

*”Hvordan oppfatter elevene trafikklæreren sin?”*

*“How do students perceive their driving instructor?”*

Skrevet av Morten Moe

**Kandidatoppgave**

**2-årig grunnutdanning  
For trafikklærere**

**2012**



**Trafikklærerutdanningen,  
Stjørdal**

## Sammendrag

Oppgaven er basert på problemstillingen ”*Hvordan oppfatter elevene trafikklæreren sin?*”.

Oppgaven tar sikte på å gi et bilde av hvordan elevene oppfatter trafikklæreren sin basert på tilslutningen til påstander tuftet på pedagogisk teori, og hva vi som trafikklærere kanskje bør være spesielt oppmerksomme på når det gjelder vår omgang med elevene.

Spørreundersøkelsen ble gjennomført ved NTNU i Trondheim i januar 2012 og totalt 53 respondenter har deltatt, hvorav 32 er menn og 21 er kvinner.

Resultatet antyder at flertallet av respondentene i undersøkelsen er positive til trafikklæreren sin og ville ha anbefalt han til en venn. Trafikklæreren blir oppfattet som svært punktlig siden påstanden ”*Trafikklæreren min møtte opp til kjøretimer til avtalt tid*” har den høyeste tilslutningen fra respondentene i undersøkelsen. Påstanden med lavest tilslutning i undersøkelsen er ”*Trafikklæreren min hadde en høy miljøbevissthet*”.

Resultatet antyder også at de kvinnelige respondentene er mer kritiske enn menn til påstandene som dreier seg om personlige relasjoner og oppfølging.

## Summary

The thesis is based on the problem "*How do students perceive their driving instructor?*"

The task aims to provide a picture of how students perceive their driving instructor based on the adherence to the claims based on educational theory, and what we as driving instructors should be particularly aware of when it comes to our dealings with students.

The survey was carried out at NTNU in Trondheim in January 2012 and a total of 53 respondents participated, of which 32 were men and 21 women.

The results suggest that the majority of respondents in the survey are positive about their driving instructor and would have recommended him to a friend. Driving instructors are perceived as very timely since the statement "*My driving instructor showed up for driving lessons in time*" has the highest support from respondents in the survey. The claim with the lowest support in the survey is "*My driving instructor had an high environmental awareness*".

The results also suggest that the female respondents are more critical than men to the claims relating to personal relationships and follow-up.

## Forord

*”I virkeligheten er den eneste grunn som unnskylder en for å stille et hvilket som helst spørsmål – ganske enkelt nysgjerrighet”. – Oscar Wilde*

Under arbeidet med oppgaven har jeg vært i kontakt med mennesker som på forskjellige måter har bidratt med sin kompetanse og støttet og motivert meg, spesielt i de periodene hvor jeg har opplevd motgang.

Jeg vil rette en takk til veilederen min, stipendiat Elisabeth Suzen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, avdeling for trafikklærerutdanning, for hennes tilgjengelighet samt konstruktive tilbakemeldinger på de spørsmålene jeg har stilt underveis i skriveprosessen.

Jeg vil også takke Yngve Raudberget for hans bidrag til bearbeidelsen av det omfattende tallmaterialet fra undersøkelsen - et bidrag som var med på å gi fornuftige grafiske fremstillinger av resultatene.

Trondheim 02.03.2012

Morten Moe

## Innholdsfortegnelse

Sammendrag	s. 2
Summary	s. 3
Forord	s. 4
1.0 Innledning	s. 7
2.0 Pedagogisk teori	s. 8
2.1 MAKVISS og læreraktivitetene	s. 8
2.2 GDE-matrisen	s.10
3.0 Metodedel	s. 10
3.1 Kvalitativ og kvantitativ metode	s. 10
3.2 Metodevalg	s. 10
3.3 Utformingen av spørreskjemaet	s. 11
4.0 Datainnsamlingen	s. 11
4.1 Begrunnelse for valgt lokasjon	s. 11
4.2 Innhenting av tillatelser fra campusene og møte med ulik intern-policy	s.11
4.3 Blikkfang og strategier for effektiv datainnsamling	s. 12
5.0 Resultater	s. 13
5.1 Påstandene i undersøkelsen	s. 13
- Trafikklærerens forarbeid	s. 13
- Trafikklærerens innstilling	s. 14
- Trafikklærerens oppfølging	s. 14
- Trafikklærerens kommunikasjon	s. 15
- Trafikklærerens punktlighet	s. 16
- Trafikklærerens holdninger til andre trafikantgrupper	s. 17
- Trafikklærerens tålmodighet	s. 17
- Trafikklærerens evne til å skape refleksjon	s. 18
- Trafikklærerens formidlingsevne	s. 18
- Trafikklærerens evne til å skape entusiasme	s. 19
- Trafikklærerens miljøfokus	s. 20

- Anbefales trafikklæreren til en venn?	s. 21
5.2 Drøftelse av resultatet fra den kvantitative delen av spørreundersøkelsen	s. 21
5.3 Den kvalitative delen av undersøkelsen	s. 25
5.4 Undersøkelsens validitet og reliabilitet	s. 28
6.0 Konklusjon	s. 29
7.0 Referanseliste	s. 30

### Figuroversikt

Figur 1 – Forarbeid	s. 13
Figur 2 – Innstilling	s. 14
Figur 3 – Oppfølging	s. 15
Figur 4 – Kommunikasjon	s. 15
Figur 5 – Punktlighet	s. 16
Figur 6 – Holdninger	s. 17
Figur 7 – Tålmodighet	s. 17
Figur 8 – Refleksjon	s. 18
Figur 9 – Formidlingsevne	s. 19
Figur 10 – Entusiasme	s. 19
Figur 11 – Miljøfokus	s. 20
Figur 12 – Anbefaling	s. 21
Figur 13 – Ordsky	s. 26

## 1.0 Innledning

Jeg mener at et godt forhold mellom elev og trafikklærer, er en viktig forutsetning for å kunne skape effektiv og god læring både i skolebilen samt i klasserommet i forbindelse med gjennomføring av ulike kursaktiviteter. I denne oppgaven tar jeg for meg hvordan tidligere elever ved trafikkskoler oppfattet trafikklæreren sin, og hvordan tilslutningen deres til ulike påstander tuftet på pedagogisk teori, gir seg utslag i om de ville ha anbefalt trafikklæreren sin til en venn eller ikke.

For å belyse temaet har jeg valgt å ta utgangspunkt i følgende problemstilling:

*”Hvordan oppfatter elevene trafikklæreren sin?”*

Spørreundersøkelsen ble gjennomført ved to campuser ved NTNU i januar 2012, og respondentene er personer som har oppholdt seg langs ”Stripa” på Gløshaugen og i ”Gata” på Dragvoll i de aktuelle tidsrommene. Totalt har 53 personer deltatt i spørreundersøkelsen hvorav 32 er menn og 21 er kvinner. Jeg har benyttet meg av både kvantitativ- og kvalitativ metode i forbindelse med datainnsamlingen, noe som ble gjort for å gi respondentene anledning til å utdype sine standpunkt, samt for å fange opp andre momenter som respondentene vektlegger enn de som blir presentert i den kvantitative delen av spørreskjemaet.

Utgangspunktet for at jeg ønsket å undersøke elevenes oppfattelse av trafikklæreren, var å få en bedre forståelse av hva som fungerer og hva som ikke fungerer så godt i opplæringssammenheng. Ved å se på tendensene i respondentenes svar, vil det kanskje være lettere å tilpasse undervisningen til den enkelte elev samtidig som det kan være med på å gi oss noen svar på hva vi som trafikklærere bør være spesielt oppmerksomme på. Det kan også være interessant å sammenligne de kvinnelige - og mannlige respondentenes tilslutning til noen av påstandene.

Oppgaven innledes med en teoridel hvor jeg omtaler den pedagogiske teorien rundt problemstillingen. Deretter følger en metodedel hvor jeg begrunner mitt valg av metode og hvor jeg tar for meg momentene som jeg synes er mest relevante å trekke inn i forbindelse med min undersøkelse. Etter metodedelen gjengir jeg resultatene fra undersøkelsen før disse drøftes. Til slutt omtaler jeg undersøkelsens validitet og reliabilitet før jeg konkluderer.

## 2.0 Pedagogisk teori

### MAKVISS og læreraktivitene

Påstandene som jeg ønsket tilbakemeldinger fra elever på, er i stor grad tuftet på momenter i MAKVISS og forutsetningene for gode læreraktiviteter.

#### 2.1 MAKVISS

MAKVISS er et *akronym* og består av undervisningsprinsippene *motivasjon, aktivisering, konkretisering, variasjon, individualisering, samarbeid og samordning*.

Med *motivering* menes det hva vi som lærere gjør for å skape motivasjon hos elevene (Loeng, 2010). *Aktivisering* viser til hvordan elevene aktiviseres i ulike situasjoner. Det kan for eksempel være teorikurs hvor elevene jobber sammen i grupper eller i forbindelse med planlegging av tur på trinn 4 i læreplanen hvor mange benytter seg av GPS-navigasjon. *Aktivisering* kan både være fysisk og mental aktivitet (Loeng, 2010). *Konkretisering* dreier seg om å være presis slik at eleven ikke misforstår oppgaven. Dette er spesielt viktig dersom eleven ikke har kjennskap til lærestoffet fra før. Med *variasjon* menes det at undervisningen legges opp på ulike måter. Eksempler er plenumsdiskusjoner, gruppearbeid og individuelt arbeid. Det kan også være at man som lærer varierer mellom lærer- og elevstyrt undervisning (Loeng, 2010).

Med *individualisering* menes det at man tilrettelegger undervisningen ut fra elevens forutsetninger. Det er viktig å være oppmerksom på at det ikke bare er rent faglige forutsetninger det gjelder, men også utviklingsmessige, sosiokulturelle, personlighetsmessige og kjønnsmessige forutsetninger (Loeng, 2010). Med *samarbeid* menes det at elev og elev eller lærer og elev jobber sammen med for eksempel en problemstilling. Dette gir trening i å lytte til andre, komme fram til løsninger og inngå kompromisser (Loeng, 2010). *Samordning/sammenheng* betyr at man får eleven til å se sammenhengen mellom de ulike delene av lærestoffet som blir presentert.

#### 2.2 Læreraktiviteter

Med læreraktiviteter menes ”*Samling av handlinger som læreren har til rådighet for å gjennomføre sin undervisning*” (Glein m.fl., 2007 s. 61). Hensikten med læreraktivitetene er både at innlæringen av lærestoffet og ferdighetene er effektive samt at kunnskapen og



ferdighetene blir husket i lang tid av eleven(Glein m.fl., 2007 ). For å få dette til, kreves det blant annet at læreren motiverer eleven, tar hensyn til elevforutsetningene samt jobber med elevens holdninger(Glein m.fl., 2007). For å lykkes med effektiv innlæring overfor eleven stilles det noen krav som læreren må overholde. For det første må man som lærer gjøre seg forstått. Det vil si at man bruker ord som er enkle å forstå samt at man vurderer vanskelighetsgraden ut fra den enkelte elevs forutsetninger. Det er også viktig at man som lærer har en positiv og oppbyggende språkføring overfor eleven. En annen forutsetning er at læreren forholder seg til lover og regler siden man gjerne blir betraktet som et forbilde av elevene. Et annet krav for å skape effektive læringsaktiviteter, er at informasjonen som man presenterer for eleven kommer i riktig rekkefølge.

Med læreraktiviteter *før* elevutførelse menes *beskrivelse, motivering, forklaring og demonstrasjon*. Med læreraktiviteter *under* elevutførelse menes *tilsigelser, stikkord, kommentarer og kontroll*(Glein m.fl., 2007). Et siste krav som stilles for å få effektive læreraktiviteter er at lærerhandlingen bare utføres når det er nødvendig. Dette for å unngå å bli oppfattet som for eksempel masete og repeterende(Glein m.fl., 2007).

Dersom man skal lykkes med læreraktivitetene bør en del andre faktorer også være på plass(Glein m.fl., 2007) :

- Læreren må like det han holder på med siden det er vanskelig å motivere elevene dersom man selv ikke er motivert.
- Læreren bør fremstå som velstelt for å unngå mistillit.
- Læreren bør være høflig, vennlig og imøtekommende.
- Læreren bør være punktlig med tanke på oppmøte til kjøretimene.
- Læreren må være faglig sterk.
- Læreren må selv praktisere det han lærer bort til elevene.
- Læreren må ligge i forkant når det gjelder det videre hendelsesforløpet ute i trafikken.
- Læreren må kjenne til kravene som myndighetene stiller.

## 2.3 GDE-matrisen

GDE er en forkortelse for ”*Goals for Driver Education*” eller oversatt til norsk: Mål for føreropplæringen. Føreropplæringen deles inn i fire nivåer hvor nivå 1 omtales som *manøvreringsnivå*, nivå 2 som *teknisk nivå*, nivå 3 som *strategisk nivå* og nivå 4 som *overordnet nivå*. På det overordnede nivået i matrisen er målsettingen blant annet at eleven skal bli bevisst sine vurderings, reaksjons- og handlingsmønstre gjennom refleksjon, noe som i sin tur skal være med på å øke selvinnsikten. Det er dermed viktig at læreren stiller refleksive spørsmål.

## 3.0 Metodedel

### 3.1 Kvantitativ og kvalitativ metode

Når det gjelder vitenskapelig metode, så skilles det hovedsakelig mellom *kvantitativ* - og *kvalitativ* metode. Den kvantitative metoden kjennetegnes ved at man kan innhente informasjon som lar seg bryte ned til tall og prosenter og på den måten bli til målbare størrelser. Den kvalitative metoden benyttes gjerne for å innhente meninger og opplevelser som ikke er så enkle å tallfeste (Dalland, 2007). Kvalitativ metode går gjerne også mer i dybden i motsetning til kvantitativ metode hvor dataene gjerne er mer overfladiske.

### 3.2 Metodevalg

Siden jeg ønsket å kartlegge hvilket syn elevene hadde på trafikklæreren sin, valgte jeg å benytte meg av både kvantitativ og kvalitativ metode på et spørreskjema. For meg var det viktig å innhente data som var målbare og at hver respondent brukte lite tid på å fylle ut spørreskjemaet og ta stilling til påstandene som jeg hadde laget på forhånd. Et annet aspekt er at jeg var mest interessert i ”de store linjene” som et stort utvalg respondenter kunne gi meg noen svar på, mer enn å sitte igjen med mye informasjon fra få respondenter. Jeg følte også at en ren kvalitativ undersøkelse ville ta mer tid for meg å gjennomføre. Siden jeg var usikker på om mine påstander ville være dekkende med tanke på opplevelsen av trafikklæreren, valgte jeg til slutt i spørreskjemaet å benytte meg av kvalitativ metode hvor respondentene fikk anledning til å utdype sitt standpunkt. 26 av totalt 53 respondenter valgte å benytte seg av denne muligheten, noe som kan gi meg et mer nyansert bilde av standpunktet som den enkelte respondent har tatt i forhold til trafikklæreren sin.

### 3.3 Utformingen av spørreskjemaet

Da jeg skulle lage spørreskjemaet, hadde jeg på forhånd noen tanker om hvordan det skulle se ut. Først i spørreskjemaet skulle respondentene krysse av for *kjønn* samt angi sin alder. Jeg ba også om at respondentene anga hvilket kjønn trafikklæreren hadde. Jeg ønsket å bruke en kvantitativ metode og benyttet *tilslutningsskalaer* hvor respondentene tar stilling til 11 påstander som jeg har konstruert for å få belyst problemstillingen. Påstandene er ledende og graderingen går fra 1-6 hvor 1 er *helt uenig* og 6 er *helt enig*. Skalaen er *unipolær*, det vil si at det ikke er noe svaralternativ midt mellom *helt uenig* og *helt enig* (Haraldsen, 1999). Dette er et bevisst valg for å få respondentene til å gi sin tilslutning enten til *uenig* eller *enig* i påstandene jeg presenterer. Til slutt i den kvantitative delen av spørreskjemaet, stiller jeg et spørsmål med svaralternativene ”*ja*” og ”*nei*”. Intensjonen er å finne ut om det er noen sammenheng mellom tilslutningen respondentene har valgt til påstandene og hva de svarer på spørsmålet. Til slutt i spørreskjemaet har jeg benyttet kvalitativ metode hvor respondentene får anledning til å begrunne svaret de har gitt på dette spørsmålet.

## 4.0 Datainnsamlingen

### 4.1 Begrunnelse for valgt lokasjon

Etter at veilederen min hadde godkjent spørreskjemaet som jeg hadde laget, planla jeg å gjennomføre spørreundersøkelsen ved NTNU, henholdsvis ved campusene Gløshaugen og Dragvoll. Årsaken til at jeg valgte NTNU, var drevet av ønsket om å få primært unge menneskers synspunkt på trafikklæreren sin, siden at jeg antok at sannsynligheten for at de husket trafikklæreren sin godt på grunn av sin unge alder, var større der enn om jeg gjennomførte undersøkelsen et sted som ble frekventert av et bredere lag av folket. En annen årsak var at jeg forventet en høy passeringsfrekvens av potensielle respondenter forbi bordet hvor jeg valgte å gjennomføre undersøkelsen. Dette for at datainnsamlingen ikke skulle ta for lang tid.

### 4.2 Innhenting av tillatelser fra campusene og møte med ulik intern-policy

Jeg fikk i forkant av gjennomføringen av undersøkelsen et tips om at det kunne være lurt å be om tillatelse til å gjennomføre undersøkelsen før jeg stilte meg opp. Da jeg kom fram til

Gløshaugen, tok jeg kontakt med Studentservice for å forhøre meg om hvordan jeg skulle gå frem. Jeg fikk da beskjed om å ta kontakt med Byggsikringskontoret, som etter at jeg hadde presentert meg som student samt snakket om undersøkelsen min, gav meg tillatelse til å stille meg opp langs ”Stripa”, som dette området kalles. Jeg fikk også assistanse fra vaktmesteren i bygget til å fremskaffe et bord. Jeg fikk samtidig beskjed om at det ikke var tillatt av feste plakaten til søylene i korridoren.

Dagen etterpå dro jeg til campusen Dragvoll og henvendte meg til Studentservice for å få en formell tillatelse. De kunne fortelle at det var studentrådene for HF(Historisk-filosofisk fakultet) og SVT(Fakultet for samfunnsvitenskap og teknologiledelse), som gav tillatelser ved Dragvoll. De rådet over fire bord og representantene jeg snakket med, gav meg ikke tillatelse til å sette opp et eget bord. Siden de aktuelle bordene var opptatt resten av uke, søkte jeg om å få gjennomføre undersøkelsen førstkommende mandag, noe jeg fikk innvilget, mye takket være at jeg er student.

### 4.3 Blikkfang og strategi for effektiv datainnsamling

For å få respondentene til å stanse opp samt finne ut hvem jeg var og hva jeg ønsket, tapet jeg en plakat til bordet med påskriften ”*Har du førerkortet og kan svare meg på noen spørsmål? Gjelder kandidatoppgave. Kake og saft!*”. Jeg ble etter hvert oppmerksom på at flere av personene som passerte plakaten stanset opp, sannsynligvis for å tyde det jeg hadde skrevet for hånd. Denne nølingen brukte jeg etter hvert til å være litt frempå og stille dem to spørsmål. Det ene spørsmålet var ”*Har du førerkortet?*” og dersom personen svarte ”*ja*”, stilte jeg oppfølgingsspørsmålet ”*Har du to minutter til overs?*”. Et stort flertall som jeg henvendte meg til på denne måten, valgte å besvare undersøkelsen.

På bordet hadde jeg plassert ut småkaker, sjokolade og saft som de kunne forsyne seg av.

## 5.0 Resultater

Når jeg i fortsettelsen presenterer resultatene fra den kvantitative delen av undersøkelsen, har jeg valgt å definere gradene fra 1-3 på tilslutningsskalaen i diagrammene som *uenig* og gradene fra 4-6 på skalaen som *enig* i påstanden. Denne grovinndelingen er foretatt for å gjøre det lettere å se trender i tallmaterialet.

Under presentasjonen av resultatene har jeg valgt å relatere påstandene til de ulike delene av den pedagogiske teorien som jeg mener de tilhører. I drøftingsdelen omtaler jeg ikke pedagogisk teori i særlig grad.

Jeg har valgt å kommentere den prosentvise tilslutningen hver påstand har. Jeg har også valgt å avrunde resultatene til nærmeste hele prosent når de presenteres.

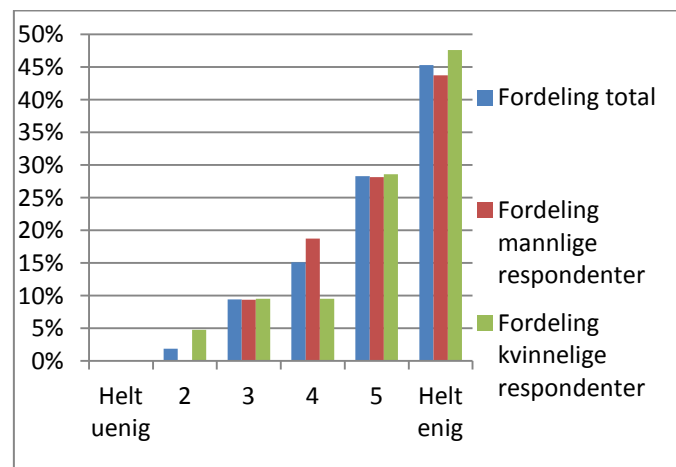
De vertikale aksene i diagrammene angir prosentvis tilslutning, mens de horisontale aksene angir tilslutningsgraden på en skala fra 1-6.

”Fordeling total” i diagrammene, angir tilslutningen til det totale antallet respondenter i undersøkelsen uten at det skilles mellom om respondentene er kvinner eller menn.

### 5.1 Påstandene i undersøkelsen:

#### Trafikklærerens forarbeid

Påstand: ”*Trafikklæreren min møtte alltid faglig godt forberedt til kjøretimene...*”



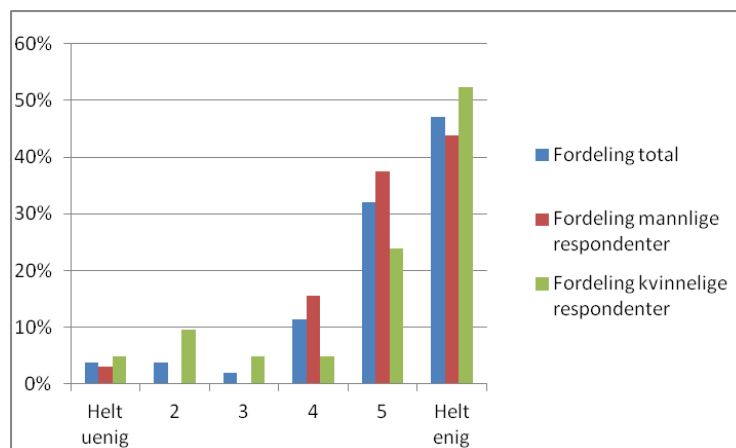
Figur 1- Forarbeid

Figuren viser at 89% av respondentene i undersøkelsen er *enig* i påstanden. Ingen av de 53 respondentene i undersøkelsen har krysset av for *helt uenig*. Hvis vi sammenligner kjønnene, så er det liten forskjell mellom mannlige og kvinnelige respondenter.

For meg var det interessant å få belyst hvordan elevene oppfattet læreren sin på dette punktet, siden det gir meg et inntrykk av hvor flink læreren har vært til å rettlede og begrunne sine standpunkter overfor eleven. I følge forutsetningene for gode læreraktiviteter vil da læreren ha kjennskap til de vanligste elevfeilene samt hva som skal til for å få riktig elevutførelse.

### Trafikklærerens innstilling

Påstand: ” Trafikklæreren min var imøtekommende og blid... ”.



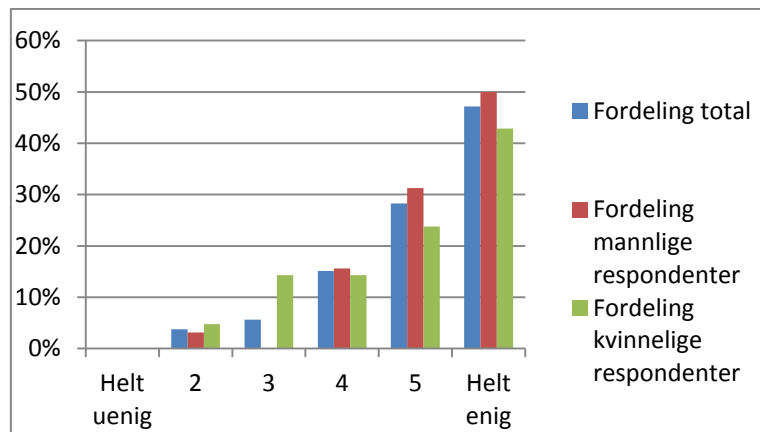
Figur 2 -Innstilling

Figuren viser at 91% av respondentene i undersøkelsen er *enig* i påstanden. Hvis vi sammenligner menn og kvinner, så er det betydelige forskjeller. 19% av kvinnene i undersøkelsen er *uenig* i påstanden mens tallet for menn er 3%. Men flere kvinner enn menn er *helt enig* i påstanden.

En viktig forutsetning for å få gode læreraktiviteter er at trafikklæreren er imøtekommende og blid. Dette skaper en god atmosfære i bilen og motvirker at elevene blir stresset og begynner å gjøre feil. En lærer som ikke er imøtekommende og blid, bidrar i liten grad til mestringsfølelse og eleven vil ikke motiveres i tilstrekkelig grad.

### Trafikklærerens oppfølging

Påstand: ”Trafikklæreren min var interessert i min utvikling...”



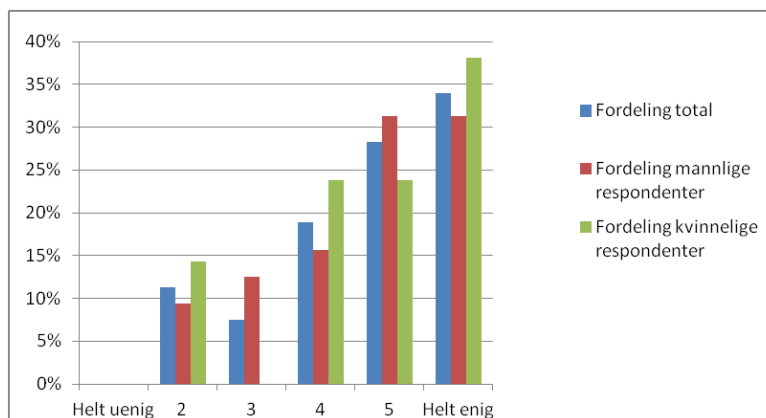
Figur 3-Oppfølging

Figuren viser at 91% av respondentene i undersøkelsen er *enig* i påstanden. Men en sammenligning mellom kjønnene avdekker betydelige forskjeller. Blant de mannlige respondentene er 3% *uenig* i påstanden mens tallet for de kvinnelige er 19%.

Denne påstanden er med på å gi et bilde av i hvor stor grad læreren individualiserer og tilrettelegger undervisningen ut fra elevforutsetningene. *Individualisering* er en bestanddel i MAKVISS og det å gjøre seg kjent med elevforutsetningene, er også ett av kriteriene for å få gode læreraktiviteter.

### Trafikklærerens kommunikasjon

Påstand: ”Trafikklæreren min var tydelig på hva jeg som elev måtte fokusere på for å bli bedre...”



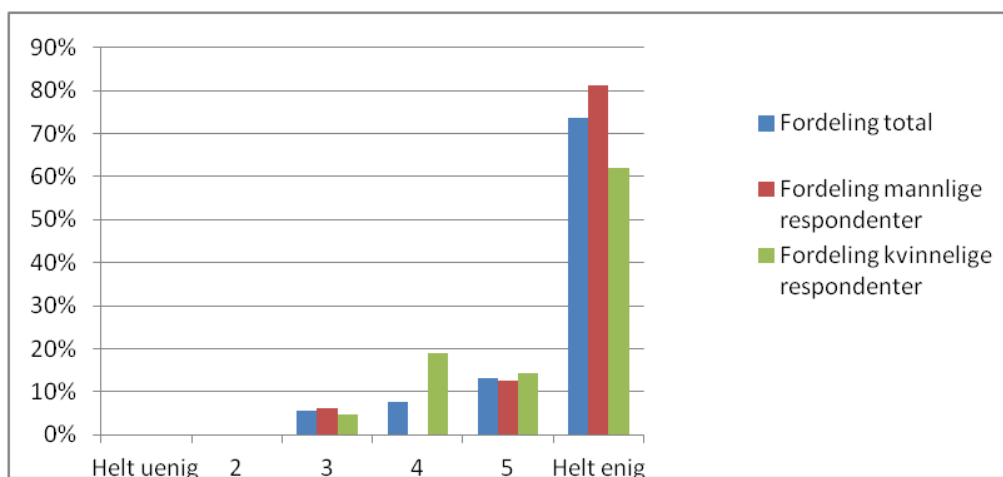
Figur 4 -Kommunikasjon

Figuren viser at 81% av respondentene i undersøkelsen er *enig* i påstanden. 22% av de mannlige respondentene er *uenig* i påstanden mens 14% av de kvinnelige respondentene deler deres oppfatning.

Hvilken tilslutning påstanden har fra respondentene, kan være med på å gi svar på i hvor stor grad læreren *konkretiserer* og *individualiserer* undervisningen av elevene i tråd med det pedagogiske verktøyet MAKVISS.

### Trafikklærerens punktlighet

Påstand: ”Trafikklæreren min møtte opp til kjøretimer til avtalt tid...”



Figur 5- Punktlighet

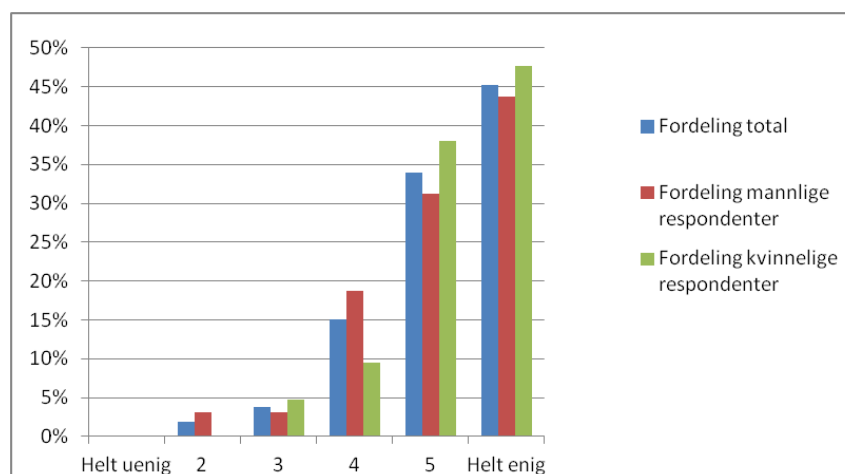
Figuren viser at 94% av respondentene er *enig* i påstanden. Denne påstanden har flest tilslutninger av alle påstander i undersøkelsen når det gjelder å krysse av for *helt enig*. Når det gjelder oppfatningen blant kvinnelige - og mannlige respondenter, er forskjellen marginal. Men bare kvinner har valgt å gi sin tilslutning til gradering 4.

Det at trafikklæreren oppfattes som punktlig, synes jeg er viktig både med tanke på rollen som forbilde, men også sett i sammenheng med at en kjøretime på 45 minutter koster flere hundre kroner. Undersøkelsen avdekker dermed at trafikklærere blir oppfattet som en svært punktlig yrkesgruppe. Punktlighet er et av nøkkelpunktene for å få gode læreraktiviteter og dårlig overholdelse av dette punktet kan gi seg utslag i irritasjon fra eleven, noe som igjen skaper et dårlig læringsmiljø.



## Trafikklærerens holdninger til andre trafikantgrupper

Påstand: ”Trafikklæreren min hadde gode holdninger til andre trafikantgrupper...”



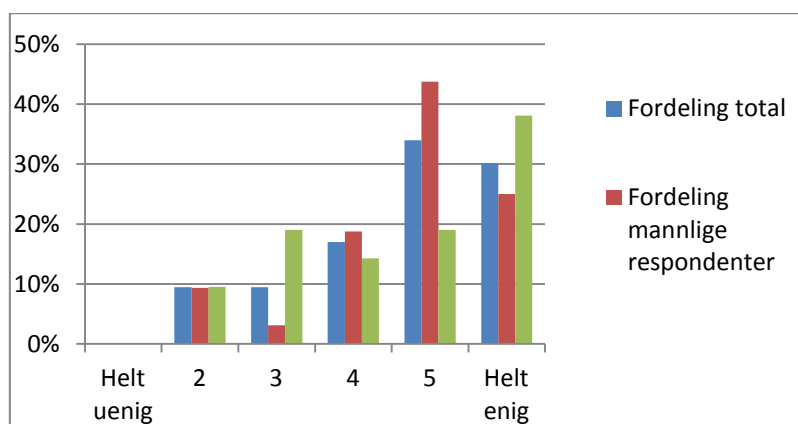
Figur 6 -Holdninger

Figuren viser at 94% av respondentene er *enig* i påstanden. Det er marginale forskjeller mellom tilslutningen fra kvinnelige- og mannlige respondenter.

Som trafikklærer skal man være bevisst på at man er et forbilde i trafikken. Denne påstanden ble med i undersøkelsen for å kartlegge hvilke holdninger elevene oppfattet at trafikklæreren hadde. En av trafikklærerens viktigste oppgaver er å forme elevenes holdninger slik at de preger elevens trafikkatferd den dagen opplæringen er avsluttet. Dette er en av de viktigste hensiktene med læreraktivitetene.

## Trafikklærerens tålmodighet

Påstand: ”Trafikklæreren min var tålmodig...”

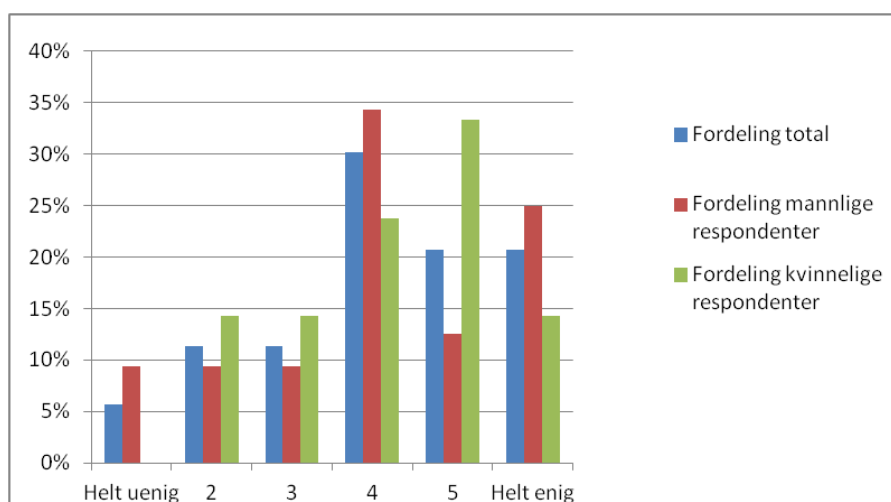


Figur 7 -Tålmodighet

Figuren viser at 81% av respondentene i undersøkelsen er *enig* i påstanden. Det er betydelige forskjeller mellom kjønnene når det gjelder tilslutning. 29% av de kvinnelige respondentene i undersøkelsen er *uenig* i påstanden mens 13% av de mannlige respondentene er *uenig*. Det kan bemerkes at en vesentlig andel av de kvinnelige respondentene har valgt å krysse av for graderingen med verdi 3 på en skala fra 1-6 som heller mer i retning av tilslutning til *uenig* enn *enig*. Ingen av de 53 respondentene er *helt uenig* i påstanden. Påstanden ble tatt med i undersøkelsen for å finne ut hvorvidt elevene oppfattet læringsmiljøet i bilen som trygt og rolig. Utålmodighet kan føre til stress og det stimulerer i liten grad til læring.

### Trafikklærerens evne til å skape refleksjon

Påstand: ”Trafikklæreren min stilte refleksive spørsmål som styrket selvinnsikten min...”.



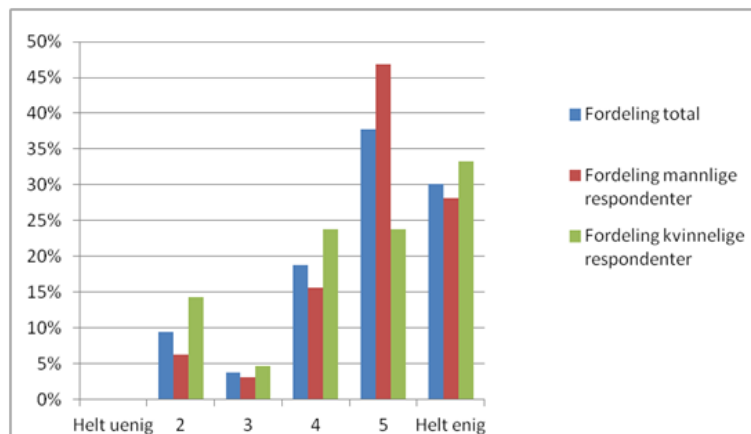
Figur 8 -Refleksjon

Figuren viser at 72% av respondentene er *enig* i påstanden. Mens et stort antall mannlige respondenter har valgt å krysse av for graderingen 4 i spørreskjemaet har en tilsvarende høy andel kvinnelige respondenter valgt å krysse av for gradering 5.

Årsaken til at jeg ønsket å ha med påstanden, var for å undersøke hvorvidt eleven oppfattet at læreren var bevisst på læreplanens ”ledestjerne” – GDE -matrisen. I GDE -matrisens øverste nivå er tanken at elevene skal bli bevisst sine egne vurderings -, reaksjons – og handlingstendenser i ulike situasjoner for å høyne selvinnsikten og en av veiene dit går gjennom at læreren stiller refleksive spørsmål.

### Trafikklærerens formidlingsevne

Påstand: ”Trafikklæreren min gav meg konstruktiv kritikk...”.

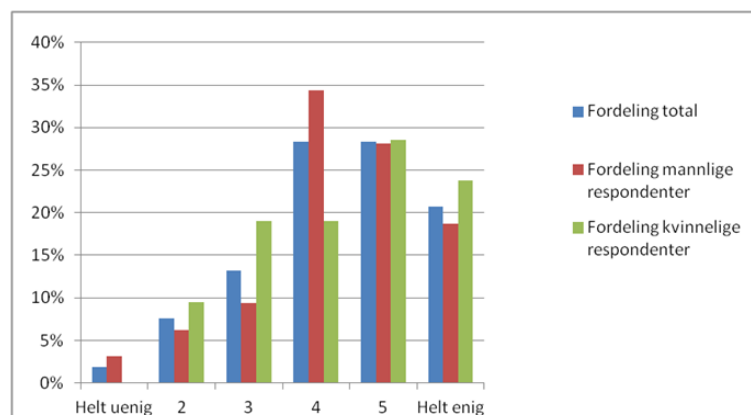


Figur 9 -Formidlingsevne

Figuren viser at 87% av respondentene er *enig* i påstanden. Det er noe forskjell dersom man sammenligner kvinnelige – og mannlige respondenters tilslutning. 9% av mennene er uenig i påstanden mens det tilsvarende tallet for de kvinnelige respondentene er 19%. Påstanden fanger opp i hvilken grad trafikklæreren motiverer eleven gjennom tilbakemeldinger. Dette er i tråd med hva det pedagogiske verktøyet MAKVISS angir som en viktig forutsetning for god læring. For å oppnå gode læreaktiviteter som stimulerer til effektiv læring og som motiverer eleven, er det også fornuftig å unngå bruk av *negativer* (Glein m.fl., 2007).

### Trafikklærerens evne til å skape entusiasme

Påstand: ”Trafikklæreren min motiverte meg...”.



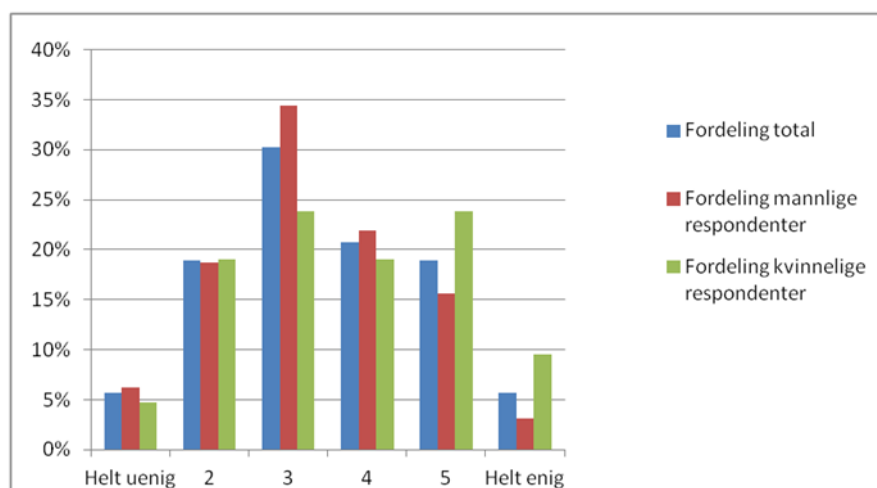
Figur 10 -Entusiasme

Figuren viser at 77% av respondentene er *enig* i påstanden. Hvis vi ser på hvordan tilslutningen fordeler seg mellom kjønnene, så er 19% av de mannlige respondentene *uenig* i påstanden mens tilsvarende tall for de kvinnelige respondentene er 29%. De kvinnelige respondentene har flest tilslutninger til *helt enig* og *enig*, mens majoriteten av de mannlige respondentene har sluttet seg til graderingsalternativ 4. Ingen av de kvinnelige respondenter er *helt uenig* i påstanden til tross for at 29% av dem har valgt graderingsalternativ 2-3 som er nærmere *uenig* enn *enig* i påstanden.

Påstanden ble tatt med på bakgrunn av at *motivasjon* er en sentral del av MAKVISS og grunnlaget for gode læreraktiviteter.

### Trafikklærerens miljøfokus

Påstand: ” Trafikklæreren min hadde en høy miljøbevissthet... ”.



Figur 11 -Miljøfokus

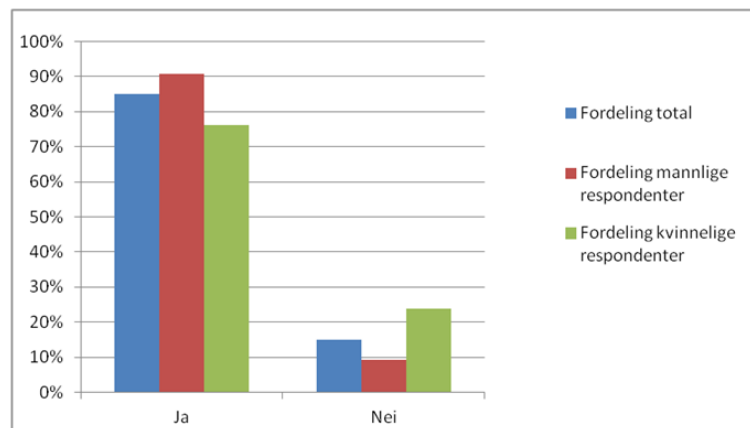
Figuren viser at 45% av respondentene er *enig* i påstanden mens 55% er *uenige*. Hvis vi sammenligner kjønnene, så er 59% av de mannlige respondentene *uenig* i påstanden mens det blant de kvinnelige respondentene er 48% som er *uenig*. Dette er den eneste påstanden i undersøkelsen hvor flertallet av det totale antallet respondenter er *uenig*.

Om målet for faget ”Trafikken i samfunnet” ved TLU står det: ”Studentene skal bli kjent med hvordan trafikkløsninger har virket inn og virker inn på vårt samlede livsmiljø nasjonalt og internasjonalt. Studentene skal selv ha høy bevissthet om miljøkonsekvenser av de trafikkløsninger de har innflytelse på som trafikklærere og samfunnsborgere”.

Dette var bakgrunnen for at jeg ønsket å få belyst hvorvidt elevene oppfattet at trafikklæreren hadde en høy miljøbevissthet. Påstanden er også et barometer på de holdningene vi som trafikklærere blir oppfattet å ha som forbilder.

### Anbefales trafikklæreren til en venn?

Spørsmål: ”Vil du anbefalt trafikklæreren din til en venn?”



Figur 12 -Anbefaling

Figuren viser at 85% av respondentene i undersøkelsen har svart ”ja” på spørsmålet mens 15% har svart ”nei”. Det er betydelige forskjeller mellom kvinner og menn når det gjelder hva de har svart på spørsmålet. 24% av kvinnene ville ikke ha anbefalt trafikklæreren sin til en venn, mens det tilsvarende tallet for mannlige respondenter er 9%.

### 5.2 Drøftelse av resultatet fra den kvantitative delen av spørreundersøkelsen

Påstanden med den høyeste tilslutningen fra respondentene er ”Trafikklæreren min møtte opp til kjøretimer til avtalt tid”. Man kan kanskje stille seg spørsmålet hvorvidt det er interessant å belyse dette temaet siden det i arbeidslivet ligger både en forventning og et krav om at yrkesutøveren er punktlig. Men siden trafikklæreren beveger seg i dynamiske miljøer i løpet av en arbeidsdag, kan man anta at sannsynligheten er stor for at uforutsette hendelser oppstår og at man dermed risikerer å få planene man hadde lagt forskjøvet. På den andre siden vil nok det merarbeidet forsinkelser skaper i forhold til avviklingen av allerede oppsatte kjøretimer, være en kraftig motiverende faktor når det kommer til hvordan trafikklæreren gjør sine

prioriteringer. En annen motiverende faktor er selvsagt fornøyde elever, noe som er med på å gi trafikklæreren et godt omdømme. Undersøkelsen viser at trafikklærere blir sett på som en svært punktlig yrkesgruppe.

Påstanden med lavest tilslutning fra respondentene er ”*Trafikklæreren min hadde en høy miljøbevissthet*”. Det kan være flere årsaker til den lave tilslutningen. En av årsakene kan være at noen respondenter er usikre på hva de skal svare og at de dermed velger å krysse av for graderingsalternativene som ligger mellom *helt uenig* og *enig* på tilslutningskalaen. Det er også grunn til å anta at dette også gjelder respondentene med mer bevisst valg av tilslutningsgrad siden det er lite trolig at respondentene spesielt forbinder trafikklæreren med miljøbevissthet. Men siden miljøtemaet er en sentral del av faget ”Trafikken i samfunnet” ved TLU, kan man anta at det ligger en forventning om at trafikklæreren også har en høy miljøbevissthet, noe som i sin tur er med på å forme elevenes holdninger. En annen årsak til den lave tilslutningen kan være at respondentene er usikre på betydningen av ordet ”miljøbevissthet”. Kan respondentene ha tenkt at er snakk om trafikklærerens evne til å skape et godt læringsmiljø i bilen eller er det snakk om hvorvidt trafikklæreren praktiserer kildesortering? Det jeg ønsket å få belyst med påstanden, var hvorvidt respondentene oppfattet at trafikklæreren fokuserte på de miljømessige aspektene ved ferdsel med motoriserte kjøretøy og hvilke tiltak man kan foreta seg for å oppnå miljøgevinst. Litt spissformulert forventet jeg *ikke* at trafikklæreren er den som oppfordrer elevene til å la bilen stå og heller benytte seg av kollektivtilbud eller ta beina fatt.

Ut fra resultatene fra undersøkelsen, er det kanskje grunn til å ha et enda større fokus på miljø, dersom vi skal legge intensjonene for faget ”Trafikken i samfunnet” ved trafikklærerutdanningen til grunn.

Påstandene ”*Trafikklæreren min var blid og imøtekommende*” og ”*Trafikklæreren min var interessert i min utvikling*”, har mest *ulik* tilslutning hvis vi sammenligner hva henholdsvis kvinnelige – og mannlige respondenter har svart. Mens bare 1 av 32 menn er uenige i de overnevnte påstandene, er 1 av 5 kvinner uenige i påstandene.

Det er ikke så enkelt å peke på noen direkte årsaker til hvorfor tilslutningene til disse påstandene er så forskjellige. Men kvinnene som har deltatt i undersøkelsen synes i noe grad å være mer kritiske til påstandene som gjelder personlige relasjoner og oppfølging enn hva tilfellet er for mennene i undersøkelsen. Denne tendensen støttes i noe grad av KIMEN-publikasjon 2, utgitt i 2010, hvor et av funnene er at jentene i undersøkelsen vektlegger

*”studiemiljø, tilpasset undervisningsnivå, personlig oppfølging og trivsel i det sosiale noe mer enn guttene”*. Denne undersøkelsen ble gjennomført blant 1. års studentene på realfag ved universiteter og høyskoler.

For å lykkes i læreryrket er det en forutsetning at man er godt forberedt når man møter elevene. Påstanden *”Trafikklæreren min møtte alltid faglig godt forberedt til kjøretimene”*, har en høy tilslutning hvor 89% av respondentene er enige i påstanden. Hva respondentene legger i å være faglig godt forberedt, kan variere. Men at trafikklæreren blir sett på som en ekspert, er det liten tvil om. Man skal i den sammenhengen være oppmerksom på den enorme kompetanseforskjellen mellom lærer og elev, og det kan være vanskelig for en elev å vurdere hvorvidt trafikklæreren *var* faglig godt forberedt siden eleven i mange tilfeller ikke har noe sammenligningsgrunnlag. Men resultatet viser at et stort flertall er fornøyd med trafikklærerens forberedelser.

Det er interessant at 22% av de mannlige respondentene er uenig i påstanden *”Trafikklæreren min var tydelig på hva jeg som elev måtte fokusere på for å bli bedre”*, mens tallet for kvinner er 14%. Påstanden kan tolkes på minst to måter slik jeg ser det. Den ene tolkningen er en streng form hvor eleven relaterer påstanden til episoder under egen opplæring hvor trafikklæreren har sett seg lei på gjentatte feil ved øvelsesutførelsen og at læreren i tydelige ordelag konfronterer eleven med hva som skal til for å bli bedre. Den andre og tilsiktede betydningen av ordet, er i hvor stor grad læreren *konkretiserer* og forklarer på en enkel måte hva som skal til for å bli bedre. En siste tolkningsmulighet er at mange unge menn har stor tro på egne ferdigheter og at de dermed vurderer seg selv som *”gode nok”* og at de ikke trengte noen tips om hva de skulle fokusere på for å bli bedre.

Påstanden *”Trafikklæreren min gav meg konstruktiv kritikk”* omhandler noe av det samme som påstanden *”Trafikklæreren min var tydelig på hva jeg som elev måtte fokusere på for å bli bedre”*. De handler i stor grad om hvordan vi som trafikklærere klarer å tilrettelegge språkføringen i tråd med elevforutsetningene slik at budskapet blir lett å forstå. Det kan by på utfordringer å gi tilbakemeldinger på elevenes prestasjoner som motiverer dem til fortsatt pågangsmot, og jeg ønsket å finne ut hvorvidt elevene oppfattet at læreren klarte det. 91% av de mannlige respondentene er i ulik grad enig i påstanden, mens tilslutningen til påstanden blant de kvinnelige respondentene er på 81%. Når man ser på resultatet, bør man kanskje ta høyde for at en del av respondentene som har sagt seg uenig i påstanden, har gjort det som en konsekvens av at de ikke opplevde å få kritikk av trafikklæreren i det hele tatt.

Sammen med tilslutningen til påstanden om trafikklærerens punktlighet, er tilslutningen til påstanden ”*Trafikklæreren min hadde gode holdninger til andre trafikantgrupper*” undersøkelsens høyeste. Et slikt syn på trafikklæreren anser jeg som meget viktig med tanke på det holdningskapende arbeidet som trafikklæreren tross alt gjør. Det er uvisst hva respondentene legger i ordet *trafikantgrupper*, men vi kan anta at det gjelder syklister, gående, eldre, barn, busser, traktorer, motorsykler, mopeder, vogntog eller rullestolbrukere for å nevne noen. Det er for eksempel mange i trafikken i dag som irriterer seg over syklister som bruker veibanen og traktorer som lager kø dersom de mange personene som uttaler seg i avisers ”ordet fritt-spalter” er representative for befolkningen. Jeg synes dermed at det er svært viktig at vi som trafikklærere ikke lar oss rive med eller tar parti med verken den ene eller den andre, men at vi forholder oss til de lover og regler som finnes på en objektiv og rasjonell måte og ikke synser i nærvær av eleven. Det bør åpnes for at det er greit at man som trafikklærer er uenig i visse lover og regler, men da bør man kanskje benytte en mer egnet talerstol enn passasjeretet ved siden av eleven. Men det er heldigvis lite trolig at dette skjer i særlig grad, dersom vi legger resultatet fra undersøkelsen til grunn.

Det sies at tålmodighet er en dyd dersom man er trafikklærer. Når såpass mange respondenter i ulik grad er uenige i påstanden ”*Trafikklæreren min var tålmodig*”, kan det være et uttrykk for flere ting. Det kan tenkes at elevene som er uenig i påstanden, har ment at læreren har gått litt raskt fram og at dette har ført til usikkerhet i trafikale situasjoner som man ikke har øvd på. Det kan også være et uttrykk for læreren har mast på eleven i forbindelse med uteblivende progresjon. Det kan også hende at en del av respondentene som har svart at de er uenige i påstanden har hatt ferdigheter på et så høyt nivå at tålmodighet ikke var noe tema i timene. Dersom den siste gruppen hadde svart at læreren var tålmodig, ville de kanskje indirekte ha følt å ha sagt at de trengte lang tid på å lære og at lærerens tålmodighet var en nødvendighet. Det at hele 29% av de kvinnelige respondentene er uenig i at trafikklæreren var tålmodig mens bare 13% av de mannlige respondentene mente det samme, kan kanskje bety at menn har større tro på egne ferdigheter og er mer spenningssøkende og at de ikke oppfatter situasjoner de havner i som tilstrekkelig risikable. Det kan bemerkes at det prosentvis er flere kvinner som er *helt enig* i påstanden enn menn.

Når det gjelder påstanden ”*Trafikklæreren min stilte refleksive spørsmål som styrket selvinnsikten min*” og måten respondentene har valgt å forholde seg til den på, så er det kanskje fornuftig å kartlegge ulike årsaker til at 3 av 10 respondenter er uenig i påstanden. Ett moment kan være at respondentene er usikker på hva som menes med refleksive spørsmål og



at de dermed velger å plassere sin tilslutning så nærme midten av graderingskalaen som mulig. En annen tilnærming til påstanden som man kan tenke seg til at respondentene har, er at de anser selvinnsikten sin som så høy at trafikklæreren ikke klarer å styrke den i noen særlig grad. Det kan også være en terskel for mange å innrømme at selvinnsikten var lav i det aktuelle tidsrommet.

Når det gjelder påstanden ”*Trafikklæreren motiverte meg*”, så bør man ha som utgangspunkt at elever som gjennomfører føreropplæringen *er* motivert for å få førerkortet. Som trafikklærer blir fokuset, slik jeg ser det, å opprettholde motivasjonen ved og stadig føre eleven nærmere målet og at eleven opplever framgang. Det kan tenkes at det blant respondentene som har sagt seg *uenig* i påstanden, er noen som har tenkt at ”*jeg klarte å motivere meg selv*”. Jeg tror det er særlig viktig som lærer å være flink til å motivere elever med forutsetninger som gjør at de må bruke flere kjøretimer enn gjennomsnittet for å erverve førerkortet. Diagrammet viser at flertallet av de mannlige respondentene har plassert tilslutningen på gradering 4, noe som kan tyde på at de syntes det var vanskelig å ta stilling til påstanden. Til tross for at 29% av de kvinnelige respondentene i ulik grad er *uenig* i påstanden, gir de samtidig større tilslutning til grad 5 og *helt enig* enn hva tilfellet er for de mannlige respondentene. Ingen kvinnelige respondenter er *helt uenig* i påstanden.

Til slutt i den kvantitative delen av spørreskjemaet, valgte jeg å legge inn et spørsmål hvor jeg ba respondentene ta stilling til om de ville anbefale eller ikke anbefale trafikklæreren sin til en venn ut fra hvordan de oppfattet trafikklæreren sin. Resultatet tyder på at de kvinnelige respondentene i denne undersøkelsen er mer kritisk til trafikklæreren sin enn de mannlige respondentene. Mens 9 av 10 menn ville anbefalt trafikklæreren sin til en venn, ville 3 av 4 kvinner gjort det samme. Dette resultatet kan være interessant dersom vi ser på tilslutningen de gir til påstandene som omhandler personlige relasjoner og oppfølging nevnt tidligere i oppgaven.

### 5.3 Den kvalitative delen av undersøkelsen

Siden det er knyttet noe usikkerhet til om påstandene i undersøkelsen er dekkende for å få fram alle vesentlige momenter som er av betydning når eleven vurderer trafikklæreren sin, valgte jeg å gi respondentene anledning til å begrunne svaret på det siste spørsmålet i den kvantitative delen av spørreskjemaet. 26 av de 53 respondentene i undersøkelsen, valgte å begrunne svaret og et stort flertall av respondentene som har kommet med en begrunnelse, omtaler trafikklæreren sin i positive ordelag. For å anskueliggjøre hvilke adjektiver med

positive fortegn som oftest går igjen i undersøkelsen, har jeg laget en *ordsky*. Fontstørrelsen indikerer hvor ofte adjektivet er nevnt i begrunnelsene og jo større fontene er, jo hyppigere forekommer ordet:



Figur 13 -Ordsky

Ord som ”hyggelig”, ”trivelig” og ”tålmodig”, går oftest igjen når respondentene skal begrunne sin anbefaling av trafikklæreren. En av årsakene til at disse ordene blir brukt, er kanskje at dette er adjektiver som er vanlig å bruke i dagligtalen og ved personkarakteristikker. Men jeg mener likevel at de gir et viktig bilde av hva respondentene er mest opptatt av og at en ”hyggelig” og ”trivelig” trafikklærer, som vi kan anta betyr omtrent det samme, ser ut til å være det som hovedsakelig skal til for å bli anbefalt til en venn av eleven.

Siden respondentene for det meste er positive til trafikklæreren sin, så har jeg ikke funnet nok negative adjektiver til å lage en ordsky. Men eksempler på negative ord, slik jeg oppfatter det, som har blitt brukt i begrunnelsene som respondentene har gitt er *distre*, *cowboy*, *lite hyggelig*, *for avslappet*, *stressende* og *upersonlig*. Med det er ikke dermed sagt at respondentene som har nevnt disse punktene, ikke ville ha anbefalt trafikklæreren sin til en venn.

Andre igjen som har valgt å anbefale trafikklæreren til en venn, har gitt følgende begrunnelse: ”Hovedgrunnen til at jeg ville anbefalt min trafikklærer til andre, er hans rolige vesen. Han var ikke oppfarende når jeg gjorde feil, og det mener jeg er viktig. Dersom en kjøreelev gjør

*en feil, blir eleven lett stresset og har lettere for å gjøre feil. En rolig lærer tror jeg er viktig for å roe ned eleven”. – Mann.*

Det er også noen respondenter som ville ha anbefalt trafikklæreren sin til en venn til tross for at de har anført noe negativt i begrunnelsen. Her er et par eksempler:

*”Han var billig og grei nok, men negativt som jeg kan huske var at han var cowboy i forhold til trafiksikkerhet. Pressa meg til forbikjøring av trailer i pøsende regn/dårlig sikt og pressa meg til å kjøre over fartsgrensa i en sving for å se om det gikk greit. Han var uenig i fartsgrensa og meinte at den kunne være høyere”. –Mann.*

Et annet eksempel på begrunnelse hvor respondenten ville anbefalt trafikklæreren sin til en venn er følgende:

*”Han hadde veldig rare sosiale antenner. Han fikk alle jeg kjenner til å bryte sammen i gråt slik at vi skulle få respekt for trafikken”. – Kvinne.*

Undersøkelsen gir også begrunnelser som jeg synes samsvarer bedre med at de *ikke* ville ha anbefalt trafikklæreren sin til en venn. Her følger et par eksempler på slike begrunnelser:

*”Jeg hadde egentlig en fast lærer, men på grunn av sykdom og permisjoner hadde jeg til slutt tre forskjellige lærere, som alle la vekt på forskjellige ting. Dette gjorde at jeg følte mange av kjøretimene var unødvendige og unyttige og førte til at jeg bevisst sa i fra til venner om at de ikke burde velge den kjøreskolen/læreren”. – Kvinne.*

*Han var lei livet og ønsket egentlig ikke å være trafikklærer. Han var veldig lite tålmodig og fokuserte mer på at jeg ikke klarte ting, enn at jeg skulle lære. Jeg var alltid svett av stress etter å ha kjørt med ham”. – Mann.*

Noen antyder også at de satte pris på at trafikklæreren var streng så lenge han ikke bannet:

*”Han var interessert i å utvikle meg, eleven, både som sjåfør og som menneske. Gode diskusjoner ble holdt mellom teoretiske trafikkdiskusjoner og han var ikke redd for å være seg selv iblant. Spurte ofte om vi skulle slå på favorittmusikken min, og reflekterte også over hvordan musikk påvirket kjøring. Det er viktig at trafikklæreren slår hardt ned på vesentlige feil hos eleven, men at det gjøres med konstruktiv tale, null banning”. - Mann.*

#### 5.4 Undersøkelsens validitet og reliabilitet

Det at 53 respondenter har deltatt i undersøkelsen er ikke tilstrekkelig til å kunne si at resultatene er representative for hele befolkningen. Undersøkelsen har dermed en lav validitet dersom vi legger til grunn at validitet står for relevans og gyldighet( Dalland, 2007).

En undersøkelses reliabilitet sier noe om hvor pålitelig svarene som respondentene har gitt er og dreier seg om at målingene må utføres riktig og at man angir feilmarginene(Dalland, 2007 s. 51).

Når det gjelder spørreskjemaet som jeg har utformet, så er påstandene ledende og positive, noe som kan ha innvirkning på svarene som respondentene har avgitt. Siden mange av respondentene har valgt å gjøre sin tilslutning på ”midten” av skalaen for de ulike påstandene, så svekker dette undersøkelsens reliabilitet siden tilslutninger bare til 1 og 6 på skalaen sier noe sikkert om hva respondentene mente. Jeg har heller ikke definert ord som beskriver hva som ligger bak graderingene fra 2-5. Dette åpner for at respondentene kan legge ulike betydninger i hva de enkelte tallene representerer.

Undersøkelsen avdekker ikke hvor lang tid det er siden elevene gjennomførte kjøreopplæringen sin og jo lengre tid som har gått, jo mer sannsynlig er det at respondentene kan generalisere ut fra enkeltepisoder(Haraldsen,1999).

For å få personene som befant seg i nærheten av plassen hvor jeg gjennomførte undersøkelsen til å komme bor til meg, valgte jeg å servere saft, småkaker og sjokolade. Dette omtales gjerne som *incitament* og kan lokke til seg personer som egentlig ikke er så interesserte i å delta i undersøkelsen(Haraldsen, 1999).

## 6.0 Konklusjon

Dersom vi går tilbake til problemstillingen i oppgaven som er ”*Hvordan opplever elevene trafikk læreren sin?*”, så har undersøkelsen avdekket flere funn som det kan være naturlig å nevne. Påstanden med høyest tilslutning blant respondentene i undersøkelsen er ”*Trafikk læreren min møtte opp til kjøretimene til avtalt tid*”, mens påstanden med lavest tilslutning blant respondentene i undersøkelsen er ”*Trafikk læreren min hadde en høy miljøbevissthet*”.

Når det gjelder forskjellene i måten kvinnelige – og mannlige respondenter har tatt stilling til påstandene som omhandler personlige relasjoner og oppfølging, så kommer det fram at kvinner er noe mer kritiske til trafikk læreren sin enn menn på disse punktene. Tendensen er sammenfallende med annen forskning på området.

Til slutt i den kvantitative delen stilte jeg spørsmål til respondentene om de ville anbefale trafikk læreren sin til en venn. 9 av 10 mannlige respondenter svarte ”ja”, mens 3 av 4 kvinner svarte det samme. Hvis vi sammenligner svarene på dette spørsmålet med tilslutningen til påstandene som omhandler personlige relasjoner og oppfølging, så kan undersøkelsen ha avdekket at det er en sammenheng. Begrunnelsen som 26 av de 53 respondentene har gitt i forbindelse med svaret på spørsmålet ”*Ville du anbefalt trafikk læreren din til en venn?*”, tyder på at de fleste er positive til trafikk læreren. Adjektivene ”hyggelig” og ”trivelig” går oftest igjen, men flere av de som har anbefalt trafikk læreren sin til en venn, har likevel anført ting som fremstår som negative. Dette kan bety at så lenge disse elevene får førerkortet, så kommer trafikk læreren i annen rekke.

## 7.0 Referanseliste

### Litteratur:

Dalland, Olav (2007) : *Metode og oppgaveskriving for studenter 4. utgave*. Oslo : Gyldendal Norsk Forlag AS.

Jarl Ove Glein og Ståle Lødemel (2007) : *Trafikkdidaktikk*. Oslo : NKI Forlaget AS.

Haraldsen, Gustav (1999) : *Spørreskjemametodikk etter kokebokmetoden*. Oslo : Ad Notam Gyldendal.

### Internett:

Loeng, Svein (2010) : [MAKVISS](#). Høgskolen i Nord-Trøndelag[Online, Fronter]

KIMEN-publikasjon. <[www.naturfagsenteret.no/binfil/download.php?did=6473](http://www.naturfagsenteret.no/binfil/download.php?did=6473)> [02.03.12]

### Annet:

E-postkorrespondanse med Fredrik Jensen, forsker ved Naturfagsenteret i forbindelse med KIMEN 2/10.

### Vedlegg:

Vedlegg 1: Spørreskjema

Vedlegg 1.



Kjønn: Kvinne

Mann

Din alder:

Trafikklærerens kjønn: Kvinne

Mann

Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander på en skala fra 1-6 hvor 1 er helt uenig og 6 er helt enig:

*Trafikklæreren min møtte alltid faglig godt forberedt til kjøretimene...*

Helt uenig Helt enig

*Trafikklæreren min var imøtekommende og blid...*

Helt uenig Helt enig

*Trafikklæreren min var interessert i min utvikling...*

Helt uenig Helt enig

*Trafikklæreren min var tydelig på hva jeg som elev måtte fokusere på for å bli bedre...*

Helt uenig Helt enig

*Trafikklæreren min møtte opp til kjøretimer til avtalt tid...*

Helt uenig Helt enig

*Trafikklæreren min hadde gode holdninger til andre trafikantgrupper...*

Helt uenig Helt enig

*Trafikklæreren min var tålmodig...*

Helt uenig

Helt enig

*Trafikklæreren min stilte refleksive spørsmål som styrket selvinnsikten min...*

Helt uenig

Helt enig

*Trafikklæreren min gav meg konstruktiv kritikk...*

Helt uenig

Helt enig

*Trafikklæreren min motiverte meg...*

Helt uenig

Helt enig

*Trafikklæreren min hadde en høy miljøbevissthet...*

Helt uenig

Helt enig

Ville du anbefalt trafikklæreren din til en venn? JA / NEI (Sett ring rundt ditt valg).

Begrunn gjerne svaret:



