

Hvordan er overgangen fra studietid til arbeidsliv for trafikklærere?



Av Kamilla Nilsen, Jorun Elin Kvistad
og Eli Katrine Haaland

Kandidatoppgave

2-årig grunnutdanning

For trafikklærere



Avdeling for
Trafikklærerutdanning

Stjørdal

Sammendrag

Denne kandidatoppgaven omhandler hvordan overgangen fra studietid til arbeidsliv for trafikklærere er erfart. Vi er tre jenter som har jobbet sammen og vi valgte å sende ut en spørreundersøkelse til fjordårskullet (07-09) da de hadde opplevelsen om det vi ville undersøke friskt i sitt minne. Spørreundersøkelsen hadde tre deltemaer om studietid, overgang og arbeidsliv. Etter å ha sett gjennom resultatene og drøftet har vi fått mange interessante funn.

Funn som vi fant angående studietiden er blant annet at $\frac{1}{4}$ blir sponset av NAV gjennom omskolering. Det er 3 ganger så mange som velger utdanningen etter eget ønske i forhold til de som har oppgitt omskolering som grunn. 5 av 6 studenter synes at oppfølgingen av nærveileder var god nok på HiNT. 2/6 mener de ikke fikk nok praksis ute i bil. Hele 85 % av besvarende syntes at de fikk godt utbytte av hospitering og ville gjerne hatt flere uker av dette. Vi har også funnet ut en teori om at de som har jobbet hardt og jevnt på skolen er de som var mest klar for arbeidslivet.

Funn angående selve overgangen svarte hele 96,6 % at de ble godt mottatt av sine arbeidskollegaer. 5 av 6 som svarte føler de tilfredsstillende forventningene til sin arbeidsgiver. Vi har funnet ut at det kan være en sammenheng mellom å bli godt mottatt og om en tilfredsstillende forventningene til sin arbeidsgiver. $\frac{1}{4}$ nyutdannede får en brå start i klasserom med teori og trafikalt grunnkurs. 4/6 svarer at de har fått bruk av undervisningsopplegg de laga på HiNT, i motsetning er det 1/6 som må lage seg helt nytt undervisningsopplegg av ulike grunner. Faktisk har bare $\frac{1}{4}$ av trafikkskolene eget undervisningsopplegg som er likt for alle ansatte på de skolene. Det store spørsmålet om hvordan de faktisk opplevde overgangen fra skoletid til arbeidsliv, så svarer 4/6 at det var en positiv opplevelse. De resterende mente at overgangen var brå. Det vil si at hver 3. student frå fjorårskullet fikk en tøff overgang. Grunnene til dette er av ulike faktorer, som vi finner igjen i svarene i ulike statistikker. Dette er uten tvil betryggende funn, for oss som selv snart skal ut i denne spennende og skumle overgangen.

Vi hadde mange spørsmål angående selve arbeidslivet også, siden dette er noe vi er nysgjerrige på, funnene her er også mange. Vi fant faktisk ut at det er en fordel å få planlegge arbeidsdagen sin selv, selv om det kanskje er mer jobb, så viser seg at de har mer fritid igjen for strevet. Av de spurte er det 93,2 % som svarer at de trives i jobben sin. Det er ca 50/50

sjanse om en får en faglig leder som engasjerer seg. Da tenker vi blant annet på oppfølgingen og om framtidig kursing. Bare 1/10 jobber på en skole der det fortsatt er noen som bruker den gamle læreplanen. Positivt resultat ettersom vi har hørt at mange eldre trafikklærere bestemt tviholder på sine gamle læremetoder, men med dette funnet kan vi faktisk avkrefte dette ryktet. 93,2 % sier de har og prøver å ha faste elever. 2/6 svarer at de jobber overtid nesten hver dag. På spørsmålet om de noen gang er så slitne at de ikke klarer å yte maks i elevundervisningen er det halvparten som svarer nei til dette, men noen svarer de er slitne på slutten av dagen og uken. Til slutt fant vi ut at 5/6 får bil av trafikkskolen de jobber hos, 9/10 biler er utstyrt med stag pedalsett og at den vanligste trafikklærer bilen er av merket VW.

Vi har mange interessante funn, også mer enn hva som er skrevet her. Noen funn var mer oppsiktsvekkende enn andre, mens andre var som forventet. Vi er fornøyde med arbeidet vårt og håper dette kan være med på å bidra til forbedringer på studietid, overgang og arbeidsliv for kommende trafikklære. Håper også at funnene våre kan svare på noen av spørsmålene som våre medstudenter kanskje har lurt på.

Summary

Our candidate survey is about how the transition from life at school to be employed as a driving- instructor are experienced. We decided to send out a quest to the students of last year (07/09), where we asked about how they had experienced the transition. The quest had three sub-topics, which were education, transition and employment. After looking through the answers and discussing them, we have found many interesting results.

Regarding education we found that $\frac{1}{4}$ of the students are sponsored by NAV. There is 3 times as many who choose the education by own choice, than there are people who are restudying. $\frac{5}{6}$ of the students think that their head teacher did a good enough job on HiNT. $\frac{2}{6}$ said they didn't get enough teaching practice with their client in the car. 85% thought that it was a good experience visiting driving schools and other related businesses, and would have liked to have more of this kind of teaching. We have also made up a theory who claims that those who have worked hard and steady at school are more ready for the working life, than the ones who hasn't.

Findings regarding the transition, 96, 6 % said that they were well received by their colleagues. $\frac{5}{6}$ feels that they are doing the job their employer expects them to do. We found out that there is a link between being well received and doing a satisfying job for the employer. From the first day at work $\frac{1}{4}$ of the graduated have a sudden start of teaching theory in the classroom. $\frac{4}{6}$ replies that they have been using the theory courses they created at HiNT, while $\frac{1}{6}$ had to make brand new theory courses. Only $\frac{1}{4}$ of the driving schools has their own theory course which all employers at the school are following. The big question about how they actually experienced the transition from being a student to become a driving-instructor, did $\frac{4}{6}$ respond that it was a positive experience. This means that each third student from last year felt that the transition was a hard and tough experience. We found many reasons of various factors in our statistics that may be the answer to why these students feel this way. There is no doubt that this is positive and reassuring results for ourselves and for those who soon is about to face this exciting and scary transition.

We were also curious about the working life, and therefore we included questions about this as well in the quest, and the results were many. We found that if the driving-instructor

planned the workday by himself, this actually would give him more spare time, even though it takes a lot of time to do all the planning. 93, 2% responded that they are enjoying their job. It's about a 50/50 chance of getting an academic leader who engages. Only 1/10 works at a school where there still is someone that uses the old teaching plan for class B. It is much more positive results than expected, we can actually disprove the rumor, who says that old driving-instructors are stocked in their old ways of teaching. 93, 2 % say they have, and try to have regular costumers. 2/6 replies that they are working overtime almost every day. On the question of whether they have ever been so tired that they fail to provide the maximum in teaching, half of the group replies no, while some of them replies that they are tired at the end of the day and the week. Most of them know their limitations of workload and will provide good teaching for their students. Finally, we found that 5/6 gets their own car from the school they are working at, 1/10 have wire pedals, and that the most common car for driving-instructors are of the brand VW.

As said earlier, we have found many interesting discoveries working with this task, even more than what is written here. Some findings were more remarkable than others, while others were as expected. We are pleased with our work and hope this can help to improve the educating, transition and employment for the upcoming driving- instructors. We hope that our findings can answer many questions that our students may have been wondering about.

Forord

Da høstsemesteret startet ble det tidlig avklart at vi tre jentene ville jobbe i lag. Den første tiden brukte vi på idemyldring på hva vi kunne tenke oss å skrive om. Forslagene var mange og vi bestemte oss for at vi ville finne ut mer om hvordan det var mulig å påvirke ungdom til å forstå risiko bedre. Fremgangsmåten vi ville bruke var å lage filmintervju før og etter av ca 8 personer i risikogruppen (18-25 år) og kjøre dem gjennom et risikoforståelseopplegg i sikkerhetshallen i Trondheim. Vi brukte en del tid på å planlegge hvordan dette skulle gjøres før vi tilfeldigvis fikk høre at sikkerhetshallen var midlertidig nedlagt. Dette gjorde oppgaven vanskelig å fortsette på og vi måtte starte kandidatoppgaveprosessen på nytt. Valget for emne endte da på overgangen fra studietid til arbeidsliv for trafikklærere. Vi bestemte oss for å sende ut spørreskjema til fjorårsstudentene da de hadde skolegangen friskt i minne. Vi satte i gang å utformet spørsmål som var relevant for problemstillingen, lærte oss om questback og fikk ordnet med e-post adresser. I og med at vi kom så seint i gang satte vi en milepæl på at spørreundersøkelsen skulle være utsendt før jul slik at vi kunne begynne på selve rapporten etter jul. Da vi som skriver oppgaven i lag er på forskjellige bilgrupper har dette ført til at som regel en av oss har migrasjonskjøring eller er opptatt med annet da det er satt av tid til jobbing med kandidatoppgaven. Vi har derfor måtte jobbet litt alene og litt to og to, men har hele tiden prøvd å oppdatere hverandre på fremgangen. Dette ble gjort ved at vi lagde et eget arbeidsområde på fronter der vi kunne laste opp dokumenter som vi jobbet med, på denne måten kunne vi lese hva de andre hadde skrevet og hvor langt de var kommet. Det gjorde det mulig å komme med kommentarer undervegs i drøftingen. Vi syntes det er veldig tidskrevende å skrive alle tre på samme dokument, dermed bestemte vi oss for at vi skulle dele opp grov drøftingen slik at vi fikk hver vår del. Studietid, overgang og arbeidsliv. Vi hadde på forhånd avtalt hvordan vi skulle drøfte svaralternativene litt opp i mot hverandre, se etter sammenhenger og på hvordan forventning vi hadde da vi formulerte spørsmålene. Da noen av svarene vi fikk var meget interessante bestemte vi oss for å innhente litt mer informasjon i form av intervju med studieveileder, samtale i servicetorget og diverse telefonsamtaler.

Takk til Ståle Lødemel, Svein Loeng, Servicetorget og studentkull 2007-2009.

Eli Haaland

Kamilla Nilsen

Jorun Elin Kvistad

Innholdsfortegnelse

Kandidatoppgave.....	1
Sammendrag.....	2
Summary	4
Forord.....	6
Innholdsfortegnelse	7
Innledning.....	8
Kunnskapsstatus	9
Metodevalg.....	12
Resultat og drøfting.....	13
Skoletid.....	13
Overgang	18
Arbeidslivet	22
Konklusjon	29
Kildehenvisning:	30
Vedlegg:.....	30
Spørreundersøkelse	30

Innledning

I denne rapporten skal vi se nærmere på hvordan overgangen fra studietid til arbeidsliv er for trafikklærere. I alle yrker er dette en spennende tid, men det som er spesielt for trafikklæreren er at han skal jobbe alene i bilen fra første dag på jobb, altså har han ingen lærlingstid. Der andre, for eksempel kontorarbeidere, kan banke på nabodøren og spørre medarbeidere dersom det skulle ha behov for hjelp, er det verre for trafikklæreren som sitter midt i en undervisningssituasjon med elev i bilen. Det er derfor viktig at studentene som skal ut i jobb har god kompetanse for å gjøre en god jobb ut i fra de retningslinjer som er gitt. Vi har derfor prøvd å finne ut mest mulig om forholdene på skolen og i arbeidslivet og hvordan disse samsvarer ovenfor hverandre. Vår problemstilling vart da som følger:

Hvordan er overgangen fra studietid til arbeidsliv for trafikklærere?

Grunnen til at vi valgte denne problemstillingen er at vi er nysgjerrig på hvordan studentene opplevde overgangen og hva som eventuelt kan gjøres for å forbedre denne perioden. Av de studentene som vi kjenner privat har vi hørt mye forskjellig. Noen trives veldig godt, men sier det lett blir lange dager, andre har vært uheldige og kommet til en trafikkskole de ikke trives på og at det gjør utslag på den jobben de skal gjøre. Oppfølgingen av faglig leder og betydningen av den jobben han skal gjøre ble nevnt som en viktig faktor for hvordan overgangen blir. Det ble også sagt at praksisen som vi har på skolen ikke kan sammenliknes med hvordan en arbeidsdag er for en trafikklærer, fordi vi ikke har nok biler til å fylle opp en hel dag. Dette er noen av de kommentarene vi har fått, hovedsaklig av dem som gikk ut her i fjor (07-09 kullet) og det er dem som har besvart spørreundersøkelsen som ligger til grunn for oppgaven. På bakgrunn av dette hadde vi noen hypoteser som ikke stemte overens med resultatene vi fikk. Blant annet hadde vi regnet med at det var flere som ikke kom inn på første forsøk, at det var flere som var lovet en myk start, men som måtte jobbe knallhardt fra starten av og at flere var misfornøyd med nærveileder. Generelt kan vi kanskje si at vi hadde forventet mer misfornøyd og negative tilbakemeldinger enn det vi har fått.

Av tidligere kandidatoppgaver som er skrevet på skolen har vi funnet to som omhandler omtrent samme tema som vi har valgt. Forskjellen er at vi også har valgt å se mer på skolen sin rolle i forhold til møtet med arbeidslivet. Mer utfyllende om de tidligere kandidatoppgavene kommer under kunnskapstatus.

Kunnskapsstatus

Av tidligere kandidatoppgaver som er skrevet fant vi to oppgaver som har likhetstrekk med vår kandidatoppgave, som kunne være relevant for vårt arbeid. Begge kandidatoppgavene er laget i år 2007, den ene med emnet: ”Nyutdannede trafikklæreres møte med yrkeslivet” og den andre var ” Er det slik at trafikklærere slutter i yrket etter kort tid, og hva kan eventuelt gjøres for å endre dette?” Disse var relevant for oss i den forstand at det er rom for sammenligning, av emne som er like og som inspirasjon for formulering av spørsmål til vår spørreundersøkelse.

Kandidatoppgaven om ”Nyutdannede trafikklæreres møte med yrkeslivet”, er skrevet av to studenter i 2007, som heter Cecilie Johannsen og Tone Merete Pedersen. Denne oppgaven er merket med nr TLU 01-07 og er å finne i servicetorget. De intervjuet 4 nyutdannede trafikklærere og 1 daglig leder, der spørsmålene omhandlet trafikklæreres møte med yrkeslivet. Om trivsel og arbeidsmengde, mottakelse og arbeidsmiljø, tilrettelegging og hvordan en best mulig kan forberede seg på arbeidslivet.

I korte trekk fant de ut at arbeidsmengde, arbeidsmiljø og selve mottakelsen de fikk var avgjørende faktorer for om de trivdes i jobben. Samtale, felles lunsj og faste møter så de også på som en fordel. De hadde inntrykk av at de fleste nyutdannede trafikklærere blir godt mottatt av sine arbeidsgivere. På grunn av at TLU slutter i juni midt i MC- sesongen, ble det uventet mye arbeidsmengde på de nyutdannede, som igjen førte til dårlig tilrettelegging. De nyutdannede trafikklærerne mente at en god tilrettelegging burde innholde fadderordning og påsitt av erfaren kjørlærer for å få en myk start, med færre elever og timer i starten. De sa også en ville være bedre forberedt på yrket om en utnytter praksisdagene fullt ut og skriver planleggings skjema mens en er student på HiNT.

Faglig leder som de intervjuet hadde skikkelig tilrettelegging for sine nye ansatte, han var opptatt av at lærerne skulle trives for å beholde sine ansatte så lenge som mulig. Han mente at arbeidsgivere gjerne vil følge opp sine nyansatte, men at de har for lite tid eller ressurser til dette. Han så det som en fordel dersom alle trafikklærerne på skolen er samkjørte og har et felles undervisningsopplegg, da vil det være enklere å rullere på elever og ta over timer for de som er syke. Fordel for både lærerne og elever.

Problemstillingen til den andre kandidatoppgaven er: ” Er det slik at trafikklærere slutter i yrket etter kort tid, og hva kan eventuelt gjøres for å endre dette?” Den er skrevet i 2007, av Jeanette Engebak, Torgeir Kvamme og Kjetil Boye. Den er merka med nr TLU 23-07. De konkluderer med forhold til tiltak som bør innføres for at trafikklærere skal bli i yrket lenger: høyere og lik lønn for alle i Norge, mindre arbeidspress og bedre oppfølging for de nyutdannede ute i yrket. Arbeidsgiver bør organisere sosiale tiltak for de ansatte eks. felles lunsj. De bør også sørge for mer kursing av skolens ansatte. HiNT bør innføre mer praksis og mye mer hospitering (opptil 6 mnd), og tilnærme dagens opplæring av studentene mer realistisk i forhold til bransjen de skal ut i. Følge opp studentene sterkere og sette høyere krav til kompetanse. De fant ut at det er færre av de som har gått toårig høyskoleutdanning som slutter i arbeidet. Og at de som velger å slutte, gjerne slutter etter relativ kort tid, og at dette kan ha sammenheng med at det å være trafikklærer er en livsstil.

Noen av spørsmålene de brukte i undersøkelsen er av større likhet enn andre i forhold til de vi brukte. Vi tar derfor ut noen av disse og skriver grundigere om de, for eventuell sammenligning med våre resultater.

Om overgangen fra skole til arbeidsliv delte de prosentantall på kjønn og skolekull. I 1995 og 2000 mente alle kvinnelige at overgangen var stor, 100 % av besvarende, mens 2005 kullet kvinner var det redusert ned til 69,44 %. Søylen av det mannlige kjønn viser ingen dramatisk endring fra de ulike kullene. Hos mennene hadde 2000 års kullet den største overgangen fra skole til jobb. Om en ser på kullene uavhengig av kjønn, så viser at færre i 2005 kullet opplevde overgangen som stor.

I en statistikk over de som har sluttet i yrket, fikk det samme spørsmålet som ovenfor. Det overraskende resultatet her er at det er vesentlig færre som syntes at overgangen var stor. Likhetstrekk fra begge grafene er at flere kvinner enn menn synes at overgangen var stor. De har en søyle som viser alle spurte, uavhengig av kjønn og årskull at 73,33 % syntes at overgangen var stor. På spørsmål om arbeidspresset var stort, svarte hele 60 % ja, og 40% nei. 6/10 følte på arbeidspresset. Hovedvekten av vanligste grunner for valg av denne utdanningen var spesielt interesserte og de med familiebakgrunn innen for yrket.

De fikk for lite statistisk materiell til å finne ut om skolegangen var finansiert privat eller offentlig. Intervjumetoden ble for personlig for de spurte, og de ville ikke gi svar på dette. De valgte å utelukke dette spørsmålet fra undersøkelsen, pga for lite troverdighet.

I spørsmålet om hva de mente kunne vært gjort i utdanningsammenheng, svarte 78,33 % at mer praksis og hospitering ville gjøre skolegangen bedre for studentene ved HiNT, og gjøre de bedre rustet for møtet med arbeidslivet. Mange mente skolen burde være mer rettet mot bransjen og ha flere en to FA hver, også bedre oppfølging av lærerne og ønske om mer psykologi ble nevnt som forslag.

Metodevalg

Vi satte oss ned for å finne ut hvilke metode vi kunne bruke for å bearbeide problemstillingen på best mulig måte, vi ønsket et mangfoldig resultat som skulle være omfattende. Ut fra problemstillingen vi har bestemte vi oss raskt for å bruke kull 2007-2009 som forskningsgruppe. Vi hadde ganske god kontakt med flere av disse studentene, og disse var i tillegg relativt ferske i yrket og hadde skolegangen friskt i minne. Vi har sett på tidligere kandidatoppgaver, blant dem var det to som hadde lignende problemstilling. På den ene var det brukt intervju via telefon (ca 60 stk, fordelt på 3 årskull), og på den andre var det brukt intervju med personlig oppmøte (4 trafikkklærer og 1 faglig leder). For å komme i kontakt med flest mulig av forskningsgruppen, bestemte vi oss for å bruke spørreundersøkelse som metode. Studentene i gjeldende kull fikk da muligheten til å svare på spørsmål som omfattet både studietid, overgangen og arbeidsliv. Fordelen med spørreskjema via mail er at vi får stilt mange spørsmål til en stor gruppe, resultatet vil da bli ganske representativt og resultatet vil også få en større fortrolighet. Da vi hadde muligheten til å bruke questback førte dette til at vi sparte mye tid i innsamlingen og sorteringen av data. Det ble gjort på denne måten for å få ett best mulig undersøkelses grunnlag, slik at vi kunne få mest mulig ut av spørreundersøkelsen. For å få best mulige tilbakemeldinger brukte vi god tid på å formulere spørsmål og svaralternativer nøye, slik at disse ikke kunne mistolkes. I tillegg til dette hadde vi bilder av oss tre jentene som jobber med denne problemstillingen, med ett lite håp om at dette kullet skulle gjenkjenne oss, og ha sine kandidatoppgaver friskt i minne, dermed hjelpe oss på best mulig vis. Dette resulterte i at vi fikk en svarprosent på 74 %, noe som er meget bra. Vi diskuterte dette og kom frem til i hvertfall en mulighet for at vi ikke fikk 100 % kan være at vi brukte de gamle e-post adressene som skolen hadde i sine papirer, og enkelte har kanskje endret adressene sine, eller sjekker ikke denne e-post adressen så ofte.

Resultat og drøfting

Skoletid

Når vi ser på første spørsmål som handler om hvor mange som kom inn på første forsøk, svarte hele 89,8 % ja. Her ble vi litt overrasket, da vi lagde dette spørsmålet hadde vi forventet at det skulle være flere enn 10,2 % som måtte søke flere ganger for å komme inn. Dette på grunn av at det er eneste trafikklærer skolen i landet og at vi hadde hørt at det var mange søkere og at poengsummen for ordinære søkere var på rundt 45 poeng. Dersom vi runder av litt kan vi si at 9 av 10 kommer inn på første forsøk. Etter å ha undersøkt litt om ordinær poengsum og antall søkere kom vi frem til følgende tall:

Årstall	Poengsum ordinær søker	Antall første prioritet søkere
2007	43,3	406
2008	36,1	417
2009	38,9	488

Figur 1.1 tall hentet fra servicetorget og opptakskontoret

Skolen tilbyr 100 studieplasser (samordnetopptak.no) i året og som vi kan se ut i fra tabellen øker tallet på søkere mens ordinær poengsum har variert litt men ser ut som den er på veg opp. Våre antagelser ser ut til å stemme ganske bra, men at det var så mange søkere hadde vi ikke trodd. Når bare ca ¼ av alle søkerne kommer inn på skolen kan det virke underlig at det ikke er flere som har søkt flere år på rad og kommer inn på andre eller tredje forsøk. Men når vi ser på årskullet som har besvart denne oppgaven, altså kull 07- 09 (inntaksår 2007), så var ordinær poengsum dette året bemerkningsverdig høyere enn de senere årene. Det er derfor ikke så underlig likevel at ikke flere kom inn på skolen av dem som hadde søkt for andre gang. Det er mulig at dersom vi hadde stilt samme spørsmål til et annet eller flere kull hadde vi fått en høyere prosent på alternativet nei.

Hvordan var skolegangen din finansiert?			Hvorfor valgte du denne utdanningen?		
	Prosent	Value		Prosent	Value
Privat	40,7	24	Tilfeldig	5,2	3
Nav	25,4	15	Omskolering	22,4	13
Av trafikkskole	0	0	Omgangskrets/familie	8,6	5
Lånekassen	66,1	39	Eget ønske	62,1	36
Annet	1,7	1	Annet	1,7	1
Sum	133,9	79		100	58

Figur 1.2

Spørsmål 2, ”Hvordan var skolegangen din finansiert?”. Dette kan sees litt i sammenheng med spørsmål 3, ”Hvorfor du valgte denne utdanningen?”. Vi må ta forbehold om at det kan være noe feilmargin angående spørsmål nr 2 (blå kolonne) da det her var mulig å krysse av på flere alternativer. En av de sterkeste sammenhengene her er at 25,4 % var finansiert av NAV og 22,4 % hadde valgt utdanningen på grunn av omskolering, med andre ord er hver fjerde elev på skolen sponset av NAV. 62,1 % valgte utdanning av eget ønske og at lånekassen finansierte 66,1 %. Det kan ut i fra dette virke mye at NAV sponser hver fjerde person, men dersom man ser på svarene fra spørsmål 3 alene, viser det seg at prosentandelen som har valgt denne utdanningen av eget ønske er om lag tre ganger så stor som de som er omskolert. Det er positivt at andelen av de som valgte utdanningen av eget ønske er den største, dette fordi at trafikklereryrket krever at man er interessert i trafiksikkerhet. Et utdrag fra HINT sine hjemmesider med informasjon om trafikklererstudiet.

”Trafikklereryrket passer for deg som vil arbeide med mennesker og er interessert i trafiksikkerhet.”

(http://www.hint.no/studietilbud/?S_OBJECTID=ABA+AAAAKFIDG.)

Det vil ikke si at de som velger studiet på annet grunnlag som for eksempel tilfeldig eller omskolering ikke er like opptatt av trafiksikkerhet, men motivasjon og arbeidsinnsats kan ha en innvirkning her.

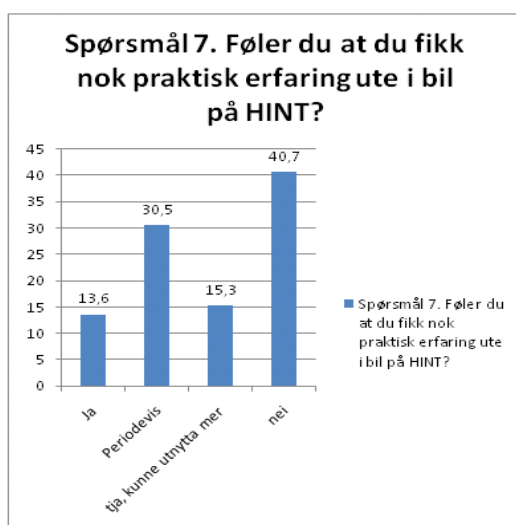
På spørsmål 4, hvordan jobbet du i studietiden, vart resultatene som forventet. Den høyeste prosenten her var preget av ”skippertak” med 44,1 %. Nest størst var jobbet hardt og jevnt med 37,3 %. Dette stemmer ganske godt med hvordan vi opplever arbeidsmetoden til våre medstudenter og oss selv, nå i kandidatoppgaven har vår arbeidsmetode vært preget av skippertak. Likevel så vi for oss at det burde være flere som skulle ønske de hadde jobbet mer (10,2 %). Vi har også en oppfatning av at hvordan du jobber henger sammen med hva nærveilederen krever av deg. Når vi da ser på spørsmål 6 ”Skreiv du aktivt i p-dagbok?”. Her svarte 17,2 % ja, heldigvis mens 5,2 % svarte ja, måtte. Dette kan være av dem som jobbet hardt og jevnt og hadde godt samarbeid med nærveileder. (se spørsmål 5 i neste avsnitt). Andelen av dem som hadde svart ingen vits på spørsmål 6 (27,6 %) var også meget høy, men det var hele 50 % som svarte sjelden. Det var heller ingen som skulle ønske de hadde skrevet p-dagbok. Når vi ser på helheten i spørsmål 6 kan det virke som at p-dagboken ikke fungerer godt nok eller slik det er tenkt. Dersom vi legger sammen prosentene av dem som svarte ja, måtte -og ja, heldigvis ender vi på 22,4 %. Det er disse som har funnet nytte av å bruke den og

som virker glad for at de gjorde det, likevel er andelen som sjeldent eller ikke ser noen vits i det alt for høy. P-dagbok er en slags egen logg om hvordan utvikling og læring man har gjort seg etter kjøretimer. Spørsmålet er om nærveilederne burde vær flinkere til å oppfordre elevene til å bruke denne, da læringen hos hver enkelt student vil bli bedre og gå raskere. Det vil også være en fordel for nærveilederne når de kan følge bedre med på hvor langt studentene er kommet. I og med at dette er en høyskole og at alle har ansvar for egen læring, kan det være vanskelig å få gjennomført. Da dette ble diskutert i intervjuet med Ståle Lødemel var vi enig om at det kunne være med å heve nivået på de studentene som går ut av skolen her.

Spørsmål 5. ”Hvordan syntes du oppfølgingen på skolen var i forhold til nærveiledere?”. Dette var et av de spørsmålene som vi var ekstra spente på tilbakemeldningene. De som var nærveiledere til spurte årskull er omtrent de samme som er nærveiledere for vårt kull, og vi hører mye forskjellig om dette temaet. Dersom vi slår i sammen svaralternativene veldig god, god og middels havner 5 av 6 innen for disse. Det vil si at 1/6 syntes at oppfølgingen var dårlig eller veldig dårlig. For å få en best mulig utdanning er det svært avgjørende å ha en god kommunikasjon med nærveileder, det er derfor vanskelig å avgjøre om resultatet her er godt nok eller ikke. Dersom man sier at 1 av 6 som går ut av skolen her ikke har fått den oppfølgingen som er nødvendig kan det høres mye ut, samtidig kan det være ulike grunner for at den ene av seks ikke her et godt forhold til nærveileder. Det kan være av de 5,2 % som tilfeldig valgte utdanningen (spørsmål 3) eller det kan være de 6,8 % som jobbet minst mulig i studietiden (spørsmål 4). Dersom studentene selv ikke er interessert i å ha en god kommunikasjon og er dårlig til å ta kontakt å bruke nærveileder til rådgiving er det deres eget

valg. Det er også stor forskjell på hvordan nærveilederne jobber, hvilke krav de setter og hvor mye de blander seg inn. Det har også forekommet bytte av veiledere midt i semesteret eller etter et år, dette kan føre til en bedre kommunikasjon for noen og ikke fullt så bra for andre. Vi vil legge vekt på at dette bare er noe vi tror kan være årsaker, dermed går vi ikke videre inn på dette.

Spørsmål 7. Føler du at du fikk nok praktisk erfaring ute i bil på HINT?



Figur 1.3

Vi trodde at de som hadde et godt forhold til nærveileder også følte at de fikk nok erfaring ute i bil på HINT (spørsmål 7), dette stemmer imidlertid ikke. Bare 13,6 % svarte ja på dette spørsmålet. Den største prosenten var nei med 40,7 %. Det er kanskje en mulighet at det er en sammenheng mellom de som svarte periodevis (30,5 %) og de som jobbet med skippertak (44,1 % spørsmål 4). Som nevnt over kan vi ikke se noen sammenheng mellom erfaring i bil og forhold til nærveileder, spørsmålet vi da stiller oss er hva som er grunnen til at studentene som går ut av skolen generelt føler de har fått for lite praksis i bil. Dette er et tema som også går igjen flere ganger i svarene på spørsmål 10; ”Er det noen faglige områder du syntes skolen ikke har dekket?” Etter et intervju med studieleder Ståle Lødemel 01.03.10 fikk vi vite mer grunnleggende hva som er blitt gjort for å imøtekomme dette kravet.

Ståle var klar over at studentene ønsket mer praksis og følgende er blitt gjort:

- Etter at studiet ble en høyskole har antall biler tilgjengelig for studenter blitt doblet (fra 9 til 18) samtidig med at elevtallet øket med 25 %.
- I tillegg kjører hver bil mye lenger en før. Da det var ettårig studie for trafikklærere kjørte hver bil ca 1000 mil i året, meden nå når det er blitt toårig kjører de 16-1800 mil per bil.
- Det produseres langt flere førerkort nå en det gjorde før.
- Det er også lagt inn migrasjonsundervisning med 8 biler en halv dag i uken, dette begynte dem med for ca 3 år siden. (De hadde også et prøveprosjekt for 5 år siden der migrasjonsundervisningen skulle være en integrert del av praksisdagen, men det viste seg å fungere dårlig).
- For 3 år siden kom tilbudet om kveldskjør, dette ble lite brukt i starten, men har kommet seg, spesielt i år har det vært stor pågang. Dersom det skulle bli for stor pågang er det muligheter for å sette inn flere biler eller å utvide kveldskjør perioden. Et problem som har vært er at folk bestiller biler uten at de møter opp, nå er studentene blitt flinkere til å avlyse timer de ikke har tenkt å bruke. (På nåværende tidspunkt er det 14 biler som er tilgjengelige).
- Nytt for 2 år siden er også tilbudet om dagkjør, dette fungerer på lik linje som kveldskjør, bare på dagen.

- Det er planlagt oppstart av studiet bachelor i trafikkpedagogikk til høsten. For mer informasjon om dette

(http://www.hint.no/studietilbud/?S_OBJECTID=ABAAAABIINCV)

Vi ser det er gjort mange tiltak de siste årene og det er fortsatt utvikling på gang rundt emnet. Dersom det blir 3 årig studium vil dette automatisk bety mer praksis. Det ble også diskutert under intervjuet med studieveileder om det tilbudet som er i dag angående bruk av bil kanskje kan være godt nok. Dette omfatter riktig forståelse og organisering av dagkjør, kveldskjør, pedagogisk observasjon og aktiv bruk av p-dagbok blir bedre. Da kunne det være med på å gi et mye større grunnlag for god læring og at behovet for praksis kanskje vil være dekket. En pådriver her vil kanskje være om nærveilederene setter større og like krav til studentene og fører en tett oppfølging her.

Spørsmål 9. Fikk du utbytte av hospiteringsukene? Det første man legger merke til når man ser resultatene fra dette spørsmålet er at over halvparten (50,8 %) gjerne vil ha flere uker, dersom man legger disse sammen med dem som hadde godt utbytte (35,6 %) havner man på ca 85 %. Dette tilsvarer 51 av 60 stykk som svarte på undersøkelsen. Av de som hadde svart helt greit (2 stk) middels utbytte (4 stk) og dårlig utbytte (2 stk) kan man anta at disse har kommet til skoler eller andre trafikkrelaterte bedrifter hvor de ikke har trivdes, opplegget har vært for dårlig eller de har slitt med motivasjon eller andre forhold. Etter intervju med Ståle Lødemel, hvor vi fikk bekreftet at hospitering er et relativt nytt tiltak, kunne vi komme med tilbakemeldinger om at det var vellykket. På spørsmål om det kommer til å bli mer hospitering, vil de bli vurdert om hospiteringsperioden skal forlenges, eventuelt om det skal være flere perioder.

Siste spørsmål som handlet om skolegangen var spørsmål 10: ”Er det noen faglig områder du syntes skolen ikke har dekket?” Her fikk vi mange tilbakemeldinger, det som overasket mest var at folk etterlyste mer etikk og moral. Det hadde vært spennende og fått stilt et oppfølgingsspørsmål rundt dette emnet, vil de ha mer etikk og moral i forhold til å selv følge lover og regler? Eller er det hvordan man skal undervise i dette temaet? Går det på at trafikkklærer er en livsstil? Det som var mindre overraskende var at det var ønsket mer praksis og flere elever, dette har blitt tatt opp grundig tidligere i oppgaven så skal ikke skrive mer om det her. Et annet godt forslag var at det burde være undervisning om engelsk, det var heller ikke her utdypet mer om hvordan, men vil tro at det her er tenkt på fagengelsk. Vi merket at vi kunne hatt nytte av engelsk faglige uttrykk, når vi skulle oversette sammendraget i

kandidatoppgaven til engelsk. I migrasjonsundervisningen som vi får her på skolen er det sagt at vi ikke skal snakke engelsk fordi elevene våre skal være så gode i norsk at de får utbytte av trafikkopplæring på norsk. Vi vet at det ikke fungerer slik i praksis og at det er tenkelig at når vi begynner i arbeid må ty til noen engelske ord for å unngå misforståelser med elever. Andre ting som blir nevnt er mer om opplæringsforskriften, tungbilproblematikken og mer kunnskap om fremtidig arbeidsliv. Det kommer opp noen forslag som vi ikke er helt enig i, slik vi har forstått det er undervisningen som vi får i år ganske lik på den som ble gitt fjorårsstudentene, og noen av forslagene som kom opp mener vi skolen dekker tilfredsstillende. Noen eksempler på fagområder vi ikke er helt enig i er pedagogikk og yrkesdidaktikk, spørreteknikk, undervisning av voksne og folk med lærervansker, trafikalt grunnkurs og psykologi rettet mot mennesket generelt.

Overgang

Spørsmål 11. ”Følte du deg klar for lærerrolla etter endt utdanning?”. Tilbakemeldingen var overraskende positiv, med tanke på rykter vi har hørt frå fjorårskullet. Av 59 svarende så svarte 22 stk ja, 33 stk middels og 4 stk nei. Dette er betryggende for oss som snart skal ut i denne skumle og spennende overgangen. Vi slo sammen de som følte seg klar og middels klar å fant ut at det er betydelig få som ikke følte seg klar, bare 4 av 59 stk. Men om en ser rent på det, er det faktisk bare 22 av 59 som følte seg fullstendig klar for lærerrollen, altså mindre enn halvparten. Vi ser tilbake på spørsmål 4, hvordan de jobbet i studietiden, her er det nokså like tall der som i fra spørsmål 11. Der var det 22 stk som jobbet hardt og jevnt som er likt antall med de som svarte at de følte seg klar for lærerrolla. Kanskje de som jobbet med skolearbeidet preget av skippertak (26 stk) er blant de 33 som har svart middels klar for lærerrolla. Dette blir selvsagt bare en teori, at desto mer en har jobbet på skolen desto mer klar er en til arbeidslivet, men det er vel ingen hemmelighet at en selv har ansvar for egen læring.

Det kan og kanskje være en sammenheng mellom de som svarte middels og nei på spørsmål 11 og de som svarte middels, dårlig eller veldig dårlig på spørsmål 5, hvordan var oppfølgingen av nærveileder. Det vil ha mye å si hvilken nærveileder en har. Om de er mye

tilstede, hvor strenge krav de har og om en kommer overens osv om hvor klar en blir for lærerrolla når en er ferdigutdannet.

På spørsmål 12 spurte vi om de ble godt mottatt av sine arbeidskollegaer. Her svarte hele 96,6% (57 av 59 stk) ja på dette spørsmålet. 3,4 % (2 av 59 stk) svarte lunken. Ingen svarte nei og ingen svarte at de ikke har arbeidskollegaer. Dette er svært positive tall. Disse tallene viser at de har vært heldige med valg av arbeidsplass og at trafikklærerne er utadvendte og mottagelige, som tar godt imot nyutdannede medarbeidere.

Spørsmål 13 spurte vi om de føler at de tilfredsstillter forventningene til arbeidsgiveren sin. Her er det hele 84,7 % (50 av 59 stk) som svarer ja, 0 % som svarer nei, og 15,3 % (9 stk) som svarer vet ikke. Grovt sett vil det si at 5 av 6 føler de tilfredsstillter forventningene til arbeidsgiver, noe som tilsier at de gjør jobben slik som arbeidsgiveren forventer. De som ikke vet, har mest sannsynligvis ikke prata med sjefen om det eller er usikker. Dette kan ikke være noe sunne forhold å jobbe under, dette med ikke å vite om du gjør en god nok jobb. Om dette skjer over lengre tid påvirker dette kanskje arbeidslysten negativt. Det positive er at ingen føler at de ikke tilfredsstillter sjefens forventninger. Om vi da ser tilbake på spørsmål 11, så er det da kanskje godt nok å være klar og middels klar for lærerrollen i arbeidsgiverens øyne, siden 84,7 % føler at de tilfredsstillter forventningene deres. I forhold til spørsmål 12, der 96,6% svarte at de ble godt mottatt. Så viser kanskje disse tallene at det er enklere å prestere når en er godt mottatt eller kanskje en blir godt mottatt når en viser at en er klar for lærerrolla og kan tilfredsstillte forventningene til arbeidsgiver.

I spørsmål 14 spurte vi om de måtte holde mye kurs den første tiden i jobb. 25,4 % (15 stk) svarte ”ja, ble kasta ut i det”, 47,5 % (28 stk) svarte ”fikk bestemme selv”, 20,3 % (12 stk) svarte ”Nei, observerte i starten” og 6,8 % (4 stk) svarte ”nei, holdt ingen kurs i starten” av 59 besvarende. Bare 25,4 % av de ble kasta ut i det, det vil si at ca 1/4 av nybegynnere ute i yrket får en brå start i klasserom i motsetning til resten. Den største søylen, svaralternativ 2, viser at flertallet faktisk får bestemme selv når de ville begynne å holde kurs.

Neste spørsmål spurte vi om de fikk bruk for undervisningsopplegg de laga på HiNT. 15,3 % (9 stk) svarte ja, 50,8 % (30 stk) svarte delvis, 23,7 % (14 stk) svarte nei, skolen har eget opplegg og 10,2 % (6 stk) svarte nei, måtte lage nytt. Ut i fra tallene ser en faktisk at halvparten av de svarende bruker noe av undervisningsopplegg de laget på skolen. Og at ca 1/6 svarte ja, at de har bruk for eget produsert opplegg for undervisning i klasserom. Om en legger sammen de to første svaralternativene viser det at ca 4/6 (39 av 59 svarende) har fått

bruk av undervisningsopplegg de laget på HiNT. I motsetning til 1/6 (6 av 59 svarende) som måtte lage helt nytt opplegg. Enten fordi de ikke hadde noe fra før, det de hadde var for dårlig eller fordi skolen ikke har eget eller bra nok undervisningsopplegg. Det vi går og klager over her på skolen, at ”vi må finne opp kruttet på nytt” faktisk er en fordel for oss og at vi mest sannsynlig vil få nytte av dette arbeidet den dagen vi kommer ut i jobb.

Vi synes det er underlig at bare 23,7 %, under ¼, av trafikkskolene har eget fast opplegg gjeldene for alle lærerne på trafikkskolen. Skulle tro at et fast undervisningsopplegg ville sikre likt utbytte for elevene fra kursene de er med på, og at det er enklere for lærerne å ha samme opplegg å følge. Dette mente den faglige lederen som ble intervjuet i kandidatoppgave, merket med nr TLU 01-07. Han mente at dette var en fordel, fordi da kan en enklere rullere på elevene og ta over timer dersom noen er syke. En fordel både for lærere og elever, noe vi synes høres logisk ut. Kanskje har de ulike lærerne forskjellige undervisningsmetoder. Kanskje trafikkskolene ikke har tid eller tar seg tid til å ordne en slik samkjøring og undervisningsopplegg. Kanskje økonomien ikke strekker til for å investere i ferdige undervisningsopplegg, siden statistikken vår viser så lave tall. Dette blir bare spekulasjoner, uansett er det sikkert et positivt tilskudd for de skolene som ikke har noe fast opplegg, å få inn nye arbeidstakere som har med seg friskt krutt som tilskudd og forbedring av undervisningsopplegg. Oppfordrer studenter til å ta vare på undervisningsopplegg, det er en stor fordel for de nyutdannede å ha noe å lene seg på, når de ikke får undervisningsopplegg servert på sølvfat fra arbeidsgiver.

Spørsmål 16 er selve millionspørsmålet vårt som faktisk er grunnlaget for hele kandidatoppgaven vår, her spurte vi om hvordan de opplevde overgangen fra skoletid til arbeidsliv. 16,9 % (10 stk) svarte myk, 50,8 % (30stk) svarte helt grei og 32,2 % (19 stk) svarte brå. Om vi legger sammen de to første svaralternativene, som er positive svar, får vi til svar at ca 4/6 hadde en positiv opplevelse av overgangen fra skoletid til arbeidsliv. 19 stk i motsetning til 40 stk som sier at overgangen var brå. Altså fikk hver 3. elev fra fjorårskullet en brå overgang. Det kan det være flere grunner til at overgangen ble brå for de 19 som svarte dette. Disse kan være blant de som jobbet minst mulig på skolen, ikke følte seg klar for lærerrollen etter endt utdanning, de som fikk en lunken mottakelse av sine arbeidskollegaer, de som måtte holde kurs i begynnelsen eller måtte lage nye undervisningsopplegg. Her er det mange faktorer som kan spille inn og grunnen er nok forskjellig fra hver enkelt person som har svart at overgangen ble brå. En mulighet kan være at de rett og slett ikke var mentalt innstilt på at arbeidsdagene ville bli mye mer krevende og intens enn en skoledag på HiNT. På

HiNT står en fritt til å velge innsatsen en skal legge ned i arbeidet. Ute i arbeidslivet krever det mer av en som person. Som en person så fint svarte, på spørsmål 17, om hva som kunne lettet startfasen:

”Startfasen vil bli brå i og med at man går fra å være student (man velger selv om man vil gå på skolen...). Slik er det ikke i arbeidslivet. Tror ikke man kan gjøre så mye med det når man skal gå ut i en 100% stilling og ny jobb. Tror det er naturlig at det blir en litt brå overgang i og med at det også er mye nytt man må sette seg inn i. Her må en eventuelt gjøre avtaler med arb.givere om hvordan man skal gjøre dette på mest skånsom måte.”

Vi fikk en del forslag om hva som kunne lettet startfasen av de spurte i spørsmål 17. Vi velger å trekke ut de svarene som høres best og mest fornuftige ut. Flere svarer at mer eller flere hospiteringer hadde vært et bra tiltak. Nærliggende kommer også forslaget om utplassering, der en faktisk får prøve seg som trafikklærer hos en skole. Da får en luktet på virkelighetens hverdag til en trafikklærer og følt det på kroppen. Det blir også foreslått et samarbeid mellom trafikkskoler og HiNT, men i hvilken grad sier han ingenting om.

Vi gikk til Ståle Lødemel med disse tallene om at hele 85 % i spørreundersøkelsen mente de hadde godt utbytte av hospiteringsperioden, og disse forslagene om økt hospiteringsmengde. Vi fikk i svar at det faktisk er under vurdering å forlenge eller eventuelt ha flere perioder med hospitering, da det er mye positiv respons fra studentenes hospitering. Noen foreslår flere timer praksis på HiNT. Noe det er enkelt å skylde på, men det de ikke vet er at de er av kullene som har hatt mest praksis noensinne på denne skolen. Så da må det ha vært feil prioritering og utnyttelse fra deres side som igjen har ført til følelsen av for lite praksis. Det er enkelt og skylde på for lite praksis, som nevnt tidligere i oppgaven. Dette har vi statistikk, drøfting og faktasvar fra Ståle Lødemel. (Se spørsmål 7).

Flere sier at en god kontrakt med arbeidsgiver på forhånd, og samtaler med arbeidsgiver som gir de rettleiding og oppfølgingen de trenger, er viktig for å få lettet startfasen. Om en ikke har gode kontrakter så kan en føle seg pressa til å jobbe 9 timers dager fra første stund. Det sier seg selv at en da ikke får tid til å snakke med kollegaer og arbeidsgiver om eventuelle problemer eller bruke tid på å sitte på med dem og observere. Inspirasjon og læring kan hentes ved å sitte på en kollega en time eller to. Så oppskriften ser ut til å være å begynne rolig så en klarer å fordøye nye erfaringer og ikke sliter seg ut før en har kommet inn i rutiner, som en annen sier. Det sies også at det blir mye prøving og feiling i starten, så det er nok noe i det, at om en ikke får tid til å fordøye eller evaluere hva som var bra og dårlig med timen, får en ikke den raske og positive utviklingen som en kunne fått.

Forslagene er veldig like de som kandidaoppgave TLU 23- 07 og TLU 01-07 fikk i sine intervju. Mer hospitering og praksis og gode avtaler med arbeidsgiver går igjen som ideer.

Arbeidslivet

På denne delen av spørreundersøkelsen hadde vi flest spørsmål, noe vi kanskje ikke tenkte over akkurat i det spørsmålene ble laget. I ettertid virker dette ganske innlysende, vi er tre studenter som er på full fart inn i arbeidslivet om kun kort tid, så det er klart vi er mer nyskjerrig på enkelte områder som for oss forløpig er ukjente.

Spørsmål 18 er ganske åpent, her forhører vi oss om lærerne trives i jobben, svaret var som forventet, 55 stk (93 %) svarte ja, mens derimot var det 4 stk (6,8 %) som svarte sånn passe.

Her valgte vi å sette disse prosentene (stk) opp mot hverandre

Hvorfor valgte du denne utdanningen?			Trives du i jobben?		
	Prosent	Value		Prosent	Value
Omskolering	22,4	13	Ja	93,2	55
Omgangskrets/familie	6,8	5			
Eget ønske	62,1	36			
Sum	91,3	54	Sum	93,2	55
Tilfeldig	5,2	3	Sånn passe	6,8	4
Annet	1,7	1	nei	0	0
Sum	6,9	4	Sum	6,8	4

Figur 2.1

Altså 54 stk (93,2 %) som trives i jobben, å 54 stk (91,3 %) som tok denne utdanningen på ”frivillig” basis, og 4 stk (6,8 %) som trives sånn passe, å 4 stk (6,9 %) som tok denne utdanningen ”tilfeldig”. Her kan det være mye som spiller inn på hvorfor og

hvordan de forespurte tolker spørsmålet, det

er flere ting som kan avgjøre om du trives i jobben eller ikke. I spørsmål 19 er det spurt om hvordan arbeidsmiljøet er, ingen svarte at miljøet var dårlig, men det er 9 stk (15,5 %) som har svart passe bra, mens de resterende 49 stk (84,5 %) sier miljøet er meget bra.

I spørsmål 20 så spurte vi om de hadde felles lunsj eller andre sosiale tiltak. Her svarte 0 % nei. 10,2 % (6 stk) hadde lite av dette, 66,1 % (39 stk) svarte ja, at det hadde de og 23,7 % (14 stk) sier at det er tilfeldig. 39 av 59 svarende (ca 4 av 6) ,viser at det er over halvparten av trafikklærerene som har felles lunsj.

I spørsmål 21 om de hadde faste møter for de ansatte på trafikkskolen, svarte 1.7 % (1 stk) at de aldri hadde møter. Det er 33,9 % (20 stk) sier det er tilfeldig, 15,3 % (9 stk) sier de har

møter ca en gang i uken og hele 49,2 % (29 stk) har møte ca en gang i mnd. Det viser at det mest vanlige er å ha møte ca en gang i mnd, siden ca halvparten har svart dette. Ca 1/6 del av trafikklærerne har møter en gang i uken. 2/6 sier at dette er tilfeldig. Kanskje det er personen som skriver på tilføyingen på spørsmål 38, ”jobber ikke som trafikklærer.” Eller kanskje er dette den ene personen som har svart at oppfølgingen av faglig leder er ikke eksisterende. Om den ikke er eksisterende vil dette gjerne gjelde lærermøter også. Det blir jo bare spekulasjoner, men vi får ta det som et positivt tegn at det bare er 1 av 59 som har det slik. I utgangspunktet av dataene fra spørsmål 20 og 21 så er dette positive tall, da flesteparten har en form for felles tiltak. Noe som er sagt i tidligere kandidatoppgaver, om lignende tema, dette med sosiale tiltak kan være faktorer som er viktig for trivsel. Om vi legger sammen prosentene fra de som har møter en gang i uken og mnd så blir det 64,5 % og i sammenheng med de 66,1 % som har felles lunsj, så kanskje dette er skoler som har engasjerte arbeidsgivere/ faglig leder og ønsker at sine ansatte er mest mulig sammensveiset og trives i arbeidet sitt.

I spørsmål 22 spurte vi om trafikklærerne i bedriften får lik lønn, flertallet svarer ja (34stk, 57,6 %), her går vi ut i fra at personene som har svart ja har sjekket opp dette, eller jobber tett med kollegaene og vet dette for sikkert. Enkelte svarer nei (9 stk, 15,3 %), her kan det være at nye trafikklærere starter nederst på stigen, å jobber seg opp mot bedre lønn og bonuser. De resterende svarer vet ikke (16 stk, 27,1 %), det er kanskje ikke mulig å få vite dette på enkelte trafikkskoler, eller at en rett å slett ikke spurt om akkurat dette. Spørsmål 22 går statistikkmessig opp mot spørsmål 25, her spør vi om det er tilbud på etterutdanning og/eller kurs gjennom jobben din. svarer også flertallet ja (32 stk altså 54,2 %), vi regner med at noen skoler er flinke på å informere de ansatte om at det er muligheter for dette, og virkelig går inn for å oppdatere lærerne sine. Det er liten forskjell mellom nei (12 stk altså 20,3 %) og vet ikke (15stk altså 25,4 %) alternativet på dette spørsmålet, men de som svarer nei har selvsagt ikke muligheten for etterutdanning som arbeidsplassen betaler for, enkelte trafikkskoler ser muligens ikke nytten i å sende lærerne sine på kurs og etterutdanning, og mener kanskje at dette blir en ren utgiftspost, som de ikke blir å få noe igjen for. For de som har svart vet ikke så ser vi på dette med skjønn, det er ikke det enkleste å komme ut i nytt arbeid og det første du spør om er muligheten for at arbeidsplassen betaler etterutdanning og/eller kurs. Om vi leser litt statistikkmessig mellom linjene på spørsmål 22 og 25 viser disse at det er nesten 50/50 % sjanse for at du kommer til en trafikkskole som utnytter din kapasitet som lærer fullt ut, og velger og bygge videre på den kompetansen du har fått etter 2 årig høyskole- TLU, da

viser vi tilbake til tidligere resultat om muligheten for å få en engasjert faglig leder er 50/50 %.

Spørsmål 23 lyder slik; hva syns du om å ta over 500 kr i timen? Vi var veldig nyskjerrige på hva de forskjellige lærerne kom til å svare, her ble det fire svaralternativer for å få frem variablene, og samtidig ikke sette de spurte i de vanlige ja/nei båsene, slik vi opplevde at en lignende kadidatoppgave fra 2007 hadde gjort det. Vi har tenkt veldig mye på akkurat dette spørsmålet, i forhold til hvor mye en elev får ut av en time på 45 minutter med en nyutdannet. Ut i fra spørsmål 23 var det 42 stk (71,2%) som svarte at det var helt greit å ta over 500 kr i timen, men derimot bare 22 stk (37,3 %) svarte at de var klare for lærer rollen i spørsmål 11, men sett i sammenheng med eksempelvis frisører, der Ola Nordmann sitter ca 15-20 minutter, å betaler ca 300-400 kroner. Ganger du dette opp til en time, får du en meget bra timeslønn, i forhold til oss trafikklærere.

Vi kom frem til ett regnestykke som passet bra i denne sammenheng, om ett førerkort koster ca 22000 kroner, og du tar førerkort i en alder av ca 20, og du har førerkort i ca 60 år, som tilsvarer ca 21900 dager, så vil førerkortet koste deg ca 1 krone per dag som aktiv bilfører. Innvestere i en god føreropplæring, etter trafikreglenes § 3 og læreplan, er den beste livsforsikringen du kan ha.

Spørsmål 24 omhandler oppfølging fra faglig leder, dette kan være med å påvirke miljøet og trivsel i arbeidet, men her valgte vi å legge det opp mot spørsmål 37; ”Var dette riktig yrke for deg?”. Her gikk prosentene og antall ganske likt igjen, det var 1 stk som mente at oppfølgingen var ikke eksisterende, og 1 stk som mente at dette yrket ikke var det riktige. Det var 8 stk (13,6 %) som føler at de får lite oppfølging fra faglig leder, og opp mot de 8 stk (13,6 %) som svarte vet ikke enda på spørsmål 37, forekom det ingen overraskelser. Det vi trodde var at en faglig leder tok seg tiden til de nyansatte, noe spørsmål prosenten klart og tydelig viser med at 32 stk (54,2 %) svarer at oppfølgingen er bra, men at det var en del som ikke tok noe interesse i de nyutdannede gav oss en ”a - ha” opplevelse. Om du legger sammen tilfeldig- lite - ikke eksisterende prosentene i spørsmål 24 får du 27 stk (45,8 %) opp mot 32 stk (54,2 %) som svarte bra på dette spørsmålet, dette vil da tilsi at det er nesten 50/50 % sjans for å få en faglig leder som engasjerer seg.

Spørsmål 26 var vi litt spent på, her spurte vi om trafikkskolene de jobber hos følger den nye læreplanen. 89,8 % svarer ja og 10,2 % svarte ja, noen. Det vil da si at bare 1/10 jobber på en skole der det fortsatt er noen som henger igjen med den gamle læreplanen. Positivt resultat,

etter som vi har hørt at mange eldre trafikklærere som bestemt tviholder på sine gamle metoder og læreplan, men da kan vi faktisk avkrefte dette ryktet ut i fra denne statistikken.

Spørsmål 27 om de har faste elever svarer 5,1 % nei, 44,1 % svarer ja, alltid, 49,2 % svarer at de prøver på det og bare 1,7 % sier at det er tilfeldig. Om vi legger sammen de to svaralternativa med ja, så viser det at 93,2 % har eller prøver å ha faste elever. Det er med andre ord veldig få trafikkskoler som rullerer på sine elever. Fordelen med dette er vel at eleven bedre blir fulgt i den læringskurven den er i. Virker som det er tanken siden 49,2 % prøver å ha faste elever. Er vel en grunn for at de prøver dette. Ulempen her er at dersom en lærer er syk så må timen avlyses, eller om en lærer har ledig tid, så får han ikke fulgt opp timene på arbeidsdagen sin ved hjelp av andre sine tilgjengelige elever. Har kontordamen noen innvirkning på dette, lurer vi på da. Ut i fra hva de svarte på spørsmål 30 så er det ca 1/3 som får planlagt dagen sin av kontordame helt eller delvis. 67,8 % av trafikklærerne planlegger dagen sin selv og da er det nok enklere for disse å ha faste elever. Da har vi trolig grunnen for hvorfor de prøver på å ha faste elever.

Spørsmål 28 om de har jobbet mye overtid svarer 35,6 % ja, nesten hver dag. Det er 21 av 59 svarende. Overtid hver dag øker jo inntekten betydelig, men må være veldig slitsomt. 11,9 % sier at ja, det ble en del i sommer. Her tror vi MC- sesongen og sommerferien er grunnen til overtidsarbeid. 32,2 % svarer at det er ca en gang i uken bare. 18,6 % sier at det er sjelden de gjør og 1,7 % svarer at de aldri jobber overtid. Om vi legger sammen de 3 første svaralternativene så blir det hele 79,9 % som jobber overtid, men da i ulik grad. Det vil si at vi da legger sammen de to siste svaralternativene så jobber 2/6 sjelden eller aldri overtid.

På spørsmål 29 spør vi om de noen gang føler seg så slitne at de ikke klarer å yte maks til elevene sine. 8,5 % svarer ja, på slutten av dagen. 6,8 % ja, på slutten av uken. 40,7 % varierer det for og 44,1 % mener de aldri er så slitne. De som svarer på 1. alternativ jobber da antakelig for lange dager og tåler ikke overtidsarbeidet. Angående alternativ 2 så er det nok naturlig å være sliten på slutten av uken og ikke klarer å yte maks da. Men det positive er at bare 4 stk svarer dette. De som har svart at dette er varierende kan dette være om de jobber overtid eller ikke og angående årstid. Nesten 3/6 svarer at de aldri er så sliten at de ikke klarer å yte maks til elevene sine. Vi trodde vi skulle finne en klar sammenheng mellom spørsmål 28 og 29. Sammenhengen mellom overtid og om de er for slitne til å yte maks, så er det at de som i noen form føler at de er så slitne at de ikke klarer å yte maks må være av de som jobber noen form for overtid. 2/6 som sjelden eller aldri jobber overtid. 3/6 er aldri så slitne at de

ikke klarer å yte maks. Det vil si at 1/6 av de som jobber overtid må være blant de som aldri er slitne. Som igjen sier at 1/4 av overtidsarbeidene takler jobbmengden sin bedre enn de andre, og kjenner sin begrensning. Mens de andre som jobber overtid jobber mer enn de burde og blir slitne på slutten av arbeidsdagen/uken. Dette blir et hårfint, innviklet og gjettet konklusjon, men noe er det i det.

Har du tid til sosiale aktiviteter utenfor jobben?			Planlegger du dagen din selv?		
	Prosent	Value		Prosent	Value
Ja	32,2	19	ja	67,8	40
Prøver	39	23			
Sum	71,2	42		67,8	40
Ja, men for sliten	10,2	6	Nei,	10,2	6
Sum	10,2	6	kontordamen	10,2	6
Vanskelig grunnet tid	6,8	4	Delvis	22	13
Sjeldent	11,9	7			
Sum	18,7	11		22	13

Figur 2.2

Vi går da videre i spørreundersøkelsen til spørsmål 30, om de planlegger dagen sin selv. Dette spørsmålet blir målt opp mot spørsmål 31, har de tiden til sosiale aktiviteter utenfor jobben.

Altså 40 stk (67,8 %) som planlegger dagen sin selv, opp mot 42 stk (71,2 %) som prøve å få til sosiale aktiviteter på fritiden. Det er 6 stk (10,2 %) som svarer at kontordamen legger opp arbeidsdagen, og det er 6 stk (10,2 %) som er for sliten til å drive med sosiale aktiviteter på fritiden. Til slutt er det 13 stk (22,0 %) som legger opp dagen sin delvis selv, og 11 stk (18,7%) som ikke får tiden til sosiale aktiviteter. Så ut i fra disse tallene, er det best å planlegge dagen sin selv, selv om det kanskje er mer jobb. Det kan også være at de som legger opp dagen sin delvis selv får mer fritid igjen for strevet. (Dette kommer ikke frem i forhold til hvordan spørsmålet er stilt).

I spørsmål 33 ville vi finne ut hvor mange som måtte stille med egen bil, her var svarene som forventet, 4 stk (6,8 %) svarte ja, og flertallet ligger på nei med 50 stk (84,7 %), og de resterende 5 stk (8,5 %) svarte da valgfritt. Ut fra tallene så får 5 av 6 trafikklærere bil med i arbeidet. De 4 stk som svarte ja på dette spørsmålet har nok avklart dette før personen begynte i jobb, vi har ikke fått noe tilbakemelding om at dette kom som ett sjokk for noen. Vi tar hensyn til at noen har startet sin egen trafikkskole etter endt utdanning. Det ser ikke ut som det er mange trafikkskoler som praktiserer valgfritt om du bruker egen bil eller ikke, det kan være mer papirarbeid med en trafikklærer med egen bil.

Spørsmål 34. Her var vi generelt interessert i hvilke biler som går igjen som kjøreskolebiler landet over. Vi valgte å lage en topp 5 liste over disse bilene;

1. VW (17 av 57 stk)
2. BMW (15 av 57 stk)
3. Audi (7 av 57 stk)
4. Volvo (5 av 57 stk)
5. Toyota (4 av 57 stk)

Bilmerkene som blir nevnt på topp 5, er det samme som vi også har fått ett inntrykk av, så her var våre forventninger meget realistiske. BMW havnet på en 2 plass noe som ikke er overraskende med tanke på å appellere til dagens ungdom. Dette er bare hovedmerker og innen for disse finnes mange forskjellige bilmodeller, mer utfyllende om dette finnes i spørreundersøkelsen i vedlegg. Vi hadde også en forventning om at Mercedes skulle komme ganske høyt opp i bruk av skolebiler. Dette var ikke tilfellet.

Når vi alt var inne på dette med biler, benyttet vi muligheten til å spørre om kjøreskolebilene ble utstyrt med vaier eller stag i spørsmål 35. ikke overraskende så var det hele 51 stk (91,1%) som er utstyrt med stag, og 5stk (8,9 %) som er med vaier, altså 9 av 10 skolebiler har stag i stedet for vaier.

Ut i fra spørsmål 36 som går på om de har opplevd at det er mye utskifting av lærere på skolen, så viser statistikken at dette ikke er tilfelle, men samtidig så har de nyutdannede lærerne jobbet så kort tid i yrket at det ikke kom som en overraskelse at 56 stk (94,9 %) svarte nei på dette spørsmålet, og de resterende 3 stk (5,1 %) svarte vet ikke og ja. Den generelle trafikklærer trives nok på sin arbeidsplass.

På spørsmål 38 fikk de som har svart på spørreundersøkningen tilføye det de måtte ønske. Her fikk vi masse lykkeønskinger om at kandidatoppgaven måtte gå bra, god jul og nyttårshilsninger. Vi skriver som en avslutting noen av tilføyningene deres.

Flere skriver at vi må glede oss til å komme ut i yrket, at det er en givende, selvstendig og herlig jobb. Det kan til tider kan være veldig mye å gjøre, derfor er det viktig å sette ned foten og ha grenser for hvor mye en vil og kan klare å jobbe. En skriver at tiden med mørkekjøring er en tung og slitsom tid. Til å begynne med vil en bruke mye tid av fritiden sin til å forberede seg på kurs og kjøretimer en skal ha, men blir bedre når en får erfaringer, trening og rutiner på det forskjellige i arbeidsdagen sin. Det krever mye selvdisiplin og greit utviklede

organisatoriske evner for å få en ryddig hverdag. En skriver at han mener at arbeidsmiljøet og størrelsen på arbeidsplassen kan ha stor betydning for trivsel og videreutvikling av seg selv som trafikklærer. Det å ha en god daglig/ faglig leder er viktig for å få positive hverdager i jobben, mener en annen. Noe som bekrefter det som en annen skriver, at han valgte feil trafikkskole med et dårlig faglig opplegg og manglende oppfølging, til tross for fagre ord og løfter om det motsatte. Han sier han har hørt fra andre tidligere medstudenter også har møtt en bransje med varierende seriøsitet, at noen allerede har byttet arbeidsgiver, noe han også sterkt vurderer.

Konklusjon

Vi har nå sett nærmere på hvordan overgangen er fra studietid til arbeidsliv for trafikklærere. Ut i fra undersøkelsen kommer det fram at 4 av 6 har hatt en myk og helt grei overgang, med utgangspunkt i dette kan vi konkludere med at overgangen slett ikke er så ille som vi først hadde forventet. Det viser seg at det er mye å ta stilling til som nyutdannet og det er viktig å disponere tiden sin riktig slik at man ikke bli overbelastet fysisk og psykisk. Som kommende trafikklærer er man en etterspurt arbeidskraft og arbeidsgivere kan være fristet til å love gull og grønne skoger. Det er mye opp til hver enkelt hvordan de vil ha det i arbeidslivet og hvordan overgangen blir. Dersom man tar seg tid til å vurdere arbeidsplasser, finne seg en faglig leder og kollegaer som man kan ha et godt samarbeid med, og ha klare arbeidsavtaler gjennom en kontrakt så er de fleste forutsetninger tilstede for å få en knall start i yrket som trafikklærer.

Vi oppfordrer alle til å ta vare på det gode miljøet som viser seg å være på HiNT TLU og i de fleste bedrift. Vi har troen på at dette kan være et sunt grunnlag for læring av trafikksikkerhet enten man er lærer/student eller elev.

Håper med dette at rapporten kan være til hjelp for fremtidige trafikklærere, arbeidsgivere og HiNT TLU.

Kildehenvisning:

Tidligere forskning:

- Engebak Jeanette, Kvamme Torgeir, Boye Kjetil. 2007 *Er det slik at trafikklærere slutter i yrket etter kort tid, og hva kan eventuelt gjøres for å endre dette?* HINT TLU
- Johannsen Cecilie, Pedersen Tone Merete. 2007 *Nyutdannede trafikklæreres møte med yrkeslivet.* HINT TLU

Internett:

- Samordnet opptak, tilgjengelig på:
<https://www.samordnaopptak.no/studier/?ord=&laerestedkode=HINT&utdomrkode=&stikkordnr> (26.02.10 kl 13.18)
- Hint sine hjemmesider, tilgjengelig på:
http://www.hint.no/studietilbud/?S_OBJECTID=ABA+AAAAKFIGD (26.02.10)

Samtaler:

- Intervju med stulieveileder Ståle Lødemel. (01.03.10 kl 1200-1240)
- Samtale i servicetorget 26.02.10
- Samtale per tlf opptakskontoret 02.03.10 kl 1040. Tlf: 47112030

Vedlegg:

Spørreundersøkelse