

Hva mener læreplanen klasse B med samhandling og trafikkavvikling? Hva legger tidligere FA ved HiNT i begrepene samhandling og trafikkavvikling?



Skrevet av:

Ole Edvard Øye Løken

Ole Martin Madsen

Rolan Skartun

Kandidatoppgave

2-årig grunnutdanning

For trafikklærere



**Avdeling for
trafikk lærerutdanning**

Sammendrag

Formålet med denne oppgaven vår ble å fokusere på begrepene *samhandling* og *trafikkavvikling* for å finne ut hvilken forståelse personer som tar førerkort har for disse begrepene etter endt opplæring. I tillegg ville vi klarere hvordan læreplanen for førerkortklasse B-BE definerer disse begrepene.

Vi har innhentet kunnskap gjennom litteratur på internett, lovverk og håndbøker som tar for seg opplæring av bilførere som skal ta førerkort i klasse B-BE. Etter det vi har funnet ut er det, per dags dato, manglende retningslinjer for betydning og bruk av disse begrepene i trafikkopplæringen, og i trafikkklærerutdanningen for øvrig. Vi har forsøkt å definere begrepene slik at vi kunne sammenligne vår definisjon med den forståelsen intervjuobjektene våre har av samhandling og trafikkavvikling.

Vi har, etter vårt dypdykk i dagens læreplan, kommet fram til at det kan være et problem at bruken av begrepene vi har tatt for oss ikke blir vektlagt i stor nok grad i den praktiske bilføreropplæringen.

Vi håper at vår oppgave kan bidra til å belyse viktigheten ved å ha god forståelse for samhandling og trafikkavvikling slik at det blir vektlagt i den fremtidige opplæringen av førerkortkandidater og trafikkklærere.

Summary

The purpose of our task was to focus on the concepts of interaction and flow of traffic to determine the understanding of people who take driver's license, for these concepts after completing training. In addition, we would more clearly how the curriculum for driver's license class B-BE define these concepts.

We obtained knowledge through literature on the internet, legislation and manuals that address the training of drivers who take driver's license class B-BE. We have found out that it, currently, is a lack of guidelines for the importance and use of these concepts in driver training, and traffic teacher education program in general. We have attempted to define the terms so we were able to compare our definition with the understanding of our interviewees have of interaction and flow of traffic.

We have, after our excursion into the current curriculum, concluded that there may be a problem that the use of the terms we have defined are not being emphasized in sufficient degree in the practical driver training.

We hope that our work can help to highlight the importance of having good understanding of the interaction and flow of traffic so that it will be emphasized in future training of license applicants and driving instructors.

Forord

Vi er tre trafikkklærerstudenter ved HiNT som har samarbeidet med denne kandidatoppgaven. Oppgaven er et krav for å bestå den toårige utdanningen for trafikkklærere.

Vi bestemte oss for problemområde tidlig, men brukte ganske lang tid for å komme fram til den endelige problemstillingen. Oppgaven vår er en empirisk studie, og vi har valgt å bruke intervju for å komme fram til en del av vårt resultat.


Ettersom vi har samarbeidet såpass tett i skriveprosessen har dette ført til mange gode og konstruktive diskusjoner underveis. Dette føler vi har bidratt til økt personlig kunnskap som kan gagne oss i vårt kommende yrke som trafikkklærere. Intervjuene vi gjennomførte var også fornøyelige seanser, og vi er veldig takknemlige for at de som stilte opp var villige til å ofre litt av sin fritid for å bidra til utviklingen av denne oppgaven.


Underveis har det gått med utallige liter kaffe, og forhåpentligvis har også håpefulle HR. Skartun pådratt seg sine første grå hår. Hva de andre kandidatene angår, har vi høyst sannsynlig fått flere små grå hår enn vi hadde i startfasen. Vi velger alle å tro at dette uten unntak er en følge av økt intelligens og sjarm.

Vi vil til slutt takke veilederen vår, Brit Solli Isachsen, for god oppfølging og veiledning underveis.

Stjørdal, mars 2011.


Løken, Ole Edvard Øye


Madsen, Ole Martin


Skartun, Rolan

Innhold

Sammendrag.....	2
Summary	3
Forord	4
Innhold	5
1. Innledning.....	7
1.1 Problemstilling	7
1.2 Tidligere empiri	7
2. Metode.....	8
2.1 Spørsmålsoppbygging	8
2.2 Gjennomføring	9
2.2.1 Klargjøring	9
2.2.2 Valg av sted og miljø	10
2.2.3 Dokumentering.....	10
2.3 Tolking av svar	10
2.4 Utvalg	10
2.5 Feilkilder	11
2.6 Resultat av metode	11
3. Læreplanen kl. B-BE.....	12
3.1 Læreplanens ulike nivåer	12
3.1.1 Begrepet samhandling:.....	13
3.1.2 Begrepet trafikkavvikling:.....	14
4. Intervju sammendrag.....	15
5. Drøfting	17
5.1 Veien videre.....	19
6. Konklusjon	20
Litteraturliste	21

Figuroversikt	22
Vedlegg.....	22

1. Innledning

Oppgaven oppsto som følge av et ønske om å finne ut om de elevene som trafikkklærerstudentene ved HiNT underviser under sin utdanning viser forståelse for andre trafikanter og utviser en samhandling som gagnar andre trafikanter og seg selv. Utgangspunktet vårt var at vi ville finne ut om elevene hadde en oppførsel i trafikken som var i henhold til hovedmål for opplæring i læreplanen kl. B-BE jf. trafikkopplæringsforskriften § 11-1. Dette kan oppfattes som en slags kvalitetssikring av utdanningen vi får, samt delvis en kvalitetssikring av den opplæringen tidligere trafikkklærerstudenter har gitt til tidligere FA, heretter også kalt FA. Etterhvert som vi jobbet oss lenger inn i oppgaven og gjennomførte intervju av tidligere FA utdannet ved HiNT, ble vi oppmerksom på at de forskjellige førerkortaspirantene, ikke hadde samme forståelse av begrepene *samhandling* og *trafikkavvikling* som beskrevet i hovedmålet for føreropplæring klasse B-BE. Dette ble det videre utgangspunktet for vårt arbeid med oppgaven. Videre vil vi gjøre et forsøk på å definere og tolke hva læreplanen mener med disse begrepene. Dette mente vi var vesentlig for å ha en formening om hva som bør forventes av personer som har gjennomgått opplæring for førerkort klasse B og deres forståelse for samhandling og trafikkavvikling.

Vi vil også foreslå tiltak som trafikkklærerutdanningen kan gjennomføre for om mulig å gi en bedre lærerforutsetning for å kunne forklare disse sentrale begrepene til elever.

1.1 Problemstilling

Hva mener læreplanen klasse B med samhandling og trafikkavvikling? Hva legger tidligere FA ved HiNT i begrepene samhandling og trafikkavvikling?

1.2 Tidligere empiri

Det er skrevet kandidatoppgaver før som går på samhandling i trafikken, men disse har stort sett tatt utgangspunkt i konflikten mellom lette og tyngre kjøretøy, eller hvordan man kan lære bort samhandling.

Det er lite litteratur å finne om trafikkavvikling. Vi har heller ikke funnet noen litteratur som direkte knytter samhandling opp mot trafikkavvikling, derfor så vi et behov for å se disse begrepene i sammenheng med hverandre og å se om det ene begrepet har betydning for det andre, og vice versa.

2. Metode

For å få svar på problemstillingen vår krevdes det en eller annen form for spørreundersøkelse. Vi mente at en kvantitativ undersøkelse ville være vanskelig å gjennomføre, og i tillegg ikke ville gi tilstrekkelig eller grundig nok informasjon rundt temaet vårt. Vi antok at svarene på spørsmål vi stilte, ikke kunne graderes på en skala, men derimot behøvde litt tolking for å kunne settes inn i sammenheng. Det er også et poeng at den nonverbale kommunikasjonen som blir gitt under et intervju kan tolkes.

Dette er vår begrunnelse for at vi valgte å gjennomføre en kvalitativ undersøkelse istedenfor en kvantitativ undersøkelse. En kvalitativ undersøkelse gjorde det derfor mulig for oss å få utdypende svar på spørsmål som oppfordret til refleksjon.

For at intervjuene skulle bli best mulig innhentet vi kunnskap om kvalitative intervju metoder før vi planla og gjennomførte intervjuene. Denne kunnskapen fant vi i *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*, (Johannesen, Tuft, & Kristoffersen, 2007) I denne boka fikk vi veiledning for å planlegge informasjonsinnhentingens vår med tanke på blant annet disse punktene:

- Spørsmålsoppbygging
- Gjennomføring
 - Klargjøring
 - Valg av sted
 - Miljø
- Tolking av svar
- Utvalg

2.1 Spørsmålsoppbygging

Vi vektla å bygge opp spørsmålene så korte og enkle som mulig. Dette gjorde vi for at muligheten for feiltolkning av spørsmålene skulle bli mindre. Samtidig var det viktig for oss at intervjuet inneholdt flest mulig spørsmål som var innledet med spørreord, og ikke gav ja eller nei svar. For å unngå å lede intervjuobjektene mot et spesielt tema, hadde vi mange spørsmål som ikke var direkte knyttet opp mot problemstillingen. Dette gjorde vi bevisst slik at det skulle være vanskelig for objektene å gjette seg fram til hvilke problemområde vi vektla i intervjuet. Vi ønsket at intervjuobjektene skulle uttale seg om deres egne handlinger i gitte trafikale situasjoner, derfor bygde vi opp noen av spørsmålene rundt filmklipp. Vi hadde totalt

tre videoklipp fra forskjellige trafikksituasjoner. Disse var filmet fra førers perspektiv under kjøring. For at intervjuobjektene skulle få samme grunnlag for å kunne uttale seg, var det lagt inn pauser i videoene slik at vi fikk anledning til å stille spørsmål ved samme punkt i filmen ved hvert intervju. Dette førte til et likt sammenligningsgrunnlag for alle intervjuene, samt at det ble mindre distraherende for oss og intervjuobjektene. Etter at vi hadde sett filmklippene viste vi stillbilder fra en annen trafikal situasjon. Stillbildene var også grunnlag for å stille de spørsmålene vi hadde om objektets egen handlingsrekkefølge og forståelse for den aktuelle situasjonen.

De fleste spørsmålene våre var av refleksiv karakter, dette fordi vi hele tiden var ute etter objektet sine egne meninger, ikke samfunnet eller våres meninger.

Bakgrunnen for å stille spørsmål rundt situasjonen som fremgår i bildene på side 12, var for å oppfordre til ekstra refleksjon rundt samhandling ovenfor store kjøretøy.

2.2 Gjennomføring

Vi innledet intervjuet med korte og enkle spørsmål for å skape en trivelig atmosfære og en god samtale mellom spørsmålsstiller og intervjuobjektet. Spørsmål som krevde mer refleksjon, og muligens kunne virke vanskeligere å svare på ble lagt mot slutten av intervjuet. Vi opplevde at denne metoden fungerte veldig bra, og de som ble intervjuet gav gode og utfyllende svar.

Hver gang vi hadde stilt et spørsmål ble det gitt god tid til å tenke seg om slik at vedkommende fikk god anledning til å kunne gi et gjennomtenkt og reflektert svar. Dette var også viktig fordi vi ikke var ute etter svar som kom fra læreboken, men hva de faktisk gjorde selv. Personlig vet vi at det ikke er lett å sette ord på egen kjøreprosess etter at den er automatisert. Dette er også et punkt som vi har vurdert til en mulig feilkilde, fordi det er lett å svare etter det de vet er rett, istedenfor det som faktisk blir gjort i praksis.

2.2.1 Klargjøring

Før intervjuet startet, innledet vi med det formelle rundt intervjuet. Det vil si at vi fikk godkjenning fra kandidaten til at intervjuet ble tatt opp som digitalt lydspor, og at dette muligens ville bli benyttet under en presentasjon av kandidatoppgaven. Vi forklarte for intervjuobjektet den opplærings situasjonen vi var i, og hvorfor vi ønsket et intervju. Vi presiserte også ovenfor intervjuobjektet at det var ærlige og personlige svar vi var ute etter, og ikke fasitsvar. Dette ble presisert fordi vi tidligere har egenopplevde episoder der førerkort

aspiranter gir det svaret de tror er forventet eller ønsket, ikke det svaret som er objektets personlige mening eller oppfatning. Dette har vi egenerfarte eksempler på som vi har opplevd under trafikale grunnkurs og undervisningssituasjoner i bil.

2.2.2 Valg av sted og miljø

Vi valgte å gjennomføre intervjuet i HiNT sine lokaler i Stjørdal. Det var viktig for oss slik at vi kunne gjennomføre intervjuet i et stille rom med lite bakgrunnsstøy, fordi intervjuet skulle bli tatt opp på digitalt lydspor. I disse lokalene hadde vi også tilgang til prosjektor og lerret, dette gjorde at vi enkelt kunne vise film og stillbilder. Ved å benytte oss av video og stillbilder av forholdsvis god kvalitet kunne gjøre feilkilden mindre og dermed unngå at intervjuobjektet observerte feil i de aktuelle situasjonene.

2.2.3 Dokumentering

Som nevnt før spilte vi inn alle intervjuene digitalt. I forkant av intervjuene ba vi om tillatelse til dette, samtidig spurte vi om det var greit og eventuelt benytte lydfilene i en presentasjon av kandidatoppgaven. Lydklippene ble i etterkant benyttet til gjennomgang og analyse av intervjuene. Fordelen med å ha en innspilling av det som ble sagt, er at vi har muligheten til å tolke hvordan ting blir sagt og ikke kun tolke ordrett hva som blir sagt.

Vi var av den oppfatning at notering kunne føre til et visst avvik og at det kunne trekke fokus og kapasitet bort fra intervjusituasjonen og over til noteringen. Når alt som blir sagt blir lagret automatisk, har vi mulighet til å fokusere på det som blir sagt og kunne dermed stille oppfølgings spørsmål på de svarene vi fikk.

2.3 Tolking av svar

Noen av spørsmålene ble utarbeidet i forbindelse med videoklipp, som var valgt ut spesielt til bruk i intervju i denne kandidatoppgaven. Elevene skulle sette seg inn i førerrollen i alle de tre filmene. Ut fra disse videoklippene stilte vi ytterligere spørsmål til elevene om hvordan de ville planlegge sin kjøring ut fra hva de fikk se i filmene. Filmene hadde som sagt innlagte pauser slik at alle fikk samme grunnlag til å uttale seg om det de så.

2.4 Utvalg

Utvalget vårt ble bestemt til å være tidligere FA på HiNT, og som hadde kjørt opp for mellom ett til to år siden. Vi fikk tilgang til opplæringskortene over tidligere elever ved HiNT. Disse gav oss informasjon om dato for bestått førerprøve, samt kontaktinformasjon. Vi tok et tilfeldig utvalg av tidligere førerkortaspiranter bosatt i Stjørdal og omegn. Vi informerte om

formålet med intervjuet, og avtalte tid og sted. Som en liten “gulrot” ble det utlyst et gavekort på 500 NOK som skulle trekkes blant de som stilte opp til intervju, likevel opplevde vi at ikke alle møtte opp slik som avtalt.

2.5 Feilkilder

Under intervjuet vil kandidatene være opptatt av å gi riktige teorivar, i motsetning til hva som kan bevises i en praktisk gjennomføring eller en kjøretest.

På filmene vi viste kunne kvaliteten framstå som ikke optimal, noe som kunne føre til at det var vanskelig for intervjuobjektene å få et komplett overblikk over situasjonen som bilen er på vei inn i.

Dersom den som fører intervjuet nikker eller rister på hodet så kan det påvirke svaret til den som blir intervjuet. Selv om vi prøvde å begrense vårt eget kroppsspråk, var det vanskelig å eliminere all nonverbal kommunikasjon.

Som nevnt tidligere vet med oss selv at det ikke er lett å sette ord på vår egen kjøreprosess etter at den er automatisert. Ettersom det blir svart etter pugg/lærebok istedenfor det som faktisk blir gjort i praksis av intervjuobjektene.

2.6 Resultat av metode

I og med at vi hadde spilt inn intervjuene så var det lett og indentifisere inkonsekvens i det som ble sagt. Et eksempel her er “Jørgen” som sier at han aldri kjører for fort, men han kjører ikke der han vet faren, som jobber i Utrykningspolitiet, foretar fartskontroll. Vi var og meget fornøyd med muligheten for å kunne analysere samtalene i etterkant.

I tillegg er det vanskelig å få den som blir intervjuet til å tenke langt fremover i den trafikale situasjonen når man kun har videoklipp å forholde seg til. Intervjuobjektet kan synes at det er vanskelig å se for seg neste situasjon når det er bare en film. Kort sagt kan man kanskje kalle dette for mangel på realisme. Videre vil vi nå ta for oss læreplanen og dens ulike nivåer.

3. Læreplanen kl. B-BE

3.1 Læreplanens ulike nivåer

Håndbok 260, Ny føreropplæring 2005 deler læreplanen inn i 5 nivåer.

- *Den ideelle læreplan er en hypotetisk konstruksjon ut fra ideelle forestillinger om hva læreplanen og undervisningen skal fremme.*
- *Den formelle læreplanen er den faktisk skrevne læreplanen som er formalisert i forskrifts form*
- *Den oppfattede læreplanen er slik ulike aktører (lærer, sensor) oppfatter den formelle læreplanen*
- *Den operasjonaliserte læreplanen er planen slik den blir gjennomført i undervisningen*
- *Den erfarte læreplanen er det eleven sitter igjen med etter undervisningen. Dette behøver ikke å være i overensstemmelse med den oppfattede eller operasjonaliserte læreplanen fordi elevens oppfatning av budskap og hendelser kan avvike fra lærerens intensjoner med budskapene og hendelsene.*

(Vegdirektoratet, 2004)

Denne måten å systematisere læreplanen kan på en måte sammenlignes med hviskeleken. Med dette mener vi at det budskapet som blir sendt i den ideelle læreplanen blir hvisket videre gjennom mottakere med forskjellig grunnlag for å forstå budskapet. Disse skal videresende budskapet. Siste ledd vil i denne sammenhengen være eleven som sitter igjen med den erfarte læreplanen. I og med at det er så mange forskjellige forståelser av den ideelle læreplanen, vil budskapet eleven sitter igjen med kunne være veldig forskjellig fra intensjonen fra den ideelle læreplanen. Spriket mellom den den formelle læreplanen og elevens læring kalles også for den skjulte læreplanen.

Ut i fra intensjonen med læreplanens ulike nivåer, kan begrep tolkes på forskjellige måter. Vi velger å definere begrepene ut ifra den oppfattede læreplanen. Som kommende trafikklærere vil aldri vår oppfattelse av læreplanen bli identisk med den ideelle læreplanen. En trafikklærer vil alltid være påvirket av sin bakgrunn og kunnskap når læreplanen blir tolket.

3.1.1 Begrepet samhandling:

Trafikkopplæringsforskriften § 11-1 som er hovedmål for klasse B, beskriver det som et mål at elever som har gjennomført trafikkopplæringen i klasse B skal ha de kunnskaper og ferdigheter, den selvinnsikt og risikoforståelse som er nødvendig for å kunne kjøre på en måte som blant annet gir god samhandling. Dette er bare en av flere plasser trafikkopplæringsforskriften nevner det som et mål at ens kjøring skal føre til god samhandling. Hva er egentlig god samhandling?

Hvor finner vi samhandling i læreplanen?

Læreplanen inneholder ingen definisjon på hva samhandling er. Men ordet er flere ganger nevnt som delmål eller mål for tema, eller opplæring.

- *Tema 1.3b -Samhandlingsperspektivet*
- *Tema 3.3 Atferd i trafikken - Kommunikasjon og samhandling*
- *Tema 3.7 Effektiv, økonomisk og miljøvennlig kjøring i god samhandling med andre trafikanter*

(Vegdirektoratet, 2004)

Hele trinn tre i bilføreropplæringen omhandler trafikal forståelse. Fokuset er flyttet fra kjøretøybehandling, som blir innlært på trinn 2, til å behandle kjøretøyet i samhandling med andre i henhold til gjeldene regelverk.

To av tre ganger hvor begrepet samhandling er nevnt i læreplan klasse B er i teoretiske mål.

Samhandling kan vi dele i to kategorier, henholdsvis aktiv- og passiv samhandling. Aktiv samhandling er å forutse hva andre trafikanter kommer til å gjøre og tilpasse seg dette, mens passiv samhandling er handlinger vi gjør for å gjøre oss forstått av andre. Dette kan også beskrives som egen kommunikasjon utad.

Når vi summerer alt er vi enig i at samhandling kan forstås slik:

“Enhver handling som en trafikanter utfører, og som samtidig har betydning for en annen trafikanter” (Versland, 2010)

3.1.2 Begrepet trafikkavvikling:

Trafikkavvikling handler om å få flest mulig kjøretøy fra et punkt til et annet på kortest mulig tid. En trafikk lærers jobb vil her bestå i å lære eleven til å forflytte seg på vegnettet effektivt og sikkert. For å kunne kombinere dette må man se en sammenheng mellom trafikkavvikling og samhandling.

Ordet "Trafikkavvikling" finner vi i læreplanen under følgende tema i tillegg til i hovedmål for opplæringen § 11-1:

- Tema 1.2 Grunnleggende forståelse for trafikk
- Tema 3.7 Effektiv, økonomisk og miljøvennlig kjøring i god samhandling med andre trafikanter
 - Flyt og avvikling ved å utnytte luker i vegkryss og ved skifte av kjørefelt

(Vegdirektoratet, 2004)

Begrepet trafikkavvikling er ofte brukt i forbindelse med vegnett og infrastruktur, og i sammenheng med kapasiteten til vegnettet. I nasjonal transportplan er begrepet trafikkavvikling nevnt utelukkende i sammenheng med vegnettets kapasitet.

Avviklingskvalitet:

- *I et trafikksystem vil det oppstå konflikter mellom ulike trafikanter og trafikkstrømmer*
- *Konfliktene løses gjennom regulering, regelverk, utforming og ikke minst trafikantenes atferd*
- *Uansett vil konfliktene av og til føre til kø og forsinkelse i ulike deler av trafikksystemet*
- *Trafikantene vil subjektivt oppfatte avviklingskvaliteten som mer eller mindre god.*

(Aakre, 2011)

Etter denne modellen er det blant annet trafikantenes løsning av konflikter som påvirker avviklingskvaliteten. Hvordan trafikantene løser konflikter har trafikk lærere mulighet for å påvirke under opplæring.

4. Intervju sammendrag

Som nevnt før er det ikke alle av de spørsmålene som ble stilt som var relevante for vår problemstilling. Her vil vi summere opp svarene vi fikk på de spørsmålene med størst relevans for vår problemstilling.

Bruker du blinklys i rundkjøringer?

I spørsmål om rundkjøring svarte alle intervjuobjektene at de brukte blinklys i alle tilfeller når de skulle høyre. Enkelte la også til at ved noen anledninger kunne det være hensiktsmessig å bruke blinklys til venstre eller når de skulle helt rundt.

Det ene intervjuobjektet brukte aldri blinklys ved sving til venstre i rundkjøring. Likevel ergrer vedkommende seg over bilister som ikke har riktig blinklysbruk i rundkjøringer. Personens egne meninger var at folk var for slappe til å bruke blinklys i rundkjøringer og at det fører til misvisning.

Fører din kjøring til god samhandling?

På dette ja eller nei spørsmålet om hvorvidt intervju objektene sin egen kjøring førte til god samhandling så fikk vi et entydig ja fra alle.

Hva legger du i begrepet god samhandling?

På utdypende spørsmål om samhandling og begrepets betydning fikk vi noe mer sprikende svar. Noen viste god innsikt om samhandling og hva begrepet dreier seg om, mens andre hadde dårligere forståelse for begrepet. Vi fikk svar som både dreide seg om egen kommunikasjon med andre trafikanter og å gjøre seg forstått og forstå andre. De som viste dårlig begrepsforståelse var mer opptatt av å opprettholde flyten i trafikken og om ikke å ta sjanser.

Ved flere anledninger i intervjuet nevnte alle intervjuobjektene eksempler på når de benytter speilene. De ville alle sammen bruke speilene for å innhente informasjon som kunne ha betydning for videre kjøring.

Fører din kjøring til god trafikkavvikling?

Alle mente selv at deres kjøring medfører god trafikkavvikling.

Hva forstår du med trafikkavvikling?

Ingen av de intervjuede kunne på en enkel måte forklare begrepet. De aller fleste blandet begrepene samhandling og trafikkavvikling, slik at svarene om trafikkavvikling ble veldig like de svar vi fikk om samhandling. Intervjuobjektene sa at de var opptatt av å holde flyten i trafikken. Dette begrunnet de med at de ikke skulle skape kø og unngå å skape trafikkfarlige situasjoner.

Spørsmålet om trafikkavvikling avslørte i stor grad mangel på begrepsforståelse.

Spørsmål angående videoklipp og bildeserie

Videoklippene vi viste avdekket at alle intervjuobjektene kunne kjøre på en måte som bidro til tydelig samhandling og førte til god trafikkavvikling.

Når vi viste første bilde (fig. 1) i bildeserien var det ingen som forutså at det i neste bilde kunne komme et kjøretøy som ville kreve ekstra samhandling. De sa alle sammen at de måtte være ekstra oppmerksom på syklister og fotgjengere, men ingenting om større kjøretøy. Til og med når det ved spørsmål ble ledet mot andre alternativ enn syklister og fotgjengere ble ikke trafikanter med større plassbehov vurdert som et alternativ.

Da det store kjøretøyet dukket opp i bilde nummer to (fig. 2) reagerte alle likt. De ville holde litt tilbake å hjelpe det store kjøretøyet frem. Alle forsto at plassbehovet for dette kjøretøyet kunne være større enn deres eget, men de kunne ikke forklare hvorfor. Det ble også påstått at føret påvirket kjøretøyet plassering (fig. 3) ved at bussen hadde mistet veggrepet på styrende hjul, noe som ikke var tilfelle i denne situasjonen.



Fig.1



Fig.2



Fig.3

Som en liten kuriositet spurte vi et av intervjuobjektene om hvordan vedkommende ville vurdere kjøringen til trafikanter i Stjørdal. Svaret vi fikk var at i Stjørdal finnes det mange dårlige sjåførere. Et naturlig oppfølgingsspørsmål ble da å få fram hva personen mente med en dårlig sjåfør. På dette svarte vedkommende at en dårlig sjåfør er en person som ikke bruker blinklys, plasserer seg dårlig og ikke tar hensyn til andres behov. Kanskje kan vi slå fast at en mindre god sjåfør har dårlig samhandling og trafikkavvikling? I så fall er det bemerkelsesverdig at enkelte av intervjuobjektene utelater blinklys i noen situasjoner hvor vi personlig mener det kan være hensiktsmessig å bruke blinklys.

5. Drøfting

Ut i fra problemstillingen vår som lyder: *Hva mener læreplanen klasse B med samhandling og trafikkavvikling? Hva legger tidligere FA ved HiNT i begrepene samhandling og trafikkavvikling?* vil vi se nærmere på hvorfor intervjuobjektene svarte som de svarte. Rapporten viser til trafikkopplæringsforskriften § 11-1, Hovedmål for opplæringen, om at en elev skal ha de kunnskaper og ferdigheter, den selvinnsikt og risikoforståelse, som er nødvendig for å kjøre på en måte som blant annet gir god samhandling og fører til god trafikkavvikling. (Samferdselsdepartementet, 2004)

Det er meget interessant at svarene fra vår undersøkelse viser at det er mulig for en førerkortkandidat å gjennomføre opplæringen og få førerkort uten å kunne redegjøre for begrepene fastsatt i hovedmålet. Enda mer interessant er det kanskje at ut i fra våre spørsmål har vi kunnet fastslå at forståelsen for begrepene er mangelfulle, mens intervjuobjektene likevel viser at de har god forståelse for praktisk gjennomføring av samhandling og trafikkavvikling.

Vi har stilt oss selv spørsmål om en mulig årsak til den manglende begrepsforståelsen er at det ikke er fokusert nok på begrepenes betydning under opplæringen, samt at det i flere lærebøker ikke blir forklart hva begrepene samhandling eller trafikkavvikling betyr. De blir kun nevnt i overskrifter til kapitler som omhandler temaer som bidrar til samhandling og trafikkavvikling, og hvordan samhandling og trafikkavvikling gjennomføres i praksis. En årsak til den manglende klargjøringen av begrepene kan være at læreplanen hovedsakelig nevner begrepene i forbindelse med teorimål, uten å sette dette i sammenheng med praktiske handlinger i trafikken.

En personlig oppfatning vi har av begrepet samhandling er at det i stor grad er selvforklarende og logisk. Det er ikke bare i trafikken dette begrepet blir brukt, derfor synes vi det er bemerkelsesverdig at intervjuobjektene ikke klarer å overføre betydningen av begrepet fra andre arenaer som for eksempel lagsport, som også krever samhandling, til å bruke begrepet i trafikale sammenhenger.

Til tross for den manglende overordnede begrepsforståelsen har vi med spørsmålene våre kartlagt at handlingene intervjuobjektene ville ha utført i praksis fører til en god aktiv samhandling, samtidig som de benytter seg av den passive samhandlingen. Dette kan muligens forklares med at de kan trafikkreglene og følger disse når de ferdes i trafikken. Trafikkreglene er utarbeidet slik at, dersom de blir fulgt, vil sjåføren bli styrt av reglene slik at det oppnås en viss grad av samhandling og trafikkavvikling, uten at sjåføren behøver å ha forståelse for hva samhandling og trafikkavvikling innebærer. Dette kan være en mulig grunn til at det ikke blir lagt større vekt på å definere begrepene i trafikkopplærings situasjonene. Det kan spekuleres i om vi som trafikkklærere kanskje ikke er flinke nok til å definere begrepene tydelig nok overfor våre elever, men er mer opptatt av at eleven skal utføre en korrekt handling med tanke på samhandling og tilpasning i trafikken ut ifra trafikkreglene. Dette er et eksempel på at den erfarte læreplanen avviker fra den oppfattede læreplanen, men det viser også at den operasjonaliserte læreplanen fungerer i praksis. Dette har ført til at førerkortkandidatene opptrer korrekt i trafikken, men ikke vet at deres handlinger er i samsvar med læreplanens intensjoner (se kap. 3.1 side 12).

Derimot kan vi spørre oss om å følge trafikkreglene slavisk vil føre til god trafikkavvikling, eller om man er avhengig av at man også kan være nødt til å fravike trafikkreglene for å kunne bidra til bedre flyt i trafikken. Som et eksempel vil vi trekke fram begrepet *andres behov*, jf. hovedmål for opplæring klasse B-BE § 11-1. I dette begrepet ligger det at bilførere bør ha evne til å utvise skjønn i enkelte trafikale situasjoner for å oppnå samhandling, til tross for at trafikkreglene ikke blir fulgt til punkt og prikke. Dette kan også anses å være i henhold til grunnregelen for trafikk, jf. vegtrafikkloven § 3 (Samferdselsdepartementet, 1965). Hvis vi igjen tar for oss situasjonen i figur 3, og ser på hvilken forståelse intervjuobjektene har i forhold til disse, er denne et eksempel på en situasjon der det kreves god samhandling, evne til å se behovet for å avvike fra trafikkreglene og ta hensyn til andres behov.

Det kan reises spørsmål begrepene samhandling og trafikkavvikling kanskje bør vektlegges mer i opplæringen siden det nevnt i hovedmålet for opplæringen og kan betraktes som en sum

av handlingene som har blitt innlært på trinn tre i opplæringen. Vi spør oss selv om begrepene bør brukes mer aktivt i praktisk undervisning i bil, kanskje særlig i motiverings- og klargjøringsfasen for nyinnlæring, slik at elevene lettere skal kunne se nødvendigheten av nyinnlæringen de skal gjennom. Kan dette øke motivasjonen og den trafikale forståelsen til elevene bidrar dette muligens til å øke trafikksikkerheten.

5.1 Veien videre

Undersøkelsen vår viser til at på den ene siden er læreplanen og støttelitteraturen så lite konkret på hvordan begrepene samhandling og trafikkavvikling skal tolkes i trafikkopplæringen. Derfor ønsker vi å ytre noen forslag til hvordan dette kan implementeres i trafikkklærerutdanningen, og eventuelt legge enkle føringer for hvordan bransjen for øvrig bør vektlegge disse begrepene til bruk i undervisningen. Vi ser for oss at dersom hele trafikkklærerbransjen hadde en mal for hvordan samhandling og trafikkavvikling skal tolkes, ville vi fått en mer standardisert forståelse og bruk av begrepene.

På den andre siden er dette noe som vil kreve at det brukes mer tid og ressurser under utdanningen av nye trafikkklærere. Å bruke tid på dette kan virke som flisespikkeri og kan oppleves som unødvendig av enkelte trafikkklærerstudenter. Men likevel vil kanskje en grundigere forklaring av begrepene kunne føre til at vi på sikt vil kunne oppleve å få en vennligere og mer profesjonell kjørestil hos de som tar førerkort, samtidig som ferske sjåfører får en bedre forståelse for hverandres behov i trafikken. Dette kan føre til en dominoeffekt og gjøre at både ferske og erfarne sjåfører får en bedre forståelse for samhandling, trafikkavvikling og andres behov i trafikken. Dette vil forhåpentligvis kunne føre til færre ulykker, både hos unge og erfarne bilførere som en følge av endret kjøreadferd.

6. Konklusjon

Læreplanen har et mål som sier at førerkortkandidatene skal kunne bidra til *samhandling* og *trafikkavvikling*. Det er ikke et krav til at de skal kunne definere begrepene som sådan. Hvis bilførere kombinerer både samhandling og trafikkavvikling, vil dette føre til god flyt og forståelse i trafikken. Derfor er det ikke nødvendig for bilførere å kunne definere begrepene samhandling og trafikkavvikling så lenge det blir utført i praksis på en måte som er i samsvar med gjeldene regelverk. Dette fikk vi inntrykk av at var tanken til de personene vi intervjuet. Intervjuobjektene hadde store vanskeligheter med å skille begrepene rent muntlig, men kunne forklare oss hvordan en situasjon som krevde samhandling skulle gjennomføres i praksis.

Dersom man leser læreplanen fra perm til perm finner man ikke noe klar definisjon på hva som menes med samhandling og trafikkavvikling. Det står heller ikke noen definisjon i støttelitteraturen *Ny føreropplæring 2005* (Vegdirektoratet, 2004). Den formelle læreplanen gir ingen direkte retningslinjer for hvordan begrepene skal tolkes. Det er opp til den individuelle trafikklærer å tolke dette, altså den oppfattede læreplanen. På trafikalt grunnkurs blir satt fokus på samhandlingsperspektivet og trafikkavvikling. Avslutningsvis i bilføreropplæringen, det vil si trinn 4, skal eleven vise i sine handlinger at kandidaten har gjort de riktige valg og oppfattelser, og sørget for informasjonsinnhenting til rett tid.

Denne rapporten konkluderer med at det blir vår jobb som trafikklærer å ta i bruk den oppfattede læreplanen og operasjonalisere den slik at den erfarte læreplanen blir oppfattet korrekt. Elevenes oppfatning blir dermed i tråd med intensjonene til myndighetenes ønsker om en mer trafikksikker atferd. Hvis vi formaliserer den operasjonaliserte læreplanen slik at det blir en mer standardisert forståelse av hva den innebærer, vil det forhåpentligvis føre til bedre forståelse for begrepene og mindre forskjeller i opplæringen på nasjonalt plan.

Litteraturliste

- Aakre, A. (2011, januar 10). *Grunnleggende trafikkregulering og avvikling*. Forelesning ved Høgskolen i Nord Trøndelag, Stjørdal.
- Ekrem, L., & Haga, A. (2008). *Hvordan øke forståelsen for samhandling i trafikken gjennom føreropplæringen, klasse B*. Stjørdal: Høgskolen i Nord Trøndelag.
- Johannesen, A., Tufte, P. A., & Kristoffersen, L. (2007). *Introduksjon til samfunnsvitenskaplig metode*. Oslo: Abstrakt Forlag.
- Lauvrak, S. T., Solheim, P. I., & Sørgjerd, T. (2009). *Har fører av småbil og storbil lik oppfattelse av samhandling i trafikken?* Stjørdal: Høgskolen i Nord Trøndelag.
- Rasmussen, T. F. (2008). *Hvordan kan jeg som fremtidig kjørelærer lære fremtidige sjåførere om samhandling i trafikken?* Stjørdal: Høgskolen i Nord Trøndelag.
- Samferdselsdepartementet. (1965, Juni 18). *Lovdata*. Hentet Mars 2, 2011 fra <http://lovdata.no/all/hl-19650618-004.html>
- Samferdselsdepartementet. (2004, Oktober 19). *Lovdata*. Hentet Mars 2, 2011 fra <http://lovdata.no/for/sf/sd/xd-20041001-1339.html>
- TØI. (2003). *Uerfaren bak rattet, TØI rapport 656/2003*. Oslo: Transport Økonomisk Institutt.
- Vegdirektoratet. (2004). *Håndbok 252, Læreplan førerkortklasse B og BE*. Oslo: Statens Vegvesen, Vegdirektoratet, Håndbokekspedisjonen.
- Vegdirektoratet. (2004). *Håndbok 260, Ny føreropplæring 2005*. Oslo: Vegdirektoratet, publikasjonsekspedisjonen.
- Versland, L. (2010). *Den profesjonelle trafikk lærer*. Oslo: Høyskoleforlaget.

Figuroversikt

Figur 1, 2 og 3 er bilder vi selv har tatt med et digitalt fotoapparat utlånt av HiNT, Stjørdal.

Forsidebildet er hentet fra:

<http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/ostfold/1.7276847?index=1#image-gallery-content>

Vedlegg

- Spørreskjema som ble benyttet under intervju av vår kandidater. Totalt 3 (tre) sider.
- Samtykke til høgskolens bruk av master-/bachelor-kandidat-og prosjektoppgaver.
Totalt 1 (en) side.

Totalt antall vedlegg 4 (fire)

Intervju spørsmål til kandidatoppgave

1. Hvordan opplevde du utdanningen her ved HiNT?
2. a. Hvordan har det vært å ha førerkort?
 - b. Kjører du mye?
3. Har du bil selv?
4. Skifter du dekk på bilen selv?
5. Pigg eller piggfritt om vinteren
6. Tar du forskjellig vedlikehold selv?
7. Bruker du blinklys i rundkjøringer
8. Når ser du i speilene?
9. a. Synes du at du bidrar til god samhandling i trafikken
 - b. Hva legger du i begrepet god samhandling
10. På hvilken måte fører din kjøring til god trafikk avvikling?
11. Hva forstår du med trafikk avvikling?
12. Er du trafikksikker?
13. Hva legger du i begrepet trafikksikker?
14. Hvordan tenker du miljø i forhold til bilkjøring?
15. Hvordan eller hvorfor ikke?
16. Råner du?
17. Kjører du økonomisk? Hvordan gjør du det?
18. Må du kjøre bil?

Film 1: Eks 7, Krysset. Avvikling, Økonomisk kjøring, glattføre? Plassering.

Pause

Avklaring før film: Du er sjåføren i bilen vi sitter i. Vi skal til venstre i neste kryss

1. Hvordan vil du kjøre i dette krysset? ?
2. For å avvikle mest mulig effektivt og trygt. Hvordan vil du da planlegge kjøringen din i dette krysset her?

Etter filmen?

3. Hvordan ble kjøringen i krysset i forhold til din planlegging? Er det noe man kunne ha gjort annerledes?

Film 2:

Avklaring før film: Du er sjåføren i bilen vi sitter i. Vi skal til venstre i neste kryss.

Pause

1. Hvordan vil du kjøre i dette krysset? ?
2. For å avvikle mest mulig effektivt og trygt. Hvordan vil du da planlegge kjøringen din i dette krysset her?
3. Er der noen særlige hensyn du må ta?
4. Vil du forandre planen din noe nå?

Film 3: Forbikjøring?

Ved pause:

1. Hva tenker du om denne situasjonen?
2. Har du vært i et trafikkuhell
 - 2 b. Ingen småbulker eller noe slikt
 - 2 c. Nesten uhell der det har gått bra?

Bilde 1 = Tomt kryss

- a) Du skal til høyre i krysset lenger fremme. Hva vil du tenke på? Hva har betydning for deg?
- b) Du skal til venstre i krysset lenger fremme. Hva vil du tenke på? Hva har betydning for deg?
- c) I de to forrige kryssene du kjørte... er det noe som kan ha dukket opp utenom fotgjengere som kunne hatt betydning for deg?

Bilde 2 = Med buss på vei inn!

- a) Forandrer situasjonen seg noe nå?
- b) Hvem har vikeplikt?

Bilde 3:

- a) Ble situasjonen slik som du trodde.

Avslutning :-)

NB: Er det greit at vi benytter lydklipp fra denne samtalen for en eventuell framføring av oppgaven vår?



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

Forfatter(e): Rolan Skartun, Ole Edvard Løken, Ole Martin Madsen

Tittel: Hva mener læreplanen klasse B med samhandling og trafikkavvikling? Hva legger tidligere FA ved HiNT i begrepene samhandling og trafikkavvikling?

Studieprogram: Trafikklærerutdanningen _____



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: 2/3 - 2011

underskrift

Ole Edvard Løken

underskrift

Ole Martin Madsen

underskrift

Rolan Skartun

underskrift

underskrift

underskrift