

Migrasjonsundervisning



Ali Syed Saqlain Amjad

Albert Zenun Berisha

Audun Berg Jaavall

TLB251 Kandidatoppgave

**2-årig grunnutdanning
for trafikklærere**

2012



**Trafikklærerutdanningen,
Stjørdal**

*Jo større kunnskapens land, jo lenger
er forundringens kyst.*

Gammelt norsk ordtak

Forord

Som en del av trafikklærerutdanningen ved høgskolen i Nord-Trøndelag er det krav om innlevering av kandidatoppgave i siste semester. Denne skal ha et tema som er aktuelt for det som er blitt jobbet med under trafikklærerutdanningen. Gjennom denne besvarelsen ønsker vi å legge frem funnene vi har gjort i forbindelse med undersøkelsene rundt migrasjonsundervisningen.

Vi ønsker å takke våre veiledere Olav Krogstad, Svein Loeng, Roger Hanssen og Kåre Robertsen som har inspirert oss og gitt gode råd i utarbeidelsen av denne besvarelsen. Vi vil også takke voksenopplæringscenteret i Stjørdal ved Ole Walnum for hjelp med å finne kandidater til undersøkelsen.

For å gjennomføre prosjektet var vi avhengig av at studenter ved voksenopplæringen og faglærere ved HiNT TLU ville stille opp i aksjonen. Vi ønsker å takke for deres deltakelse og entusiasmen de viste i undersøkelsen. Vi setter pris på den humoren og lærevilje samtlige av intervjuobjektene våre viste, og vil takke dem for det.

Vi vil også takke badstuminister Odd-Erik Hansen for gode råd i forbindelse med utarbeiding av oppgaven.

Vi ønsker å takke hverandre i gruppa for at vi har holdt ut med hverandre i disse hektiske månedene og vi takker våre familier for tålmodighet, mat og støtte.

I starten av prosjektet ble vi enige om at vi skulle ta tak i intervjuobjekter fra Sunndalsøra internasjonale skole, hvor Olav Krogstad har startet pilotprosjektet sitt med migrasjonsundervisning. Planen var å intervju ansvarlige og elever ved Sunndal internasjonale skole som har gjennomført tilrettelagt opplæring, men dette lot seg ikke gjennomføre på grunn av sykdom fra deres side. Vi fikk ikke frem den ønskede effekten av tilrettelagt opplæring fordi elevene vi intervjuet ikke hadde fulgt løpet med tilrettelagt opplæring som de på Sunndalsøra. Vi mistet godt over en måned til utsettelse av intervjuene og dette medførte også at vi måtte finne andre intervjuobjekter fra Voksenopplæringen Stjørdal. Vi måtte tilpasse spørsmålene til disse.

Vi ønsker rette vedkommende god bedring.

Innhold

Sammendrag.....	6
Summary	6
1 Innledning.....	7
Problemstilling: Hvilken effekt har tilrettelagt trafikkopplæring på kommunikasjon og læringsutbytte for migrasjonselever?	8
1.1 Begrepsavklaring.....	8
2 Tidligere forskning på innvandrere og trafikkopplæring	9
2.1 Innvandringens historie	9
2.2 Trafikkopplæring for fremmedspråklige	11
Språk og kulturforskjeller.....	11
2.3 Innvandrere og ulykker	12
Utenlandske førerkort i Norge.....	13
3 Metode.....	14
3.1 Valg av metode.....	14
3.2 Utvalg	14
4 Resultater.....	16
De to første intervjuobjektene har hatt tilrettelagt opplæring gjennom voksenopplæringen på Stjørdal	16
Intervjuobjekt 1, mann, 32 år fra Somalia.....	16
Intervjuobjekt 2, mann 29 år fra Eritrea (Afrika).....	17
Intervju med migranter som har hatt ordinær undervisning på trafikkskole.....	17
Intervjuobjekt 3, mann fra Kosovo, 27 år.	17
Intervjuobjekt 4, mann 32år fra India.....	18
Intervju med en trafikklærer med bakgrunn innen migrasjonsundervisning	19
Intervju med en trafikklærer som har hatt få migrasjonselever.....	24
5 Drøfting	26
Drøfting av resultater fra intervjuer og litteratur.....	26

6 Oppsummering	29
Litteraturliste	31
Vedlegg 1	32
Intervju til elever med eller uten tilpasset opplæring:	32
Vedlegg 2	32
Spørsmål til elever som ikke har hatt tilrettelagt undervisning.....	32
Vedlegg 3	33
Intervju med en trafikklærer med bakgrunn innen migrasjonsundervisning	33
Vedlegg 4	34
Intervju med en trafikklærer som har hatt få migrasjonselever.....	34
Vedlegg 5	35
Tiltak som det er viktig å være klar over i tilrettelegging av kjøreopplæring for fremmedspråklige elever	35

Sammendrag

Helt siden begynnelsen av 1970-årene frem til i dag ser vi en stadig økende innvandring til Norge. Myndighetene plasserer asylmottakene i utkantstrøk, som gjør at innvandrere stort sett isoleres fra resten av storsamfunnet.

Vi valgte å finne ut av deres muligheter til ervervelse av førerkort og betydningen av dette for innvandrere. Vi ville finne grunnene til at ulykkesrisikoen for denne stadig voksende gruppen er så høy som den er. Som kommende trafikklærere er vi klar over at denne gruppen vokser i omfang, og at mange av disse vil erverve førerkort i fremtiden. Vi ville med dette finne ut av hvilke utfordringer disse migrantene står overfor når de skal ta førerkort i den ordinære føreropplæringen.

Undersøkelsene våre er bygget opp med en kvalitativ tilnærming i form av intervjuer og litteraturstudier av tidligere forskning og undervisning i migrasjonsgrupper. Tanken bak hele prosjektet var å få frem effekten av tilrettelagt undervisning for innvandrere. Vi vil også prøve å finne hjelpemidler som kan gjøre hverdagen lettere i forholdet lærer/elev i læringssituasjonen.

Summary

Since the 1970's to the present day we see an ever-increasing immigration to Norway. The authorities place asylum centres in rural areas that make them largely isolated from mainstream society.

We chose to determine their potential to acquire a Norwegian driving license and the importance of this for immigrants. We wanted to find the reasons why the accident risk is higher in this ever-growing group. As future driving instructors we are aware that many of these people are going to acquire a driving license. We would find out which challenges these people face when they take a driving license in the ordinary course of driving training.

Our surveys are built on a qualitative approach in the form of interviews and literature studies of previous research and teaching in migration groups. The idea behind the project was to bring out the effect of adapted teaching for immigrants. We also seek to find aids that can make life easier in the relationship between teacher and student in the learning situation.

1 Innledning

Som en del av studiet på HiNT har vi som oppgave å levere en kandidatoppgave. Vi fikk velge tema selv og vi måtte utarbeide en problemstilling til godkjenning.

Bakgrunnen for at vi har valgt temaet innvandrere og førerkortopplæring i oppgaven er at det har vært lite forskning om innvandrere som skal ta førerkort. Dessuten mener vi at det kommer til å bli et stadig økende behov for førerkort blant innvandrere, spesielt fordi det er omtrent en nødvendighet å kunne kjøre for å fungere i jobb i dag.

Min bakgrunn (Ali)

Jeg er en 2. generasjons innvandrer som er født og oppvokst i Norge. Jeg har bakgrunn som yrkessjåfør på lastebil og buss i Oslo-området og jeg har hatt jevnlig kontakt med innvandrere gjennom jobben. Jeg har hatt en rolle som innebar oppfølging av nye sjåfører hos Norgesbuss, stort sett bestod disse av innvandrere som trengte opplæring i trasékjøring. Gjennom denne jobben fikk jeg innsyn i problemer som utlendinger møter på i den norske trafikkkulturen. Ønsket om å lære mer om denne fremtidige kundegruppen fikk meg personlig til å søke meg inn på trafikkklærerutdanningen med ønske om å lære mer om migrasjonsundervisning.

Min bakgrunn (Audun)

Jeg er etnisk norsk og har bakgrunn innen musikk og som sjåfør. Jeg tok førerkort for lastebil mens jeg var i Forsvaret og jeg har vært vikar som sjåfør på distribusjon av meierivarer. Jeg ble interessert i migrasjonsundervisning gjennom HiNT.

Min bakgrunn (Albert)

Jeg er født i Kosovo og er oppvokst i Tyskland. Siden jeg kom til Norge for ca. 10 år siden har jeg vært ansatt som sjåfør på liten bil og jeg har kjørt en del vogntog for Posten.

Problemstilling: Hvilken effekt har tilrettelagt trafikkopplæring på kommunikasjon og læringsutbytte for migrasjonselever?

Målet for undersøkelsen er å kartlegge eventuelle fordeler og utfordringer relatert til tilpasset trafikkopplæring for innvandrere. Vi ønsket å se nærmere på opplæringen i et historisk perspektiv opp mot dagens trafikkopplæring for innvandrere. I tillegg ønsket vi å se på eventuelle forbedringer som kan gjøres opp mot denne stadig voksende kundegruppen.

1.1 Begrepsavklaring

Statistisk sentralbyrå betegner en innvandrer som en person som har to utenlandske foreldre. Disse er også kjent som førstegenerasjons innvandrere.

Personer født i Norge med foreldre født i utlandet går utenfor ovennevnte kategori, og kalles andregenerasjons innvandrere.

Integrering er det samme som å sammenføye til en enhet ved å beholde de opprinnelige delene/trekkene. Det vil si, begge befolkningsgruppene beholder sin opprinnelige kultur og er samtidig i stand til å ta del i et felles samfunnsarbeid på likeverdige prinsipper.¹

Uautoriserte trafikkskoler, heretter kalt ”L-skoler” har lærere uten trafikkklærerutdanning og fungerer som ledsagere i bil mot betaling. Dette er ulovlig.

¹ Olaengen, 1985, s. 77

2 Tidligere forskning på innvandrere og trafikkopplæring

2.1 Innvandringens historie

Gjennom historien har mange folkegrupper blitt drevet på flukt av krig, naturkatastrofer, sult og forfølgelse på grunn av religion, politisk ståsted, eller etnisk tilhørighet.

I Norge utvandret det mange, rundt 900 000 personer flyttet ut av Norge mellom 1830 og 1930. Dette var fordi mange sultet og levde under dårlige kår, og de ville derfor prøve lykken i Amerika.

Det utvandret også mange nordmenn under krigen, og under den tyske okkupasjonen i 1940-1945 flyktet mer enn 50 000 nordmenn over til Sverige.²

Til sammen regner UNHCR (FNs høykommissær for flyktninger) med at rundt 33,9 millioner mennesker er på flukt per utgangen av 2010.³

Her vil vi også nevne arbeidskraftmigrasjonen som startet i Vest-Europa⁴. Vesteuropeiske land, spesielt Tyskland benyttet seg allerede på slutten av 1800-tallet av importert arbeidskraft fra de geografisk nærliggende områdene til den voksende industrien og til gruvedriften. Størrelsen på innvandringen forandret seg i takt med de økonomiske konjunktorene, så da behovet for arbeidskraft ble mindre minket også innvandringen.

Etter 2. verdenskrig skapte den sterkt voksende industrien i Vest-Europa et stort behov for arbeidskraft som ikke kunne dekkes av det enkelte lands egen arbeidsstyrke, som igjen førte til en økende import av utenlandsk arbeidskraft.

Fra siste halvdel av 1970-årene ser behovet for arbeidskraft til ufaglærte jobber i industrien og servicenæringen i alt vesentligste ut til å være mettet, noe som førte til at de fleste vesteuropeiske land nå fører en mer restriktiv innvandringspolitikk enn tidligere. Hvem og hvor mange som til en hver tid får arbeidstillatelse, vil avhenge av hva hvert land definerer som sitt behov av arbeidskraft. I noen land dreier dette seg om arbeidskraftimport hvor utlendingene nektes oppholdstillatelse når arbeidsmarkedet endrer seg. I andre land innvilger myndighetene permanent oppholdstillatelse til utlendinger som har arbeidet et visst antall år i mottakerlandet (Sverige og Norge).

² Neegaard 1999, s.16

³ UNHCR Statistical Yearbook 2010

⁴ Engen 1985, s.33

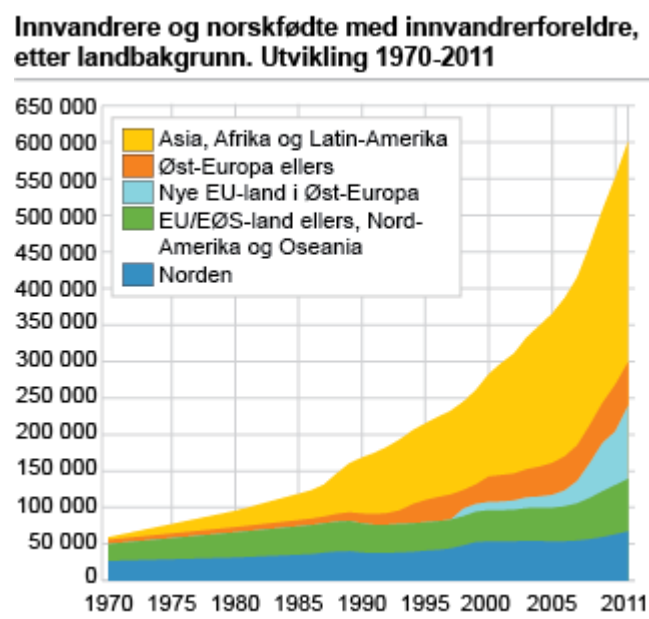
Frem til 1960-tallet var det svært liten innvandring til Norge, men i løpet av 1960-årene økte innvandringen sterkt.⁵ Først kom de fleste innvandrerne fra Pakistan og Vietnam, senere kom det innvandrere fra andre steder i verden. 1. februar 1975 innførte norske myndigheter en innvandringsstopp. Dette innebærer at det i prinsippet at det ikke skal gis arbeids- og oppholdstillatelse til utenlandske arbeidere, da arbeidsmarkedet for ufaglært arbeidskraft er dekket. Betegnelsen *innvandringsstopp* er misvisende, for regelverket har ikke stanset innvandringen til Norge, unntakskategoriene omfatter blant annet:

- Flyktninger
- Ekspertter og nøkkelpersonell (dvs. personer som det er mangel på i Norge, for eksempel innen oljevirkksomheten)
- Familiegjenforening (ektefelle og barn under 20 år) av innvandrere som allerede er bosatt i Norge

De fleste fra utlandet som bor i Norge i dag er fra Sverige og andre nærliggende europeiske land, men spesielt i de senere årene (2006-2010) er det kommet en god del gjestearbeidere fra Polen og Litauen etter at de fikk EU-medlemskap.⁶

Pr. 1. januar 2010 bodde det nesten 460 000 førstegenerasjons innvandrere i Norge, medregnet de som også har norskfødte foreldre er vi oppe i 600 000 mennesker.⁷

Se figur 1.



Figur 1

⁵ Neegaard 1999, s. 15

⁶ SSB 2011

⁷ SSB 2011

2.2 Trafikkopplæring for fremmedspråklige

Tidligere har det ikke vært tilrettelagt opplæring for innvandrere i offentlig regi. I opplæringstilbudet til asylsøkere og innvandrere nevnes ikke emner som trafikkopplæring, holdninger og ferdigheter i trafikken. Enkelte mener at det er et tankekors at innvandrere ikke får en enkel innføring i trafikktradisjon og hvordan trafikken her fungerer før de skal starte kjøreopplæringen ved trafikkskolen. Dersom migrantene på forhånd hadde kunnskap om opplæringen før de begynner på trafikkskolen ville de lettere akseptere den omfattende opplæringen de blir stilt overfor. I 2007 skrev Olav Krogstad en hovedoppgave i yrkespedagogikk som så nærmere på *hvordan trafikkopplæringen kan tilrettelegges for fremmedspråklige elever*. I denne rapporten ble det utprøvd hvordan særlig tilrettelagt trafikkopplæring for språksvake innvandrere innvirket på deres læringsprosess.

Tilretteleggingene ble gjennomført med bakgrunn i forskning rundt faginnlæring, intervju og samtaler med innvandrere i trafikkopplæringen. I tillegg brukte også Krogstad sine egne erfaringer fra 1970- og 1980-tallet. Elever med tilrettelagt undervisning fikk en overraskende god læringseffekt. Elevenes forståelse av norsk kultur og trafikktradisjon er viktig for elevenes risikoforståelse. Generell språkforståelse og forståelsen av fagspråket som brukes i trafikkopplæringen har stor betydning for elevenes læringseffekt. I denne undersøkelsen kom det fram at bedret kommunikasjon mellom elev og lærer kombinert med en felles forståelse av målet med opplæringen og kravene som stilles i norsk trafikkultur med hensyn til risikoforståelsen ga positivt utslag i elevenes prestasjoner. Dette igjen førte til at elevene fikk en raskere progresjon i opplæringen og langt bedre kvalitet på kjøringen. Det å få trafikkskolene til å prøve å gjennomføre slik tilrettelagt trafikkopplæring vil være et viktig bidrag til trafiksikkerheten i Norge, da denne elevgruppen klart har størst potensial til å øke trafiksikkerheten.

Språk og kulturforskjeller

Språk og kulturforskjeller kan ha stor betydning for å kunne forstå og akseptere premissene som gjelder i trafikken i Norge kontra hjemlandet til innvandrerne.

I VOX-rapporten *Kulturkollisjoner bak rattet* belyser forfatterne språklige og kulturelle utfordringer knyttet til føreropplæringen og førerprøve for kandidater med begrensede norskkunnskaper. Den konkluderer med at trafikklærerens kompetanse blir utfordret når de skal legge til rette for læring og vurdering av kandidatens trafikale kompetanse.

Kulturkunnskap og kommunikativ kompetanse er viktige verktøy for å møte utfordringene.

Verbal kommunikasjon

Mennesker som hører til en etnisk minoritet må forholde seg til to ulike kulturer. Kommunikasjonsproblemet oppstår ofte når to mennesker observerer den samme virkeligheten, men de oppfatter den ulikt. Vår oppfattelse eller persepsjon av virkeligheten vil være styrt av vår bakgrunn og tidligere erfaringer. Når du skal snakke med andre mennesker uttaler du deg på grunnlag av din virkelighetsmodell. Vi gjør den feilen at vi antar at mottakeren har den samme oppfattelsen av virkeligheten som oss selv, dette er hovedgrunnen til mange misforståelser.

Nonverbal kommunikasjon

I kommunikasjonen er det ikke bare ord og språk som formidler informasjon. Nonverbal kommunikasjon, som ansiktsuttrykk, kroppsholdning m. m. spiller en stor rolle.

Vi må være klar over at i vår kultur vektlegges ordenes betydning mer enn i andre kulturer. Det betyr at mennesker fra andre kulturer vektlegger det nonverbale i større grad enn vår kultur.

2.3 Innvandrere og ulykker

Et problem er at innvandrere oftere enn innfødte personer er utsatt for alvorlige trafikkulykker, ofte med hardt skadde eller drepte.⁸ En svensk undersøkelse viser at enkelte grupper av innvandrere, spesielt menn fra Midtøsten og Nord-Afrika har over 4 ganger høyere risiko for ulykker enn folk fra Sverige. Ut fra statistikken ser man også at andre deler av Afrika er høyt representert i bilulykker, mens land som ligger geografisk nært Sverige er betydelig bedre på dette.

Årsakene er mange og kompliserte, og forfatterne understreker at det trengs mye mer forskning på dette området for å kunne komme med mer data. Variablene kan være hvor mange kilometer de kjører, hvor sikre bilene er, hvor sikre veiene er, hvor de kjører geografisk, hvordan kjøreopplæringen foregår der de kommer fra og bilbeltebruk.

Forsker Mohamed-Reza Yahya ved VTI trekker frem trafikkopplæringen spesielt som en mulig årsak til den høye ulykkesfrekvensen blant innvandrere.

⁸ VTI-rapport 547A-2006

I Norge har man ikke hatt særlig mye forskning på dette området før i 2002, da ble det utarbeidet en rapport for Statens vegvesen, Vegdirektoratet, *Kulturkollisjoner bak rattet*, som skulle avdekke språklige og kulturelle utfordringer når personer med innvandrerbakgrunn erverver seg førerkort. Den kommer også med mulige tiltak for å bedre opplæringen for innvandrere.

En annen rapport som er innen kategorien innvandrere er *Innvandrere som risikogruppe i trafikken* av IRIS i 2010. Denne fokuserer på førstegenerasjons innvandrere og deres utfordringer når de skal ta norsk førerkort, og de prøver å finne tiltak som kan bidra til å redusere ulykkesrisikoen.

Når det gjelder L-skoler er denne rapporten innom dette temaet, men de har ikke bare sett på den negative siden av disse skolene, men de har også sett på effekten av å legalisere skolene.

Utenlandske førerkort i Norge

Hvilke utenlandske førerkort som gjelder i Norge reguleres av Forskrift om førerkort m.m. (2004), jf. Vegtrafikkloven og her vil vi gi en oversikt over hva som må gjøres for å bytte inn et utenlandsk i norsk førerkort.

Innbyggere fra EØS-land kan få byttet inn førerkortet i et norsk hvis de er fast bosatt i Norge.

De som har førerkort fra land utenfor EØS kan få norsk førerkort etter bestått praktisk prøve hvis de er fra Australia, Canada, Hongkong, Israel, Monaco, New Zealand, San Marino, Sør-Korea og USA.

Førerkort klasse B fra Japan godkjennes uten praktisk prøve.

Søkere fra andre land enn nevnt ovenfor regnes som førstegangssøkere på lik linje med en norsk 16-åring, selv om de over 25 år slipper enkelte deler av trafikalt grunnkurs.

3 Metode

3.1 Valg av metode

Undersøkelsen ble gjennomført med fire migrasjonselever, hvorav to av disse hadde hatt tilrettelagt undervisning gjennom HiNT, mens de to andre hadde fulgt tradisjonell trafikkopplæring.

Dette var for å vise effekten av tilrettelagt undervisning og for å belyse eventuelle mangler for å kunne forbedre den allerede eksisterende trafikkopplæringen.

Vi har intervjuet en fagperson med lang erfaring med trafikkopplæring for innvandrere, Olav Krogstad, og en trafikk lærer som har liten erfaring med migrasjonselever. Dette var for å se på ytterpunktene blant yrkesutøverne i bransjen.

Vi valgte å hente inn relevant informasjon fra tidligere utførte rapporter og studier, dette var for å finne ut mer om den historiske bakgrunnen og for finne relevant teori og statistisk materiale.

Vi hadde et intervju med hver av migrasjonselevne, dette var for å kartlegge elevenes erfaring og bakgrunn. Dessuten ville vi få frem forskjellene i trafikkultur og kjøremåte fra deres hjemland og sammenlikne de med den norske.

3.2 Utvalg

Utvalget vårt bestod av fire personer med innvandrerbakgrunn som vi fikk kontakt med via voksenopplæringen i Stjørdal. Vi satte opp en liste over hvilke kriterier vi hadde for kandidatene.

- To av kandidatene måtte ha hatt tilrettelagt opplæring, mens de to andre skulle ha hatt tradisjonell trafikkopplæring.
- Elevene skulle være på førerprøvenivå. (Dette lot seg ikke gjøre.)
- Bør kunne litt norsk.
- Ulike nasjonaliteter bør være representert

Begrunnelsen for våre kriterier er at vi ønsker å ha elever som er på førerprøvenivå, da vi vil ha frem effekten av tilrettelagt opplæring sammenliknet med tradisjonell. Vi ønsket også jevn fordeling av kjønn, men dette lot seg ikke gjøre, da kvinnene på VO ikke var så begeistret for

å bli intervjuet. Språkferdighetene bør være slik at vi kan kommunisere på norsk, og for å unngå misforståelser. Vi ønsket å ha ulike nasjonaliteter for å få et bredest mulig utvalg.

Vi intervjuet også to trafikkførere, de eneste kriteriene vi stilte var at en skulle ha bred erfaring med migrasjonsundervisning, mens den andre læreren skulle ha minimalt med migrasjonselever å gjøre. Dette er for å belyse ytterpunktene i bransjen.

4 Resultater

De to første intervjuobjektene har hatt tilrettelagt opplæring gjennom voksenopplæringen på Stjørdal

Intervjuobjekt 1, mann, 32 år fra Somalia

Jeg har bodd 4 år i Norge og har ikke førerkort fra hjemlandet mitt.

De siste 25 årene har det vært krig i Somalia, derfor finnes det ingen offisiell trafikkopplæring, heller ingen trafikkregler eller skilting. Man lærer å kjøre av familie eller venner, det holder å kunne gire, styre og kjøre rett fram. Det finnes ingen forsikringer, så ved ulykker ordner de involverte parters foreldre opp, eller man blir enige seg imellom.

Jeg er på trinn 2, begynte med HiNT 2009 og har hatt ca. 25 timer der. Jeg har også hatt 25 timer der jeg har øvelseskjørt med en kamerat.

Jeg føler at jeg kan en del av det kjøretekniske, men har problemer med at lærerstudentene ikke gir tilsigelser. De påpeker ikke feil og griper sjelden inn i situasjoner i trafikken.

Jeg vil gjerne bli bedre kjent med en lærer i stedet for å ha mange forskjellige lærere.

Jeg trenger ca. 25 timer til tror jeg.

Bra tilbud i Stjørdal kommune som tilbyr gratis opplæring.

Språkvansker:

- studentene bruker ofte vanskelig norsk
- teoriundervisning på tavla er ofte vanskelig
- i bil gir studentene fra HiNT tilsigelser for sent

Det er vanskelig å forholde seg til mange forskjellige studenter fra gang til gang.

Jeg synes det er for lite praksisdager med bare en time opplæring en gang i uken, jeg synes at denne timen heller ikke utnyttes fullt ut. Når timen er 45 min vil vi gjerne at mest mulig av timen skal brukes til øvelser, bruk gjerne områder i nærheten av VO.

Jeg vil gjerne at lærer illustrerer på tavlen før man praktiserer det i bil, eksempelvis nyinnlæring som kjøring i kryss eller i rundkjøring.

Vi migranter må ha tålmodige lærere som må forstå at migrantene sliter med å forstå det læreren vil formidle. Dette kan føre til konflikter i bil.

Intervjuobjekt 2, mann 29 år fra Eritrea (Afrika)

Jeg har bodd snart 2 år i Norge og har ikke førerkort fra hjemlandet.

Det er litt krevende føreropplæring i Eritrea, men det er ikke som i Norge. Det finnes trafikkregler i Eritrea, men det er lite lyskryss. Det er ca. 5 millioner innbyggere i landet, så det er ikke veldig mye biltrafikk.

Lærere og eldre mennesker blir behandlet med stor respekt.

Da jeg har liten erfaring med bilkjøring følger jeg instruksene til læreren. Vil gjerne få forklaring fra lærer først, dette grunnet min korte erfaring.

Vanskelig å svare med et tall på hvor mange timer jeg trenger, men jeg må øve mer.

Bra med gratis opplæring på Stjørdal. Det er god hjelp å få når han har lest i teoriboka, og jeg blir fulgt opp av HiNT-studentene. Jeg er godt fornøyd med HiNT-studentene.

Jeg synes det er lite kjøring – vil gjerne bruke tiden til å kjøre mest mulig. Misliker at timer blir avlyst. Jeg trenger mer mengdetrening og vil kjøre mer enn en time i uka.

Tiden går fort – vil heller kjøre i nærheten av VO – Vil kjøre i 45 minutter – ønsker mer tålmodige studenter som vil forklare på en bedre måte. Studentene må forstå at migrantene har problemer med å forstå og bli forstått. Migrantene bruker lang tid på å uttrykke seg.

Jeg synes det er greit å få forklart øvelsen først og så prøve deretter. Da brukes tiden mer effektivt.

Intervju med migranter som har hatt ordinær undervisning på trafikkskole

Intervjuobjekt 3, mann fra Kosovo, 27 år.

Jeg har bodd i Norge i 4 år og har førerkort fra hjemlandet. Det er strengere krav til opplæring i Norge. Trafikken er mer avansert i Kosovo, men trafikkreglene er stort sett like som i Norge. Et problem er at mange bilister ikke er villige til å følge trafikkreglene, derfor er ulykkesrisikoen høy, og ofte har ulykkene dødelig utfall. Mange av bilene er dessuten i dårlig stand og på grunn av dette blir trafikkflyten dårlig. Rett etter krigen kunne man ”kjøpe”

førerkort uten noen form for opplæring, men da NATO tok over styringen i landet ble reglene skjerpet.

I hjemlandet mitt ser vi på en trafikklærer som en instruktør. Man utviser stor respekt for læreren da man automatisk gjør det i Kosovo.

Jeg har hatt 30 kjøretimer. Trafikklæreren og jeg var enige om at 30 timer var nok, og jeg klarte å ta førerkortet på første forsøk.

Det mangler en form for opplegg for de som sliter med språket og innføring i regler og trafikkultur, da den ofte er forskjellig fra den i utlandet.

Jeg synes vi kan innføre et system, kanskje med en ekstra time i klasserom med en enkel innføring i begreper for å fremme en bedre forståelse for migrantene.

Intervjuobjekt 4, mann 32år fra India.

Jeg har bodd 5 år i Norge og har ikke førerkort fra hjemlandet. Min bror har førerkort og har fortalt meg litt om opplæringen. Min plan var også å ta førerkort i India, men jeg kom til Norge. I India kjørte broren min over 5 dager, totalt 3 klokke timer og 6. dagen fikk han førerkortet i hånda. Nivået på opplæringen er mye lavere enn i Norge, og regler finnes det ikke, alle kjører slik det passer dem. Det er fortsatt flyt i trafikken. I India er det veldig mange dødsulykker i året, mye skyldes at det ikke følger trafikkreglene i området. Har du ikke sett på Youtube der folk henger ut langs sidene av bussene?!

Trafikklæreren blir sett på som en myndighetsperson i India, da alle forskjellige lærere er velrespektert der borte.

Tilbake i Norge mente trafikklæreren at jeg var klar for oppkjøring da jeg hadde kjørt 23 timer.

Jeg mente jeg var klar for førerprøve da jeg hadde kjørt 10 timer, jeg.

Mange vanskelige regler og ord/uttrykk som måtte forklares mer grundig for at Norges nye landsmenn skal kunne forstå dem.

Igjen vil jeg nevne dette med vanskelige ord og uttrykk. At vi som utlendinger ikke blir oversatt. Norske trafikklærere bør ha et annet opplegg enn et ordinært fordi utlendinger ofte sliter med forståelse for språk og trafikkultur.

Intervju med en trafikklærer med bakgrunn innen migrasjonsundervisning

Kan du fortelle litt om din bakgrunn innen migrasjon?

Den strekker seg tilbake til 1970-tallet. Da var jeg engasjert med 5 andre og hadde en god del arbeidsinnvandrere fra Vietnam og Pakistan. Det var veldig vanskelig for de med språket, og skolen der jeg jobbet ble etter hvert spurt av biltilsynet om de kunne tenke seg å være en skole som kunne ta imot disse elevene og ha kontakt med dem. Etter hvert ble samarbeidet med biltilsynet avsluttet, men likevel kom det mange fra innvandrer miljøene og tok førerkort. Gjennom 1980-tallet hadde skolen nesten bare vietnamesere og pakistanere, og gjennom den praksisen fikk vi lært en god del om hvordan de kunne håndtere de elevene. Også gjennom kollegene kunne vi utveksle ideer og erfaringer om undervisningen.

Kan ikke du fortelle litt om prosjektet ditt på Sunndalsøra?

For 2-3 år siden startet jeg med et prosjekt på Sunndalsøra internasjonale skole med utgangspunkt i hovedfagsoppgaven fra 2007. Her har vi startet et samarbeid mellom ulike etater som har med innvandrere å gjøre, blant annet politiet, Statens vegvesen, trafikkskoler og voksenopplæringen. Her er tanken å bruke trafikk og trafikalt grunnkurs som en innfallsvinkel for å gi en bredere forståelse for språket og kulturen i Norge. Dette kurset varer ca. 70 timer og er planlagt utvidet til resten av landet. Dette er ikke ment som en innføring i trafikkreglene, men det skal være en begrepsavklaring og gi elevene flere ord og uttrykk som er aktuelle i møtet med en trafikkskole. Klart, når man tar opp et begrep som vikeplikt må man jo gi de et innblikk i hva det går ut på, det er jo ikke til å unngå.

Lærerne på voksenopplæringen gikk på kurs for å godkjennes på trafikalt grunnkurs og de brukte god tid med elevene, ca. 30 timer på å gjennomføre trafikalt grunnkurs. Da klarte folk å delta i opplegget, og de forstod innholdet bedre.

Det som er spennende nå er at flere av deltakerne tar teoriprøven, og det er ganske lav strykprosent blant migrantene.

Videre kan jeg nevne at Statens vegvesen og politiet var innom for å fortelle om deres rolle i føreropplæringen og kontroller i trafikken slik at det ikke er fremmed for innvandrerne.

Opplegget fikk gode tilbakemeldinger fra deltakerne, og voksenopplæringen var godt fornøyd med gjennomføringen. De regner med at kursdeltakerne sparer ca. 5000-6000 kr hver

gjennom dette opplegget fordi det går mindre kjøretimer, og fordi trafikalt grunnkurs koster en god del.

I bil brukes det ofte korte forklaringer i klargjøringen av en øvelse, og demonstrasjon og i forbindelse med nyinnlæring av en øvelse. Her bruker de to varianter, enten verbal eller non-verbal kommunikasjon med eleven.

Den ene er at læreren tier stille gjennom øvelsen og kun gjennomfører øvelsen mens eleven ser på, mens i den andre varianten tar læreren opp en del ord og uttrykk som er relevant.

Sunndal kommune var med som en del av prosjektet og bevilget 10 kjøretimer til hver av elevene. De har hatt gode resultater foreløpig og de har hatt flere førerprøver.

Lillestrøm trafikkstasjon er også engasjert i prosjektet og tar dette seriøst. De har også bevilget penger i årsbudsjettet til det.

Jeg mener at trafikksikkerheten vil ivaretas med dette opplegget. Opplæringen vil bli bedre. Elevene som har kjørt opp vil også bli fulgt opp og de vil se på ulykkesfrekvensen etter et par år.

Hva mener du er den største årsaken til at innvandrere er mer utsatt for ulykker enn etniske nordmenn?

Når det gjelder sikkerheten rundt innvandrere mener jeg at noe av det kan skyldes temperament og en forskjellig kjørekultur i ulike deler av verden. En trenger ikke å gå lengre enn til Sør-Europa for å se store forskjeller i kjøringen, bare tenk hvis innvandrerne kommer fra Afrika eller andre steder lengre unna. Klart, selv om kjøremåten er helt forskjellig i utlandet og store byer vil kanskje flyt og avvikling fortsatt være god. En annen ting er at mange innvandrere ikke har samme defensive kjøremåte som nordmenn, men egen fremkommelighet står mer i fokus.

En annen utfordring er de elevene som ikke har et forhold til bilkjøring eller trafikk omtrent overhodet. Der de kommer fra er det kanskje nesten ikke biler og de må lære alt det kjøretekniske fra begynnelsen. Det er tidkrevende og det er heller ikke så greit for elevene å lære seg.

Noen undersøkelser viser at kulturforskjeller er en stor årsak til høye ulykkestall blant innvandrere. Jeg har ikke fått det bekreftet enda, for har eleven en kjørestil som læreren ikke

vil være med på, da må en som lærer bruke en del jobb på å ta tak i den problematikken og vise hvordan det skal gjøres i Norge. Jeg har enda ikke opplevd motvilje til å endre adferden i trafikken. Men lar du det passere får du det aldri bort.

Hva mener du er den viktigste årsaken til at det blir brudd i kommunikasjonen mellom lærer og elev?

Språkbarrieren er høy til å begynne med, men når den biten er på plass fungerer opplæringen mye bedre. En del ønsker ikke av respekt eller av ren høflighet å motsi læreren eller si at han ikke forstår det læreren sier. Da kan en ikke vite om eleven har forstått når han/hun bare sier ”ja”. Derfor unngår en gjerne å stille ja/nei-spørsmål, men i stedet spør en *hva har du forstått?* Da tvinger en frem en dialog rundt emnet.

Hvilke fordeler opplever elevene med tilrettelagt opplæring?

Fordelene med tilrettelagt undervisning er at elevene sier at de har lært noe på kursene. Det finnes de som har gått på trafikalt grunnkurs der læreren har godkjent kurset, men på grunn av språkbarrieren har elevene forstått nesten ingenting. Dette er annerledes med tilrettelagt undervisning, i tillegg forstår de mer i bil fordi de kan mange vesentlige ord.

Teoriundervisningen går mye lettere når elevene forstår innholdet. I tillegg er mange villige til å gjøre en innsats og de går sammen i grupper og jobber med stoffet. Når de forstår spørsmål og svar gir det resultater.

Språkbarrieren kan likevel føre til at innvandrere svarer feil på prøven. Det kan være lurt å ha en kontaktperson som de kan spørre om alt, da tør de å spørre.

Før kjøringen begynner får hver deltaker en liste med mange punkter i opplæringens 4 trinn. Da kan en vise etter hver time hvor langt eleven har kommet, og en unngår mas om praktisk prøve og førerkort.

Hvilke tilpasninger kan en trafikkskole gjøre for å lette opplæringen for innvandrere?

En vanlig trafikkskole som ønsker å tilrettelegge undervisningen kan gi en kontaktperson og bevisstgjøre eleven på hvor han/hun er i opplæringen til en hver tid.

En kan også la eleven sitte på med en norsk elev, kanskje også la en språksvak elev sitte på med en som har sterkere språk, men som er på samme nivå.

Symbolbruk er en fin metode, for eksempel kan en diskutere ut fra en skisse på tavla eller et videoklipp.

VOX-undersøkelsen viste at det er omtrent umulig å få eleven til å kjøre ut fra skilter med skrevne ord, hvordan skal en lese "Narvik" hvis du bruker et fremmed språk?

Hvis en bruker bilder av skilter og viser til elevene hjelper det betydelig, da kan de koble bildet med ordet som blir sagt.

Et annet problem i bil er at eleven er ofte opptatt med å gjenta det læreren sier, da ender det ofte opp med at læreren må gripe inn. Da oppnår en lite i den situasjonen.

Mange ganger er det meget vanskelig å forklare for eleven hva en gjør. Eksempelvis når bremses vi, når girer vi ned, hvordan er rytmen i kjøringen inn mot trafikale situasjoner? Gjennom demonstrasjon begynte det å fungere bedre for elevene.

Er L-skoler et samfunnsproblem, eller er de nyttige samarbeidspartnere mellom førerkortaspirantene og de autoriserte trafikkskolene?

Stort sett er IRIS-rapporten og jeg enige, men når det gjelder L-skoler er jeg uenig med dem. Jeg synes det er et stort problem. Det er kanskje et sted mellom 80 og 90 ulovlige skoler i Norge, ca. halvparten av disse er i Oslo og omegn. Mange "skoler" har også flere ansatte lærere.

Mange uautoriserte skoler har ikke kjennskap til norsk trafikkultur, så opplæringen blir helt forskjellig fra den norske, mange av disse har også høy strykprosent.

Skolene er imidlertid godt synlige, de stiller opp på praktisk prøve med bil med dobbelt pedalsett, men de kjører med rød L på bakluka. Trafikkstasjonen kan likevel ikke nekte de å kjøre opp så lenge alt er i orden i registeret.

Jeg var på en trafikkstasjon og der var det en kandidat som hadde hatt flere førerprøver, men han hadde strøket. Sensor snakket med han og tipset ham om å begynne på en vanlig trafikkskole. Kandidaten sa at skolen holder på elevene når de først har begynt. Jeg vet ikke hvorfor de gjør det, men kanskje de vil holde på en god kunde. Problemet for eleven er at skolen ikke gir skikkelig opplæring.

Noen innvandrere har ikke så stor omgangskrets og de har kanskje ikke muligheten til å kjøre øvelseskjøre selv.

Fordi L-skolen er så ”billig-billig” vil de kjøre med dem – slik er det lett å skaffe elever.

Både for elevens del og for trafikksikkerheten er L-skolene negativt.

Når voksenopplæringen og alle etatene samarbeider kan vi stoppe den praksisen, men da må vi kunne vise elevene at vi har et godt opplegg for det vi driver med og at de kan ta førerkort på ”vanlig” måte.

Det handler også om tilhørighet og integrering i samfunnet. Det høres kanskje banalt ut, men hvis du alltid holdes utenfor og gis færre muligheter enn andre er det naturlig at det skaper spektakkel og kriminalitet.

Burde det vært bedre klargjort for HiNT-studentene at migrasjonsundervisningen er mer ment som en begrepsavklaring enn et teorikurs?

HiNTs studenter hadde bare et par forelesninger med migrasjon, totalt 6 timer. Temaet var begrepsavklaring og kommunikasjon. Der er jeg enig i at vi hadde for lite om akkurat det. Det trengs repetisjon for å få en mer varig læring, og med de ressursene vi hadde akkurat da hadde vi ikke mulighet til å følge opp den biten. Da må studentene ta tak i mer selv, for er de tingene på plass er egentlig veldig mye av jobben gjort.

Det kan være at HiNT-studentene tror at de skal lære mer om hvordan migrantene er gjennom praksisen, men det er jo en prosess der både lærer og elev lærer. Derfor mener jeg at studentene må ta et større ansvar for å forstå migrantenes situasjon.

Studentene bør benytte muligheten til å forberede timene bedre og de bør også gå sammen i etterkant med en annen og reflektere og bevisstgjøre hverandre. Man bestemmer også mye selv hvor mye en får ut av det.

Hvilke utfordringer vil du påpeke som en nyutdannet trafikklærer må håndtere i forbindelse med migrasjonsundervisning?

Det er blitt sydd sammen et etterutdanningsløp for trafikklærere som tar for seg disse utfordringene, gjennom at lærerne tar det tror jeg at det vil gi gode resultater. Gjennom at vi også samkjører trafikkskoler og voksenopplæringen vil læreren møte en elev som er mye mer inneforstått med hva han må lære, eleven har forstått en del ord og uttrykk som en bruker i undervisningen og han har fått større trafikkløst forståelse gjennom trafikalt grunnkurs. Dette tror

jeg vil gi et mye mer positivt forhold mellom lærer og elev, og jeg tror lærerne vil bli mer positive til denne gruppen elever.

Rundt 20 % av fagmiljøet vil være positive til migrasjonsundervisning, rundt 20 % er negative, og bortimot rasister, mens resten er mer eller mindre likegyldige når det gjelder migrasjonskjøring. Klarer vi å få med oss flertallet vil samfunnet tjene på det i sum.

Hvorfor gjør ikke myndighetene noe med dette problemet, da de er velinformert om det?

En forutsetning for å kunne slå ned på L-skolene er at man kan bevise at de tar betalt for opplæringen. L-skolelærere kan ha lommebøker brede som en halvmeter, men likevel sier de ”ikke betale, ikke betale”. Fyller du ledsagers krav til øvelseskjøring kan du sette på L-skilt og kjøre.

Kan det være en mulighet å endre på reglene for øvelseskjøring?

Endre reglene/lovene tror jeg blir vanskelig, og jeg tror ikke at myndighetene vil foreta seg noe før problemet blir alt for stort.

Problemet med L-skoler er synlig, men å slå ned på det blir som å putte neven i vasken og få tak i et såpestykke. Du ser såpestykket, men ikke snakk om at du får tak i det.

Intervju med en trafikklærer som har hatt få migrasjonselever

Kan du fortelle litt om din bakgrunn?

Jeg har vært trafikklærer siden 2008 og har jobbet på Heimdal og i Trondheim.

Har du hatt mange elever med utenlandsk bakgrunn?

Jeg har hatt 10-15 migrasjonselever, hvorav halvparten har hatt språkvansker. Kontoret velger ut hvem som kjører med hvilken lærer, og jeg ønsker å slippe migrasjonselever.

Hvordan forholder du og skolen der du jobber til migranter?

Hvis elevene har vansker med språket pleier lærerne på skolen å rullere på disse elevene, men vi har ikke lagt opp noe spesielt kurs for migranter. Hvis vi gjør tilpasninger gjør vi det ute i bilen, det går an å ta en forklaring med hjelp av en tegning, men på en måte vil det bli et veldig dyrt norskkurs hvis alt skal læres der.

Noe av grunnen til at innvandrere har problemer kan være at de har hatt lite med bilkjøring å gjøre fra før. Det kan også være at det er mindre trafikk der de kommer fra.

Tror du det kan være lønnsomt for trafikkskolen å innføre tilrettelagt undervisning for disse?

Det kan være lønnsomt for bedriften å innføre tilrettelagt undervisning, men foreløpig ønsker vi så langt det lar seg gjøre å ha nordmenn som elever.

Hva synes du om uautoriserte trafikkskoler (L-skoler)?

Jeg liker ikke uautoriserte trafikkskoler, men jeg synes ikke at problemet er så stort i Trøndelagsfylkene per dags dato. Det er et lite miljø i området, og hvis noen bytter bil tar det ikke lang tid før vi finner ut av hvem som eier den.

Hva bør myndighetene gjøre for å få bukt med L-skolene?

Myndighetene bør gå etter bakmennene, ikke de som gjør jobben.

Hvordan ser du for deg at autoriserte trafikkskoler kan gjøre seg mer attraktive for migranter, slik at de velger bort L-skolene?

Hvis vi skal gjøre oss mer attraktive for migranter kan en mulighet være å sette ned prisen for denne kundegruppen, ellers ser jeg få andre muligheter for å markedsføre oss blant innvandrere, i og med at vi ikke har noen andre tilbud for dem. Mange skoler bruker mye tid og energi på innvandrere, og det er vanlig at man sier at ”vi ikke har kapasitet til å ta inn disse elevene”, og at ”det er fullbooket i lang tid fremover”.

Ellers mener jeg at innvandrere bør integreres før de kommer til trafikkskolen, og de bør også ta en del av jobben selv på forhånd. Da kan de stille på like vilkår som norsk ungdom. Jeg synes det er litt forskjellsbehandling og vel mye gratis for utlendingene gjennom det offentlige.

Synes du at flere trafikkskoler bør tilrettelegge undervisningen for migranter?

Jeg er positiv til et trafikkkopplegg for innvandrere, men det er samtidig en merkelig prioritering at innvandrere skaffer førerkortet og bil først når de har nesten ingenting fra før.

5 Drøfting

Drøfting av resultater fra intervjuer og litteratur

I denne studien har vi funnet mange resultater. Vi vil i dette kapitlet drøfte problemstillingen ut fra forskjellige synsvinkler og forsøke å komme frem til en konklusjon.

I vår forskning forsøkte vi blant annet å finne enkle grep som en vanlig trafikkskole kan gjøre for å lette migrasjonsundervisningen. (Hovedtrekkene ved den tilrettelagte opplæringen for fremmedspråklige, se vedlegg 5).

Et av tiltakene som vi så på var innlæring av ord og begreper som brukes i trafikkopplæringen. Vi mener å ha funnet at dette er meget viktig å ha på plass før undervisningen i bil og teori begynner. En erfaren faglærer sier i intervju at elevene forstår innholdet etter det grunnleggende kurset, og de vil ha et godt grunnlag for læring når de begynner kjøringen i bil. I tillegg gir teoriundervisningen gode resultater fordi elevene forstår spørsmål og svar.

VOX-rapporten fremhevet at det er omtrent umulig å få migrasjonselever til å kjøre etter skrevne skilt. Noen elever er analfabeter og noen bruker et annet skriftspråk. Her påpeker faglærer at det er viktig å få elevene til å forstå ordbildet, da kan en for eksempel bruke bilder og problemet blir mye mindre.

Er ikke den språklige biten på plass vil elevene måtte lære sentrale ord og uttrykk på andre måter. Dermed vil denne undervisningen normalt måtte gis i kjøretimer, og det vil bli mer tidkrevende for læreren å legge til rette undervisningen. Det vil også skape et dårlig læringsmiljø preget av repetisjoner og at læreren må overta kontroll inn mot trafikale situasjoner. Dette er fordi språket ikke er skikkelig på plass, og eleven ofte er opptatt av å gjenta det læreren sier. I ytterste konsekvens kan eleven få feil opplæring fordi han/hun oppfatter denne farlige atferden som riktig.

En annen ting som faglæreren fremhevet var betydningen av å bruke demonstrasjoner for å lette undervisningen for fremmedspråklige. Han mente dette ville være tidsbesparende, for når øvelsen blir synliggjort for elevene først vil de lettere utføre den selv i etterkant. Ikke alt lar seg gjøre med forklaringer og tilsnakk fra læreren, men hvis eleven ser hva læreren gjør vil det løse problemer med trafikal atferd.

Hvis ikke eleven har forstått hva som er riktig kjøreatferd inn mot trafikale situasjoner på forhånd vil læreren ofte måtte gripe inn i situasjonen, og læringsutbyttet er spolert.

Noe av det negative med å drive migrasjonsundervisning er at det krever en ekstra innsats fra læreren og en må bruke en god del ekstra tid til undervisningen, spesielt i begynnelsen.

Begrepsavklaring og nytt språk vil automatisk være tidkrevende å lære, derfor kan Voksenopplæringen være en god arena for å begynne trafikal opplæring, i og med at dette er det første møtet med det norske skoleverket for innvandrere. Myndighetene stiller et minimumskrav til innvandrere om norskundervisning i skriftlig og muntlig, og det stilles krav til prøver og opplæring i fag som samfunnsfag.

Dette kurset vil også være en ekstrakostnad å gjennomføre, et spørsmål er hvem som skal dekke denne kostnaden. En løsning er at staten dekker denne delen gjennom voksenopplæringen, dels fordi Sunndal kommune ser en god effekt av dette prosjektet med tilrettelagt undervisning. Trafikkstasjonen på Lillestrøm er også involvert og tar dette seriøst da de ser en gjennomgående god effekt og en mye lavere strykprosent.

Ut fra intervju med faglærerne ser vi klare tendenser til uvilje mot migrasjonselever i trafikkskolebransjen. Den ene faglæreren antydte at rundt 20 % av trafikklærerne er sterke motstandere av å gi undervisning til migranter, mens 20 % er for. Resterende 60 % er likegyldige i sin mening om denne kundegruppen. Hvis vi tar for oss disse 60 % og gir dem relevant utdanning for å hankses med migrasjonselever ser vi for oss at vi er bedre rustet til å møte utfordringene. Får vi disse 60 % til å forstå at man med enkle grep kan lette hverdagen på skolen og i bil vil alle tjene på det. Vi vil samtidig hevde at det er et paradoks at noen trafikkskoler ikke gjør seg attraktive for migranter.

Tilrettelagt undervisning vil gi en samfunnsøkonomisk gevinst fordi det igjen vil gi sikrere sjåførere og færre ulykker. Når migrantene stiller sterkere vil de få en lavere terskel for å begynne på en vanlig trafikkskole, og vi begrenser dermed L-skolenes grunnlag for virksomhet.

For migrasjonselevenenes del vil dette være lønnsomt, for når de har fullført det grunnleggende kurset vil hver av dem spare ca. 5000-6000 kr. Vi har også en sterk mistanke om at stemningen i bil vil bli bedre med ord og uttrykk på plass.

På bakgrunn av dette mener vi at dette undervisningsopplegget i trafikk bør innføres på et nasjonalt nivå. Dette er fordi mange innvandrere vil bli mer attraktive i arbeidsmarkedet og samfunnet vil tjene stort på dette tiltaket i form av økte skatteinntekter.

Etter å ha vært med på forelesninger på HiNT om migrasjonsundervisning samt at vi har gjennomført flere kjøretimer og teorikurs for migranter har vi gjort noen tanker om opplegget for oss studenter fra HiNTs side. Slik vi forstår det, kan det virke som at flere studenter har misforstått opplegget for migrasjon, og flere stiller opp på VO kun fordi de er pålagt det. Hadde vi som HiNT-studenter fått en direkte innføring i det tilrettelagte opplegget på forhånd ville vi stilt sterkere i utfordringene vi blir stilt overfor i møte med migrasjonselevne.

Vårt forslag er at de som er spesielt interessert kan være med på et kurs om migrasjonsundervisning som Olav Krogstad har lagt opp som etterutdanning for trafikklærere. Dette vil gi studentene en bedre forståelse og et større innblikk i hvordan man skal håndtere fremmedspråklige i klasserom og i bil, alt i tråd med hensikten til tilrettelagt opplæring for migrantene. Senere kan studentene ved hjelp av verktøyene i migrasjonsopplegget undervise fremmedspråklige elever. Hvis flere studenter går sammen i etterkant og reflekterer over det de har gjort ser vi for oss at opplegget bærer frukter, både for oss som studenter og for migrantene.

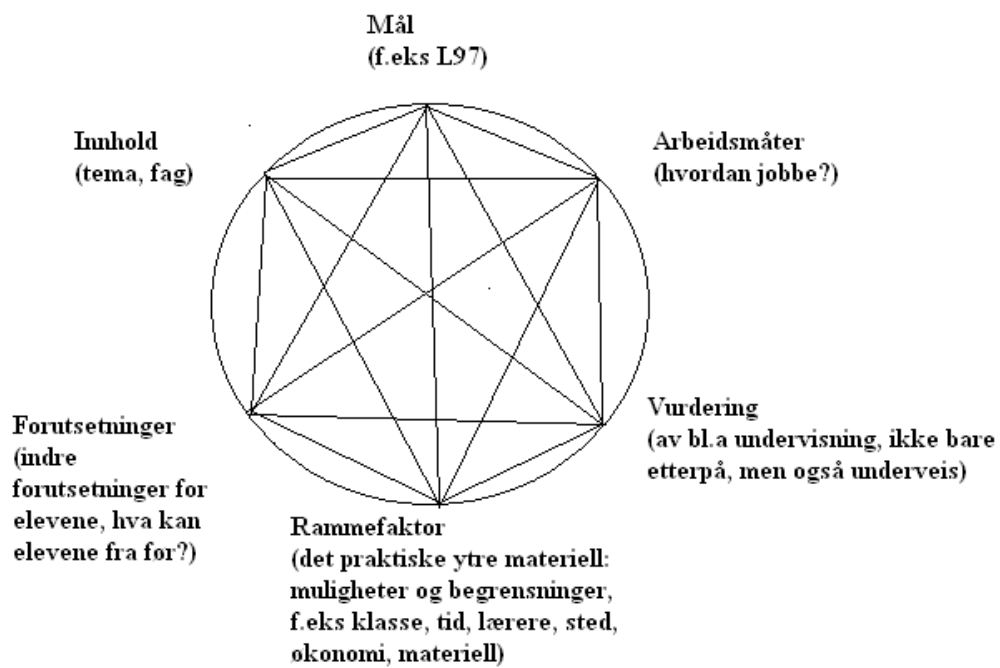
6 Oppsummering

Vi har fått inn en del resultater fra våre funn i litteratur og egen forskning, men vi har bare så vidt begynt å skrape i overflaten på en materie som er gjenstand for en mastergrad. Likevel mener vi at vi har gjort funn som er relevant for trafikklærere.

Etter at vi ikke fikk gjort intervjuene på Sunndalsøra ble våre forutsetninger for å svare på problemstillingen betydelig svekket. Hadde dette samarbeidet fungert optimalt ville vår forskning gitt langt mer konkrete svar på effekten av tilrettelagt opplæring.

Vi fikk forventede resultater fra trafikklærere som viser de store forskjellene i holdninger overfor migranter og vi fikk belyst både fordeler og ulemper på en god måte. Dette er erfaringer vi tar med oss videre i arbeidet med å innføre tilrettelagt undervisning for innvandrere på nasjonalt nivå.

Med denne besvarelsen håper vi å belyse at migrantene faktisk er mennesker som alle andre som stiller med andre forutsetninger enn oss som er født og oppvokst i Norge. Vi ønsker å vise hvordan man med enkle grep kan bedre lærings situasjonen både for lærer og innvandrere. Fordi rammefaktorene og elevenes forutsetninger er forskjellige må vi ut fra dette endre på innholdet i kurset, arbeidsmåter, rammefaktorer og forutsetninger. Dette sett i forhold til den didaktiske relasjonsmodellen. Se figur 2



Figur 2

Ut fra våre funn i forskning og litteratur antar vi at tilrettelagt undervisning for migranter er et steg i riktig retning mot nullvisjonen som myndighetene har vedtatt.

Litteraturliste

Engen, T. O. (1985). *Migrasjonspedagogikk*. Gyldendal.

Gustafsson, S., & Falkmer, T. (2006). *The traffic safety situation among foreign born in Sweden*. VTI.

IRIS. (2010). *Innvandrere som risikogruppe i trafikken*. International Research Institute of Stavanger.

Neegaard, G. (1998). *Flerkulturell håndbok*. Kommuneforlaget.

Riaz, W. K., & Urdahl, O. (2011, oktober 20.).

<http://www.aftenposten.no/nyheter/oslo/article1050874.ece#.T08m2Yfa6PY>. Hentet fra aftenposten.no.

Statistisk sentralbyrå. (2011, April 28.). <http://www.ssb.no/emner/02/01/10/innvbef/>. Hentet fra Innvandrerbefolkningen.

Statistisk sentralbyrå. (2011, mai 5.). <http://www.ssb.no/innvutv/>. Hentet fra Befolkningsstatistikk. Inn- og utvandring, 2010.

Statistisk sentralbyrå. (2011). <http://www.ssb.no/innvutv/tab-2011-05-05-05.html>. Hentet fra Tabell 5 Netto innvandring etter land. 1966-2010.

Statistisk sentralbyrå. (2011, April 13.). www.ssb.no/bilreg/main.html. Hentet fra Registrerte kjøretøy, 2010.

UNHCR. (2010). *UNHCR Statistical Yearbook 2010*.

Vox, fagorgan under Kunnskapsdepartementet. (2002). *Kulturkollisjoner bak rattet*. Statens vegvesen, Vegdirektoratet.

Vedlegg 1

Intervju til elever med eller uten tilpasset opplæring:

1. Hvor kommer du fra?
2. Alder?
3. Kjønn?
4. Hvor lenge har du vært i Norge?
5. Har du førerkort fra hjemlandet ditt?
6. Hvis ja → Fortell om opplæringen derfra og eventuelt gi et bilde av trafikkbildet derfra.
7. Blir trafikklærere oppfattet som en myndighetsperson? – Fungerer læreren som en instruktør, veileder?
8. Hvis ja, hvordan oppfattes han/hun i læringssituasjonen?
9. Hvor mange timer opplæring hadde du før trafikklæreren din mente du var klar for oppkjøring?
10. Føler du at du har behov for flere timer?
11. Hvilke sider vil du fremheve som sterke ved tilpasset opplæring?
12. Hva tror du mangler i ordinær undervisning?
13. Har du noen forslag til forbedringer?

Vedlegg 2

Spørsmål til elever som ikke har hatt tilrettelagt undervisning

1. Hvor kommer du fra?
2. Alder?
3. Kjønn?
4. Hvor lenge har du vært i Norge?
5. Har du førerkort fra hjemlandet ditt?
6. Fortell om opplæringen derfra og gi et bilde av trafikkbildet der.
7. Opplever du trafikklæreren som en myndighetsperson, instruktør, kanskje veileder?
8. Hvordan oppfatter du ham/henne i læringssituasjonen?
9. Hvor mange kjøretimer trengte du før du var klar for praktisk prøve ifølge trafikklæreren?
10. Ønsket du flere kjøretimer?

11. Hva tror du mangler med den ordinære trafikkopplæringen i forhold til migranter?
12. Har du forslag til endringer i den ordinære opplæringen som kan lette situasjonen for migrantene?

Vedlegg 3

Intervju med en trafikklærer med bakgrunn innen migrasjonsundervisning

Kan du fortelle litt om din bakgrunn innen migrasjon?

Kan ikke du fortelle litt om prosjektet ditt på Sunndalsøra?

Hva mener du er den største årsaken til at innvandrere er mer utsatt for ulykker enn etniske nordmenn?

Hva mener du er den viktigste årsaken til at det blir brudd i kommunikasjonen mellom lærer og elev?

Hvilke fordeler opplever elevene med tilrettelagt opplæring?

Hvilke tilpasninger kan en trafikkskole gjøre for å lette opplæringen for innvandrere?

Er L-skoler et samfunnsproblem, eller er de nyttige samarbeidspartnere mellom førerkortaspirantene og de autoriserte trafikkskolene?

Burde det vært bedre klargjort for HiNT-studentene at migrasjonsundervisningen er mer ment som en begrepsavklaring enn et teorikurs?

Hvilke utfordringer vil du påpeke som en nyutdannet trafikklærer må håndtere i forbindelse med migrasjonsundervisning?

Hvorfor gjør ikke myndighetene noe med dette problemet, da de er velinformert om det?

Kan det være en mulighet å endre på reglene for øvelseskjøring?

Vedlegg 4

Intervju med en trafikklærer som har hatt få migrasjonselever

Kan du fortelle litt om din bakgrunn?

Har du hatt mange elever med utenlandsk bakgrunn?

Hvordan forholder du og skolen der du jobber til migranter?

Tror du det kan være lønnsomt for trafikkskolen å innføre tilrettelagt undervisning for disse?

Hva synes du om uautoriserte trafikkskoler (L-skoler)?

Hva bør myndighetene gjøre for å få bukt med L-skolene?

Hvordan ser du for deg at autoriserte trafikkskoler kan gjøre seg mer attraktive for migranter, slik at de velger bort L-skolene?

Synes du at flere trafikkskoler bør tilrettelegge undervisningen for migranter?

Vedlegg 5

Tiltak som det er viktig å være klar over i tilrettelegging av kjøreopplæring for fremmedspråklige elever

Det er viktig at innvandrerne får innsikt i norsk trafikktradisjon og føreropplæring før de kommer til trafikkskolen. Å implementere trafikkunnskap i ”norsk og samfunnskap” for voksne innvandrere vil styrke føreropplæringen for fremmedspråklige elever.

Trafikkskolene kan tilrettelegge for fremmedspråklige elever ved å gi informasjon før de starter opplæringen om de kravene som stilles til elevene for å få førerkort i Norge, hvordan undervisningen organiseres og gjennomføres osv. Skolene kan sette opp faste prosedyrer på slike informasjonsmøter både før og under føreropplæringen.

I teoriundervisningen er det viktig å fokusere på å lære elevene vanskelige ord og uttrykk.

Ved undervisning i lærebil er det viktig å demonstrere øvelsene i stedet for å forklare.

I den generelle verbale kommunikasjonen er det viktig å fokusere på å snakke sakte og legge inn pauser mellom ordene, bruke få og enkle ord, korte setninger, bruke et normalisert språk, unngå småord som da og nå osv.

Det er viktig å fokusere på lærerrollen ved at læreren er bestemt, stiller krav og følger opp kravene. En ettergivende og myk måte å opptre kan bli oppfattet som snillistisk eller svak.

Læreren må være bevisst på hvordan han stiller spørsmål til eleven ved å spørre om hva eleven forstår i stedet for å spørre om eleven har forstått for å få kontroll hva eleven har oppfattet. Det foreligger ikke lærebøker som er oversatt til andre språk enn engelsk. Det er heller ikke utviklet lærebøker på norsk som fremmedspråklige elever er i stand til å tilegne seg innholdet i. Ved å få oversatt lærebøker til noen sentrale språk, som for eksempel urdu (som er morsmålet til den største innvandrergruppen i Norge) vil de fleste innvandrerne kunne lese lærebøker på morsmålet sitt. Et annet alternativ er å utvikle en lærebok på norsk som er tilrettelagt for fremmedspråklige elever.