

Ove Søndena

Tilsyn av trafikkskoler



Kandidatoppgave

2-årig grunnutdanning

For trafikklærere

2010



Forord

Denne kandidatoppgaven er skrevet ut fra et ønske om å undersøke tilsynet av trafikkskoler. Tilsynsordningen er forholdsvis ny, og den er fremdeles i utvikling. Ideen til oppgaven fikk jeg etter å ha sett flere nyhetsoppslag som omhandlet tilsyn. Gjennom møter med mine veiledere ved HiNT, fikk jeg ideer og konstruktiv kritikk i forbindelse med flere faser av arbeidet. Takk til dere for god hjelp! Jeg vil i tillegg rette en stor takk til Lisbeth Greiner ved Statens Vegvesen Region midt og faglig leder Inger Teigen ved Heimdal Trafikkskole for at de lot seg intervju og velvillig stilte opp med forslag og innspill. Sist men ikke minst, en stor takk til min kone Kristine, for korrekturlesing og for å ha kommet med smarte innspill.

Sammendrag

Temaet for denne oppgaven er tilsyn av trafikkskoler, med problemstillingen: ”*Hvordan utføres tilsyn av undervisning i trafikalt grunnkurs, og hvordan kan dette påvirke opplæringen ved trafikkskolene?*” Metodene brukt for å undersøke dette var en kombinasjon av kvalitative intervju, observasjon og dokumentstudier. Undersøkelsene viste at tilsynet kan påvirke trafikkskolene ved at en får en utenforståendes mening eller at undervisningen tilpasses etter hva trafikkskolene forventer at skal undersøkes. I tillegg kan tilsynet gjøre hverdagen enklere for nyutdannede som ønsker å bidra med sin kunnskap om refleksjon og veiledning. Det vil derfor ikke nødvendigvis være hensiktsmessig å la nyutdannede slippe tilsyn, hvilket til en viss grad praktiseres i dag.

Abstract

The theme for this task is the supervision of traffic schools, the question being: "*How is the supervision of teaching in the "Trafikalt grunnkurs", and how may this affect the teaching at the traffic schools?*" The methods used to investigate this was a combination of qualitative interviews, observation and document studies. The investigations showed that the supervision may affect the traffic schools in several ways: the schools may find an outsiders opinion helpful. The schools may also adapt their teaching to what they know the supervisors wants to see, because they know about their visit in advance. However, the supervision may simplify the life of the inexperienced graduates from HiNT, who wish to contribute with their knowledge of reflection and guidance. It might therefore be unwise not to conduct supervision of the graduates from HiNT.

Innholdsliste

1. Innledning og bakgrunn.....	6
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Mål og problemstilling.....	7
1.3 Tilsyn.....	7
2. Kunnskapsstatus.....	9
2.1 Makt	9
2.2 Dialog.....	10
2.3 Effektiv oppfølging og lederskap	10
2.4 Åpenhet	11
3. Metode	12
3.1 Valg av metode.....	12
3.2 Metodisk gjennomføring.....	13
3.3 Metodiske utfordringer	14
4. Resultater og drøfting	15
4.1 Hvordan kan tilsynet påvirke opplæringa	15
4.2 En utenforståendes mening	16
4.3 Forventninger om hva som sjekkes.....	17
4.4 Trafikklærerens rolle	18
4.5 Tilsyn av ferske trafikklærere	18
4.6 Videre drøfting og problematisering av funn.....	19
5. Veien videre.....	21
6. Oppsummering.....	22
Litteratur.....	23

1. Innledning og bakgrunn

1.1 Bakgrunn

Det er over 750 trafikkskoler i Norge, og enda flere faglige ledere. Til tross for at alle faglige ledere har bakgrunn som trafikklærere, er det store forskjeller på hva som vektlegges og hvordan undervisningen gjennomføres ved de ulike skolene. For å kvalitetssikre skolene er derfor Statens vegvesen oppnevnt som kontrollorgan, i form av tilsyn av trafikkskolene. Jeg vil i denne oppgaven ta for meg en del av Statens vegvesens tilsyn av trafikkskoler. Jeg vil forsøke å knytte dette til hvordan tilsynet kan påvirke trafikklærere, spesielt med tanke på nyutdannede. Styrken til nyutdannede er i stor grad knyttet til teori, ikke erfaring. Hvis det fokuseres på at læring ved trafikkskolene skal skje mest mulig pedagogisk korrekt, vil nyutdannede lettere kunne få gehør for nye ideer, fordi refleksjon er en viktig del av dagens trafikklærerutdanning ved Høgskolen i Nord-Trøndelag (heretter: HiNT).

En av de store styrkene til trafikklærerne som har gjennomført den toårige trafikklærerutdanningen som startet i 2005, er deres pedagogiske bakgrunn som gir innsikt i hvordan elevene oppfatter læringa. Hvis tilsynet utføres korrekt, får disse nyutdannede muligheten til å tilføre noe nytt i en hverdag blant kolleger som kanskje ikke har den samme teoretiske innsikten. Dessuten vil tilsynet kanskje kunne føre til at trafikklærerne fokuserer mer på at undervisningen blir gjort riktig enn hva som ellers ville vært tilfelle. Dette kan igjen knyttes til hensikten med trafikkopplæring, som er å skape mer trafikksikre ungdom og drive holdningsskapende arbeid, som i sin tur igjen kan bidra til færre drepte i trafikken.

Bakgrunnen for min interesse for tilsynet er en nyhetssak om tilsyn av trafikkskoler, hvor mitt inntrykk var at det kun ble vurdert hvor lenge for eksempel trafikale grunnkurs varer, hvor mange elever som deltok, og så videre, i stedet for å fokusere på det pedagogiske innholdet (NRK, 2009). Jeg ønsker å finne ut om dette er tilfelle, og i så fall hvorfor. Et spørsmål til ettertanke er i den forbindelse: Hva er verst, at timene kuttet med 15 minutter, eller at undervisningen gjennomføres feil?

1.2 Mål og problemstilling

Gjennom å undersøke dette ønsker jeg å få en forståelse av hva tilsynsenheten synes er viktig med den obligatoriske undervisningen hos trafikkskolene, og i sin tur om dette stemmer overens med det trafikklærerstudentene lærer gjennom utdanningen ved HiNT. Hovedmålet med tilsyn bør være å undersøke om trafikkskolene holder trafikale grunnkurs som er holdningsskapende, og ikke utføres som et teorikurs. Trafikkreglene er for eksempel ikke så viktige akkurat under trafikalt grunnkurs, poenget er snarere å prøve å få frem elevenes holdninger og oppføre til refleksjon. Dette står i hovedmålene for trafikalt grunnkurs i læreplanen.

Målet med denne oppgaven er å finne ut hvordan tilsyn blir utført og hvordan dette kan tenkes å påvirke undervisningen ved trafikkskolene. Å vurdere tilsynet i sin helhet ville vært for omfattende. Min problemstilling er derfor:

Hvordan utføres tilsyn av undervisning i trafikalt grunnkurs, og hvordan kan dette påvirke opplæringen ved trafikkskolene?

Underspørsmål knyttet til problemstillingen er: Hva er det tilsynsenheten synes er viktig? Har tilsynsenheten og faglig leder samme mål? Vil tilsynet kunne påvirke hva faglig leder mener er viktig i den obligatoriske opplæringen? Vil tilsyn kunne bidra til å gjøre det enklere for nyutdannede trafikklærere å fungere i jobb? Er det hensiktsmessig å la nyutdannede trafikklærere slippe tilsyn?

1.3 Tilsyn

Tidligere ble var tilsyn en bioppgave som sensorene hadde, og det var en oppgave som i mange tilfeller ble nedprioritert grunnet blant annet tidspress. Det var dessuten utfordringer knyttet til at det var sensorenes ansvar, med hensyn til ressurser, kompetanse og habilitet. Derfor ble det i 2007 oppretter tilsynsseksjoner i hver region. Alle tilsynsseksjonene var operative fra 2008 (Nygren, u.d.). For å få jobb med tilsyn må man ha trafikklærerutdanning, men det stilles ingen krav til ekstra utdanning innen for eksempel pedagogikk, til tross for at det pedagogiske innholdet ved trafikkskolene skal vurderes. Hun som arbeider med tilsyn i Sør-Trøndelag har imidlertid pedagogikk i sin utdannelse, i tillegg til erfaring med å arbeide som sensor. Det varierer fra region til region i landet hva slags bakgrunn de ansvarlige har.

Formålet med tilsyn som gjennomføres av Statens Vegvesen er i følge Vegdirektoratets retningslinjer å bidra til:

- Trafikksikre førere og kjøretøy
- At miljøhensyn ivaretas
- Hindre svindel
- Like konkurransevilkår
- Sikre forbrukerinteressene til de som kjøper kontroll-, reparasjons- og opplæringstjenester

Det er ikke utarbeidet egne retningslinjer for tilsyn av trafikkskoler per i dag. Derfor brukes felles retningslinjer for alt av tilsyn som Statens vegvesen utfører. Følgende virksomheter går under disse retningslinjene:

”Virksomheter som kontrollerer og/eller reparerer motorvogner, herunder pålagt utstyr brukt i motorvogner. Trafikkskoler og kursarrangører som gir føreropplæring mot vederlag i henhold til trafikkopplæringsforskriften. Kursarrangører som gir opplæring i henhold til utrykningsforskriften. Kursarrangører som gir yrkesrettet opplæring i henhold til yrkessjåførforskriften” (Felles retningslinjer for saksbehandlingen, 2009: 2).

I denne oppgaven er jeg spesielt interessert i å undersøke punktet som dreier seg om trafikksikre førere. Jeg vil fokusere på hvordan innholdet og metodene som brukes i trafikalt grunnkurs blir vurdert av tilsynsorganet. Dette er særlig interessant med tanke på nyutdannede trafikkklæreres posisjon i sitt nye arbeidsmiljø etter endt utdanning ved HiNT. Det spesielle i så tilfelle er at tilsynsordningen har kommet etter at trafikkklæruddanningen ble toårig. Det vil si at de som har vært i jobb som trafikkklærere i en årrekke ikke nødvendigvis har den samme teoretiske bakgrunnen som dem som går ut fra HiNT i dag. Det vil være interessant å forsøke å danne seg et bilde av hvorvidt tilsynets påvirkning virker ulikt på nyutdannede og dem som har jobbet en stund.

All den obligatoriske undervisningen kan bli utsatt for tilsyn. Tilsynet gjennomføres ved at trafikkskolene får en henvendelse fra tilsynsorganet med spørsmål om når de skal gjennomføre de ulike kursene. Det settes en dato for tilsyn, og trafikkskolen vet om dette på forhånd. Selve tilsynet skjer gjennom ikke-deltakende observasjon, og den aktuelle trafikkklærer blir ikke avbrutt, og får ingen tilbakemeldinger underveis i kurset.

I etterkant av tilsynet har trafikkskolen krav på en skriftlig rapport med resultatene av tilsynet. Trafikkskolene kan i denne rapporten pålegges å utbedre feil og mangler, få en skriftlig advarsel eller i verste fall midlertidig miste godkjenningen. Alle kommentarer i rapporten må ha henvisning til konkrete momenter i forskriftene. Dersom tilsynsansvarlig ønsker å trekke frem noe skolen gjør bra, får de også beskjed om dette i denne rapporten. Uregelmessigheter som avdekkes, skal følges opp. Endringer må kunne dokumenteres, enten på stedet eller på neste tilsyn, avhengig av uregelmessighetenes art.

Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL) skrev i april 2009 i et brev til Stortinget at de mener det er ”svært positivt at trafikkskolebransjen har et tilsyn fra Statens vegvesen. Dette bidrar til at trafikkskoler som driver ulovlig virksomhet lukes ut av bransjen.” De skriver videre at de ”ber om at det nylig reorganiserte tilsynet i Statens vegvesen gis nødvendig ressurser og opplæring, slik at de kan bidra positivt til at trafikkskolene og deres undervisning bedres”. Tilsynsordningen støttes altså av trafikkskolene. Etter denne introduksjonen, er det nå tid for å gå videre til det teoretiske grunnlaget for min oppgave.

2. Kunnskapsstatus

Siden tilsynsordningen er forholdsvis ny, er det ikke, så vidt meg bekjent, gjennomført noen tidligere studier på dette området. Jeg velger derfor å ta utgangspunkt i personalpsykologi og teorier om internkommunikasjon for å belyse noen av sidene ved tilsynet og hvordan det kan påvirke trafikklærerne.

2.1 Makt

Det er faglig leder som er kontaktperson i forbindelse med tilsynet, og dermed den som har den direkte kontakten med tilsynsorganet. Det er faglig leder som får beskjed om at tilsyn skal gjennomføres, og som mottar en rapport i etterkant. Når det gjelder lederskap, forutsettes det gjerne at lederen direkte eller indirekte har varierende grad av *makt*. Det vil si potensielle muligheter til å øve innflytelse (Bjørvik og Haukedal 1997: 409). Med utgangspunkt i denne

definisjonen kan vi si at tilsynsenheten utøver en form for lederskap over trafikkskolene, på bakgrunn av deres makt til å pålegge trafikkskolene å gjennomføre endringer.

Makt deles gjerne inn i den makten individet har i kraft av sin stilling i organisasjonen, i form av legitim makt, belønningsmakt og tvangsmakt, og den makten individet har i kraft av sine personlige egenskaper (ibid). Forskning har vist at effektive ledere baserer seg mer på sin personlige makt enn på sin organisasjonsmessige makt (ibid: 410). I etterkant av tilsynet, skal det sendes en rapport til trafikkskolen. I denne rapporten kommer det frem om det er avdekket brudd på forskriftene, med påfølgende pålegg om endring. I utsendelsen av denne rapporten utøver tilsynsansvarlig organisasjonsmessig makt, gjennom at faglig leder har plikt til å følge opp resultatene. Pålegg om endringer kan ses på som en form for *straff*. Bjørkvik og Haukedal skriver at hensikten med straff er å endre atferd, men at slike sanksjoner også kan føre til negative holdninger til enten personene som gir pålegg om straffen, eller arbeidsoppgaver knyttet til dette (1997: 145). Jeg kommer tilbake dette i drøftingskapitlet senere i oppgaven.

2.2 Dialog

Tilsynsansvarlig i Sør-Trøndelag er opptatt av å være i dialog med trafikkskolene utover å sende en rapport i etterkant av tilsynet. Hun ønsker å fremstå som et menneske, ikke som ”Statens vegvesen”. Gjennom dialogen bruker hun, i hovedsak indirekte, sin personlige makt til å påvirke faglig leder, gjennom å fremstå som behjelpelig for at trafikkskolene skal nå sine organisasjonsmessige mål. Dette er i tråd med det Bjørkvik og Haukedal skriver om at effektive ledere prøver å minimalisere statusforskjeller og gi sine underordnede en følelse av trygghet, selvrespekt og kompetanse (1997: 410). Erlie kommer med følgende råd i forbindelse med å nå ut med et budskap: ”Velg en kombinasjon av personlige og upersonlige kanaler, aktive og passive, enveis og toveis, og en blanding av skriftlig, muntlig eller elektronisk form” (2006: 200). Når tilsynsansvarlig velger å være i dialog med trafikkskolene i tillegg til å sende ut formelle rapporter, er dette i tråd med Erliens råd.

2.3 Effektiv oppfølging og lederskap

I etterkant av tilsynet er det faglig leder som har ansvaret for den videre oppfølgingen ved trafikkskolen. Det er faglig leders ansvar å videreføre informasjonen fra tilsynet til sine

medarbeidere. En effektiv og vellykket organisasjon preges blant annet av rask og fri informasjonsflyt og åpen kommunikasjon (Erlie 2006: 90). I etterkant av tilsynet kan det være behov for endringer ved trafikkskolen. Det er i følge Erlie viktig at endringer og omstillinger forklares og begrunnes ut fra omgivelsenes krav og forventninger, i dette tilfellet fra tilsynsorganet. Ved å appellere til følelser på en positiv måte, kan faglig leder skape engasjement og stolthet (Erlie 2006: 203). Lederens holdninger smitter over på de ansatte, og ved å ha en positiv innstilling bli enklere å få gjennomført de endringene som må til.

Jeg definerte tidligere lederskap som en mulighet til å utøve innflytelse. Faglig leder har i kraft av sin lederrolle en viss innflytelse over sine ansatte. Dersom faglig leder gjennom tilsynet blir bevisst på noe som er viktig og bør gjøres annerledes ved trafikkskolen, vil han/hun måtte viderefordre dette til sine medarbeidere etter å ha mottatt tilbakemeldingene etter tilsynet. "Første forutsetning for at en leder kan informere sine medarbeidere, er at lederen selv har mottatt informasjon og har et eierforhold til budskapet" (Erlie 2006: 178). For at dette skal la seg gjennomføre må den faglige lederen videreføre informasjonen han/hun får, fortrinnsvis gjennom løpende dialog med de ansatte. Åpenhet og kommunikasjon er igjen nøkkelord. "På grunnlag av sine holdninger og kunnskaper sender medarbeiderne signaler tilbake til ledelsen i form av handlinger eller informasjon" (Erlie 2006: 102). Denne feedbacken signaliserer om medarbeiderne og faglig leder er "på samme sted" eller om det må settes i verk ytterligere tiltak for å forbedre undervisningen ved trafikkskolen for å imøtekomme påleggene eller innspillene fra tilsynet. Toveis kommunikasjon innebærer at senderen får tilbakemelding på hvor god hans kommunikasjon er, og han kan tilpasse den til mottakerens behov. Han kan imidlertid risikere å bli avbrutt med kritikk og vanskelige spørsmål (Erlie 2007: 49). Selv om enveis kommunikasjon er enklere for avsender, er det mer effektivt med toveis kommunikasjon, siden en får avklart kritiske spørsmål og problemer fortløpende.

2.4 Åpenhet

Dersom de ansatte ikke får høre om resultatene av tilsynet, vil dette kunne skape frustrasjon. De viktigste hindringene for god og åpen kommunikasjon mellom ledere og medarbeidere har i følge Erlie med "tid, holdninger og følelser å gjøre" (2006: 178). En god og åpen kommunikasjon bidrar i følge Erlie til mer fornøyde medarbeidere, mer nyskaping, større effektivitet og bedre resultater (ibid: 179). Dersom faglig leder deler resultatene fra tilsynet

med de ansatte, vil det derfor forbedre trafikkskolen i større grad enn om faglig leder holder resultatene for seg selv.

Denne formen for åpenhet kan ses i sammenheng med et syn på ledelse som *relasjonstenkning*, fremfor *posisjonstenkning*. I posisjonstenkning er utgangspunktet lederens plass, fullmakter og ansvar, og den tilhørende makten. Relasjonstenkning tar utgangspunkt i det mellommenneskelige samspillet, og et positivt menneskesyn som sier at medarbeiderne ønsker å bidra og gjøre sitt beste for å nå bedriftens mål (Erlie 2006: 182). Relasjonsledelse innebærer i følge Erlie at lederen ”stiller spørsmål, lytter aktivt, gir tilbakemelding, informerer, møter medarbeiderne, møter fagforeninger, knytter kontakter, velger dialogform, tør være synlig, skaper lagånd, motiverer og krever, og bygger tillit” (ibid: 183). En faglig leder med bevissthet omkring relasjoner, ikke bare posisjoner, vil bidra til å skape et godt miljø på trafikkskolen.

Jeg fant det fruktbart å knytte teorien til en viss grad opp mot min tematikk i dette kapitlet, men jeg vil forsøke å gjøre dette i enda større grad i drøftingen senere i oppgaven. Først vil jeg imidlertid skissere hvordan jeg gikk frem med datainnsamling og bearbeiding av de dataene jeg samlet inn.

3. Metode

3.1 Valg av metode

Etter å ha utarbeidet en problemstilling, er det neste skrittet å finne ut hva som er den beste fremgangsmåten for å besvare den. Jeg kom tidlig på tanken om å høre med tilsynsorganet eller faglige ledere om hvordan de opplever tilsyn, men jeg visste ikke hvordan jeg burde gå frem for å besvare problemstillingen min på best mulig måte. Jeg kunne for eksempel ha spurt mange/alle faglige ledere om dette ved hjelp av en spørreundersøkelse, eller kontaktet alle tilsynsregionene i landet. For virkelig å få svar på problemstillingen min, fant jeg imidlertid raskt ut at jeg måtte ha en idé om hvordan tilsyn blir utført. Det neste spørsmålet ble derfor: hvordan skulle jeg få denne innsikten? Med utgangspunkt i problemstillingen fant jeg ut at jeg ville gå for kvalitativ fremfor kvantitativ metode. Forskjellen på disse er, kort sagt, at

”kvalitative metoder søker å gå i dybden, og vektlegger betydning, mens kvantitative metoder vektlegger utbredelse og antall” (Thagaard 2003: 16).

Innenfor kvalitativ forskning er intervju og observasjon de vanligste metodene, men i tillegg benyttes gjerne dokumentanalyse i kombinasjon med disse (ibid: 12). I prosjektet mitt var målet å oppnå en helhetlig forståelse av én bestemt undersøkelsesenheter, tilsynsenheten, i metodelitteraturen gjerne kalt *case*. ”Det som særpreger case-studier, er at fokus for analysen rettes mot én eller flere enheter som representerer studiens case. Enhetene slike studier fokuserer på, kan være personer, grupper eller organisasjoner” (Thagaard 2003: 47). I slike prosjekter kan det være nyttig å kombinere flere metoder (ibid: 81). Jeg valgte derfor å kombinere intervju, observasjon og dokumentanalyse (lover, forskrifter, retningslinjer).

Jeg bestemte meg tidlig for å konsentrere meg om trafikalt grunnkurs. Dette skyldes i hovedsak praktiske hensyn knyttet til gjennomføringen, siden mye av undervisningen her skjer i klasserom, ikke i bil. Det er beskrevet konkrete mål i trafikkopplæringsforskriftene knyttet til hva som skal være med i trafikalt grunnkurs. Dette er dessuten en relativt ny del av trafikkopplæringen, og sånn sett relevant å se på.

3.2 Metodisk gjennomføring

Jeg bestemte meg for å holde et intervju med noen fra tilsynsorganet. Dette er en vanlig fremgangsmåte innen kvalitative studier, og kalles gjerne *strategiske utvalg*. Det vil si at en velger informanter som har egenskaper eller kvalifikasjoner som er strategiske i forhold til problemstillingen (Thagaard 2003: 53). I forhold til tilgjengelig tid og ressurser ville det bli for mye jobb å gjennomføre en (kvantitativ) spørreundersøkelse i tillegg til kvalitative intervju. Gjennomføringer av spørreundersøkelser krever dessuten at man stiller de rette spørsmålene, får nok informanter og stiller store krav til tolkning av resultatene for å ha noe for seg. Jeg ønsket å supplere intervjuene med observasjon av tilsynsarbeidet, for få bedre innsikt i hva som gjøres og hvordan tilsynet fungerer i praksis. Det fremstod også som interessant å snakke med en faglig leder som har hatt tilsyn den senere tiden. Jeg var i utgangspunktet interessert i hvordan det føles å ha tilsyn og hva slags nytteverdi faglig leder så for seg at det kan ha.

Jeg valgte av praktiske årsaker å ta utgangspunkt i Sør-Trøndelag i mitt prosjekt. Jeg gjennomførte to intervjuer med hun som er ansvarlig for tilsyn av trafikkskolene i Sør-

Trøndelag. Denne utvelgelsen av intervjuperson med høyt informasjonsnivå om forholdet jeg skulle undersøke, ville være med på å øke informasjonsinnholdet (Holme og Solvang 2004: 99). På forhånd visste jeg ikke helt hva jeg var ute etter, og jeg valgte derfor å gjøre semistrukturerte intervjuer. Dette er den mest brukte fremgangsmåten innen kvalitative intervjuer. Metoden kjennetegnes av fleksibilitet, hvor temaene som skal tas opp i hovedsak er fastlagt på forhånd, mens rekkefølgen bestemmes underveis (Thagaard 2003: 85). Dette gir mulighet for å komme inn på temaer som tas opp av informantene, fordi den som gjennomfører intervjuet ikke er for fastlåst i en fast rekkefølge av spørsmål.

I tillegg til intervjuer ønsket jeg å observere tilsyn, for å få et bredere grunnlag for å besvare min problemstilling. Observasjon innebærer at en ”i kortere eller lengre tid deltar direkte i eller oppholder seg nært deltakerne i den gruppa en skal undersøke” (Holme og Solvang 2004: 104). I forbindelse med observasjon som forskningsmetode reiser det seg flere spørsmål en som forsker må ta stilling til. Jeg valgte åpen observasjon, som innebærer at gruppa er ”inneforstått med at en driver kartlegging av visse forhold ved gruppas funksjonsmåte” (ibid: 105). Jeg valgte dessuten å observere trafikalt grunnkurs, siden mye av undervisningen her foregår i klasserom. Det ville bydd på store utfordringer å observere tilsynet i en kjøreskolebil, grunnet plassmangel og min tilstedeværelses mulige påvirkning på både undervisningssituasjonen og tilsynet.

Etter endt datainnsamling begynte jeg med bearbeidelsen av intervjudataene. Jeg valgte å bruke informasjonen jeg hadde hentet inn for å si noe om påvirkning på de ansatte, og spesielt de nyutdannede. Dette fremstod for meg som en relevant måte å bruke dataene på. Spesielt vinklingen opp mot nyutdannede var vesentlig, med tanke på at dette er en kandidatoppgave.

3.3 Metodiske utfordringer

Den første utfordringen jeg støtte på var knyttet til det å etablere kontakt med potensielle informanter. Jeg tok kontakt med tilsynsorganet i flere fylker, men fikk kun kontakt med ansvarlig i Sør-Trøndelag, og måtte begrense meg til dette fylket. Så lenge jeg er klar over de begrensningene det medfører, er dette imidlertid ikke noe stort problem. Jeg er klar over at funnene jeg gjør i mitt prosjekt ikke automatisk lar seg overføre til andre fylker, og at det kan være store forskjeller både knyttet til hvordan tilsynet utføres og de ansvarliges syn på dette rundt omkring i landet.

I forbindelse med intervjuene jeg gjennomførte med tilsynsansvarlig i Sør-Trøndelag, ønsket jeg i utgangspunktet å bruke båndopptaker. Fordelene med dette er blant annet at alt som sies blir bevart, og at forskeren kan konsentrere seg om informantene (Thagaard 2003: 97). Notatskriving underveis innebærer dessuten analyse, fordi forskeren sorterer informasjon samtidig som han/hun skriver (ibid). Mitt intervjuobjekt ønsket imidlertid ikke at jeg skulle benytte båndopptaker, så jeg måtte derfor ta notater underveis i intervjuet. Da jeg intervjuet en faglig leder, fikk jeg tillatelse til å bruke opptaksutstyr.

Jeg støtte også på utfordringer i forbindelse med observasjonsstudiene jeg ønsket å gjennomføre. Av etiske hensyn fikk jeg ikke delta på observasjon av teoridelen av trafikalt grunnkurs, på grunn av problemer med taushetsplikten. I følge tilsynsansvarlig ble det på dette kurset sjekket hvorvidt elevene hadde sperrefrist og liknende, og jeg kunne derfor ikke være med. Jeg skulle i stedet få observere tilsyn av mørkekjøringsdemonstrasjon og førstehjelpskurs. Førstehjelpskurset ble imidlertid avlyst samme dag som det skulle holdes, så jeg fikk kun observert mørkekjøringsdemonstrasjonen.

Etter denne innføringen i hvordan jeg la opp mitt prosjekt, er det nå tid for å se på funnene mine.

4. Resultater og drøfting

4.1 Hvordan kan tilsynet påvirke opplæringa

Jeg har gjennom intervjuene jeg har gjennomført funnet flere hovedpoenger i forbindelse med tilsynets mulige påvirkning på trafikkskolene. Disse er i korte trekk knyttet til: en utenforståendes mening, påvirkning knyttet til forventninger om hva som sjekkes, fordeler (spesielt for nyutdannede) med kunnskap om refleksjon og veiledning, og tilsyn av nyutdannede. Jeg vil i det følgende utdype disse funnene. I den videre drøftingen i etterkant av funnene, vil jeg diskutere hvorvidt funnene er utelukkende positive, eller om det også er negative sider knyttet til disse.

4.2 En utenforståendes mening

Gjennom intervjuer med faglig leder og tilsynsansvarlig, samt observasjon, kom det frem at en fordel med tilsynet er at en får inn et par nye øyne som ser på opplegget som gjennomføres ved trafikkskolen. Dette er en utenforstående, altså ikke en kollega. Det kan være vanskelig å kritisere en man jobber sammen med, eller å ta imot kritikk fra en kollega. Dette unngår man ved at den som kommer med innspill er en utenforstående. I tillegg er denne personen ikke så ”inngrodd” i (dårlige) vaner som man etter hvert kan utvikle på en arbeidsplass.

Grunnen til at tilsynet kan være en fordel med tanke på dette, er at de som gjennomfører tilsynet ikke ser noen personlig gevinst knyttet til det de driver med. Deres oppgave er å kontrollere at trafikkskolen gjennomfører korrekt obligatorisk opplæring, med et overordnet mål om å bedre trafikksikkerheten. Tilsynet har en plikt til å informere trafikkskolene om hvordan de skal klare å oppfylle regelverket på en tilfredsstillende måte. Dette står i retningslinjene tilsynet arbeider etter.

Tilsynet skal formelt sett forholde seg til forskriftene, men siden de ansvarlige har sett en del eksempler på ulik opplæring, er det mulig for dem å komme med generelle tips om andre ting enn det som er knyttet direkte til forskriftene (uten at dette er en offisiell del av tilsynet), med den hensikt å forbedre trafikkskolene ytterligere. De kan ha ønske om å komme med tips og innspill selv om det i utgangspunktet ikke er jobben deres. Dersom de som gjennomfører tilsyn ser at det er noe trafikkskolene kunne gjort litt annerledes, kan de komme med innspill om ting som ikke er regelbrudd, men som kan forbedres. Dette kan gjøre at trafikkskolene kan ta til seg ny kunnskap. Tilsynsansvarlig i Sør-Trøndelag fremhevet, som nevnt, at hun ønsket å fremstå som et menneske, og ikke ”Statens vegvesen”, når hun utfører jobben sin. Denne formen for uformell kommunikasjon er med på å bidra til dette. Også den faglige lederen jeg intervjuet trakk frem den uformelle kommunikasjonen som verdifull og nyttig. De to partene synes her å være enige om fordelene med dette.

Et eksempel på denne uformelle kommunikasjonen fikk jeg observere i forbindelse med tilsyn av mørkekjøringsdemonstrasjonen. Da kom tilsynsansvarlig i etterkant med kommentarer på at trafikkskolen hadde litt lite refleksjon i forhold til hva som var ønskelig etter forskriftene. Tilsynsansvarlig ga muntlige tilbakemeldinger, med tips om andre måter å gjennomføre refleksjonsdelen på. Her brukte hun sin personlige makt, som jeg beskriv i kapitlet om kunnskapsstatus, til å forsøke å påvirke trafikkskolen. I og med at denne tilbakemeldingen i stor grad var knyttet til hennes personlige mening, kunne den ikke fremgå av rapporten skolen

får i ettertid. Det hun kommenterte var ikke direkte brudd på forskriftene, men en personlig mening om at det kanskje var litt lite refleksjon.

Det fremgikk også av mitt intervju med den faglige lederen at skolen gjennom uformell kommunikasjon i etterkant av tilsynet hadde fått tips om kjøreruter for å få inn flere momenter i forbindelse med mørkekjøringsdemonstrasjonen. Dette er nok et eksempel på kommunikasjon som ikke har sin plass i rapporten, siden det er den tilsynsansvarliges personlige mening. Fordelen med muntlig, uformell kommunikasjon, er at en kan snakke sammen som vanlige mennesker, og ikke bli så fastlåst i rollene som en ellers kan være (Erlie 2006: 209).

4.3 Forventninger om hva som sjekkes

Faglig leder får beskjed i god tid i forkant om at tilsyn skal gjennomføres. Dersom han/hun vet at tilsynet kun dreier seg om den praktiske gjennomføringen, for eksempel antall minutter et kurs varer, vil dette kunne påvirke forberedelsene før tilsynet. Det vil være ønskelig om tilsynet også innebærer en kontroll av hvorvidt trafikkskolen tar for seg læringsmål fra forskriftene, i stedet for å bare vurdere rammene for undervisningen.

Dersom tilsynet utelukkende undersøker hvor mange elever som deltar, hvor mange timer som brukes, og så videre, så gir det signaler om at tilsynet ikke har noe med føreropplæringa å gjøre. Nyhetsoppslagene og mediedekningen av tilsyn våren og høsten 2009 ga uttrykk for at det var dette som var det viktigste med tilsynet. Hvis tilsynsorganet skulle kommet til å komme med innspill knyttet til innholdet i undervisningen etter å ha gitt uttrykk for at antall timer og elever var viktigst, ville det virket ulogisk, siden ”de bare var der for å telle elever”. Hvis tilsynet fokuserer mye på timetall, vil det kunne påvirke faglig leder over tid, fordi det kontrollerende organet signaliserer at det er det praktiske rundt opplæringen som er mest viktig. Dette vil da kunne bli viktig også for faglig leder etter hvert. Dersom det pedagogiske innholdet også vurderes, vil det fungere skjerpene overfor trafikkskolene, og dermed også for trafikkopplæringen som gis. Gjennom mine intervjuer fremgikk det at tilsynet i Sør-Trøndelag ikke stemmer overens med inntrykket fra nyhetssaken. Innholdet i undervisningen vurderes opp mot forskriftene, og tilsynet gir tilbakemeldinger med forslag til endringer og forbedringer. Tilsynet fungerer med andre ord tilsynelatende slik det er tilsiktet.

4.4 Trafikklærerens rolle

Dagens forskrifter for trafikkopplæringen er forholdsvis ”nye” forskrifter for dem som har vært trafikklærere i en årrekke. Studentene ved dagens toårige trafikklærerutdanning ved HiNT lærer fra dag én at trafikklærerens viktigste rolle i dag er å være en veileder, ikke en instruktør, og at elevene skal oppmuntres til refleksjon over trafikksituasjoner og egne valg.

Hvis en har et tilsynsorgan som er opptatt av innhold og metode i samtaler med faglig leder, vil dette påvirke faglig leder om hvordan undervisningen skal være. Dersom tilsynet fokuserer på veiledning og refleksjon, kan det føre til at nyutdannede trafikklærere lettere vil kunne få gehør for sine innspill. Dersom tilsynet ikke sjekker disse momentene, vil de nyutdannede lett kunne fremstå som ”bedrevitere” hvis de kommer med innspill knyttet til dette, fordi det er noe som ”bare vektlegges ved HiNT, og som ikke har noen praktisk betydning ved de ordentlige trafikkskolene som har holdt på i en årrekke”.

Gjennom mine intervjuer kom det frem at tilsynet har avdekket en tendens til at det er de eldre trafikklærerne som har størst ”problemer” med veiledning og refleksjon. For eksempel kan de bruke den siste timen i mørkekjøringsdemonstrasjonen til å få frem mye faktastoff om hvor langt nærløys og fjernløys rekker, og liknende, i stedet for å bruke tiden til å gjennomgå elevenes erfaringer og refleksjoner, slik kravet er. De nyutdannede har på sin side problemer knyttet til manglende erfaring. Dersom tilsynet ”taler samme sak” som de nyutdannede, vil det kunne bli enklere for disse å komme inn i et etablert miljø blant kolleger som har gjort jobben sin i en årrekke, og derfor kanskje ikke er så mottakelige for innspill knyttet til hvordan de gjør jobben sin. På den måten kan de erfarne trafikklærerne og de nyutdannede ”refleksjonseksperterne” utfylle hverandre og gjøre trafikkskolene enda bedre enn i dag.

4.5 Tilsyn av ferske trafikklærere

Gjennom intervjuene mine kom det frem at enkelte faglige ledere ber om at tilsynet ikke skal utføres i tilfeller hvor det er helt ferske trafikklærere som står for undervisningen, for at disse skal slippe usikkerhet knyttet til å bli vurdert. Tilsynet skal imidlertid ikke være ”skummelt”, men snarere gi en bekreftelse på at man gjør jobben sin riktig, samt være en anledning til å få innspill og tips til hvordan en eventuelt kan legge opp undervisningen litt annerledes. Den enkelte trafikklærer må vite hva han gjør, og det er i følge Trafikopplæringsforskriftens §6-3 hans ansvar å følge forskriftene, selv om undervisningen overordnet sett er faglig leders

ansvar. Nyutdannede trenger (kanskje i større grad enn de erfarne) tilbakemeldinger på hvordan undervisningen gjennomføres. Her er det mulig å dra en tematisk parallell til Glein og Lødemel som sier at eleven (i dette tilfellet: den uerfarne trafikklæreren) alltid bør få feedback, i alle fall de første gangene han utfører handlingene og når han er i tvil om sine prestasjoner. Dessuten må en fortelle ham hva som var feil og hvordan disse kan rettes (2007: 83).

Tilbakemeldingen bør komme uoppfordret fra faglig leder, men det kan være nyttig at de nye trafikklærerne også får feedback fra tilsynet, for å få en bekreftelse på at de gjør jobben sin riktig. Det kan derfor være å gjøre de nyutdannede trafikklærerne en bjørnetjeneste å la dem få slippe tilsyn. Det vil være nyttig å bli ledet inn på riktig spor eller få en bekreftelse på jobben en gjør allerede fra starten. Trafikklærerne som kommer rett fra HiNT er dessuten vant til å bli observert/vurdert i diverse situasjoner på skolen. Dersom de slipper tilsyn i starten, vil dessuten de nyutdannede kunne danne seg et inntrykk av at tilsyn er skumlere enn det egentlig er, siden de opplever at det er noe faglig leder vil ”skåne dem for”. Det vil altså kunne virke mot sin hensikt å la de nyutdannede trafikklærerne slippe tilsyn.

4.6 Videre drøfting og problematisering av funn

Når det gjelder tilsynets mulighet til å gi en utenforståendes mening, vil dette kunne by på problemer. Det kan være vanskelig å se helheten i opplæringen hvis man bare er innom i et par timer. Tilsynsansvarlig påpekte nettopp det at hun kun får observert enkelttimer hos hver enkelt trafikkskole, siden hun alene har ansvaret for tilsyn i hele Sør-Trøndelag. Dessuten kan for eksempel trafikklæreren kan ha en dårlig dag, slik at det inntrykket tilsynsenheten sitter igjen med i etterkant er feilaktig og lite representativt for hvordan undervisningen vanligvis gjennomføres. Tilsynet gjennomføres ved observasjon av undervisningen. Den som gjennomfører tilsynet må derfor dessuten være bevisst på at hans/hennes tilstedeværelse vil kunne påvirke situasjonen. Dette trekker tilsynsansvarlig frem som et sentralt poeng, og noe hun er bevisst på når hun utfører tilsyn.

I forbindelse med tilsynet har tilsynsansvarlig som nevnt sanksjonsmuligheter overfor trafikkskolene. De kan risikere å miste autorisasjonen, altså en form for straff, som jeg nevnte i kapitlet om kunnskapsstatus. Straff har i følge Bjørkvik og Haukedal mange utilsiktede virkninger. En trafikkskole som blir ”straffet” eller får kritikk, kan forbinde dette med den

uønskede atferden slik at de ikke gjentar den, hvilket også er hensikten. Men straffen *kan* også primært forbindes med den *personen* som bruker de negative sanksjonene, eller med selve *arbeidet, avdelingen* eller *bedriften* som sådan. Da kan straffen/kritikken bidra til å skape en generelt negativ innstilling (Bjørkvik og Haukedal 2007: 145 og Glein og Lødemel 2007: 83 f.). Tilsynsansvarlig i Sør-Trøndelag er opptatt av å komme med positive tilbakemeldinger i tillegg til eventuelle anmerkninger, samt muntlig feedback. Dette kan bidra til at trafikkskolene ikke skaper en generelt negativ innstilling til tilsynet, men snarere ser på det som et hjelpemiddel for å bli bedre.

Når det gjelder muligheten tilsynsansvarlig har til å gi tilbakemeldinger om hva som er bra og mindre bra, samt å komme med muntlige råd til trafikkskolen med forslag til endringer, må han/hun passe seg for å gå for langt i å utlevere konkurrerende trafikkskolers alternative løsninger, noe som ville kunnet medføre et brudd på taushetsplikten. Dette fremgår også av retningslinjene for tilsynet: ”Forskriftene som regulerer tilsynssubjektenes virksomhet kan fremstå som komplekse og kompliserte, og det er derfor viktig at tilsynsmyndigheten gir den veiledning som anses nødvendig for at tilsynssubjektene skal kunne drive lovlig” (2009: 6). Dette følges videre av en presisering av at veiledningsplikten ikke må komme i konflikt med tilsynsrollen.

Når en og samme person skal utføre tilsyn ved mange trafikkskoler, slik tilfellet er i Sør-Trøndelag, må denne personen sørge for å ikke favorisere noen. Det fremgår av intervjuene at tilsynsansvarlig har et bevisst forhold til dette. At hun er alene med tilsynet gir henne imidlertid stor makt. Med makt følger en risiko for maktmisbruk. I følge Erlie er åpenhet og kommunikasjon nøkkelord for å hindre maktmisbruk (2006: 125). Et godt system for kommunikasjon må bygge på tillit mellom partene. Tillitsforhold består blant annet i at trafikkskolene føler at de blir behandlet med respekt, at de ikke opplever maktmisbruk fra tilsynets side, og at det er en åpen toveis kommunikasjon mellom ledere og medarbeidere. Det tar tid å bygge opp et slikt tillitsforhold, og det skal lite til for å bryte det ned (Erlie 2006: 124). Det at tilsynsansvarlig er opptatt av god kommunikasjon med trafikkskolene, både ved hjelp av formelle og uformelle kanaler, er et tegn på at hun ønsker et tillitsforhold med skolene. Hun ønsker å spille på lag med trafikkskolene og hjelpe dem til å bli bedre, ikke henge ut noen og skape mistillit. Ved en eventuell forskjellsbehandling, vil en raskt bryte ned tillitsforholdet, og tilsynsordningen vil ses på som noe negativt.

Når tilsynet er varslet på forhånd, risikerer man at trafikkskolene legger opp undervisningen annerledes, på bakgrunn av hva de vet tilsynet er ute etter å kontrollere. Det vil være ønskelig om undervisningen blir lagt opp på samme måte som vanlig, slik at en kan gi tilbakemeldinger på undervisningen slik den foregår til vanlig. I og med at tilsynet som regel er varslet på forhånd, er det imidlertid mulig å tilpasse innholdet etter hva man vet kommer til å bli undersøkt. Siden det sjeldent utføres tilsyn, vil trafikklæreren kanskje tenke ekstra mye og blir ekstra skjerpet ved tilsyn. Dette kan føre til bedre kvalitet på undervisningen når det er tilsyn, uten at dette videreføres til normale arbeidsdager, eller det kan føre til dårligere kvalitet grunnet nervøsitet hos trafikklæreren. Det vil derfor være ønskelig med regelmessig tilsyn, men siden det bare er én person som jobber med tilsyn av trafikkskoler i Sør-Trøndelag er det lite trolig at tilsynet gjennomføres ofte nok til at dette er tilfelle. Hun som gjennomfører tilsynet er imidlertid bevisst på sin rolle som utenforstående og med en mulig påvirkningskraft, så dette legges til grunn når tilsynet gjennomføres.

Som det fremgår av denne drøftingen, er tilsynsordningen et tiltak som vurderer undervisningen ved trafikkskolene i større grad enn jeg først fryktet, med bakgrunn i nyhetsoppslagene om telling av timer og elever. Tilsynsordningen har imidlertid visse begrensninger, men så lenge de som gjennomfører tilsynet er klar over disse, vil det være forholdsvis uproblematisk. Hva som skjer dersom en faglig leder skulle falle ut med en tilsynsansvarlig, er foreløpig uvisst. Nå er imidlertid ordningen såpass ny at den foreløpig ikke har funnet sin endelige form. I det videre arbeidet med formalisering av tilsynet etter hvert som erfaringene fra rundt omkring i landet samles, vil tilsynsordningen ha muligheter til å bli enda bedre enn den er i dag. Med dette i bakhodet er det nå tid for å skissere veien videre, for så å samle trådene litt til slutt.

5. Veien videre

Tilsynsansvarlig i Sør-Trøndelag har utdanning innen veiledningspedagogikk. Jeg har hørt henne gi tilbakemelding på mørkekjøringsdemonstrasjonen, og gi eksempler på hvordan det kan gjøres, på en måte som (fra mitt ståsted) virker som en pedagogisk god måte. Gjennom hvordan hun presenterer ting for de ansatte, virker det som hun vet hvordan en bør ordlegge seg, og har forståelse for hvordan en skal undervise/veilede. Det er imidlertid ikke noe krav til utdanning innen pedagogikk for å arbeide med tilsyn. Vil de som arbeider med tilsyn uten

denne utdanningen fokusere på andre ting? Dette er et spørsmål det ville vært interessant å studere videre, for å kunne danne et større og mer samlet bilde av tilsyn på landsbasis.

Det ville også vært relevant å finne ut hvordan trafikklærere oppfatter og opplever tilsyn. Ses tilsynet på som et bedrevitende kontrollorgan som skal sjekke at lærerne ikke gjør noe feil, eller en samarbeidspartner som kan hjelpe til med å lage en bedre utdanning? Mitt intervju med én faglig leder er ikke nok til å si noe generelt om dette. Selv om denne faglige lederen har et godt forhold til og inntrykk av tilsynet, er det ikke sikkert dette er tilfelle ved alle andre skoler. Det vil dessuten kunne variere fra region til region hvordan tilsynet utføres, og dette har trolig innvirkning på hvordan faglige ledere rundt i landet opplever tilsyn. Undersøkelser på dette området ville gitt nyttig kunnskap i arbeidet med å utvikle tilsynet videre. Tilsynsordningen er forholdsvis ny, og har kanskje ikke funnet sin endelige form på det nåværende tidspunkt. I forlengelsen av dette, vil det kunne være interessant med både kvalitative og kvantitative undersøkelser av tilsynsordninger og trafikkskolenes erfaringer og inntrykk rundt i landet, for å utvikle ordningen videre.

6. Oppsummering

I denne oppgaven har jeg sett på Statens vegvesens tilsyn av trafikkskoler i Sør-Trøndelag, med spesiell vekt på trafikalt grunnkurs og nyutdannede trafikklærere. Jeg har vist at tilsynet har en potensiell påvirkningskraft på trafikklærerne på flere områder. Tilsyn kan være til hjelp gjennom at en får en utenforståendes mening om undervisningen som gjennomføres. Det kan dessuten påvirke undervisningen ved at den legges opp etter hva som forventes av tilsynet. Det vil også være nyttig, spesielt for nyutdannede trafikklærere, om tilsynet vektlegger trafikklærerens rolle som en veileder som oppfordrer til refleksjon, i stedet for å være en instruktør. Jeg har dessuten funnet at det ikke nødvendigvis er hensiktsmessig å la nyutdannede slippe å få tilsyn. I og med at min oppgave gir forholdsvis begrenset kunnskap om tilsynet og dets påvirkning, har jeg i "Veien videre" skissert noen tanker knyttet til interessante problemstillinger det vil være ønskelig å få besvart i fremtiden.

Litteratur

ATL (2009) ”ATLs uttalelse til høring om St.meld. nr. 16: Nasjonal transportplan 2010-2019”

Bjørvik, Kjell Inge og Willy Haukedal (1997) *Arbeids- og lederpsykologi*. Oslo: Cappelen Akademisk Forlag as

Erlie, Bente (2006) *Intern kommunikasjon. Planlegging og tilrettelegging*. Oslo: Universitetsforlaget

Glein, Jarl Ove og Ståle Lødemel (2007) *Trafikkdidaktikk*. Bekkestua: NKI Forlaget AS

Holme, Idar Magne og Bernt Krohn Solvang (2004) *Metodevalg og metodebruk*. Oslo: Tano Aschehoug

NRK (2009) ”Åtte trafikkskoler var for dårlige” Tilgjengelig:

<http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/ostlandssendingen/1.6780972> [Lest 21.02.10]

Nygren, Bente (u.d.) ”Tilsyn og tilsynsenheten, status og erfaringer” Tilgjengelig:

<http://www.fftp.no/filestore/BenteNygren-Tilsynogtilsynsenheten.pdf> [Lest 21.02.10],

Vegdirektoratet

Samferdselsdepartementet (2004) ”Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m.”

Tilgjengelig: <http://www.lovdata.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20041001-1339.html> [Lest 21.02.10]

Statens vegvesen (2009) ”Tilsyn med godkjenningsspliktige virksomheter etter vegtrafikklovgivningen. Felles retningslinjer for saksbehandlingen”

Thagaard, Tove (2003) *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. Bergen: Fagbokforlaget

Vegdirektoratet (2004) ”Læreplan. Førerkortklasse B og BE” Tilgjengelig:

<http://www.vegvesen.no/binary?id=13691> [Lest 21.02.10]