



## Normalplassering i sving

Rapport fra samkjøringssamling  
Tore Johannessen, fagkonsulent



---

## Innhold

Innhold .....	2
Innledning.....	3
Deltagere .....	4
Mål.....	4
Gjennomføring.....	5
Forventningsavklaring og mål .....	5
Teori .....	5
Full Kontroll .....	5
Praksis .....	5
Funn.....	6
Diskusjon.....	8
Konklusjon.....	8
Veien videre .....	9



## Innledning

Våren 2017 lanserte NMCU filmen *Full Kontroll*, og i kjølvannet av denne ble det avdekket at det i kompetansemiljøet på MC i Norge tilsynelatende eksisterte et betydelig sprik i synet på normalplassering i sving.

Læreplanteksten på normalplassering i sving har vært uforandret siden 2005, men diskusjonene som oppsto som en følge av den nylanserte filmen avdekket likevel divergerende oppfatning og fortolkning av læreplanteksten.

Det viste seg at det eksisterte geografiske forskjeller, først og fremst med tydelige skiller mellom østlandsområdet og Midt-Norge, og det viste seg at det også kunne forekomme ulikt syn blant sensorkorpset i Statens vegvesen.

På bakgrunn av dette valgte Trafikkforum å invitere til samkjøringssamling med sikte på å anskueliggjøre ulike perspektiv på normalplassering i sving hos toneangivende personer med høy kompetanse på MC.

Som kompetansepersoner på MC definerte vi i denne sammenhengen både kompetente fagfolk fra MC-førernes interesseorganisasjoner NMCU og NAF MC, føreropplæringens organisasjoner ATL og Trafikkforum, Statens vegvesen og Nord universitet. I tillegg ble samkjøringssamlingen publisert på Trafikkforums nettside, slik at et begrenset antall spesielt interesserte trafikklærere også kunne ta del i samlingen.



## Deltagere

Jan Petter Wigum, Nord universitet  
Petter Bogfjellmo, Nord universitet  
Finn Hauger, Statens vegvesen  
Kjetil Dahlen, Statens vegvesen  
Jens Stumberg, NMCU  
Geir Strand, NMCU  
Morten Fransrud, NAF MC  
Sven Helge Sollied, ATL  
Tore Johannessen, Trafikkforum

I tillegg deltok et antall spesielt interesserte trafikklærere fra begge føreropplæringsorganisasjonene.

## Mål

Målet med samlingen var at alle deltagerne skulle bli bevisst både på egen og andres valg av kjøremåte gjennom praksis, og egen og andres oppfatning, forståelse og tolkning av læreplanteksten.

Dette kunne i sin tur danne grunnlag for en omforent forståelse for ulike valg og begrunnelser for valg, og ikke minst bidra til å belyse ulike tilnærming til problemstillingen i et føreropplæringsperspektiv, i et førerprøveperspektiv og i en erfaren MC-førers perspektiv.

Det overordnede målet var å legge til rette for dialog og meningsutveksling basert på egne erfaringer og opplevelser gjennom praksis og observasjon, for å danne grunnlag for en faktabasert problemforståelse.



## Gjennomføring

### Forventningsavklaring og mål

Deltagerne fikk i oppgave å avklare sine forventninger og mål for dagen.

### Teori

Deretter fikk deltagerne i oppgave å tolke læreplanteksten som omhandler normalplassering i sving, og å tegne det de oppfatter som normalplassering i sving på bakgrunn av læreplanteksten.

Hensikten var å vise hvordan den enkelte oppfatter og tolker læreplanteksten.

### Full Kontroll

Deretter ble deltagerne vist klipp nr 12 *Plassering i sving* fra filmen *Full Kontroll*.

Hensikten var å analysere klippet og beskrive hva vi opplever at vi ser og hører.

### Praksis

Deltagerne fikk deretter beskrevet kjørerute, og fikk 3 konkrete oppgaver som de skulle utføre.

De konkrete oppgavene er knyttet til det å tolke og det å forstå. En person kjører, og to personer observerer.

3 stikkord for gjennomføringen:

- Tydeliggjøre via praksis egen kjøremåte i sving
- Observere andres kjøremåte
- Forstå læreplanteksten

Deretter skulle alle deltagerne basert på opplevelse og erfaring



- Drøfte ulikheter
- Drøfte konsekvenser av ulikhetene

Oppgaven ble gjennomført ved hjelp av undervisningsteknikken «reflekterende team».

(1 deltager kjører, 2 deltagere observerer, og diskuterer deretter det de har sett i påhør av fører. )

Hensikten var å vise hvilket spor man står for selv.

## Funn

Ved å se på tegningene fra den første oppgaven fremkommer det store sprik i hvordan de ulike tolker læreplankteksten. Mange legger ikke merke til at beskrivelsen av normalplassering i sving ikke er lik for høyre- og venstresving.

Teksten gir rom for svært ulik tolkning. Det er ikke tilsiktet, men det er åpenbart tilfelle.

Ved analyse av filmklippet kommer det tydelig frem at det er en del sprik mellom kommentarene på filmen og det vi observerer.

Klippet starter med at det blir sagt at det ikke finnes noen fasit, men litt senere gis det likevel en fasit, idet stemmen på filmen sier:

« ... holde deg der til du ser utgangen.»

Men MC-føreren som kjører på filmen gjør faktisk ikke det. Det kjøres «riktig», men kommentaren blir altså feil.

Konklusjonen er at klipp nr 12 gir rom for veldig sprikende tolkningsmuligheter.

Filmen *Full kontroll* er et godt og gjennomarbeidet produkt med mange kvaliteter, men den har også skapt debatt. Det viser seg at det i stor grad er kommentaren på ett konkret klipp som forårsaker diskusjon.

Teksten er altså også her et større problem enn praksis.

Praksisoppgaven ga derimot et motsatt resultat:

For de fleste av deltagerne var ulikheten betydelig mindre enn forventet, men det var også mulig å observere tydelige eksempler på deltagere som prioriterer siktspor, deltagere som prioriterer tidlig svingpunkt og deltagere som prioriterer sent svingpunkt.

Nord universitet og NMCU kan her representere ytterpunktene, hvor deltagerne fra Nord universitet argumenterer for et føreropplæringsperspektiv og ulykkesutsatthet, og beskriver en normalplassering som kan fungere som arbeidsrutine for både en uerfaren og en erfaren MC-fører. Nord universitet legger dagens normalplassering i sving til grunn for den tryggeste måten å kjøre på, uansett erfaringsnivå. Dette med bakgrunn i å skape godt nok handlingsrom der ulykkesutsattheten er erfaringsmessig størst.

Det finnes begrenset empiri på dette området og det vil være ønskelig med mer forskning rundt temaet. NMCU argumenterer for perspektivet til en erfaren MC-fører som er i stand til å foreta selvstendige individuelle vurderinger i hver enkelt sving, og som også tar høyde for at den enkelte føreren kan vektlegge elementer som kjøre glede og personlige valg.

De ulike synene representerer ulike nivå i GDE-matrisen, og det er kanskje ikke unaturlig at erfarne MC-førere som representerer en brukerorganisasjon inntar et annet perspektiv enn erfarne veiledere ved trafikklærerutdanningen som inntar perspektivet til en trafikklærer som skal veilede uerfarne førere.

Deltagerne fra Nord universitet begrunner normalplassering i sving basert på læreplanteksten i at elev skal ha handlingsrom sideveis til kant for å minimere mulighet for utforkjøring som følge av stivning.

NMCU hevder at det å planlegge en sving med hensikt å konstruere den slakest mulig kan være uheldig. De begrunner det med at det kan være en fordel å planlegge svingen som bråere enn den er, fordi en overraskelse som går ut på at man kan svinge mindre er mindre farlig enn en overraskelse som går ut på at man må svinge mer. NMCU vektlegger også betydningen av presis kjøreteknikk. Presis kjøreteknikk kan kompensere



for noe mindre handlingsrom til veikant. Presis kjøreteknikk kan også være avgjørende for å forebygge stivning.

Det er imidlertid enighet om at det å se på kjøring i sving fra et nybegynnerperspektiv kan være forskjellig fra en erfaren MC-førers perspektiv, og NMCU gir uttrykk for at de har stor forståelse for perspektivet til føreropplæringsbransjen.

### Diskusjon

Erfaringene fra filmklippet ble deretter diskutert i plenum opp mot læreplanteksten.

Det viste seg at det er stor enighet om hvordan å starte og hvordan å avslutte svingen. Avviket oppstår i sammenheng med ønsket svingpunkt.

Er det ønskelig å lage en slakere sving enn den egentlig er, er det ønskelig med et tidlig svingpunkt, eller er det ønskelig å «kutte» svingen?

NMCU ønsker for eksempel å vente med svingpunkt for å prioritere sikt.

Alle er enige om at man skal prioritere handlingsrom.

Men hvordan definerer vi begrepet «handlingsrom»?

- Handlingsrom fremover?
- Handlingsrom til møtende?
- Handlingsrom til veikant?

Det at man sier at man skal prioritere handlingsrom blir altså igjen et spørsmål om tolkning.

### Konklusjon

Hva er vi enige om?





Mye tyder på at en tydeliggjøring av læreplanteksten ville vært oppklarende.

På samme måte er det et problem at teksten i klipp 12 på NMCU-filmen ikke oppleves entydig. Her er det også mulig at en tydeliggjøring ville vært oppklarende.

Forslag om å lage lærerveiledning, som på A1-kurset sikkerhetskurs i trafikk.

Det er enighet om å få landet diskusjonen på en mer saklig måte, og å få systematisert synspunkter.

Trafikkforum foreslår å opprette et Fagråd MC etter mal fra Fagråd 3.8 (3.10).

Siktspor krever prioritering av handlingsrom, og en god kjøreteknikk.

Det er mange elementer som har betydning for erfarne førere i svingstrategi.

Problemstillingen for en erfaren MC-fører er annerledes enn problemstillingen for en uerfaren MC-fører/en MC-fører under opplæring.

### **Veien videre**

Det anbefales at det blir opprettet et Fagråd MC bestående av aktører med høy kompetanse på trafikkpedagogikk, og spesielt på MC.

Det anbefales at blir utarbeidet en lærerveiledning for MC.