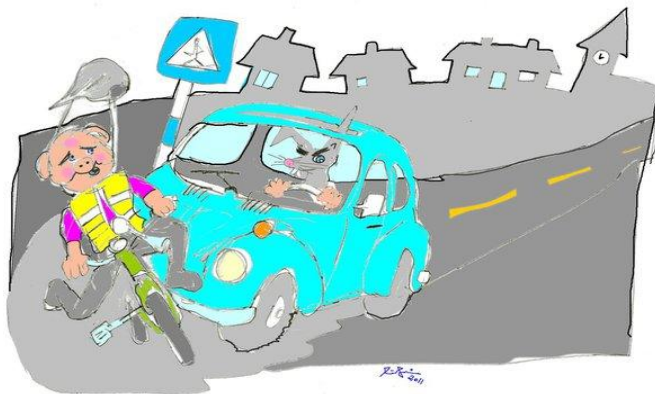


# Kandidatoppgave

## Hvordan oppnå bedre samhandling mellom bilist og aktiv syklist ved passering?



Skrevet av

Terje Jeilen

Gisle Andre Moen

Espen Just Jensen

**Kandidatoppgave**

**2-årig grunnutdanning**

**For trafikk lærere**

**2011**



# Sammendrag

---

I denne oppgaven har vi sett nærmere på samhandlingen mellom bilister og aktive syklister ved passering. Det har i de senere årene blitt veldig populært og trene med sykkelen sin på landevei. Dette har vært med på og skape en problematikk når biler som bruker veien må passere et mer saktegående kjøretøy.

Vi har forsket på problemet. I den første delen av oppgaven har vi sett på problemet. For å belyse dette har vi laget en slags dokumentarfilm. Vi valgte oss ut en strekning som går fra Trondheim til Flakk, en del av riksvei 715. Vi har også sett på problemet ut ifra sosiale medier, og hvordan myndighetene via Nasjonal transportplan ser på problemet.

Vi fant ut at det ikke er gjort så mye på området som omhandler samhandling mellom bilist og syklist på landevei. Det er derimot masse kampanjer og forskning med fokus på sykkel når det er snakk om bymiljø eller tettsteder. All satsning fra myndighetene er også mest rettet inn mot byer og tettsteder.

I del 2 av oppgaven kommer vi derfor med forslag til hva som kan gjøres for og bedre samhandlingen. Vi kommer med et forslag til kampanje med et eget slagord: Bedre deal mellom sykkel og bil. I denne folderen som vi kan levere ut til bilister og syklister tar vi for oss flere deler vi mener kan være med på og øke samarbeidet. Vi har laget den slik at den ene siden er rettet mot syklisten, og den andre siden er rettet mot bilisten og hvordan den kan være med på og bedre samhandlingen.

## Summary.

---

In this paper we have looked closely at the interaction between motorists and active cyclists when passing. It has in recent years become very popular to use bikes for training on the roads. This has created a problem when vehicles have to pass a more gentle- moving vehicle. We have researched the issue. In the first part of the thesis, we address the problem. To illustrate this, we have created a kind of a documentary film. We chose out a stretch that runs from Trondheim to Flakk, a part of Highway 715. We have also looked at the issue out into the social media, and how the government through the National Transportplan looks at the problem.

We soon found out that it is not made so much of the area goes on interaction between

motorist and cyclist on the road. There is, however, mass campaigns and research focusing on the bike when it comes to city environment or city.

In Part 2 of the thesis, we therefore propose what can be done to increase the interaction. We come with a proposal for a campaign with a special kind words: Better deal between bike and car. In this folder we can deliver to the motorists and cyclists, we look at several areas we believe can help and increase cooperation. We have made it so that one side is directed against the cyclist, and on the other hand it is directed against the motorists and how he can help to enhance the interaction.

# Forord

---

Vi er tre studenter ved trafikklærerhøgskolen i Stjørdal som har skrevet en kandidatoppgave 2. året i studiet våres.

Kandidatoppgaven er et tema som opptar oss som studenter mye av tiden her ved skolen. Det er en oppgave hvor vi får mulighet til å forske på det vi synes er interessant. Det er også avsatt ganske mye tid til denne oppgaven, så viktigheten er stor. Mye av tiden har gått med til å finne en problemstilling vi synes var viktig, og ikke minst relevant, for våre studier.

Forskning er en viktig del for oss som studenter for å øke våre kunnskaper rundt utdanningen vi har valgt. Vi har derfor valgt en problemstilling vi mener er svært relevant til våre studier.

I vår forskning og utforming av oppgaven har vi fått hjelp av flere dyktige fagfolk på sitt område.

Vi vil benytte anledningen til og takke Olav Tisjø ved Statens vegvesen avd. sør, for gode svar på spørsmål vi har hatt rundt oppgaven.

Stig Are Evenstad, medstudent, for utlån av videokameraet sitt.

Håkon Sandvold, for utforming av kampanjeillustrasjoner.

Rune Bremo for omslags tegning.

Jarle Kjerngård, for hjelp til dataprogrammer vi har brukt under utforming av brosjyre og film.

Syklistenes Landsforening for lov til bruk av deres bilde.

Til slutt vil vi også takke lærere ved HINT som har hjulpet og veiledet oss.

## Innholdsfortegnelse

Kandidatoppgave .....	1
<b>1.0 Innledning</b> .....	6
2.0 Metode .....	8
2.1 Tekstanalyse .....	8
2.2 Internett .....	9
2.3 Annen litteratur .....	9
2.4 Filmen: fra ide til virkelighet .....	10
2.5 Spørreundersøkelse .....	13
<b>3.0 Resultat</b> .....	14
3.1 Analyse av filmen .....	14
3.2 Del 2 .....	14
3.3 Del 3 av filmen.....	16
3.4 I hovedtrekk hva vi fikk ut av filmen .....	17
3.5 Nasjonal transportplan.....	17
3.6 Juss .....	18
3.7 Internett .....	19
<b>4.0 Drøfting</b> .....	20
4.1 Skilting .....	21
4.2 Kampanje.....	22
4.3 Utseende .....	23
4.4 Slogord.....	25
4.5 Innhold i folderen.....	25
4.6 folderen.....	26
<b>5.0 Konklusjon</b> .....	28
Kildeliste	
Innlevert servicetorget	
Vedlegg 1	

## 1.0 Innledning

I denne oppgaven har vi valgt å se litt nærmere på temaet samhandling mellom bilist og syklist.

Problemstillingen vi valgte er: **Hvordan bedre samhandlingen mellom bilist og aktiv syklist ved passering?** En analyse av konfliktpunkter med hovedvekt på passering.

Med ordet aktiv syklist mener vi syklisten som sykler på landevei for å trene. Et eksempel kan være alle som er ute og trener til styrkeprøven Trondheim – Oslo. Det blir også tenkelig og trekke paralleller til Tour de France. Vi kommer ikke til å bruke navnet aktiv syklist konsekvent i oppgaven, men velger betegnelsen syklist. Det er i denne sammenheng viktig å få det helt klart frem at dette ikke innebærer de som bruker sykkelen sin som et fremkomstmiddel til og fra byen, eller sykler i et bymiljø. Dette gjelder på landevei. Samhandling er et ord vi kan beskrive som samspill eller samarbeid.

Vi har også valgt og avgrense forskningen vår til en strekning vi ble anbefalt av noen som kjenner området godt. Området vi har valgt er strekningen mellom Trondheim og Flakk. Denne strekningen ligger på riksvei 715 i Sør- Trøndelag. Dette er et relativt trafikkert område, og blir brukt aktivt av syklister som vil trene seg opp til sine formål. Selv om vi har konsentrert oss om denne strekningen kan det tenkes at noe av det vi har funnet ut kan brukes opp i mot andre områder i Norge.

Vi har valgt å dele oppgaven i 2. I den første delen prøver vi å bekrefte at problemstillingen er aktuell. For å få til det har vi forsket på forskjellige måter. Blant annet har vi laget en slags dokumentarfilm. Vi anbefaler at denne filmen blir sett før man leser del 3.0 Resultat i oppgaven, eller at man ser den i sammenheng med at man leser denne delen av oppgaven.

I del 2 har vi sett på løsninger som er rettet direkte opp imot problemstillingen og strekningen vi har valgt ut. Igjen kan det sies det er tenkelig at det vi har kommet frem til kan brukes andre steder. I denne delen kommer det også et forslag til en kampanje, med eget slagord og en ferdig folder. Begrensningene våre er at vi ikke har laget noe som er rettet mot tv eller radio. Det på grunn av at vi ikke har hatt noen samarbeidspartnere som har bidratt økonomisk. Vi har heller ikke spurt om å bli sponset.

## Bedre deal mellom sykkel og bil

---

Det har også vært en utfordring og holde oss innenfor det fastsatte sideantallet. Oppgaven inneholder derfor i største grad bare rein tekst og to sider med bilde av folderen vår. I tillegg er det også levert inn en film, som er hovedgrunnlaget til vår dokumentasjon, og er derfor en viktig del av oppgaven.

Nå videre til metodevalget vårt.

# 2.0 Metode

---

I denne oppgaven har vi hovedsakelig valgt å bruke kvalitative forskningsmetoder på grunn av at det er gjort lite eller ingen forskning som omhandler vår problemstilling. Vi så derfor bort i fra kvantitative forskningsmetoder, som er bedre egnet å bruke om man kan finne dokumentasjon og statistikker som er utarbeidet tidligere. Kvalitativ forskning kan bidra til å sette fokus på hendelser som tidligere har vært lite studert, og til å utvikle velegnede metoder for å studere slike hendelser. Disse metodene kan være passende å bruke på områder der det finnes lite forskningsbasert kunnskap fra før. Når man ønsker svar på spørsmål om hva som skjer og gjøres i menneskers naturlige omgivelser kan forskjellige kvalitative observasjonsmetoder være godt egnet. Dette gjelder for eksempel for studier av samhandling mellom to forskjellige aktører, noe som passet godt til oppgaven vår. Den kvalitative metoden kan være en begynnelse på å utvikle en større kvantitativ oppgave. Derfor har vi avgrenset problemstillingen vår til et lite geografisk område. Kvalitativ forskning åpner for at vi som forskere underveis finner ut nye problemområder som kan gjøre at problemstillingen blir noe forandret underveis. Det åpnes ofte nye veier, noe som kan by på problemer hvis problemstillingen for eksempel skal være godkjent på forhånd. Kvalitativ metode kan i hovedsak sees på som en tolkning av menneskers adferd og deres erfaringer. Forskingen går ut på å samle inn, bearbeide og analysere materiale fra observasjoner, tekst eller samtaler. (<http://www.etikkom.no/no/Forskningsetikk/Etiske-retningslinjer/Medisin-og-helse/Kvalitativ-forskning/1-Kvalitative-og-kvantitative-forskningsmetoder--likheter-og-forskjeller/>)

## 2.1 Tekstanalyse

For å kunne få så mye informasjon som mulig på området valgte vi å ta kontakt med Statens vegvesen. Vi brukte de kontakter vi hadde fått under hospitering der. Vi tok også kontakt med Trygg Trafikk. Av disse to aktørene fikk vi litt materiale, som Vegdirektoratets ”Sykkelhåndboka”, som omhandler tilretteleggelse og utforming av sykkelanlegg. Videre fikk vi tips om flere sider på internett vi kunne kikke på.

Vi har også vært rundt på trafikkstasjoner for å se om de hadde noen skriftlige kampanjer (håndbøker) om emnet, men for å få så mye data som mulig samlet inn har vi brukt internett ganske mye. Tekstanalyse er også en stor del av den kvalitative metoden, og det står beskrevet slik:



Tekstanalyse er en forskningsmetode hvor allerede eksisterende materiell studeres. Noen eksempler på aktuelle kilder for materiell kan være aviser, offentlige arkiv og blogger.

(<http://no.wikipedia.org/wiki/Diskursanalyse>)

### 2.2 Internett

Vi brukte Google som søkemotor. Vi brukte mange søkerord, men det som ble mest brukt var samhandling mellom sykkel og bil. Denne setningen gjorde vi om, på så mange måter vi fikk til, for å få mest mulig treff. Ved å sette inn denne setningen får man 40 300 treff.

Vi søkte også i aviser. Det var alt i fra kjente aviser som VG, Dagbladet og Aftenposten til de mindre lokale avisene som Ta (Telemark arbeiderblad), Varden, Tønsberg Blad osv.

Sykkelsider på internett var selvsagt også relevant for oss. På denne formen for sider er det hele 61 900 treff hvis man bruker søkeordet sykkelklubber. Ved å bruke dette søkeordet kommer man frem til andre sider på internett som har med sykler og sykling å gjøre. Det var altså viktig for oss å finne gode søkeord for å kunne finne frem i den store internettjungelen.

Vi brukte også Facebook som et organ. Innenfor dette nettsamfunnet er det laget egne grupper som sier de hater syklistene, eller omvendt, at de elsker syklistene. Vi spisset oss inn mot treningssyklistene og fant flere grupper som ga seg ut for å hate at noen valgte å bruke sykkel i veibanen. Den ene gruppen heter: Jeg driter i hvor du sykler, BARE HA DEG VEKK FRA VEIEN... denne siden har 7541 medlemmer (pr. dato 16.02. 2011). En motgruppe til denne heter: Vi som sykler på offentlig vei. Denne gruppen har kun 128 medlemmer

På internett er det også ganske mange andre forum som går ut på det samme. Et forum vil si at en person kan starte en diskusjon om emnet. Og da kan andre svare på det som er blitt skrevet før. I denne sammenheng valgte vi bare å lese det som hadde blitt skrevet av andre.

### 2.3 Annen litteratur

Vi har også fordypet oss i annen litteratur.

Nasjonal Transportplan har også vært viktig for oss å bruke i forskningen, for å kunne se hva myndighetene tenker om temaet vi tar opp, og hvordan de vil satse på sykkel i fremtiden.

Kvalitative studier innbefatter flere ulike datainnsamlingsmetoder. Noen eksempler kan være deltagende og ikke- deltagende observasjon, kvalitative intervju, dokumentanalyse, videoopptak og lydbåndinnspillinger. (<http://www.etikkom.no/FBIB/Introduksjon/Metoder-og-tilnarminger/Kvalitativ-metode/>)

### 2.4 Filmen: fra ide til virkelighet

Ved analyse av hvordan vi kunne belyse problemstillingen i oppgaven på en best mulig måte kom vi fort fram til att å bruke film ville være en svært nærliggende og formålstjenelig metode. Vi følte at ved å dra ut på strekningen og dokumentere episoder med kamera var en fin måte og kunne få frem hvordan virkeligheten fortonet seg, uten at vi kunne forandre for mye på produktet. Tanken bak var att ved bruk av denne metoden ville vi få fram hendelser og situasjoner på en mest mulig objektiv måte.

Vi satte oss derfor ned og begynte å planlegge hvordan vi best mulig kunne gjennomføre dette. Vi hadde flere innfallsvinkler oppe til vurdering. Om vi skulle sykle selv med et kamera på hjelmen eller om vi skulle prate med en sykkel klubb for å avtale om vi kunne følge dem under sykkeltraining på den aktuelle strekningen. Videre vurderte vi hvorvidt vi skulle prøve plassere ut kamera flere steder på strekingen for å håpe på å få fanget reelle situasjoner men dette fant vi fort ut ville by på for store utfordringer til planlegging og utstyr. Og om dette i det hele tatt ville la seg gjennomføre innenfor vår begrensede tidsramme.

Det viste seg etter hvert å være mange vurderinger rundt de alternativene vi hadde til gjennomføring av selve filmingen men vi måtte til slutt innse våre begrensninger med tanke på tilgang til film og kamerautstyr. Siden vi ikke hadde mer enn to kamera til rådighet hvorav det ene ett enkelt hjelmkamera valgte vi helt å se bort fra å skulle plassere ut kameraer langs strekningen. Vær og klimatiske forhold var samtidig også en medvirkende årsak, siden de kameraene vi hadde til rådighet bare var lånt. Flere årsaker som talte mot utplassering av kamra på faste punkter lå i hvor synlig ville disse være og hvorvidt synligheten ville påvirke adferd hos de som passerte på strekningene med oppsatt kamera.

Sykkelsesongen nærmet seg faretruende slutten og høsten var på hell. Vi hadde allerede opplevd flere netter med nattefrost og det var bare ett spørsmål om tid før vi kunne få oppleve den første snøen. Vi hadde ikke mer tid til rådighet for videre planlegging, hvis vi skulle få dokumentert bilers adferd ved passering av treningssykelister. Tiden vi hadde til rådighet skulle vise seg bli av avgjørende faktor for valg av framgangsmåte for filmingen.

Så med det utstyret vi hadde tilrådighet, et håndholdt kamera og et hjelmkamera som også kunne festes på hva som helst egentlig, kjørte vi inn til strekkingen vår for å se hvordan vi kunne gjøre dette på en best mulig måte med årstidsaspektet tatt i betraktning.

Det skulle vise seg at vi måtte kjøre inn flere turer for det var få eller ingen som trente de første dagene vi var der inne, men vi fikk prøvd ut ideer vi til kamerasettinger og jobbet med hvordan det skulle la seg gjøre få festet noe på film. Vi gjorde en rekke forsøk der vi prøvde ut fast kamerasetting, men det viste seg at innen for linsas begrensninger og vidvinkel fikk vi ikke store nok utsnitt. Med det bilde utsnittet vi kunne oppnå fikk vi bare med biler som ble i bildet i ett par sekunder. Dette var alt for lite tidsaspekt til å få frem eller fange situasjoner som kunne gi grunnlag for å dokumentere hvordan samhandlingen mellom bil og sykkel foregår på den aktuelle strekningen. Vi hadde da sittet igjen med korte fragmenter av situasjonen og ikke hvordan hendelsesforløpet i for og etterkant forløp. Hvis vi hadde valgt større utsnitt igjen og satt kameraet lengre vekk slik at det fikk med seg større strekninger av veien ville igjen dette medført at det ville bli for smått og vanskelig ut fra kameraets begrensninger å se hva som virkelig skjedde i situasjonene. Særlig med tanke på tid og avstander samt en skjerm, projektor eller annet framvisningsmediums oppløsning.

Vi valgte dermed ikke å bruke hjelmkameraet siden det hadde så klare begrensninger i billedutsnitt for statisk filming fra veikanten. Vi fant det heller ikke formålstjenelig å bruke det til dets opprinnelige formål, nemlig for filming fra hjelmen siden dette ville bli for godt synlig for forbipasserende og kunne forstyrre objektiviteten. Siden folk som vet de blir filmet gjerne ikke oppfører seg like naturlig som om de ikke ble det. Vi var redd kameraet ville vekke for mye oppsikt så vi så heller på mulighetene til filme alt med det andre kameraet vi hadde til rådighet.

Valget falt dermed på å filme fra innsiden av vår bil med håndholdt kamera fra passasjersiden. Dermed fikk vi muligheten til å styre fokus, zoom og billedutsnitt samtidig som vi ble mobil og kunne søke opp og følge situasjoner i emning. Med dette fikk vi en ”skjult kamera” effekt der vi ikke ble oppdaget og dermed ikke påvirket verken biler eller sykler vi fulgte og ble mer en passiv observatør.

Vi prøvde denne formen for filming flere ganger inne i Trondheim sentrum og langs strekningen vår for å se hvordan resultatet ble. Vi var ganske fornøyd med den graden av anonymitet vi oppnådde ved å filme på denne måten, siden det ikke ble lagt merke til at vi filmet. Det ga oss en mulighet til objektivitet siden vi hele tiden kunne ligge på god avstand til biler som var i ferd med å innhente sykklister. Resultatet av disse prøveturene viste seg meget tilfredsstillende siden vi kunne fastslå ut fra prøvefilmingen at vi verken kunne se registreringsnummer eller ansikter hos de som ble filmet.

## Bedre deal mellom sykkel og bil

---

Vi var dermed enige om framgangsmåte og godt forberedt da vi en regnfull søndags morgen, med tidvis kraftige byger, satte av gårde. Nå var det bare å håpe det enda var noen igjen som trente og ikke hadde avsluttet sesongen og satt sykkelen i kjelleren. Fergeanløpende trafikk kunne vi jo uansett regne med.

Ikke lang tid etter vi var fremme ved strekningen fikk vi kjenning av de første syklistene. Dermed var det bare å finne et dertil egnet sted å stoppe i veikanten, og vente på at biler skulle passere oss, for så å legge oss på hjul for og filme. Det var svært viktig å holde tilstrekkelig avstand til bilene som nå lå mellom oss og syklene for og ikke presse dem på noen måte, og på den måten være med på å framprovosere risikable situasjoner. Vi kunne da bare ligge bak og filme til bilene passerte syklistene, for så igjen finne egnet avkjørsel og hente opp nye biler og igjen legge seg på hjul. Etter å ha gjentatt denne prosedyren hele dagen, til lyset var begynt å bli for dårlig, ga vi oss. Vi følte vi hadde fanget en god del situasjoner og håpte vi nå hadde tilstrekkelig råmateriale med hendelser av tilfredsstillende ”dokumentarisk” kvalitet.

Da vi satte oss ned å så igjennom råmaterialet ble vi positivt overrasket. Vell var en del av taggingene svært ustabile, siden de bærer tydelig preg av å være gjort med håndholdt kamera, men det ble fort klart for oss at vi hadde fanget en god del relevante situasjoner vi kunne jobbe videre med. De forskjellige eksemplene vi nå hadde på hvordan samhandlingen mellom bil og sykkel foregår på strekningen var svært entydige. Ikke bare så vi selve passeringene som vi i utgangspunktet hadde vært mest opptatt av, men også alt rundt situasjonene med vegoppmerking, avstander og lignende. Etter å ha gått igjennom råmaterialet flere ganger fant vi ut at vi kunne bruke de fleste klippene. De eneste som ble utelatt var i de situasjonene der vi ikke fikk filmet hele passeringen, hvor hindringer foran kamra kom i veien eller rene tekniske svikt.

For å redigere råmaterialet valgte vi å bruke Windows Movie Maker. Dette er et enkelt brukervennlig program som ikke setter alt for høye krav til teknisk innsikt hos bruker. Siden opptakene var gjort med tanke på ren dokumentasjon av hvordan passeringer skjer, og ikke med tanke på en filmatisk iscenesatt berettelse med planlagte tagninger, ble klippeprosessen ganske krevende. Vi måtte ta ett valg og endte med å ta oss friheten til å gjøre en liten ”kortfilm” av opptakene, uten å miste objektiviteten i bildene.

For at det skulle bli lettere for seeren og oss i bruk av materialet valgte vi og dele filmen opp i 3 deler. Det kommer ikke så godt frem i filmen, men den første delen er en beskrivelse av veien og dens forløp. Dette valgte vi og ha med for å vise at strekningen mellom Trondheim og Flakk er en strekning som er uoversiktlig og stedvis ganske krevende for en sjåfør. Vi valgte å legge inn tekst, hvor det står at dette er veiens forløp, i begynnelsen av filmen. Den består av 3 klipp som til sammen er 2 min. og 11 sek. langt. Del 1 av filmen har også et litt fengende musikk spor, for at seeren ikke skal miste interessen. Del 2 begynner med at vi skriver en tekst som vises i filmen. Det står: neste... forskjellige situasjoner. Nå går vi over på den dokumenterende delen av filmen. Del 2 består av 9 klipp og varer i 4 min. og 19 sek. I denne delen følger vi 2 syklister og det som skjer på deres treningstur. Det oppstår en del situasjoner, så vi valgte å spille noen av dem om igjen. Her bytter vi musikk også, for å få frem litt av poenget vårt. Vi velger også å legge til tekst som blir synlig for seeren. Vi valgte også å stille noen spørsmål, men vi var veldig klare på at vi ikke skulle komme med noen påstander. Noen steder velger vi også å ta med det originale lydklippet, for å få litt mer liv i filmen. I del 3, den siste delen, følger vi bare en syklist. Denne delen varer i 3 min. og 42 sek. Den består av 4 klipp og avslutningen. Her har vi også hatt fokus på musikken og lagt inn tekst ved situasjoner vi kommer tilbake til i resultater av filmen.

### **2.5 Spørreundersøkelse**

Vi har i denne oppgaven valgt å ikke ha med noen spørreundersøkelse. Vi laget et spørreskjema med 5 relative åpne spørsmål, men vi valgte å ikke gjennomføre undersøkelsen. Grunnen til det er at vi følte det var vanskelig å lage så objektive spørsmål som mulig, og ikke minst like spørsmål til begge parter, som i denne sammenheng er bilister og syklister. Vi følte også at partene ikke ville være objektive nok. Med det mener vi at en bilist ville kanskje forsvart seg selv med og ikke svare helt ærlig. Det samme tenker vi om syklisten. Vi vet at dette er en litt hard påstand å komme med, men etter studier av det vi så på internett kan dette forsterkes. Det ble også snakk om et tidsaspekt her, for filmen tok mye av vår oppmerksomhet. Plassen vi har til rådighet i oppgaven gjør det også til at vi ville få problemer med og holde oss innenfor kravene for antall sider som er tillatt.

## 3.0 Resultat

---

### 3.1 Analyse av filmen

Det viste seg etter hvert som vi fordypet oss i emnet at det ikke er gjort mye tidligere på dette området. Derfor spiller filmopptakene våre en viktig rolle videre gjennom oppgaven.

I den første delen av filmen er det ikke så mye å analysere. Den er mer ment for å gi ett bilde av hvordan veistrekningen snor seg i terrenget. Riksvei 715 Trondheim – Flakk er svært svingete og uoversiktlig, med få rette strekninger med forbikjøringsmuligheter, og få steder det egner seg å stanse eller svinge av for både sykkel og bil. Den går langs en tidvis bratt fjellside hvor du har havet rett ned, kun adskilt med autovern, på den ene siden, og fjellsider og åskammer på andre siden. Det finns gang og sykkelsti på enkelte korte partier av strekningen, men både stor forskjell i høydemeter, tilkomst til hovedveien og dårlig forfatning gjør den uegnet i sykkeltrainingsøyemed. I hovedsak gir filmens første del en skildring av veiens forløp gjennom områdets topografiske utfordringer, og som seer kan man ane hvordan dette kan gjøre forbikjøringer utfordrende.

Utfallet av den første delen av filmen blir altså at vi kan se at veien kan by på utfordringer for sikre og forskriftsmessige forbikjøringer for kjøretøyer av forskjellig art.

### 3.2 Del 2

I den andre delen, som begynner med plakaten forskjellige situasjoner, går vi rett inn i en situasjon hvor vi har fått to syklister foran oss. Her kan vi fint se hvordan de to syklistene velger å plassere seg i veibanen, og sikten for oss som bilfører er god helt til de nærmer seg svingen, hvor deres plassering i veibanen blir mer utydelig. De begynner å bruke mer av veibanen og sikten for bilister som evt. vil passere blir mer redusert når de kommer til svingen. For å få frem dette poenget valgte vi og ta med en plakat hvor vi stiller et spørsmål angående plassering. Vi viser også klippet om igjen for å få frem poenget.

Neste klipp begynner med flere biler som kjører etter hverandre. Her valgte vi å sette inn en tekst med videreføring av poenget i forrige klipp. I dette klippet ser vi at bilene må redusere farten sin, for de to som sykler bruker veibanen aktivt. Som vi skriver i filmen kan dette skape en høyere risiko. Bakgrunnen for å si dette har vi fra å ha vist veiens forløp tidligere i filmen. Det kan enkelte steder være vanskelig å passere andre kjøretøy. Vi ser at syklistene ligger ved siden av hverandre, og bilene må bruke deler av motgående kjørefelt for å komme forbi dem. På denne strekningen er det så uoversiktlig at vegvesenet har valgt å markere veibanen med

dobbel sperrelinje som skiller de to kjørefeltene. På klippet ser vi at de fleste bryter reglene som gjelder ved sperrelinje. Vi velger å fokusere på den siste bilen som gjør det, for der er det mest tydelig. Vi stiller også spørsmålet til seeren, og viser klippet igjen. Vi mener dette er objektivt, siden vi bare viser det som i realiteten skjer, og prøver ikke å lage noen konklusjon på dette (ikke enda i alle fall). Vi valgte også å ta med det originale lydsporet her, siden det som blir sagt passer fint inn. Det vi også ser her, er delen med gang og sykkelsti. Ser man nøye etter ser man en gang og sykkelsti på deres høyre side. Syklistene velger å ikke bruke den. Vi valgte å ikke skrive noe om dette i filmen, for det blir her et spørsmål om hvor egnet gang og sykkelstien er til denne formen for sykkeltraining.

I neste klipp går vi over til en situasjon vi tolker som høy risiko. Det på grunn av avstanden mellom bilen som velger og passere syklene og bilen som kommer kjørende i møte. Grunnen til denne situasjonen kommer vi tilbake til i drøftingen. Vi kan stille et spørsmålstegn ved at vi skriver høy risiko før vi viser klippet. Det er kanskje med på og styre seeren, men som blivende trafikklærere er vi ikke i tvil om at denne sekvensen innebærer høy risiko. Vi velger også og vise dette klippet to ganger. Den store forskjellen her fra de andre klippene, er plasseringen syklistene velger. Nå sykler de bak hverandre og bruker ikke like mye av veibanen som i de foregående klippene.

Neste klipp blir at de kommer syklende imot oss. De sykler fortsatt bak hverandre, og de blir passert av en bil. Avstanden mellom bilen og syklene er stor. Passeringen skjer i sving, hvor det også er en liten bakketopp. Vi valgte og ikke ta med noen plakat om dette. Vi vil gi seeren muligheten til selv å reflektere over hvor bilen velger å passere. Vi velger derimot og sette inn en plakat om avstanden mellom syklene. Avstanden mellom dem er lengre enn hva vi har sett i de tidligere klippene.

I neste klipp ser vi avstanden imellom dem. En rød bil passerer dem og bilen bruker kun litt av det andre kjørefeltet. Passeringen skjer i en nedoverbakke og før en høyresving. Her valgte vi og sette inn skrift hvor det står at bilen får lengre passeringstrekkning. For å få frem poenget velger vi også å sette inn en liten tankevekker om hva som kunne skjedd om bussen hadde kommet tidligere. Om dette er objektivt eller ikke kan diskuteres, men vi mener vi ikke kommer med en veldig sterk påstand som må dokumenteres (hendelsen blir drøftet senere i oppgaven).

Siden vi har delt opp filmen velger vi å ha med at syklistene forlater oss. Her tar vi også med det originale lydsporet, siden det igjen passet fint inn.

### 3.3 Del 3 av filmen

I denne delen av filmen følger vi en syklist som er alene. I det første klippet ser vi at alle bilene som har kommet med ferga fra Fosen kommer opp på riksveg 715. Vi valgte å opplyse om dette i filmen siden det har stor betydning for denne strekningen.

Her ser vi også ryggen på syklisten, og vi ser det er en mulighet til å stoppe på høyre side av vegen. Dette er noe syklisten velger å gjøre. Av klippet kommer det ikke frem at når bilkøen forsvant begynte syklisten og sykle videre. Under stansen fikset syklisten ingenting på sykkelen eller liknende, så det virker som han stopper for å slippe bilene frem. Derfor valgte vi og skrive en plakat som spør om samhandling. Dette mener vi igjen er objektivt, siden vi ikke kommer med en påstand, men med et spørsmål. Det blir opp til seeren å bestemme selv hva han mener. Som vi ser det er den eneste grunnen til og ikke se på dette som objektivt hvis seeren ikke tenker på samhandling i det hele tatt i denne settingen. For da kan det på en måte sies at vi styrer tankene inn på det sporet. Men siden hele filmen handler om samhandling føler vi at vi kan sette inn denne teksten.

I det neste klippet velger vi og bytte musikk igjen. Det på grunn av at vi vil få frem poenget med at nå skjer det noe i filmen igjen. Ved å bytte musikk slik vi gjør, mener vi det blir bedre for seeren og følge med i filmen.

Det som skjer nå er at syklisten blir passert av to biler. Den ene med henger. Passeringen skjer i en venstresving. Syklisten er på hvitmerkeringen, bilene er litt over varsellinjen. Avstanden mellom bilene og sykkelen blir derfor et spørsmål her. På grunn av dette elementet valgte vi og ha med en plakat hvor det står høy risiko. Det blir igjen et spørsmål om objektivitet, men som nevnt, på grunn av avstanden mellom bil og sykkel, mener vi at heller ikke dette er en påstand som må understyrkes veldig mye. Vi velger også å stille et spørsmål for og forhåpentligvis få seeren til og tenke over temaet.

I neste klipp kommer vi bak fem biler som er på vei til å ta igjen syklisten. Vi ser at sikten ikke er spesielt bra, men det tar ikke lang tid før bilene velger å passere. Vi skriver derfor inn et spørsmål om tålmodighet. Hvem spørsmålet går til håper vi er litt åpent. Det kan i dette tilfellet stilles både til bilistene, og til syklisten.

Den siste hvite bilen som velger og passere gjør det før en venstresving. Her er det fjellvegg på venstre side som gjør at sikten fremover blir begrenset. Vi velger å ta med det i tekstform også.



Siste klipp går ut på at vi passerer syklisten for siste gang. Vi tok med litt tekst om hvordan vi mener det skal gjøres. Det er ikke ment som opplysning om hvordan det skal gjøres, men vi følte bare det var en fin måte og avslutte hele filmen på.

### **3.4 I hovedtrekk hva vi fikk ut av filmen**

Det vi har fått ut av denne filmen er at både bilister og syklister som bruker riksveg 715 Trondheim – Flakk tar avgjørelser som kan skape situasjoner med høy risiko. Som det kommer frem av filmen er det i enkelte situasjoner bare flaks at det ikke blir en ulykke ut av valget de tar. Siden det ikke er oss kjent at dette emnet er forsket på før, blir denne filmen viktig for vår oppgave. Filmene blir en del av vår metode for å dokumentere at problemstillingen er aktuell. Med det mener vi at vi kan dokumentere at det skjer passeringer som burde vært gjort på en annen måte. Hvorfor de involverte velger som de gjør blir et definisjonsspørsmål, men vi kommer til og drøft hva vi mener skjer og hvordan det kan løses på en annen måte. Vi ser jo også at lovverket ikke blir overholdt i noen situasjoner. Samhandlingen i enkelte situasjoner virker ikke som er den høyeste prioritet ved enkelte passeringer. Dette gjelder både bilist og syklist.

### **3.5 Nasjonal transportplan**

Nasjonal transportplan er også viktig for oss å bruke i denne sammenheng. For det er i denne planen det blir skrevet om hvor satsningen fra regjeringen ligger frem i tid. Satsningen på sykkel som et miljøvennlig valg ligger sentralt innenfor Nasjonal transportplan. Vi mente derfor at det var naturlig at satsningen på utbedring av landeveisnettets også sto skrevet her. Under kapittel 5. Mål og hovedprioriteringer, står det skrevet om hvor satsningen for sykkel vil være i fremtiden. Norge har i hovedsak et mål om at 8 % av alle reiser skal skje med sykkel. Derfor satser de stort på å bygge ut gang og sykkelsti. Det er satt av ca 294 mill. årlig i planperioden 2010- 2019. Planen er å bygge om lag 500 km. med gang og sykkelsti. Denne strekningen innebærer også nybygde veier, ikke bare på eksisterende. De mener at behovet langs riksveiene er på hele 1100 km. Derav 350 km. i byer eller tettsteder. Det står videre at satsningen er viktig, men da spesielt i byer og tettsteder. (*Nasjonal transportplan 2010 – 2019*)

Hvis vi ser på tallene som blir lagt ut i transportplanen ser vi at de har en målsetning om å bygge 500 km med gang og sykkelsti. Det trengs i alle fall 350 km. i byer eller tettsteder, og da sitter vi ikke igjen med så mange kilometerne. De presiserer også at satsningen vil være størst i byene, men at det blir opp til vær enkelt fylkeskommune eller kommune.

Våre aktører holder seg for det meste på landevei, og da ikke i byer. Derfor tolker vi det slik at NTP legger det ikke til rette for at trimsyklistene kan få bedre vilkår når de velger og trene langs Norske veier.

Vi har ikke lyktes i og finne ut satsningen som går spesifikt på riksvei 715.

Det eneste vi fant var fra Transportplanen 2006- 2015 der står det skrevet: *Det er behov for bedre ras sikring på Rv 715 mellom Trondheim og Flakk. Strekningen har den senere tid hatt flere småras og nedfallet har også forårsaket ulykke med alvorlig personskade. Trondheim kommune har bedt Statens vegvesen prioritere arbeidet med å se på mulige ras sikringstiltak på strekningen. (Nasjonal transportplan 2006- 2015)*

Vi tolker det derfor at det satses på at sykling skal øke, men det er ikke satt av en egen post til problemet med syklist som et kjøretøy på veien utenfor byer eller tettsteder.

Som vi påpekte i analysen av filmen, er det lite med gang og sykkelsti på strekningen Trondheim – Flakk, og vi stilte spørsmål med dens forfatning.

Det kan hende dette henger sammen med at sykkel blir sett på som et kjøretøy når det er i veibanen.

### 3.6 Jus

Siden problemstillingen vår omhandler noe som skjer på veien kommer jussen til anvendelse i form av Vegtrafikklovgivningen. Begge de aktørene vår oppgave omhandler blir i vegtrafikklovgivningen § 2. definert som kjøretøy, § 2. *Definisjoner: Med kjøretøy forstås innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner. Med motorvogn forstås kjøretøy som blir drevet fram med motor*, og er derfor begge underlagt de samme lover og regler.

Etter å ha sett nærmere på det vi har funnet av tekst og diskusjoner ser det ut som lovverket kan virke noe utydelig og vanskelig å forstå for de aller fleste. Det er mange forskjellige synspunkt og oppfatninger av hvilke lover og regler som berører de to partene.

Vår analyse av både film og litteratur som er relevant for vårt problemområde kan bekrefte at det skjer brudd på flere lover og regler fra begge parter. Om dette er på grunn av at lovverket er feiltolket, uvitenhet eller at det bare ikke blir respektert, blir for vår del vanskelig å avgjøre. Men som vi tar for oss i 3.7, analysen av internett har vi funnet en del forumer og lignende der problematikk med bilist og syklist blir diskutert, og her er det hyppig referert til lover og

regler, så det ser ut som befolkningen har ett visst kjennskap til lovverket, men som sagt ser vi mye uenighet og forskjellige oppfatninger.

Akkurat noe av denne usikkerheten er det vi har lyst til å få fokuset bort ifra. Vegtrafikkloven gjelder for all ferdsel på veg eller område som har alminnelig ferdsel med motorvogn, enten det er bil, sykkel eller gående.

### § 3. Grunnregler for trafikk.

*Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.*

*(Vegtrafikklovgivningen 2009)*

Og ved da å fokusere på grunnregelen for trafikk som sier at alle skal ferdes hensynsfullt, aktpågivende og varsomt, slipper mann i utgangspunktet diskusjonen rundt alt det andre. Når man fokuserer på disse punktene er det opp til hver enkelt å ta hensyn til andre, uavhengig av andre lover og regler. Siden det ser ut til å være såpass mye usikkerhet rundt lovverket kan kanskje et større fokus på disse tre punktene, som muligens er lettere og forstå, være en god motivasjon til å bedre forholdet mellom syklist og bilist.

## 3.7 Internett

Til vår oppgave har vi i hovedsak brukt internett som vår hovedkilde til i skrivingen. For informasjonsinnhentning og søk i kilder hvor temaet er omtalt, samt diskutert, har internett vist seg uunnværlig. All vår kontakt med de forskjellige instanser er gjort via nettet. Det ble imidlertid fort klart for oss at det ikke er blitt gjort mye sammenfattende forskning eller utredninger på vårt område fra før. Både Statens vegvesen og trygg trafikk var interessert i problematikken rundt vår problemstilling men hadde ingen kampanjer som var direkte rettet mot samhandlingen mellom bil og syklist på landevei. I svar mail fra Statens vegvesen sier de derimot at det foreligger planer om kampanje på området men at de hadde enda ikke landet på noe spesifikt innhold. Under følger den aktuelle mailen:

*Hei. Vi planlegger å gjennomføre en kampanje som går på samspill i trafikken mellom syklist og bilist, men vi har ikke landet elementene i denne ennå. Men Trygg trafikk har laget noen sykkelfilmer, hvor det dere tar opp er tema for en av dem*  
[http://www.tryggtrafikk.no/Sykkelfilmer.b7C\\_wBHU4l.ips](http://www.tryggtrafikk.no/Sykkelfilmer.b7C_wBHU4l.ips)

Dette er noe som de også sier i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei kap. 1 del 2 s.55 ([http://www.vegvesen.no/\\_attachment/130037/binary/302637](http://www.vegvesen.no/_attachment/130037/binary/302637))

Disse filmene hadde ingen betydning for oss.

Statistisk sentralbyrå kunne heller ikke hjelpe oss, dette gikk også på antall ulykker som er mellom sykkel og bil

Det viste seg at ulykkesantallet var preget av store mørketall. Til sammen i 2008 -2009 var det 1288 stykker som var skadet i kollisjon med sykkel på en eller annen måte. I nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei (del 1) sier de at det blir rapportert inn ca 750 hard skadde og drept på sykkel igjennom snitt vært år. Dette gjelder for de 10 siste årene. De mener at det sanne tallet ligger på rundt 5000- 6000 tusen på år.

(<http://www.vegvesen.no/attachment/130037/binary/302637>)

Vi mener derfor at å operere med tallene fra statistikken ikke vil hjelpe oss så mye, men at det skjer mange ulykker med sykkel som ikke blir rapportert inn, derfor er det viktig og få belyst dette området.

Det vi fikk i hovedsak ut av de sosiale mediene er at samspillet mellom syklister og bilister er et tema som blir diskutert mye. Det er mange som engasjerer seg og aviser rundt i Norge har stadig vekk et oppslag om et problem som har oppstad i samspillet. Det virker derfor på oss som at dette er et tema som mange er interessert i, men at det finnes få konkrete føringer fra myndighetene om hvordan man egentlig skal forholde seg. For hvis vi ser i jussen er det blant annet rom for flere måter å tolke teksten. Det vi ser i de forskjellige forumene er at tolkningen av hva som er lov og ikke, går igjen.

### 4.0 Drøfting.

---

Til nå i oppgaven har vi dokumentert at samhandlingen mellom bilister og syklister på riksveg 715 til tider kan skape en ikke uvurderlig risiko for ulykker. Slik vi ser det vises i filmen en rekke risikofylte situasjoner hvorav flere passeringer fort etter vår mening kan klassifiseres som nestenulykker. Risikable situasjoner og nestenulykker finner vi ikke i noen aktuelle statistikker rundt vårt tema.

Hvordan kan vi oppnå beste mulig samhandling ved passering blir spørsmålet vi vil drøfte i denne delen.

Vi har dokumentert at det virker som at jussen er tilgjengelig for alle sammen. For oss og gjøre om på lovverket er ikke det vi er ute etter. Vi er mer ute etter å gjøre den mer forståelig for

partene som er involverte. Det er heller ikke satt av mye satsning på området via Nasjonal transportplan. Det vi har funnet ut er at temaet diskuteres mye i forskjellige forum på nett, og andre diskusjonsarenaer for sosiale medier.

Hvis vi ser på flere tiltak som kan være med på å bedre samhandlingen vil det fort være nærliggende å se til politimyndighetene, hvis oppgave ligger i å se til at gjeldene trafikkregler blir overholdt. Ved intensivert fokus fra politiets side på den aktuelle strekningen vil man kanskje oppnå at både syklister og bilister tilstreber seg en mer korrekt adferd i henhold til de gjeldene regler. Reaksjoner som bøter og tiltaler vil kunne ha en allmennpreventiv effekt. Igjen kan man stille spørsmål ved om dette vil la seg gjøre, vi har ikke kunnet peke på en høyere ulykkesfrekvens på den aktuelle strekningen som skulle berettigede sterkere fokus fra politiets side. Så om kryssing av sperrelinjer og passeringer med for liten siktstrekning og avstand til forbipasserte er et stort nokk problem til å skulle intensivere kontroll blir så ett spørsmål om midler og prioriteringer, og om ikke politiet har andre og viktigere trafikale utfordringer å ta seg av.

For vi må heller ikke glemme den innflytelsen vi har. Er den egentlig så stor? Vi mener at den ikke er det. For å kunne få satt i gang med tiltak som har med penger og resurser å gjøre, måtte vi ha engasjert oss i politikken. Det er ikke det vi hadde som tanke når vi startet på prosjektet.

### **4.1 Skilting**

Et annet naturlig virkemiddel for å sette fokus på bedre samhandlingen mellom bil og aktive syklister her, ville være ved skilting på den aktuelle strekningen. Et skilt som kunne blitt brukt her, er skiltet 156 annen fare med et underskilt om trening på går.

Som vi ser det har man to muligheter ved å sette opp et slikt skilt. Den ene er å ha et skilt som er fastmontert og dermed synlig til en vær dit. Skiltet vil være med på og opplyse andre trafikanter om at strekningen ofte blir benyttet til treing, noe som kan være med på å gjøre øvrig trafikk mer innstilt på at de kan møte på "uforutsette" utfordringer som dette kan medføre, og skape bedre forståelse for dette. Trafikanter som benytter veien hyppig i sammenheng med ferja kan kanskje også bli mer innstilt på å prøve å legge opp til at de har litt bedre tid slik at de slipper å ha hastverk som fort kan skape irritasjon. Noe som kan være negativt med ett fastmontert skilt er at det på sikt kanskje kan miste litt av sin effekt. Det kan tenkes at trafikanter som ikke er helt ferske har mistet noe av respekten for skilt langs vegene. Muligens kan det registreres at det er et skilt der, men hva det innformerer om tenker man

kanskje ikke over og får det derfor heller ikke med seg. Da blir i tilfelle hensikten med skiltet fort kraftig redusert.

Den andre muligheten er mobile skilt som ikke står fast på strekningen. Disse kan vi tenke settes ofte opp i veikanten og til tider nesten uti kjørebanelen. I flere andre sammenhenger blir denne type skilt ofte brukt, for eksempel av politiet ved enkelte kontroller, ved arrangerte sykkelritt og vi har også selv sett det brukt i sammenheng med rulleski trening på landeveg.

Denne type skilt har kanskje større innvirkning på den øvrige trafikken enn det et fastmontert ville ha. Siden det ikke er satt opp på samme måte som andre skilt langs veien kan det tenkes at det skaper mer oppmerksomhet blant trafikantene, og dermed formidler budskapet som står på det i større grad.

Utfordringer vi ser ved bruk av denne type skilt er den praktiske gjennomførbarheten med organisering av å få satt de ut og delegering av ansvar for dette. Skiltene passer kanskje i størst grad å bruke for sykkelklubber som bruker strekningen til trening. Hvis ansvaret for å sette ut skiltene blir tiltenkt klubbene krever det kanskje en del ekstra organisering innad i klubben for å få til dette i forkant av treninger og i etterkant. Ved at klubbene setter ut skiltene skaper det kanskje en større forståelse og toleranse sett fra bilistens side.

Problemet med å organisere det på denne måten er at ikke all trening skjer i regi av klubber. Det er nok mange som trener på eget initiativ, og veien vil da ikke være skiltet i det hele tatt, noe den ville vært ved bruk av fastmontert skilt. Vi ser også at vi konsentrerer oss kun om en del av strekningen hvor treningen skjer. Viss de bruker denne strekningen som et runde, hvor skulle skiltet stått da? Vi ser at med å skilte så vil det kanskje ikke bli sett av så mange som vi ønsker. Og det med at det er mange som sikkert trener på egen hånd er med på at det må finnes en bedre løsning for oss.

### **4.2 Kampanje.**

Ved å spørre om hvordan kan vi oppnå best mulig samhandling ved passering, må vi spørre oss hvem er det vi vil nå ut til. I dette tilfelle er det de som bruker strekningen Trondheim – Flakk. Med de resursene vi har, ser vi at en kampanje vil kunne være til stor nytte. Det er den beste måten vi kan være med på og påvirke ved å nå ut til folket.

Med en kampanje kan vi sette ned tankene vi har på det som må forbedres og ikke minst kan vi nå ut til målgruppen på en enkelt og effektiv måte. Kampanjen vår kan være tilgjengelig på ferja som går i sammenheng med strekningen vår. Om vi velger å få den utdelt, eller om den

blir satt i et stativ som er synlig, kan begge deler være effektivt. Vi tenker å distribuere foldere til alle sykkelklubbene som trener i området. I tillegg tenker vi folderen kan distribueres i posten til husstander og bedrifter i området. Med dette oppnår vi og nå begge parter som vi mener at må med for å skape en god samhandling.

Resten av denne delen av oppgaven vil derfor gå på hvordan vi valgte lage det vi mener er et godt forslag til en kampanje, som er ment å nå de impliserte partene på vår utvalgte strekning. Kampanjen utgjør i hovedsak en folder med det vi mener vil være nyttig informasjon rundt tema samhandling ved passering. For en større mer omfangsrik kampanje som innbefatter flere påvirkningskanaler, hvor man tenker seg brukt tv, radio og internett reklame har vi ikke ressurser eller tid til å lage, innenfor rammene av vår kandidatoppgave. Å lage en større kampanje med massiv annonsering ville vell heller ikke etter vår mening nødvendigvis treffe fler i målgruppa vår noe bedre. Vi har derfor konsentrert oss om den skriftlige delen av kampanjen, en folder som lett lar seg distribuere.

### 4.3 Utseende

Hvordan vi utformer folderen vil være en viktig detalj. For at noen vil lese den må den være i øynefallende slik at de tar den med seg på sin vei. Vi har lagt ned mye tid på hvordan vi ville utformen den utseende messing. Det begynte med at vi tok et A4 ark og begynte å brette det på forskjellige måter for å få den beste formen. Under utviklingen fant vi ut at vi ville nå frem til begge parter i samme folder. Slik at begge parter kan lese om det vi synes at bilisten skal gjøre for å forbedre seg, og det samme med syklisten. Vi valgte å brette A4 arket slik at det fikk en forside og en bakside som man kan bla opp fra begge sider. Vi legger arket på langs. Den lengste siden mot oss. Korteste opp. Venstre side brettes inn mot høyre og stopper på midten av arket. Den delen som blir igjen på venstre side brettes inn bak. Dermed blir arket brettet slik at det blir likt på begge sider. Tanken med dette blir at vi får en del som går til syklisten, den andre da til bilisten.

Baksiden ved dette er at når folderen står i en hylle blir kun den ene siden synlig. Vi får derfor ikke budskapet frem til begge parter når den står i en hylle, eller viss den ligger på et bord.

Dette kan løses ganske enkelt. Og det er viss den står i en hylle kan vi bruke 2 plasser. En til den ene siden, og til den andre. Samme viss den ligger på et bord. Legg de ved siden av hverandre. Vi lurte en stund på om vi kunne bruke et a 3 ark og brette det inn mot midten fra vær side, men det ble for stort. Det ville ta for mye plass i en hylle.

## Bedre deal mellom sykkel og bil

Siden vi valgte rette oss mot begge parter på hver sin side av samme brosjyre så vi det som en morsom vri å lage en omslagsillustrasjon til hver av partene. Illustrasjonen har samme tema og utforming det eneste er at vi har byttet om på rollene. På siden rettet mot syklister har vi en ivrig hare som trener på sykkel mens han er tydelig i veien for sint gris i bil. Dette for å gi ett skråblikk på stereotype holdninger som kan finnes rundt i hver av leirene. Åpner du brosjyren fra sykkelsiden får du råd og tips til syklister om hvordan de kan være med å bedre samhandlingen med bilistene på veien. På siden rettet mot bilisten har vi derimot en ivrig hare i bil som blir hindret av sliten gris på sykkel. Samme finner du når du åpner fra bilsiden nyttig informasjon til hvordan bilisten kan opptre for å bedre samhandlingen med sykkel. Hvorvidt bruk av karikerte tegneserieaktige figurer framfor kjendiser som Thor Hushovd eller Gunn Rita Dale (som er brukt i tidligere kampanjer omhandlende sykkelproblematikk) er mer effektivt for å sette fokus på problemet, er det vanskelig å si noe om. Fordelen med profilerte idrettskjendiser er jo at de er sett opp til og idoliserte og kan på den måten treffe enkelte bedre med budskap knyttet til deres profesjon. Samtidig er det mer tvilsomt at en bilist som føler seg forstyrret av sykkelister på veien vil ha så mye mer til overs for budskapet om samhandling, bare det blir sagt av en sykkelkjendis. Igjen kan vi med karikerte tegninger også støtte de som verken ser seg selv som hare eller gris, men siden vi da har vinklet det begge veier kan humor som virkemiddel være med på å virke avvæpnende.



Figur 1



figur 2

Dette er de to tegningene vi valgte og bruke i folderen. Figur 1 er tenkt til sykklistens forside. Her ser vi bilisten bak som vil forbi. Syklisten er plassert slik at han tar hele veibanen. Figur 2 vil vi bruke på bilistens forside. Bilisten skal virke sint og stressa, og syklisten skal virke redd.



### 4.4 Slagord

For enhver kampanje er det av avgjørende betydning å ha et godt slagord, vårt forslag til kampanje intet unntak. Det må være et slag ord som fenger slik at det vekker folks oppmerksomhet. Vi har sett på andre kampanjer som: -sei frå, - Hvilken side er du på (av fartsgrensen), - se og bli sett, - stopp og sov, og ikke minst den svært fengende kampanjen fra 86, - heng med i svingan, der kremen av trønder rockere på oppdrag fra trygg trafikk og politiet framfører et kraftig budskap til ungdommen om å dempe farten. Dette er kampanjer med slagord som på en effektiv måte er rettet inn mot det temaet som det gjelder. Vi ville gjøre det samme. Diskusjonen var stor i gruppa om hva vi ville ha og hvordan vi kunne komme fram til ett dertil egnet slagord som passet til vår ide. Vi la ut spørsmålet i sosiale medier og spurte folk rundt oss om de kunne hjelpe oss. Etter flere runder med ”brain storming”, ”mind maps” på tavla og febrilsk leting i rimordboka, endte vi til slutt etter flere kreative tilnæringsmetoder opp med, - BEDRE DEAL - MELLOM SYKKEL OG BIL. Med dette mener vi at vi treffer mål gruppen vår perfekt. Og slag ordet er fengende. Bak delen med dette slag ordet er at vi velger og bruke et enkelsk ord. Vi prøvde oss på mange andre kombinasjoner, men fikk ingenting til å klinge bedre enn dette. Derfor valgte vi og se bort i fra at vi bruker et engelsk ord. Vi mener også at ordet deal er my brukt i den norske talen i dag. Det brukes i fleres sammenhenger. Både i tv program og i daglig talen mellom mennesker. Vi mener også at ordet er til å forstå. Det er ingen grunn til og missforstå budskapet i det vi vil frem til.

### 4.5 Innhold i folderen

Vi har til begge parter i folderen valgt å sette fokus på vegtrafikklovens grunnregel, § 3. som omhandler all trafikk på vei. Denne sier at enhver skal være hensynfull, aktpågivende og varsom (H- A- V), og gjør ikke forskjell på om man er bilist eller syklist for eksempel. Det å sette fokus på at begge parter er likestilte, og har like stort ansvar for å ta hensyn til hverandre er noe vi valgte helt bevisst. Hadde vi derimot lagd en folder til hver av partene kunne vi fått med mer informasjon til hver og inkludert flere lover og regler. Men på den måten ville igjen ikke bilisten kunne lese tips og informasjon til syklisten og motsatt. Da ville det ikke gå like godt fram at dette i virkeligheten handler om to sider av samme sak. For å få fram budskapet så forståelig og enkelt som mulig har vi valgt og ikke legge hovedtyngden av innholdet i folderen til alle andre lover og regler som omfatter temaet, men heller prøvd og spille på dette med at alle har ansvar for å gjøre det så trygt som mulig å ferdes på veien. Når man tar for seg de tre punktene i § 3. fikk vi også en god mulighet til å utforme dette på en måte i folderen

## Bedre deal mellom sykkel og bil

---

som vi mener er iøynefallende, og forbokstavene danner et ord som burde være lett for publikum å huske (H- A- V).

Resten av innholdet støtter seg mye på disse tre punktene. Vi velger å ha forholdsvis korte, enkle huskereglene som kan gjøre samhandlingen mellom de to partene både tryggere og enklere. Det er til dels en god del juss som støtter oppunder innholdet i folderen, men vi har prøvd å få frem det vi ser på som viktigst for å bedre samhandlingen og gjøre den så trygg som mulig på en mest mulig forståelig måte og som er enklest mulig å huske.

Ved passeringen er avstanden mellom syklisten og bilisten et viktig punkt. Vi ville få frem dette på en best mulig måte. Vi tok bilder selv, med små gjenstander som skulle forestille sykkel og bil, men fikk det ikke helt slik vi ville ha det. I en kampanje som er laget før fant vi et bilde som fikk frem det vi også ville ha. Så vi valgte og kopiere bildet som ble brukt i den kampanjen. Er du tøff nok til og ta hensyn heter denne. Vi har bedt om tillatelse om bruk av dette bilde i oppgave vår. Vi har fått det godkjent av Syklistenes Landsforening.

Hei igjen,

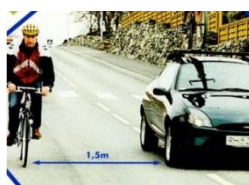
*Det er helt i orden at dere bruker illustrasjonen i oppgaven deres med de vilkår som dere skriver i e-posten nedenfor.*

Trond Berget

Syklistenes Landsforening

(Norwegian Cyclists' Association)

[www.syklistene.no](http://www.syklistene.no)



<http://sykkelistene.no/>

Ovenfor ser vi bildet som vi valgte å bruke. Vi har klippet litt ned på det, for det var en deler rundt her som ikke vi trengte å ha med.

### 4.6 folderen

Under har vi lagt med den ferdige folderen. Den første folderen er den siden som er rettet inn mot bilisten( figur 3). Under den ligger den andre siden som er rettet inn mot syklisten (figur 4). Det er altså folderen sett brettet ut og begge sider. Viss vi trykker dem ut, noe de er klare til. Ville siden til syklisten blitt på den ene siden, og til bilisten på den andre siden. Vi valgte å legge dem inn på en side. Da det ble bedre for helhetsinntrykket. Det er bare og forstørre siden så får du som leser bedre oversikt om hva som står skrevet

Figur3

Bedre deal



Mellom sykkel og bil

Bilistens  
Samhandling ved passering

2011

Til deg som **bilist** vær:

H ensynsfull  
A ktpågivende  
V arsom

§3 vegtrafikkloven

- I vegbanen er syklist et kjøretøy
- Syklist har like mye rett på vegbane som deg
- Syklist har lov å sykle 2 i bredden
- Passer syklisten med tilstrekkelig sikkerhetsavstand, MINST 1,5m.



1,5m

Ved behov for passering:

*Får du behov for å kjøre Forbi, vær sikker på at det er lov. Er det lov, må du ha en lang nok strekning slik at du kan komme trygt inn foran syklisten.*

- Bruk alltid speil, blinklys, husk spesielt på blidsoner
- Unngå og kjøre forbi nær sving, eller der siktstrekningen er begrenset
- Ikke stå på din rett, men vær med på og skap samhandling



HOGSKOLEN I NORD-TRONDELAG

Bedre deal mellom sykkel og bil

figur 4

Bedre deal



Mellom sykkel og bil

Syklistens  
Samhandling ved passering

2011

Til deg som **syklist** vær:

H ensynsfull  
A ktpågivende  
V arsom

§3 vegtrafikkloven

Vær med og skap samhandling

- I vegbanen er du et kjøretøy
- Gjør deg kjent med gjeldene regler Lovdata.no
- Ikke stå på din rett, men samarbeid
- Pass ekstra godt på når du vil passere en annen syklist
- Hjelp bilen frem

*For at du som syklist skal få det tryggere i trafikken, må du også være med på samarbeidet.*

- Ved å bruke vegbane får du plikter som må holdes.
- Respekter dem
- Vis klart at du vil passe på dine regler.
- Sett deg selv inn i bilens sted
- Hjelper du dem, hjelper de deg.
- Bruk speil du også



HOGSKOLEN I NORD-TRONDELAG

Kandidatoppgave 2011  
Av  
Terje Jeilen  
Gisle Andre Moen  
Espen Just Jeisen

Bedre deal mellom sykkel og bil

### 5.0 Konklusjon

Ut i fra den forskningen vi har gjort rundt vår problemstilling har vi konkludert med at samhandlingen mellom bilist og syklist er ett reelt problem å ta tak i. Som sagt tidligere har vi sett en del diskusjon rundt temaet, men vi har ikke klart og finne noen form for konkret forskning på dette som kan bekrefte problematikken. Den informasjonen vi fikk gjennom vår film har derfor blitt den viktigste dokumentasjonen vi har klart å skaffe.

Med dokumentasjon på at problemstillingen vår var relevant begynte vi å se på muligheter for å bedre problematikken på en god og effektiv måte.

Vi diskuterte flere mulige måter som var avhengige av at Staten var en aktiv pådriver i dette arbeidet. Dette var noe vi fort så på som muligheter vi ikke hadde anledning til å sette i gang.

For å få budskapet vårt frem konkluderte vi med at noe av det viktigste var å få budskapet ut til folket. Som studenter med det vi anså som relativt store økonomiske begrensninger kom vi til slutt frem til at en form for kampanje ville være det mest effektive hjelpemiddelet for bedring av samhandlingen vi kunne se for oss. Og siden vi hadde begrenset vår forskning til et relativt lite geografisk område så vi det som en mulighet å kunne klare å gjennomføre dette i dette området. På grunn av tidspress har vi beklagelig vis ikke fått tid til å distribuere produktet vårt på denne strekningen, men produktet er klart til å bli trykt og gitt ut. Dette er også et alternativ vi ser for oss kan brukes ut over vårt avgrensede geografiske område på sikt.

For å nå begge parter på en best mulig måte endte vi opp med å lage en folder som henvender seg til begge parter. Dette for at det skulle være mulig for de to partene og lese om hverandre, noe vi mener kan være med på å skape bedre forståelse for hverandre. Det kommer tydelig frem at begge parter har et ansvar for at samhandlingen skal bli så bra som mulig.

Ved å distribuere dette produktet på vår strekning konkluderer vi dermed med at det kan påvirke til å bedre samhandlingen på en god måte og i størst mulig grad.

Og med dette føler vi at vi får slått ett slag for trafikksikkerheten!

## Kilder fra internett.

---

Bjørnskau, Torkel. 2005: *Sykkelulykker*. Tilgjengelig fra:

<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2005/793-2005/793-2005-Sam.pdf> (Lastet ned 20 januar)

---

Fangen, Katrine. 2009: *Kvalitativ metode*: Tilgjengelig fra:

<http://www.etikkom.no/FBIB/Introduksjon/Metoder-og-tilnarminger/Kvalitativ-metode/> (Lastet ned 10. februar 2011)

---

Forskjellige forfattere. 2010: *bilforumet*. Tilgjengelig fra:

[http://www.bilforumet.no/andre\\_forum/annet-bilrelatert/260700-om-syklistere-langs-veien-bor-leses.html](http://www.bilforumet.no/andre_forum/annet-bilrelatert/260700-om-syklistere-langs-veien-bor-leses.html) ( Lastet ned 20.januar 2011)

---

Forfatter ? 2010: Kvalitativ eller kvantitativ forskning metoder - likheter og forskjeller:

Tilgjengelig fra: <http://www.etikkom.no/no/Forskningsetikk/Etiske-retningslinjer/Medisin-og-helse/Kvalitativ-forskning/1-Kvalitative-og-kvantitative-forskningsmetoder--likheter-og-forskjeller/> (Lastet ned 10 februar 2011)

---

Forskjellige forfattere. 2005: *Forum> Motor, trafikk og maritimt> Trafikk*. Tilgjengelig fra:

<http://www.diskusjon.no/index.php?showtopic=497802> (Lastet ned 18 januar 2011)

---

Kaijser og Öhlander Kaijser og Öhlander. 1999: *Metodevalg*. Tilgjengelig fra:

<http://folk.uio.no/solveiel/Oppgaven/node7.html> (Lastet ned 18. januar 2011)

---

Kampanje. *Tøff nok til og ta hensyn*. Tilgjengelig fra: <http://sykkelistene.no/> (Laste ned 15 februar)

---

**Kasin, Olav:** *Sykkelulykker - en grunn til å la sykkelen stå?* Tilgjengelig fra:

[http://www.slf.no/Trafikk\\_sikkerhet/Trafikksikkerhet](http://www.slf.no/Trafikk_sikkerhet/Trafikksikkerhet) (Lastet ned 18. januar 2011)

## Bedre deal mellom sykkel og bil

---

MCbakkis. 2009: *Tråsykkel og MC, samme kamp mot bilistene*. Tilgjengelig fra: <http://www.bike.no/forum/thread.php?t=13968> (Lastet ned 19. januar 2011)

---

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2013- 2015. Tilgjengelig fra: [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/130037/binary/302637](http://www.vegvesen.no/_attachment/130037/binary/302637) (Lastet ned 10 februar 2011)

---

Sander ,Kjetil. 2005: *Kvalitative metoder*: Tilgjengelig fra: <http://www.kunnskapssenteret.com/articles/2563/1/Kvalitative-metoder/Kvalitative-metoder.html> (Lastet ned 20 Januar 2011)

---

Skjærli, Brynjar. 2010: *Forstår ikke at de kjører farlig, Bilistene er en fare for syklistene*. Tilgjengelig fra: <http://www.vg.no/bil-og-motor/artikkel.php?artid=10012079> (Lastet ned 10. ianuar)

---

Statistisk sentralbyrå. 2010: *veitrafikkulykker med personskade, endelige årstall*. Tilgjengelig fra: <http://www.ssb.no/emner/10/12/20/vtuaar/tab-2010-06-01-11.html> (Lastet ned 20. januar 2011)

---

Stokkan, Bjørnar Eirik: *Syklister i kjørebanelen*. Tilgjengelig fra: [http://www.tcyk.no/index.php?option=com\\_content&view=article&id=163&Itemid=136](http://www.tcyk.no/index.php?option=com_content&view=article&id=163&Itemid=136) (Lastet ned 7. februar)

---

Tenstad, Petter. 2010: *Bilister har truet meg med balltre*. Tilgjengelig fra: <http://www.procycling.no/article3050881.ece> (Lastet ned 3. februar)

---

Trygg trafikk. *Sykkelfilmer*. Tilgjengelig fra: [http://www.tryggtrafikk.no/Sykkelfilmer.b7C\\_wBHU4l.ips](http://www.tryggtrafikk.no/Sykkelfilmer.b7C_wBHU4l.ips) (Lastet ned 21. januar)

---

Wikipedia. 2011: *Diskursanalyse*: Tilgjengelig fra: <http://no.wikipedia.org/wiki/Diskursanalyse>. (Lastet ned 21. februar 2011)

Wold, Gry Catinka. 2010: *Alt dette er lov på sykkel*. Tilgjengelig fra:  
<http://www.klikk.no/helse/dinkropp/trim/article604746.ece> (Lastet ned 21. januar 2011)

---

## Kilder fra annen litteratur.

---

Statens vegvesen. *Sykkel håndboka 2003*. TRYKK PARTNER A.S OSLO

---

St. meld. Nr. 16: *Nasjonal transportplan 2010- 2019*: 07 GRUPPEN A.S

---

Vegtrafikklovgivningen 2009. CAPPELEN DAAM A.S 2009.

---

### **Innleverte servicetorget på Hint avd Stjørdal.**

#### **Generelt om filmen**

Det er i forbindelse med denne oppgaven levert inn 2 eksemplarer av vår film i servicetorget på HiNT av Stjørdal. Filmen ble levert på 2 dvd plater i formatet jpg. Markert med oppgavens problemstilling og av hvem den var laget av. Filmen blir ikke sett på som et vedligg, men en dokumentasjon som hører til oppgaven og dens forskning.

#### **Folder**

Det har også blitt levert inn 2 ferdige foldere. Folderen er en som vist i oppgaven over, med bare noen små forandringer på grunn av utskrifts format.



Vedlegg 1



**SAMTYKKE TIL HØGSKOLENS BRUK AV MASTER-/BACHELOR-/KANDIDAT- OG PROSJEKTOPPGAVER**

Forfatter(e): Espen Just Jensen, Geir Andre Moen, Terje Seilen

Tittel: Hvordan oppnå bedre samhandling mellom aktiv syklist og bilist ved passering

Studieprogram: 2-årig grunnutdanning for trafikklærere

Kryss av:



Vi/jeg samtykker i at oppgaven gjøres tilgjengelig på høgskolens bibliotek og at den kan publiseres på internett i fulltekst via BIBSYS Brage, HiNTs åpne arkiv



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

Kan frigis fra: 10 mars 2011

Dato: 4 mars 2011

Espen Just Jensen  
underskrift

\_\_\_\_\_  
underskrift

Geir Andre Moen  
underskrift

\_\_\_\_\_  
underskrift

Terje Seilen  
underskrift

\_\_\_\_\_  
underskrift