Det er ofte slik at bevisstgjøringen i seg selv bidrar til at underbevisstheten endrer adferd. På en annen side kan det være begrenset hva man kan utrette på et par timer. Her kommer også dilemmaet i forhold til bare deltatt. Dersom man skulle få til å få de mest «trafikkfarlige» førerne på et høyere nivå burde man antagelig hatt mer tid. Eventuelt en prøve som kunne måle om nivået er tilstrekkelig. Da hadde timeantallet blitt regulert på den måten. Dersom en test skal godkjenne førerretten må den kandidaten som ikke består prøven tilbake til trafikkskolen.

Konkret forslag til gjennomføring av kurset:

Når det gjelder hyppighet er hvert 10. år et alternativ som på en måte er mer realistisk med tanke på ressurser og kapasitet, likevel ville det beste vært hvert 5. år. Dersom det skulle vært et intervall som er sjeldnere enn dette, ville dette skape mindre effekt av kurset.

En måte å organisere det på er at statens vegvesen sender ut en påminnelse om at innen et år skal føreren selv ta kontakt med en trafikkskole og ordne seg plass ved kurset. For å kontrollere at hver enkelt har gjennomført kurset kan føreren møte opp på en trafikkstasjon og skrive ut et nytt førerkort. På førerkortet må det da stemples et tidspunkt for varighet på førerretten.

Kurset kan inneholde noe som tilsvarer en veiledningstime. Et skjema kan for eksempel sendes ut av trafikkskolene etter føreren har tatt kontakt. Skjemaet kan inneholde spørsmål om egen kjørestil, konkrete ferdigheter kan komme frem, der vedkommende skal gi seg selv en gradering av ferdigheten. Et åpent spørsmål kan være om det er noe kandidaten lurer spesielt på. For eksempel hvordan kjører man i store og små rundkjøringer, hvordan skal man kjøre i en konkret situasjon (som blir forklart). Hvordan kjører man i en konkret trafikkregulering som er nytt på et sted. Her ser vi for oss situasjoner føreren har kommet opp i, i sitt nærmiljø for eksempel på grunn av nye trafikkreguleringer o.l. I tillegg har kanskje flere spørsmål om nye regler. Når de kommer til en trafikkskole kan den første timen kjøres selvstendig med litt kommentering innimellom. Læreren kan blant annet komme med kommentarer, spørsmål, bevisstgjøring. Etter kjøretimen blir samtalen viktig. Her må fører si noe om kjøringen, hva er bra og hva som kan forbedres. Læreren må supplere og komme med en faglig tilbakemelding. Denne samtalen kan gi grunnlag for videre bevisstgjøring om

deres egen kjørestil. Eventuelt kan man kjøre en runde til der lærer er mer aktiv. Hva runden skal inneholde må samtalen legge til grunnlag for. Det er viktig å prøve å imøtekomme kandidatens synspunkt på hva som kan forbedres, det er også viktig å være ydmyk. Kandidaten har tross alt førerretten og man må da som veileder prøve å gjøre vedkommende interessert til å ta imot råd, tips og veiledning. Det fungerer sannsynligvis dårlig med belæring, men heller å vinkle det slik at vedkommende selv ønsker å videreutvikle seg og bli mer bevisst. Trafikklærere må fungere som gode veiledere.

Bevisstgjøringer som kan være aktuelle er for eksempel planlegging som fører til mer økonomisk og miljøvennlig kjøring, blikkbruk – innhenting av informasjon, risikobevisstgjøringer som avstand til forankjørende, lastsikring, bli bevisst på plikter og ansvar, sikkerhetsselebruk, stanse foran en vær påregnelig hindring, stanse på den strekningen en har oversikt over m. fl. Flere av disse bevisstgjøringene kom tydelig frem under resultatene av filmene i rapporten. Da kjørekandidat 4 kjørte andre runden med veiledning, fikk hun en positiv opplevelse og forstod betydningen av riktig blikkbruk, planlegging og innhenting av informasjon.

Alternativt eller som et tillegg kan teorikurs være aktuelt. Teorikurser med en gruppe mennesker som kan dele erfaringer og diskutere trafikksituasjoner. Læreren står for det faglige.

Konklusjon

Arbeidet med oppgaven har vist seg å være både interessant og givende. Temaet har engasjert forfatterne som har jobbet med problemstillingen. Funnene i rapporten er med på å bevise at et kompetansehevende kurs for førere av klasse B vil være hensiktsmessig. Hensiktsmessig i denne sammenheng menes med at kurset trolig ville gjort mange flere sjåfører mer kunnskapsfulle og hevet bevisstgjøringer om trafikk og dens risiko. Dette ville forhåpentligvis bidratt med nasjonens trafikksikkerhet. Utfordringen er likevel å iverksette et obligatorisk krav om kurset både når det kommer til ressursutfordringer, men ikke minst med tanke på å endre Trafikkopplæringsforskriften.

Rapporten er et resultat av tre intervjuer og fire filmforskningsprosjekter. Rapporten går i dybden av problemstillingen, hvilket betyr at det med fordel kan forskes videre på samme problemstilling. Flere intervjuer av fagpersoner så vel som alminnelige sjåfører kan gjennomføres ved eventuelt videre forskning for å få bedre dokumentasjon på at behovet foreligger. I tillegg kommer det frem i rapporten at kurset kunne startet som frivillig ved at

trafikkskoler hadde opprettet et kundeprogram. Dersom man hadde gjennomført dette over gitt tid kunne man evaluert om kurset hadde hatt virkning og eventuelt brukt dette som argumentasjon for å iverksette et obligatorisk kurs.

Rapporten kan være grunnlag for og et steg i retning av at et kompetansehevende kurs for førere av klasse B, en gang kan iverksettes.

Referanseliste

Amundsen, F.H (2007, 25.mars) Nullvisjonen: En ny giv i det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet. Hentet 14.februar 2014 fra [www.vegvesen.no/ attachment/61545/binary/14265?fast_title=Nullvisjonen+-+oppsummeringsrapport](http://www.vegvesen.no/attachment/61545/binary/14265?fast_title=Nullvisjonen+-+oppsummeringsrapport)

Dalland, E (2013, 16.september) *Intervju i forskning: Prosessen fra planstadiet til det skrevne ord i rapporten*. Hentet 24.februar 2014 fra <https://fronter.com/hint/links/files.phtml/9631951>

Dalen, (2004) Hentet 24.februar fra <https://fronter.com/hint/links/files.phtml/9631951>

Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE, Håndbok 252

Ny føreropplæring 2005, Håndbok 260, s. 16

Toldnes, B (2013, februar) *Bilen i Norge 1918-1940: På vei mot bilsamfunnet*

Yrkessjåførforskriften §12, Vegtrafikklovgivningen

Wikipedia (Sist endret 29.juni.2013) Flyger- Gyldighetstid for sertifikater, rettigheter og bevis. Hentet 25.februar 2014 fra no.wikipedia.org/wiki/flyger

Personlig Kommunikasjon:

Vedlegg 1: Karsten Nikolaisen, Statens Vegvesen, Stjørdal (Samtale 11.desember.2013)

Vedlegg 2: Idar Ertsås, Trygg Trafikk, Stjørdal (Samtale 10.desember.2013)

Vedlegg 3: Berit Kallset, Tolk ved HINT, Stjørdal (Samtale...)

Vedlegg 1

Intervju med Karsten Nikolaisen

Andreas: «Skal vi se, da kan jeg begynne litt og prøve først. Det vi ser for oss er at dem som har førerkortet på klasse B og de som etter hvert erverver det, skal inn til en trafikkskole hvert 5. år eller hvert 10. år, det har vi ikke helt bestemt. De skal da være med på en kjøretur der vi kartlegger, ha en ettersamtale og deretter veiledning i forhold til det. Vi tenker forbedringspotensial, holdninger, vi tenker at det hele tiden kommer nye trafikksystem, trafikkregler/forskrifter. Vi tenker at det kan bidra til at sjåførere hele tiden er oppdaterte og at det øker trafiksikkerheten, her er da null-visjonen sentral, de øvre nivåene av GDE-matrisen. Alt dette mener vi vil bidra til å øke kjørekompetansen til hver enkelt sjåfør. Har dere noe å tilføye?» (Anne og Lotte)

Karsten: «Så det er dette dere skal skrive om?»

Andreas: «Ja, det er det vi skal skrive om i kandidatoppgaven.»

Anne: «Ja, liksom hvordan er behovet?»

Karsten: «Har dere funnet noe ut om det er behov?»

Andreas: «Det har vi veldig lite bevis på, men vi har hatt med oss 4-5 stk. på en kjøretur. Vi har filmet kjøringen og vi har sittet på siden når vedkommende har kjørt. Det har vært spredning i alder. Vi har da sett tendenser og småting. Vi har hatt før-samtale og etter-samtale. Vi har da kommet frem til noen tips som i de tilfellene kunne vært aktuelle. Det er jo litt spørsmål om hvordan det skal gjennomføres, hvor ofte vi skal gjennomføre det og hvem som skal gjennomføre det, hvordan vi skal innkalle og om det skal være obligatorisk eller om det skal være frivillig, om det skal være bestått/ikke bestått eller deltatt/ikke deltatt. Om en eventuelt må fornye førerkortet og få et stempel som sier at dette er godkjent. Vi ser det litt i sammenheng med andre områder, f. eks. en yrkessjåfør som må inn hvert 5. år og ta et etterutdanningskurs på 35 timer, en pilot f. eks må det for å opprettholde sin posisjon. Hvorfor da ikke på klasse B, tenker vi da. Det første spørsmålet er da: Hva er din mening om vårt forslag?»

Karsten: «Forslaget er jo veldig bra, det har vært tenkt mye sånn opp gjennom tida. Det å gi føreren mulighet til å oppdatere seg, finne ut hvor de står til enhver tid. Vi vet jo at både kollegaer og andre, har spørsmål f. eks, angående C1 om hvor de skal oppdatere seg. Det

siste er stort sett at de har fått det stemplet, eller noe sånn. Så det er nok på en del områder etterspørsel på sånt som det her. I forhold til om det her skal gjøres som krav, så er det nok et kjempe steg å klare å komme til. Det må jo gjøres på rette måten og det må jo finnes et system rundt det. Det er jo en som er ekspert holdt jeg på å si, men.. Er det grunnopplæringa som er for dårlig når det etter 5 år er behov for de tingene du snakket om, og at det burde vært en bedre kompetanse som holder lenger enn 5 år. Vi kan jo si at på yrkessjåfør og det andre du nevner, der er det jo en yrkesmessigutøvelse. Og det er et system som ligger utenom det vanlige føreropplæringssystemet, det gjennomføres av andre kursarrangører osv. og det er i siste ledd et EU styrt system. Sånn at viss vi skal vurdere å innføre obligatorisk opplæring i alle fall, altså et krav som bindes oppom førerkortet. Da må vi inn i direktivene og diverse lovverk for å se om vi har lov eller mulighet til å gjøre sånn. Og dere kan jo se litt i direktivet, der er en argumentasjon å hente der for tiltak som går på trafikkisikkerhet. Viss dere klarer å argumentere og vise til at dette har med direkte trafikkisikkerhet å gjøre, er det mulighet for å gjøre noe utover det som direktivet sier. Direktivet må jo være minimum. De enkelte landene kan gjøre noe sånt. Og det er jo flere system som vi har i dag som i utgangspunktet er lagt opp til at det er fundamentert eller tenkt på bakgrunn av trafikkisikkerhet. Hvilken kompetanse vi krever og måten læreplanen og alle klassene er lagt opp, de ulike trinnene og moduler osv. Men det er jo frem til du får en førerrett. Så spørsmålet er jo om du skal ha ting du skal tilføre etterpå. Da må du jo kanskje ha litt argumentasjon i dette her. En sånn generell innføring er ganske tungt å få til. Historisk sett har vi hatt en form for fornyelse tidligere.»

Andreas: «Ja, det kom litt frem når vi intervjuet trygg trafikk i går, men han visste ikke så veldig mye om det.»

Karsten: «Vi hadde jo en teoriprøve. Man måtte opp å ta en teorieksamen.»

Andreas: «Var det bestått/ikke bestått? Så viss du ikke bestod der så?»

Karsten: «Ja, da måtte du fornye førerkortet.»

Andreas: «Så frem til du klarte å bestå teorien hadde du ikke førerrett?»

Lotte: «Når var dette da?»

Karsten: «Frem til 79 eller noe sånt. Du kan jo kikke litt, jeg tror han «Torsmyr» skriver noe om det i boken sin.»

Andreas: «Javell»

Karsten: «Jeg er ikke helt sikker på det, men jeg tror at det historisk sett er nevnt der.»

Andreas: «Var det Statens Vegvesen som var hovedaktøren?»

Karsten: «Ja, det som da var biltilsynet den gang, før det ble innlemmet i Statens Vegvesen.»

Andreas: «Vet du noe om hvorfor det ble fjernet?»

Karsten: «Det var, eller jeg har ikke noen god kjennskap til argumentasjonen. Men det var vel liten virkning.»

Andreas: «Åja, sier du det ja.»

Karsten: «Det var mer til bry og prakk. Jeg husket jo at faren min drev trafikkskole. Og på 70-tallet, da hadde dem jo sånn fornyelseskurs før den prøven. Ofte så er det sånn at viss du har en prøve eller noe sånn så klarer du å få solgt noe opplæring. Men i forhold til det som dere er interessert i å gjøre, så har det vært gjort en del på kampanjesiden for trafikksikkerhet. F.eks. å bruke fotballkretsene for å få tilført noe kunnskap og holdning i forhold til trafikk.»

Andreas: «Men da er det folk som kommer til kurser?»

Karsten: «Ja, da er det gjort et eller annet i forbindelse med stand eller samtaler, eller det kan være på et klubbmøte eller på annet vis.»

Andreas: «For det som jeg ser som svakheten med det, er at det da er frivillige som kommer, og de frivillige som kommer har jo da etter mitt skjønn en høyere bevissthet enn dem som ikke kommer.»

Karsten: «Det kommer an på hvilket system som er i de ulike organisasjonene osv.»

Andreas: «Ja.»

Karsten: «I forhold til at det ikke skal være frivillig, tror jeg vi sliter. Vi har litt lite argumentasjon i forhold til trafikksikkerhet. Vi må se på hva som gjør at en 35 åring, 40 åring eller 50 åring skal måtte inn på kurs.»

Andreas: «Nå viser det seg jo f.eks. i tallene for Nord-Trøndelag at det var 10 drepte i 2013, stor økning i fra 2012. Og det var ikke en som var under 30 år.»

Karsten: «Ja, og hva var da årsaken?»

Andreas: «Ja, det er jo det da.»

Karsten: «Ja, det er bilbelte og alkohol.»

Andreas: «Ja, da er det vel kampanje.»

Karsten: «Ja, riktig. Det er de tingene som kommer ut av det i utgangspunktet. Og da er det jo holdninger som gjelder, for kunnskapen har vi jo. Og da var det jo snakk om...Må kanskje dreie seg om det.»

Andreas: «Ja.»

Karsten: «Ja, vi innførte jo sikkerhets kurs på bane for motorsykel. Den klarte vi å innføre fordi vi hadde veldig god dekning i ulykkene for motorsyklene frem til det årstallet. , og vi ser at det har virket. Det kommer ut av evalueringa. Vi ser det at lærerne fiksa det.. Da kan vi se at det har hatt en virkning, selv om det er mange andre variasjoner i dette her. I forhold til å få et krav om et sånn 5 årlig kurs, så må det i hvert fall argumenteres godt med innhold opp i mot.. Fordi det har en samfunnskostnad. Det er klart at viss du klarer å argumentere tydelig på at dette har en effekt og at det har bestemte mål i forhold til trafikksikkerheten, så er det lettere. Da regnes ikke kronene på den måten, da kan du jo pålegge folk litt utgifter.»

Lotte: «Men f. eks. frem til man er 50 år, kan det jo være hvert 10 år, og etter det heller hvert 5 år.»

Karsten: «Viss du da ser at dette vil ha virkning på dem. Da må dere se på hva det skal inneholde når akkurat dem skal på kurs. Vi har en annen variant som er prøvd.»

Andreas: «Mhm, fase 2?»

Karsten: «Ja, det er jo ett ja. Den ble tatt bort da, den ble tatt bort på en tid da det var politisk uvilje i tillegg. Det er ikke bare faget som spiller inn her mange ganger, det er hvem som sitter og styrer. Men, vi har noen førere som tydelig forteller og har fått reaksjon på at de ikke fikset det, og det er jo dem som har kjørt med promille eller har kjørt for fort. Da er det jo noen sånne overtredelser man kan se litt på, og da har man sagt at det er selvforskyldt. Jeg har ikke nok kompetanse, og det er lettere å pålegge dem noe, for å få tilbake den kompetansen. I region Nord, i Vadsø har de kjørt et prosjekt for noen år siden for dem som har kjørt for fort. Det har gått i mange år et som handler om rus, hva er det det heter nå

igjen. .. som blant annet organiserer dette her, kjørelærere, politi, vegvesen, leger og alt mulig. ..da blir de dømt til å få et opplegg.»

Andreas: *«Da blir de gruppevis, eller en egen målgruppe.»*

Karsten: *«Ja, du kan også gå enkeltvis. Det kommer litt an på, det er et opplegg som må godkjennes.»*

Andreas: *«Men da er det ikke forebyggende, da er det i ettertid.»*

Karsten: *«Ja. Forebyggende ligger mye innpå førerrett, at du har fått en førerrettrettighet som en kompetanse. Og da spørs det jo hvor lenge den kan gå før man kan si at man ikke har kompetanse lenger. Vi har ikke det for trafikklærere engang.»*

Andreas: *«Ja, ikke sant, litt betenkelig det også.»*

Karsten: *«Der kan vi jo stort sett bare pålegge etterutdanning viss vi gjør tydelige endringer i systemet som stiller andre krav, motorsykkel for eksempel.»*

Andreas: *«Ja, det skjedde jo noe der. Så det var jo positivt. Viss vi nå bare tar litt nummert slik at vi får satt det i et system senere. Du har vel sagt noe nå om at dette har vært et tema i seksjonen Statens vegvesen, akkurat dette her eller?»*

Karsten: *«Nei, det går mer på hvordan opplæringssystemet generelt skal bygges og om dette med etterutdanning/påfyll, hvor ofte man skal ta del i det eller hvor aktuelt det er, det er jo litt forskjellige meninger om det da.»*

Andreas: *«Men det har ikke vært gjort noe arbeid i forhold til det, altså utarbeidet, testet, målt eller forsket?»*

Karsten: *«Nei, ikke som jeg kjenner til. Det ligger mer på generelt. Nå er det jo en inne i Trondheim, en forsker som snakket om at opplæringen faktisk virker. Så det var jo en ny vending i fra den kanten, så det var jo veldig bra.»*

Andreas: *«Ja, det var veldig bra. Viss du skal si noe konkret om du eller dere opplever det som et behov. Hva blir da svaret?»*

Karsten: *«Nei, det mener vi ikke. .. for mye før vi aktivt kan gjøre det. Da er jo arbeidsgangen sånn at det ofte er lettest å forberede det gjennom NTP arbeid.»*

Andreas: «Ja, det er jo ofte sånn.»

Karsten: «Og at det kommer inn et eller annet politisk, og det er jo for så vidt mye som kreves av vegvesenet og andre som spiller inn til den jobben der. Men kommer det inn noe som skal utredes eller sees på, så vil det bli gjort. Det er jo litt sånn, men det er jo et forarbeid for å få det til.»

Andreas: «Viss vi hadde argumentert for, og det hadde blitt et behov o.s.v., er det gjennomførbart med tanke på tid og ressurser?»

Karsten: «Det tror jeg ikke vi hadde klart i dag. Jeg tror ikke trafikkskolene hadde klart det i hvert fall. De klarer ikke teorikursene engang som allerede er der. Så det må nok bygges opp, og det vil alltid bli et sånt spørsmål når gjelder hvem som skal stå for det. Er det dermed sagt at det er trafikkskolene som er de beste til det? Viss vi da snakker om at vi egentlig har en kompetanse til å være fører, men da er det veilederen. Veiledningskompetansen opp mot det du gjør i trafikken. Men det skal da kanskje være en psykolog i forhold til tolkning. Det kan være mange vinklinger i forhold til hva målet skulle være. Når du sier det, så vet jeg jo at innenfor motorsykel, at det jobbes innenfor NMSU?? For å få til et lavterskel tilbud om vedlikeholdstrening eller kompetansevedlikehold for motorsykkelførere. De har et veldig godt argument i forhold til det halve året de ikke kjører motorsykel. Sånn at du har behov for et eller annet før du begynner å kjøre på våren. Men da er det jo igjen spørsmål om det skal være lavterskel. Koster det for mye får du ikke alle dit, da får du fortsatt de her som er bevisste. Vi har jo også noe for 65+, det jobbes mye for å få dem inn på kurs. Der vil vi kanskje se den første tilnærmingen til det du spør om kanskje, viss vi nå ser behovet for å gjøre det obligatorisk.»

Andreas: «Ja, at det blir den første gruppen?»

Karsten: «Ja, det ligger i hvert fall veldig nært.»

Andreas: «Ja, stemmer.»

Karsten: «Ja, nærmere enn noen, fordi vi har et forarbeid på frivilligheten og en effekt av de frivillige kursene. Det gjør at de kan dokumentere, men det er nok enda litt mer system rundt det. Det kan bli for de som ønsker å fortsette å kjøre etter en viss alder. Da kommer det til et punkt hvor du må gjøre et valg og du kan velge å la være.»

Andreas: «Det blir jo kanskje litt sånn.. i ettertid nå å spør, men viss du likevel skulle. Tror du hvert 5. år eller hvert 10. år hadde vært realistisk?»

Karsten: «Hvert 10. tror jeg. Hvert 5. er veldig hyppig. 5 år går fort. Som regel når du skal tenke noen sånne system så må du ha ei tid hvor du kan ta denne opplæringa. For den må være innenfor et års tid du har på deg, for at det skal være tilpasset både med kjø, bestillingstid, tilpasse egen tid i forhold til hva man driver med og hva man har mulighet til.»

Andreas: «Ja. Sånn som jeg forstår det på deg nå, er dere en ganske sentral aktør i forhold til dette. Dersom dette hadde blitt noe, hva hadde deres rolle blitt?»

Karsten: «Rolle? Nei, det er jo i forhold til regulering og tida. Sånn som vi som jobber med TROF og læreplanen,..Det ville vært våres rolle, ja vegvesenets rolle. Jeg tror ikke vi ville ha noen aktiv rolle i gjennomføringen, det ligger ikke til rettes. Det skal ut til noen andre aktører.»

Andreas: «Kjempe bra. Til slutt lurer vi på, dersom vi ser bort i fra forslaget. Men våres oppgave heller, er det noe du syns vi bør vektlegge eller ta ekstra hensyn til, når vi skriver og gjør dette arbeidet?»

Karsten: «Ja, jeg tror at et er en kjempe bra jobb og få skissert et sånn system, fordi før du kommer til den siste biten hvor det er obligatorisk, en uttesting blant lag og foreninger, forsikring o. s. v. Det er mange aktører som kan være på banen. Det er en Kåre.. på Fauske, han driver og jobber med det å tilby firma hjelp og støtte i forhold til økonomisk kjøring.»

Andreas: «Ja, det har jeg hørt om.»

Karsten: «Det er jo også en vei å gå, det er litt i samme leia, men kanskje en litt annen vinkling viss det går på bare kjøringa. Da kan man jo flette inn det som er økonomisk og miljøvennlig der, så er det salgbart for dem som har tjenestebil eller firmabil. Trygg trafikk kjørte en stund HMS kurs hvor det inngikk bilkjøring i hjemmehjelpen i ulike kommuner. Etter hvert så treffer du ganske mange bilførere.»

Andreas: «Ja, en gjør jo det.»

Karsten: «Jeg tror at dem som opplever dette her som bra, dem vil anbefale, og da får man flere inn. En vil alltid ha en prosent øverst som aldri når med hverken kampanje eller obligatorisk. Da er det stort sett bare å få betalt seg ut av det og bli ferdig med det.»

Andreas: «Viss jeg tenker rett nå, så viss engang trafikkskoler hadde tilbudt et slikt produkt i første omgang, og så heller..»

Karsten: «Da kunne du jo ha skaffa deg en god del mer argumentasjon.»

Andreas: «Ja, og erfaringer.»

Karsten: «Da kunne du jo også skaffet deg en bakgrunn for hva dette her førte til for dem. Det er jo sånn.. for å fått innført noe.»

Andreas: «Da er det tomt på listen min. Har du noe å tilføye?»

Karsten: «Nei, det der med innføring av obligatoriske ting og tang er ganske sånn tung vei å gå selv om vi vet at det da er lettere å få med folk. Det er jo dumt at med det systemet vi allerede har, ikke får det til å fungere for alle. Det er noen som betaler seg ut av det også. En kombinasjon av at en innfører, må en også ha tilsyn og oppfølging, og hvordan skal de foregå.»

Andreas: «Kan du til slutt si hva du jobber med? Jeg glemte det i innledningen.»

Karsten: «Jeg jobber i Statens Vegvesen, i direktoratet det vi kaller for trafikkopplæringsseksjonen.»

Vedlegg 2

Intervju med Idar Ertsås

Andreas: «Det vi ser for oss, og har forsket litt på, er om det er behov for å ha et utdanningskrav/oppfølgingskrav til bilførere på klasse B, der det skal heve kjørekompetansen deres. Hvordan det skal legges og på hvilken måte, hvem som skal gjennomføre det, hvor ofte, det er slike spørsmål vi vil prøve å finne svar på.»

Idar: «Er det her en års oppgave eller noe sånt?»

Andreas: «Ja, det er kandidatoppgaven vår.»

Idar: «Og den heter?»

Andreas: «Problemstillingen vår er om det er behov og..»

Idar: «Ja, det du sa nettopp?»

Andreas: «Ja. Målgruppen vår er førere på klasse B. Opplegget er at vi tenker de skal inn til et obligatorisk kurs, på en time, to eller tre til oss som er trafikklærere når den tid kommer. Og veiledning og eventuelt noe utbytte av å være med oss på kjørekompetansen deres.»

Idar: «Tenker dere på et repetisjonskurs til dem som har hatt førerkortet en stund?»

Andreas: «Ja, det blir litt sånn. Innholdet er vi ikke helt kommet i mål med, det er en del ting som vi må skrive om og fylle på i forhold til det vi tenker.»

Lotte: «Det er jo endringer i forskrifter, dem som har kjørt lenge vet kanskje ikke hvordan man f. eks kjører i rundkjøringer og nye ting som har kommet.»

Idar: «Jeg har jo hatt en sånn kjepphest nesten gjennom hele livet, jeg har jo jobbet lenge i trygg trafikk og innenfor trafikksikkerhets arbeid. I 40 år har jeg nå sagt at trafikk burde ha vært et eget fag i skolen, hadde det vært opp til meg, så hadde føreropplæringen blitt lagt inn i offentlig skoleverk. At dem hadde blitt ansatt i offentlig skoleverk, med samme utdannelse selvsagt. Den som da skulle hatt førerkort på moped og lett motorsykkel i 10 klasse, måtte gått gjennom kurset der. Den som skulle hatt på klasse B, skulle hatt lærere som dere, og fått gjennomført det der. Jeg hadde tenkt meg da, at dere som trafikklærere hadde hatt et annet fag i tillegg. Da hadde dere hatt elevene mye lenger og fått sett dem også i andre «settinger». Da hadde dere fått sett hvilke holdninger dem egentlig har. Når de kommer til dere for å lære seg å kjøre bil, og når en trafikklærer forteller at sånn må dere ikke gjøre for da stryker dere, da hører det etter på det på den korte tida. Men får man dem over et lenger tidspunkt og flere «settinger» så tar dem og blottlegger seg om hvordan de egentlig er. Sånn etter hvert, hvert 10. år burde det ha vært et repetisjonskurs. Da kommer det inn det her som du snakker om. Hvert 10. år skulle dem ha vært gjennom et repetisjonskurs med oppdatering av nye ting og dem hadde fått justert seg litt. Da har de også begynt å vendt seg til noen uvaner. Pluss at viss de får et sånt repetisjonskurs, så vil det også være med å heve trafikktanken inn i familien.»

Andreas: «Ja, ikke sant.»

Idar: «For at når han som da kanskje er en far eller en mor, går gjennom det, så vil de diskutere det i familien. Da vil også dem som da blir ungdom etter hvert, få ta del i den diskusjonen. Familien vil da bli mye mer bevisst. Hvert 10. år frem til man er 50 år, og etter det hvert 5. år med repetisjonskurs, er tanken min.»

Andreas: «Ja, kjempe bra. Men vi kan kanskje ta noen spørsmål fra de vi har skrevet opp, slik at vi får det litt i system. Så da er det første spørsmålet: Hva er din mening om vårt forslag til et etterutdanningskurs?»

Idar: «Jeg er helt enig. Det her er noe å bygge på. Jeg synes det er en kjempe fin sak.»

Andreas: «Har dette vært et tema i din seksjon? Utenom at bare du har brent for det, men har trygg trafikk hatt det som et tema?»

Idar: «Vi har vel ikke det stående i våre ordinære planer. Så det her er jo litt mer min tanke som jeg faktisk hadde før jeg begynte i trygg trafikk. Jeg var leder i trafikksikkerhetsutvalget i fylket, jeg satt i et departementsråd som heter trafikksikkerhetsrådet. Når jeg hadde den stillingen der, så tenkte jeg at dette her er viktig. Trafikk er jo nesten det viktigste i livet vårt, det er en ting som er viktigere, og det er mat. Når jeg skulle hit så måtte jeg ut i trafikken, når jeg skal tilbake så må jeg ut i trafikken.»

Andreas: «Det er sant det.»

Idar: «Det er bare det at jeg må ha mat og drikke for å overleve.»

Andreas: «Neste spørsmål blir: Opplever du/dere dette som et behov å hatt førere på klasse B inne til et oppfriskningskurs?»

Idar: «Personlig så gjør jeg det. Ut i fra det jeg har sagt, så syns jeg det er en meget viktig sak. Det sier jo også trygg trafikk, de sier at det er livslang læring og for at vi skal ha det, så må vi ha milepæler gjennom hele livet for å bli oppdatert og følge med på hva som rører seg. Det varierer, det er sikkert noen som følger opp de nye reglene, men alle burde gjøre det og spesielt dem som er svakest. Jeg tror at eneste måten og «ta» dem på, er tvang. Vi har jo noe for oss gamlingen nå, et kurs. Det skjer jo her at dem som kanskje ikke har størst behov, det er dem som tar det. De skryter av hvor bra det er. Dem som skulle ha vært der, tør ikke å bli med på det. Det er et fantastisk kurs som burde ha vært obligatorisk.»

Andreas: «Ja, jeg også tenker at dem som kommer på et slikt kurs, er jo allerede bevisste. De har jo tatt det valget, det er jeg med på. Men viss dette hadde blitt aktuelt, er det da gjennomførbart med tanke på både tid, penger og ressurser? Hva tenker du om akkurat det?»

Idar: «Det burde det absolutt være. Lenge før dere var født, så var det sånne repetisjons kurs faktisk.»

Andreas: «Å, var det det?»

Idar: «Ja, det var det i min ungdom, sånn ca. på 50-60 tallet. Da var det et slikt repetisjonskurs.»

Lotte: «Var det frivillig eller måtte de?»

Idar: «Da var det obligatorisk.»

Lotte: «Hva var grunnen til at det datt ut da?»

Idar: «Det skal ikke jeg si sikkert, men det kan jo være politikere som syntes at det ble dyrt. Det er jo en av de tingene som kan være et problem for det som dere driver med i føreropplæring, at folk syns at det er dyrt. Det er jo derfor vi har fått bort en del andre ting, som f. eks at teorikursene har falt bort obligatorisk. Jeg mener absolutt at det burde ha vært, fordi det å komme inn i «settinger» sammen med dere trafikk lærere, og diskutere og få forståelse for det regelverket vi har og holdningene vi jobber med, istedenfor at de driver å gå inn på nettet og prøver seg. De vet kanskje noe, men de vet ikke hvorfor de svarer det, det blir jo helt feil. Så det er mye som kan bedres. Jeg tror at det er mest mulig obligatorisk som er viktig. Samfunnet vårt er jo bygd opp sånn at alt skal være frivillig i dag. Det har ikke jeg noe tro på, fordi vi er så forskjellige. Dem som er mest bevisst tar den, men dem som vi skulle hatt tak i, dem takler ikke det der.»

Andreas: «Ja, det er sant. Men penger da, det skulle vært dem som må inn for å ta dette kurset som må betale eller?»

Idar: «Det blir jo en diskusjon der man må se på om at hver enkelt skal betale for dette her, eller om at samfunnet skal legge inn noe på det. Det er jo i det hele tatt, hele føreropplæringen burde blitt diskutert med det her som jeg snakker om, at man skulle hatt mest mulig inn i det offentlige skoleverk. På andre siden, så slår jeg meg selv litt på munnen når jeg sier at det offentlige skal ta tak i det, for det er ingen menneskerett å ha førerkort. Vi bør ha en avgift på en eller annen måte, men at det er en viss form for subsidiering synes jeg.»

Andreas: «Hvor ofte mener du at dette skal utføres/gjennomføres?»

Idar: «I begynnelsen synes jeg kanskje hvert 10. år etter at du har tatt sertifikatet og frem til du er 50 år. Etter at man er 50 år, kan det være hvert 5. år. Vi som er gamlinger, vi forfaller da vet du.»

Andreas: «Viss du tenker på hvordan man skulle ha huket tak i folkene da? Skulle det vært et brev i form av et krav? Hvem skulle eventuelt ha sendt ut det brevet?»

Idar: «Det som må gjøres, er at det må stå i førerkortet. sånn at i utgangspunktet, sånn som det er nå i dag da, så tror jeg nok at det da er nesten som om man skal på EU-kontroll av bilen. At du da skal passe på selv, men at du kan få en påminnelse fra enten myndighetene, trafikkstasjonen, vegvesenet, at du da får en påminnelse.»

Andreas: «Hadde det da vært godt nok at det hadde vært gjennomført/deltatt eller synes du at det burde ha vært bestått/ikke bestått i en eller annen form?»

Idar: «Jeg synes at det må være bestått/ikke bestått. For det første så bør det være en teoretisk del og en praktisk del. Hvor mye, det må diskuteres. Det må ikke være altfor omfattende. En trafikkskole eller da en kjørelærer vil fort oppdage om den personen følger med eller ikke, og at en øver litt på teoridelen. Teoridelen burde være litt annerledes enn den er i dag. Jeg synes ikke at den er god, jeg synes at det er mer ordkløveri, enn at det er spørsmål som sier sånn eller sånn skal det være. Jeg synes at det er et dårlig fokus. Jeg syns at det er viktig at vi forstår det vi holder på med. Jeg syns at dem godt kunne vært igjennom en grei og enkel teoriprøve, og at de også hadde vært med på en kjøretur. Hvor mange timer det skal være kan sikkert diskuteres, men innom en kjøreskole for å teste seg og at en møter opp til de timene en skal møte opp. Slik at de ikke kan lure seg unna noen timer. At man har en mal over hvilke krav som settes og at kjøreskolen kan skrive om det er bestått eller ikke bestått. De trenger ikke å være innom trafikkstasjonen, men at kjøreskolen kan ta den delen.»

Andreas: «Viss det skulle vært tilfeller av ikke bestått, måtte dem kanskje ha gått videre?»

Idar: «Ja, enten at dem får ta en ny prøve senere eller at trafikkstasjonen da skal være et overordnet organ. Det kan sikkert diskuteres.»

Lotte: «Men du mener at det skal være en test og ikke en veiledning?»

Idar: «Jo, begge deler i en slags kombinasjon. En trafikklærer skal jo legge opp til undervisning, og at det ikke skal være en prøve. En skal ha noen timer og så avslutte med en prøve. Når jeg blir 70 år kommer jeg til å si at nå går førerkortet mitt ut, så da må jeg x antall

timer hos deg. Da skal jeg ta noen timer, for så å ta en prøve. Viss jeg klarer den er det greit. Viss ikke må jeg kanskje komme igjen noen timer så kan vi ta en ny prøve hvor du får prøve deg. Enten sånn, eller at man blir sendt til trafikkstasjonen for å ta en ny prøve, eller tilbake til den samme trafikkskolen.»

Andreas: *«Hadde det vært aktuelt at trygg trafikk hadde fått en rolle?»*

Idar: *«Ja, det hadde det selvsagt vært, det ser jeg ikke bort ifra at det hadde vært en gunstig sak. Vi må jo bygge opp et helt annet nettverk, et helt annet opplegg dersom trygg trafikk skulle vært med.»*

Andreas: *«Men, i kombinasjon med trafikklærere da? Hva kunne rollen til trygg trafikk ha vært?»*

Idar: *«Jeg tror nok at hadde vært en fin sak, men vi er jo en person i hvert fylke vi i utgangspunktet. Men jeg har tro på at vi kunne ha bygd ut våres apparat og det samspillet mellom trafikklærerne og det vi jobber med, holdningsdelen egentlig. Ideelt sett synes jeg at det kunne vært bra, men rent praktisk før vi har bygd ut trygg trafikk på noen måte rent mannskapsmessig, så tror jeg det er greit å begynne med trafikklærere. Dere er jo mange og dere kan ta den betalinga som skal til. Vi må liksom på nåde fra det vi får fra forsikringsselskaper og slikt. Men sånn ideelt sett så tror jeg at den holdningsdelen hadde vært positiv at trafikkskolene og trygg trafikk i dag hadde vært gjort det.»*

Andreas: *«Til slutt da, så lurere jeg på om det er noe du mener at vi bør vektlegge eller ta hensyn til i forhold til denne oppgaven eller dette forslaget?»*

Idar: *«Det var nå det vanskeligste spørsmålet. Det er jo klart at en må ta hensyn til, som jeg sa tidligere, at trafikk er en livslang læring. Derfor er det viktig at vi har med oss det gjennom hele livet. jeg tror nok at nå når dere skal bygge opp dette her, så er det viktig at dere tar med dere holdningsdelen, hvor viktig den delen egentlig er og teste ut det med den personen som kommer til dere. Det som også er litt lett i dag, er når dem får førerkort så blir det altfor mye at de lærer seg å styre bilen. Det klarer dem etter hvert, men det å ha samspillet i trafikken og det å forstå hverandre, hjelpe hverandre, husk på at vegen er en utrolig arena. Der bor vi på lag, det er oss «gammel-kalla», traktorer, trailere, motorsykler, alt mulig er på vegen. Det her skal vi prøve å komponere slik at det ikke skjer noen ulykker. Vi har 0-visjonen, det er klart at da har vi en utfordring. Dere og oss må da jobbe med den holdningsdelen, en enorm utfordring. Så å bygge opp et slikt kurs, det krever sine personer, men holdninger børe*

gjennomsyre hele opplegget. Den teoretiske delen, og hvordan det er lagt opp, det kan sikkert dere tenke også, hva snakker dere om, dere snakker om medtrafikanter, hvor idioter dem er. Hvor mye galt dem gjør, og hva gjør vi da selv? På denne tiden her, så kan man møte på noen uten refleks, så hva mener vi om det? Det er mange som går uten refleks, og da snakker vi jo om det. Så da gjeler det å gå inn i oss selv, at vi må gjøre de rette tingene selv, og så smitte over på de andre. Holdningsdelen, den er vanskelig, og det er den desidert viktigste tanken.»

Andreas: *«Ja, den er det. Det har jo vi også tenkt en del på, bevisstgjøring i hvert fall. At vi i løpet av den tiden skal føre til bevisstgjøring, og det henger jo sammen med holdninger.»*

Idar: *«Ja, dem henger sammen, så det må være hovedfokuset.»*

Andreas: *«Det er vi enige i.»*

Idar: *«Det er klart at vi må tenke at det må legges inn en teoridel og en praksisdel. Det er nok mange også som lærer seg til å gjøre dumme ting i trafikken, det er ikke bestandig jeg blir sint, men spesielt med tanke på avstand til forankjørende. Når «50-tonneren» kommer å henger seg på kroken til meg, det synes jeg er helt forferdelig. Dem som har størst utdannelse i trafikken burde forstått at han dreper meg dersom han må bråbremse. Det er klart at her må en da hjelpe hverandre og forstå hverandre.»*

Andreas: *«Det tenker vi også på, når det gjelder yrkessjåfører, har dem et krav om å hver 5. år inn til et etterutdanningskurs på 35 timer.»*

Idar: *«Ja.»*

Andreas: *«Er du pilot, må du innom hvert halvår for å bevare den posisjonen. Hvorfor er det da ikke på klasse B?»*

Idar: *«Meget godt poeng.»*

Vedlegg 3

Intervju med Berit Kallset

Anne: *«Da har jeg startet. Hvor gammel er du?»*

Berit: *«54 år.»*

Anne: *«Hvilket yrke har du?»*

Berit: *«Jeg er tegnspråktolk.»*

Anne: *«Hvor lenge har du jobbet som det?»*

Berit: *«Siden 2007.»*

Anne: *«Hvor lenge har du hatt førerkort?»*

Berit: *«23 år.»*

Anne: *«Hvordan opplevde du føreropplæringen når du tok førerkortet?»*

Berit: *«For å si det sånn så husker jeg ikke så mye av det. Men jeg husker at jeg kjørte i Trondheim. Jeg hadde jo kjøretimene mine i Trondheim. Og det jeg sitter igjen med nå er at jeg syntes det var greit nok. Sikkerhetskurs på bane hadde vi den gang, og det likte jeg ikke.»*

Anne: *«Var det kanskje det gamle glattkjøringskurset?»*

Berit: *«Ja, jeg mener glattkjøringskurs.»*

Anne: *«Husker du hvor mange kjøretimer du hadde?»*

Berit: *«21 tror jeg.»*

Anne: *«Hvordan har utviklingen din vært etterpå?»*

Berit: *«Hva tenker du på da?»*

Anne: *«Fra føreropplæringen din til den dag i dag, har du lagt til noen uvaner eller kjører du akkurat likt som du kjørte under føreropplæringen?»*

Berit: «Det er litt vanskelig å svare på, men slik jeg tror så tror jeg nok at jeg har endret en del. Men det er jo på grunn av at jeg har blitt voksen. Altså erfaringene gjør at man endrer en del sånn ubevisst. Det tror jeg nok.»

Anne: «Kanskje bedre eller?»

Berit: «Jeg tror nok bedre, men samtidig så kan jeg jo tillegge unoter som jeg kaller det. At det kan bli noe som du tror er rett og så er det aldeles ikke riktig i det hele tatt.»

Anne: «Har du endret kjørestilen etter at du begynte som tolk her på HiNT?»

Berit: «Det har jeg absolutt!»

Anne: «Hvordan da?»

Berit: «Jeg har blitt mer bevisst på, altså nå har jeg lært mange nye begrep som jeg har begynt å bruke, fagbegreper, slik som dere. Jeg har da blitt veldig bevisst på samhandling i trafikken. Jeg har da blitt bevisst på min egen kjøremåte i forhold til avstand til bilen foran og i forhold til hva jeg har bak. Og jeg stopper og slipper til side folk noe mer. Irritasjon som jeg tidligere har hatt den er på vei bort, den er ikke helt borte, men den er på vei bort, fordi jeg tenker at hva er to minutt i bilen og min kjørerute, Hva betyr to minutt? Liksom i forhold til å bli irritert betyr ingenting. Det kan bety faktisk liv eller død.»

Anne: «Hvordan vil du beskrive din kjørestil nå da i forhold til før?»

Berit: «Altså nå er jeg veldig bevisst når jeg kjører. Jeg planlegger mer bevisst kjøreruta mi. Det har jeg gjort før også, men ikke så bevisst som jeg gjør nå. Og når jeg kjører på plasser der jeg er kjent, så tenker jeg slik at der vet jeg det kan komme sånn. Veldig mye mer bevisst.»

Anne: «Har noen kommentert din kjørestil før eller nå etter at du startet som tolk?»

Berit: «Ja. Før så kommenterte de jo min kjørestil i forhold til at jeg var litt offensiv i trafikken. Også at jeg måtte ta det med ro og litt sånn, det var jeg ikke. Men nå kommenterer de på litt, for meg på en negativ måte, fordi at de syntes at jeg ligger for langt bak bilene foran, de syntes at jeg er litt sen på en måte. Så det er litt rart at jeg ikke forstår helt hvordan da. Jeg vet ikke hva annet jeg kan svare på den.»

Anne: «Men påvirker det deg når folk kommenterer på den måten de gjør?»

Berit: «Ikke nå. Det gjorde det før. Før ble jeg irriert når folk sa at; hvorfor gjør du sånn, du må jo kjøre slik i svingene? Men nå blir jeg ikke irritert, men prøver å gi dem tilbakemelding på at det er faktisk veldig, veldig viktig å være offensiv.. Nei heter det det? Offensiv i trafikken. Og ha et helhetsbilde slik at man kan takle forskjellige situasjoner.»

Anne: «Forstår de det da eler? Hvilken respons får du da?»

Berit: «Jeg tror ikke at de forstår det. I alle fall ikke de på min alder. Mine unger kanskje forstår det. At de hører på meg når jeg holder på å fortelle om en del skremmende, hva skal jeg si? Jeg har vært med på en del som for eksempel det på Lånkebanen. Det syntes jeg var meget skremmende når jeg så tungbilen og bremselengder og sånn. Og når de hører at jeg forteller på den måten jeg gjør, forstår de at det er noe som har gått inn på meg. Så, men jeg tror ikke at alle forstår, før de har sett det og følt på det selv på en måte.»

Anne: «Ja. Hva har de sagt?»

Berit: «Altså jeg får jo kanskje høre at; Å du og den trafikken! De er litt sånn, altså det er vel det at jeg har vært her nå på HiNT trafikklærerutdanning, og det er noe som påvirker meg. Og jeg prøver å si at det påvirker meg veldig positivt, mens de andre er mer usikker. Å du er ned på der og lærer så mye! Du får den.»

Anne: «Litt sånn negativt?»

Berit: «Ja, litt negativt. Faktisk.»

Anne: «Ja. Hvis kjøreskolen din har blitt endret, hva har da endret seg? Det har du kanskje svart.»

Berit: «Jeg har vel egentlig svart.»

Anne: «Og du har blitt mer bevisst nå enn før?»

Berit: «Mhm..»

Anne: «Hvis du har endret kjørestilen din er du mer oppmerksom på andres kjørestil og kjøremåte da?»

Berit: «Den er jeg faktisk litt usikker på. For jeg tror at jeg har nå i en periode har jeg vært mye mer bevisst på min egen. Jeg kan nok være, kanskje på vei til å bli mer bevisst på andre folks kjøremåte nå. Men jeg er ikke der helt ennå, det tror jeg ikke. Fordi jeg er mer fokusert

på min egen kjøremåte. Men der som jeg sier, samhandling er jo å være oppmerksom på andre da. Men kanskje ikke fult ut. Tror jeg, ikke ennå.»

Anne: *«Hvis du prøver å samhandle med noen, men de ikke vil samhandle med deg, hvordan reagere du da?»*

Berit: *«"Må du følge med da, din idiot!" Jeg kjenner at jeg har litt sånn.»*

Anne: *«Hvis det hadde blitt krav da, aktuelt at det ble et krav for å videreutvikle kjørekompetansen innenfor klasse B. Hvordan hadde du stilt deg i forhold til det? Hadde du vært negativ at det hadde blitt et obligatorisk krav, eller positivt?»*

Berit: *«Jeg er 100% positiv. Absolutt!»*

Anne: *«Hvorfor det?»*

Berit: *«Fordi at Norge er et land med veldig stor ulykkesstatistikk. Og man ser jo ulykkesstatistikken er jo på topp når den er 25 år cirka. Men ulykkene forsvinner ikke etter at du er 25 heller. Så det er nok en, nei jeg og jeg tenker at det er så mange familier og pårørende som mister folk i trafikken. Folk blir skadet for livet i trafikken. Altså vi sitter å får det inn daglig og gjennom media og sånn og jeg syntes at det må gå an å få redusert den. Egentlig skulle det ha vært null. Og da tenker jeg null-visjonen. Også lurere jeg på hvorfor? Nå begynner jeg å diskutere. Jeg lurere på hvorfor det ikke når fram til folk som sitter hjemme i stuen for eksempel. Og ser at nå har det vært trafikkulykke der og sånn der. Så sitter de i stuen og tenker: å så forferdelig. Og så er det mer som om de kapper tråden, og så er det glemt på en måte. Jeg syntes det er så rart.»*

Anne: *«Det har kanskje noe med at det skjer ikke meg. Det skjer ikke oss. Tror du at det kan være noe av tankegangen til folk?»*

Berit: *«Det kan være litte granne. Men jeg tror at det har noe med hva, nå må jeg tilbake til den obligatoriske..»*

Anne: *«krav..»*

Berit: *«Krav, jeg tenker ikke slik lenger. At det kan ikke, det skjer ikke meg. Jeg tenker heller at det kan faktisk skje meg. Og jeg kan med min kunnskap, så kan jeg faktisk avverge at det kan skje noe med andre også. Og det er fordi jeg har fått så mye gratis informasjon og lærdom herfra.»*

Anne: «Men hvordan tenkte du kanskje det litt før du begynte her da, at det skjer ikke meg? Eller tenkte du ikke over det da?»

Berit: «Altså jeg tror jeg gjorde det da jeg var yngre, men når du blir eldre så tenker du over at det faktisk kan skje en selv altså. Men jeg var der og da, så var jeg; gud så forferdelig og slik, men når jeg går ut og setter meg i bilen selv så er det ,er slik at du tenker ikke på det, i alle fall gjorde jeg ikke det da».

Anne: «Hva mener du dette kurset eller kravet eller, ja, dette skulle inneholde?»

Berit: «Nei, det blir litt vanskelig å forklare, men altså det skulle vært opp på Lånkebanen. Den eldredagen, jeg har vært med på den også. Jeg syntes at den skulle ha inneholdt en sekvens med faktisk det jeg var med på Lånkebanen, med tungbil, bremselengde. Hvor langt bak må du ligge før at det blir en katastrofalt resultat. Og prøve å bake inn det der den dagen slik at du som person får ta med din egen bil og sånn. Men det har ikke noe med samhandling å gjøre. Det har med bare den tekniske delen av, så hvis du hadde klart å bake inn litt slik kurs som jeg sitter å prater om nå. Med å få det ut i trafikken. Det tror jeg hadde vært kjempe greit da.»

Anne: «Å ta kanskje inn det med hvis det har skjedd noe nytt innen trafikk? Å ta inn det?»

Berit: «Altså, hvis jeg tenker litt sånn i forhold til folk som jobber ute i felten med utrykningskjøretøy, det er togførere, det er flyvere og alle sammen må inn. Jeg tror det er annen hvert år eller, i alle fall på de gruppene. Men vi vanlige trafikanter burde vel kanskje vært vertfall hvert 5. år. Det syntes jeg absolutt.»

Anne: «Har du noen begrunnelse for det eller er det bare..»

Berit: «Det er bare fordi at jeg tror at det la oss i at jeg er ferdig her til våren og så går det 3-4 år, det er kanskje litt sånn redd for at å tenke at man legg vekk det man har lært. Så jeg syntes at det skulle vært vertfall hvert 5. år. For å friske det opp. For vi mennesker er jo laget slik at vi går jo i, akkurat nå er vi fokusert på det og når vi er ferdig med det så er det bort i fra det. Men jeg syntes at den null- visjonen burde ha vært et sånt hovedtema over alt jeg da. Å få folk til å forstå hva null- visjonen er for noe.»

Anne: «Absolutt.»

Berit: «Kan jeg snakke mer?»

Anne: «Ja, vær så god.»

Berit: «Fordi at jeg tenker på litt sånn på mine egne erfaringer i forhold til kjøring og når jeg kjører til og fra hytta. Så tenker jeg at det er så mange som tar sjanser når de kjører bil. Så tenker jeg: Hva er det man kan gjøre for å nå dem? Tenker jeg da. Altså jeg har gjort mitt så langt syntes jeg med at jeg legger meg litt defensivt tilbake og prøver å passe på at det er lommeluke mellom slik at folk kan komme seg forbi hvis de har tenkt å kjøre forbi og sånt da. Men det er meg. Men så tenker jeg hvordan skal man nå de som alltid tar disse sjansene. Og det er ikke bare ungdommene. Det er det ikke.»

Anne: «Hvordan tror du at man kunne nådd de?»

Berit: «Gjennom blant annet.»

Anne: «Kjempe bra. Har du noe å tilføye?»

Berit: «Jeg tenker litt politi eller sånn vanlig kontroll, eller sånne andre ting også. Jeg vet ikke om det hjelper egentlig.»

Anne: «Ja, det som jeg tenker kanskje i forhold til det er at de ikke synes. De synes ikke godt nok i trafikken.»

Berit: «Nei, fordi at da vil jeg bare ha fram en ting til. Fordi jeg var i Amerika nå i 3- 4 somre. Og i løpet av de 4 gangene jeg har vært der har jeg sett 2 ulykker. Og den ene var en utforkjøringsulykke og den andre var en utforkjøringsulykke. Og vi har kjørt mange mil altså. Og der er politiet i veikanten. De synes hele tiden.»

Anne: «Kjente du da du var der, kjente du det når du så politiet at du..»

Berit: «Nei, fordi der kommer jeg med mine forventninger, fordi at jeg visste at når jeg var der så er det politi hele tiden. Så derfor var jeg ikke redd, men nå når jeg ser de får jeg litt sånn støkk. Så de var synlig, de var en del av trafikkbildet. Og nå sist, kjørte vi 530 mil og det var da jeg så den ene ulykken. Det var ikke en ulykke en gang. Det var liksom bare en som hadde kjørt utenom. Vi kjørte gjennom 9 stater, og det er ganske skremmende. Hvorfor får ikke vi det til? Men altså når det skjer der borte, landet er mye større og når det skjer ulykker der så skjer det til gangs. På de store innfartsbyene, men at jeg tenker litt sånn, her i området Norge. Lille Norge.»

Anne: «Men kan det ha sammenheng med at her er det, der er det flottere veier. Jeg har ikke vært der borte.»

Berit: «Det er jo rake veier. Det er det jo. Men da kjører de faktisk fortere også. Du gjør det, og samhandlingen i trafikken er helt annerledes. Jeg hørte en bil tute sist sommer vi var der, en bil tuta. Og her tutes det, og det kaves gjennom hele trafikk kulturen. Og føreropplæringen, jeg tror nok at det også har en sammenheng med at du får kjørt opp når du er 16 år i enkelte stater. Men du har den der prøvetiden og du har ikke lov å kjøre etter sånn og sånn på døgnet og du har ikke lov å kjøre i helgene, i alle fall i Minnesota, der vi var nå sist. Så det tror jeg også kan være en medvirkende årsak til at det ikke er så mye ulykker. Også politen, at den er ute.»

Anne: «Har du noe mer du vil tilføye? Har du noe mer du har lyst å .. utenom det vi har snakket om eller? Som du kommer på?»

Berit: «Ja, jeg tenker jo litt, nei vet du, egentlig skulle du ha slått av den der nå. Fordi jeg tenker, dere holder på med disse ungdommene som er fra 16 og opp. Og da tenker jeg med å vise de sånn skremselspropaganda, kaller jeg det. Jeg mener og at det ikke er så ille skremselspropaganda, men å vise de bilder og sånn, og filmer fra ulykker og sånn. Jeg tror de ungdommene de har ikke utviklet den refleksjons- biten. Så de klarer ikke å ta inn det der. For jeg tenker på at jeg nå som så den filmen som ble vist, der jeg vet at det var noen som hun jenta der i tunellen. Og han gutten som omkom, han kjæresten hennes. Og jeg vet at jeg kjenner med hele meg hva det kan gjøre. Det med familie og med oss mennesker. Men jeg tror faktisk at ungdommene har ikke den på plass enn. At de klarer å la det gå inn på seg. Så jeg tror at akkurat der og da så syntes de det er ille, så går de ut døren og så har de glemt det. Er det 4 år siden? Så var det 5 ulykker, dødsulykker i Stjørdal, og alle elevene gikk på Ole Vig. Og jeg syntes de var helt forferdelig, fordi ar jeg kan relatere det så mye, med unger selv og med ja, så er det noe der som..»

Anne: «Litt mer erfaring på en måte. Du får livserfaring og sånn at du kan ta litt mer inn.»

Berit: «Ja, jeg tror det. Men så tenker jeg: Hva er det som man kan nå ungdommene med? Og det er vel kanskje ikke dumt å vise filmer og sånn, det er sikkert ikke det. For det er jo noe som, de har jo sett det, de legger det jo en plass i den harddisken, men akkurat der og da lurer jeg på om hva man kunne gjort for å nå frem til dem.»

Anne: «Det er jo det som er litt vanskelig og.»

Berit: «Ja det er veldig vanskelig. Tenker tilbake på mine egne, slik som han min når han var 16 år og kjørte opp til sånn lett motorsykkel. Og jeg gjorde det jeg kunne, sånn tror jeg selv, å forklare at det er så viktig å sånn og sånn, og, men nei. Heldigvis gikk det bra.»

Andreas: «Det kan jo hende at, sånn oppdragelse, at du må begynne så tidlig at problematikken og holdninger til hverdags.»

Berit: «Man må det. Og man må gå i seg selv. Jeg ser at det er mange foreldre som, nå kommer jeg med påstander, men de er mange foreldre som er på den offensive siden i trafikken og ungene sitter bak og hører. Det er ikke noe bra.»

Andreas: «Det er det ikke.»

Berit: «Nei.»

Anne: «Jeg startet med gutten min jeg. Han ber meg stoppe hvis ikke han har fått belte skikkelig på, så..»

Berit: «Der ser du.»

Anne: «Begynte tidlig.»

Berit: «Og det tror jeg faktisk er kjempe viktig- Da er vi tilbake til det som er liksom hovedintensjonen deres her nå. Med det eventuelle obligatoriske kurset. Så når de kjører opp når de er 18, 19, 20, 21, 22, 23, så tar de en obligatorisk påminnings kurs. Da tror jeg du får vekt dem litt. Og så går det 5 år til så er du 28 år, og begynt å få barn selv. Så da tror jeg faktisk at du kan få snudd litt på det.»

Andreas: «Og så kan det inneholde ulike ting i forhold til de 5 årene der. Nye livssituasjon som du sier og. Det vil også være med på å gjøre at bevisstheten til foreldrene bedre. Da får vi faktisk det.»

Berit: «Det er det jeg prøver å si nå.»

Andreas: «Og at det kan smitte over på øvelseskjøringen for eksempel, kan bli bedre frem til det.»

Anne: «Og hvis de er litt umoden når de er 18 som du sier så har de kanskje blitt moden nok til å ta inn over seg litt skremselspropaganda.»

Berit: «Da kan du begynne å kjenne på den biten. For da er det liksom hjernen på plass i forhold til det kurset dere snakker om nå. Hvis det går over 5 år ikke sant, altså men man må ha en tråd hele tiden i det, burde det ha vært. Ikke bare nye tema, men ha med noen gamle tema fra da også, men samtidig trafikken i samfunnet. Jeg tenker at det er mye som skjer.»

Anne: «Eventuelt nye ting som kommer opp og sånn.»

Berit: «Nå tror jeg ikke jeg har så mye mer.»

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

Forfatter(e): Anne Endresen, Lotte Larsen og Andreas Jansen

Norsk tittel: Kompetansehevende kurs for førere av klasse B.

Engelsk tittel: Competence-elevating course for category B
drivers.

Studieprogram: Trafikkfører, høyskolekandidatstudium

Emnekode og navn: TLB 251, 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: 26/2-14

Anne Endresen
underskrift

Andreas Jansen
underskrift

Lotte Larsen
underskrift

underskrift