

Veiledningstime Trinn 3

Guidance lesson step 3

-Hvordan blir den gjennomført og hvordan mener vi den kan være?



John-Eirik Evenstad

Stig-Are Evenstad

Morten W. Torbjørnsen

Kandidatoppgave

2-årig grunnutdanning

For trafikklærere

2011



Avdeling for
Trafikklærerutdanningen
Stjørdal 2011

Sammendrag

Oppgavens problemstilling er veiledningstime trinn 3 – hvordan blir den gjennomført og hvordan mener vi den kan være? Vi har tatt for oss førerkort klasse B, fordi vi blir utdannet trafikklærere i denne klassen og veiledningstimen trinn 3 blir et høyaktuelt tema i vår hverdag.

Innholdet i oppgaven tar for seg oppbygningen av føreropplæringen fra forankring i lovverket via læreplanen og frem til veiledningstimen trinn 3. Vi har også belyst enkelte moment som lå til grunn for utarbeidelse og hensikt med dagens føreropplæring. Med dette vil man få en helhetlig forståelse for hva som formidles i oppgaven.

Veiledningstimen trinn 3 kan sees på som et verktøy myndighetene har til å styre og kvalitetssikre føreropplæringen. Gjennom dette bidrar den med en positiv effekt til Norges overordnede formål i trafikksikkerhetsarbeidet – nullvisjonen.

For å innhente data ble det gjennomført en forskning i form av feltundersøkelse og kvalitativt intervju som metode. Grunnlaget for vår forskning var et lite antall av trafikklærere og elever fra bredt spekter innenfor trafikkskolebransjen. I tillegg brukte vi våre egne oppfatninger av hvordan veiledningstimen kunne gjennomføres. Gjennom forskningen fant vi ut at det finnes et uttal av varianter og måter å gjennomføre veiledningstimen på, men likevel holde seg innenfor de rammene som er satt.

Da vi sammenlignet resultatet opp mot hensikten og målene for timen, fant vi ut at veiledningstimen i mange tilfeller ga en dårlig effekt. Ut fra dette så vi et klart potensial til å utvikle en form for beskrivelse som kunne være til nytte for trafikklæreren i planlegging av veiledningstime trinn 3.

Konklusjonen ble at vi anbefaler trafikklæreren å sette seg grundig inn i mål og hensikt med veiledningstimen trinn 3. Han bør planlegge sin undervisning etter de rammer og intensjoner som gis i lærerplanen. Det vil være en stor fordel om undervisningen har et preg av induktiv framstilling for å imøtekomme elevforutsetningene best mulig. Timen bør struktureres og inndeles i tre deler slik at eleven utvikler evner innenfor selvinnsikt, refleksjon og vurdering. Undervisningen må legges opp med tanke på to-veis kommunikasjon med lik transaksjon mellom lærer og elev.

Summary

The main question in this thesis is step 3 guidance lesson - how it is implemented and how we believe it can be done? We have used the curriculum for drivers license class B, because we are soon to be educated driving instructors in this class and guidance lesson step 3 is an important topic in our daily lives.

The contents of the thesis deals with the structure of driver training from the foundation in the law through the curriculum and at last to the guidance lesson step 3. We have also examined some aspect that was the basis for the preparation and purpose of the current driver training. This will contribute to a comprehensive understanding of what is conveyed in the thesis. Guidance Lesson Step 3 can be viewed as a tool the government has to control and assure the quality of driver training. This contributes to a positive effect to *“nullvisjonen”*.

To obtain data it was carried out a research in form of field survey and qualitative interviews. The basis of our research was a small number of driving instructors and students from the broad spectrum within the industry of driving instructors. In addition, we used our own perceptions of how guidance lessons could be conducted. Through research we found that there are countless variations and ways to conduct the guidance lesson, and still remain within the limits that are set.

When we compared the results against the purpose and goals for the lesson, we found that the guidance lesson in many cases gave a bad effect. From this, we saw a clear potential to develop a form of description that could be useful for driving instructors in planning the guidance lesson step 3.

The conclusion was that we recommend the driving instructor to familiarize themselves thoroughly into the goal and purpose of guidance lesson step 3. He should plan his teaching after the limits and intentions contained in the curriculum. It will be a great advantage if the education is planned in an inductive way to meet the consumption of each student as well as possible. The lesson should be structured and divided into three parts so that the student develops skills in self-knowledge, reflection and assessment. Education must be planned with regard to two-way communication with the same transaction between teacher and pupil.

Forord

Denne oppgaven er en del av den obligatoriske utdanningen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, avdeling for trafikklærerutdanning. Kravet til oppgaven var at den skulle være relatert til emnene i det 2-årige høgskolekandidatstudiet.

Det ble en omfattende og vanskelig prosess å velge tema og problemstilling. I løpet av denne tiden har vi nok vært innom 3 ulike problemstillinger hvor vi hver gang følte at dette ikke ble det helt riktige. Det var ikke før etter at en av oss på gruppa hadde vært pedagogisk observatør på en veiledningstime trinn 3 at temaet ble klart. Det var ikke mulig for oss å oppdrive en enkel og grei forklaring på hvordan man kan gjennomføre timen. Dette trigget oss til å finne mer ut hvordan denne timen gjennomføres og om vi kanskje kunne finne et alternativ som flere kunne få bruk for.

Det har etter hvert blitt mange lange dager og kvelder og det vi trodde skulle bli en grei skuring, ble til et mye mer omfattende arbeid. Vi gikk inn i oppgaven med svært mange ubesvarte spørsmål men vi kan alle si oss enige om at vi har i løpet av oppgaven fått svar på det meste.

Til slutt vil vi benytte anledningen til å takke Svein Loeng og Rolf Robertsen ved Hint for hjelp. Vi ønsker også å rette en stor takk til de trafikkskoler, lærere og elever som vi har vært så heldige å få lov å observere og intervju.

Vi vil også gi oss selv en liten klapp på skuldra for god innsats i denne prosessen ☺.

Stjørdal, Mars 2011

John-Eirik Evenstad

Stig-Are Evenstad

Morten W. Torbjørnsen



Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	2
Summary	3
Forord	4
Innholdsfortegnelse	5
1. KAPITTEL 1 - INNLEDNING	7
2. KAPITTEL 2 - KUNNSKAPSSTATUS/TEORI	8
2.1 Læreplanen	8
2.2 GADGET-modellen.....	10
2.3 DRM - den didaktiske relasjonsmodellen	11
2.3.1 Evaluering	12
2.4 Veiledningstime trinn 3	12
2.4.1 Bakgrunn og hensikt.....	13
2.4.2 Veiledning	14
2.4.3 Veiledningsstrategier.....	15
3. KAPITTEL 3 – METODE.....	18
3.1 Problemstillingen.....	18
3.2 Informasjonskilder.....	19
3.3 Undersøkelse	19
3.4 Intervju.....	20
3.5 Feilkilder.....	20
4. KAPITTEL 4 – RESULTATER OG KOMMENTARER.....	21
4.1 Resultat fra undersøkelsen – trafikklærere over 6 år.....	21
4.2 Resultat fra intervju – trafikklærere over 6 år og elev.....	22
4.3 Resultat fra undersøkelsen – trafikklærere under 6 år.....	22
4.4 Resultat fra intervju – trafikklærere under 6 år og elev.....	22
4.5 Kommentarer til resultatene	23

4.6	Vårt alternativ til veiledningstimen trinn 3.....	24
5.	KAPITTEL 5 – DRØFTING	25
5.1	Drøfting av teori	25
5.2	Drøfting av resultatene	27
5.3	Drøfting av vårt alternativ til veiledningstimen trinn 3.....	27
6.	KAPITTEL 5 – AVSLUTTNING	29
6.1	Konklusjon.....	29
	Litteraturliste	30
	Vedlegg	31
	Vedlegg 1 - Hovedmål.....	31
	Vedlegg 2 - Trinnmål	31
	Vedlegg 3 - Intervjuguide.....	33
	Vedlegg 4 – skjema til samtykke.....	34
	Figur 1.1 - Trinnvis opplæring	35
	Figur 1.2 - GDE-matrisen.....	35
	Figur 1.3 - Den didaktiske relasjonsmodell.....	36

1. KAPITTEL 1 - INNLEDNING

Som trafikkklærere vil man før eller siden være nødt å gjennomføre veiledningstime på trinn 3 i føreropplæringen klasse B. Som studenter på HiNT avd. for trafikkklærerutdanning har vi allerede vært innom temaet og vi har også hatt muligheten å gjennomføre timen med våre egne førerkortaspiranter.

Vi ble i forkant av veiledningstimen litt usikker på hvordan veiledningstimen på trinn 3 egentlig skulle gjennomføres. En gjennomgang av målet i læreplanen følte vi ikke var til stor hjelp. Utallige internettsøk, samtaler og telefoner til personer vi trodde kunne gi oss et godt svar gjorde oss enda mer usikre og vi følte en stund at ingen helt visste hvordan veiledningstimen skulle gjennomføres.

Vi kontaktet flere av nærveilederne på HiNT for å undersøke hvilken formening de hadde om veiledningstimen og om det var mulig å få et klart svar fra dem. Etter flere samtaler og enda flere synsvinkler kunne vi ikke si at vi var blitt noe klokere.

Dette var den underliggende årsaken til at problemstillingen i oppgaven vår ble som følgende:

“Veiledningstime trinn 3 – hvordan blir den gjennomført og hvordan mener vi den kan være?”

Oppgaven vår er basert på feltundersøkelse og intervju, underbygget av berørte teoretiske temaer.

I grove trekk kan vi si at opplegget gikk ut på at vi skulle observere ulike trafikkklærere gjennomføre veiledningstime trinn 3 med elever. Deretter skulle vi innhente enda mer informasjon i form av intervju, før vi til slutt sammenfattet dette til en oversikt og drøfting over hvordan veiledningstime trinn 3 blir gjennomført.

I og med at vi hadde støtt på så mange forskjellige oppfatninger av timen ønsket vi også å komme med et eget alternativ til hvordan man kan gjennomføre veiledningstime trinn 3 med best mulig resultat.

2. KAPITTEL 2 - KUNNSKAPSSTATUS/TEORI

2.1 Læreplanen

Lærerplanen for klasse B/BE er hjemlet i Vegtrafikklovens § 28, jf.

Trafikkopplæringsforskriftens kapittel 7. Her fremgår det at Vegdirektoratet fastsetter læreplaner, men de er ikke å betrakte som forskrifter etter forvaltningsloven. Med andre ord er læreplanen å anse som en veiledning innenfor trafikkopplæringen og er ikke lovpålagt å etterfølge. Når det er sagt sier trafikkopplæringsforskriften at opplæringen skal gjennomføres etter et fastsatt trinnvis opplæringsforløp, noen vi vil komme nærmere tilbake til.

Årsaken til utarbeidelsen og innholdet av læreplan for klasse B er mange, noen av disse skal vi se nærmere på.

I Nasjonal Transportplan for 2002-2011 fikk føreropplæringen en stor og bred omtale der hovedbudskapet var å styrke opplæringen i alle klasser. Som et produkt av dette ble det 1. januar 2005 innført læreplaner i alle førerkortklasser. Hvis vi ser dette opp mot det store perspektivet, gjenspeiler utarbeidelsen av læreplanen et viktig bidrag mot å fremme nullvisjonen og bedre trafikkopplæringen.

Vegdirektoratet og Statens vegvesen har gjennom håndbok 260 sagt følgende:

”En læreplan skal fylle flere funksjoner. Den skal være informerende og formidlende, og dermed gi uttrykk for hvilken kunnskap og hvilke verdier som er representert i samfunnet og hvordan disse er ønsket prioritert for det enkelte skolenivået. Videre vil læreplanen ha en styrende funksjon. Læreplanen skal styre og til dels være en kontrollinstans for hva som foregår i klasserommet. Læreplanen skal bidra til å sikre at opplæringen innen et skolenivå/-trinn bygger på de samme målene.”

Med dette som bakgrunn kan man forstå at læreplanen er en veiledning for lærerens undervisning og ikke en forskrift som skal følges.

Læreplanen for førerkortklassene B og BE er utgitt som håndbok 252 av Statens vegvesen og Vegdirektoratet. Vi har i denne oppgaven valgt å ta utgangspunkt i den delen som omhandler førerkortklasse B og ikke BE.

Læreplanens innhold

Læreplanen for klasse B blir omtalt i de tre første kapitlene i læreplanen for klasse B og BE. Innholdet er tuftet på de mål og krav som er fastsatt av Vegdirektoratet gjennom trafikkopplæringsforskriften. Læreplanen starter med en innledning hvor det redegjøres for hva som er bakgrunnen til dens eksistens, hvor dagens føreropplæring har sin forankring i forhold til lover og regler, og til slutt hvordan læreplanen skal bidra til en bedre førerkortopplæring.

Det første kapitlet inneholder hvordan man utvikler trafikal kompetanse ved å definere uttrykk, og hvordan en elev skal utvikles for å bli en best mulig fører. Avslutningsvis blir temaene i føreropplæringen gjennomgått med tanke på hva en elev skal tilegne seg i løpet av opplæringen.

Andre kapittel tar for seg opplæringens hovedmål og skisserer hvordan den foregår i ulike trinn. Se vedlegg 1.

I kapittel tre blir hovedmålene for hvert trinn gjengitt slik de er fastsatt i forskriften om trafikkopplæring og førerprøver med mer, samt henvisninger til forskriftens paragrafer. Se vedlegg 2.

Størsteparten av kapitlet gir en grundig beskrivelse av hvert enkelt trinn i opplæringen, veiledningstimene og omfanget av den obligatoriske opplæringen.

Læreplanens trinnvise opplæring

Se vedlegg, figur 1.1, modell over trinnene i opplæringen.

Føreropplæringen blir gjennomført i fire trinn. Det er målene i trinnene som gir grunnlag for hvor godt utbytte en elev vil ha i det neste trinnet. Innholdet i hvert enkelt trinn gir et grunnlag som videreføres og påbygges i det neste trinnet. Det samlede kjøreferdighetsnivået gir utslag for å identifisere hvor i opplæring eleven befinner seg. For å bestå en førerprøve må eleven inneha et godt nivå på den samlede kompetansen som er gitt av målene i hvert enkelt trinn. For å forenkle opplæringen slik at en elev slipper å gjennomgå samme lærestoff flere ganger, er opplæringen modulbasert. Det vil i korte trekk bety at trinn 1(trafikal grunnkurs) er en modul som gjelder for alle lette klasser. Dersom det ønskes førerkort i flere lette klasser, holder det med ett trafikal grunnkurs.

Noe av trafikkopplæringen er gjort obligatorisk. Grunnen til dette er å sikre at elever får den nødvendige kompetansen som skal til for å skape kunnskap, ferdighet, holdninger og motivasjon for å kjøre på en sikker måte. Noen av opplæringsmålene som fører til denne kompetansen er vanskelig eller for tidkrevende å få målt ved hjelp av prøver og lignende. For å være sikre på at slike mål blir gjennomført i opplæringen er de gjort obligatorisk. Dermed må eleven følge et sett med timer som er fastsatt av Vegdirektoratet med konkrete temaer. Totalt sett er den obligatoriske opplæring satt til 26 undervisningstimer. To av disse timene er satt til avsluttende veiledningstime trinn 2 og trinn 3, noe vi kommer tilbake til.

2.2 GADGET-modellen

GADGET-modellen (**G**uarding **A**utomobile **D**river's through **G**uidance, **E**ducation and **T**echnology) er meget sentral i forhold til dagens førerkortopplæring klasse B. Den ble utarbeidet gjennom et europeisk forskningsprosjekt som tok for seg føreopplæringen og utvikle den til en felles plattform for opplæring i alle klasser som etter hvert er blitt kalt GDE-matrisen.

Matrisen er utviklet vertikalt rundt fire hierarkiske nivåer: Fra lavest, som tar for seg manøvreringsnivå, oppover mot taktisk nivå, strategisk nivå og til slutt der opplæringen på toppen når det overordnede nivået.

I tillegg er hvert nivå inndelt i 3 horisontale ”bolker” som fra venstre mot høyre angir innhold og hva som skal læres: Til venstre i hvert nivå inneholder kunnskap om faktorer som påvirker kjøringen, midten inneholder kunnskap om når faktorer gir negativ effekt og til høyre inneholder innsikt i hvordan en selv forholder seg til eller står i forhold til faktorene.

Modifisert utgave av GADGET-modellen

Se vedlegg, figur 1.2, modell av GDE-matrisen.

De ulike nivåene i matrisen må sees i direkte tilknytning til læreplanen. Nivå 1 i matrisen henger sammen med trinn 2 i læreplanen, nivå 2 med trinn 3 og nivå 3 med trinn 4. Med andre ord starter undervisningen nede i venstre hjørne og avsluttes oppe i høyre hjørne.

Matrisen er dermed ment å være et verktøy for trafikklæreren i ulike undervisningssituasjoner. Å planlegge undervisningen etter denne matrisen vil gi flere positive effekter.

For eksempel kan man på en enkel måte identifisere ståsted for opplæringen og dermed ”stake” ut en riktig kurs videre samtidig som man får en bedre refleksjon over opplæringsforløpet.

Ut fra egenerfaring med førerkortaspiranter (FA) kan det være stor forskjell mellom ulike typer personer ut fra alder, kjønn, interesser osv. Dette medfører at man kan ikke ha lik undervisning for alle. For en ung gutt som bærer preg av å være risikotaker må man individtilpasse undervisningen slik at målene nås på en hensiktsmessig og riktig måte. For en eldre dame som tenker risiko i alle vurderinger, må kanskje undervisningen legges opp helt motsatt får nå de samme målene. Her vil GDE-matrisen være et effektivt hjelpemiddel for å planlegge disse to undervisningstypene slik at opplæringen foregå i trå med retningslinjer i læreplanen.

2.3 DRM - den didaktiske relasjonsmodellen

I likhet med GDE-matrisen er den didaktiske relasjonsmodellen (heretter kalt DRM) et viktig verktøy for å kunne effektivt ivareta og planlegge undervisningen. DRM gir oss muligheten til å detaljplanlegge undervisningen opp mot et overordnet mål som i trafikkopplæringen er nullvisjonen. DRM for trafikkopplæring har 8 faktorer som påvirker hverandre ut i fra hvor mye den enkelte forandres. Derfor er det viktig at man ikke fremhever enkelte faktorer, siden man kan stå i fare for å miste fokus på andre elementene.

Se vedlegg, figur 1.3, den didaktiske relasjonsmodell

I Statens Vegvesen, håndbok 260 (2005) som underbygger opplæringsforskriften, vises det på side 26 til en modell med 6 kategorier som er de mest sentrale didaktiske kategoriene i forhold til alle undervisningssituasjoner. I vedlegg 1.3 vises en annen modell av DRM som er utviklet av Svein Loeng et al. i boken ”*voksenpedagogikk i kompetansesamfunnet*” som vi mener kan være mer gunstig for trafikkskolebransjen. Dette fordi trafikkskolene i stor grad utvikler egen organisasjonskultur noe som blir tatt med som egen kategori i DRM.

2.3.1 Evaluering

Grunnen til at det er evaluering i undervisningen er å forsikre at målene i læreplanen er nådd på en tilfredsstillende måte. Generelt sett kan en evaluering eller vurdering skje på to forskjellige måter.

Den ene er formativ som betyr at evalueringen skjer underveis i opplæringen. Eksempel kan være i tilknytning til vær kjøretime eller veiledningstime. Den andre formen er summativ, denne vurderingsform gis ved førerprøven og vil være den avsluttende vurderingen.

I tillegg til vurdering brukes også obligatorisk opplæring for å nå målene. Denne vurderingen kan man si er sidestilt med formativ vurdering siden dette er undervisning som gjennomføres underveis. Den obligatoriske opplæringen betraktes også som styrende med bakgrunn i at målene for slik type undervisning er vanskelig å vurdere summativt (førerprøve).

2.4 Veiledningstime trinn 3

Veiledningstime trinn 3 er fastsatt som obligatorisk opplæring som skal gjennomføres med forankring i "Forskrift om trafikkopplæring og førerprøver" § 7-5. Forskriften sier følgende om den pålagte timen:

"Med utgangspunkt i elevens prestasjoner, skal eleven og læreren sammen ta stilling til i hvilken grad målene for trinnet er nådd. De skal sammen vurdere om eleven kan kjøre tilnærmet selvstendig.

Læreren skal gi eleven en tilråding i spørsmålet om eleven har den kompetansen som er nødvendig for å få et godt læringsutbytte av opplæringen i neste trinn. Veiledningstimen skal være av 45 minutters varighet og inneholde både praktisk kjøring og en veiledningssamtale. Vurderingen av kjørekompentansen etter trinn 3 er skjønnsmessig. Læreren skal foreta en helhetsvurdering av kjørekompentansen".

Selv om veiledningstimen er obligatorisk og skal gjennomføres, er det dermed ikke sagt at eleven trenger å følge rådene som gis av læreren. Det er opp til eleven å bestemme om han/hun vil gå videre til neste trinn i opplæringen selv om måloppnåelsen ikke er tilfredsstillende. Å sette et "forbud" mot at eleven kan gå videre til neste trinn har til nå ikke vært aktuelt, da dette medfører en lovendring i forkant. Trafikkskolen har mulighet til "å

avvise” eleven hvis det fremgår at eleven ikke innehar den kompetanse som skal til for å gå videre. Dette er noe som ikke har hvert praktisert i stor grad. En slik avvising skal meldes inn til Statens vegvesen. I tilfeller der eleven ikke aksepterer avvisingen, forelegges spørsmålet til Vegvesenets regionkontor hvor et formelt vedtak blir fattet. Et slikt vedtak kan igjen påklages. Det som er viktig å tenke på i denne sammenheng er at det ikke stilles noen krav til ny veiledningstime etter at den først er gjennomført, og at en elev først kan avvises ved gjennomføringen av den obligatoriske opplæringen.

2.4.1 Bakgrunn og hensikt

Målet med veiledningstimen er at elev og lærer sammen skal komme fram til hvilken grad målene for trinn 3 er nådd. Ut fra dette skal læreren komme med en tilrådning om eleven har den kunnskapen som skal til får å få et godt utbytte på trinn 4. Dette er noe som må sees i sammenheng med trinnmålet som står beskrevet i Læreplanen for klasse B, side 33. I samtalen skal eleven veiledes slik at det gjøres opp status for hvor i opplæringen eleven står, og det bør legges en plan for videre læringsprosess.

Når føreropplæringen for klasse B var under revidering og frem til det ferdige produkt, var tanken bak veiledningstimen trinn 3 at den skulle fungere som en ”kjøretest” eller ”tentamen” før man gjennomfører siste del av opplæringen og gikk opp til førerprøve. Myndighetene ønsket å styre føreropplæringen slik at ingen kunne stille til førerprøve uten å være på et tilfredsstillende nivå. For å ivareta denne styringen har myndighetene konkretisert dette under kommentarer til trinn 3 i læreplanen med følgende:

”Når opplæringen i trinn 3 er fullført skal kompetansen være nær det nivået hvor eleven kan kjøre selvstendig og kravene til førerprøven. Eleven skal kunne kjøre effektivt og behagelig, miljøriktig og økonomisk i variert trafikkmiljø i god samhandling med andre trafikanter.”

I forskriften som regulerer veiledningstimen står det ingen ting om hvordan en veiledningstime skal gjennomføres i form av krav eller retningslinjer til innhold. Det eneste som er fastsatt er at veiledningstimen skal ha en varighet på 45 minutter, den skal inneholde en praktisk del og en veiledningssamtale. Ut fra dette legger læreplanen føringer for at veiledningstimen kan tolkes på forskjellig vis og dermed gjennomføres med forskjellig innhold.

2.4.2 Veiledning

Det finnes i dag så mange forskjellige oppfatninger og teorier om veiledning at det synes umulig å finne en felles definisjon på uttrykket veiledning. Fremst i læreplanen for klasse B står følgende sitat av Søren Kierkegaard.:

Om å veilede

”....at man, når det i sannhet skal lykkes en å føre et menneske et bestemt sted hen, først og fremst må passe på å finne ham der hvor hen er, og begynne der.

Sitatet er lite forståelig for en person som er ute etter en klar definisjon på hva veiledning er. Med tanke på dette har vi prøvd å gi en kortfattet forklaring som forhåpentlig vis vil gjøre ting klarere.

Vi betrakter veiledning som et pedagogisk hjelpemiddel for å tilnærme eleven læring. Veiledning brukes like godt i teoretiske sammenhenger som praktiske. Hensikten er å stimulere til læring og utvikling hos eleven. I veiledningstimen er dette en prosess som innebærer at både elev og lærer er delaktig, i tillegg til at den skal inneholde både en læringsdel og en vurderingsdel.

I veiledningstimen skal det foregå en veiledningsprosess mellom lærer og elev. Læreplanen gir ingen direkte føringer på hvilke veiledningsstrategier som bør brukes, men den legger føringer på hva en elev skal inneha av kompetanse og kunnskap om selvinnsikt mot slutten av opplæringen. Med selvinnsikt menes at eleven selv skal utvikles til å vurdere sine sterke og svake sider.

I læreplanen for førerkort klasse B, håndbok 252, side 10 står det følgende om selvinnsikt:

”Mot slutten av opplæringen, når elevene har en mer variert kjøree erfaring og bedre forståelse for betydningen av egne handlings- og vurderingstendenser, må elevene konfronteres med og reflektere over egne atferdstendenser. Denne innsikten er en viktig ballast når kjøringen på egen hånd starter.”

Veiledningsstrategier er å anse som hjelpemidler trafikklæreren bruker underveis i veiledningstimen på trinn tre. Siden det ikke satt noen form for retningslinjer på området, står trafikklæreren fritt i forhold til valg av strategier. Dette kan sees på som en utfordring, da trafikklæreren i forkant av timen ikke vet hvilken strategi som passer best til den enkelte elev, og må dermed individtilpasse strategien ut fra elevforutsetningene.

For å oppnå en slik kompetanse som står beskrevet i læreplanen er det viktig med refleksjon. Dermed står refleksjon, selvinnsikt og individtilpassning som tre sentrale begreper i forhold til valg av veiledningsstrategi.

2.4.3 Veiledningsstrategier

Gjennom vår problemstilling ser vi oss nødt til å skissere opp hvilke veiledningsteorier vi har lagt til grunn i oppgaven. Vi oppdaget fort at veiledningsjungelen bød på en høy grad av forvirring. Veiledning har virkelig skutt fart i de siste 15-20 årene og det er et mangfold av ulike teorier, strategier og metoder. Etter en samtale med veileder Svein Loeng ble vi anbefalt å fokusere på litteratur hentet fra én bok. Vi ble anbefalt boka “Veiledning i praksis” (Pettersen, Løkke, 2004) da denne boka berører området veiledning på en god og oversiktlig måte. For en trafikklærer vil det å velge en bestemt veiledningsmetode fra denne jungelen bli en nesten umulig oppgave.

Eleven skal i løpet av opplæringen vise evne til selvinnsikt. Hvis man ønsker å oppnå selvinnsikt er det viktig at eleven har mulighet til å vise evne til refleksjon. For at dette skal få et best mulig resultat må trafikklæreren benytte seg av ulike veiledningsmetoder. Vi har valgt å belyse tre ulike hovedretninger innen veiledning:

- Handlingsorientert veiledning – læring gjennom handling
- Veiledning som refleksjon – læring gjennom samtale
- Veiledning – deltakelse, handling og samtale

Disse hovedretningene beskriver og forklarer hvordan veiledning som fag og felt har utviklet seg opp gjennom tidene. Som skrevet tidligere er veiledningsjungelen omfattende og meget vanskelig å sette seg inn i. Ved å beskrive disse tre hovedretningene/utviklingstrender mener vi det blir lettere for leseren å forstå hva vi har lagt til grunn senere i oppgaven.

Handlingsorientert veiledning – læring gjennom handling.

Denne veiledningsmetoden er ofte omtalt som *mester-svenn* eller *mester-lærling*. Metoden går ut på at læreren/mesteren demonstrerer og forklarer hvordan ulike oppgaver skal gjøres for eleven/svenn. Etterpå vil eleven forsøke å kopiere det læreren har demonstrert. Læreren vil gå inn å korrigere eleven med mer detaljert instruksjon etter hvert som eleven øver. Dette danner et mønster med demonstrasjon, øving, korreksjon og mer øving. (Pettersen, Løkke, 2004)

I bunn og grunn er denne typen veiledning basert på erfaringsutveksling og at man søker læring gjennom handling (learning-by-doing).

Denne veiledningstypen har av mange blitt karakterisert som umoderne og lite tilpasset dagens kunnskapssamfunn. Den bidrar i liten grad til refleksjon og selvvinnsikt da lærerens autoritære stil legger store føringer. Handlingsorientert veiledning tar heller ikke hensyn til hvilke kunnskaper eleven sitter inne med. Veiledningen er basert på at det som skal læres bort er praktisk kunnskap og yrkesutførelse.

Handlingsorientert veiledning kan i stor grad sammenlignes med instruksjon som læreraktivitet. Trafikklæreren demonstrerer for eleven hvordan oppgaven skal løses hvorpå eleven gjennomfører oppgaven og læreren korrigerer eventuelle feil.

Veiledning som refleksjon – læring gjennom samtale.

Denne retningen innen veiledning blir ofte omtalt som reflekterende veiledning, hvor prinsippet er læring gjennom samtale (learning-by-talking).

Den er i stor grad en motsetning til handlingsorientert veiledning ved at veiledningen skjer i skjermede omgivelser fra den praktiske utøvelsen. Her er det fokus på presentasjon, beskrivelse og analyse av de oppgaver og problemer som eleven står ovenfor. Veiledningen skjer gjennom samtale som er preget av diskusjon, overveielse og refleksjon av teori, så vel som praksis.

I Pettersen og Løkke (2004) framhever Laurvås og Handal (1990) veiledning som en metode som er spesielt egnet når man ser på området mellom teori og praksis. Reflekterende veiledning skal være en slags pedagogisk strategi som bygger bro mellom teori og praksis slik at overgangen blir så god som mulig.

Hvis vi ser på målene i læreplanen førerkortklasse B og spesielt på målet for veiledningstimen trinn 3, består det av en fin balansegang av teoretiske og praktiske temaer. Eleven skal ha forståelse og kunnskap om regler og metoder samt at han/hun skal kunne gjennomføre dette i praksis og til slutt skal kandidaten også ha evne til å reflektere over egne prestasjoner og vise evne til selvvinnsikt.

Det vi ser er at de to veiledningsretningene vi har presentert til nå er meget gode på hvert sitt område. Det som blir utfordringen for trafikklæreren er at gjennom veiledningstimen trinn 3 skal eleven vise evne til å sette teori ut i praksis samtidig som refleksjon og selvvinnsikt står høyt.

Her kommer den siste veiledningsmetoden frem.

Veiledning – deltakelse, handling og samtale

Veiledning gjennom deltakelse, handling og samtale har kommet frem som en ny utviklingslinje de siste 10-15 årene. Her ser vi en klar tendens til at de to overstående metodene er blitt smeltet sammen til en ny type veiledning. Her er det forsøkt å integrere hovedmomenter fra handlingsorientert veiledning og refleksjonspreget veiledning til en ny retning. (Pettersen, Løkke, 2004)

Det som er særtrekket til denne metoden er at den som blir veiledet, gjennom samtaler og refleksjoner med veilederen kommer frem til ulike oppgaver som skal/kan gjennomføres. Veilederen observerer hvordan oppgavene blir gjennomført og kan bryte inn for å gi tips og refleksjoner underveis i prosessen.

Mester-svenn metoden kommer klart frem da veilederen har direkte overblikk over den praktiske utførelsen og kan gripe inn å justere underveis. Samtidig kan også den veiledede be om veiledning i form av forslag og råd til hva som kan gjøres annerledes.

Den refleksjonspregede veiledningen skjer i for – og etterkant av den praktiske gjennomføringen. Dette gjøres ved at veileder og den veiledede gjennom samtale, reflekterer over hva som skal skje/har skjedd i den praktiske delen.

“Veiledningstimen skal være av 45 minutters varighet og inneholde både praktisk kjøring og en veiledningssamtale” –Læreplan førerkortklasse B

Læreplanen ble som skrevet tidligere innført i 2005. Gjennom flere ulike prosesser har veiledning som fag blitt implementert i læreplanen og vi ser det som ganske naturlig at den nye hovedretningen innen veiledning også er lagt til grunn i læreplanen og dens oppbygging.

3. KAPITTEL 3 – METODE

For å komme fram til et svar på problemstillingen vår har vi valgt å legge opp til to forskjellige strategier i forhold til valg av metoder. Den ene metoden er å gjennomføre en form for feltundersøkelse og den andre er å gjennomføre kvalitative intervju med trafikklærere. Bakgrunn for at vi valgte disse to typene metode var å få så konkret svar på området som ønsket.

Med feltundersøkelse mener vi at det innhentes primærdata ved å dra ut i felten. Primerdata er data som ikke er innhentet eller produsert av andre. Vi forstår med kvalitativt intervju at intervjuer velger spørsmål, der den som blir intervjuet formulerer svaret.

3.1 Problemstillingen

Veiledningstime trinn 3 – hvordan blir den gjennomført og hvordan mener vi den kan være?

Delproblemstilling:

Hva bør en veiledningstime inneholde?

Vår intensjon for valg av denne problemstillingen var å se på muligheten for å utarbeide et alternativ for hvordan en trafikklærer kan gjennomføre veiledningstime trinn 3. Dette for å få størst mulig effekt ut av timen med tanke på målene og hensikten bak veiledningstimen. Det vi ønsker å sette fokus på er å fastsette konkrete rammer og retningslinjer som sørger for at alle trafikklærere har en lik metode å gjennomføre veiledningstimen på, noe som i det lange løp vil sørge for en enda bedre trafikkopplæring.

Å gjennomføre en veiledningstime vil kreve en spesiell kompetanse fra trafikklæreren i forhold til temaet. Nivået på denne kompetansen vil vi kunne måle ved å få bakgrunnsinformasjon om trafikklæreren, fra hvilken tid læreren tok utdannelsen og i hvor stor grad læreren har gjennomgått etterutdanning.

Ut i fra valg av metode var det svært vesentlig at vi fikk skaffet oss den riktige kunnskapen om hva en veiledningstime kan inneholde og hvilke rammer som ble brukt i gjennomføringen. Ved å være i en posisjon der man med egne øyne fikk sett den aktuelle situasjonen med flere trafikklærere, ville man se om det var metoder og innhold som skilte seg ut fra å belyse hensikten med veiledningstimen i en positiv eller negativ retning. Med andre ord kunne vi se i

hvilken grad de forskjellige lærernes undervisning står i stil til læreplanens innhold, noe som er interessant med tanke på formuleringen i læreplanen opp mot hva trafikklæreren faktisk får realisert i sin undervisning.

3.2 Informasjonskilder

Informasjonskildene som er grunnlaget både for undersøkelsen og intervjuet besto av 6 trafikklærere og 6 elever ved 6 forskjellige skoler. Den ene skolen ligger under det offentlige skoleverket, der de har førerkort klasse B som en del av sin utdanning. Den andre skolen er å betegne som en stor kommersiell trafikkskole som driver opplæring i alle førerkortklasser. Den tredje er trafikklærerutdanningen og de tre siste er enkeltmannsforetak. Det fine med å ha et slik bredt spekter i forhold til type trafikkskoler, er at vi får sett hvordan veiledningstimene styres via undervisningsplanen til de enkelte skolene.

Utvalget er i utgangspunktet lite å drive forskning på, men man kan dermed gjøre en litt grundigere undersøkelse ved at de utvalgte har ulikt ståsted i forhold til lærerrollen. Av de 6 trafikklærerne har 2 av dem under 6 års fartstid i yrket, en er student og går på trafikklærerutdanningen ved HiNT og den andre har vært i yrket ca 1 år med samme utdanning. De resterende har mer eller mindre lang erfaring utover 6 år med utdanning fra STLS. Vi har valgt å dele gruppen i to. Den ene gruppen består av trafikklærere med inntil 6 års erfaring, den andre gruppen har over 6 års erfaring. Bakgrunnen for denne inndelingen er at den nye læreplanen trådte i kraft ved dette tidspunktet (2005). Ved å sammenligne funnene, kan man se om erfaring har utslag på hvordan veiledningstime trinn 3 blir gjennomført.

Elevene som var med i undersøkelsen og intervju, var tilfeldige elever ut fra det som var satt opp i trafikklærerens timeplan. Det eneste kriteriet som vi hadde satt på forhånd var at elevene hadde fulgt den samme trafikklæreren gjennom hele opplæringen.

3.3 Undersøkelse

Selve undersøkelsen handlet om å observere hvordan et utvalg av trafikklærere utfører veiledningstime trinn 3 i praksis. Undersøkelsen ble gjennomført ved å observere fra baksetet på skolebilene som gir et helhetlig bilde av situasjonen samtidig som man får inntrykk som gjør bearbeidingen av data lettere. Undersøkelsen for vår del ble gjennomført ved at vi

underveis i veiledningstimen noterte en beskrivelse av timen. Ut av det ble det gjort en tolkning som til slutt ble til et resultat.

Trafikklærerne er utvalgt på bakgrunn av spredning i antall år i yrket og forskjellige former av trafikkskole. Denne undersøkelsen har gitt oss et sammenligningsgrunnlag å jobbe med i forhold til problemstillingen, der vi ønsket å se på om veiledningstimen trinn 3 blir gjennomført så optimal som mulig med tanke på intensjonen og hensikten bak veiledningstimen.

3.4 Intervju

For å samle inn bakgrunnsstoff rundt emnet ble kvalitativt intervju brukt som metode for å innhente de riktige dataene. I enkelte situasjoner var det overveiende viktig å få konkretisert momenter for å få det helhetlige overblikket eller innblikk i forhold til problemstillingen. Ved å intervjuere elever fikk man innsikt i hvordan de oppfatter veiledningstimen i forhold til nytteverdien og hvilken informasjon som er formidlet av læreren i forkant av veiledningstimen. Intervjuguide kan sees i vedlegg 3.

3.5 Feilkilder

Faren for at feilkilder kan forekomme er alltid til stede ved gjennomføring av en slik oppgave. Vi ønsker her å peke på mulige feilkilder som kan fremtre i vår oppgave. I første del av oppgaven har vi belyst ulike faglitteratur. Her kan det være viktig å tenke på at vi som forfattere av oppgaven sitter inne med forkunnskaper når vi bearbeider ny litteratur. Dette kan bidra til at vi forstår teorien ulikt, og at det derfor kan medføre fortolkning helt ulike forfatterens intensjon.

I andre del av oppgaven vår er også muligheter for feilkilder til stede. Feilkildene kan oppstå i form av feiltolkninger og misforståelser da intervju og undersøkelse består av samspill mellom mennesker. Feiltolkninger i intervjuet kan fremtre dersom hersker usikkerhet rundt eventuelle spørsmål, vår holdning som intervjuere eller i hvilken grad vi får notert alt som blir sagt. En annen usikkerhet er om intensjonen med spørsmålene blir oppfattet korrekt. Til slutt kan det også oppstå feilkilder ved bearbeiding av råmaterialet.

I undersøkelsen vil et usikkerhetsmoment være den generelle observasjonen i bilen. Vårt førsteinntrykk av både lærer og elev, samt våre forkunnskaper kan bidra til feilkilder i form av

mistolknninger og råmaterialet kan bære preg av et subjektivt syn.

En annen faktor kan være at utvalget vårt har vært noe begrenset både når det kommer til elever og lærere. Dette kan føre til noe magert innsyn i emnet og at dette bør tas i den videre fordypningen.

4. KAPITTEL 4 – RESULTATER OG KOMMENTARER

Opplæringens ambisjoner ovenfor en førerkortkandidat kan vi kort og grovt inndele i ferdigheter som teknisk, trafikal, økonomisk og miljøvennlig kjøring. Tendenser i forhold til vurdering, selvinnsikt, planlegging og forberedelser før kjøring. Her er det viktig at trafikklæreren legger opp til en undervisning som bidrar til problemstillinger og situasjoner slik at eleven aktivt får jobbe med å oppnå opplæringens ambisjoner. For at læreren skal få til dette må han individtilpasse undervisningen til eleven samt bruke sin kapasitet faglig, didaktisk og pedagogisk.

I forhold til de nevnte momentene ovenfor, viser resultatene fra undersøkelsen og intervjuene til klare forskjeller på hvordan veiledningstime trinn 3 blir gjennomført mellom trafikklærere i yrket, over og under 6 år.

4.1 Resultat fra undersøkelsen – trafikklærere over 6 år.

En av hensiktene for veiledningssamtalen er som tidligere nevnt å veilede eleven med tanke på faglig ståsted og videre læringsforløp. I tillegg skal eleven utvikle selvinnsikt og vurdering av sine egne sterke og svake sider. En tydelig tendens hos de lærerne som hadde en ”fartstid” på over 6 år, var at eleven ikke var i fokus i forhold til selvinnsikt og vurdering av sterke og svake sider. Her gikk det tydelig frem at innsikten og vurderingene av eleven var sterkt lærerstyrt. Hos enkelte i denne trafikklærergruppen var disse momentene verken tema eller mål i forhold til timen.

Trafikklærerne bar preg av å være svært induktiv i sin undervisning, der de ikke støttet seg på fastlagte ruter og momenter. Disse trafikklærerne gjennomførte veiledningstimen som en ren tentamen/kjøretest der timen ble delt i to deler, de første 20 minuttene inneholdt praktisk kjøring, mens de resterende 25 minuttene ble brukt til veiledningssamtalen. Elevene ga uttrykk for å være nervøse og klargjorde for trafikklærerne både før og etter timen at de ikke presterte på sitt beste på grunn av settingen.

4.2 Resultat fra intervju – trafikklærere over 6 år og elev.

På de tre første spørsmålene svarte lærerne at de hadde fastsatte moment forhold til rutevalg. Dette underbygges i skolens undervisningsplan med faste områder der de skal vurdere kandidaten ut i fra hovedmål og trinnmål i læreplanen. En av de spurte brukte undervisningsmaterieell i form av skjema over temamål, hvor læreren underveis i kjøringen ”godkjente” hvert tema. Skjemaet blir senere brukt som dokumentasjon for at veiledningstime trinn 3 er gjennomført. Nytteverdien for veiledningstimen er at man får gjennomført en tentamen, slik at man får testet om elevens nivå er på høyde med minimumskravet til en førerprøve.

Trafikklærerne gjorde inntrykk av å gjennomføre veiledningstimen ut i fra mål og hensikt i tråd med læreplanen, i tillegg til at de ikke så noe alternativ måte å belyse hensikten bedre på. Alle var sikre på hvordan veiledningstimen skulle gjennomføres.

Elevene var godt informert om at de skulle gjennomføre veiledningstime trinn 3, og at den innebar en tentamen eller kjøretest. De fleste elevene syntes at timen gikk greit, men følte at de kunne prestert bedre. En av elevene følte at timen gikk svært dårlig.

4.3 Resultat fra undersøkelsen – trafikklærere under 6 år.

Denne gruppen gjennomførte veiledningstimen på en annen måte i forhold til innhold og struktur på timen. Strukturen på timen var fordelt med en 10 minutters veiledningssamtale, påfølgende 25 minutters praktisk kjøring og til slutt 10 minutters veiledningssamtale. Undervisningsformen er svært deduktiv i form av forhåndsbestemte ruter og fastlagte momenter i innholdet. Undervisningen bærer preg av en veiledningsmetode som består av deltakelse, handling og samtale. Temaene og målet med timen er nært knyttet opp mot læreplanen i form av momentene selvinnsikt og vurdering hos eleven. Flertallet ga en sterk tendens til å gjennomføre timen med tanke på å definere elevens ståsted i opplæringen og fastsette et videre opplæringsforløp i samsvar med eleven.

4.4 Resultat fra intervju – trafikklærere under 6 år og elev.

Trafikklærerne i denne gruppen hadde en fast strategi over gjennomføringen. De tok utgangspunkt i eleven og planla gjennomføringen i forkant av veiledningstimen. De fleste

brukte undervisningsmaterieell i form av standardiserte skjemaer med forankring i undervisningsplanen til skolen. Alle svarte i grove trekk at nytteverdien av veiledningstime trinn 3 var at lærer og elev sammen skal finne ståsted for eleven i forhold til føreropplæringen, og legge en slagplan for veien videre.

Samlet sett følte trafikklærerne at de hadde nådd mål og hensikten med veiledningstimen. De var åpne for å justere timens innhold, men var bestemt på at måten den ble gjennomført på var riktig med tanke på størst effekt. Ting de mente kunne justeres, var for eksempel en rute som tar for seg flere momenter i læreplanen samt at de kunne være mer induktiv i undervisningsformen. Gjennom dette ga de uttrykk for at de var trygge på hvordan veiledningstime trinn 3 skal gjennomføres.

Elevene viste på forhånd at de skulle ha veiledningstime, men var usikker på innholdet og hensikt. To av elevene syntes at informasjonen var uklar. Trafikklæreren hadde klargjort for at timen er en form for kjøretest, men at det ikke må oppfattes som en kjøretentamen.

Ut fra dette svarte elevene at de ikke hadde et klart bilde av hva de skulle forberede seg på. Eleven ser til dels sine sterke og svake sider, men de blir ytterligere forsterket i samtalen etter den praktiske kjøringen. Samtlige elever var enige i utfallet av timen, men er usikker på hva neste trinn går ut på.

4.5 Kommentarer til resultatene

Det som kom klart frem av undersøkelsene var at det var store sprik i gjennomføringen av veiledningstimen trinn 3. Noen hadde fastsatte ruter mens andre tok alt på sparket. Resultatet av dette kom fram da vi spurte elevene hvilke inntrykk de satt igjen med etter endt time.

For eksempel hadde det kanskje vært fornuftig om det ble utarbeidet en felles mal for veiledningstimen trinn 3. På denne måten vil bransjen få en identisk metode for gjennomføringen slik at spriket mellom de ulike skolene utjevnes. Ulempen med en slik mal kan være at malen tolkes ulikt av lærerne og at det kan bli vanskeligere å ta hensyn til enkelte moment i den didaktiske relasjonsmodellen (se vedlegg figur 1.3), som elevforutsetninger og den enkelte elevs bakgrunn, øvingsområder og så videre. Fordelen med en slik mal vil være at man får utarbeidet en felles forståelse av hvordan veiledningstimen trinn 3 skal være, noe som igjen kan bidra til et bedre samarbeid innad i skolene og skolene seg imellom.

Videre ser vi av undersøkelsene og intervjuene at det er oppsiktsvekkende lite forståelse fra elevenes side med hensyn på veiledningstimen trinn 3. Elevene var ikke forberedt på hva som skulle skje og de var i liten grad klar over målet med veiledningstimen.

Selve gjennomføringen av veiledningstimen besto i stor grad av at trafikklærerne observerte elevenes observerbare ferdigheter og evaluerte dem deretter. Evalueringen bestod i stor grad av enveis-kommunikasjon og det ble lite til ingen tid til elevens refleksjoner. Dette underbygges av at trafikklærerne med fartstid over 6 år bygde opp veiledningstimen som en tentamen/kjøretest.

Hvis vi til slutt ser på forskjellene mellom trafikklærerne med fartstid over og under 6 år er det klare tendenser til ulik forståelse av læreplanens innhold, formål og mål. Vi ser tendenser på at trafikklærerne oppfatter læreplanen ulikt. De som har vært i yrket før læreplanen ble laget har tidligere hatt normalplaner som skulle følges. ”Normalplanen var trafikklærerens bibel” var et sitat som kom fra en av lærerne. Dette underbygges av at disse trafikklærerne fokuserte på målene for veiledningstimen trinn 3, uten å se disse i sammenheng med hele læreplanen.

Ser man på målformuleringen av veiledningstimen i læreplanen, følges disse for så vidt under gjennomføringen, da elevenes prestasjoner evalueres i forhold til målene for det aktuelle trinnet. Men den røde tråden som går gjennom hele læreplanen og trafikkopplæringen, med stikkord som refleksjon og selvinnsett blir utelatt.

4.6 Vårt alternativ til veiledningstimen trinn 3

Vi ser at begge gruppene som vi har høstet funn fra har sterke og svake sider med gjennomføringen av veiledningstimen trinn 3. Vi ønsker å bruke begge gruppenes sterke sider i tillegg til å legge inn egne poeng for å oppnå bedre effekt av veiledningstimen trinn 3.

Vi vil gjennomføre veiledningstime trinn 3 i henhold til forskrift om trafikkopplæring og førerprøver m.m., § 7-5, tidsforbruk 45 minutter. Her skal det være både veiledningssamtale og praktisk kjøring. Innenfor dette vil vi dele veiledningstimen i tre deler, der vi bruker de 10 første minuttene til førsamtale, de neste 20 minuttene til praktisk kjøring og resterende 15 minuttene brukes til ettersamtale.

I forkant av førsamtalen ønsker vi at eleven skal ha gjort seg opp noen tanker omkring sine prestasjoner i henhold til føreropplæringen. Dette resulterer i at eleven møter til

veiledningstimen med nedskrevne oppfattninger av egen prestasjon. Med dette som utgangspunkt kommer eleven og vi som lærere sammen frem til noen sterke og svake sider som noteres ned. I denne førsamtalen skisseres også strukturen over timen opp, og hva den inneholder. Læreplanen blir brukt som undervisningsmaterieell for å vise trinnmål og hovedmål. Disse målene bør gjenspeile nivået til eleven.

Den praktiske gjennomføringen skal gjenspeile det som kom fram i førsamtalen. Det vil si at vi ønsker ikke utbredt bruk av fastsatte ruter, men at valg av kjørerute blir avgjort av elevens refleksjoner over egen ferdighet. Dette er noe som bør fremgå i undervisningsplanen til den enkelte trafikkskole. Den praktiske delen bør bære preg av at eleven får ”ro” til å vise hva eleven kan. Det skal ikke være noen form for nyinnlæring, men det skal gis reflekterende spørsmål underveis til tidspunkter der eleven har kapasitet til å svare.

I ettersamtalen skal eleven reflektere over sine prestasjoner i kjøringen og knytte den opp mot førsamtalen. Ettersamtalen skal i stor grad dreie seg om to-veis kommunikasjon. Eleven må få mulighet til å vurdere sine prestasjoner opp mot målet med veiledningstimen, trinnmål og hovedmål. Ønsket er en refleksjonspreget samtale.

Generelt ønsker vi å tilpasse undervisningen i retning mot en veiledningsform med deltakelse, handling og samtale som er omtalt tidligere i oppgaven.

Som forklart tidligere ønsker vi at veiledningstimen trinn 3 blir grundig behandlet og forklart i undervisningsplanen.

5. KAPITTEL 5 – DRØFTING

I dette kapitlet kommer vi til å drøfte deler av teorien, vi kommer også til å drøfte det som kom fram av undersøkelsen og intervju, samt vårt eget alternativ på veiledningstimen trinn 3.

5.1 Drøfting av teori

Det er særdeles viktig at både lærer og elev er delaktige for å kunne utforme en god læringsprosess. Momenter som er avgjørende for læringsprosessen er innsikten man har for hvordan læring er og hvordan læring skjer. For at eleven skal få et godt læringsutbytte er det viktig at læreren bruker flere undervisningsstrategier og velger den med bakgrunn i

elevforutsetningene. Undervisningsstrategier kan også kalles metoder. Disse metodene kan forklares ved at man tar i bruk forskjellige teknikker for å huske noe, starte opp med noe og skaffe oversikt og strukturere.

Fra den ene synsvinkelen vil en slik variasjon i læringsstrategier kunne oppleves som ustrukturert og uryddig undervisning. Men fra en annen synsvinkel vil eleven få et mye bedre utbytte av undervisningen ved at den er tilpasset forutsetningene, behovene og ønskene hos eleven.

Under undervisningsstrategien ligger veiledning som et moment. Det å finne rett veiledningsstrategi eller metode er særdeles viktig med tanke på veiledningstime trinn 3. Veiledningstime trinn 3 skal i stor grad bidra til refleksjon hvor vi ser at refleksjonspreget samtale som veiledning kan ha stor effekt. På den andre siden vil ikke refleksjonspreget samtale i utpreget grad ta hensyn til at veiledningstimen inneholder praktisk kjøring hvor også ferdighetene skal måles. Her vil en form for handlingspreget veiledning bidra i større grad til at eleven får utviklet sine trafikale ferdigheter. På den ene siden vil man få stort utbytte av den praktiske delen av veiledningstimen, men på den andre siden blir det vanskelig å skape refleksjon og selvinnsikt da det ikke finnes andre metoder/svar enn den fasiten som læreren har gitt.

Veiledning gjennom deltakelse, handling og samtale er i utpreget grad en slags mal for hvordan intensjonen med veiledningstimen skulle være. Dette ser vi av at kravene til veiledningstimen er både veiledningssamtale og praktisk kjøring. Bakdelen med denne strategien er at dersom man har praktisk anlagte elever, vil læreren måtte jobbe mer for å skape refleksjon fra eleven. F. eks. å variere spørsmålsstillingen slik at et område blir belyst fra flere innfallsvinkler og dermed letter å reflektere over.

Læreplanen klasse B brukes som kjent som et planleggings- og styringsverktøy til undervisningen. Målformuleringen i læreplanen er skrevet på en ”vag” måte der de kan tolkes å forstås i forskjellig retning. På den ene siden medfører dette at en nyutdannet trafikklærer vil kunne møte på problemer med tanke på forståelse og tolkning i riktig retning frem mot måloppnåelse. På den andre siden åpner dette for store muligheter for den erfarne trafikklærer der han kan angripe undervisningen fra flere synsvinkler. Det som underbygger dette argumentet er at trafikklæreren kjenner til og har god kunnskap til den ”røde tråen” gjennom læreplanen, fra intensjon og oppbygning til hensikt og effekt.

5.2 Drøfting av resultatene

En stor forskjell mellom undervisningen til de erfarne, kontra mindre erfarne trafikklærerne, var at de erfarne lærerne var svært induktiv i sin fremgangsmåte, hvor de var mer forutsigbar mot det enkelte individ. De med mindre erfaring var mer deduktiv i sin framstilling der undervisningen virket mer detaljplanlakt. Bakdelen med en deduktiv metode er at elevens uforutsigbarhet intrigeres mindre i undervisningen, der veien videre i opplæringen blir mer eller mindre forhåndsbestemt av trafikklæreren. Bakdelen med induktiv framstilling er at det krever mye kapasitet hos læreren til å omstille seg den enkelte elevs bakgrunn, f. eks. dagsform.

De erfarne trafikklærerne så på veiledningstimen som en kjøretest eller tentamen. Man kan ikke si at det er noe galt i det, fordi dette var den opprinnelige hensikten og bakenforliggende grunn under utformingen av den nye læreplanen. (Ref: Rolf Robertsen). For det andre er de innenfor kravene til veiledningstimen sett i lys av forskriften. Elevene får definert sitt ståsted i opplæringen samt at de får framlagt et videre opplæringsforløp. Dette er lærerstyrt og eleven har lite eller ingen påvirkningskraft. Hensiktsmessig blir veiledningstimen på en måte akseptert av eleven ved at denne tentamen må bestås før man får starte på trinn 4 og gå videre i opplæringen.

På en annen side blir ikke veiledningstimens nytteverdi oppfylt med fokus på at timen skal være en "tentamen". Eleven får ikke den påvirkningskraften han/hun skal ha ved selvinnsikt, vurdering og refleksjon av egen prestasjon og kunnskap. Ved å kalle timen en tentamen gjør at elevens sanseapparat slår inn å gjør eleven nervøs av settingen og dermed ikke får vist seg fra sin beste side.

5.3 Drøfting av vårt alternativ til veiledningstimen trinn 3

Vårt ønske med strukturen på veiledningstimen er å sette eleven i fokus. Vi ønsker at intensjonen med veiledningstimen skal bli oppfylt på best mulig måte. Vi vil dele opp timen slik at det blir satt av mer tid til veiledningssamtale enn praktisk kjøring.

Dette kan på den ene siden føre til at eleven får bedre tid til å reflektere over sine sterke og svake sider og at grunnlaget for ettersamtale og valg av øvingsområde blir optimalisert.

På den andre siden medfører dette store krav til læreren som må legge til rette for at hver enkelt elev, med sin forutsetning og bakgrunn, får så godt utbytte av timen som mulig.

Med mer tid til veiledningssamtale, uten faste rammer i form av skjema og valg av rute,

kreves det at læreren kan omstille seg til hver enkelt veiledningstime slik at effekten blir så optimal som mulig.

I veiledningstimen brukes det som skrevet tidligere mer tid til veiledningssamtalen enn den praktiske kjøringen. En positiv effekt av dette kan være at eleven har en oppfattelse at dette er en veiledningstime i forhold til en normal kjøretime. Med tanke på at veiledningstimen legger vekt på selvinnsikt og refleksjon, mener vi at denne malen for rammenfaktoren for timen er gunstig. Dette vil bidra til at lærer og elev sammen får bedre tid til å evaluere i hvilken grad målene for trinnet er nådd og dette igjen kan føre til at elevens evne til selvinnsikt utvikles. På den andre siden kan denne oppbyggingen av veiledningstimen oppfattes som ”unyttig” da det er satt av mer tid til samtale enn kjøring. Her blir viktigheten av god organisering avgjørende for at eleven skal se nytten av timen.

Dersom trafikkskolene, herunder faglig leder, i sin utforming av undervisningsplanen beskriver veiledningstimen i detalj kan dette medføre at spriket mellom gjennomføringene blir mindre. Dette kan på den ene siden bidra til at man kanskje har mulighet til å oppnå en noen lunde felles forståelse for hvordan gjennomføringen av timene skal skje. Dette kan også medføre at det ikke vil herske usikkerhet mellom elev og lærer dersom elevene går på tvers av lærerne.

På den andre siden kan det føre til problemer dersom enkelte lærere ikke er enige i faglig leders fremstilling av veiledningstimen og at dette igjen fører til at undervisningsplanen ikke blir fulgt. Det vil heller ikke være mulig å beskrive timen for detaljert da det vil være vanskelig å ta hensyn den enkelte elevs forutsetninger.

6. KAPITTEL 5 – AVSLUTTNING

6.1 Konklusjon

Vi har i denne oppgaven forsøkt å belyse hvordan veiledningstimen trinn 3 blir gjennomført blant ulike trafikklærere i bransjen. Vi oppdaget store forskjeller da vi gjennomførte våre undersøkelser og intervju. Forskjellene besto i stor grad av hvordan timen ble strukturert og i hvilken grad det ble brukt ulike undervisningsmaterieell til å underbygge timen.

Det var særdeles overraskende å se hvor stor forskjell det kunne være i gjennomføringen uten at det gikk utenfor målene i læreplanen, noe vi ønsker å gjøre noe med. Dette fremgår av den alternative gjennomføringen av veiledningstimen trinn 3, noe som vi har skrevet tidligere i oppgaven. (kapittel 3.6 – Alternativ til veiledningstime trinn 3)

Vi ble tidlig klar over at det ikke var mulig for oss å produsere noen fast mal på hvordan veiledningstimen trinn 3 skal gjennomføres. Årsaken til dette er i stor grad at læreplanen og for så vidt de berørte emnene i trafikkopplæringsforskriften, er formulert på en slik måte at det er rom for bred tolkning av hvordan timen kan gjennomføres.

Gjennom denne oppgaven har vi fått et godt innblikk i hvilke muligheter og utfordringer som ligger i veiledningstimen på trinn 3. Som fremtidige trafikklærere er dette et tema vi ofte kommer til å berøre og at vi nå har fått mulighet til å produsere vårt eget alternativ til timen ser vi på som en positiv ting å ta med seg videre.

Som vi har skrevet tidligere er det sikkert like mange meninger om veiledningstimen som det er trafikklærere i bransjen. Som nyutdannet trafikklærer uten særlige rammer gitt i forskriften og læreplanen, vil det ta tid å finne fram til sin egen metode som skal bidra til best mulig læringseffekt for eleven. Derfor håper vi at denne oppgaven og spesielt vårt alternativ til gjennomføring, kan hjelpe også andre trafikklærere til å finne riktig vei i denne jungelen av oppfatninger og muligheter. Og at overgangen fra student til lærer blir så myk som mulig.

Litteraturliste

Bøker og hefter:

Bjølseth, Haakon (1995) *Bruk av innlæringsmål i yrkesopplæringen*. Oslo:

Universitetsforlaget

Loeng Svein, Torgersen, Glen-Egil, Melbye, Per Even, Lodgaard, Erling (2001),

Voksenpedagogikk i kompetansesamfunnet. Stjørdal: Læringsforlaget

Pettersen, Roar C. og Løkke, Jon A. (2004) *Veiledning i praksis – grunnleggende ferdigheter*.

Oslo: Universitetsforlaget.

Skagen, Kaare (2003) *Kunnskap og handling i pedagogisk veiledning*. Bergen:

Fagbokforlaget.

Versland Lars (2010) *Den profesjonelle trafikklærer*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.

Statens vegvesen, transport og trafikksikkerhetsavdelingen, kontor for trafikpedagogikk.

(2002) *Forslag til ny føreropplæring, oppfølging av Nasjonal transportplan 2002-2011*.

Vegdirektoratet, Statens vegvesen (2005) *Håndbok 252 Læreplan Førerkortklasse B og BE*.

Vegdirektoratet, Statens vegvesen (2005) *Håndbok 260 ny føreropplæring 2005*.

Internet:

Langnes, Dag Terje. (2009) *Veiledningstime, hensikt og erfaring*. Nedlastet: 2. februar 2011.

<http://www.fftp.no/filestore/DagTerjeLangnes-Veiledningstime.pdf>

Robertsen, Kåre. (2006) *Veiledningstime eller evaluering?* Nedlastet: 2. februar 2011.

<http://www.vegvesen.no/attachment/61111/binary/13720>

Heimro, Linn Elise. (2009) *Veiledningstime – et bidrag til 0-visjonen?* Nedlastet: 2. februar

2011

<http://www.duo.uio.no/publ/pfi/2009/92126/Nykonvertert%5B1%5D.pdf>

Annet:

Egne notater.

Powerpointframvisninger, lagt i fronter under emne TLB 211 og TLB 212 pedagogikk og yrkesdiddaktikk, TLB 221 og 222 veiledet undervisningspraksis.

Vedlegg

Vedlegg 1 - Hovedmål

Hovedmål for opplæringen jf. § 11-1

Etter å ha gjennomført trafikkopplæringen i klasse B skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kjøre bil på en ansvarlig måte.

Eleven skal ha de kunnskaper og ferdigheter, den selvinnsikt og risikoforståelse, som er nødvendig for å kjøre på en måte som

- er trafiksikker
- gir god samhandling
- fører til god trafikkavvikling
- tar hensyn til helse, miljø og andres behov
- er i samsvar med gjeldende regelverk

(Kilde: Håndbok 252 Læreplan Førerkortklasse B og BE side 12.)

Vedlegg 2 - Trinnmål

Mål for trinn 1 jf. § 11-2

Etter å ha gjennomført trinn 1 skal eleven ha det grunnlaget som er nødvendig for å ha godt utbytte av videre opplæring.

Elevene skal ha så god forståelse for trafikk og trafikkopplæring at eleven kan begynne å øvingskjøre.

Elevene skal gjennomføre obligatorisk trafikalt grunnkurs i samsvar med trafikkopplæringsforskriftens kap. 8.

Mål for trinn 2 jf. § 11-3

Etter å ha gjennomført trinn 2 skal eleven ha det grunnlaget som er nødvendig for å ha godt utbytte av trafikal opplæring i trinn 3.

Eleven skal ha så god teknisk kjøreferdighet at oppmerksomheten kan flyttes fra eget kjøretøy til trafikkbildet og samhandlingen med andre trafikanter. I tillegg skal eleven vurdere sin egen ferdighet i å bruke bilen og oppdage mangler ved bilen.

Eleven skal ved avslutningen av trinn 2 gjennomføre veiledningstime i samsvar med § 7-5.

Mål for trinn 3 jf. § 11-4

Etter å ha gjennomført trinn 3 skal eleven ha det grunnlaget som er nødvendig for å ha godt utbytte av avsluttende opplæring i trinn 4.

Eleven skal kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk. I tillegg skal eleven kunne vurdere sin egen kompetanse til å kjøre bil i trafikk.

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs på bane i samsvar med §§ 11-6 og 11-7. Kurset gjennomføres mot slutten av opplæringen i trinn 3. Unntaksvis kan kurset gjennomføres i tilknytning til deler av den avsluttende opplæringen i trinn 4, jf. § 11-5, hvis det er fordelaktig for eleven. Det skal særlig tas hensyn til den totale undervisningsbelastningen og elevens læringsutbytte når det gjøres unntak fra hovedregelen.

Eleven skal ved avslutningen av trinn 3 gjennomføre veiledningstime i samsvar med § 7-5.

Mål for trinn 4 jf. § 11-5

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre bil i samsvar med hovedmålet.

Eleven skal ha utviklet vilje til å ta ansvar, til å ta forholdsregler og til å samarbeide i trafikken.

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs på veg i samsvar med §§ 11-8 og 11-9, og i tillegg ha tilstrekkelig øving.

(Kilde: Håndbok 252 Læreplan Førerkortklasse B og BE side 15, 27 og 28, 33 og 34, 44.)

Vedlegg 3 - Intervjuguide

Spørsmål til trafikklæreren før veiledningstimen:

1. Har du en fast strategi for veiledningstimen?
2. Bruker du noen form for undervisningsmateriell i timen, skjema etc.?
3. Hvordan ser du på veiledningstimen trinn 3, har den noen form for nytteverdi?

Spørsmål til trafikklæreren etter veiledningstimen:

1. Føler du at målet og hensikten med veiledningstimen i forhold til læreplanen er nådd?
2. Er det andre måter å gjennomføre timen på slik at du oppnår en bedre effekt?
3. Er du sikker på hvordan en veiledningstime skal gjennomføres?

Spørsmål til eleven før veiledningstimen:

1. Ble du informert på forhånd om veiledningstimen?
2. Er du forberet på hva som skal skje i timen?

Spørsmål til eleven etter veiledningstimen:

1. Føler du at dine sterke og svake sider ble belyst gjennom timen?
2. Er du enig i utfallet av timen og har du oversikt over hva som skal skje videre i opplæringen?



**SAMTYKKE TIL HØGSKOLENS BRUK AV MASTER-/BACHELOR-
/KANDIDAT- OG PROSJEKTOPPGAVER**

Forfatter(e): John-Eirik Evenstad, Stig-Are Evenstad og Morten Torbjørnsen

Tittel: Veiledningstime trinn 3

Studieprogram: Trafikklærerutdanning

Vi/jeg samtykker i at oppgaven gjøres tilgjengelig på høgskolens bibliotek

Vi/jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres elektronisk

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

Kan frigis fra: _____

Dato: 02.03.2011

John-Eirik Evenstad
underskrift

Stig-Are Evenstad
underskrift

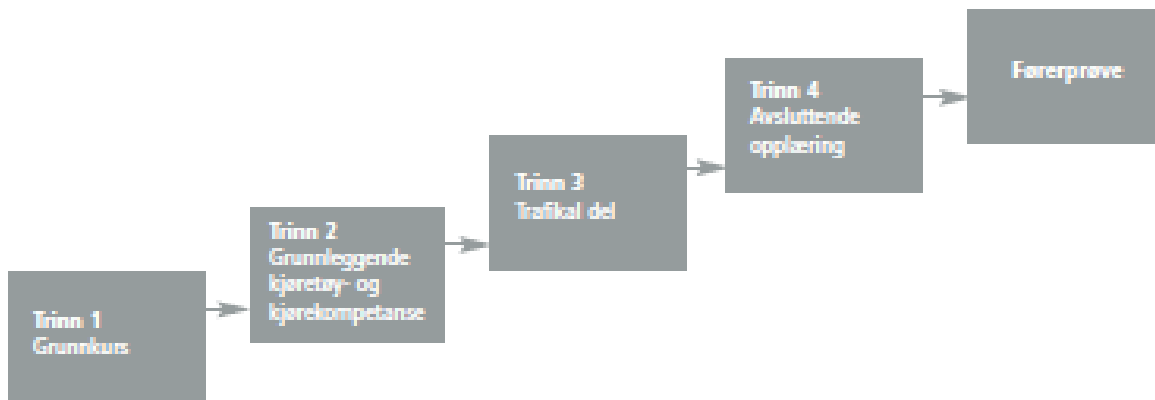
Morten Torbjørnsen
underskrift

underskrift

underskrift

underskrift

Figur 1.1 - Trinnvis opplæring



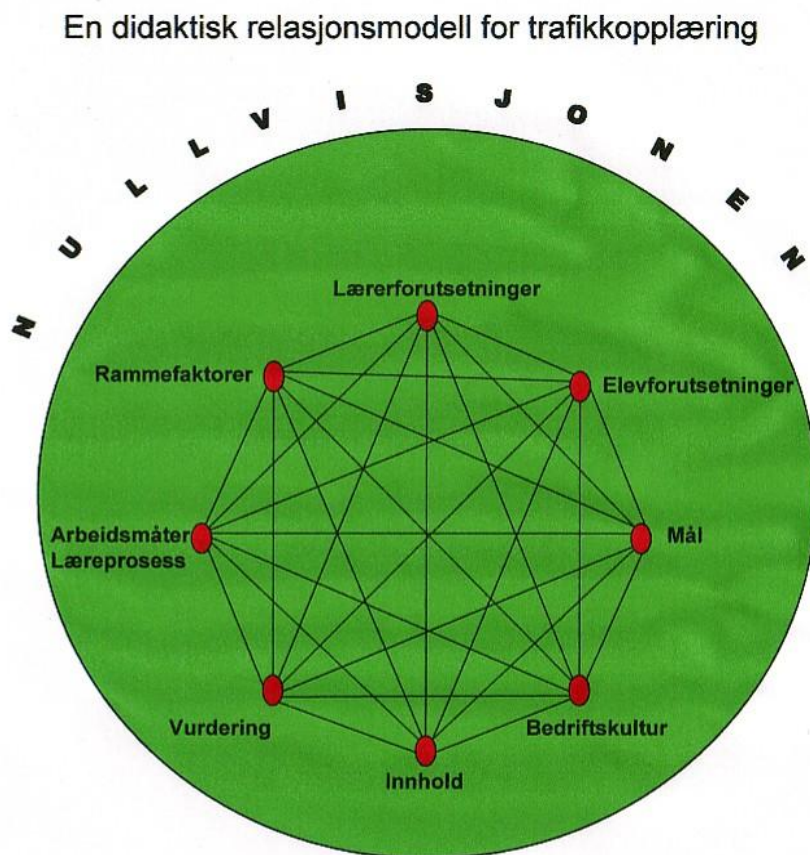
(Kilde: figur i læreplanen førerkort klasse B, side 11.)

Figur 1.2 - GDE-matrisen

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

(Kilde: Statens vegvesen, håndbok 260, side 17)

Figur 1.3 - Den didaktiske relasjonsmodell



Bearbeidet utgave av voksendidaktisk relasjonsmodell (jfr. Loeng, Torgersen, Melbye og Lodgaard, 2001:68)

(Kilde: Powerpoint i emnet pedagogikk og yrkesdiddaktikk, Svein Loeng 2010.)