

# Kandidatoppgave

## Risikoforståelse og selvinnsikt

Lærernes forståelse og elevenes læring

## Risk perception & self-awareness

Understanding and learning

Jon Eivind Gullord  
Nebojša Puač

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2015



**HINT**

## FORORD

Å søke mot forståelse av hva risiko *egentlig* er, står som sentrale og viktige spørsmål i arbeidet mot en 0-visjon med null drepte og hardt skadde i trafikken. Det er viktig å forstå mennesket bedre og finne ut hvordan det tenker. For undertegnede ble det viktig å spørre lærere og elever på noen av landets trafikkskoler om deres subjektive erfaringer, holdninger og refleksjoner i opplæringen på veien mot primærmålet: *Å ta førerkortet*. Hva oppleves som viktig på veien til god kjøredyktighet? Hva må bevisstgjøres for å begrunne valgene og arbeidsmåtene mot målet om å kunne kjøre selvstendig?

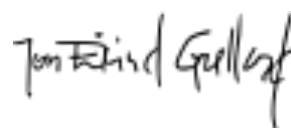
Hele læreplanen av 2005 står som et politisk og pedagogisk fundament i bunnen, den er heldigvis romslig med tanke på friheten til å velge læremåter og individuell tilnærming. Likevel, leseren har en plikt til å stille seg kritisk til innholdet og se om ord og tanker lar seg overføre til praktisk og verdifull læring.

Vi har foretatt intervjuer, igangsatt diskusjoner og mottatt nyttige innspill både før og mot slutten av førerkortopplæringen. Elisabeth Suzen og Rolf Robertsen har veiledet oss angående innhold og utforming av relevante problemstillinger. Vi retter derfor stor takk til disse to, men også til de trafikklærere og elever som sa seg villige til å stille opp i de undersøkelsene som er knyttet opp mot kandidatoppgaven. Læreplanens mål står nedtegnet i selve dokumentet. Vi forutsetter at leseren er kjent med både intensjoner og målsettinger som finnes i denne planen, siden vi refererer til mindre grad av selve innholdet.



---

Nebojša Puač



---

Jon Eivind Gullord

Høgskolen i Nord-Trøndelag  
Stjørdal 25/2 2015

## SAMMENDRAG

Vi har valgt å konsentrere oss om begrepene *risikoforståelse* og *selvinnsikt* på grunn av den sentrale rollen begrepene har i læreplanen. En påstand er at uten risikoforståelse og selvinnsikt, vil vi ikke være i stand til å finne ut hvorfor trafikale handlinger lykkes eller mislykkes. Gjennom intervjuer svarer elever og lærere på spørsmål som belyser begrepene. Skjer det en reell forandring under opplæringen fram til førerkortet? Kunnskaper, evner og ferdigheter smelter sammen med verdisyn og holdninger og avleses i våre atferds- og handlingstendenser. Hva kan vi avlese og hva kan vi lære av dette?

Svarene lot seg vekte utfra temaer som gjenspeiler deres *handlinger* og *atferd* utfra *selvvurdering* av sterke og svake sider. Forundersøkelsen av elevene konstaterte individuelle forskjeller mellom gutter og jenter før opplæringen starter. Jenter har ofte mer selvinnsikt og evne til å forstå hva risiko egentlig er. Vi så også små endringer i løpet av kort tid fra hovedundersøkelsen i trinn 4. Stort sett kan det påvises endring i positiv karakter ved direkte å sammenlikne svarene før og etter. Vi fant med andre ord flere forskyvning i vekting mot større bevisstgjøring av hva risikoforståelse kan bety for kjøredyktigheten. Men det finnes unntak og de kan finnes i for eksempel *spennings søkeren* og *risikotakeren* (Linderholm, 1997). Det er de som godt kan skrive under på at det er viktig å kjøre forsiktig, men følelser og underliggende behov søker samtidig mot større fart og kjøreglede. Hvorfor? Fordi de ser ut til å tilfredsstiller ett av våre primærbehov: *Å kjenne følelsen av mestring*.

I intervjuene av trafikklærere kommer det frem at de har klare tanker om begrepene risikoforståelse og selvinnsikt. Skillet går på hvilken tilnærming de velger i forhold til risikoforståelse. De peker på at det er viktig å arbeide med temaet og resultatet er ulike arbeidsmåter. Selvinnsikt er i følge de lærerne som ble intervjuet ikke alltid lett å påvirke. De arbeider blant annet med sterke og svake sider. Det avgjørende er når man starter å jobbe med selvinnsikt. Resultatene peker på at dette har betydning for utbytte til eleven.

Eleven skal reflektere, begrunne og være bevisst mulige risikofaktorer og egne handlingsvalg. Vi søker i så måte mot en felles innsikt på veien for å forstå mennesket bedre og finne ut hvordan det tenker. Kunnskaper, evner og ferdigheter smelter sammen med våre verdisyn og holdninger og avleses i våre atferds- og handlingstendenser.

Hva viser resultatene? Våre funn tyder på at det skjer en bevisstgjøring og at holdninger påvirkes. Forundersøkelsen gav svar på hvilken "last" elevene bærer med seg og konstaterer individuelle forskjeller mellom gutter og jenter før opplæringen starter. Jenter har ofte større innsikt og evne til å forstå hva risiko egentlig er. I avsluttende undersøkelse spisser det seg mer mot hva som påvirker elevenes handlinger og lærernes læremåter og hvilke valg som prioriteres.

Over tid kan vi se at regelorienterte normer står fast, men også at holdninger lar seg påvirke. Normene relaterer seg til respekten for lover og regler og endrer seg ofte marginalt. Elevene prioriterer nøkkelverdier (se velegg1) som *samhandling* (figur21), *hensynsfullhet* (figur 19) og det å *kjøre forsiktig* (figur 17). Er dette resultater som bare er gode på papiret? De fleste forstår raskt hva som forventes. Derfor står *viljen* sentralt i forhold til evnen av å ville gjennomføre disse prioriteringene.

## SUMMARY

We have chosen to concentrate on the concepts of risk understanding and self-awareness because of the central role these concepts have in the curriculum. One claim is that without understanding risk and self-knowledge, we will not be able to figure out why human traffic actions succeed or fail. Through interviews the students and teachers answer questions that illustrate the concepts. Is there is a real cognitive change in the course of training until being handed the license? Knowledge, skills and abilities merges with personal values and attitudes and these transforms into our conduct and behavioural actions. What can we interpret and learn from this?

The answers seem to derive on the basis of issues that reflect their actions and behaviour on the basis of self-assessment of strengths and weaknesses. The feasibility study of the students indicated individual differences between boys and girls prior to training. Girls often have more self-awareness and ability to understand the implications of risk taking. We also saw small changes in a short period of time from the main survey in *level 4*. Generally it can be detected a change in a positive trend by directly comparing the responses before and after. We found, in other words, a shift in weighting towards greater awareness of personal risk influencing habitual driving abilities.

But there are exceptions and they can be found in adventure seekers and risk takers. There are those who may well be proponents of driving carefully, however emotions and underlying needs apply simultaneously giving a sense of speed and driving pleasure. *Why?* Because they seem to meet one of our primary needs: *To sense the feeling of mastery.*

In the interviews of driver trainers, it appears they have clear ideas about the concepts of risk-understanding and self-awareness. The deviation is in the approach they take in relation to risk understanding. They do point out that it is important to work with the issue and the results are different ways of working. Self-awareness, according to the trainers interviewed, is not always easy to influence. They work among other things with the individual's strengths and weaknesses. What is essential is *when* one begins to work with self-awareness. The results show that this has significance for the outcome of the pupil.

The student shall reflect, explain and be aware of potential risk factors influencing personal behaviour. We seek in this respect towards a common understanding of human physical and cognitive behaviour. Knowledge, skills and abilities melts together with our values and attitudes and transforms into our traffical conduct and actions.

What do the results show? Our findings indicate a change in awareness and change in attitude. The feasibility study gave answers to the mental "load" students carry with them and it exposes individual differences between boys and girls before training starts. Girls often have greater insight and ability to understand what risk really is. In the concluding study it leans more toward what factors influence students' actions, teaching practices and what choices are prioritized.

Over time we can see that rule oriented norms are prevalent, while an individuals set of attitudes can be subject to external influence. The standards relate to respect of laws and regulations and are mostly marginally deviated. Students prioritize key values like *interactive driving* (Figure 21), *considerate driving* (Figure 19) and the awareness of *driving carefully* (Figure 17). Are these results only good on paper? Most people understand quickly what is expected. That is why the will-factor is imperative in the objective of implementing these priorities.

# INNHold

<b>1. INNLEDNING</b>	<b>8</b>
<b>2. BAKGRUNN</b>	<b>11</b>
IMPLEMENTERINGEN AV LÆREPLANEN	11
FØRERKOMPETANSE I ET HIERARKISK PERSPEKTIV	11
<b>3. TRAFIKKOPPLÆRINGEN</b>	<b>13</b>
HVA ER RISIKO?	13
FORSTÅElsen OG VILJEN	14
MESTRING OG FØLELSER	15
INTENSJONER OG MÅL	15
EVALUERING AV OPPLÆRINGEN	16
<b>4. METODE</b>	<b>18</b>
FOKUS PÅ LÆRER	18
FOKUS PÅ ELEV	19
EN FORUNDERSØKELSE	20
SPØRSMÅLENE	20
SVARENE	21
<b>5. ANALYSE AV INNSAMLET DATA</b>	<b>22</b>
LÆRERNE	22
ELEVENE	26
MOTIVERING /SELVVURDERING	28
ÅPNE SPØRSMÅL	31
OPPSUMMERING AV RESULTATER	31
<b>6. AVSLUTNING</b>	<b>34</b>
<b>LITTERATUR</b>	<b>35</b>
<b>FIGURLISTE</b>	<b>36</b>
<b>VEDLEGG</b>	<b>37</b>

## 1. INNLEDNING

Læreplanen av 2005 blir ofte kalt "*mulighetenes læreplan*" (Suzen & Sitter, 2013, s. ix). Planen har tydelige pedagogiske, politiske intensjoner og mål, men gir også frihet til hvordan leseren og utøveren velger å praktisere den. I hovedsak kan vi si at den således er skrevet til trafikklæreren. Hva gjør han for å oppnå målsettingene i forhold til sine elever? Gir han en god læring som fører eleven mot tydelig bevisstgjøring, og er dette i samsvar med læreplanen? Finner vi således en utvikling og en modning som gjennom kunnskapsdeling gir ny innsikt og holdninger, og som bygger på kompetansen som eleven har fra før?

I første delen av besvarelsen har vi valgt å rette fokus mot trafikklæreren og hvordan han arbeider med de to øverste nivåene i GDE-matrisen (strategisk og overordnet nivå). Det interessante for oss har vært hvilken tanker, erfaringer og opplevelser den profesjonelle lærer har om temaet. *Risikoforståelse* og *selvinnsikt* er sentrale begrep i GDE-rammeverket, og ligger til grunn for intensjonene i dagens læreplan for klasse B. Begrepene er utvilsomt av stor betydning:

*"På spørsmål om hva som er viktigst for den fremtidige bilisten å lære, svarer lærerne hovedsakelig at risikoforståelse, selvinnsikt, samhandling, trafikkforståelse, selvstendighet og holdninger er viktigst"* (Suzen & Sitter, 2013, s.47).

Vi valgte å konsentrere oss om begrepene risikoforståelse og selvinnsikt på grunn av den sentrale rollen begrepene har i læreplanen. Fokuset vårt ble rettet mot trinn 4, da det ville gi oss anledning til å se på resultatoppnåelsen før og etter sikkerhetskurset.

Bakgrunnen er observasjon av kjøreundervisning på en trafikkskole. Vi fikk følge en svært interessant kandidat over en kortere periode i sommer. Gutten hadde fått sperrefrist grunnet føring av motorvogn uten gyldig førerbevis kvelden før førerprøven. Han var av den grunn elev for andre gang etter utløpt sperrefrist. Vedkommende ga uttrykk for holdninger som var i strid med læreplanens intensjoner. Eksempelvis begrunnet han valg av fart med frykt for bøter, i stedet for hensynet til trafikksikkerhet. Inntrykket vårt var en gutt som gledelig kunne tillate seg risikofylt atferd i trafikken, så lenge han fikk utfolde seg. Trafikklæreren var ikke i stand til å påvirke vedkommende i forhold til risikovurdering, risikoforståelse eller selvinnsikt. Han mente gutten kom til å råkøre det øyeblikket han lenger ikke hadde en lærer



ved siden av seg. Opplæringens korte tidsrom strakk ikke til en reell påvirkning av de holdninger som gutten hadde opparbeide seg gjennom 18 år.

Vår interesse for temaet *holdninger* og *atferd* er ut fra et ønske om større innsikt, så vel som ren nysgjerrighet. Hvordan arbeider trafikklæreren med risikoforståelse og selvinnsikt? I hvilken grad vektlegges temaet? Er opplæringens varighet avgjørende for utbytte?

Risikoforståelse og selvinnsikt er nøkkelbegrep i kandidatoppgaven, og krever en nærmere avklaring. En kan definere risiko med sannsynlighet og konsekvens. Hva er sannsynligheten for at en handling vil resultere i konsekvens? Forståelsen av risiko er ikke bare viten om noe som kommer til å skje, men heller hva som kan skje og medføre fare. Denne kompetansen er avgjørende for trafikksikker ferdsel: *”For å kjøre sikkert må føreren forstå hva som kan være, eller utvikle seg til, farlige situasjoner”* (Læreplanen, 2013, s. 7).

Selvinnsikt betyr å forstå eller kjenne seg selv. I trafikal sammenheng vil det si å være klar over egne sterke og svake sider og således begripe egne tendenser:

*”Mot slutten av opplæringen, når elevene har en mer variert kjøreeerfaring og bedre forståelse for betydningen av egne handlings- og vurderingstendenser, må elevene konfronteres med og reflektere over egne atferds tendenser. Denne innsikten er en viktig ballast når kjøringen på egen hånd starter”* (Læreplanen, 2013, s. 10).

Vi har forsøkt å belyse problemstillingen gjennom dybdeintervju med flere trafikklærere i bransjen. I tillegg satte vi oss et mål om egen læring og bredere innsikt i arbeidsmåter på trinn 4.

I andre del setter vi fokus på eleven. Alle mennesker bringer med seg fra livets barndom, sine opplevelser, sitt livssyn og sine kunnskaper. Dette påvirker de valg som gjøres helt fram mot livets slutt. Dette er en kontinuerlig to-veis-prosess mellom de ulike mål som settes og de handlingene som utføres. Dette er selvsagt med på å forme vår personlighet, vår innsikt og våre valg i forhold til spenning og risiko, eller motsatt, en søken mot ansvar og trygghet. Hvis vi ser på prosessen også som tilbakemeldinger i et sosiokulturelt miljø, betyr det at mennesket stadig utvikler seg videre gjennom ny læring, ny innsikt som farger våre holdninger. Til slutt står vi igjen med begrepet *erfaringer* som stadig fyller opp ”livets timeglass”.

*"Eleven skal gjennom opplevelse og erfaring utvikle sin kompetanse i å opptre slik at ulykker unngås. Eleven skal utvikle evne til refleksjon, ta andres perspektiv og velge kjøremåter med lav risiko" (Læreplanen, 2013, s. 43).*

Sitatet over er hentet fra Læreplanen, trinn 4; Mål for sikkerhetskurs på veg jf§11-9. Risiko og selvinnsikt vektlegges spesielt i starten og slutten av opplæringen. Vi snakker om nøkkelverdiene i forhold til hvordan eleven vurderer og beskriver sin egen men også andres kjøremåte. Det siste er vesentlig i forhold til evnen "å ta andres perspektiv". Det handler ikke bare om deg selv men også om de andre. Læring skal gi relevante og kvalitative resultater. Trafikklæreren har sitt subjektive forhold til læreplanen og dette former selvsagt læremåtene i undervisningen. Elevene svarer utfra sine evner, kunnskaper og erfaringer.

På dette grunnlaget gjorde vi undersøkelser som utfordrer både lærer og elev. De fikk de samme spørsmålene før, underveis og etter opplæringen. De ulike svarene kunne vektlegges utfra om det skjer en bevisstgjøring, en ny innsikt som leder mot endring av holdninger. Vår kandidatoppgave starter med flere spørsmål i en problemstilling:

**Hvordan forstår trafikklæreren arbeidet med risikoforståelse og selvinnsikt og i hvilken grad gir dette arbeidet en bevisstgjøring og en endring av holdningene til unge bilførere?**

## 2. BAKGRUNN

### IMPLEMENTERINGEN AV LÆREPLANEN

En ny modell for trafikkopplæringen ble gjort gjeldende i Norge fra 1 januar 2005. Den innebar ny trafikkopplæringsforskrift og nye læreplaner for alle førerkortklasser. *"Den initierte omfattende organisatoriske og pedagogiske endringer, som fikk følger for trafikkskolebransjen generelt og den enkelte trafikklærer spesielt"* (Suzen & Sitter, 2013, s. 1).

Elisabeth Suzen og Silje Sitter utarbeidet fra 2012 og til 2013 i tillegg en rapport der de evaluerer politiske og pedagogiske intensjoner og mål i den obligatoriske læreplanen for klasse B. Den er interessant med tanke på hvordan disse intensjonene har påvirket trafikkskolene. Faglige ledere ved utvalgte trafikkskoler ble intervjuet med spørsmål om *"i hvilken grad undervisningen tilrettelegges for å utvikle elevenes evne til refleksjon over egne valg og vurderinger og elevenes innsikt"*. Elevaktiviteter er et sentral og uttalt mål i læreplanen. Derfor ble det foretatt observasjoner og studier av undervisning for elever i trinnene etter trafikalt grunnkurs. Gjennom spørreskjemaer og åpne spørsmål svarte elevene på opplevelser og erfaringer (Suzen & Sitter, 2013, s. 2-3)

Svarene viser til grad av usikkerhet i nye lære- og undervisningsmetoder. Begrunnelsene for ulike pedagogiske valg presenteres *ikke* i læreplandokumentet, og opplevdes derfor som mangelfulle: *"Trafikkskolene får ikke tilgang på didaktikkens "hvorfor"* (Suzen & Sitter, 2013, s. ix).

*"Trafikklærerne har et bevisst forhold til hva de skal undervise i, men begrunnelsene for praksis er ikke alltid like bevisste.... forbindelsene til intensjonene i den generelle delen mister tydelighet. Resultatet av dette er at helhetsmodellen ikke alltid når fram til elevene. De på sin side uttrykker at de er fornøyd med egen opplæring. De opplever at lærerne vektlegger risiko, trafiksikkerhet og utvikling av selvinnsikt"* (Suzen & Sitter, 2013, s. ix).

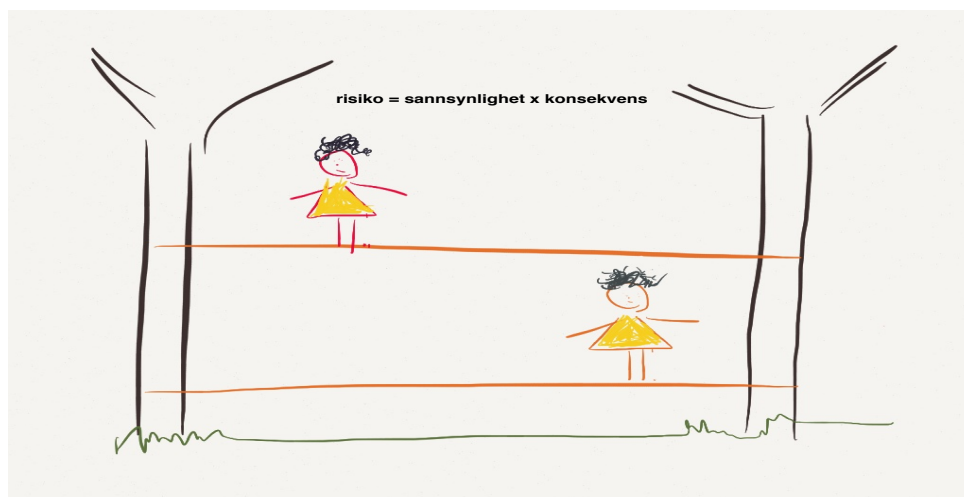
### FØRERKOMPETANSE I ET HIERARKISK PERSPEKTIV

*"Den kognitive tilnærmingen til psykologien betrakter enkeltmenneskene som aktive og mål-rettede medvirkende, og er iakttakere av sine omgivelser, f.eks. trafikken. Det*

*legges vekt på den indre mentale prosessen hos enkeltmennesket som drivkraften bak all atferd, og den atferden som kan iakttas er bare det endelige resultatet av en lang prosess" (Peräaho, Keskinen & Hatakka, 2004, s. 7).*

Hva er trafikal kompetanse? Det er summen av de kunnskaper, erfaringer, motivasjon og holdninger som utgjør kjøring i trafikken. Denne være en interaksjon mellom hva eleven kan fra før, av trafikal kunnskap og verdivalg som har preget over lenger tid, og de læringsmål som læreplan og trafikk-skole gir over kortere innlæringstid. Denne interaksjonen pågår kontinuerlig og påvirker de ulike nivåer som vi finner i det *tekniske, taktiske, strategiske* og til slutt i det *overordnede nivået* i GDE-matrisen hvor verdisyn og holdninger gjenspeiles. Vi får fort like mange svar som det er ulike mennesketyper. Mennesket blir gjennom evner, livsløp og verdisyn til de forskjellige som gjør de til personligheter og individualister.

De fleste ungdommer har således ulik bakgrunn i forhold til oppvekst og vennekrets. De fleste har et forhold til trafikken og regelverk som system og dette implementerer holdninger. Spørsmålet blir: Er det mulig å se en utvikling, en kvalitativ endring i løpet av den obligatoriske trafikkopplæringen? Gir dette ny selvinnsikt og bevissthet i forhold til intensjoner og mål? Dette kommer an på trafikk-læreren men også eleven og hvilke føringer som begge velger å benytte for å nå sine mål. En holdningsendring er vanskelig å måle. Likevel er det legitimt å søke etter en dypere forståelse som kanskje gir svar på hva *risiko* egentlig er.



**Risiko = sannsynlighet x konsekvens:** Tenker vi oss bildet av ei jente som går på line mellom to trær, er avstanden fra treet og ut på lina et godt uttrykk for sannsynligheten for at hun skal falle ned. Den er selvfølgelig betinget av hvor dyktig hun er. Konsekvensen av å falle ned fra line er igjen avhengig av høyden opp til lina. Jo høyere, jo større konsekvens. Kilde: Jon Eivind Gullord.

### 3. TRAFIKKOPPLÆRINGEN

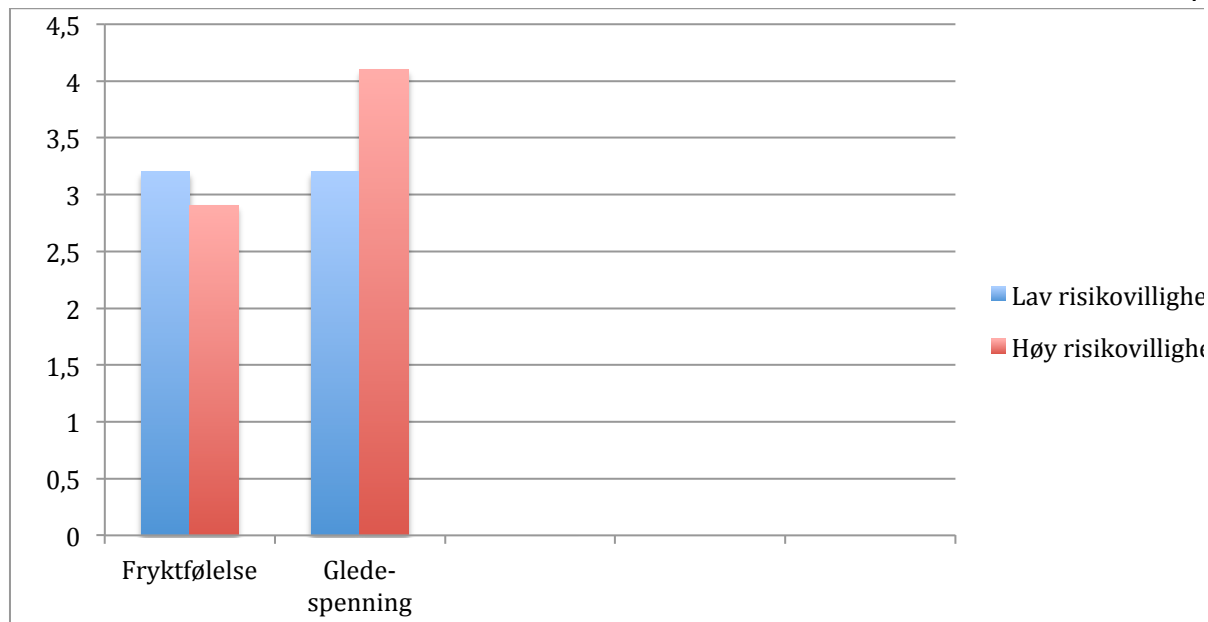
#### HVA ER RISIKO?

Risiko er sannsynlighet satt opp mot konsekvens (se tegningen over). Et tydelig eksempel kan vi hente fra *Sikkerhetskurs på bane*. Læreplanen har som mål at eleven skal *oppleve* og *reflektere* over hva som skjer når han eller hun mister veggrepet. Likevel kan vi forstå noe av kritikken som hevdes; *Sikkerhetskurs på bane* leder mot betydningen av *å kunne mestre*. Hvilken læring står vi da igjen med? Bilkjøring handler ofte om følelser og da snakker vi om mestringsfølelsen som fort leder mot å øke farten. Da snakker vi fort om en *akseptert risiko* av hva vedkommende er villig til å foreta seg. Vi mister raskt hensikt og mål hvor opplevelser skulle gi noen refleksjoner; Er det bare moro, å miste veigrepet - var ikke det også ubehagelig?

*"Unge mennesker er ofte innblandet i risikopreget atferd. Dette er ikke nødvendigvis for risikoens egen del, men fordi det er atferd som svarer til visse utviklingsmessige behov"* (Peräaho, Keskinen & Hatakka, 2004, s. 9).

Vår påstand er at mennesket kan forstå risikobegrepet ut i fra logikken om at det er best å kjøre forsiktig. Men likevel forstår det neppe hva risiko *egentlig* er. Noe kan forklares utfra fysiske lover og psykologi; Bilen er kompakt, du hører nesten ikke vei- og vindstøyen som påvirker opplevelsen av fart. Du sitter avskjermet og fullstendig i ro inni kupeen, gjerne med musikk og drikke som følgesvenner. Flytter du derimot kameraet og filmer den samme sekvensen, fra et fast punkt utenfor bilen, vil du få en helt annen opplevelse av bevegelsesenergien som umiddelbart gir forståelsen av hva fart kan gi av konsekvenser. Og videre: Hvis du så legger til vår menneskelige trang for spenning og selvhevdelse, oppstår umiddelbart muligheten for langt høyere risiko.

*"I en undersøkelse blant ungdom i Vestfold og Agderfylkene skulle unge førere gi uttrykk for hva de tenkte når de kjørte i hastigheter over 120 km/t. På en skala fra 1-6 skulle de uttrykke styrken av de opplevelsene de hadde (1=lavest og 6 sterkest) De ble inn delt i to grupper, de som likte og ikke likte fart og spenning"* (Moe, 2013, s. 87)



**Figur 1. Unge føreres opplevelser under kjøring i høye hastigheter**

*Figuren viser de flow-opplevelsen (kjøre glede og spenning) er sterkere enn de følelsene som varsler om fare og tragiske konsekvenser blant de med høy risikovillighet (Kilde: Moe-2005 s.87))*

Gruppen med lav risikovillighet har en mer balansert opplevelse av frykt og spenning. I andre gruppe ser vi derimot at belønningen ved kjøre gleden er så attraktiv at den utkonkurrerer de negative følelsene som varsler fare og tragiske konsekvenser (Moe, 2013, s. 87). Denne spenningen kan med andre ord svekke viljen til å prioritere sikkerhet under kjøring. Kilde: Moe (2013 s. 87).

## FORSTÅElsen OG VILJEN

*"Ulykkesanalyser viste at årsaken til ulykkene ofte ikke var mangel på kunnskap om regelverk eller ferdigheter, men at det var elevenes forståelse som var for dårlig" (Suzen & Sitter, 2013, s.10).*

Vi snakker ikke bare om *forståelsen* men like mye om *viljen* til å ta de gode valg. Hvorfor vektlegges disse? Jo, de gir en didaktiske sammenheng hvor både risikoforståelse, selvinnsett og vilje sammen skaper motivasjon og drivkraft til å ville lære. Sammen kunne de søke mot svarene på didaktikkens "hvorfor" og gi mening til de pedagogiske valgene som må gjøres. For læreplanens intensjon og mål er å styrke og støtte elevens læring, der han eller henne utfordres til å reflektere mot en dypere forståelse, som etter tid og modning gir selvinnsett. En erfaring er ingenting før den er reflektert over. Da er den bare en erfaring som omhandler prøving og feiling, uten at vi skjønner hvordan ting henger sammen (Dewey, 2001).

## MESTRING OG FØLELSER

Påvirker våre følelser de samme holdningene? I følge Inger Linderholm har vi fire ulike typer av unge sjåførere: *spenningssøkere, risikotakere, ansvarstakere og trygghetssøkere*. (Linderholm, 1997). Mestringsfølelse trigger gleden ved å kunne lykkes. Men en ungdom kan gjerne reflektere og til og med forstå at det kan være farlig å kjøre for fort. Likevel prioriterer han heller spenningen og utfordrer de fysiske lovene og kanskje også regelverket. Hvorfor? Fordi det peker mot grunnleggende psykologiske behov. Å mestre en bil gir glede gjennom nye erfaringer. Vår tanke rekke gir videre påstanden om at mennesket sjelden tenker at det fatale kan skje, selv når du minst venter det. Sjansen for å miste livet ligger ikke som en tydelig opsjon i menneskets bevissthet. Det tenker heller motsatt og tenker at det er dyktig, at det har kontroll og behersker både bil og krefter. Jeg mestret jo bilen i går og alt frigjorde en lykkerus av signalstoffet dopamin i blodårene. Mine evner og mine ferdigheter, mine erfaringer og min motivasjon tilsier at jeg blir dyktigere fremover i tid, derfor vil jeg overleve i morgen også - og neste uke - og årene framover. Vi tar med andre ord livet for gitt! Hvorfor skulle vi bekymre meg for noe annet?

## INTENSJONER OG MÅL

*"Mål, innhold og arbeidsmåte henger tett sammen..... det avgjørende er hva vi reflekterer over, hva som er tema og hensikt med dialogen eller hva vi retter selvvurderingen mot. Det må være en didaktisk kvalitet og aktivitetene må være didaktisk begrunnet" (Suzen & Sitter, 2013, s. 13).*

Veien til målene kan ofte virke utfordrende. Mange ettersøker et hvorfor, ellers blir det bare politiske og pedagogiske påstander som trafikklæreren skal adoptere. Vi er som nevnt avhengig av trafikklæreren som forstår læreplanens intensjoner og således tar i bruk den pedagogikken og de læremåter som gir mening. "På den annen side er læreplaner dynamiske dokumenter som skal fortolkes og drøftes" (Robertsen, 2013). Føreropplæringen har som intensjon at den må og skal drøftes av ulike brukere som representerer ulike faglige ståsted. Debatt og diskusjon er viktig og gjør gjennomføringen til et levende dokument, ikke et dekret som skal og må følges. Det utelater ikke at visjonene er der. Ambisjonene er der. Målet blir likevel å sette fokus på de mål som ikke bare gjenspeiler en *vitenskapelighet*, men som også de som begrunner *hvorfor* øvelsen skal gjøres. Først da finner vi konteksten i en

sammenheng, som gir brukerne frihet til å velge sine egne arbeidsmåter for å nå de samme målene. Når en så kjenner sine sterke og svake sider kan det brukes det til å påvirke egen kjørestil. Hvis en ikke vet hva risikoen ligger i, får en heller ikke gjort noe med det. Kunnskap gir føreren mulighet til å endre fremgangsmåte.

## **EVALUERING AV OPPLÆRINGEN**

Unge førere er en gruppe som blir sett på som svært ulykkes utsatte. Det har stadig vært fokus på å utvikle og forbedre føreropplæringen. Vi så spesifikt på en rapport fra 2008 som omhandler et differensiert fører -og sikkerhetskurs på bane. Kurset bygger på hypotesen om at unge førere har ulike holdninger til trafikk og at holdninger påvirker trafikkatferden. Skal nyere føreropplærings- modeller legge større vekt på holdninger og bevisstgjøring av egen og andres atferd i tillegg til utviklingen av kjøretekniske ferdigheter?

For at vi skal oppnå et best mulig utbytte av føreropplæringen ble det gjort undersøkelser utfra påstanden om at ulike førertyper/personligheter trenger ulik eller differensiert opplæring. Bør denne opplæringen skreddersys til de forskjellige førertypene (TØI, 2008) (Backer-Grøndahl & Ulleberg, 2008).

Rapporten taler sitt eget språk hvor konklusjonen var mer entydig av ingen pålitelig effekt når det gjaldt uhell generelt. Heller ingen forskjell i mestringsfølelse mellom de ulike førertypene.

Vi så også nærmere på en lokal spørreundersøkelse fra 2010 som ble foretatt blant tre ulike videregående skoler i Steinkjer. Her ble 757 elever spurt om holdninger til trafikk, fart og rus. Hensikten var å skaffe seg et kunnskapsgrunnlag for å drive forebyggende arbeid i kommunen.

*"Gutter tar større risiko enn jenter, og jenter har holdninger til trafikk som henger bedre sammen med trafikkreglene enn gutter" (Sivertsen, 2009, s. 11).*

*"Gjennomsnittsverdiene for guttenes egen-rapporterte ferdighetsnivå som sjåfører høyere enn jentenes" (Sivertsen, 2009, s.14).*

Det er tydelige forskjeller i resultatene: Gutta tar oftere sjanser og er således mer utsatt for ulykker enn jentene. Her ser vi en større bevissthet og innsikt tidligere blant jentene. De har en dypere forståelse for konsekvens av fart og når fysiske lover utfordres. Disse forskjellene



skyldes utviklingen av hjernen og frontallappen styrer våre vurderinger og bevisstheten i de valgene som gjøres. Faktum er at denne delen av hjernen utvikles senere hos guttene enn jentene (Moe, 2013).

## 4. METODE

Da problemstillingen baserer seg på interessen både for trafikklæreren og eleven i forhold til risikoforståelse og selvinnsett, ble spørsmålet hvilken metodisk tilnærming vi skulle velge. Når man har satt seg som oppgave å fange opp den enkeltes mening og opplevelse med et tema, falt vi på konklusjonen om at en kvalitativ studie, som går i dybden, ville være mest egnet på lærersiden. Vår påstand er at en metode med fokus på tallinnsamling ikke vil gi oss de nødvendige dataene for å få et bredere innblikk i trafikklærerens arbeid. Likevel innså vi at elevenes utbytte best kunne fanges opp gjennom kvantitativ metode. Uansett forutsatte vi at anonymisering og samtykke var vesentlig for å sikre kvaliteten av oppgaven.

### FOKUS PÅ LÆRER

En fordel med intervju som metode for datainnsamling er at en får intervjuobjektets egne tanker og meninger. Dette er data som ikke er målbare og her finner vi også metodens svakhet: Kvalitativ metode omtales godt av Olav Dalland, som beskriver metoden som det å *"...fange opp mening og opplevelse som ikke lar seg tallfeste eller måle."* (Dalland, 2012, s. 112).

Vi hadde ingen tidligere erfaring med vitenskapelig arbeid og valgte av den grunn metode og utforming i samråd med våre veiledere. Innsamlingen av data ble gjennomført gjennom dybdeintervjuer av fire trafikklærere. Disse var bygd opp rundt et hovedspørsmål og en rekke oppfølgingsspørsmål. For å forsikre oss om at det vitenskapelige ble ivaretatt, valgte vi å utføre et prøveintervju med en veileder på høgskolen. Spørsmålene var vel ledende for det vi ønsket å få svar på. Vedkommende som ble intervjuet har ved siden av jobben som veileder erfaring fra flere private trafikkskoler i landet. I tillegg har vi hatt uformelle samtaler med en rekke fagpersoner på høgskolen, så vel som i bransjen generelt. Til sammen utgjør opptakene ca. 4 timer på lydfil og deretter transkripsjoner av samtlige intervjuer, dette for å øke troverdigheten av funnene.

Et forbehold som er verd å nevne er det begrensede utvalget av intervjuobjekter. Prosjektets tidsramme og tilgjengelige ressurser ga ikke rom for flere utover de fire lærerne vi intervjuet. Da taler ikke resultatene for bransjen som helhet, men heller for de subjektive meninger som intervjuobjektene har selv, noe som er i tråd med en kvalitativ metode. Et helhetlig bilde av

praksisen på trafikkskolene vil utvalget ikke kunne gi oss, men vi håper på å kunne kartlegge noen tendenser. Vi hadde heller ikke et uttrykt ønske om å undersøke innholdet av læreplanen, men isteden høre lærernes erfaringer og opplevelser.

En kvalitativ forskningsmetode legger føringer for at den som forsker, er deltakende i forskningssituasjonen. Det er en begrensning som samfunnsvitenskapelig forskning kjennetegnes ved. Vi har forsøkt å stille åpne spørsmål og ønsker på ingen måte ønsker å lede intervjuobjektene i en retning. Vårt mål har vært å få et så nøyaktig bilde som mulig for å kunne danne oss et inntrykk av virkeligheten.

## **FOKUS PÅ ELEV**

Eleven skal ha forståelse for bilkjøringens risiko ved å reflektere og begrunne og være bevisst mulige risikofaktorer og egne handlingsvalg. Vi snakker om nøkkelverdier i forhold til hvordan eleven skal vurdere og beskrive sin egen, men også andres kjøremåte. Det siste er vesentlig i forhold til evnen *å ta andres perspektiv*. Det handler ikke bare om deg selv men også om andre trafikanter som kanskje ikke er så dyktige. Hvordan ter du deg i forhold til de andre i trafikken? Derfor er begrepene *aktpågivende*, *hensynsfull* og *varsom* viktige vår i forståelse av regelverk og kjøremåte.

I Sikkerhetskurs på vei er intensjoner og mål ulike i forståelsen av 4.1.2 og 4.1.3. Begreper som *i forkant* og *i etterkant* er vesentlige for gjennomføringen. De forteller noe vesentlig i forhold til utvikling av *selvinnst*. Men selvinnst i forhold til hva? Læreplanen sier noe om målene:

*"Å drøfte årsakene til de vanligste og alvorligste ungdomsulykkene og forslå og argumentere for og ta stilling til effektive tiltak for å motvirke disse" (Læreplanen 2013).*

Disse målene er utgangspunktet for videre undersøkelser og analyse. Unge førere er som nevnt en gruppe som blir sett på som svært ulykkes utsatt. Av den grunn settes det stadig fokus på utvikling og forbedring av føreropplæringen og da er det innlysende at vi spør ungdommen selv. Derfor ble forundersøkelsen igangsatt som et pilotprosjekt for å sikre kvaliteten på spørsmålene som senere fokuserer på hoved- og sluttundersøkelsen i trinn 4. Senere valgte vi å spørre ungdom som hadde møtt opp til starten av Sikkerhetskurs på vei. De

samme elevene fikk de samme spørsmålene mot slutten av dette kurset. Vi kunne således se om svarene gav endring innenfor tidsperioden som omrammer trinn 4.

## EN FORUNDERSØKELSE

Selv om selve kandidatstoppgavens spisser seg inn mot avsluttende trinn i trafikkopplæringen, var det viktig å gjøre en forundersøkelse, en innledende pilot som retter seg inn mot de ungdommer som ennå ikke har påbegynt den teoretiske og praktiske trafikkopplæringen. Målet var å få en indikasjon på hva 16-17 åringer allerede har av etablerte holdninger. Rår ungdom over endel trafikal kunnskap allerede fra barn av? Forundersøkelsen ble utført på tretti elever fra Ole Vig videregående skole og svarene skulle forhåpentligvis fortelle om tendenser i forhold til kunnskap og holdninger.

Antallet svar fra elevene er for få til å gi entydige konklusjoner, til det var undersøkelsen for liten. Likevel var intensjonen ikke å gå på kompromiss med valg av metode og intensjoner i forhold til spørsmål som kunne gi svar på om det f.eks. finnes forskjeller mellom kjønnene.

## SPØRSMÅLENE

Spørsmål må konkretiseres og svaralternativ graderes i forhold til målbarhet og relevans. Her kreves det bevissthet og refleksjon som gjenspeiler en ubetinget ærlighet overfor seg selv. Hvis ikke ligger det en fare i at mange ønsker å opptre "*flinke og kloke*" utfra spørsmålenes struktur og hensikter. Derfor ble det valgt å gjøre denne spørreundersøkelsen anonym.

Spørsmål og svar er inndelt i ulike grupperinger av temaer som kan knyttes opp mot trafikale kunnskaper, atferds- og handlingstendenser, risiko og selvinnsikt. Da snakker vi om fart og utprøving av grenser, om ferdigheter og følelser, men også om de valg som ungdommen gjør på bakgrunn av sosiokulturelle rammer som oppdragelse, status og ikke minst media. Alt dette påvirker våre valg gjennom hele livet.

Her stilles også spørsmål i forhold til innsikt av hva hver enkelt legger i forståelsen av de ulike begreper. Derfor er det viktig å stille spørsmål om hva som ligger bak meningen av *selvinnsikt* og *hensynsfull*. Begreper som nødvendigvis ikke er så enkle å svare på, men som gir en indikasjon på modning i forhold til alder, kunnskap og bevissthet. Samtidig utfordres hver og en i spørsmålet om hva som kan være *årsaken* til de mange ungdomsulykkene. Det er viktig å strekke seg mot visjonen og målet med null drepte og null varig skadde.

## SVARENE

Hvilke, resultater, hvilke tendenser kan leses ut av den første forundersøkelsen? Er de en bekreftelse på egne fordommer eller står de på egne ben i forhold til ungdommens egne erfaringer?

Vi leser likheter og forskjeller mellom jenter og gutter. Er de en bekreftelse på egne fordommer eller står de på egne ben i forhold til ungdommens erfaringer? Vi leser av likheter og forskjeller mellom gutter og jenter. Likheten tilsier at det er meget viktig å ta hensyn til *trafikkregler* og andre trafikantene. Samsvaret kan også leses i evnen av "*å kunne si ifra*" når farten blir for stor. At elevene prioriterer det å komme seg fra A til B overrasker ikke. Derimot finner vi forskjeller i hva gutter og jenter liker best ved det å kjøre bil. Guttene vektlegger *fart og spenning* mer enn jentene. Den samme tendensen ser vi når det gjelder *effektiv og aktiv* kjøring. Jentene holder oftere *fartsgrensene* og *samarbeider* lettere med andre i trafikken. Jentene er også tydeligere på at *følelser* påvirker kjøringen. De forstår også i langt større grad ordet *selvinnsikt*. Når det kommer til valget mellom *pris* eller en *dyktig kjørelærer* prioriter også jenter det siste høyere enn guttene. Hva med kjøp av bil? Der vektlegger begge *sikkerheten* forholdvis likt. Men guttene har langt flere treff på *status* og *kul design* enn jentene, som heller tar det igjen på *praktiske løsninger, pris og miljø*. Svarene overrasker neppe. De gjenspeiler ulike tendenser mellom kjønnene, men kanskje også innad blant guttene som viser noe større sprik i forhold til innsikt og modenhet. Uansett er denne innledende undersøkelsen interessant hvis vi sammenlikner den med undersøkelsen mot slutten av trafikkoppleringen.

To uker gjennom trinn 4 gir liten tid for endring og implementering av holdninger. Et svarmateriale fra 20 elever er marginalt i forhold til den bredden som skulle vært ønskelig.

Av 30 forespurte måtte faktisk 10 forkastes. Noen unnlot å svare på nytt og noen misforstod prinsippene som lå til grunn for svaralternativene. En forsker må informere og følge opp de som involveres. Vi skulle selvfølgelig tatt høyde for feilrapportering og at flere ville falle fra. Men dette unnlater likevel ikke faktumet at vi kan avlese og kommentere svar som peker mot tendenser og endringer. Sammenligningen av sluttundersøkelsene i trinn 4 viser oss faktisk resultater, men vi snakker kun om tendenser. Med en referansegruppe på kun 20 personer blir resultatene sårbare.

## 5. ANALYSE AV INNSAMLET DATA

Vi har valgt å kommentere resultatene underveis i tillegg til en oppsummerende drøfting til slutt.

### LÆRERNE

Våre undersøkelser viser at de trafikklærerne vi intervjuet har klare tanker om begrepene risikoforståelse og selvinnsikt. De forstår betydningen av å inkludere temaene i konkrete deler av opplæringen.

#### **Når spurt om hva de mener ligger i begrepet risikoforståelse:**

Et tydelig skille finner vi i hvordan de selv forklarer hva de legger i begrepet risikoforståelse. Her er utgangspunktene ulike: Lærer 1 tar opp en deltilnærming, Lærer 3 forteller om en helhetlig tilnærming og Lærer 4 presenterer en personlig stil.

*Lærer 1: Forstå konsekvenser ved enten da ulike typer feil eller mangler ved kjøretøyet. Det starter vi med i trinn 2. I trinn 3 går det veldig mye på beslutningskvalitet og risikoen ved feil og sene beslutninger. I den delen jobber jeg veldig mye med betydningen av å se risiko i sammenheng med kjøreprosess. I trinn 4 går det veldig mye på personlighet og handlingstendenser.*

*Lærer 3: Å vite at det er en risiko uansett hva man foretar seg. Og det er sannsynligheten for at ting skjer. Det kan skje ting selv om man gjør alt riktig. Helt idiotsikkert vil det uansett ikke være å ferdes i trafikken. Jeg bruker mest tid på å snakke om at de er en del av høyrisikogruppen. Vi viser de Trollveggen. Også snakker vi litt om de forskjellige personlighetstypene.*

*Lærer 4: Akkurat risikoforståelse blir ganske subjektivt, men for min del blir det å forstå den potensielle faren med den aktiviteten du er i ferd med å gjennomføre. Den aksepterte risikoen, den potensielle faren som du selv er villig til å utsette deg for å kunne holde på med en aktivitet. F.eks. bilkjøring. Eller motorsykkelkjøring eller fallskjermhopping. Du kjenner risikoen med det, men likevel er du villig til å sette deg i en bil og kjøre.*

#### **Når spurt om viktigheten av å arbeide med risikoforståelse:**

Spørsmål i forbindelse med betydningen av arbeid med risikoforståelse i føreropplæringen gir ulike svar. Høyrisikogruppen nevnes i den forstand av Lærer 1. Han er opptatt av å gi elevene et godt grunnlag for egen beslutningsprosess. Lærer 3 anser risikoforståelse for å være noe av det viktigste det arbeides med. I den forstand er han ikke opptatt av å nå målene for

førerprøven, men heller gi elevene de kunnskaper og ferdigheter som kreves for å klare seg etter bestått førerprøve. Synspunktene her er ulike og stammer muligens fra individuelle erfaringer og opplevelser av arbeidet.

*Lærer 1: Det er kanskje viktigere enn noen gang. Det er en måte å fange opp de som utgjør en del av ulykkesstatistikken. For det er helt klart at det fins noen sårne som ikke har nok med seg i bagasjen når de får førerkort. En føreropplæring som er rettet mot livet etter førerprøven. Det tror jeg er viktig.*

*Lærer 3: Det er kanskje den viktigste tingen vi holder på med. Det opp imot holdninger går veldig sammen. Du kan godt være klar over risikoen og gi faen. Det har en sammenheng. Samtidig kan du ha veldig lyst til å gjøre det trygt, men hvis du ikke vet hva som kan være farlig og utgjør risiko, så får du det ikke til heller.*

### **Når spurt om hvordan de arbeider med risikoforståelse:**

Lærerne vi intervjuet er opptatt av arbeid med risikoforståelse og peker på ulike måter å tilnærme seg problemstillingen overfor elevene. Tilnærmingene er nok en gang ulik de andres, og er muligens et produkt av både læreplanens åpenhet i forhold til tolking, så vel som individuell forståelse. Lærer 1 mener refleksjon og begrunnelse for handling må være viktig. Lærer 3 snakker om måten elevene får informasjon og kunnskap om risiko, som en måte å påvirke og utvikle risikoforståelse hos elevene. Lærer 4 mener opplevelser er viktig, og nevner sikkerhetskurs på bane som anledning for arbeid med risiko, samt det å skape situasjoner ellers i opplæringen.

*Lærer 1: Det kan være et kryss for å gjøre det veldig enkelt. Hvis jeg ser at eleven opprettholder farten lenger enn det jeg ville ha gjort i forhold til sikt på stedet, så ville jeg nok tatt opp dette med eleven i etterkant og spørre på en måte hva han la til grunn for valg av fart. Han må altså reflektere over og faktisk tenke gjennom hva var det jeg egentlig gjorde.*

*Lærer 3: Vi har faste presentasjoner laget på trafikkskolen, som vi bruker på alle kurs. Sånn at i all hovedsak skal bli likt uavhengig av hvem som er lærer. Med innhold som vi mener er viktig. Det gå igjen i opplæringen, kanskje mer praktiske eksempler.*

*Lærer 4: Sikkerhetskurs på bane er vel og bra for da får de prøvd og opplever at bilen slipper i forskjellige sammenhenger. Men overføringsverdien på veien, for at de skal faktisk skjønne at det her kan skje på vegen, velger jeg veldig ofte på trinn 4 å kjøre dem på veier som jeg vet er krevende.*

### **Når spurt om de klarer å påvirke elevenes risikoforståelse:**

Lærerutvalget presenterer ulike synspunkt i hvilken grad de klarer å påvirke risikoforståelsen hos elevene. Lærer 1 er i stand til å påvirke elevenes risikoforståelse gjennom opplevelse og å stille eleven til ansvar for de valg han foretar seg. Lærer 3 påpeker at en er i stand til å påvirke risikoforståelsen hos gjennomsnittseleven ved å gi de forutsetninger for vurdering. Imidlertid kommer det frem fra samme lærer at det ikke er like lett å få til med elever som er risikotakere, da læreplanen ikke er dekkende i den forstand. Lærer 4 bruker eksempler og har egne opplevelser som utgangspunkt for arbeid med risiko i teoriundervisning. Han slår fast et ønske om større fokus på risiko på en fremtidig førerprøve.

*Lærer 1: Ja, det mener jeg. Det er gjennom opplevelse, og selvfølgelig da det at eleven faktisk blir stilt til ansvar for de valgene han gjør. Jeg prøver ikke å bortforklare det eleven gjør, det må jeg på en måte akseptere og jeg vil ikke her refse eleven for det.*

*Lærer 3: På den gjennomsnittlige elev fungerer det. På høyrisikotakere, de har allerede blitt en høyrisikotaker, og da er det veldig vanskelig å få dem bort ifra det. Du har RPM-prosjektet. De gjør det på en annen måte. De gir dem mange opplevelser. De øker både kunnskapsnivået og ferdighetsnivået deres. Det fungerer bra. De tar likevel risiko, men de har bedre forutsetninger for å vurdere risiko riktig. Og å håndtere eventuelle ting som skjer. Læreplanen er litt tynn i forhold til risikotakerne.*

*Lærer 4: Bruker en del eksempler. bruker hvis en er på 4.1.1 eller 4.1.4 så har vi en del sånne avisutklipp liggende. Blant annet fra han som kjørte seg i hjel på Frosta, som vi bruker å dra frem. Og da sier jeg og at han har sittet i klasserommet her, og vært enig i det som ble sagt akkurat på samme måte som dere. Og så sier jeg at nå er han borte. Her er forsiden på avisen. Han har kjørt seg i hjel. Det går nok inn til noen, men igjen så tror jeg enkelte glemmer det etter hvert og tenker at det her skjer ikke med meg. Vi tenker ofte sånn at vi er udødelige selv. Så jeg tror at det risiko i forhold til bilkjøring så burde det vært lagt mer vekt på en fremtidig førerprøve.*

### **Når spurt om hva lærerne mener ligger i begrepet selvinnsikt:**

Med hensyn til begrepet *selvinnsikt* ser vi nok en gang ulike perspektiv hos lærerne. Lærer 1 mener forståelse av egne begrensninger i forhold til utfordringer er måte å forklare selvinnsikt i forhold til føreropplæring. Lærer 3 anser *selvinnsikt* å være arbeid med elevens sterke og svake sider. En måte å gi elevene forståelse for hva de trenger å arbeide mer med. Lærer 4 slår fast at selvinnsikt er noe statisk, som man enten er i besittelse av, eller ikke.

*Lærer 1: For meg er det viktige her at eleven læres til å se hvilken begrensninger han har i forhold til de utfordringene han står overfor. Det kan være så enkelt som at han ikke har*



*giddet å lese teori, så kan man lure på hvordan på en måte vil forholde seg til at han gjør feil valg. Som strider imot regelverket. Det er nå et eksempel på det. Men jeg tror det første jeg sa er det viktigste i forhold til det der med å ha innsyn og tørre faktisk å se seg selv litt i kortene når han opplever at han har gjort et valg som han opplever at ikke er riktig.*

*Lærer 3:* Vi jobber mye med sterke og svake sider som bilfører. Jeg prøver bestandig å få dem til å forstå at det ikke er en negativ greie å ha svake sider. Det er egentlig bare hva man må jobbe mer med, og huske å jobbe med etter at man får førerkort.

*Lærer 4:* Selvinnsikten til elevene er sånn som den er. Det skal litt til for å klare å påvirke den. I hvert fall i løpet av de timene vi har til rådighet. Enkelte har selvinnsikt, andre har ikke selvinnsikt. Du må prøve å få dem til å forstå, men ta dem på det nivået de er på, også tilpasse opplegget ditt. Men jeg vil si at det å påvirke selvinnsikten er noe som ligger lenger bak i huet. Det er ikke noe du kommer til på en måte. Du kan forklare at de må ha selvinnsikt, at de må prøve å se hva de holder på med, men jeg har vel aldri tenkt så mye over hvordan vi jobber med den biten.

#### **Når spurt om viktigheten av å arbeide med selvinnsikt:**

Lærerne gir ulike svar med tanke på hvor viktig det er å arbeide med selvinnsikt. Lærer 1 ser på det arbeidet som helt avgjørende for at eleven skal være i stand til å få et eierforhold til egen kjøreprosess. Lærer 3 ser på det som sentralt med tilbakeblikk på da han selv deltok på føreropplæring som ung mann. Han beskriver seg selv som en risikotaker, og ser behovet for arbeid med selvinnsikt i forhold til den elevgruppen. Lærer 4 ser selvinnsikt som avgjørende for gjennomføring av veiledningstimer.

*Lærer 1:* Helt avgjørende. Hvis du ikke gjør det så blir det på en måte slik at eleven ikke får noe eierforhold til sin egen KP. Sin egen kjøredyktighet for å si det sånn.

*Lærer 3:* Hos meg er den ganske sentral, fordi jeg har det idiotgenet som jeg kaller det. Jeg kan jo tenke litt på hvordan min opplæring var når jeg kjørte opp. Jeg kan ikke huske at det var snakk om det i det hele tatt. det var jo selvfølgelig under den forrige læreplanene. På tidlig 90-tallet.

*Lærer 4:* Jeg tror at læreplanen legger opp til at hvis en veiledningstime skal bli vellykket, så må elevene ha selvinnsikt. En elev uten selvinnsikt han har ikke noe evne til å vurdere seg selv. Da blir på en måte veiledningstimen ingenting. Jeg tror ikke de sitter igjen med noe.

#### **Når spurt om hvordan de arbeider med selvinnsikt:**

Her peker Lærer 1 på betydningen av dialog og gjennomtenkte refleksive spørsmål når det skal arbeides med selvinnsikt. Lærer 3 bruker læring av hverandre som en måte å heve

selvinnsikten hos elever som ikke er i stand til å se sine sterke og svake sider. Læring i felleskap med andre ord.

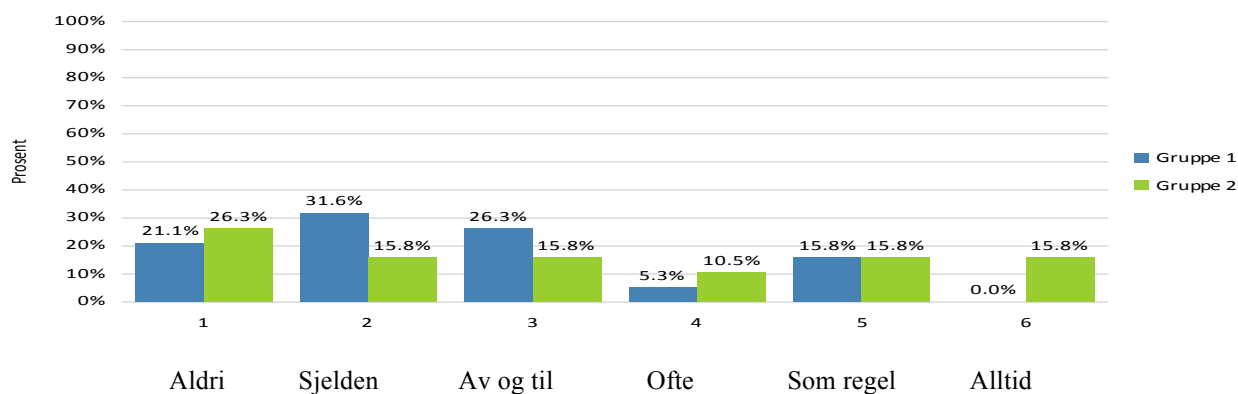
*Lærer 1: Altså hvis du ikke lar eleven få bli med i dialogen, at du stiller gode refleksive spørsmål, da allerede fra trinn 2, så er ikke eleven vant til å ha egne meninger. Han er vant til å kanskje si jeg vet ikke, så svarer læreren og så nikker eleven og så er læreren fornøyd. Du må på en måte når du har en sånn problemstilling så må du ikke forlate teoretisk, du må la det bli en tråd som følger deg.*

*Lærer 3: Vi har en logg de fører etter trinn 4. Både etter 4.1.2 og 4.1.3 som de skriver ned situasjoner som de har opplevd og føler er vanskelig. Effektiv måte der er gjerne litt voksne elever, sette dem sammen med en jente hvis det er mannfolk det er snakk om, en jente som er flink til å kjøre, og som har selvinnstikt. Da tror jeg de får seg en liten ripe i lakken sånn at de skjønner at dæven det her er faktisk ikke bra nok når de ser hvordan andre klarer å prestere.*

## ELEVENE

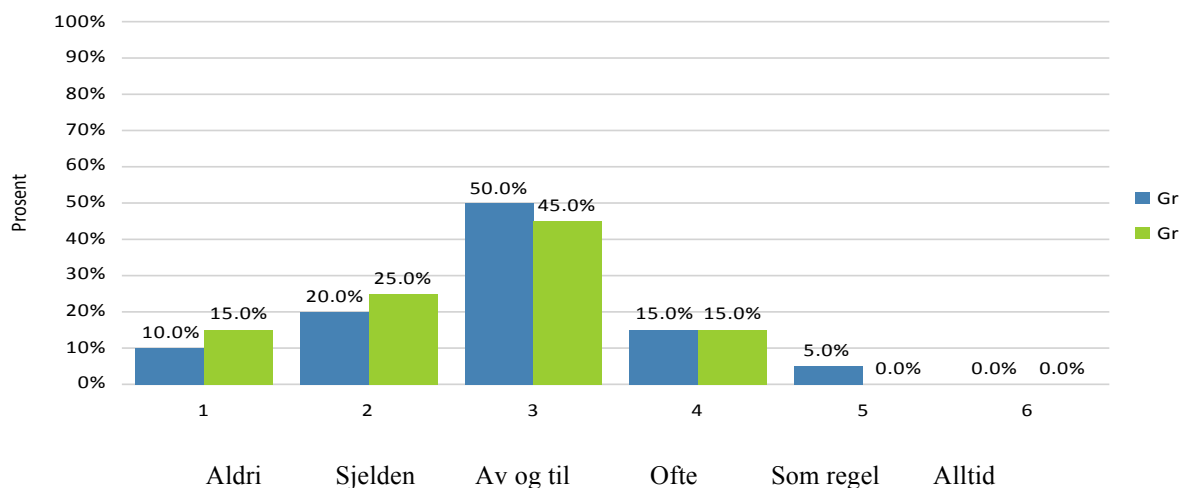
Vi har stilt samme spørsmål til samme gruppe før og etter trinn 4. Spørsmålene omhandler vårt forhold til regelverk og holdninger og som gir utslag i ulike handlingstendenser. Disse spørsmålene finnes under spørreundersøkelsen i vedlegg nr. 4.

Gruppe 1 (blå gruppe) representerer elevene som startet opplæringen før trinn 4. Gruppe 2 utgjør de samme elevene (grønn gruppe), men svarer nå på de samme spørsmålene etter opplæringen. Av figurene ser vi ofte en vekting til en av sidene når svaralternativene deles av på midten. Da snakker vi om en samlet svarforskyvning mot ytterpunktet **aldri** eller motsatt, til den andre siden mot ytterpunktet **alltid**. Kunnskap eller ærlighet gir ofte ny innsikt og forklarer noe av forskyvningene. Det kan så klart også være begrunnet utfra hva som eleven forventer som riktig. Det er derfor ikke alltid så lett å vite om en gjør sine valg **som regel, ofte** eller **av og til**.



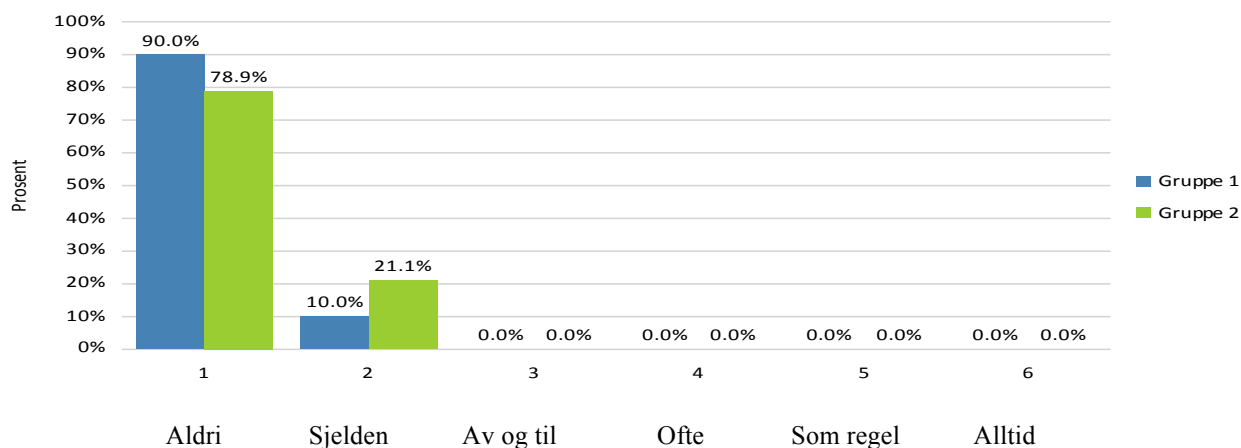
**Figur 2. Bruker du refleks som forgjenger?**

Figuren viser at gruppen (blå) benytter refleks mindre før enn etter trinn 4. Det positive er grønn vektingen mot siden alltid etter opplæringen.



**Figur 3. Går du på rødt lys?**

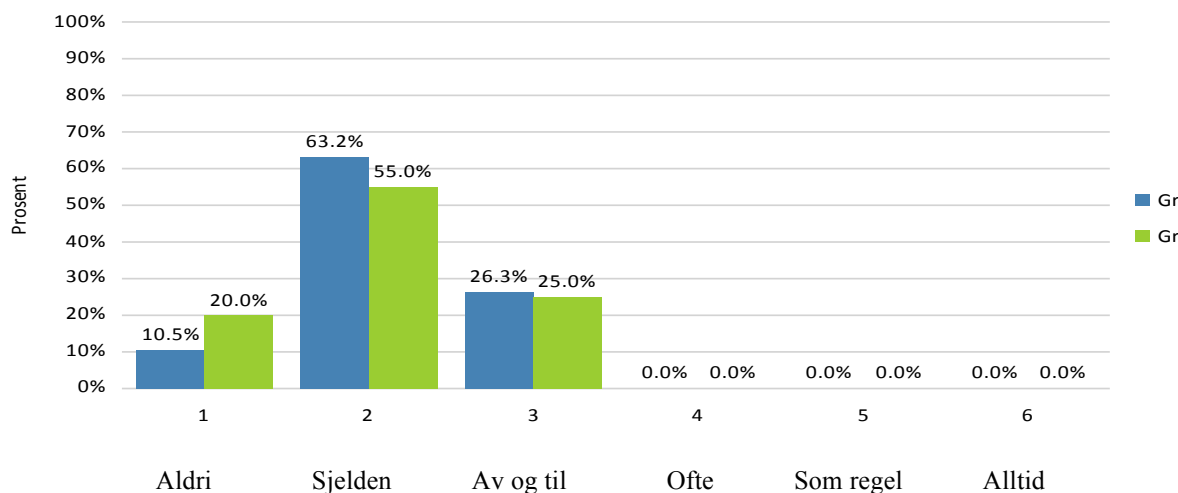
Figur 4 viser nesten samsvar i å gå på rødt lys før og etter trinn 4, med vektingen mot grupperingene aldri, sjelden eller av og til.



**Figur 4. Kjører du på rødt lys**

Figuren viser felles holdning til regelverket, om aldri og sjelden å kjøre på rødt lys. Forskjellene etter trinn 4 kan komme av ulike grunner som kanskje kan skyldes ærligere holdning.

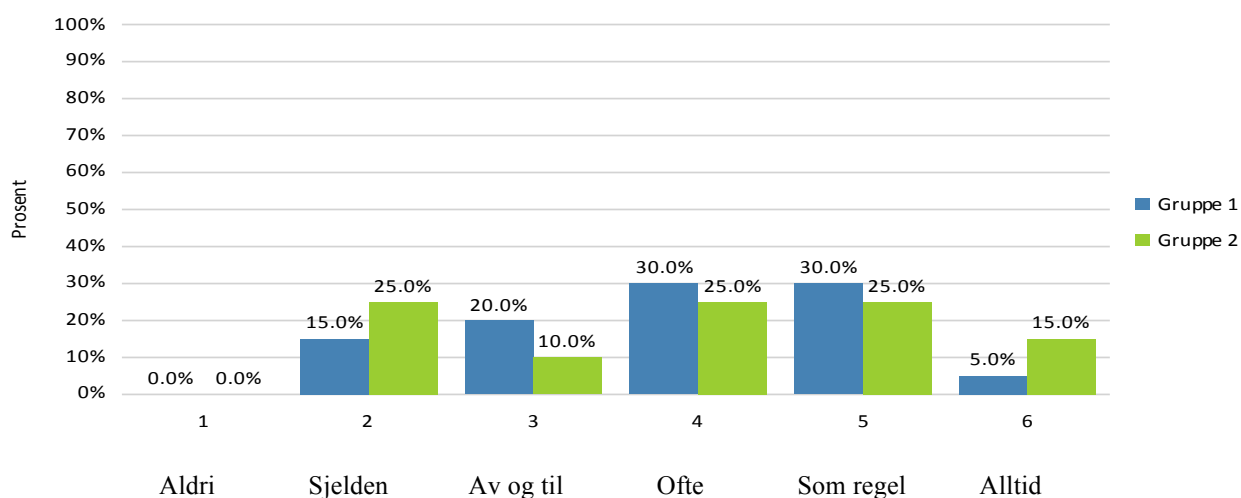
Det samme gjelder viljen til å benytte bilbelte, holde trafikkreglene og avstå fra fyllekjøring. I figur 3, 7 og 11 (vedlegg 1) ser du at disse normer står rimelig fjellstøtt. Sammenligner vi derimot kategoriene "går du på rødt lys?" med "kjører du på rødt lys" over, synliggjøres den første som en norm som ikke respekteres i praksis. Du kan gå på rødt lys, men du kjører aldri på rødt lys!



**Figur 5. Tar du sjanser i trafikken?**

Figur 6 viser at gruppen tar sjanser både før og etter avsluttende trinn. Likevel en liten vekting over mot aldri etter gjennomføringen av trinn 4.

Når det gjelder begreper som omhandler villigheten til å presse eller hindre andre under fart, er resultatene mer entydige. (Se figur 6 til 9 i vedlegg 1) Med unntak av figur 88 (vedlegg1) ser vi en positiv tendens når vi sammenlikner gruppe 1 med gruppe 2. Dette svarer til de politiske og pedagogiske mål om at det faktisk skjer en holdningsendring gjennom trinn 4.



**Figur 6. Tror du følelsene dine har innvirkning på kjøringen?**

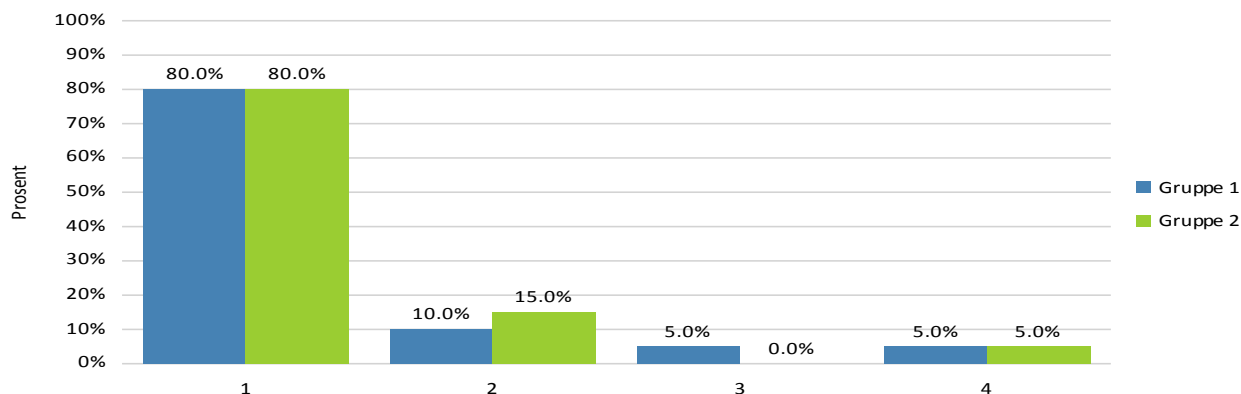
Figur 10 viser at de fleste elevene gir uttrykk for at følelsene har innvirkning på kjøringen både før og etter trinn 4. Andelen av alltid har økt fra 5 til 10% etter opplæringen. Men vi ser også tegn på det motsatte.

## MOTIVERING /SELVVURDERING

### Du skal ut å kjøre – hvor viktig er det for deg ....

Vurder utsagnene under. Prioriter svarene med 1 til 4, der 1 er viktigst

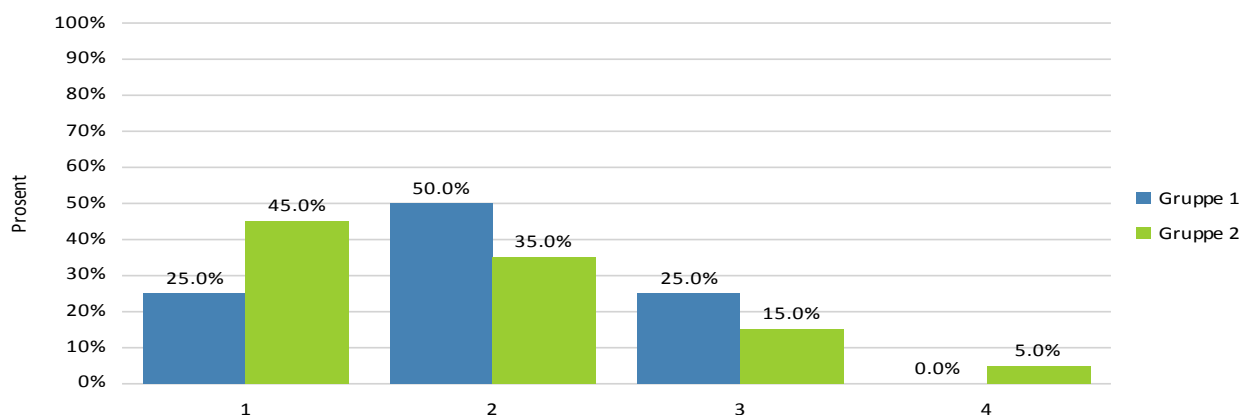
- Det å transportere seg fra A til B
- Å kjøre forsiktig
- Å beregne god tid
- Å ta hensyn til andre i trafikken



Figur 7. Det å transportere seg fra A til B

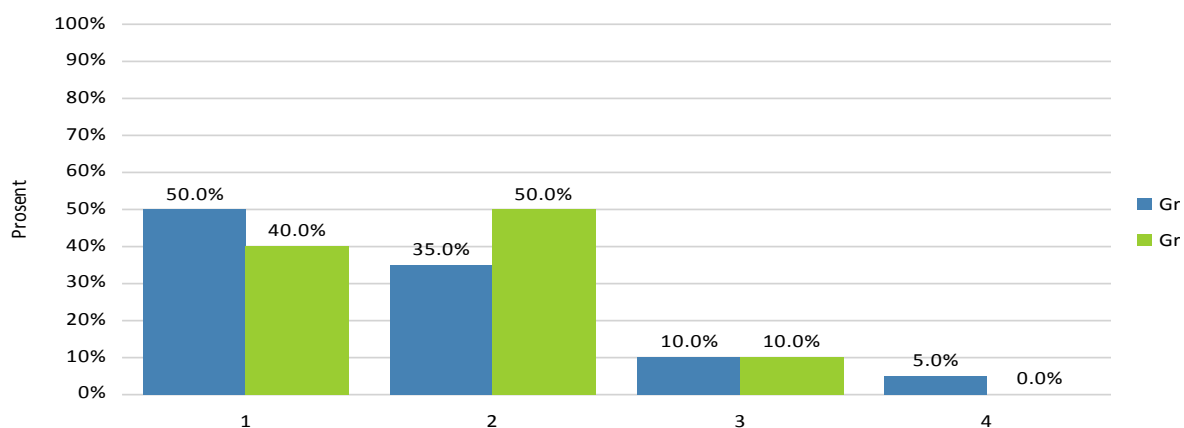
I figur 12 ses tydelig at elevenes viktigste prioritering er å transportere seg fra A til B, uansett påvirkning gjennom avsluttende opplæring.

I de neste figurene 15 og 16 (vedlegg 1) ser vi at *mestringsfølelse* konkurrerer med *trygghetsfølelsen* som vekter seg forholdsvis likt. Denne dualiteten springer ofte mellom disse følelsene, avhengig av hvilken personlighet du er. Forståelsen og frykten for at fart kan drepe, utkonkurreres ofte av at mestring og spenning gir glede.



Figur 8. Å kjøre forsiktig

Figur 17 viser elevenes dreining mot høyere prioritering av å kjøre forsiktig etter gjennomføringen av trinn 4.



**Figur 9. Å ta hensyn til andre i trafikken?**

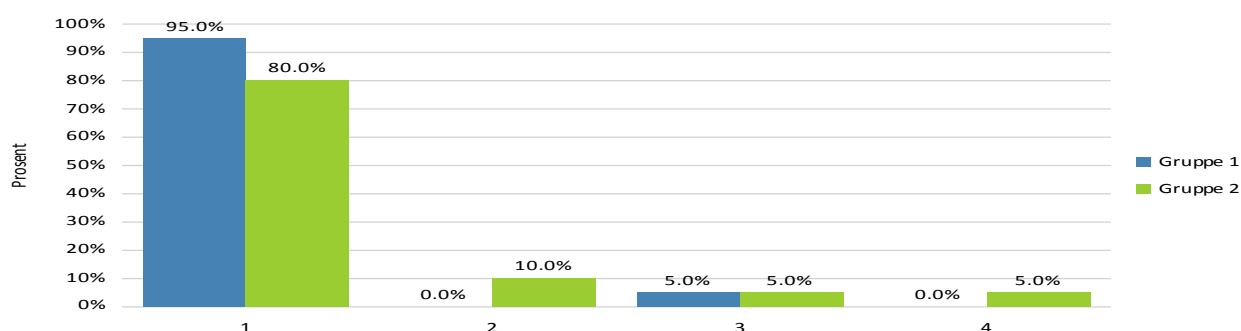
Figur 19 viser å ta hensyn til andre blir sett på som en meget sterk prioritering. Det har likevel skjedd en liten omprioritering fra å kjøre forsiktig over til å ta hensyn til andre etter trinn 4.

Som nevnt trenger ikke dette å være et uttrykk for negativ retning av handlingstendenser og atferd, men like gjerne gjenspeile en tendens, en forskyvning på grunnlag av ny læring, bevisstgjøring eller større ærlighet.

### Hvilken sjåfør vil du helst være?

Vurder utsagnene under. Prioriter svarene med 1 til 4 der 1 er viktigst

- En som holder fartsgrensen
- En som samarbeider i trafikken
- En som liker å kjøre aktivt og effektivt
- En som liker å imponere andre.



**Figur 10. En som samarbeider med andre i trafikken**

Sammenlikner vi figur 21 med figur 22 (vedlegg 1), ser vi at de elevene prioriter samarbeid framfor å kjøre aktivt/effektivt.

Begge vurderingene over er relevante og trenger ikke utgjøre noen større motsetning til hverandre. Men sammenlikner vi figurene 15 til 23 (vedlegg 1) ser vi en tendens til at logikken vinner over følelsene. *Å kjøre forsiktig, å beregne god tid og å holde fartsgrensene* viser viljen til samarbeid hvor samhandling er avgjørende. Dette prioriteres høyere enn de som ønsker å kjøre aktivt eller som vil imponere andre. Men kan vi alltid stole på svarene? Handlingene er ofte irrasjonelle. Når kunnskap og fornuft settes opp mot "tidsklemma" vinner gjerne de forhastede beslutningene. Da velges gjerne større fart enn hensynet til andre og vi mister evnen til å se oss selv i forhold til de andre i trafikken.

## ÅPNE SPØRSMÅL

Vi fant det nødvendig å søke svar på hva ungdom tenker i forhold til tre viktige spørsmål:

1. **Hva tror du er hovedgrunnen til at det er så mange ungdomsulykker?**
2. **Hva er selvinnsikt?**
3. **Hvis du skulle velge ut en ting – hva har gjort størst inntrykk på deg i løpet av opplæringen?**

På spørsmål 1 gjentas ulike årsaker, men flere svar peker mot det samme: Høy fart, lite erfaring og show-off-effekten som ligger i behovet for å imponere vennene sine. Spenningen overstyrer ofte selvinnsikten utfra evnen til å kunne forstå og kjenne sine egne styrker og svakheter. Eller som en elev uttrykket det: *”Å kjenne seg selv og sitt reaksjonsmønster på godt og vondt og handle ut ifra det.”* Spørsmålet blir likevel om ungdommen klarer å se seg selv i forhold til begrepet *”å ta de andres perspektiv?”* Med det menes at det gir mening å se seg selv utenfra - hvordan du handler og opptrer overfor andre som kanskje ikke er like dyktige som deg i trafikken? Ungdommen hadde selvsagt flere innspill på hva som gjorde størst inntrykk under opplæringen. Det kunne være effekten av refleks, konsekvenser ved høy fart og hvor fokusert man må være. Uansett, flest antall svar fikk faktisk gjennom opplevelsene fra sikkerhetskurs på bane. Igjen ser vi at det er oftest er følelsene som påvirker vår flyktige hukommelse.

## OPPSUMMERING AV RESULTATER

Hva viser spørreundersøkelsen av elevene? Det skjer en bevisstgjøring og en endring, selv om holdninger og handlingstendenser ligger implementert i forkant av trafikkopplæringen. Det viser også forundersøkelsen. Flere av våre holdninger er regelorienterte og prioriterer viljen til å følge trafikkreglene. De går faktisk langt i å respektere regelverket, således å forhindre

kjøring i beruset tilstand og aldri å kjøre på rødt. De aller fleste elevene fremstår som troverdige når de uttrykker mot om å hindre de som kjører for fort. Likevel leser vi at noen villige til å ta sjanser. Det gjelder ikke bare deres forhold til fart, det gjelder også andre forhold. Å gå på rødt lys kan aksepteres, men ikke å kjøre på rødt. I prinsippet skulle begge forhold være like viktige å forhindre.

Elevene prioriterer *samhandling* (figur 21), *hensynsfullhet* (figur 19) og *det å kjøre forsiktig* (figur 17). Kan det være en prioritering som skyldes psykologiske valg framfor respekten for regelverket? Disse holdningene endrer seg ofte marginalt. Det samme kan ikke alltid sies om holdningene til fart. Setter vi *logikk* opp mot *følelser* ser vi individuelle forskjeller i avlesningen av figurene. Følelser kan ofte søke mot større fart og kjøre glede. Hvorfor? Fordi de ser ut til å tilfredsstille ett av våre fundamentale behov: *Å kjenne følelsen av mestring*. Den følelsen og den gleden utkonkurrerer frykten for det fatale og vi kjenner igjen risikotakeren og spenningssøkeren (Moe, 2013). Selvinnsikten settes på prøve. Derfor vil det alltid være de som tar risiko og søker spenning. Det å kjøre effektivt og aktivt er noe annet enn å kjøre med god tid i ryggen. Vi ser at viljen til å ta sjanser ligger der og dette forkaster logikken og viljen til å følge regelverket. Holdningene brister.

Det som interesserer er selve konteksten i avlesningen av tendensene som undersøkelsen gir. Vi observerer og avleser elevenes holdninger opp gjennom trafikkopplæringen, til og med i løpet av de få ukene som trinn 4 gjenspeiler. Selv er vi midt inne i avsluttende trinn av opplæringen. Elevene uttrykker seg positivt i retning av bedre holdninger. De ønsker å fremstå som lovlydige og svarer utfra hva som samfunnet og normene forventer. Men likevel kan vi spørre om mange er villige til å se igjennom fingrene når sjansene byr seg?

Det kunne i etterkant vært spennende å se forskjellene fra for- til sluttundersøkelsen. Vi kan jo se en tydelig forskjell, særlig i holdningene til fart og kan nå avlese en positiv endring av handlingstendensene. Men forundersøkelsen var kun en prøvepilot som gav kvalitet og til sluttundersøkelsen.

I intervjuene møter vi trafikkklærere som arbeider på ulike måter med temaene risikoforståelse og selvinnsikt. Alle lærerne er av den mening at temaene har en sentral betydning for føreropplæringen i klasse B. Det er i definisjonen av selve begrepet risikoforståelse vi står overfor ulike synspunkter.



Her kommer det frem at de enkelte lærere har ulike innfallsvinkler til betydningen av risikoforståelse. En av lærerne velger en deltilnærming hvor han vektlegger ulike elementer på de ulike trinn i opplæringen. En annen lærer er opptatt av et helhetlig oppfatning av risiko, som et element i alle handlinger og aktiviteter vi foretar oss. Lærer 4 snakker om å være klar over risikoen ved å forstå faren ved en aktivitet, men også i forhold til det å akseptere risikoen og utsette deg for konsekvensene. En kan spekulere i at de ulike tilnærmingene muligens er et resultat av fortolkning av læreplanens ord.

Alle lærerne sier at de arbeider med risikoforståelse og er i stand til å vise måten dette gjøres på. En er opptatt av refleksjon og begrunnelsen for valgt handling. To andre snakker om informasjonsdeling og opplevelser som avgjørende. Nok en gang ser vi ulike tilnærminger, men det forteller om vektleggingen av temaet. Det kan tyde på at risikoforståelse er noe det arbeides med gjennomgående i opplæringen. Utvalget vårt er begrenset som vi har nevnt tidligere, og utelukker absolutte konklusjoner.

Interessen for temaet har vokst frem på grunnlag av utsagn fra en lærer som ikke klarte å påvirke risikoforståelsen hos elevene. Når lærerne ble spurt om muligheten til å påvirke risikoforståelse hos elever, påstår alle lærerne at de klarer det, blant annet gjennom opplevelse og ansvarliggjøring. Risikotakere kommer frem som den gruppen som læreren ikke alltid makter å påvirke. En av lærerne snakker om at læreplanen ikke er dekkende for den gruppen elever.

Hva gjelder selvinnsikt viser lærerne ulike definisjoner av begrepet. De snakker om å være bevisst egen sterke og svake sider. De er imidlertid ikke enige om hvor vidt det er mulig å påvirke selvinnsikten til eleven. En av lærerne beskriver det som noe statisk, som ikke er mulig å påvirke. De er enige om at selvinnsikt er et sentralt tema å arbeide med og beskriver det blant annet som avgjørende.

Det kan tyde på at temaene risikoforståelse og selvinnsikt er noe trafikklereren har fokus på. Utvalget vi intervjuet viser klar kunnskap om når, hvorfor og hvordan opplæring i sammenheng med disse skal foregå.

## 6. AVSLUTNING

I denne oppgaven har vi sett på problemstillingen:

**Hvordan forstår trafikklæreren arbeidet med risikoforståelse og selvinnsett og i hvilken grad gir dette arbeidet en bevisstgjøring og en endring av holdningene til unge bilførere?**

Risiko og holdninger befester seg ikke kun gjennom trafikkopplæringen . En mor og en far, en trafikklærer og en elev har kontinuerlig dialog om den risiko og de farer som påvirker opp i gjennom oppveksten. Erfaringer gir en kontinuerlig bevisstgjøring som bygger utenpå hverandre, som i lagene på en ”rullekake”. De siste lagene *forsterker* bevisstheten og insikten. Først når vi søker svarene kan vi konstatere om de faktisk gjenspeiler intensjonene og målene som læreplan og forskrift setter. Debatt og diskusjon gir videre premissene til et levende dokument. Derfor er det i så måte ikke et dekret som skal tres over hodet på brukerne.

Visjonene styrer ambisjonene og ambisjonene farger diskusjonene. Dette arbeidet styrker og forbedrer forståelsen av mulighetenes læreplan. Arbeidet med å implementere gode holdninger er like gammel som menneskeheten selv. Vår filosofiske hypotese blir nå tydeligere: Veien til ”bedre sjåfør” går gjennom kunnskapen, logikken og følelsene. Hvis mennesket leses på grunnlag av vår biologiske arv, i dets søken etter å mestre og utforske grenser, så er det også *følelsene* vi snakker om. Da er vi igjen tilbake til mestringsfølelsen og gleden det gir å beherske bil, sykkel, båt eller fly. Hvis du videre skal nå inn til det samme mennesket, som søker å mestre livet på alle plan, påstår vi at veien mot forståelse og selvinnsett må bygge på *de samme følelser* som gir mestring. Opplevelse gir følelser, og følelser styrker langtidshukommelsen. Først da kan intellekt og følelser utvikle seg til ny innsikt, til modning som gir nye erfaringer og endring av holdning - og begrepene kjøredyktighet og trafikksikkerhet får en dypere mening.

*"Enkelte av våre holdninger er stabile mens andre er mer ustabile og kan påvirkes.*

*De endres ved at vi får ny informasjon, nye erfaringer og at vi blir utfordret" (Suzen & Sitter, 2013 s. 15).*

## LITTERATUR

- Backer-Grøndahl, A., & Ulleberg, P. (2008). *Differensiert føreropplæring: Effekt på unge føreres ulykkesrisiko*. Transportøkonomisk Institutt.
- Dalland, O. (2012). *Metode og oppgaveskriving for studenter*. Gyldendal akademisk .
- Dewey, J. (2001). *Om utdanning*. Gyldendal akademisk.
- Linderholm, I. (1997). *Målgruppen och budskapet : en modell för målgruppsanpassning av trafiksäkerhetsbudskap till unga manliga trafikanter*. Lund University Press.
- Moe, D. (2013). *Kjøreprosessen : en modell for analyse av kjøreatferd*. D. Moe.
- Peräaho, M., Keskinen, E., & Hatakka, M. (2004). *Førerkompetanse i et hierarkisk perspektiv : konsekvenser for føreropplæringen*. Vegdirektoratet .
- Robertsen, R. (2013). Med kart og kompass.
- Rothengatter, T. (1997). *Applied Psychology*, 1997, Vol.46(3).
- Sivertsen, H. (2009). *Holdninger til trafikk, fart og rus blant ungdom i Steinkjer 2009*. Trøndelag forskning og utvikling.
- Statens Vegvesen; Vegdirektoratet. (2013). *Læreplan : førerkort klasse B, B kode 96 og BE : [håndbok 252]*. Statens vegvesen.
- Suzen, E., & Sitter, S. (2013). *Evaluering av implementeringen av føreropplæringen klasse B : en kvalitativ studie av de pedagogiske intensjoner*. Høgskolen i Nord-Trøndelag.

**FIGURLISTE**

<i>Figur 1. Unge føreres opplevelser under kjøring i høye hastigheter</i>	14
<i>Figur 2. Bruker du refleks som forgjenger?</i>	26
<i>Figur 3. Går du på rødt lys?</i>	27
<i>Figur 4. Kjører du på rødt lys</i>	27
<i>Figur 5. Tar du sjanser i trafikken?</i>	28
<i>Figur 6. Tror du følelsene dine har innvirkning på kjøringen?</i>	28
<i>Figur 7. Det å transportere seg fra A til B</i>	29
<i>Figur 8. Å kjøre forsiktig</i>	29
<i>Figur 9. Å ta hensyn til andre i trafikken?</i>	30
<i>Figur 10. En som samarbeider med andre i trafikken</i>	30

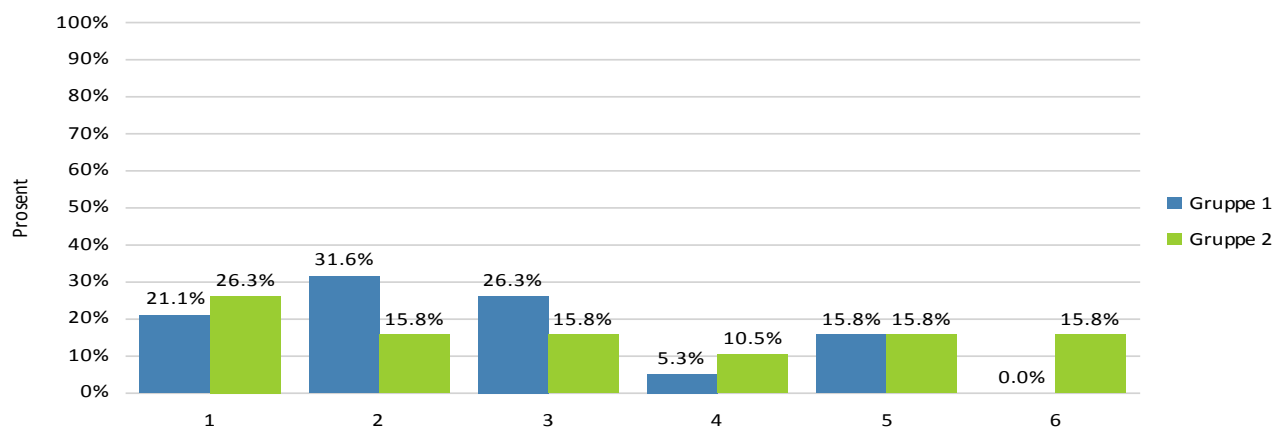
# VEDLEGG

## Vedlegg 1

### HANDLINGSTENDENSER / REGELORIENTERING

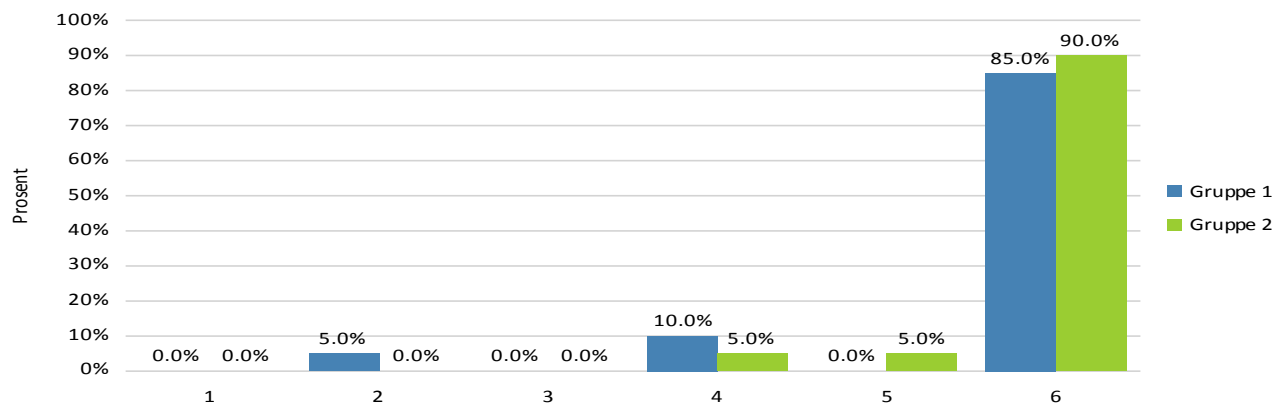
Elevene fikk velge å svare mellom seks kategorier i figurene 2 til 11:

- |   |           |
|---|-----------|
| 1 | Aldri     |
| 2 | Sjelden   |
| 3 | Av og til |
| 4 | Ofte      |
| 5 | Som regel |
| 6 | Alltid    |



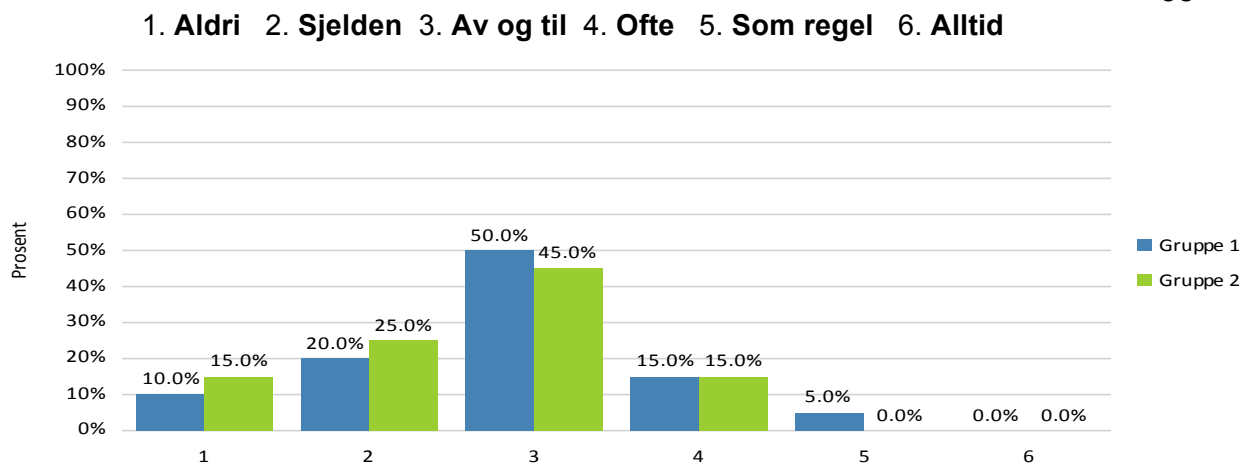
**Figur 2 / Bruker du refleks som forgjenger?**

Figuren viser at gruppen (blå) benytter refleks mindre før enn etter trinn 4. Det positive er grønn vektingen mot siden alltid etter opplæringen.



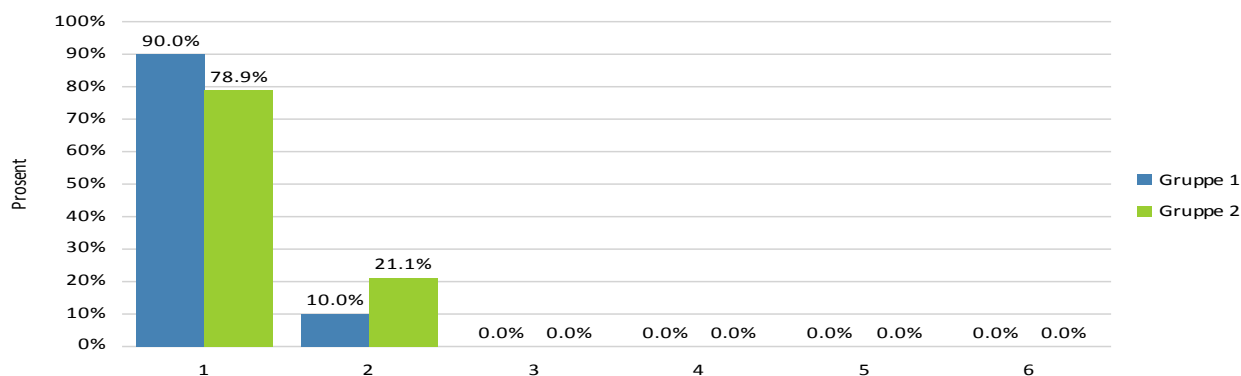
**FIGUR 3 / Bruker du bilbelte?**

Elevene bruker så å si alltid bilbelte uansett påvirkningen gjennom avsluttende trinn.



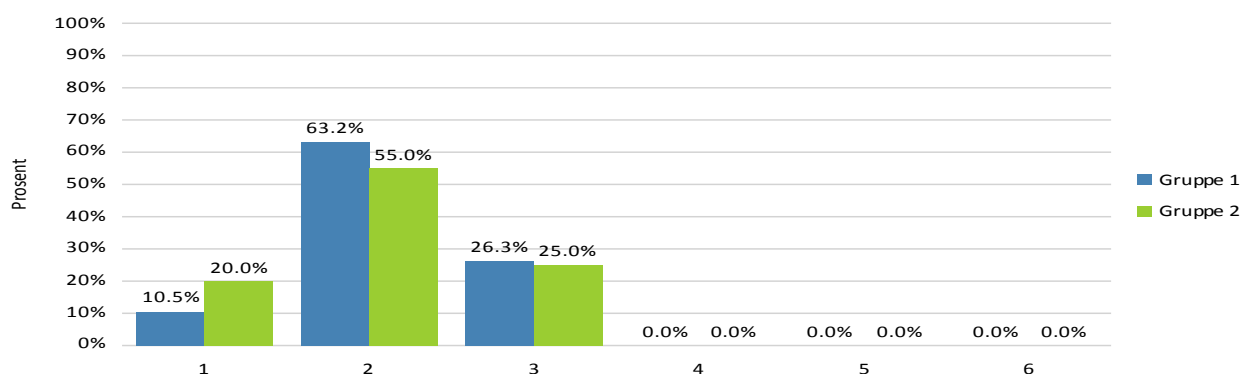
#### FIGUR 4/ Går du på rødt lys?

Figur 4 viser nesten samsvar i å gå på rødt lys før og etter trinn 4, med vektingen mot grupperingene aldri, sjelden eller av og til.



#### FIGUR 5/ Kjører du på rødt lys?

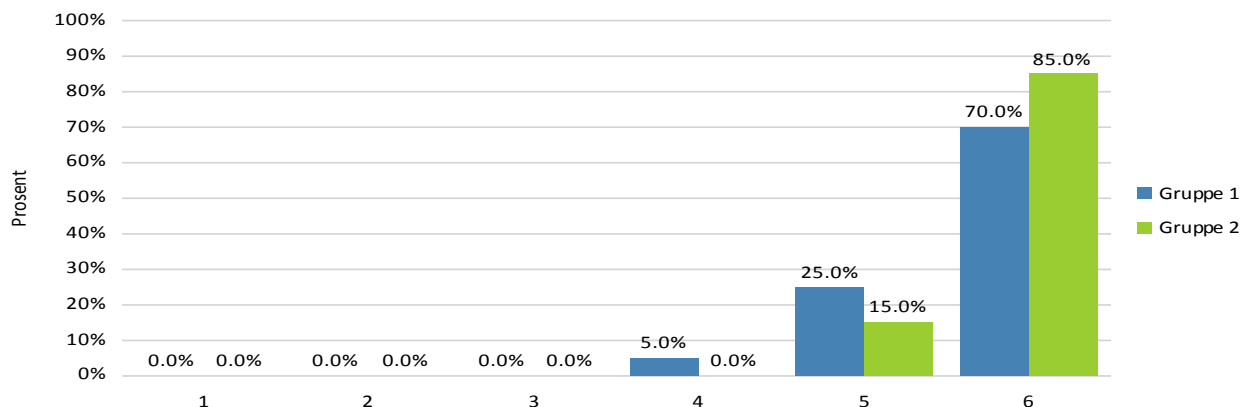
Figuren viser felles holdning til regelverket, om aldri og sjelden å kjøre på rødt lys. Forskjellene etter trinn 4 kan komme av ulike grunner, som for eksempel ærligere holdning.



#### FIGUR 6 / Tar du sjanser i trafikken?

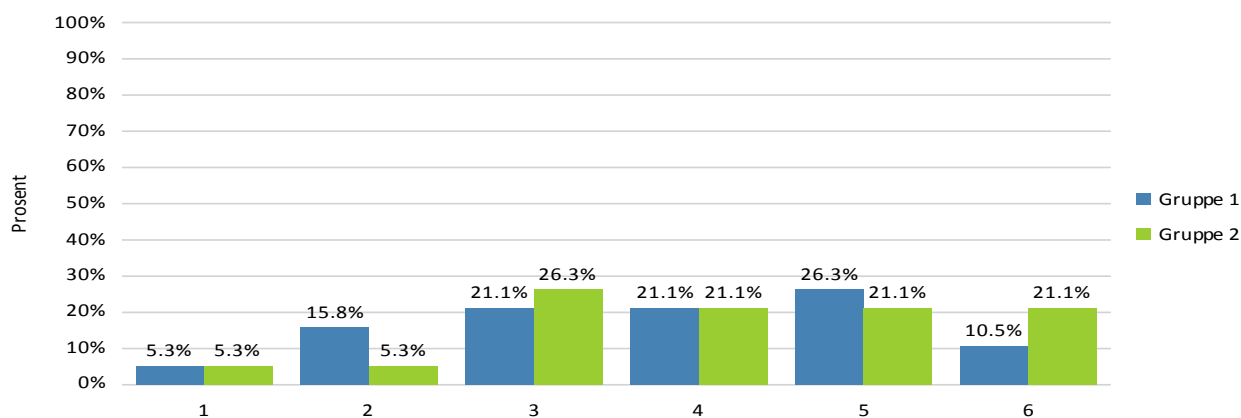
Figur 6 viser at gruppen tar sjanser både før og etter avsluttende trinn. Likevel en liten vekting over mot aldri etter gjennomføringen av trinn 4.

1. Aldri 2. Sjelden 3. Av og til 4. Ofte 5. Som regel 6. Alltid



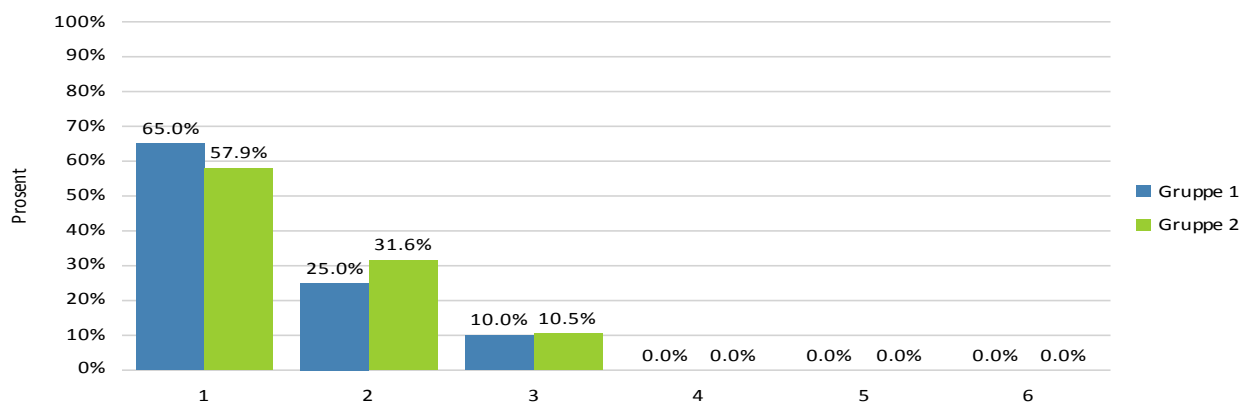
**FIGUR 7 / Prøver du så langt du klarer å følge trafikreglene?**

Viljen til å følge trafikreglene er meget stor med en tydeligere tendens mot alltid etter trinn 4



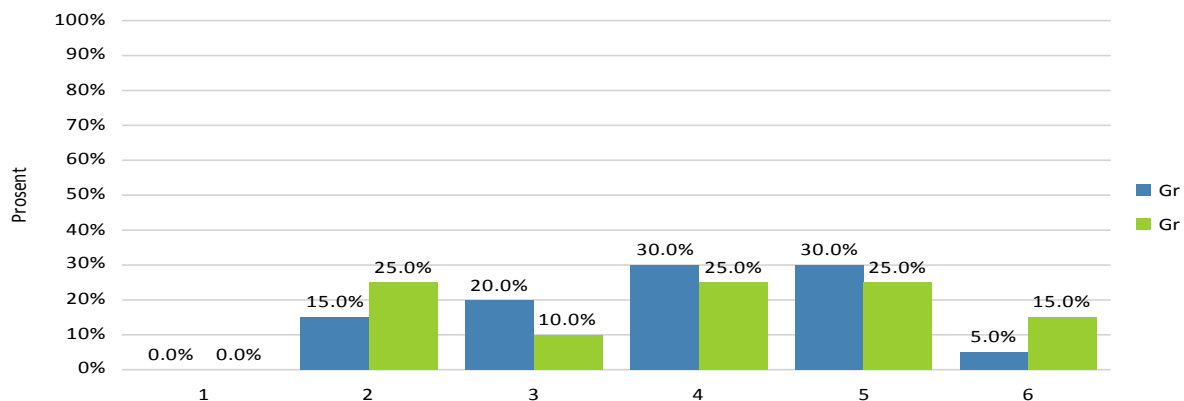
**FIGUR 8 / Tør du si fra hvis bilføreren kjører for fort?**

Vi ser en klar positiv tendens til å si fra hvis bilfører kjører for fort. Alltid øker med 100%.



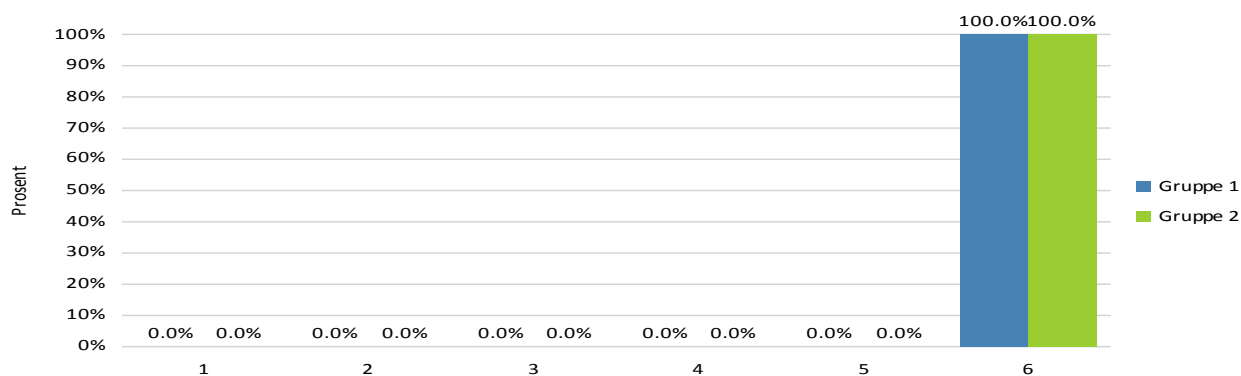
**FIGUR 9 / Oppfordrer du bilføreren til å kjøre fortere?**

De fleste oppfordrer bilfører aldri eller sjelden til å kjøre fortere. Men 10% gjør det faktisk av og til.



**FIGUR 10 / Tror du følelsene dine har innvirkning på kjøringen?**

Av figur 10 kan vi se at flere elever gir uttrykk for at følelse har betydning på kjøringen etter trinn 4. Andelen av kategorien alltid har økt fra 5 til 10%. Men der er også tegn på det motsatte.

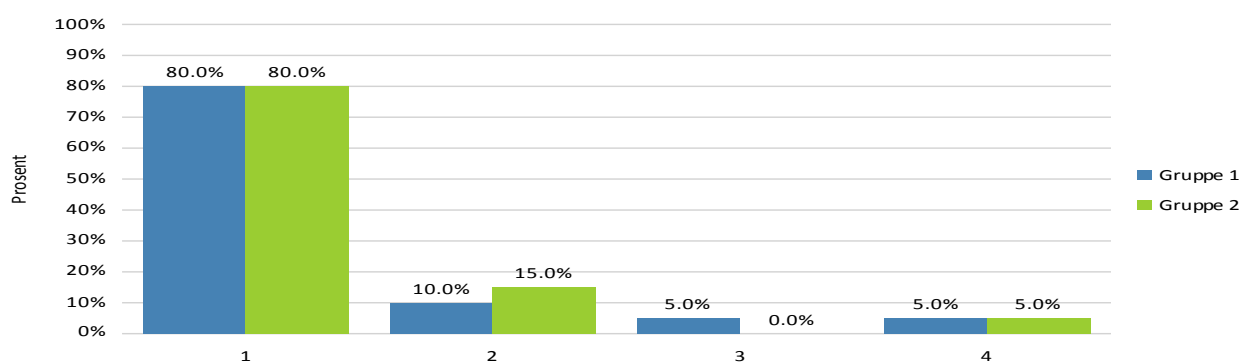


**FIGUR 11 / Vil du hindre han eller henne i å kjøre?**

Tenk deg at du har en i din vennekrets som er i ferd med å kjøre i beruset tilstand.

Alle vil hindre en venn til kjøre i beruset tilstand, både før eller etter trinn 4.

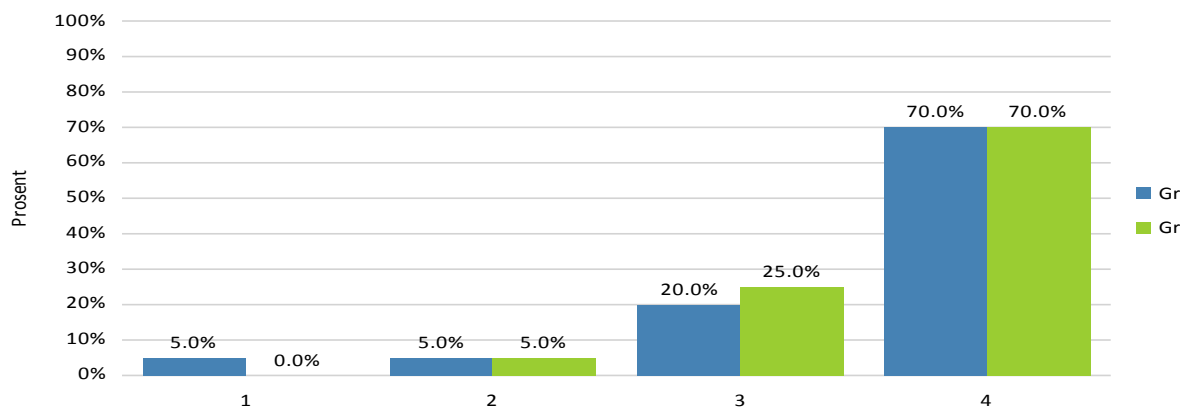
**Hva liker du best ved å kjøre bil? Prioriter svarene med 1 til 4, der 1 er viktigst.**



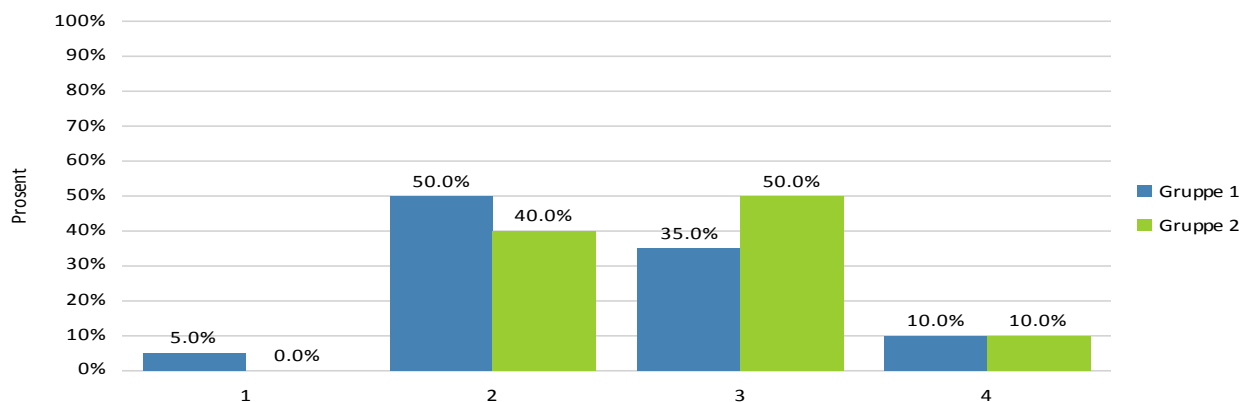
**FIGUR 12. Det å transportere seg fra A til B**

I figur 12 ses tydelig at elevenes viktigste prioritering er å transportere seg fra A til B, uansett påvirkning gjennom avsluttende opplæring.

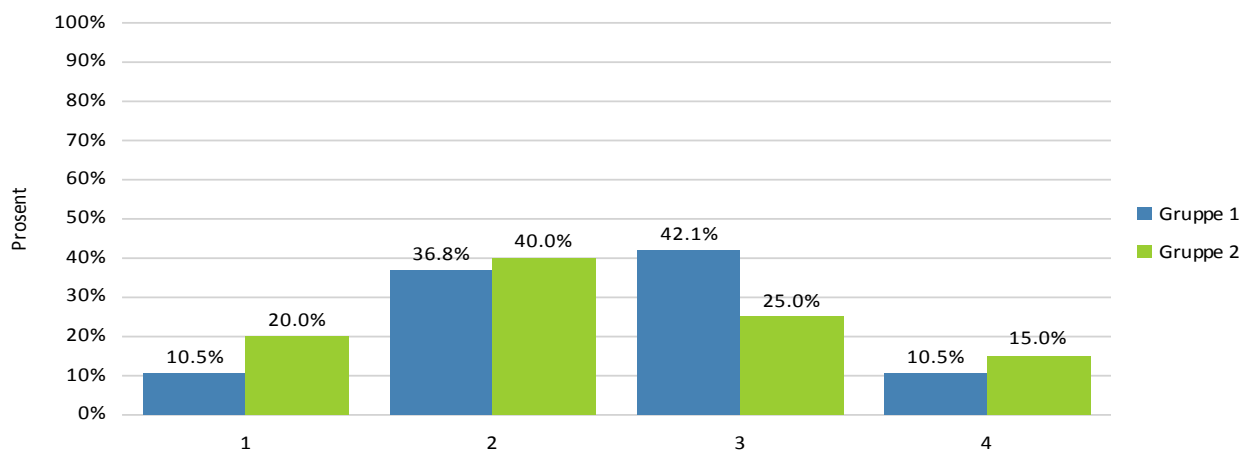




**FIGUR 13. Farten og spenningen**  
 Elevene uttrykker laveste prioritet for fart og spenning.



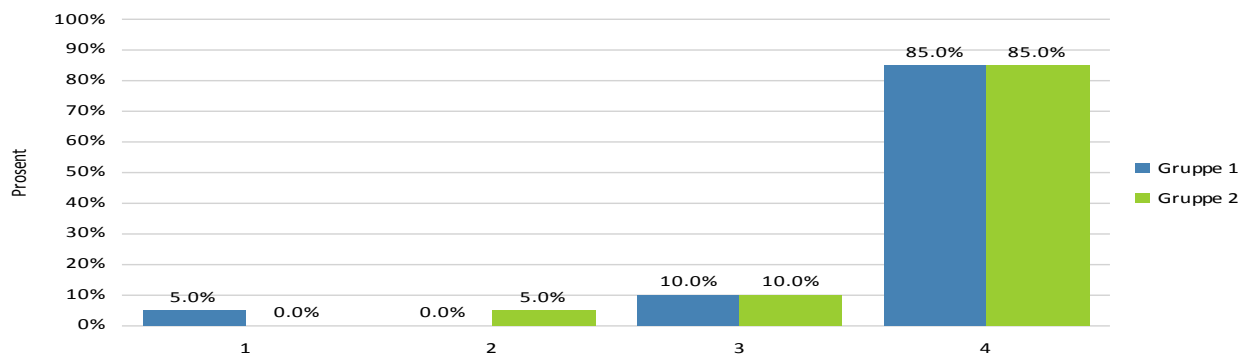
**FIGUR 14. Mestringsfølelsen**  
 Å kjenne mestringsfølelse har 2. prioritet før trinn 4. Synker til 3. prioritet etter trinn 4.



**FIGUR 15 Trygghetsfølelsen**  
 Å kjenne trygghetsfølelse stiger til 2 prioritet etter trinn 4.

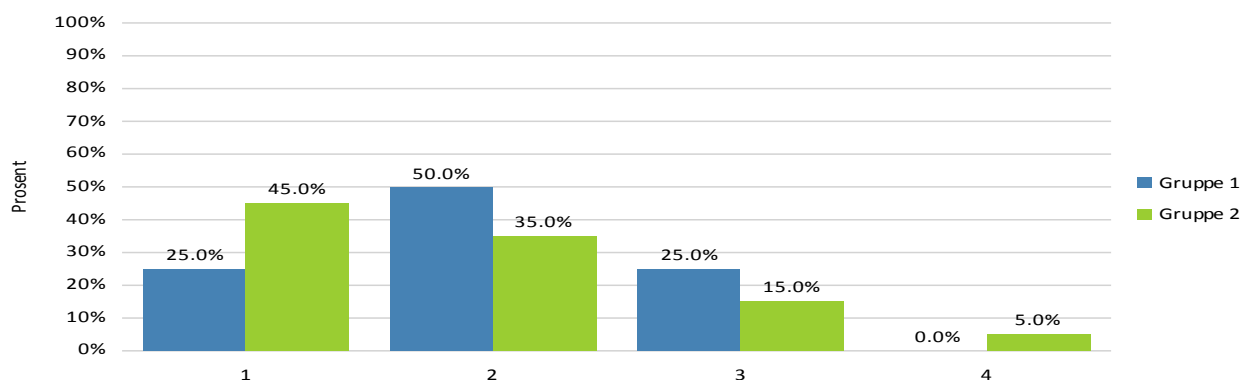
### **Du skal ut å kjøre – hvor viktig er det for deg ....**

Vurder utsagnene under. Vurder utsagnene og prioriter svarene med 1 til 4, der 1 er viktigst



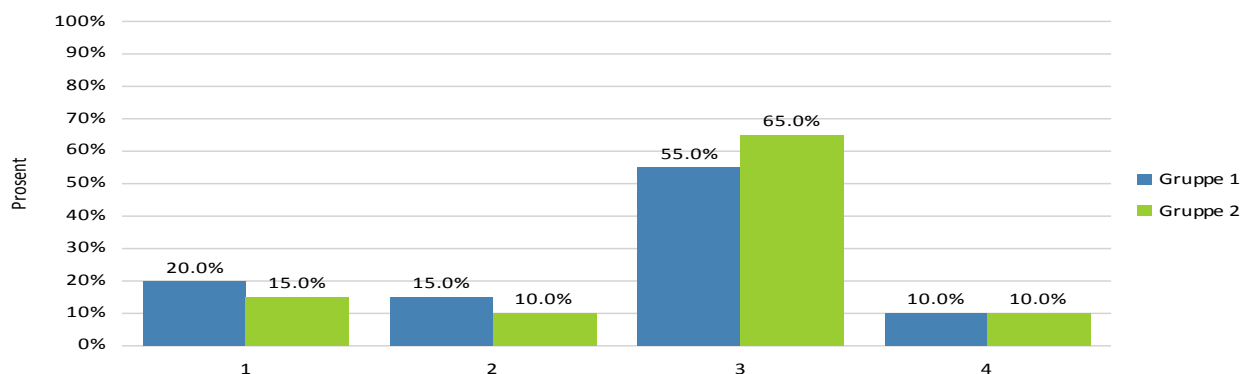
**FIGUR 16. Å komme seg fort fram?**

Å komme seg fort fram har siste prioritet både før og etter trinn 4.



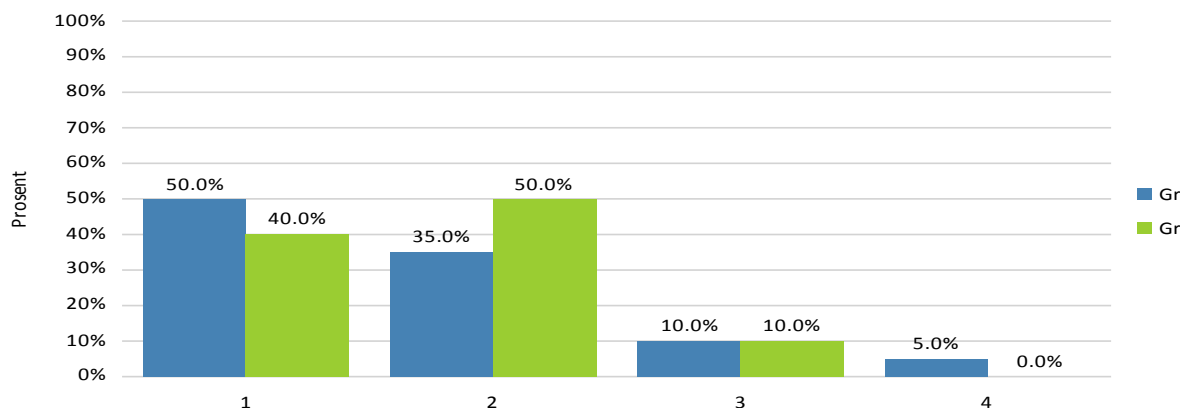
**FIGUR 17. Å kjøre forsiktig?**

Figur 17 viser elevenes dreining mot høyere prioritering av å kjøre forsiktig etter gjennomføringen av trinn 4.



**FIGUR 18. Å beregne god tid?**

Figur 18 viser det å beregne god tid som 3. prioritet både før og etter trinn 4.

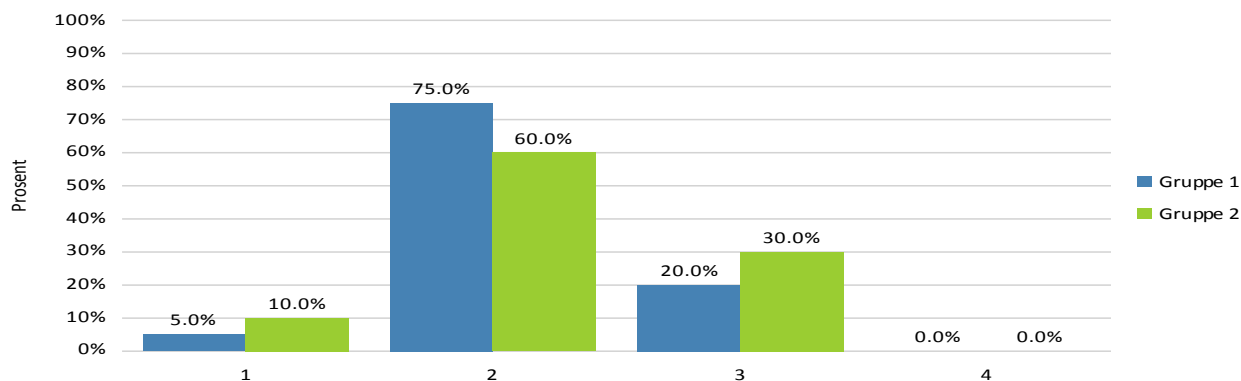


**FIGUR 19. Å ta hensyn til andre i trafikken?**

Figur 19 viser å ta hensyn til andre blir sett på som en meget sterk prioritering. Det har likevel

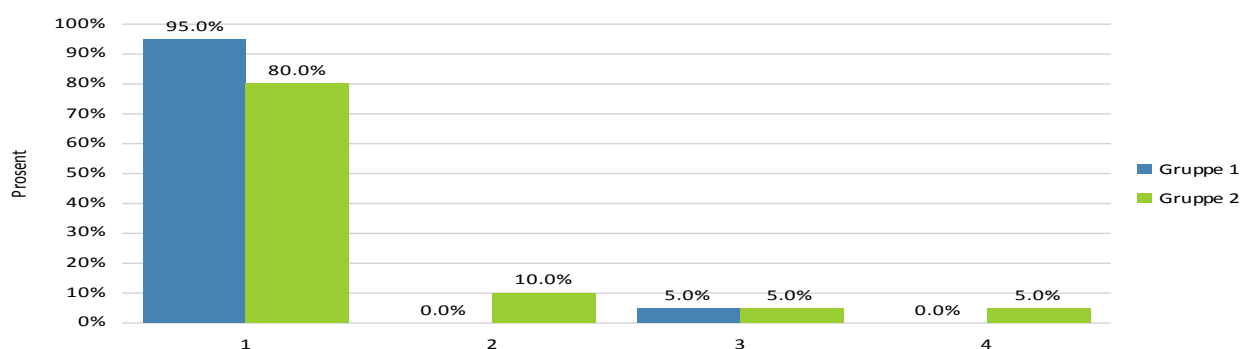
skjedd en liten omprioritering fra å kjøre forsiktig over til å ta hensyn til andre etter trinn 4.

**Hvilken sjåfør vil du helst være?** Vurder utsagnene og prioriter svarene med 1 til 4, der 1 er viktigst



**FIGUR 20. En som holder fartsgrensen**

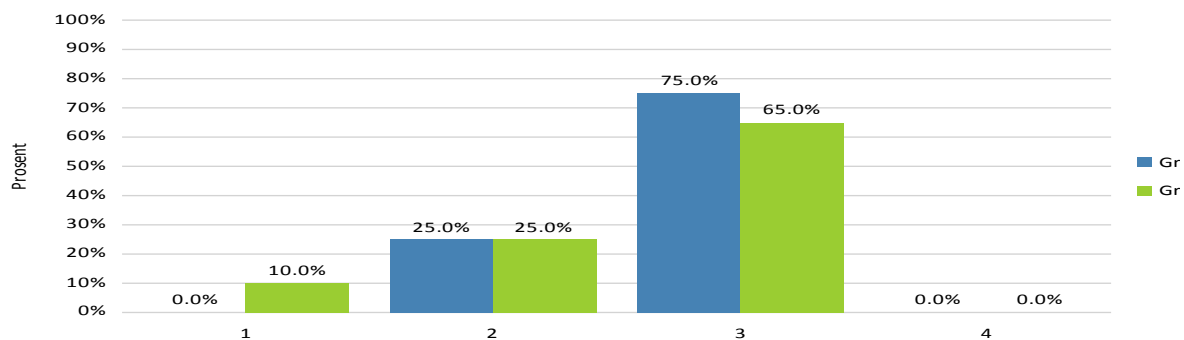
Figur 20 viser elevenes 2. prioritet både før og etter trinn 4.



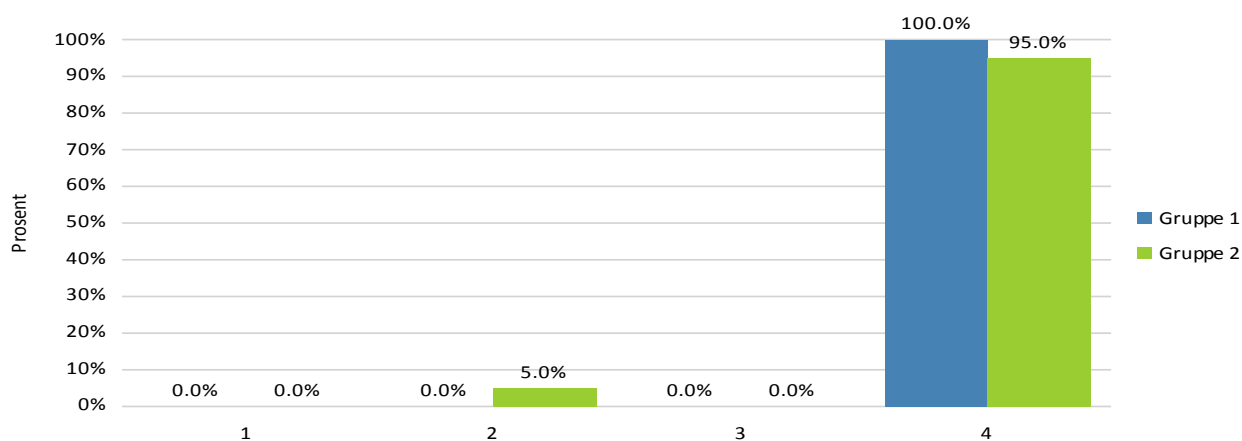
**FIGUR 21. En som samarbeider med andre i trafikken**

Figur 17 viser at eleven klart prioriterer samarbeid både før og etter avsluttende trinn.

Sammenlikner vi nå figur 21 med figur 22 (se vedlegg x), ser vi at elevene prioriterer samarbeid framfor å kjøre aktivt/effektivt. Begge vurderingene er relevante og trenger ikke utgjøre noen større motsetning til hverandre.



**FIGUR 22. En som liker å kjøre aktivt/effektivt**  
 Figur 22 viser 3 prioritet både før og etter trinn 4.



**FIGUR 23. En som liker å imponere andre**  
 Figur 23 viser at elevene gir det å imponere andre laveste prioritet både før og etter trinn 4.

**FORUNDERSØKELSEN**

**Anonym undersøkelse for de som ikke har startet føreropplæring, klasse B**  
**Svar med ett kryss. På enkelte spørsmål, prioriter med 1 til 3 der 1 er viktigst.**  
**VÆR SÅ SNILL Å SVAR SÅ ÆRLIG SOM MULIG**

**1. Kjønn?**

Gutt  
 Jente

**2. Har du gjennomført trafikalt grunnkurs?**

Ja  
 Nei

**3. Har du startet øvelseskjøring på bil / har førerkort på mc/moped?**

Ja  
 Nei

**4. Tar du ta pirattaxi hvis sjansen byr seg?**

Alltid  
 Ofte  
 Sjelden  
 Aldri

**5. Bruker du refleks som fotgjenger i mørket?**

Alltid  
 Ofte  
 Sjelden  
 Aldri

**6. Bruker du bilbelte? (Det gjelder også på kortere turer)**

Alltid  
 Ofte  
 Sjelden  
 Aldri

**7. Hva ville du like best ved det å kjøre, enten det er bil, moped eller motorsykel?**  
**Prioriter kun tre av svarene med 1 til 3, der 1 er viktigst**

Komme seg fra A til B  
 Farten  
 Spenningen  
 Mestringsopplevelsen  
 Trygghetsfølelsen  
 Annet.....

**8. Du skal ut på en kjøretur - hvor viktige er uttrykkene under?**

-Å komme fort fram:	uviktig - litt viktig - ganske viktig - meget viktig
-Å beregne god tid:	uviktig - litt viktig - ganske viktig - meget viktig
-Å si fra hvis føreren kjører for fort:	uviktig - litt viktig - ganske viktig - meget viktig
-Å kjenne til trafikkreglene:	uviktig - litt viktig - ganske viktig - meget viktig
-Hvor viktige er de andre i trafikken?	uviktig - litt viktig - ganske viktig - meget viktig

**9. Hvor villig er du til å ta**

**sjanser i trafikken?**

uvillig - litt uvillig - ganske villig - meget villig

**10. Hva tror du er grunnen til at det er så mange ungdomsulykker? (Bruk få ord)**

.....  
.....

**11. Tror du følelsene dine har innvirkning på kjøringen?**

Alltid  
Ofte  
Sjelden  
Aldri

**12. Hva forstår du med begrepet hensynsfull? (Bruk få ord )**

.....  
...

**13. Hva forstår du med begrepet selvinnsikt? (Bruk få ord)**

.....

**14. Hvilken trafikant/sjåfør vil du helst være?**

**Prioriter kun tre av svarene med 1 til 3, der 1 er viktigst.**

En som helst velger kollektiv transport  
En som kjører bare når jeg må  
En som holder fartsgrensen  
En som samarbeider med andre i trafikken  
En som kjører aktivt & effektivt  
En som liker å imponere andre  
Annet.....

**15. Hva ville du vektlegge ved valg av kjøreskole?**

**Prioriter kun tre av svarene med 1 til 3, der 1 er viktigst.**

Lav pris  
Raskest mulig førerkort  
Å lytte til anbefaling fra kjente  
Få en dyktig lærer  
Lav strykprosent  
Skolebil med kul design  
Annet.....

**16. Hva er viktig for deg ved kjøp av bil?**

**Prioriter kun tre av svarene med 1 til 3, der 1 er viktigst.**

Praktiske løsninger  
Lav pris  
Miljø  
Sikkerhet  
Ukul design  
Status







				+ full - regler	+ farten	+spenning		
<b>Hva er hensynsfull?</b>	pas på		bryr seg	fotjenger	ta hensyn	ta hensyn	se seg	
ta								for
hensyn								
<b>Hva er</b>	egne valg -		du	vet ikke	-	stole på	personlig	
tenke								
<b>selvinnst?</b>	stole på		tenker			seg selv	het	
selv								
	seg selv							

**Type sjåfør**

Samarbeider	3	1		1	1	1	3	
-------------	---	---	--	---	---	---	---	--

2

Aktiv/effektivt

Imponerer

Holder fartsgrense	1				2		2	
--------------------	---	--	--	--	---	--	---	--

1

Kjører bare når jeg må	2		1			3		1
------------------------	---	--	---	--	--	---	--	---

Kollektiv transport

**Hvilken kjøreskole?**

Raskt førerkort		1					2	
-----------------	--	---	--	--	--	--	---	--

Lav pris

	2					3		
--	---	--	--	--	--	---	--	--

Dyktig lærer	1		1	1	2	1	1	
--------------	---	--	---	---	---	---	---	--

1

Anbefalinger						3		2
--------------	--	--	--	--	--	---	--	---

2

Lav strykprosent	3				1			3
------------------	---	--	--	--	---	--	--	---

Annet

**Hvilket bilkjøp?**

Praktisk løsninger					3	2		2
--------------------	--	--	--	--	---	---	--	---

3

Lav pris	2				2			
----------	---	--	--	--	---	--	--	--

Raskest førerkort

Sikkerhet	1	3	1	1	1	1	1	1
-----------	---	---	---	---	---	---	---	---

1

Kuul design							3	
-------------	--	--	--	--	--	--	---	--

Status

Miljø	3							3
-------	---	--	--	--	--	--	--	---

**JENTE 1B**

9. aldri	10. aldri	11. ofte	12. aldri	13. sjelden	14. aldri	15. sjelden	16.
----------	-----------	----------	-----------	-------------	-----------	-------------	-----

Pirattaxi	sjelden						
-----------	---------	--	--	--	--	--	--

Refleks	sjelden	alltid	alltid	sjelden	sjelden	ofte	alltid
---------	---------	--------	--------	---------	---------	------	--------

Bilbelte	alltid	alltid	alltid	alltid	alltid	alltid	alltid	ofte
----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	------

A til B	1		1		2	3	1	1
---------	---	--	---	--	---	---	---	---

Farten				3			2	
--------	--	--	--	---	--	--	---	--

Spenningen		1						3
------------	--	---	--	--	--	--	--	---

Mestringer		2		2	3	1		
------------	--	---	--	---	---	---	--	--

Tryggheten		3		1	1	2	3	2
------------	--	---	--	---	---	---	---	---

<b>Fort fram</b>	uviktig	uviktig	uviktig	litt	ganske	uviktig	litt	litt
<b>Beregne god tid</b>	ganske	meget	ganske	ganske	meget	meget	ganske	
<b>Si i fra ved stor fart</b>	ganske	meget	meget	ganske	meget	meget	meget	
<b>Trafikkregler</b>	meget	meget	meget	meget	meget	meget	meget	
<b>Hensyn/andre</b>	meget	meget	meget	meget	meget	meget	meget	
<b>Sjanser i trafikken</b>	litt	uvillig	litt	uvillig	ganske	uvillig	uvillig	litt
<b>Påvirker følelser</b>	ofte	vet ikke	sjelden	ofte	alltid	vet ikke	sjelden	ofte
<b>Ungdomsulykker</b>	fart	tar ikke hensyn	farten	farten + fyll	lite erfaring	lite erfaring	lite erfaring	tøffe seg
<b>Hva er hensynsfull?</b>	tar ansvar	tar hensyn	tar hensyn	med- trafikant.	etter forhold.	lite erfaring	ta vare på	til
<b>Hva er selvinnsikt?</b>	stole på seg selv	-	-	forstår trafikkbild	jeg mestrer	-	mestring & feil	
<b>Type sjåfør</b>								
<b>Samarbeider</b>	2	3		1	3	1		2
<b>Aktivt/effektivt</b>				3				3
<b>Imponerer</b>		1						
<b>Holder fartsgrense</b>	1		1	2	1	2		1
<b>Kjører bare når jeg må</b>	3	2	3		2	3	1	
<b>Kollektiv transport</b>			2					
<b>Hvilken kjøreskole?</b>								
<b>Raskt førerkort</b>		1	2		2			3
<b>Lav pris</b>		3	2	3			2	
<b>Dyktig lærer</b>	1	2	1	1	1	1	1	1
<b>Anbefalinger</b>	3			2	3			
<b>Lav strykprosent</b>	2		3	3				2
<b>Hvilket bilkjøp?</b>								
<b>Praktisk løsninger</b>	2	2		2	3			
<b>Lav pris</b>	3		1	3	3	1	3	2
<b>Raskest førerkort</b>								
<b>Sikkerhet</b>	1	3	3	1	1	2	1	1
<b>Kuul design</b>		1						3
<b>Status</b>								
<b>Miljø</b>			2	2			2	

## HVORDAN ER DU I TRAFIKKEN NÅ?

En anonym undersøkelse - Vi er avhengige at du svarer så ærlig som mulig.

**Kjønn?**

Gutt

Jente

**Elevnummer .....**

(obligatorisk)

*Sett ring rundt ett svar*

**1. Bruker du refleks som fotgjenger?**

aldri sjelden av og til ofte som regel alltid

**2. Bruker du bilbelte?**

aldri sjelden av og til ofte som regel alltid

**3. Går du på rødt lys?**

aldri sjelden av og til ofte som regel alltid

**4. Kjører du på rødt lys?**

aldri sjelden av og til ofte som regel alltid

**5. Tar du sjanser i trafikken?**

aldri sjelden av og til ofte som regel alltid

**6. Prøver du så langt du klarer å følge trafikkreglene?**

aldri sjelden av og til ofte som regel alltid

**7. Tør du si fra hvis bilføreren kjører for fort?**

aldri sjelden av og til ofte som regel alltid

**8. Oppfordrer du bilførere til å kjøre fortere?**

aldri sjelden av og til ofte som regel alltid

**9. Tror du følelsene dine har innvirkning på kjøringen?**

aldri sjelden av og til ofte som regel alltid

**10. Tenk deg at du har en i din vennekrets som er i ferd med å kjøre i beruset tilstand.  
Vil du hindre han eller henne i å kjøre?**

aldri sjelden av og til ofte som regel alltid

**11. Vurder utsagnene under.**

*Prioriter svarene med 1 til 4, der 1 er viktigst.*

**Hva liker du best ved å kjøre bil?**

- Det å kunne transportere seg fra A til B \_\_\_\_\_
- Farten og spenningen \_\_\_\_\_
- Mestringsfølelsen \_\_\_\_\_
- Trygghetsfølelsen \_\_\_\_\_

**12. Vurder utsagnene under.**

*Prioriter svarene med 1 til 4, der 1 er viktigst.*

**Du skal ut å kjøre – hvor viktig er det for deg ...**

- - å komme seg fort fram? \_\_\_\_\_
- - å kjøre forsiktig? \_\_\_\_\_
- - å beregne god tid? \_\_\_\_\_
- - å ta hensyn til andre i trafikken? \_\_\_\_\_

**13. Vurder utsagnene under.**

*Prioriter svarene med 1 til 4, der 1 er viktigst*

**Hvilken sjåfør vil du helst være?**

- En som holder fartsgrensen \_\_\_\_\_
- En som samarbeider med andre i trafikken \_\_\_\_\_
- En som liker å kjøre aktivt/effektivt \_\_\_\_\_
- En som liker å imponere andre. \_\_\_\_\_

**14. Hva tror du er hovedgrunnen til at det er så mange ungdomsulykker? (bruk få ord)**

.....  
 .....

**15. Hva forstår du med ordet *selvinnstikt*? (bruk få ord)**

.....  
 .....

**16. Hvis du skulle velge deg ut en ting - hva har gjort mest inntrykk på deg i løpet av opplæringen? (bruk få ord)**

.....



---

## **SAMTYKKEERKLÆRING**

### **BAKGRUNN FOR STUDIET**

Dette studiet er en del av min Kandidatutdanning ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, avd. for Trafikklærerutdanning. Studien skal brukes innen faget TLB251 Kandidatoppgave.

### **HVA SKAL STUDERES?**

Fokus for studien er trafikklærerens arbeid med risikoforståelse og selvinnst. Studieoppgaven skal leveres 27. Februar 2015.

### **HVORDAN SKAL STUDIEN FOREGÅ?**

Jeg ønsker å gjøre intervju med trafikklærere med ulik bakgrunn i bransjen. Intervjuet tar ca. 30 minutter. Jeg vil bruke opptaker og notere mens vi snakker.

### **HVA SKAL STUDIEN BRUKES TIL?**

Studien vil gi et innblikk i hvor stor grad trafikklæreren er opptatt av med arbeidet med risikoforståelse og selvinnst.

### **HVILKE RETTIGHETER HAR DU SOM DELTAR?**

Jeg er underlagt taushetsplikt og alle data vil bli behandlet konfidensielt. Din deltakelse i studiet er frivillig og du kan når som helst trekke deg, uten å måtte begrunne dette nærmere. Alle data om deg vil i tilfelle bli slettet. Jeg vil i presentasjonen av funn sikre anonymitet, noe som innebærer at jeg ikke vil identifisere deg med navn og trafikkskole i oppgaven.

### **HVORDAN FOREGÅR OPPBEVARINGEN AV DATA?**

Intervjuskjema og opptak oppbevares på låst kontor, og de vil bli slettet eller kastet når oppgaven er levert og fått sensur i Juni 2015.

### **KONTAKTPERSON**

Nebojsa Puac.  
Husbyfaret 32  
7500 Stjørdal.  
Mob: 47 17 70 99.  
E-post: Nebojsa.Puac@student.hint.no

Jeg har mottatt informasjon og er villig til å delta i studien.

---

Sted

Dato

Underskrift

TELEFON  
47177099

E-POST  
Nebojsa.Puac@student.hint.no

## Intervjuguide

### Tema 1: Risikoforståelse

Læreplanen for klasse B omtaler risikoforståelse som et sentralt begrep i arbeidet med opplæringen av kandidater. Jeg ønsker nå at vi fokuserer på dette – dine meninger om risikoforståelse, og dine erfaringer og opplevelser fra å jobbe med dette.

Hovedspørsmål: Hvilke erfaringer har du i forhold til å legge til rette for elevens risikoforståelse?  
Beskriv

Hva mener du ligger i begrepet risikoforståelse?

Er risikoforståelse viktig i et føreropplæringsperspektiv?

Hvordan legger du til rette for risikoforståelse? Beskriv

Kan du fortelle meg hva som er viktig for at eleven skal få mulighet til vurdere risiko? (Hva mener du er viktig for at eleven skal kunne få muligheten til å utvikle evnen til risikoforståelse? Hva er din rolle i dette – eksempel; Hvilke spørsmål stiller du til eleven?

Opplever du at elevene er i stand til å vurdere risikomomenter?

Hvilke metoder bruker du som lærer for å fremme læring på dette punktet?

Hvordan mener du at læreplanen i dag gir deg som lærer muligheter til å jobbe med risikovurdering?

Er intensjonene i læreplanen realistiske?

Hvordan vet du at elevene har forstått det de skal lære?

### Tema 2: Selvinnsikt

Selvinnsikt er et annet sentralt begrep i læreplanen for klasse B. Jeg er nysgjerrig på dine meninger om selvinnsikt, og dine erfaringer og opplevelser fra å jobbe med dette?

Hovedspørsmål: Hvordan opplever du som lærer at det er å jobbe med temaet selvinnsikt i føreropplæringen?

Hva mener du ligger i begrepet selvinnsikt?

Er selvinnsikt viktig/sentralt for elevens læring?

Kan du fortelle meg hva som er viktig for at eleven skal få mulighet til å utvikle selvinnsikt? (Hva mener du er viktig for at eleven skal utvikle sin selvinnsikt? Hva er din rolle i dette – eksempel; Hvilke spørsmål stiller du eleven? På hvilken måte arbeider du med selvinnsikt? På hvilket trinn er selvinnsikt sentralt?

Opplever du at elevene er i stand til å utvikle trafikal selvinnsikt gjennom opplæringen?

### Tema 3: Mentale prosesser

Hovedspørsmål: I hvor stor grad er du som trafikklærer i stand til å påvirke de mentale prosesser som ligger til grunn for handling?

**Tema 4: Læreplanen**

Hva mener du er den sterkeste siden ved læreplanen i dag?

Har du forslag til endringer i læreplan klasse B?

Er det noen ting du selv mener læreplanen burde ha større fokus på?


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

 Forfatter(e): Jon Eivind Gullord
Nebojša Puač

 Norsk tittel: Risikoforståelse og selvinnsett - lærernes
forståelse og elevenes læring

 Engelsk tittel: Risk - assessment and self - consciousness -
understanding and learning

 Studieprogram: Trafikkfærdighet

 Emnekode og navn: TLB 251 Kandidatoppgave


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: \_\_\_\_\_

 Dato: 25. 02. 2015

underskrift

Nebojša Puač

underskrift

underskrift

Jon Eivind Gullord

underskrift


**HINT**



