

Faglig leders forventninger til trafikklæreren

” Professional leaders expectation to
the driving instructor”



Kandidatoppgave

2-årig grunnutdanning

For trafikklærere

2010



Avdeling for trafikklærerutdanning

Stjørdal

Innhold

Sammendrag	4
Summary	4
Forord	5
1. Innledning.....	6
2. Bakgrunn for vårt valg av kandidatoppgave.....	6
3. Teori/Kunnskapsstatus	7
4. Metode.....	8
4.1 Forprosjekt.....	8
4.1.1 Intervjufasen.....	8
4.1.2 Viktige forskrifter.....	8
4.1.3 Spesifisering av hva vi ønsker å vite og metoder for å finne svarene	8
4.1.4 Resultater fra en kontrollgruppe og en hovedgruppe	9
4.2 Hovedprosjekt	9
4.2.1 Kontrollgruppe	9
4.2.2 Hovedgruppe	10
5 Resultater.....	10
5.1 Representativt utvalg og troverdighet	10
5.2 Funn.....	11
5.2.1 Hvilke kriterier legger du til grunn når du skal ansette en nyutdannet trafikklærer?	11
5.2.2 Hvilken innflytelse ser du for deg at du vil ha på den nyutdannede trafikklæreren?	11
5.2.3 Hvilken innflytelse forventer du at den nyutdannede har på deg som faglig leder?	11
5.2.4 Er det noe ved trafikklærerutdanningen du mener kan gjøres på en bedre måte, eller er det noe du ville ha endret på hvis du hadde muligheten?.....	11
5.2.5 Hvor raskt forventer du at den nyutdannede skal arbeide selvstendig?.....	12
5.2.6 Hvilke fag mener du er viktigst i trafikklærerutdanningen?.....	13
5.2.7 Det minst viktige faget!	14
5.2.8 Er du fornøyd med dagens nyutdannede trafikklærere?.....	14
5.3 Drøfting av interessante funn	15
5.3.1 Hvilken innflytelse ser du for deg at du vil ha på den nyutdannede trafikklæreren?	15
5.3.2 Er det noe ved trafikklærerutdanningen du mener kan gjøres på en bedre måte, eller er det noe du ville ha endret på hvis du hadde muligheten?.....	16
5.3.3 Hvilke fag mener du er mest viktig i trafikklærerutdanningen?.....	17

5.3.4 Hvilke fag mener du er minst viktigst i trafikklærerutdanningen?.....	18
6 Sluttdrøfting.....	19
7 Hvordan kan denne oppgaven benyttes i fremtiden?.....	20
8 Hva forventes av oss og svarer vi til forventningene?.....	20
9 Konklusjon	20
Bildereferanser	22
Referanser.....	23

Sammendrag

Gjennom 3. og 4. semester av trafikklærerutdanningen har vi arbeidet med et prosjekt som hadde som formål å gi oss innsikt i hva som forventes av oss når vi skal utøve yrket vårt. Vi ville også finne ut hvordan faglig ledere vurderer utdanningsplanen for trafikklærere.

Prosjektet har vært gjennomført som et forprosjekt som avgrenset og konkretiserte oppgaven og et hovedprosjekt som produserte resultater. Vi har gjennomført personlige intervjuer og foretatt spørreundersøkelser elektronisk for å skaffe oss tilfredsstillende svar på vår problemstilling. Faglig leder har store forventinger til oss hva gjelder positivitet og arbeidsvilje samt at de stort sett er fornøyde med dagens nyutdannede trafikklærere. Vi fant også noen overraskende funn hva gjelder hvilke fag de vurderer som viktige og uviktige og dette blir kommentert og drøftet i denne oppgaven.

Summary

During the second year at the driving instructor university college we have worked on a project throughout the third and fourth semester. The purpose of this project is to give us some knowledge about what to expect when we are ready to perform our profession as professional driving instructors. A second aim for our project is to find out how a professional leader of a driving school, evaluates the education of driving instructors at the university college.

The project was divided into two phases, a pilot project to delimit and specify the task and the main project which purpose is to produce results. We have done some personal interviews and some electronic questionnaires to be able to achieve some satisfactory responds to our topic.

We have found out that the professional leader of a driving school has great expectations to us as new driving instructors when it comes to positivity, and willingness to work. It seems they are satisfied with the recently educated driving instructors. We have also found some surprising results regarding subjects which they evaluated as important and less important.

This will be commented on and discussed later in this report.

Forord

Kandidatoppgaven er en egen del av utdanningsplanen for trafikklærere. Den består av et prosjekt som utarbeides i elektronisk form samt gjennom et trykket dokument. I tillegg skal høgskolekandidatene gjennomføre en 20 minutters muntlig presentasjon i plenum.

Forfatterne av denne rapporten ønsker å takke alle faglig ledere for at de har tatt seg tid til å besvare våre spørsmål. Uten deres engasjement ville vi ikke hatt et produkt av dette formatet å vise til. Vi vil også få takke Dekan Rikke Veie Mo, Studieleder Ståle Lødemel og Ansvarlig for faglig lederutdanningen Stein Magne Olsen for mange gode råd, og at de hadde tid til å lytte til oss og vise interesse for vår oppgave.

Kandidatoppgaven er et prosjekt som går over mange måneder og det kan synes som om man har god tid på å gjennomføre den. Vil derfor takke Svein Loeng for at han jevnlig har minnet oss studenter på oppgaven gjennom obligatoriske fremlegginger av vår progresjon.

Vi vil også takke vår veileder Silje Sitter for gode innspill gjennom hele perioden og for hjelpen med utforming av problemstillingen. Å vite at man har en doktorgradstipendiat med egne større arbeider om relaterte temaer har vært både inspirerende og litt skremmende.

Uten engasjerte studenter er det vanskelig å holde fokus gjennom et så stort prosjekt som kandidatoppgaven er. Det er viktig å ha andre studenter som forbilde eller som motivator og støttespiller. Vi vil derfor spesielt takke Øyvind Pihl for hans engasjement og flid med sin egen kandidatoppgave. Det inspirerte oss til å arbeide grundig med vår. Vil også takke han for tiden han satte av til å gi oss en grundig tilbakemelding på dokumentet under slutføringen av kandidatoppgaven.

Stjørdal 1. mars 2010

Magne Solberg

Frode Dieter Ursin

1. Innledning

Det var en krevende tankeprosess å avklare hvordan vi forfattere skulle forholde oss til kandidatoppgaven og hvor mye tid og engasjement som skulle legges ned i et produkt. Det fremstod etter hvert ganske klart at vi ønsket å lære noe gjennom oppgaven og at den skulle ha nytteverdi for oss som studenter og som trafikklærere. Vi ønsket også at oppgaven vår skulle ha nytteverdi for studiemiljøet og gi inspirasjon til at senere generasjoner studenter kunne bruke vår oppgave som kunnskapsbase eller eksempel for sine kandidatoppgaver.

Gjennom det toårige studieløpet for Trafikklærer klasse B har det gradvis modnet en undring hos studentene over hva som venter en når en er ferdig med studiet og klar for arbeidsmarkedet med et ferskt bevis på at man er autorisert trafikklærer. Hvor raskt vil vi begynne å undervise på de forskjellige trinnene? Har vi noe å tilføre de erfarne trafikklærerne? Hva krever de egentlig av oss?

Det ble derfor naturlig å bruke følgende problemstilling for kandidatoppgaven:

HVILKE FORVENTNINGER HAR FAGLIG LEDER TIL EN NYUTDANNET TRAFIKKLÆRER, OG SVARER HAN TIL FORVENTNINGENE?

Opgaven består av et forprosjekt og et hovedprosjekt og vi vil i denne teksten redegjøre for hvordan vi har arbeidet og deretter presentere og drøfte noen av funnene vi mener å ha kommet frem til.

2. Bakgrunn for vårt valg av kandidatoppgave

Trafikklærerutdanningen har vært høyskolestudium i relativ kort tid og ble startet opp med det første kullet i 2004. Det betyr at det i dag ennå ikke er uteksaminert faglig ledere med tilsvarende utdanningsbakgrunn. Hvilke følger kan det få for den faglige lederens forventninger til trafikklæreren som har en bredere akademisk basis i den nye utdanningsplanen? Med dette som utgangspunkt er det også av interesse for studenten og for utdanningsinstitusjonen å finne ut noe om hvordan faglig ledere i dag vurderer de forskjellige fagene det nye utdanningsløpet består av. Utdanningsplanene har endret seg noe for hvert kull som tas opp til studiet og dette synes for oss studenter utelukkende å være basert på utdanningsinstitusjonens egne evalueringer. Dette gjør det også interessant å finne ut noe om de tanker dagens faglige ledere har til fagsammensettingen ved kandidatstudiet.

3. Teori/Kunnskapsstatus

Vi tar ikke utgangspunkt i noen bestemt teori, men vi har en hypotese om at Trafikklærerrollen har utviklet seg videre fra den rene kjørelærerrollen. Dette fordi utdanningen de siste årene har gått fra en ettårig utdanning på videregående skolenivå, til et høgskolestudium som danner grunnlag for mer utdanning og et bredere arbeidsfelt for trafikklæreren. Grunnutdanningen har blitt toårig og har flere akademiske fag som basisfag enn tidligere utdanningsløp. Man kan i dag planlegge et utdanningsløp som ender opp med en doktorgrad.

Utdanningsplanen¹ for Høgskolekandidatstudiet, Trafikklærer gir 120 studiepoeng og er en grunnutdanning som kun tilbys ved Høgskolen i Nord-Trøndelag². Denne utdanningsplanen er basert på trafikkopplæringsforskriften³.

Vi har ikke funnet andre kandidatoppgaver om samme tema men doktorgradstipendiat Silje Sitter har etter hva vi erfarer skrevet en mastergradoppgave om relaterte tema til vår oppgave. Studieleder Ståle Lødemel ved trafikklærerutdanningen arbeider også med en større undersøkelse innenfor samme tema.

¹ <http://www.hint.no/content/view/full/25017#utdanningsplan>

² <http://www.hint.no>

³ Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m av 1. oktober 2004 nr. 1339

4. Metode

Vi startet med vår egen tenkeboks hvor vi diskuterte løst og fast hvilke fremgangsmåter som kunne være alternativer for å komme frem til svar på vår problemstilling. Vi hadde som utgangspunkt tenkt å benytte en kvantitativ metode hvor vi samlet inn informasjon fra flest mulig trafikkskoler og presenterte dette i grafer. Det viste seg relativt raskt at dette kom til å bli for omfattende og kreve så mye arbeid at det kunne gå på bekostning av resultatet. Vi endte opp med en kvalitativ metode⁴ hvor vi innhentet data fra kun noen få utvalgte trafikkskoler. Prosjektet ble delt opp i et forprosjekt og et hovedprosjekt som vi redegjør for videre i besvarelsen.

4.1 Forprosjekt

4.1.1 Intervjufasen

Med utgangspunkt i vår problemstilling og vår hypotese startet vi et forprosjekt som innebar intervjuer med fagpersonell innen høgskolesystemet og som ga vurderingsgrunnlaget for hvilke metoder vi valgte å benytte i oppgaven. Vi intervjuet Dekan Rikke Veie Mo, Studieleder Ståle Lødemel og leder for Faglig lederutdanningen ved HiNT, Stein Magne Olsen. Intervjuene handlet om hvilke fremgangsmåter de anbefalte oss å benytte og om hvilke spørsmål de mente kunne være relevant for å få frem de resultater vi ønsket med oppgaven. Vi benyttet oss også av vår veileder i oppgaven, Doktorgradsstipendiat Silje Sitter som ga råd om fremgangsmåter samt avgrensning av oppgaven.

4.1.2 Viktige forskrifter

For å skaffe oss nok forkunnskaper var det nødvendig å sette seg grundig inn i Trafikkopplæringsforskriften og i særdeleshet kapittel 6, *Undervisningspersonell og faglig leder* samt vegtrafikklovens⁵ bestemmelser om undervisningspersonell jf. VTL § 27 *Trafikklærere og trafikkskoler*.

4.1.3 Spesifisering av hva vi ønsker å vite og metoder for å finne svarene

Vi kom frem til at vi ønsket å finne ut noe om hvor raskt vi skulle arbeide med de forskjellige oppgavene en trafikklærer har i trafikkskolen. I tillegg ville vi finne ut noe om hvor viktig en faglig leder anser de forskjellige fagene i vår utdanningsplan samt hvilke personlige egenskaper de verdsetter hos den de skal ansette.

⁴ <http://www.giaever.com/sosiologi/KM.htm>

⁵ Vegtrafikkloven av 18. juni 1964 nr. 4

Det ble som beskrevet bestemt at vi ville bruke en kvalitativ studie for å produsere resultater som kunne benyttes til å besvare problemstillingen vår.

Vi varierte mellom personlige intervjuer basert på et manuelt spørreskjema og spørsmål lagt ut på et diskusjonsforum⁶ samt et elektronisk spørreskjema⁷ til en utvalgt gruppe trafikkskoler. Vi antok at det som ville produsere flest resultater, var en blanding av intervjuer og diskursanalyse⁸ hvor vi tolket respondentenes egne ytringer.

Vi la vekt på å få resultater fra faglig leder av begge kjønn og fra faglig ledere med erfaring fra hele landet. Vi ønsket også å se om det var variasjoner i funn om skolen var etablert i by i forhold til tettsted og hvor i landet de befinner seg.

4.1.4 Resultater fra en kontrollgruppe og en hovedgruppe

Vi kom frem til at vi måtte kvalitetssikre spørsmålene vi ønsket å benytte og at vi trengte noe å sammenligne resultatene med. Forprosjektet endte derfor med at vi opprettet en kontrollgruppe og en hovedgruppe. Kontrollgruppen ble satt sammen av noen faglig ledere vi valgte å intervjuer personlig og fra besvarelsene fra diskusjonsforumet mens hovedgruppen bestod av faglig ledere som ble tilsendt en elektronisk spørreundersøkelse. På det viset sikret vi oss at vi fikk resultater fra faglig leder av begge kjønn og fra både byskoler og skoler fra mindre tettsteder.

4.2 Hovedprosjekt

4.2.1 Kontrollgruppe

Forprosjektet dannet som beskrevet grunnlaget for en spørreundersøkelse som vi valgte å presenterte for en kontrollgruppe. Kontrollgruppen bestod av 5 faglig ledere ved skoler i Drammens distriktet og Fosen samt Trondheim. I tillegg var det lagt inn en mulighet for skoler fra hele landet å sende inn svar via internett men dessverre var det kun 1 faglig leder som valgte å besvare problemstillingen iht. våre intensjoner.

Kontrollgruppens resultater ble samlet inn gjennom intervjuer hvor de fikk forelagt spørsmålene og kunne gjennom samtaler gi utdypende svar og samt at de fikk en uke på å gi

⁶ www.trafikklaerer.com

⁷ www.questback.com

⁸ Neumann, Iver B. 2001. *Mening, materialitet, makt – en innføring i diskursanalyse*

en skriftlig tilbakemelding på spørsmålene. I tillegg ble det innhentet data via den internettbaserte diskusjonsgruppen www.trafikklaerer.com.

4.2.2 Hovedgruppe

Målgruppen vi ønsket svar fra var faglig ledere ved trafikkskoler eller personer som har bakgrunn som faglig leder men som i dag innehar andre roller i trafikkskolen. Vi valgte å utforme en elektronisk spørreundersøkelse med 12 spørsmål hvor det var muligheter for å krysse av på noen spørsmål og å gi personlige kommentarer på andre. Spørreundersøkelsen ble sendt ut i to omganger på elektronisk post med påminnelse etter to uker. Totalt ble 36 trafikkskoler forelagt undersøkelsen og etter gjentatte henvendelser så var det kun 6 faglige ledere som tok seg tid til å besvare undersøkelsen.

5 Resultater

5.1 Representativt utvalg og troverdighet

Sett i etterkant fikk vi færre respondenter enn hva vi ønsket oss. Antallet som deltok i kontrollgruppen og hovedgruppen utgjør kun 11 faglig ledere og gir derfor ingen tyngde som representerer et flertall blant faglig ledere i Norge. I så måte kan ikke denne oppgaven benyttes som annet enn en inspirasjonskilde til senere kandidatoppgaver om samme tema og muligens som et diskusjonstema i undervisningen på faglig lederkurs ved HiNT.

Troverdigheten til den enkelte faglig leders egne kommentarer kan muligens relateres til den utdanning han selv har i forhold til dagens studenter. Vi spurte også faglig ledere med grunnutdanning fra andre land og kan ikke utelukke at i begge tilfeller så påvirker dette svarene de ga.

På diskusjonsforumet er besvarelsene levert med kun et brukernavn. Dette gjør at man ikke kan utelukke at respondenten utgir seg for å være faglig leder men som kanskje ikke innehar denne kompetansen. Det er likevel mye som tyder på at det er en faglig leder ut fra andre innlegg det samme brukernavn har hatt over flere år i samme forum.

Vi har forsøkt å få respondenter av begge kjønn og geografisk spredt over hele landet.

Flertallet av faglig ledere er menn og det bør derfor ikke komme som en overraskelse på noen at det er flest menn som har svart. Vi har likevel fått svar fra to kvinner i kontrollgruppen. Det er ingen større eller signifikante forskjeller mellom besvarelser fra hovedgruppen i forhold til kontrollgruppen. Vi kan heller ikke se at det er forskjell i forhold til geografisk beliggenhet.

Fra besvarelsene finner vi ingen vesentlige forskjeller avhengig av om trafikkskolen befinner seg i by, tettsted eller i landlige omgivelser.

5.2 Funn

Vi har valgt kun å presentere noen få utvalgte funn i denne oppgaven som vi mener best besvarer vår problemstilling, og i tillegg noen funn som vi fant interessante av andre årsaker og som vi ønsker å drøfte nærmere.

5.2.1 Hvilke kriterier legger du til grunn når du skal ansette en nyutdannet trafikklærer?

Det som går igjen er at faglig ledere ønsker seg en pålitelig trafikklærer som har lite fravær både under utdanningen og som ansatt. Trafikklæreren skal være positiv og lærevillig i forhold til hvordan den enkelte skole arbeider. Et veldig viktig moment som går igjen er at de forventer at den nyutdannede kan opplæringsplanen ganske inngående. De ser også etter utholdende trafikklærere som klarer lengre og til tider stressende hverdager.

5.2.2 Hvilken innflytelse ser du for deg at du vil ha på den nyutdannede trafikklæreren?

Det er flere som ønsker å forme trafikklæreren i en rolle som passer inn i den måten skolen tolker og praktiserer opplæringsplanen for klasse B og BE. De ønsker seg ikke en verdensmester som vet hvordan det skal gjøres helt på egen hånd og som de derfor har liten innflytelse på. Noen forventer også at deres egen erfaring skal ha avgjørende betydning for den uerfarne trafikklærerens utvikling.

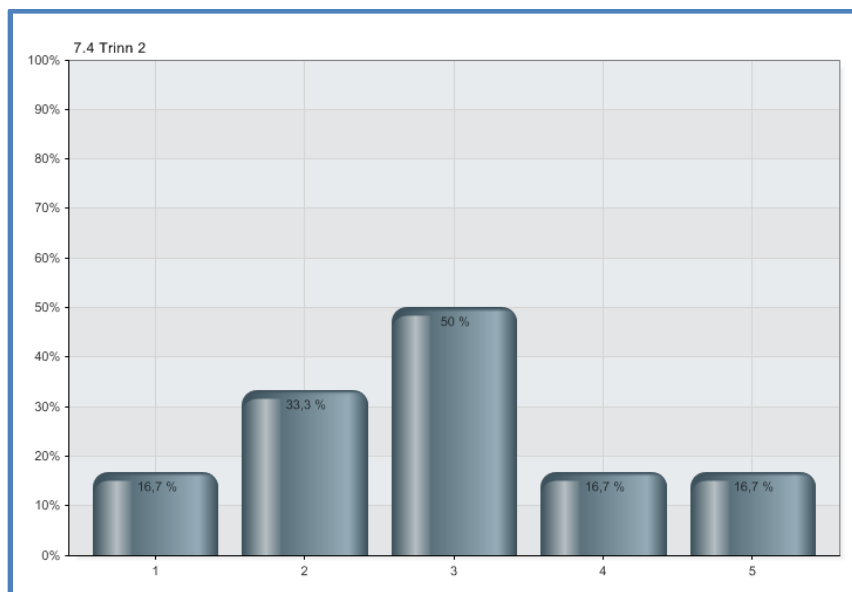
5.2.3 Hvilken innflytelse forventer du at den nyutdannede har på deg som faglig leder?

De fleste forventer at den nyutdannede har med seg nye tanker rundt hvordan man utfører opplæringen. De forventer at den ferske trafikklærerens entusiasme skal smitte over på de som har mer erfaring. Noen faglige ledere forventer også at den nyutdannede har med seg ny og oppdatert trafikkmetodikk som skolen kan dra nytte av.

5.2.4 Er det noe ved trafikklærerutdanningen du mener kan gjøres på en bedre måte, eller er det noe du ville ha endret på hvis du hadde muligheten?

Man ønsker at studenten er bedre forberedt på arbeidsmengden og stressnivået i yrket. Det er også ønskelig med mer hospitering hvor studenten kan få prøvd seg mer i praktisk utøvelse og ikke bare som observatør. Noen ønsker også at trafikklæreren har erfaring fra migrasjonsundervisning og undervisning av førerkortaspiranter med lærevansker.

5.2.5 Hvor raskt forventer du at den nyutdannede skal arbeide selvstendig?

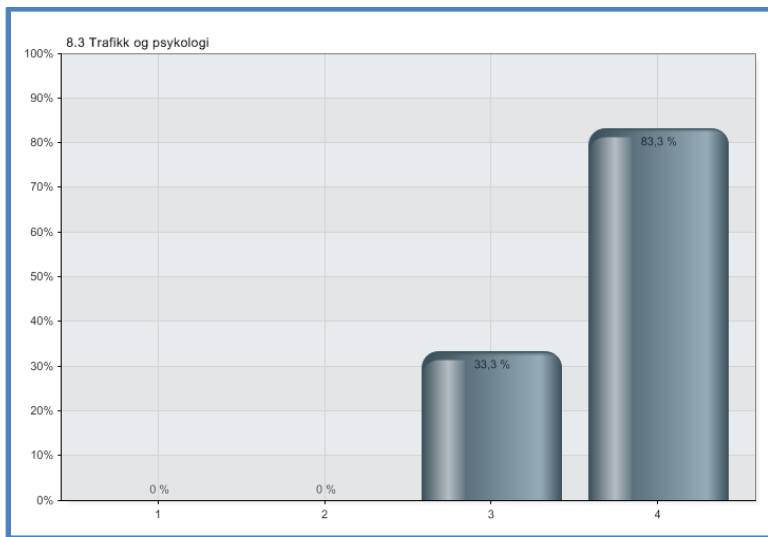


1	Umiddelbart
2	Etter å ha blitt kjent med øvingsområdet
3	Etter å ha vært observatør 1 gang
4	Etter å ha vært observatør 2 ganger
5	Etter å ha vært observatør 3 ganger

Figur 1 Trinn 2

Et flertall mener at man bør være observatør 1 gang før man underviser selvstendig på trinn 2. De samme resultatene finner man også for trinn 3 og 4 med unntak av at det på trinn 4 ikke er noen som mener man skal starte på undervisning umiddelbart ved ansettelse. Det er også en andel som mener at en burde være klar for å undervise så fort man har blitt kjent med øvingsområdet. Så hvis man ser på andelen som mener en skal starte umiddelbart og etter å ha blitt kjent i øvingsområdet under ett, så er den omtrent like stor som de som mener at man bør observere en gang først. Dette gjentar seg på trinn 3 men, trinn 4 skiller seg således ut og flere ser behov for å observere minst en gang på dette trinnet.

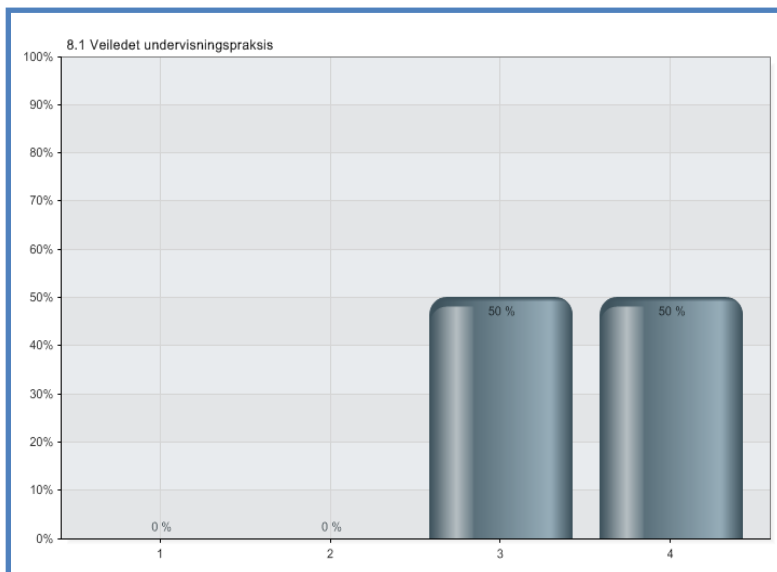
5.2.6 Hvilke fag mener du er viktigst i trafikklærerutdanningen?



1	Uviktig
2	Mindre viktig
3	Viktig
4	Svært viktig

Figur 2 Trafikk og psykologi

Trafikk og psykologi er i spørreundersøkelsen blitt fremhevet som det viktigste faget ved studiet. Et klart flertall på hele 83.3 % mener dette faget er svært viktig.

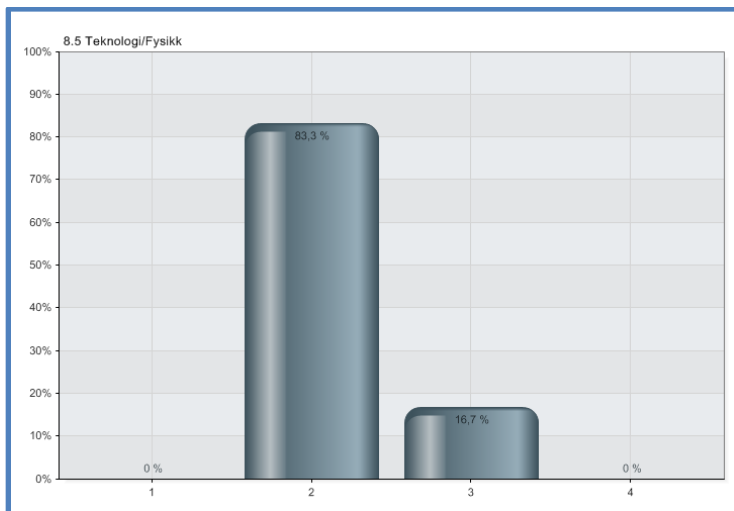


1	Uviktig
2	Mindre viktig
3	Viktig
4	Svært viktig

Figur 3 Veiledet undervisningspraksis

Veiledet undervisningspraksis er også ansett som en av de aller viktigste fagene i trafikklærerstudiet. 50 % av respondentene i både kontrollgruppen og hovedgruppen anser dette faget som viktig eller svært viktig.

5.2.7 Det minst viktige faget!

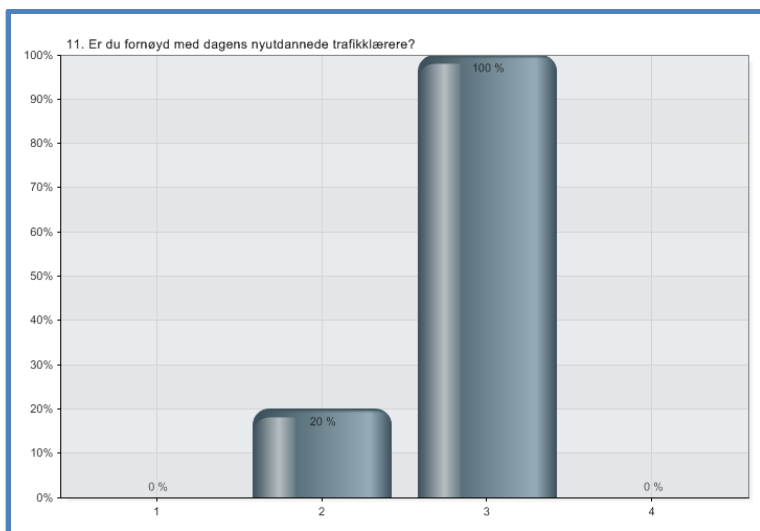


1	Uviktig
2	Mindre viktig
3	Viktig
4	Svært viktig

Figur 4 Teknologi og fysikk

Det som overrasket oss mest og som vil bli drøftet senere i oppgaven er at det viser seg at faget teknologi og fysikk sammen med kandidatoppgaven regnes som det minst viktige faget ved studiet. 83,3 % av faglig ledere mener at faget er mindre viktig! Dette stemmer også overens med kontrollgruppen.

5.2.8 Er du fornøyd med dagens nyutdannede trafikklærere?



1	Misfornøyd
2	Mindre fornøyd
3	Fornøyd
4	Svært fornøyd

Figur 5 Fornøyd med nyutdannede trafikklærere

Det er et klart flertall av de faglige lederne som er fornøyd med de nyutdannede trafikklærerne.

5.3 Drøfting av interessante funn

Vi har som beskrevet tidligere i oppgaven funnet noen interessante og særs overraskende funn i løpet av denne undersøkelsen. Vi mener det kan være verdt å drøfte noen av disse mer inngående.

5.3.1 Hvilken innflytelse ser du for deg at du vil ha på den nyutdannede trafikklæreren?

Som tidligere nevnt så kan det tyde på at faglig ledere ønsker å forme trafikklæreren selv. De ønsker seg heller ikke noen verdensmestere som flere uttrykker det. Årsaken til dette kan være mange. Muligens er det slik at den enkelte skole har så spesifiserte øvingsområder at de erfarer at dette gir best læring for førerkortaspiranten. Ved å lede den nye trafikklæreren inn i samme metodikk så er det enklere å la førerkortaspirantene veksle mellom trafikklærere uten at det går ut over læringen. På den annen side kan det være at den faglige leder er trygg på sine egne erfaringer og ikke er villig til å se andre løsninger. Det kan også være at faglig leder ikke vurderer en nyutdannet som erfaren nok til å kunne inneha andre løsninger som vil forbedre læringen.

At man ikke vil ha verdensmestere kan tyde på at de ikke er enig i hvordan den nye læreplanen er bygd opp og hvordan HiNT⁹ tolker dette. Det kan også være slik at faglig leder erfarer at metodikken ved HiNT ikke stemmer overens med hvordan dette bør løses i praksis. Som nyutdannet er man vant til å bruke lang tid på hvert enkelt trinn og det har ikke en trafikkskole mulighet til hvis man skal holde på kundegrunnlaget. Selvtillit er noe man tydelig ser blant besvarelsene og det er mulig å tolke en del av svarene dit hen at faglig leder har opparbeidet seg så mye erfaring at han mener at dette vil komme den uerfarne til gode. Det tyder også på at man som faglig leder har et ønske om å formidle det en kan til de mer uerfarne og dette kan sees som en positiv egenskap.

Det er også respondenter som mener det er en del trafikklærere som er gått ut på dato og dette kan muligens gjelde faglig ledere også. Det er mulig at de anser de nyutdannede som verdensmestere fordi disse kommer ut i yrket med en mer oppdatert tolkning av læreplanen og at dette ikke passer inn i de rutiner trafikkskolen har. Kanskje kan det derfor være slik at faglig leder finner det lettere å tilpasse den nye trafikklæreren til skolens rutiner enn å tilpasse skolens rutiner til den oppdaterte læreplanen.

⁹ Høgskolen I Nord-Trøndelag, Trafikklærerutdanningen

Dagens trafikklærerutdanning har endret seg mye fra den mer instruerende kjørelærerollen til en veiledende trafikklærerrolle. I den nye læreplanen skal man skape refleksjon og dialog slik at førerkortaspiranten selv erfarer og lærer av sine egne erfaringer. Dette kan være et problem i forhold til konkurransen mellom trafikkskolene. Førerkortaspiranter vil ha førerkort billigst og raskest mulig. Dette kan muligens føre til at skoler legger opp undervisningen etter de kriterier de lokale trafikkstasjonenes sensorer har som kjepphester. Målrettet instruksjon frem til en oppkjøring gir raskere uttelling og flere førerkortaspiranter gjennom mølla og dermed større inntjening. Det kan hende at denne veiledende rollen hos den nyutdannede gir for langsom progresjon for den etablerte og erfarne faglige lederen.

Man har sett i flere av tilsynsbesøkene¹⁰ ved trafikkskoler i 2008 og 2009 at de ikke følger læreplanen og gjerne holder kortere kurs enn hva opplæringsforskriften tilsier. Flere faglig ledere har blitt fratatt autorisasjonen en periode som følge av dette. Det kan av den grunn synes som om det er en dragkamp mellom den nåværende opplæringsforskriften, kundenes krav og bedriftens krav til inntjening. Kanskje går det på bekostning av den nyutdannede og intensjonen med dagens trafikklærerrolle.

5.3.2 Er det noe ved trafikklærerutdanningen du mener kan gjøres på en bedre måte, eller er det noe du ville ha endret på hvis du hadde muligheten?

Mange trafikklærere slutter etter kun kort tid i yrket. Ut fra resultatene i denne undersøkelsen tyder det på at faglig leder ikke finner nyutdannede utholdende nok. Dette kommer muligens av at det er mangel på trafikklærere og at det dermed blir rovdrift på den enkelte trafikklærer for å dekke opp for etterspørselen. Det kan også være slik at utdanningen ikke legger nok vekt på hvordan arbeidssituasjonen i yrket faktisk er. Med så mange unge nyutdannede trafikklærere er det få med arbeidserfaring og det kan være at de finner at dette yrket ikke passer for dem og at de derfor velger å skifte yrke. Det kan også være slik at den faglige leder har for store forventninger til den nyutdannede trafikklæreren og dermed ikke tar innover seg at man i dag verdsetter fritiden sin på en annen måte enn en faglig leder som ofte eier bedriften sin selv. Som student har du tre semestre med dine førerkortaspiranter og du bruker flere timer på hvert enkelt trinn i opplæringsplanen. Det kan muligens være slik at det føles ubehagelig for den uerfarne å måtte forsere opplæringen for å tilfredsstillere kravet om konkurranse og inntjening. Dette kan gå på bekostning av hva den uerfarne har lært og at man finner ut at ens egen kapasitet ikke strekker til.

¹⁰ <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/ostlandssendingen/1.6780972>

Det er også flere faglig ledere som tar til ordet for mer praktisk undervisning for studenter under hospiteringsperioden. Dette kan ha positive utslag på flere måter. Studenten får en mulighet til å praktisere under det arbeidspresset som man i realiteten skal arbeide under når man er ferdig utdannet. En faglig leder får muligheten til å observere hvordan studenten har lært metodikk ved HiNT og hvordan studenten utøver dette i praksis. Faglig leder får også muligheten til å vurdere studenten bedre som en fremtidig ansatt. I dag setter forskriften en stopper for dette da det ikke er lov å undervise mot vederlag når man ikke er autorisert. Observasjon er et av de viktigste verktøyene en student har for egen utvikling og skal man selv undervise i den relativt korte hospiteringsperioden vil dette gå på bekostning av muligheten for observasjon.

5.3.3 Hvilke fag mener du er mest viktig i trafikklærerutdanningen?

At trafikk og psykologi regnes blant de viktigste er ikke overraskende. Dagens læreplan fordrer gode relasjoner mellom lærer og førerkortaspirant. Læringen er basert på at eleven selv skal reflektere over læringen og utvikle seg.

GDE-matrisen¹¹ beskriver førerferdigheter og trafikal kompetanse på 4 nivåer.

		Det som skal læres		
		Faktorer som påvirker kjøringen	Når faktorene gir negativ effekt	Innsikt i hvordan en selv forholder seg til eller står i forhold til faktorene
Nivå	Overordnet nivå Generelle holdningstendenser og måter å se omverden på	Sammenhengen mellom kjøreferd og personlighet, livsstil, alder, atferdstendenser, ørsmøenormer	Virkingen av "sensation seeking", selvsjeldelse, føye seg etter gruppepress, bruk av rusmidler	Kunnskap om egne generelle tendenser til å vurdere og handle på bestemte måter
	Strategiske nivå Valg ved reiser/turer og forhold knyttet til reiser/turer	Valg av reisemåte, planlegging av reisetidspunkt og reisetid, inntak av rusmidler	Ruspåvirkning, knapp tid, uheldige forhold pga dårlig valgt reisetidspunkt	Egne evner til å lage og følge planer
	Taktiske nivå Valg foretatt i forhold til trafikal situasjoner	Regler og -reguleringer, trafikal ferdigheter, sikkerhetsmarginer	Mangelfull kunnskap om regler, dårlige trafikal ferdigheter	Kjennskap til egne mangler når det gjelder kunnskap og ferdigheter
	Måneringsnivå Månering av kjøretøyet	Teknisk kjøreferdighet, kjøretøy, egenskaper, fysiske lover	Manglende automatisering av teknisk kjøreferdighet, mangler ved kjøretøy, dårlige kjøreforhold	Kjennskap til sin egen mangelfulle tekniske kjøreferdighet og kunnskap om kjøretøy, fysiske lover o.l.

Figur 6 GDE-matrisen (Torstein Vigen, HiNT, TLU 09)

Trafikkopplæringen er i dag basert på at man skal bearbeide og utvikle seg på hvert enkelt nivå. Det krever at trafikklæreren kjenner til hvordan hjernen fungerer og hvordan mennesket påvirkes. Kan det likevel være slik at dette får så stor fokus at faglig leder av den grunn legger mindre vekt på for eksempel teknologi og fysikk? Er det slik at utviklingen av ny teknologi gjør at intelligente biler kompenserer for manglende kunnskaper om veggrep og at de derfor ikke anser dette som viktig? Muligens blir det derfor enda viktigere å fokusere på den innflytelse trafikklæreren har på elevens holdninger og refleksjoner under trafikkopplæringen.

¹¹ GDE-matrisen, Trafikkdidaktikk, Jarl Ove Glein og Ståle Lødemel

Veiledet undervisningspraksis regnes også som viktig og svært viktig av til sammen 100 % av respondentene i både kontrollgruppen og hovedgruppen. Dette er et ventet funn og er muligens selvforklarende. Å praktisere undervisning i bil er hovedoppgaven til trafikklæreren. Det er respondenter som mener at man bør få anledning til å praktisere i trafikklærerrollen under hospiteringsuken. Dette kan tyde på at man setter selve undervisningsdelen av faget foran observasjon av andres undervisning. Dette vil muligens gjøre den enkelte trafikklærer tryggere på den rollen da man får mer undervisningspraksis. Mengdetrening er i de fleste situasjoner positivt for hvor bra man klarer å utføre en oppgave, slik er det også i trafikklærerrollen. Hvis man øker undervisningspraksisen og reduserer observasjonsmengden kan dette føre til at man ikke får samme utviklingspotensial. Å observere andre i samme rolle som en selv kan gi flere forslag til hvordan man løser en oppgave. Dette kan være like utviklende som at man øver mye i selve trafikklærerrollen. Trafikkopplæringen i dag baserer seg mye på egenrefleksjon og dette er også gjennomgangstema i trafikklærerutdanningen. I dag ser man på en god fordeling mellom både egen undervisning og observasjon som et godt grunnlag for egen utvikling av trafikklæreren.

5.3.4 Hvilke fag mener du er minst viktigst i trafikklærerutdanningen?

Det mest overraskende funnet i hele undersøkelsen var nok at faget teknologi og fysikk ble vurdert som det minst viktige faget i trafikklærerstudiet. Faget IKT derimot ble ansett som et viktig fag. Man kan da tenke seg at det er mindre viktig å kunne forklare veggrep og hvordan blokkeringsfrie bremses virker i forhold til å kunne lage en presentasjon i Powerpoint! Årsaken til dette funnet kan være at faglig leder ikke har forstått spørsmålet eller har liten kunnskap om hva faget går ut på. Det kan også være at det er lite fokus på fysiske lover i trafikkskolene.

Dette stemmer ikke overens med læreplanen hvor sikkerhetskurs på bane har egne momenter hvor veggrep og bilens teknologi er en vesentlig del av kurset. Det kan være at dette er så innebygget i undervisningen til faglig leder at han ikke tenker på dette som et enkeltstående fag av betydning. En kommentar fra en faglig leder i kontrollgruppen kan underbygge denne påstanden. Det ble der sagt at de lærer bort veggrep og bremselengder i løpet av en time så hvorfor det skulle være behov for et eget fag i dette er nesten uforståelig!

IKT derimot er relativt nytt i dette miljøet og kan derfor bli tillagt mye større betydning enn det fortjener. På den annen side kan det være at det er så lenge siden faglig leder tok sin trafikklærerutdanning at det ikke var like stor fokus på teknologi og fysikk slik at faglig leder

er usikker på for eksempel fysikken. Biler blir stadig mer teknologiske og med nye hjelpemidler som skal gjøre det tryggere å føre en bil. Man ser i flere tilfeller at bilføreren som en følge av dette kan ha en tendens til å kjøre mer aggressivt uten selv å være klar over dette. Nullvisjonen¹² har som mål at det skal være null drepte og null varig skadde i trafikken og risiko er blitt et veldig viktig tema mot slutten av opplæringen. Både sikkerhetskurs på bane og sluttlæringen på trinn 4 i opplæringsplanen har risiko som et hovedfokus. Det virker da naturlig å ha inngående kunnskap innen fysikk og teknologi. Det kan likevel være slik at faglig leders lange erfaring i yrket har funnet metodikk som kompenserer for dette uten at de ser behovet for et eget fag om dette i trafikkklærerutdanningen.

6 Sluttdrøfting

Det er i dag ikke utdannet faglig ledere med høgskolekandidatstudie som grunnutdanning. De første med denne grunnutdanningen utdannes i skrivende stund. Det er godt mulig at funnene vi har kommet frem til er et resultat av at faglig leder har for dårlig kunnskap om hva studiet inneholder i forhold til når de selv utdannet seg. Kanskje er det slik at de har større forventninger fordi utdanningen nå er toårig mens den var ettårig når de selv utdannet seg. Det kan også være slik at de er negative til at utdanningen har blitt høgskole og at det har fått en for stor akademisk fokus i forhold til praktisk utøvelse.

Det kan også være likeså sannsynlig at faglig leder pga arbeidspress ikke har tatt seg god nok tid til å tenke gjennom spørsmålene før de ble besvart slik at de kunne kommet til en annen konklusjon om de hadde brukt mer tid eller hadde svart på nytt ved et annet tilfelle. Det er mye som tyder på at faglig ledere har det så travelt at de ikke tar seg tid til å tenke gjennom spørsmålene grundig. Ser man på respondentene så er det bare 6 av 36 som etter oppfølging valgte å besvare spørsmålene. Man så også at når man gjorde avtaler om intervjuer så var det vanskelig å få satt av tid for de faglige lederne som vi hadde kontaktet. Muligens kan det også være slik at vi ikke har utformet tydelige spørsmål som får frem refleksjoner hos respondentene.

Likevel har vi funnet interessante og opplysende resultater som gir trafikkklærerstudenter en innsikt i hvordan en del faglige ledere sannsynligvis ser på dagens trafikkklærerutdanning.

¹² <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Nullvisjonen>

7 Hvordan kan denne oppgaven benyttes i fremtiden?

Vårt mål med denne oppgaven har vært å avdekke hva som venter oss når vi skal ut og praktisere yrket. Samtidig har vi tro på at dette er en oppgave som kan inspirere studenter som kommer etter oss til å gjennomføre en lignende oppgave. Det fremstår for oss som interessant å se om faglig ledere som med tiden har samme grunnutdannelse som oss, vurderer problemstillingen og spørsmålene annerledes enn respondentene i denne oppgaven. Det er også mulig å benytte denne oppgaven som oppgavetekst for et arbeidskrav både ved faglig lederkurs og ved grunnutdanningen ved HiNT.

8 Hva forventes av oss og svarer vi til forventningene?

Ut fra resultatene i både kontrollgruppe og hovedgruppe forventes det at vi er lærevillige, positive, lojale og utholdende i yrket. Det forventes at vi er pliktoppfylgende og er i stand til å arbeide lange dager. Det forventes også at vi er godt oppdatert på læreplanen og kjenner til innhold og mål for hvert trinn. Faglige ledere forventer også at vi er fleksible og tilpasser oss de undervisningsplanene trafikkskolene har utarbeidet for sin egen skole. Flere forventer også at vi har med oss oppdatert metodikk som vi kan overføre til skolens ansatte.

Vi finner også at faglig leder stort sett er fornøyd med de trafikklærere som utdannes i dag og at vi svarer til de forventninger de har.

9 Konklusjon

Det er vanskelig å trekke bastante konklusjoner ut fra en slik oppgave så lenge respondentene utgjør en såpass liten andel av faglig ledere ved landets trafikkskoler. Det gir likevel et grunnlag for å si noe om hva som venter oss når vi kommer ut i yrket. Det har vært en lærerik og interessant prosess som har gitt oss kunnskaper innen flere områder og ikke bare som trafikklærer. Det har vært vel så lærerikt å skulle planlegge samt gjennomføre et prosjekt over så mange måneder og se at milepælplanen en har laget virker.

Vi har klart å produsere et produkt ut fra en enkel problemstilling. Dette viser oss at om man tar kandidatoppgaven på alvor så kan det være en veldig informativ og lærerik del av studiet og dermed utgjøre et av de aller viktigste fagene i utdanningsplanen. Har man planer om å videreutdanne seg ved høyskoler og universiteter så er nok en grundig jobbing med kandidatoppgaven et viktig moment.

Etter vår mening har vi gjennom denne rapporten besvart vår egen problemstilling og drøftet de funn som har vært interessante. Vi har utelatt noen av resultatene da de ikke skiller seg ut fra de vi har valgt å fokusere på.

Det er krevende å lage gode undersøkelser og tar mye tid hvis man skal gjøre dette vitenskaplig korrekt. Tid synes å være noe en trafikklærer har lite av og faglig leder enda mindre. Dette får følger for resultatene i en slik oppgave. Tid har også betydning for hvor godt vi kan følge opp de enkelte faglig ledere vi har kontaktet med undersøkelsen. Det er godt mulig at vi kunne fått flere svar ved enda tettere oppfølging av den enkelte.

Vi anser dette produktet som en besvarelse vi kan stå inne for og vi sier oss fornøyd med de kunnskaper og informasjon vi har tilegnet oss gjennom kandidatoppgaven.

Bildereferanser

Figur 1 Trinn 2	12
Figur 2 Trafikk og psykologi.....	13
Figur 3 Veiledet undervisningspraksis	13
Figur 4 Teknologi og fysikk.....	14
Figur 5 Fornøyd med nyutdannede trafikklærere	14
Figur 6 GDE-matrisen	17

Referanser

Glein, J.O og Lødemel, S (2008). *Trafikkdidaktikk*, NKI forlaget

Høgskolen i Nord-Trøndelag, *utdanningsplan* (2008-2010). Lastet ned 13. februar, 2010 fra

www.hint.no/content/view/full/25017#utdanningsplan

Lovdata, *Vegtrafikklovgivningen* (2009). Cappelen Damm AS

Neumann, Iver B. (2001). *Mening, materialitet, makt – en innføring i diskursanalyse*.

Bergen: fagbokforlaget

Norsk Rikskringkasting,(2009). *Åtte trafikkskoler var for dårlige*. Lastet ned 16. februar 2010

fra www.nrk.no/nyheter/distrikt/ostlandssendingen

Statens Vegvesen, (2004). *Læreplan Førerkortklasse B og BE*. Håndbok 252 .Trykkpartner

Statens Vegvesen,(2002) *Nullvisjonen*, lastet ned 20.februar 2010 fra

www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Nullvisjonen

Questback ask & act, (2009). *Elektronisk spørreskjema*. Lastet ned 10.november, 2009 fra

www.questback.com

Trafikklaerer, (2009). *Diskusjonsforum*. Lastet ned 10.november, 2009 fra

www.trafikklaerer.com

Vedlegg 1. Intervju av kontrollgruppen

1. Hvilke kriterier legger du til grunn når du skal ansette en nyutdannet trafikklærer?

Svar:

Respondent 1: Motivert, nøyaktig, sosial, kommer presis, utholdende, er faglig oppdatert og kan læreplanen.

Respondent 2: Motivert, nøyaktig, utholdende, faglig oppdatert men ingen verdensmester. Kan gjerne ha utdanning fra Sverige eller Danmark.

Respondent 3: Motivert, interessert, sosial, komme presis, faglig oppdatert og søker ny kunnskap, lojal, utholdende og uten fravær.

Respondent 4: Motivert, faglig dyktig, presis og kan læreplanen.

Respondent 5: Kunnskapsrik men ingen verdensmester, motivert og engasjerende, sosial og kan læreplanen.

2. Hvilken innflytelse ser du for deg at du vil ha på den nyutdannede trafikklæreren?

Svar:

Respondent 1: Den nyutdannede må spørre om råd, jeg ville gjennomføre påsitt og fortelle hvordan han kan gjøre ting annerledes.

Respondent 2: Det er svært positivt med søkere fra Danmark og Sverige for da kan jeg forme de slik jeg vil og de blir som regel de beste trafikklærerne.

Respondent 3: Jeg vil ha innflytelse ved å lære han øvingsområder og hvordan vi gjennomfører undervisningen her hos oss.

Respondent 4: Jeg vil ha innflytelse gjennom vår månedlige samlinger hvor vi tar for oss enkelttemaer som vi underviser i. Jeg vil også ha innflytelse gjennom vår skoles undervisningsplaner og modell.

Respondent 5: Jeg vil ha innflytelse gjennom min erfaring og den måten jeg former den uerfarne på.

Vedlegg 2. Intervju av kontrollgruppen

3. Er det noe ved trafikklærerutdanningen du mener kan gjøres på en bedre måte, eller er det noe du ville ha endret på hvis du hadde muligheten?

Svar:

Respondent 1: Mer undervisningspraksis ved hospitering.

Respondent 2: Vet ikke.

Respondent 3: Lær dere læreplanen og bli mer utholdende.

Respondent 4: Mer undervisningspraksis.

Respondent 5: Større fokus på arbeidspresset i yrket slik at dere er forberedt på hva som venter dere.

4. Hvilke fag mener du er viktigst i trafikklærerutdanningen?

Svar:

Respondent 1: Trafikkpsykologi, veiledet undervisningspraksis, IKT, pedagogikk

Respondent 2: Trafikkpsykologi, jus, veiledet undervisningspraksis, IKT

Respondent 3: Jus, trafikkpsykologi, IKT, pedagogikk, veiledet undervisningspraksis

Respondent 4: Trafikkpsykologi, veiledet undervisningspraksis, jus, IKT

Respondent 5: Veiledet undervisningspraksis, trafikkpsykologi, IKT, pedagogikk

Vedlegg 3. Spørreskjema fra hovedgruppen

1. Hvilke kriterier legger du til grunn når du skal ansette en nyutdannet trafikklærer?

Svar:

- Respondent 1: Må passe til firmaets visjon og fremtidsplan, ”hiring for attitude, training for skills”
- Respondent 2: Pålitelig, punktlig, positiv og lærevillig. Resten fikser vi senere.
- Respondent 3: Arbeidsvilje til litt ukurant arbeidstid, ryddig, godt humør, samarbeidsvilje, positiv, lærevillig, innfinne seg i de regler og forskrifter som er satt. (På jobb - læreplan- undervisning). Stå på vilje for å lære mer.(alt i en vilkårlig rekkefølge).
- Respondent 4: Helst førerkort/ erfaring fra flere kjøretøy, hans sosiale adferd, lite fravær fra skole og arbeid, lojal til alle parter: elever, kollegaer og arbeidsgiver.
- Respondent 5: Motivert, omgjengelig, faglig kunnskap, evne til ”å se elevene”, sosialt omgjengelig, ha evne til å ”spørre og grave” slik at skolens måte og undervise blir kjent fort.
- Respondent 6: Interessert i faget.

2. Hvilken innflytelse ser du for deg at du vil ha på den nyutdannede trafikklæreren?

Svar:

- Respondent 1: Lik, jeg lærer av han, han lærer av meg.
- Respondent 2: Ved en grundig innkjøringsperiode vil eg tru vi kan utvikle de i felles retning i stor grad vil eg tru.
- Respondent 3: En arbeidskompis med større erfaring og med noen gode råd. En å prate med når det ikke er som det du trodde. Veileder en hjelpende for utvikling – så at vedkommende kan hjelpe den neste nyansatte til en bedre trafikklærer.
- Respondent 4: Min erfaring kan overføres, hvis det ikke er en verdensmester.
- Respondent 5: Vise trafikklærerens hverdag, tilrettelegge hverdagen fra dag 1, veilede og komme med råd. Vise og forklare skolens undervisningsplan, samt ta med den nyansatte i min bil de første timene for å vise ”vår” måte.

Vedlegg 4. Spørreskjema fra hovedgruppen

Respondent 6: Forhåpentligvis inspirerende.

3. Er det noe ved trafikklærerutdanningen du mener kan gjøres på en bedre måte, eller er det noe du ville ha endret på hvis du hadde muligheten?

Svar:

Respondent 1: Gjøre dem mer forberedt på hverdagen. Mange blir kastet ut i ”produksjon”, andre ikke. Om dette gjøres i dag for studentene vet jeg ikke (eks 1 aktiv yrkesuke eller lignende).

Respondent 2: Det er mye og muligens det meste som kan forbedres, men det må et generasjonsskifte før ting kan bli normalt. Det har skjedd en utrolig utvikling fra STLS til dagens HiNT, Stjørdal. Det er mange som er negativ til institusjonen, men mange av dem har kun tatt det minimum at utvikling som har blitt påkrevd gjennom forskrift. Noen av dagens trafikklærere har gått ut på dato. Har selv tatt ca 230 studiepoeng siden STLS og over 100 ved HiNT.

Respondent 3: Holdninger! Arbeidstempo – økt press, arbeidsuke hvor hint elev har vært lærer i bil og ansvarlig trafikklærer har vært ”baksete passasjer” lærer.

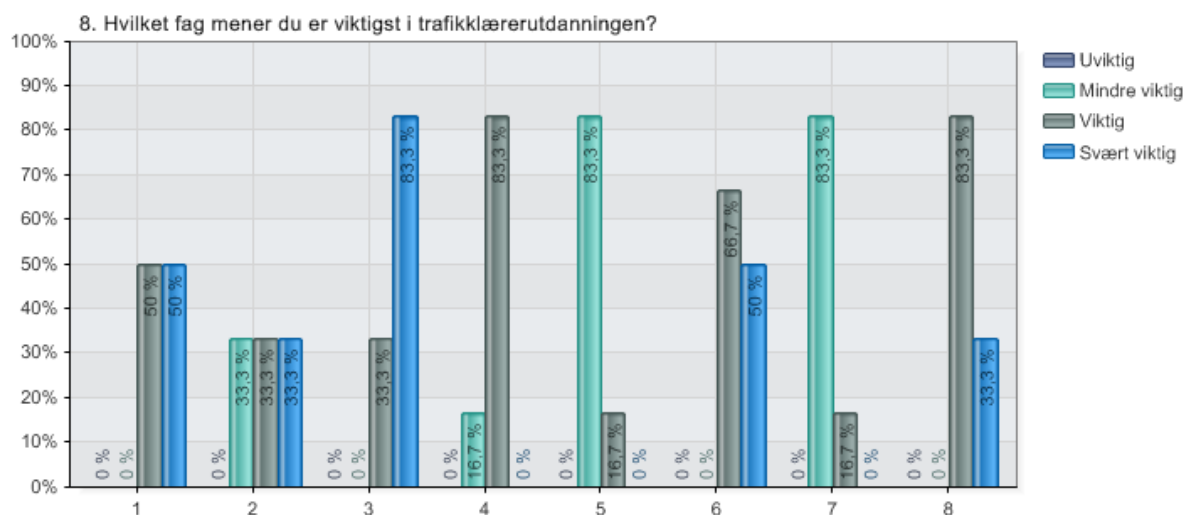
Respondent 4: Mer erfaring fra ulike steder. Byer og landeveg.

Respondent 5: Mulighet for mer praksis som trafikklærer i praksistiden og ikke bare observasjonspraksis. Flere forskjellig FA elever på hver student også med fremmedspråklig bakgrunn, dysleksi og andre lærevansker. Mange nyutdannede forteller at det er tema de ikke har vært undervist i. Gode råd rundt arbeidshverdagen, alt for mange forsvinner til andre jobber fort fordi de finner yrket for stressende.

Respondent 6: Ingen svar.

Vedlegg 5. Spørreskjema fra hovedgruppen

4. Hvilke fag mener du er viktigst i trafikklærerutdanningen?



1	Veiledet undervisningspraksis
---	-------------------------------

2	Trafikken i Samfunnet
---	-----------------------

3	Trafikk og psykologi
---	----------------------

4	Trafikk og jus
---	----------------

5	Teknologi/Fysikk
---	------------------

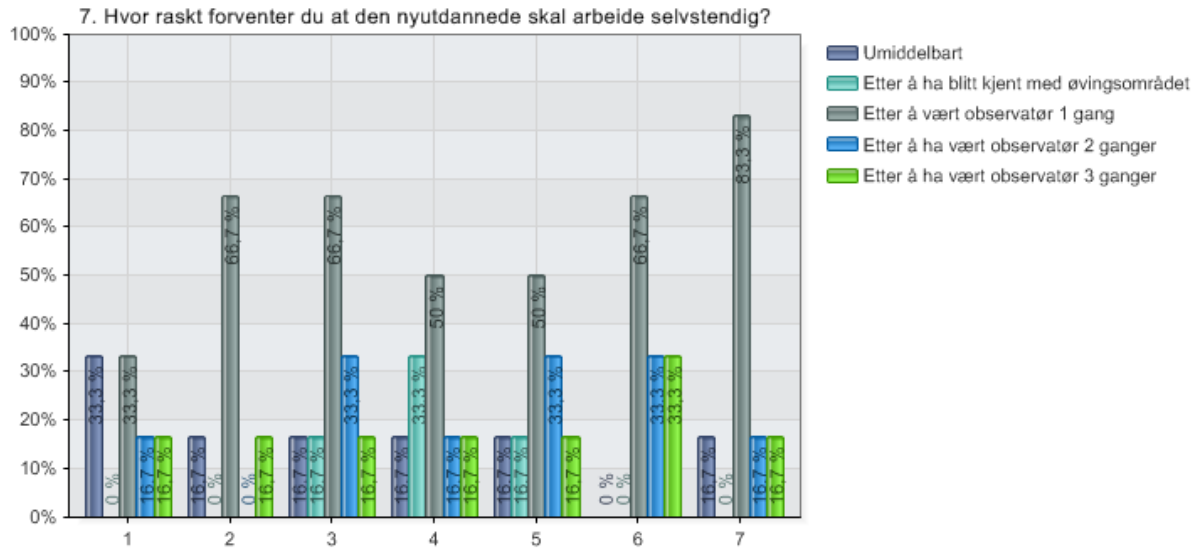
6	Pedagogikk og yrkesdidaktikk
---	------------------------------

7	Kandidatoppgave
---	-----------------

8	IKT i undervisningen
---	----------------------

Vedlegg 6. Spørreskjema fra hovedgruppen

5. Hvor raskt forventer du at den nyutdannede skal arbeide selvstendig?



1	TGK
2	Teorikurs
3	Mørkekjøring
4	Trinn 2
5	Trinn 3
6	Trinn 4
7	Sikkerhetskurs på bane

Vedlegg 7. Milepælplan

1. Milepælplan

