

Kandidatoppgave

Trafikkopplæring i grunnskolen Traffic education in primary

Lars Inge Sindland

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2015



HINT

Side 1 av 28

Forord

I dette studiet på Høyskolen i Nord-Trøndelag 2014/2015 er arbeid med kandidatoppgave en del av trafikklærerutdanningen. Prosessen med oppgaven startet allerede på våren 2014 etter at fjorårets studenter presenterte sine oppgaver. En av studentene tok for seg trafikkopplæring i grunnskolen. Temaet i seg selv er viktig siden barn i dag tilbringer mye tid på skolen, og barn utvikler seg på skolen. Jeg har også en kone som jobber innen skoleverket som gjør at jeg har fått litt innsikt i hvordan skolen fungerer. Spørsmålet i starten var hvorfor er ikke trafikklæreren ikke er mer synligjort i skolen. Det førte til at jeg ønsker å finne svar på spørsmålene mine. Det er også av å oppnå egen læring for å jobbe med denne oppgaven for å heve min egen kompetanse, slik at jeg vet mer hvilke trafikksikkerhetsarbeid andre aktører jobber med. Det kan være aktuelt for meg senere. Det er selvfølgelig et ønske at flere kan få en innsikt i denne rapporten, og at det skapes en større forståelse av grunnskoleopplæring. Med å se på trafikklærerbransjen kan vi være mer forberedt når vi selv skal ut i arbeidslivet.

Oppgaven er bygget på en kvalitativ forskningsmetode, som omhandler litteraturstudie og intervjuer. Kontaktpersoner innen trafikklærerbransjen er også brukt for å skaffe seg en bred forståelse av hvordan samarbeid og løsninger fungerer.

Ved gjennomføring av intervjuene vil jeg takke ATL (Autoriserte Trafikkskoleers Landsforbund), Trygg Trafikk, Halsen Ungdomsskole og Tor Owe Musum.

Ved arbeidet som har rapporten har ført med seg vil jeg takke veilederen min Svein Loeng, som har vært med i hele prosessen fra start til slutt. En trofast veileder som ønsker å gi sine erfaring og konstruktive tilbakemelding til enhver tid. Min kjære kone, Helene har også vært en god støtte og hjelper under denne lange reisen i fra iden kom opp, til en ferdig rapport. Helene er også en viktig støttespiller i arbeidet med teksten. Uten hjelpen som jeg fått, ville ikke rapporten sett ut som den gjør i dag.

Med å beskrive arbeidet denne rapporten har ført med seg, er det som en ball som har startet å rulle. Det har stadig komme opp nye spørsmål og problemer underveis, samtidig som en får en ny og bedre forståelses av hvordan ting henger sammen. Det kan derfor sies at rapporten er levert med svar, men ballen ruller vider. Oppgaven er produsert, men om man vil kan en fortsatt jobbe med tematikken. Med det håper jeg at rapporten kan være med å skape noen tanker og refleksjoner rundt temaet.

Sammendrag.

Rapporten ser på kravene som stilles til grunnskolen innen trafikksikkerhetsarbeid, og på hvilken trafikklæreren kan være med å tilfredsstille disse kravene. Kunnskapsløftet er læreplanen som grunnskolen følger, den kom i 2006. I kunnskapsløftet finner vi kompetansemål for de ulike trinnene, som sier noe om hvilken kompetanse elevene skal inneha etter endt trinn. Vi finner krav som stilles til trafikksikkerhetsarbeid på 4. og 7. trinn. På ungdomsskolen stilles det krav på 10. trinn. Det vi ser er at det er skolen har lette for å følge opp kravene på barneskolen en på ungdomsskolen.

Trygg Trafikk sier at de forholder seg til Kunnskapsløftet og at det ikke stilles noen overordnede krav fra deres organisasjon. Oppfølging av kravene blir viktig. Dette jobber Trygg Trafikk med i stor grad, og de ønsker at skolen skal fordele trafikkundervisningen sin utover klassetrinnene.

Det er derfor behov for en oppfølging av kravene. I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei ser vi hvem som blir regnet som aktuelle aktører i dette arbeidet. I denne rapporten sies det ikke så ikke noe om trafikklæreren, men om ekstern hjelp. Trafikklæreren kan se på seg selv som ekstern hjelp om han ønsker å bidra.

Under intervjuene med de ulike aktørene ser vi på om det er enigheter om felles mål og om hvordan vi kan samarbeide. Både den private trafikklærerbransjen og den offentlige skole er på mange områder enige om at et samarbeid er bra.

Trafikklæreren sin rolle blir mest aktuell på ungdomsskoletrinnet, her ønsker ofte skole en trafikklærer som kan være med som en støtte og ressurs. Ved gjennomføring av intervjuet med Halsen Ungdomsskole ser vi at trafikklæreren er med på foreldremøtene og de informerer om føreropplæringen. På Halsen ungdomsskole er samarbeidet relativt stort mellom bransjen og offentlig skole.

Vi ser at trafikklærer kan få en posisjon i skolen om han ønsker det, men det kreves av trafikklærer for å komme inn i skolen. Det er ofte knyttet stramme budsjetter til skolene, så det å leie inn en trafikklærer kan velges bort om ikke trafikklæreren melder sin interesse. Mange trafikkskoler ser på en rolle i skolen som lite gunstig i deres budsjett, for det er mer lønnsomt å drive med ren føreropplæring i bil

På slutten av oppgaven kommer det en drøfting som sier mer om kravene og hvordan vi kan være med på å nå målene i skolen. Den økonomiske delen av dette er veldig varierende, men mange skolen får tildelt penger fra kommunene for å forbedre trafikksikkerheten på skolene. I denne prosessen burde vi som trafikklærere være tilstede. Ofte tildeles det penger til utvikling

av planarbeid, Trygg Trafikk ser positivt på at trafikklæreren kan være en pådriver til å iverksette planarbeid. Vi har muligheter til å bidra om kommunen og skolene er positive til ekstern hjelp.

Summary

In this report, we look at the demands primary school has to work with, when it comes to road safety. Is there a possibility that a driving instructor can contribute to fulfilling this demands? «Kunnskapsløftet» is the name of the curriculum that was introduced to the schools in 2006. This curriculum tells us something about what the pupils should have learned about road security when they finish 4. 7. and 10. grade. It's easier to work with these goals in primary school compared to secondary school.

Trygg Trafikk is an organization that works with road safety. They have taken responsibility when it comes to observation of how the schools work with the demands from the curriculum.

This is an important work, and it is not a work they do all by themselves. «Nasjonal tiltaksplan» adds a list of different organizations who plays an important role when it comes to the work with road safety. This report doesn't say anything specific about the driving instructors role in teaching in road safety in school. On the other hand, it says that perhaps the school will need an external person in the work with road safety. Is there a possibility that a driving instructor can be this person? He has a lot of knowledge when it comes to road safety.

During the interviews with different people, there are agreements that there are common goals for the education in road security. The schools and driving instructors agrees that cooperation will be positive.

The opportunity for the driving instructor to contribute in school, is best in the secondary school. Here he can take part in meeting the parents and tell them about the driver training program. Trygg Trafikk wants the schools to have teacher that have a special responsibility when it comes to the work with road security. It would be positive both to the school and the driver instructor, if there can be established such a cooperation.

The driver instructor may have a role in the school, but he has to work to get this job. It will cost to hire a driver instructor, and the schools often experience a lack of money. Many driver

training schools will perhaps consider this unprofitable, and rather take actions in driver training in their own cars and not in the schools.

Like I have said money will play a role, when it comes to the driver instructors role in the schools. Several schools are given money by their municipality to work with road security. In this process, the driver instructors should be available and perhaps there can be established a cooperation. The driver instructors can take actions in developing plans relative to work with road security. If the schools and the municipalities are positive to receive external help, this can be an assignment for the driving instructor.

Innhold

Forord	2
Sammendrag	3
Summary	4
1.0 Innledning og problemstillingen	7
2.0 Metode	8
2.1 Valg av informanter	10
3.0 Kunnskapsløftet og krav som stilles til skolene	10
3.1 Kravene.....	10
4.0 Oppfordringen og anbefalingene til Trygg Trafikk	11
5.0 Rapport, trafikkopplæring i Kunnskapsløftet	12
6.0 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei og skolens arbeid	13
7.0 Hvordan gjennomføres trafikksikkerhetsarbeid Nasjonalt og lokalt.....	14
7.1 Nasjonalt.....	15
7.2 Den lokale sammenheng	16
7.3 Halsen Ungdomsskole	17
8.0 Trafikklærerutdanningen	19
8.1 Trafikklæreren og den offentlige skolen.....	19
9.0 Drøfting.....	21
9.1 Planarbeid.....	22
9.2 Samarbeid.....	22
9.3 Økonomisk støtte	24
10.0 Konklusjon	25
Referanser	27
Vedlegg	28

1.0 Innledning og problemstillingen

I forarbeidet av en slik oppgave var det en prosess med å komme fram til riktig problemstilling. Det var et ønske å få innblikk i trafikksikkerhetsarbeid i offentlig skole og om trafikklæreren kan være mer synlig på denne arenaen. Spørsmålet ble da hvor jeg skulle begynne for å få ett innblikk i disse temaene.

Spørsmål om i det hele tatt er mulig for en trafikklærer å bidra inn mot skolen var også sentralt. Mange skoler har en god plan på trafikksikkerhet, men det er nok noen skoler som har svært lite fokus på trafikksikkerhetsarbeid. Det var også slike temaer som gjorde det hele interessant. Spørsmålet ble om det går å få noen gode svar på dette. Finnes det noe svar på om vi trafikklærere kan påvirke slik at vi får økt trafikksikkerhetsarbeidet i skolen.

Det var også en prosess hvor vi ønsker å søke etter data. Skal vi begynne helt nede i barnehagen eller må vi hjelpe de lærerne som faktisk jobber på skolen? En lærer har mye viktig arbeid som skal gjennomføres i skolen, og lærere må ofte prioritere hva de ønsker å jobbe med. Trafikklærerens rolle er i all hovedsak å gjennomføre førekortopplæring. Kan det være mulig å tenke at noen av trafikklærerene også kan jobbe med trafikksikkert arbeid inn mot skolen?

Det går an å tenke at her kan trafikklæreren selge seg inn med en tjeneste, men det blir nok en feil innfallsvinkel på det hele. Jeg tror vi må formidle at vi som trafikklærere ønsker å bidra til at de myke trafikantene føler seg mer sikre og trygge i trafikken. Hjelp til at ungdommer starter en tidlig utvikling av gode holdninger til trafikken.

Vi må gi hverandre rom til å reflektere over hva vi kan gjøre for å få et godt samarbeid. Da tror jeg at trafikklæreren kan være en god og tydelig person som kan være en formidler til skolene også. Det er ingen som vil miste en av sine kjære og det er ingen som vil komme ut for å skade en av de myke trafikantene ved en påkjørsel.

Med en kartlegging av hva som kan være til interesse for å få en bred innsikt, ble problemstillingen lydende slik:

Hvilke krav stilles til trafikkundervisning i skolen og kan trafikklæreren være med å tilfredsstille dette kravet?

Dette er en problemstilling som skal hjelpe oss til å se hvilke krav som faktisk stilles til opplæringen i skolen. Det er viktig at trafikklærere i dag har en innsikt i andres trafikksikkerhetsarbeid. *Nullvisjonen* er et samlet og overordnet mål, som legges til grunn for

oppgaven. Med det ønsker jeg å kunne finne ut hvilke krav som stilles til den offentlige skolen, og kan vi trafikklærere være med på å tilfredsstille dette kravet?

Grunnen til at jeg ønsker å gjøre en forskning i denne retningen er at gode holdninger skapes allerede som barn. Klarer vi å innprente gode holdninger og sunne tanker om hvordan vi skal forholde oss til vegen og kjøretøyene vi har rundt oss, vil vi merke dette når vi selv får eleven i skolebilen vår.

2.0 Metode

I prosessen med å produsere rapporten ble det brukt tid på å innhente informasjon og data som skal ligge til grunn for at oppgaven skal være faglig og godt gjennomført for å belyse problemstillingen. Dette er en prosess som selvfølgelig gjøres under hele kandidatoppgaven. Med innhenting av data ble det brukt litteratur for å opparbeide kunnskap rundt problemstillingen jeg har.

Forskningsmetoden jeg har brukt er kvalitativ metode i form av intervju og litteraturstudier. Når det blir brukt intervjuer går vi inn på enkeltpersoner, i en organisasjon for eksempel. Da blir det fokusert på den enkeltes opplevelsesdimensjon. Det å gjennomføre et intervju skal være med på å besvare oppgaven. Det blir satt av rom for å tolke intervjuet som har blitt gjennomført. Det gjør selve intervjuprosessen interessant. Jeg har gjennomført intervjuer med fire personer i denne oppgaven. (Dalen, 2011)

Disse intervjuene ble gjennomført:

- Halsen ungdomsskole ved Asbjørn Andersen
- ATL avd. Oslo ved Ellen Margrethe Ramstad
- Trygg Trafikk avd. Oslo ved Elisabeth Natvig
- Tor Owe Musum, Høyskolen i Nord-Trøndelag

En slik forskningsmetode krever tid og kan ha varierende kvalitet. Svaret som blir gitt til intervjuholder baserer seg i en viss grad på tolkning. Det interessante kan være at selve intervjuet kan få et ulikt utfall i henhold til det som var planlagt. Her kreves det struktur under selve intervjuet. Rammene rundt og hvordan situasjonen er under intervjuet, har også påvirkning. (Dalen, 2011)

Tre av intervjuene ble gjennomført i starten av desember 2014. Det siste ble gjennomført i januar 2015. Det ble satt av 30 minutter på hvert intervju og hvert intervju ble tatt opp på diktafon.

Når tid og sted for gjennomføring av intervjuene var i orden, startet prosessen med å lage gode og viktige spørsmål. Under selve intervjuene ble det satt av litt tid før og etter intervjuet

til snakke litt om hverdagslige ting. Det var viktig med en klargjøring av intervjuer og at selve intervjuet ble tatt opp på diktafon. Opplevelsen fra dette var at det ble mer behagelig, og det følte som vi fant mer roen. Intervjufilen blir slettet i det oppgaven er levert, så lydfilene blir ikke offentliggjort. Det som var av interesse av intervjuene, har blitt transkribert.

Svarene fra intervjuene blir brukt videre i teksten. Det materialet som blir brukt fra intervjuene i oppgaven blir kildehenvist. Under jobbingen med kandidatoppgaven har jeg vært i kontakt med trafikklærerne Alan Cristopher Refstie som jobber på Learn trafikkskole og Troy Egil Flottorp som jobber på Evje trafikkskole. De har gitt meg svar på hvordan trafikkskolene ser på å arbeide i offentlig skole og hvordan trafikalt grunnkurs gjennomføres av en trafikkskole. Jeg har også vært i kontakt med Ida Neergaard og Frode Skjervø fra Trygg Trafikk som har fortalt om arbeidet og hvordan arbeidet blir drevet på hovedkontoret. Ida Neergaard hadde omvisning for meg i hovedkontoret i Oslo, når jeg var på studietur til Oslo i forbindelse med kandidatoppgave. Turen ble gjennomført på eget initiativ.

Litteraturstudie er brukt som metode i oppgaven. Denne metoden har blitt gjennomført i lang tid og det kan være krevende å skaffe seg en god oversikt. Litteraturstudiet har vært med på å legge ulike puslebrikker på plass. Jeg har også fått skaffet meg det teoretiske perspektivet når vi ser ulike målsetninger innen trafikksikkerhet, der det i dette tilfellet er snakk om Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet. Vi kan på en måte si at planene Nasjonalt og framtidige målsetninger er grunnpilarene i det vi jobber med.

Det å anvende litteraturen på en bra måte kan være krevende. Jeg som leser må forstå og tolke det som menes. Derfor må gammel litteratur løftes fram i lyset og ses i forhold til det som er reelt i dag. Målet med å bruke disse to metodene er å sette litteraturen opp mot intervjuene, for å se om det finnes samlede oppfatninger om emnet som omhandler trafikksikkerhetsarbeid i skolen. (Øvern, 2014)

Mye av litteraturen som er brukt er relativt ny, derfor er det snakk om nåtidens målsetninger. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei* er svært relevant og blir omtalt senere i teksten. Denne rapporten peker på hvem som er aktuelle aktører i arbeidet vi belyser. Vi bruker også en rapport som heter NIFU STEP, der kapittel 10 inngår trafikkopplæring i Kunnskapsløftet. Det er Trygg Trafikk som har gjennomført undersøkelsen, og vi får en bred innsikt i trafikksikkerhetsarbeidet til skolene.

En tidligere kandidatoppgave er også tatt med i litteraturstudiet. Denne oppgaven omhandler noe av samme temaet, trafikkopplæring på grunnskolen på i 1-7 trinn. Den er skrevet av Ine Merethe Selte Larsen. Denne oppgaven sier mer om hvordan det kan gjennomføres

trafikksikkerhetsarbeid i skole. Hun gir også eksempler på hvordan to grunnskoler fokuserer på trafikksikkerhetsarbeidet.

2.1 Valg av informanter

Når det skulle velges personer som skulle intervjues, var det viktig at det ble personer som kunne belyse både grunnskolens sin side og trafikklærerbransjen. Det ble også viktig å finne personer som kunne være med i prosessen med å belyse problemstillingen. Det måtte da settes av tid til intervjuet og det ble gjort forberedelser av spørsmålene som skulle stilles. Kvaliteten av selve intervjuet er viktig, når intervjuet skal tolkes eller analyseres. (Dalen, 2011)

Problemstillingen retter seg mot kravene til den offentlige skolen, og det ble da naturlig for å dekke opp mot problemstillingen å bruke en lærer fra Halsen ungdomsskole. Han kunne gi meg statusrapport på at det i dag jobbes med emnet trafikk på denne skolen. Trygg Trafikk er i dag den organisasjonen som jobber mest med trafikksikkerhet inn mot skoler. En slik organisasjon har brede kunnskaper om hvordan skolene jobber med læringsmålene som er i Kunnskapsløftet i dag. NIFU STEP og Trygg Trafikk har gjort en grundig undersøkelse som omhandler *Trafikkopplæringen i Kunnskapsløftet*. (Trygg Trafikk, 2009)

Med å intervju ATL, som er en interesseorganisasjon, kunne det gis svar på hvilke roller trafikklærerne har og om trafikklæreren er positiv til å være med på å jobbe med slike krav. Det ble i tillegg gjennomført et intervju med en tidligere trafikklærer som i dag jobber på Hint. (Høgskolen i Nord Trøndelag) Når intervjuene var gjennomført og transkribert, ble det sett på som nok brukbart data til å kunne avslutte den kvalitative forskningen.

3.0 Kunnskapsløftet og krav som stilles til skolene

Når vi kommer til kravene som stilles til skolen, sier Kunnskapsløftet alt om dette.

Kunnskapsløftet er læreplanen som brukes i den norske skole i dag. Denne læreplanen ble innført i 2006. Denne læreplanen har *synspunkter, kategorier mål, arbeidsmåter og rammer* i forhold til hvordan den helhetlige undervisning skal drives (PEDLEX Norsk Skoleinformasjon, 2008) (Utdanningsdirektoratet, 2015)

3.1 Kravene

Det står beskrevet hva elevene skal gjennomgå i de ulike trinnene fra 1-10 trinn. Disse målene er satt, men det varierer fra skole til skole hvordan det gjennomføres.

Aktuelle mål i trafikksikkerhetsarbeidet etter 4., 7. og 10. trinn:

- Følge trafikkregler for forgjenger og syklister (Kroppsøving, etter 4 trinn)

- Praktisk trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel (kroppsøving, etter 7 trinn)
- Gjøre rede for begrepene fart og akselerasjon, måle størrelsene med enkle hjelpemidler og gi eksempler på hvordan kraft er knyttet til akselerasjon (Naturfag, etter 10 trinn)
- Gjøre greie for hvordan trafikksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker. (Naturfag, etter 10 trinn)

(Utdanningsdirektoratet, 2015)

4.0 Oppfordringen og anbefalingene til Trygg Trafikk

Trygg Trafikk har i mange år jobbet med å sette fokus på trafikksikkerhet. Organisasjonen Trygg Trafikk ble etablert i 1956 og har siden vokst seg større. (Trygg Trafikk, 2015) De har jobbet for få inn bedre og større mål i læreplanen for den offentlige skolen som vi har i dag. Derfor blir det naturlig for Trygg Trafikk å stille seg bak disse målene som er fastsatte i læreplanen. Fokuset deres i dag blir å følge opp skolene for å se om det gjennomføres trafikksikkerhetsarbeid. Trygg Trafikk ser på det som viktig å forholde seg til Kunnskapsløftet (Natvig, 2014)

Gjennom Trygg Trafikk arbeides det for å få skolen til å jobbe mer jevnlig med kompetansemålene som er satt i læreplanen. Det er for eksempel vanskelig å ta opp igjen fokuset med bruk av sykkel på et senere trinn, når det er blitt gjennomført på 4.trinn. Derfor er det viktig for Trygg Trafikk at dette planlegges og at det eventuelt utarbeides en trafikksikkerhetsplan for skolen. Da vil det bli lettere for skolen å få en mer jevn fordeling ut over de forskjellige klassetrinnene. Det vil da bli en større måloppnåelse i skolen, men kun 15% av skolene har nedfelt trafikk som en egen plan som en del av internkontrollsystem. (Trygg Trafikk, 2009)

Trygg Trafikk har også mål om at skolene skal ha en trafikkansvarlig. Dette gjør at det blir en bedre organisering på skolene og Trygg Trafikk har en person de kan forholde seg til. I rapporten kommer det fram at cirka halvparten av skolene som er med i undersøkelsen, er usikre om kravene som stilles i kunnskapsløftet har fått en større innvirkning på fokuset som legges på trafikksikkerhetsarbeidet. Det vil da si at arbeidet i skolen som omhandler trafikksikkerhet, ikke akkurat har akselerert i stor fart. Oppfølgingen Trygg Trafikk gjør i forhold til Kunnskapsløftet, blir derfor svært viktig.

Trygg Trafikk kan også tildele skolene tittelen «trafikksikker skole». Det vil da si at skolen må ivareta de krav som stilles i henhold til lover og forskrifter. Dette vil også gi skolen en bedre oversikt og det vil utarbeides en detaljplan som gjør det lettere for skolene å kvalitetssikre arbeidet. Kriterier som blir brukt er utarbeidet ut fra Kunnskapsløftet. Skolen

utvikler seg i større grad gjennom disse kriteriene, og skolen vil oppnå et større samarbeid med foreldrene. Dette skjer fordi at et av kriteriene er at det skal være mer samarbeid mellom skole og hjem, foreldre. Skolene får kvalitetssikret sitt arbeid av Trygg Trafikk. Vi kan med det si at Trygg Trafikk jobber med oppfølginger av skoler, og løfter fram målene som er satt i Kunnskapsløftet. (Trygg Trafikk, 2015) Mer informasjon om trafikksikker skole kan du se på Trygg Trafikk sine nettsider.

Trygg Trafikk er og vil være en stor faktor for i hvor stor grad kravene til skolen blir gjennomført. Som vi ser, satses det fra trygg Trafikk sin sider og de ønsker å markedsføre seg i skolene. I gjennom deres rapport av *trafikkopplæring i Kunnskapsløftet* blir det stadfestet viktigheten av at det finnes en trafikkansvarlig på skolene og at det er en trafikksikkerhetsplan på skolen. Rundt 50% av kommunene ønsker å bidra med ekstern hjelp til å bedre lærerens kompetanse i skolene. (Trygg Trafikk, 2009)

De vil da være rom for at trafikklæreren kan være representant for arbeidet eller en pådriver for at trafikksikkerhetsarbeid blir prioritert. I samfunnet er det vi som kalles trafikklæreren, så vi må stille oss som kandidater for å jobbe med trafikksikkerhetsarbeid i kommunene.

Trygg Trafikk har et stort satsningsnivå for å heve kunnskapen og innsatsen til skolene. Ofte ved veiledning, lærestoff og utvikling av internettsider. Når vi da legger til grunn at skolen både har krav ut i fra Kunnskapsløftet, og fylke eller kommune er det lov til å stille spørsmål om skolen alene skulle hatt dette ansvaret?

Når vi da ser hvor viktig arbeid de driver med, ble det naturlig og viktig å se på Trygg Trafikk sin målsetning i skolen. Når Trygg Trafikk vokser seg inn i skolen, kan et samarbeid med en trafikkskole ikke ses på fremmed. Eventuelt samarbeid vil bli drøftet.

5.0 Rapport, trafikkopplæring i Kunnskapsløftet

I denne oppgaven blir det hentet en del informasjon fra en rapport som kom i 2009 fra Trygg Trafikk og utdanningsdirektoratet. Selve rapporten er hentet fra NIFU STEP (Norsk institutt for studier av innovasjon, forskning og utdanning) Denne skal «kartlegge trafikkopplæringens omfang og nivå sett i lys av Kunnskapsløftet». (Trygg Trafikk, 2009) Derfor blir denne rapporten til god hjelp når vi skal belyse skolens kjennskaper til målene og arbeid.

Denne kartleggingen dannet faglig grunnlag når *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010 – 2013 ble utarbeidet*. Det samme gjelder *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014 -2017*, her ligger også den samme rapporten «trafikkopplæring i

Kunnskapsløftet» som faglig grunnlag når nye mål har blitt satt i tiltaksplanen. Derfor opplever du som leser i denne teksten å finne igjen samme mål med ulike kildehenvisninger.

6.0 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei og skolens arbeid

Det ble i Nasjonal transportplan fra 2002 – 2011 satt en visjon om null drepte eller hardt skadde i trafikken. For å stadig strekke seg etter denne visjonen ble det satt i verk en *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*. Den planen som blir brukt her, er den fjerde tiltaksplanen som blir iverksatt.

Denne planen er et resultat av den overordnede *Nasjonale transportplanen*. «*Tiltaksplanen vil gi en samlet framstilling av hvordan aktørene skal bidra til en utvikling som støtter opp under det ambisiøse etappemålet for trafikksikkerhet*». (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, 2014-2017, s. 11)

«*Ambisjonen er at antallet drepte og hardt skadde i vegtrafikken skal halveres innen 2024, sammenliknet med gjennomsnittet for årene 2008-2011. Det betyr at det i 2024 maksimalt skal være 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken*». (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, 2014-2017, s. 11) Dette sier hva etappemålet er og hva vi ønsker å strekke oss mot. Om vi skal snakke om felles mål blant alle etater som kommer innom trafikksikkerhet, er det viktig at vi heiser flagg for null-visjonen.

En av disse aktørene er Trygg Trafikk. De har en sentral rolle inn mot skolen og som nevnt tidligere har Trygg Trafikk gjort undersøkelser i skolen, for å se om Kunnskapsløftet blir nådd. Vi ser at rapporten *Trafikkopplæring i Kunnskapsløftet* gir kunnskap som nye mål bygges på. Derfor blir organisasjonen Trygg Trafikk viktig når vi skal se på trafikksikkerhetsarbeid i skolen. Vi kan si at Trygg Trafikk blir en stor del av den Nasjonale tiltaksplanen når det snakkes om opplæring innen trafikk i skolen.

Fylket og kommunene drifter mange skoler i dag, og jeg har sett på de offentlige skolene. Det legges ifølge *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg* krav til at skolene selv skal vektlegge fokuset på trafikksikkerhetsarbeidet. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei er en rapport utarbeidet av Trygg Trafikk og utdanningsdirektoratet i samarbeid med flere. Hensikten med denne rapporten er å sette målene for alt trafikksikkerhetsarbeid i fokus, for å komme et steg nærmere nullvisjonens mål.

Vi opplever når vi leser i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg*, er at det blir som en paraply som dekker svært mange aktører. Dette gjør rapporten mer troverdig og vi klarer å se

en mer helhet i arbeidet. Det som er mangelvare i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet, er at ATL (Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund) som skal representere trafikklæreren ikke blir nevnt som en aktør med målsetninger knyttet opp mot seg. Vi skal belyse ATL sin side senere i teksten.

7.0 Hvordan gjennomføres trafikksikkerhetsarbeid Nasjonalt og lokalt

Vi får et innblikk i kravene skolen blir stilt ovenfor igjennom Kunnskapsløftet og vi vet at grunnskolen bruker ulik tid på disse målene. Ved å se i rapporten *Trafikkopplæring i Kunnskapsløftet* kommer det fram hvor mye tid skolene bruker på selv undervisningen. Av de 570 skolene Trygg Trafikk har tatt utgangspunkt i rapporten trafikkopplæring i Kunnskapsløftet, er det faktisk 25 skoler som ikke gjennomfører trafikkopplæring på ungdomsskoletrinnet. Det vil da si at ungdomsskolene har en mindre intensiv pågang når det gjelder trafikkopplæringen.

30 – 40 prosent av alle elevene på de skolene der Trygg Trafikk har gjennomført sin spørreundersøkelse, har 4-6 timer med trafikkopplæring i løpet av skoleåret. Den høyeste prioriteringen i barneskolen skjer på 4. og 7. trinn, siden målene er beskrevet i disse trinnene i Kunnskapsløftet.

«Et generelt inntrykk er at opplæringen er ganske godt spredt over årstrinnene. På barneskolen ser intensiteten ut til å være høyest fra 4. til 6. trinn. Når det gjelder ungdomstrinnet, er det en liten tendens til en økning i omfang fra 8. til 9. trinn, og siden fra 9. til 10 trinn». (Trygg Trafikk, 2009, s. 11) Vi kan da se for oss at det blir enda viktigere at det finnes en trafikkansvarlig på ungdomsskolen, enn på barneskolen. Det vi ønsker å se på er om trafikklæreren kan bidra mer på ungdomsskoletrinnet enn på barneskolen, dette skal vi komme inn på senere i teksten.

Det kommer fram at *«De skolene som har trafikkansvarlig lærer, og som har trafikk nedfelt i skolens egne planer, følger opp trafikk som en del av Kunnskapsløftet i større grad».*

(Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, 2014-2017, s. 48)

Det vil være stor forskjell på satsingsnivået hos enkeltkommunene i forhold til trafikksikkerhetsarbeid, og dette vil være en viktig faktor for om skolen prioriterer dette arbeidet. Om skolene ikke har en kommune som har prioritert trafikksikkerhetsarbeid, vil det nok i mange tilfeller være vanskelig å få en skole til å verdsette et slikt fokus høyt. Dette omhandler mye at det ikke er samspill mellom kommune og skole.

Dette er et godt eksempel på at om vi har noen som kan hjelpe til og får et større ansvar på enkeltoppgaver, vil dette føre til bedre kvalitet og en mer jevnlig pågang av fokuset trafikk i skolen. De skolene som har en trafikkansvarlig blir bedre på å få foreldrene med på arbeid og det blir brukt mer læringsressurser. Dette ser vi i rapporten trafikkopplæring i Kunnskapsløftet. Ved å ha en som kan være trafikkansvarlig, vil et samarbeid utenfor skolen øke.

Hele 78 prosent av de skolene vi har i Norge har utredet en plan om trafikk. Det kan variere mellom *kontrollsystemplan, lokal plan eller for fagene kroppsøving eller naturfag*. (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, 2014-2017, s. 48)

7.1 Nasjonalt

Vi har i dag en regjering som ønsker å jobbe med forbedring av trafikksikkerheten i Norge. Gjennom Nasjonal tiltaksplan får vi et innblikk i hvem regjeringen regner som gode aktører i denne jobben. Vi kan også se at regjeringen kan subsidiere penger slik at det kan gjennomføres ekstraarbeid. Av nesten alt arbeid som skal gjennomføres, så må det penger til jobben.

Ved hjelp av Nasjonal tiltaksplan skal vi få fram en «*Samlet framstilling hvordan aktørene skal bidra til en utvikling som støtter opp under det ambisiøse etappemålet for trafikksikkerhet*». (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, 2014-2017, s. 11)

Etappemålet sier at det ikke skal være mer en 500 drepte eller hardt skadde i trafikken innen 2024. Målet er hentet fra Nasjonal transportplan, som legger føringer på hvordan arbeidet skal gjøres i framtiden.

Vi skjønner at det skal legges vekt på hvem som skal få ansvaret til å gjennomføre trafikkopplæringen. Norge er ikke noe stort land, så det må legges vekt på samarbeid for å nå målene sammen.

Slik oppleves det også, kravene er satt i gjennom Kunnskapsløftet. Derfor oppleves trafikksikkerhetsarbeidet forskjellig fra distrikt til distrikt og fra kommune til kommune. Det vil derfor være variasjon mellom hvor mye trafikklæreren kan bidra, men ut ifra Nasjonal transportplan og Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet har vi alle et felles mål som er null visjonen.

For å gi noen eksempler, har vi Statens Vegvesen som skal «bistå fylkeskommunene og kommunene med faglig råd om trafikksikkerhet og være en pådriver i trafikksikkerhetsarbeid». (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, 2014-2017, s. 37) Trygg Trafikk skal være «det ledende miljøet for trafikkopplæring av barn og unge i Norge». (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, 2014-2017, s. 38) Et stort ansvar som er lagt på Trygg Trafikk og som skal bidra til barn og unge får den opplæringen de trenger. Ulike interesseorganisasjoner nevnes i Nasjonal tiltaksplan, og Trygg Trafikk er en slik interesseorganisasjon. Trygg Trafikk er også en organisasjon som jobber med å påvirke de Nasjonale styringsenhetene når det skal utarbeides nye tiltaksplaner for eksempel. (Natvig, 2014)

Utdanningsdirektoratet «har ansvar for at eleven får opplæring i henhold til kompetansemål i læreplanene. Fagene i naturfag og kroppsøving i grunnskolen inneholder kompetansemål som er relatert til trafikksikkerhet». (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, 2014-2017, s. 39)

Så på Nasjonalt nivå er det disse tre aktørene som styrer fra toppen av, Samferdselsdepartementet, Statens Vegvesen og direktoratene.

- Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for rammevilkårene for veg. (Regjeringen , 2015)
- Statens Vegvesen har det som kalles sektoransvaret for veg og trafikk. De har også ulike etater de styrer som omhandler alt fra planlegging av veier til bilbeltekontroll
- Direktoratene vil si at det er et statlig forvaltningsorgan som har myndighet over hele landet. Det skal være med på utvikle, formidle og forvalte det som de har kunnskaper om.

Det er derfor viktig at det legges planer slik at vi har noenlunde samme oppfatning av hva som blir viktig for å nå målene, og hvem som skal gjøre hva. I denne rapporten omhandler dette grunnskolen og trafikklærerens rolle.

7.2 Den lokale sammenheng

Vi er avhengig av ulike aktører på det lokale plan, det kan gjøres på veldig forskjellig vis, vi ser også forskjeller på by og bygd. Det blir nå gitt noen eksempler på hvordan det gjøres på ulike steder.

Vi ser at de skolene som bruker Trygg Trafikk sine retningslinjer har undervisningen spredt utover klassetrinnene. Dette vil i en mye større grad hjelpe eleven til å lære bedre. De får sitt

møte med trafikken allerede fra de er 5-6 år. Skolen starter på høsten med fokus på refleks, noe som gjør at elevene blir tidlig bevisste på at refleks er viktig å bruke. Noen skoler har besøk av politiet, som en del av undervisningen. (Selte Larsen, 2014)

Vi ser at i noen tilfeller åpnes det opp for at andre kan komme inn å få plass i skolen. På 1-4 trinn kan en øvelse være å gå i trafikken. Når våren kommer, blir det i 4. Trinnet fokusert på sykkelundervisning.

Trygg Trafikk ønsker at undervisningen om trafikk nevnes jevnlig gjennom hele året i alle trinn på skolen. (Natvig, 2014) En måte det kan gjøres på, er at eleven får gjennomføre prøve hvert år, slik at de selv kan se at han eller hun blir flinkere. Dette gjør at de føler mestring. (Selte Larsen, 2014) Noen skoler har besøk av politiet for å se om syklene er i orden. Vi kan godt si at sykling og det som omhandler sykling ofte dreier seg om hvordan eleven presterer, ikke så mye hva som blir gjennomgått av trafikkregler.

Når vi tar og ser på kravene i Kunnskapsløftet som er i 8. til 10. trinn, er dette basert på fart og akselerasjon. Det skal også knyttes opp mot forsøk og enkle hjelpemidler skal brukes. Det skal også gjøres greie for trafikksikkerhetsutstyr. Hvordan kan dette utstyret minske og hindre skadene når ulykken inntreffer. Ut fra alderen på ungdommen blir det veldig viktig å se på sikkerhetsutstyr i bil. Mange reiser med vennegjenger på biltur for eksempel. Moped og lett motorsykkel vil også blir aktuelt for mange. Om eleven har en liten innsikt i begrepet fart, kan dette hjelpe til under opplæringen på for eksempel moped. Vi kommer til å få innblikk i Halsen ungdomsskoles gjennomføring av trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er nå åpnet opp for valgfag trafikk som kan gjennomføres på ungdomstrinnet, dette består av 57 timer. Da vil nok fokuset ligge på et helt annet nivå gjennom disse tre årene. Nivået vil være annerledes, fordi det da skal være et valgfag der det er konsentrert læring i 57 timer om trafikk og trafikksystem. Valgfaget går utenom Kunnskapsløftet sitt mål som er knyttet til naturfag. Om ikke dette valgfaget hadde fått plass i skoleverket, hadde det nok vært en større andel av trafikkskoler som hadde gjennomført trafikalt grunnkurs på skolene. Derfor fører valgfag trafikk i en retning som gjør at skolene blir selvstendige i opplæring av elever som ønsker å gjennomføre trafikalt grunnkurs. Vi har både positive og negative sider knyttet til dette, men det blir ikke vektlagt i denne rapporten.

7.3 Halsen Ungdomsskole

Intervju som ble gjennomført på Halsen ungdomsskole, var i samarbeid med den trafikksikkerhetsarbeidet og informasjon om arbeidet ved skolen bygger på dette intervjuet

Vi ser at Halsen Ungdomsskole fungerer godt lokalt og har et godt program for ungdommen. Programmet og opplegget er at det jevnlig fokuseres på trafikksikkerhet knyttet inn mot naturfag og samfunnsfag. Skolen kommer også innom faget trafikk i matematikk. Skolen fokuserer på bilbeltebruk under bussreiser og skoleruta, og de pålegger elevene å bruke hjelm når de sykler til og fra skolen. I løpet av skoleåret blir det satt av tid på foreldremøter til å snakke om skoleveien. Når elevene kommer i tiende trinn, blir det også satt fokus på mengdetrening og trafikkskoler får et innlegg på foreldremøter der de snakker om selve opplæringen. (Andersen, 2014)

Aksjonen lys opp er også noe elevene får innblikk i, så blant *«personalet er det brei enighet om at det skal vi ha»*. (Andersen, 2014) Da rettes det fokus på trafikksikkerhet.

Halsen ungdomsskole har også fått tittelen trafikksikker skole av Trygg Trafikk. Det vi si at skolen tilfredsstillter de kriterier som settes av Trygg Trafikk for å få tittelen trafikksikker skole.

Det er interessant å være i kontakt med en slik skole, for disse skolene har et gjennomsnittlig større fokus på trafikk. Halsen ungdomsskole har en lærer som engasjerer seg i trafikksikkerhet. Han sier selv at han har opplevd en ulykke i yngre alder, slik at han skjønner alvorret med hva som kan skje når ulykken først inntreffer. (Andersen, 2014)

Skolen har jevnt fokus på sikkerhet utenom skolen, både med belter i buss og at elevene skal bruke sykkelhjelm både til og fra skolen. Det vises at det er viktig at skolene har engasjerte lærere som jobber med trafikksikkerhet. I selve skoletiden bruker de fagene matematikk, naturfag og samfunnsfag for å skape kunnskap rundt trafikksikkerhet.

Samfunnsfaget ble beskrevet som et godt fag å undervise i. Her åpnes det opp for at elevene kan dele noen erfaringer ifra de har vært på tur i utlandet. Bilkulturen oppleves ganske annerledes, og det vil jo variere ut fra hvilket land du er i. Dette viser at skolen legger til rette for at lærer og elev kan jobbe jevnlig med dette fokuset. Å vise kreativitet i undervisningen er bra både for lærer og elev, det vil også videreutvikle synet på hvor reelt det er med trafikk. På Halsen ungdomsskole er elevene tilreisende og må ta skolebussen. Det legges stor vekt på bruk av belter i bussen på Halsen ungdomsskole. Skolen er sterkt knyttet til Trygg Trafikk, slik at det kan knyttes et tett samarbeid. (Andersen, 2014)

I selve intervjuet ble det rettet fokus på om det var interesse for ekstern hjelp på skolen, og det var skolen åpen for. Det ble også skapt mer samhold når skolene kontaktet trafikkskolene utenom for å gjennomføre et samarbeid.

Etter hvert var Halsen ungdomsskole med på fagdager som gjennomføres i Stjørdal. For å kunne blir med på disse fagdage må lærerne selv være pådrivere. De fikk etter en stund muligheten til å være med på disse dagene, noe som var til stor glede for trafikansvarlige

Asbjørn, som det er snakk om her. I starten varierte det hvor mange som var positive til at en lærer skulle med på en slik fagdag, men gjennom erfaringer har flere blitt mer positive til dette. De ser det som en god mulighet nå til å få et innblikk i andres arbeid. Dette er i dag et godt tiltak. (Andersen, 2014)

8.0 Trafikklærerutdanningen

Trafikklæreren i dag har sitt fagfelt innen føreropplæring. Når det snakkes om trafikklærere i teksten er det både snakk om de som har vært lenge i bransjen, de som er nyutdannede og de som er under utdanning. Det går ut cirka 95 – 100 studenter hvert år bare i fra trafikklærerutdanningen på Hint. Det har skjedd en stor utvikling innen utdannelsen, og det er i dag et studieløp på 2 år. Dette har på mange måter økt statusen og kvaliteten på trafikklærere. Vi skal heller ikke glemme at en trafikklærer som har vært i bransjen lenge har opparbeidet seg en stor kompetanse innenfor temaet trafikk. Det har også blitt gjennomført en del etterutdanninger av trafikklærere som ikke har gjennomført en høyskoleutdanning, slik som utdanningen er i dag.

Det viser seg likevel at opplæringsbransjen fremdeles har ønske om etter – og videreutdanne seg. (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, 2014-2017, s. 51)

Det viser at bransjen ønsker å ligge på et høyt nivå og vi har mange dyktige fagfolk i bransjen. Noe av grunnen til at det fortsatt er føreropplæring vi driver med, er for at det er et yrke som har lang tradisjon for å jobbe innen bil, mc og større kjøretøy. (Ramstad, 2014)

Dette trenger slett ikke være negativt, heller positiv om vi tenker på vår identitet som trafikklærere, men vi ser likevel at elever i dag blir utdannet har en annen oppfatning på det å være trafikklærere.

8.1 Trafikklæreren og den offentlige skolen

For å belyse trafikklæreren sine synspunkter og meninger ble det brukt fagfolk fra bransjen. To av dem ble det gjennomførte intervju med, derfor sies det litt om disse to personene nå.

Tor Owe Musum har vært trafikklærer siden 1998, da jobbet han med kjøretøyklasse B, BE og klasse A. I tillegg har han vært faglig leder i en trafikkskole i Verdal. Nå har han jobbet på HINT siden 2009. Her jobber han med grunnutdanningen og har også vært med på MC kursene som blir arrangert. Tor Owe blir også en viktig person i forhold til kursene som tar for seg valgfag trafikk, som i dag gjennomføres av en lærer som arbeider på

ungdomsskoletrinnene. Han har vært en sentral person sammen med Ellen Margrethe Ramstad.

Ellen Margrethe Ramstad 26 års erfaring med trafikkskole. Hun har også jobbet med Statens Vegvesen og har drevet egen trafikkskole. I dag jobber hun som fagkonsulent på ATL og er en sentral person med kontakten hun har inn mot trafikkskolene. Disse er sentrale når vi skal se på hva trafikkskolene mener i forhold til arbeidet den offentlige skolen gjør.

Det kommer fram mange ulike sider når vi skal se på hvordan bransjen stiller seg til kravene, så det blir å vektlegge det som kan påvirke skolene til å gjennomføre et bedre arbeid.

Det som er det viktigste er at trafikklæreren i dag først og fremst vet hvilke krav som stilles.

Det vil variere i noen grad, men trafikklæreren har jevnt over en god innsikt i trafikksikkerhetsarbeidet som gjennomføres på skolene. (Ramstad, 2014)

Dette viser at selv om trafikklærere ikke gjennomfører noe konkret samarbeid, har de likevel skapt seg innsikt på dette området.

Vi kan med det si at dagens trafikklærere er nok mer interessert i å skaffe seg mer innsikt i andres arbeid enn det som var vanlig tidligere, fordi trafikklæreryrket har i lang tid vært et yrke som er tradisjonsbundet. Med det menes at de trafikkskolene som har jobbet med føreropplæring, ønsker kun å drive med dette arbeidet. Vi ser altså en endring her, og det vil nok også ha noe å gjøre med utdannelsen som er i dag, i forhold til utdannelsen som ble gjennomført når det ikke var høyskole. (Musum, 2015)

Det gjennomføres dager på trafikklærerutdanningen der Trygg Trafikk sier noe om sitt arbeid og vil bli informert om hva skolene skal gjennomføre av trafikksikkerhetsarbeid. Ved å gi trafikklæreren en innsikt i kravene til trafikksikkerhetsarbeid i skolen, kan vi allerede under studiet få kunnskaper som gir oss gode fordeler når vi kommer ut i arbeidslivet.

Om vi ønsker å få en være med å tilfredsstille kravene i den offentlige skolen, er det viktig at vi skiller mellom rollene våre. Vi har vårt største fagfelt innen føreropplæring innen bil og veinettet. Og lærere på grunnskolen har sitt fagområde med å lære barn og ungdom trafikkfaget godt. Trygg Trafikk gjør også en stor jobb her.

Grunnskolene kjenner eleven best og vet hvordan de skal få motivert eleven, og vi sitter på mye kunnskap som læreren kunne trengt. Eksempel kan være informasjon om hvordan det lokale veimiljøet er, eller å informere ungdomsskoleelever hvordan trafikkopplæringen fungerer. Vi må drøfte hvordan trafikklæreren kan være med å tilfredsstille kravene, og at vi i tillegg skiller mellom rollene våre. Hva kan trafikklæreren og hva kan barne- og ungdomsskolelæreren? Vi må unngå ulike situasjoner som kan bidra til konflikter. Hvordan vi kan oppnå et godt samarbeid, skal vi komme fram til videre i teksten.

Det vil også være viktig at skolen ser trafikklærerens sin kompetanse, slik at vi kan bli en resurs. Enkelte trafikklærer har fått en plass i skolen gjennom å informere og driver med undervisning.

9.0 Drøfting

I forhold til kravene som stilles i Kunnskapsløftet skal skolene følge disse. Skolen kan ikke unngå disse kravene, så det må på en eller måte bli en gjennomgang av trafikksikkerhetstiltak, og Trygg Trafikk jobber med å følge opp disse kravene. I dag er de en stor aktør blant annet innenfor oppfølgingen av trafikksikkerhetsarbeid på offentlige skoler. De stiller heller ikke noen annen type overordnede mål, men de forholder seg til Kunnskapsløftet.

Det blir da viktig at trafikklæreren også kjenner til de målene som stilles til skolen, slik at vi vet hvilket fokus skolen har, og om de samarbeider med Trygg Trafikk. Det vil derfor være viktig at trafikklæreren får en opplæring under studiet om hvilke krav som stilles i den offentlige skolen.

Vårt arbeid kan være å følge med om skolen har kontakt med Trygg Trafikk og om vi kan bidra på noen områder i deres arbeid med trafikkopplæring. I følge Trygg Trafikk stiller de seg svært positive til at trafikklæreren kan være en pådriver til at skolen skal få gjennomført en trafikksikkerhetsplan. Her kan trafikklæreren være en stor ressurs i planarbeidet og hvordan de kan utvikle dette emnet. (Natvig, 2014)

Ut fra 1-7 trinn blir det gjennomført trafikksikkerhetsarbeid og det blir fokus på sykling til skolen og på ulike trafikkregler. Dette vil styrke skolens kvalitet på arbeidet og forhåpentligvis får skolene til å få et mer kontinuerlig fokus på dette arbeidet i hvert trinn, som i dette tilfellet er 1-7 trinn.

Når vi kommer opp på ungdomsskolen har elevene blitt eldre. Da vekkes ofte interessen for førerkort. Da snakkes det om førerkort på moped, traktor og på bil. Det vil da være bra både for skole og trafikklæreren om han får komme med informasjon og innlegg til foreldre.

Budskapet til trafikklæreren her må være å kunne snakke øvelseskjøring, og hvilke regler som er knyttet til dette. Som en bedrift vil det være svært positivt om vi viser hvem vi er og hva vi ønsker å oppnå med en føreropplæring på klasse B. Dette kan knyttes opp mot deres barns sikkerhet og kan snakkes om i undervisningssekvenser på skolen. Ungdommen går nå inn i en tid der fart og spenning blir i fokus. Da kan veien og det og ferdes der bli en plass der ungdommen får utløp for sin spenningssøking, noe som er svært uheldig. Her må et samarbeid mellom skole og trafikklærerbransjen være svært positivt og det må prøves å oppnås.

Det vil da være viktig at trafikklærer og læreren på skolen har et samarbeid før de starter med foreldresamtaler, slik at gode rammer kan settes og en felles målsetning.

9.1 Planarbeid

Når det tidligere i teksten er nevnt arbeidet fylke og kommunen jobber med, står de ovenfor et ansvar med å ha trygge skoleveger for barn og ungdom som går på skolen i deres fylke og kommune. Noen kommuner har satt i verk ulike tiltak for å bedre skolevegen til barna. Dette er for å minske risiko de blir utsatt for. Det er i dag ikke tilstrekkelige skoleveier for mange av elevene, så dette er aktuelt i forhold til trafikksikkerhetsarbeid og det med å utrede nye planer. Noen fylker og kommuner jobber med å utarbeide en trafikksikkerhetsplan, en slik plan vil også bli en del av skolens arbeid. Ved å motivere og eventuelt utvikle en slik plan, ville en trafikklærer kunne spille en stor rolle. Dette styres ofte av penger og hvor mye kommunen verdsetter trafikksikkerhetsarbeid. Derfor blir det svært viktig at trafikklærerbransjen bidrar i en slik prosess. Som trafikklærer kjenner en miljøet og veiene svært godt, og vil kanskje ha svar på hva som må gjøres for å bedre skoleveien. Kanskje vi ser nødvendigheten av mer opplæring av skoleungene, og det å være en del av trafikksikkerhetsplanen. Trafikklæreren kan eventuelt gjennomføre noen enkelttimer, eller være en støtte til skolene.

Vi kan via denne prosessen gi oss selv en større mulighet til å få flere arbeidsoppgaver som trafikklærere. Vi har i dag en toårig utdanning som oftest blir brukt i skolebilen og i føreropplæring, men vi har kompetanse langt utover det som kun skjer i bilen. Utfordringen er nok i dag at mange trafikkskoler tjener mest penger på de som skal ta førerkort. Da vil ofte interessen for et slikt arbeid ikke være så fristende. Det kan eventuelt ses på som en ekstra inngang til mer arbeid, siden vi opplever at det i noen landsdeler blir mindre arbeid innen selve føreropplæringen. Det økonomiske aspektet ved å involvere trafikklærere i skolen, vil bli drøftet senere i oppgaven.

9.2 Samarbeid

Vi ønsker å nå et fellesmål og vi burde alle ha nullvisjonen som det øverste målet. Det er både i fra trafikklærerbransjen og Trygg Trafikk enighet om at vi jobber for samme mål. Vi kan stille oss spørsmål med hvorfor vi da jobber på hver sin topp, og der kan det se ut som vi ønsker å være.

Noe av grunnen vil være at vi jobber med å få kunder, og ønsker ikke å miste noe av vår inntekt med å bidra på andre arenaer. Det kan være at annet arbeid enn førerkortopplæring for

en trafikklærer er for lite økonomisk å drive med. Det som er ønskelig er at det kanskje er enkeltpersoner som bidrar med et ekstra engasjement på andre arenaer, som tidligere nevnt kan et eksempel være å bidra til at en trafikksikkerhetsplan kan bli utviklet på skolen. I dag gjennomføres valgfag trafikk, som er et resultat av Trygg Trafikk sitt engasjement i skolen. Ulike steder i landet er valgfag trafikk et godt diskutert emne mellom trafikklærerbransjen og Trygg Trafikk. Mye av årsaken til dette er at valgfag trafikk tas av elever på skolen, og disse elevene kunne heller tatt trafikalt grunnkurs gjennom en trafikkskole. Vi beveger oss da inn på hverandres marked og dermed minsker enigheten om hvordan vi skal nå felles mål, som her vil gjelde null-visjonen. Siden Trygg Trafikk er de som har kommet på banen med valghtrafikk, hviler det et ekstra ansvar på de for å opprettholde samarbeid så vi ikke går i motsatt retning. En trafikklærer i dag er godt utdannet. Han har lengre utdanning innen trafikk enn det en lærer fra ungdomsskoletrinnet har, som kun gjennomfører enkeltkurs på Høyskolen i Nord Trøndelag for å undervise i valgfag trafikk. Derfor vil det være bra om vi klarer og samles til temasamlinger der trafikklærerbransjen, ATL, Statens Vegvesen, Trygg Trafikk og lærere fra offentlig skoleverk er tilstede. Lærere fra offentlig skole må være knyttet opp som trafikkansvarlig, for at vi skal få noen som er interessert i et slikt arbeid som trafikksikkerhet i skolen.

Da vil det bli en arena der det drøftes hva vi ønsker å vektlegge framover og hvem skal bidra økonomisk til at vi får et større fokus på trafikksikkerhetsarbeid i kommunen for eksempel. Når vi er flere sammen om mer økonomiske støtte til trafikksikkerhetsarbeid, vil det være lettere å nå igjennom med slike ønsker.

Vi ser i Stjørdal at det gjennomføres fagdager der trafikklærer, sensorer, Trygg Trafikk og fylkes trafikksikkerhetsutvalg er tilstede. I de to siste årene har det vært med lærere fra flere skoler i Stjørdal kommune. I starten var det uenigheter om lærere skulle delta på dette, siden det var en fagdag. Etter hvert har det blitt enighet om at det er positivt at også lærere fra den offentlige skolen er med på en slik dag. (Musum, 2015) Det blir også påpekt at de som er nyutdannede er mer åpne og fleksible for å delta på felles samlinger.

Trafikklæreren må være positiv til å bidra på fellessamlinger for å vise sin kompetanse. På den måten kan den offentlige skole fortsette å være en arena, der vi trafikklærere kan gi skole, lærere og elever informasjon om førekortopplæringen og hva vi vektlegger. Da får vi fram vårt fagfelt og vår kompetanse som vi opparbeider oss gjennom utdanning og arbeidserfaring.

9.3 Økonomisk støtte

Når vi nå skal se på den økonomiske delen har vi klart kommet til det mest utfordrende. Det er nok slik fordi trafikklærerbransjen er privat eid og må til enhver tid skaffe kundegruppen sin selv. Kundegruppen er med å påvirke hvordan fortjenesten er i firmaet. Dette vil variere ut i fra hvor stor trafikkskolen er. Når vi videre snakker om offentlige skoler blir disse drevet av kommunen sin økonomi. Det kommer stadig nye elever og kommunen må ta seg av skoleungene.

Det vil variere fra kommune til kommune hvordan økonomien er, men flertallet av kommunene i Norge har sparing i fokus. Det må derfor legges fram et godt opplegg fra en trafikkskole om vi ønsker å bidra i skolene. Alle ønsker å oppnå en gevinst med å investere eller å satse på nye tiltak. Derfor må vi formidle godt hva vi ønsker å oppnå med våre hjelpende tiltak.

I barneskole blir det i all hovedsak gjennomført en god del trafikkundervisning, og målene i Kunnskapsløftet blir løftet fram. Lærere som jobber med denne delen vil nok i all hovedsak føle seg trygge på den trafikkundervisningen de skal formidle.

Vi ser at ekstern hjelp blir nevnt av kommuner for å styrke opplæringen. Jeg vil tro dette omhandler enkeltdager, der det fokuseres på trafikksikkerhet. Det å se trafikklæreren som en fast besøkende på en barneskole er nok ikke aktuelt. Når det derimot snakkes om å være med på å utvikle en trafikksikkerhetsplan, kan det nok være mer aktuelt med noen bånd inn mot barneskolen. Trafikklærerbransjen burde i all hovedsak være pådrivere til skolene. (Trygg Trafikk, 2009)

Der det blir muligheter å komme inn som en aktør er på ungdomsskolen. Her blir det større utfordringer til hvordan opplæringen innen trafikk kan gjennomføres. Foreldrene er interessert i informasjon om når de kan være med på øvelseskjøring og ungdomsskoleelevene ønsker å starte på opplæringen.

Her kjøper også skolen inn trafikkskoler for å gjennomføre trafikalt grunnkurs for eksempel. Det er mange skoler som er interessert i at foreldrene skal få informasjon fra skolens sin side når vi kommer til bilkjøring. (Andersen, 2014) Jeg vil også si at ungdommene trenger en svært god oppfølging når de er i denne alderen, slik at vi unngår at noen av ungdommene blir ofre i trafikken og at de får et godt forhold til trafikken.

Det vil også være spørsmål om tidsaspektet og hvordan trafikklærer gjennomfører samarbeidet med en skole for eksempel. Noen plasser blir det gjennomført i gjennom valgfag trafikk. (Ramstad, 2014)

Vi må også se på den økonomiske gevinsten i forhold til det med å reklamere for firmaet, kanskje ikke betalingen på skolen akkurat er den beste, men vi har skapt oss noen kunder til framtiden.

10.0 Konklusjon

For å oppsummere kan vi si at det stilles krav, og at det er ført inn i skolens læreplan at skolene skal vektlegge trafikksikkerhetsarbeid. Kravene kommer også mer til syne på barneskolen enn på ungdomsskolen. Vi ser i dag at Trygg Trafikk har gjennom sitt arbeid en høy satsning for å prøve og motivere skolene til å sette læreplanmålene i fokus. Trygg Trafikk ønsker også en utvidet plan som setter kravene mer i fokus og at skolene kan få et mer kontinuerlig arbeid gjennom året.

Det vil kreve en innsats fra trafikklærer sin side for å kunne være med i skolen. I dag legges det føringer fra *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg* for hvem som er regnet som aktører i dette arbeidet, og trafikklæreren vil ofte være en ekstra ressurs som skolene henter inn om det trengs. Derfor er det viktig at trafikklæreren viser en interesse for å være med å bidra. Trafikklæreren kan være en pådriver for at skolene skal få løftet målene innen trafikksikkerhet. Dette blir spesielt viktig på ungdomsskolen, siden forskning viser at det gjennomføres et mindre planlagt undervisningsopplegg på 8. til 10. trinn

Om trafikklærer ønsker å være med på å tilfredsstille kravene, kan det enkelt gjøres med å kontakte skolen for å få de til å starte med trafikksikkerhetsarbeid.

Med et samarbeid kan vi lettere få til å samle oss rundt felles mål. I gjennom denne rapporten er det kommet fram at et samarbeid kan være med på å styrke arbeidet vi holder på med. Det vil være viktig og møtes slik at en kan diskutere hvilket arbeid som blir gjennomført, hva ønsker vi å vektlegge framover? Det burde være rom for at alle får en stemme og kan diskutere felles mål. Med det menes at når det samles til et felles samarbeid, må hver bransje og organisasjon verdsettes for arbeidet som gjøres. Ved et samarbeid kan vi oppnå en arena, for eksempel en fagdag der trafikksikkerhetsarbeid blir løftet opp og vi ser på våre felles mål. Det arbeides ofte på skolene i dag med å utarbeide en trafikksikkerhetsplan. Om trafikklæreren ønsker å være med på tilfredsstille kravene i skolen, vil det være svært gunstig å kunne hjelpe til med å utvikle en slik plan. Det kan også legges ned ønske om at de ønsker en dag der for eksempel trafikklæreren kan komme innom å rette fokuset på vegnettet i lokalmiljøet. Slik kan vi være med på å heve nivået i skolene og trafikklæreren blir en del av prosessen.

Når økonomidelen skal oppsummeres kan vi si at det knyttes en del utfordringer til denne delen. Vi er opptatt av at arbeid vårt skal lønne seg, og det er en naturlig tanke.

Trafikklærerbransjen er også presset i markedet med å jevnlig få kunder til sin føreropplæring. Når vi da ser på trafikklærerens rolle i skolen, må det være en satsning allerede i kommunen slik at trafikklæreren kan få økonomiske midler for å være ekstern hjelp på skolen. På ungdomsskolen ser vi at noen skoler kjøper inn trafikklærere for å bidra på foreldremøter og for å gjennomføre valgfag trafikk. Vi kan med det si at trafikklærere har en mulighet til å være med å tilfredsstille kravene på ungdomsskolen, men det vil variere hvor økonomisk gunstig det er for trafikkskolene. Det vi kan oppleve er at vi viser hvem trafikklæreren er og vi kan si hva vi holder på med. Det er en gevinst i seg selv. Kanskje vi klarer å nå framtidige elever ved å vise oss på skolen.

Temaene og problemstillingen vil være aktuell i framtiden også. I Norge opplever vi fortsatt at mennesker blir drept og hardt skadde, så vi må fortsette med å diskutere hvordan vi kan bidra til minske tallene på de som opplever ulykker. Håper at oppgaven kan være til interesse for enkelte og at den kan videreutvikles og forskes videre på.

Referanser

Andersen, A. (2014, desember 5). Trafikkopplæring på ungdomsskolen. (L. I. Sindland, Intervjuer)

Dalen, M. (2011). Intervju som forskningmetode. I M. Dalen. Oslo: Universitetsforlaget.

Musum, T. O. (2015, januar 21). Trafikklæreren sin rolle til skolen. (L. I. Sindland, Intervjuer)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017. (2014). Staten.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg. (2014-2017). Nasjonal tiltaksplan fir trafikksikkerhet på veg. I interesseorganisasjoner. Staten.

Natvig, E. (2014, desember 5). Læring i skolen. (L. I. Sindland, Intervjuer)

PEDLEX Norsk Skoleinformasjon. (2008). *Kunnskapsløftet, fag og læreplaner i grunnskolen*. Oslo: Gruppen AS.

Ramstad, M. E. (2014, desember 5). Trafikklærerbransjen inn mot den offentlige skole. (L. I. Sindland, Intervjuer)

Regjeringen . (2015, februar 18). *Regjeringen*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/id791/>

Selte Larsen, I. (2014). *Kandidatoppgave. Trafikkopplæring i grunnskolen 1-7*. Stjørdal: Hint.

Trygg Trafikk. (2009). *Trafikkopplæring i Kunnskapsløftet*. Oslo: NIFU STEP.

Trygg Trafikk. (2015, februar 20). *Trygg Trafikk*. Hentet fra <http://www.tryggtrafikk.no/om-oss/650-2/>

Trygg Trafikk. (2015, februar 18). *Trygg Trafikk*. Hentet fra <http://www.tryggtrafikk.no/tema/trafikksikker-kommune/grunnskole-trafikksikker-kommune/>

Utdanningsdirektoratet. (2015, februar 20). *Utdanningsdirektoratet*. Hentet fra <http://www.udir.no/Lareplaner/>

Øvern, K. M. (2014, november 3). *Slideshare*. Hentet fra https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/36598/Masic_Master.pdf?sequence=1

Høgskolen i Nord-mendelag - Kvalitetssystem

**SAMTYKKE TIL HØGSKOLENS BRUK AV KANDIDAT-,
BACHELOR- OG MASTEROPPGAVER**

Forfatter(e): Lars Inge Sindland

Norsk tittel: Trafikkopplering i grunnskolen

Engelsk tittel: Traffic education in primary

Studieprogram: kandidatoppgave

Emnekode og navn: TLB 25T

Vi/jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres på internett i fulltekst i Brage, HiNTs åpne arkiv

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

Kan frigis fra: 20.08.15

Dato: Lars Inge Sindland
underskrift underskrift

underskrift underskrift

