

Kandidatoppgave

Hva er din motivasjon for å bli trafikklærer?

What is your motivation to become a driving instructor?

Eirin Gåsøy og Vivian Oladatter Dalebø

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2013



Avdeling for
trafikklærerutdanning

SAMMENDRAG

Denne rapporten utgjør sluttokumentasjonen av en kandidatoppgave skrevet på Høgskolen i Nord-Trøndelag, avdeling for trafikklærerutdanningen (TLU), skoleåret 2012-2013.

Oppgaven vår er basert på problemstillingen ”*Hva er din motivasjon til å bli trafikklærer?*”. Bakgrunnen for valg av problemstilling var at forfatterne av oppgaven hadde ulik motivasjon for å bli trafikklærer og vi så klare forskjeller i våres årskull. Dermed vekket dette nysgjerrigheten for og finne ut hvilke motivasjonsfaktorer det nye årskullet hadde.

Vi har gjort en kvantitativ undersøkelse og vi ønsket først og fremst å spørre begge årskullene ved HiNT, samt den nye trafikklærerutdanningen ved Høgskolen i Akershus. Dette ble for omfattende og vi valgte derfor til slutt å fokusere på det nye årskullet ved HiNT 2012. Spørreundersøkelsen ble gjennomført i QuestBack i desember 2012 og totalt var det 68 respondenter som deltok, hvorav 47 er menn og 21 er kvinner.

Resultatet viser at respondentene er her på grunn av egen interesse med noe påvirkning av den trafikklæreren de hadde og foreldre. Når det gjelder motivasjonsfaktorene som har spilt svært stor rolle ser vi ut i fra resultatene at det er muligheten til å jobbe med mennesker og at yrket gir interessante arbeidsoppgaver som skårer høyest. Respondentene har valgt dette studiet fordi de liker å kjøre bil og ønsker å bidra til at det skal bli tryggere for alle å ferdes i trafikken. Avslutningsvis har ikke alle, men noen, en interesse for trafikksikkerhet.

SUMMARY

This report constitutes final documentation of a candidate assignment written in Nord-Troendelag, Department of driving instructor training (TLU), academic year 2012-2013.

Our task is based on the research question, "*What is your motivation to become a driving instructor?*". The reasons for the choice of research question were that the authors of the assignment had different motivations for becoming a driving instructor and it was also obvious differences in our class year. This aroused our curiosity to find out what motivation factors the year 1 had.

We have done a quantitative research study and first and foremost we wanted to speak both class years at HiNT, as well as the new traffic teacher education at Hoegskolen in Akershus. This was too extensive so we therefore decided to focus at the year 1 of HiNT 2012. The research was conducted in QuestBack in December 2012. There was a total of 68 participants, which 47 were men and 21 females.

The results show participants chose this education because of their own interest with some influence by their driving instructor and parents.

Whit regards to motivation factors opportunities to work with people as well as the work providing interesting takes were rated highly. The participants have chosen this study because they enjoy driving and would like to contribute to traffic safety for all. Finally, not everyone has but some have an interest in road safety.

When it comes to motivation factors that have had a significant impact, we can see from the results that there is an opportunity to work with people and that the profession provides interesting assignments. Respondents chose this program because they like to drive and want to contribute to make it safer for everyone to travel in traffic. Not everyone, but some do have an interest in road safety.

FORORD

”Jobben din kommer til å fylle en stor del av livet ditt, og den eneste måten å virkelig være tilfredsstilt er å gjøre hva du mener er topp arbeid. Og den eneste måten å gjøre topp arbeid er å elske det du gjør. Hvis du ikke har funnet det enda, må du fortsette å lete. Ikke slå deg til ro før du har funnet det. Som med alle andre ting som har med hjertet å gjøre, vil du vite når du har funnet det. Og som alle store forhold, vil det bli bedre og bedre etter som årene går. Så fortsett å lete til du finner det”. - Steve Jobs.

Vi ønsker å takke de som har bidratt og inspirert oss til å gjennomføre studien.

Vi vil rette en stor takk til veilederen vår, Rolf Robertsen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, avdeling for trafikklærerutdanningen, for hans tro på oss og oppgaven vår, hans tilgjengelighet og motivasjon, samt serviceinnstilthet og gode tilbakemeldinger på de spørsmål som vi har stilt underveis i skriveprosessen.

Stjørdal, mars 2013

Eirin Gåsøy (sign)

Eirin Gåsøy

Vivian Oladatter Dalebø (sign)

Vivian Oladatter Dalebø

INNHALDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG	2
SUMMARY	3
FORORD	4
INNHALDSFORTEGNELSE	5
1.0 Innledning	7
1.1 Problemstilling	7
1.2 Struktur og oppbygging	7
2.0 Teori om emnet	7
2.1 Motivasjon	7
2.2 Nullvisjonen - null drepte og null hardt skadde	9
3.0 Datainnsamling	12
3.1 Begrunnelse for valg av lokasjon	12
3.2 QuestBack	12
4.0 Metode	13
4.1 Kvalitativ og kvantitativ metode	13
4.2 Metodevalg	14
4.3 Utformingen av spørreskjemaet	14
4.4 Metodekritikk	15
4.5 Litteratursøk	16
5.0 Resultater og drøfting	17

5.1 Beskrivelse del av utvalget.....	17
5.2 Påstandene i undersøkelsen.....	19
5.3 Drøfting av funn.....	24
6.0 Validitet og reliabilitet	29
7.0 Konklusjon.....	29
8.0 Referanseliste.....	31
Bøker.....	31
Elektroniske kilder.....	31
Figurer.....	33
9.0 Vedlegg.....	35
Vedlegg 1: Førundersøkelsen – Intervjuguiden.....	35
Vedlegg 2: Spørreundersøkelsen.....	36
Vedlegg 3: Samtykkeskjema.....	45

1.0 Innledning

Når vi startet på trafikklærerutdanningen hadde dekan Rikke Mo Veie en åpningstale hvor hun påpekte at denne utdanningen er et viktig satsningsområde for myndighetene når det gjelder trafikksikkerhetsarbeid. Det blir stilt høye kvalitetskrav til utdanningen, der det er et overordnet mål å integrere teori - og praksisundervisning ved høgskolen. Dette var noe som festet seg hos oss og var med på å forsterke vår interesse for å forske på hva som er motivasjonen til studentene ved trafikklærerutdanningen.

Oppgaven vår er basert på problemstillingen *"Hva er din motivasjon til å bli trafikklærer?"*. Bakgrunnen for valg av problemstilling var at forfatterne av oppgaven hadde ulik motivasjon for å bli trafikklærere og vi så også klare forskjeller i våres årskull. Enkelte var her fordi de hadde trafikklærere i familien, noen var her fordi de ville prøve noe nytt og andre var her av ren tilfeldighet fordi det hørtes spennende ut. Siden det var så forskjellig svar om hvilken motivasjon de hadde for å bli trafikklærer ville vi forske mer på det og se hva førsteklassingene hadde som motivasjon. Det endelige temaet vårt ble *"Motivasjon og holdninger"*.

1.1 Problemstilling

"Hva er din motivasjon til å bli trafikklærer?", eventuelt om det er forskjeller mellom menn/kvinner og aldersforskjeller.

1.2 Struktur og oppbygging

I metodedelen vil vi gå nærmere inn på hvordan vi har arbeidet oss frem til tema og problemstillingen. Resultater og drøftinger vil komme i egne kapitler, som også vil bestå av utdrag fra spørreundersøkelsen.

2.0 Teori om emnet

2.1 Motivasjon

Motivasjon handler om den enkeltes drivkraft for og nå sitt mål. Mennesker som har klare mål

for hva de vil oppnå har gjerne et sterkt fokus på hvor de skal og hva som må til for å nå målet sitt. I all hovedsak kan vi dele motivasjonsbegrepet inn i indre og ytre motivasjon (Haugen 2012).

Indre motivasjon henger sammen med at man er oppriktig interessert med det man holder på med uten noen form fra press fra andre. Det er selvbestemt og de jobber med det fordi de synes det er interessant og spennende. Det er ikke stort fokus på hvordan vi presterer eller hvilken belønning man kan få ut av det. Det er heller større fokus på verdien i aktiviteten som gir en indre belønning som blant annet glede, tilfredshet og velbehag.

For å oppnå en indre motivasjon må behovet for kompetanse, selvbestemmelse og tilhørighet dekkes. Om ikke behovene blir ivaretatt vil det være stor sjanse for at det over tid vil gå ut over elevenes personlige utvikling.

Behovet for kompetanse vil si at mennesker er mestringsorienterte og nysgjerrige gjennom at vi søker utfordringer som gir oss mer kompetanse. For at kompetansebehovet skal dekkes må oppgaven eller målet som er blitt satt være utfordrende nok.

Behovet for selvbestemmelse vil si at mennesker har behov for å bestemme hva de skal gjøre, ha kontroll over sin hverdag og sett i en skolesammenheng ha en vesentlig innflytelse over hva de skal gjøre og arbeide med på skolen.

Behovet for tilhørighet blir dekket når samværet med andre har en viss kvalitet som gjør at dem opplever sosial trygghet og tilhørighet.

Ytre motivasjon er det motsatte av indre motivasjon. Det er et større ønske om å prestere noe for å oppnå ytre belønninger som det å få skryt og ros for å bli framstilt i et godt lys. Kilden til motivasjon omhandler hvilken belønning man får for resultatet og ikke selve prosessen fram til resultatet. For å holde ut i motgang vil dem med indre motivasjon ha mye mer drivkraft siden de har større fokus på prosessen og ikke resultatet (Strandkleiv 2003).

Selvdisiplin er en viktig faktor for å holde drivkraften frem til målet er nådd, motivasjon alene er dermed ikke nok for å kunne oppnå sine mål. Ved en indre motivasjon der det er en klar målsetning vil selvdisiplin være naturlig til stede, de vet hvor de skal, hva som må til og de er mye mer motivert til å legge ned det arbeidet som kreves for å oppnå gode resultater.

”Både indre og ytre motivasjon er viktige kilder til forklaring av atferd. I diskusjonen om hvilken som er best av de to motivasjonstypene, kan det være fruktbart å ta utgangspunkt i egenskapene ved en oppgave eller en jobb. I generell forstand kan vi da si at indre motivasjon som kilde til gode prestasjoner synes å være mer effektivt enn ytre motivasjon for oppgaver eller jobber hvor kvalitet, forståelse, læring, utvikling og kreativitet er viktigere enn kvantitet.” (Kuvaas 2005).

2.2 Nullvisjonen - null drepte og null hardt skadde

Norge har helt siden 1970 tallet drevet med trafikksikkerhetsarbeid, men etter at nullvisjonen ble vedtatt i ett stortingsvedtak i 2001, blei trafikksikkerhetsarbeidet mer målrettet. Denne visjonen blir vektlagt i Nasjonal Transportplan og i de årlige statsbudsjetter, og den legges til grunn for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Nullvisjonen har Norge hentet fra svenskene som vedtok denne i 1997, både Sverige og Norge har de samme grunnleggende prinsippene i visjonen og disse bygger på etikk, vitenskap og ansvar (Det Kongelige Samferdselsdepartement 2009).

Selv om nullvisjonen er en ambisiøs visjon kan vi se på det som et bilde av en fremtid der ingen mennesker blir drept eller hardt skadet i trafikken. Kort oppsummert sier nullvisjonen at det er uakseptabelt at veiene krever menneskeliv. Nullvisjonen er ikke bare retningsgivende med tanke på å fremme trafikksikker atferd hos trafikantene, men også en moralsk og etisk veiviser. Den representerer en strategi for å danne trygge veier, iverksette tiltak slik at menneskelige feilhandlinger ikke skal føre til alvorlige skader eller død (Statens vegvesen 1).

Høgskolen i Nord-Trøndelag – Avdeling for trafikklærerutdanning blir til

I sammenheng med at Stortinget i 2001 lanserte et vedtak i Nasjonal transportplan (NTP) om at nullvisjonen skulle på banen, ble det også gjort endringer og føringer for trafikklærerutdanningen. Siden trafikksikkerhet og nullvisjonen henger sammen og at det er et stort samfunnstema, gav dette føringer for en mer grunnleggende trafikkopplæring, og det er en viktig forutsetning for en god trafikkultur i landet vårt. Dette førte derfor til en omfattende prosess ble satt i gang, som førte frem til at STLS ble integrert i Høgskolen i Nord – Trøndelag som egen avdeling i januar 2004 og ble til en toårig grunnutdanning for trafikklærer, nå under navnet HiNT – avdeling for trafikklærerutdanning.

Siden trafikk sikkerhet er ett generelt samfunns mål og at trafikklærerutdanningen i 2004 var den eneste høyskolen som tilbydde grunnutdanning for trafikklærer har dette utgangspunkt i valg av oppgaver. Oppgaver der de skal legge fagkunnskaper til rette for så høy trafikk sikkerhet som mulig. Der en stor forpliktelse for HiNT når de sammen med det politiske miljø og forvaltningsorganer har dette store ansvaret for et samlet trafikk sikkerhetsarbeid i Norge. Vi leser videre i rapporten at et viktig fundament for å få høy faglig standard og faglig utvikling på utdanningen er viktig for å forsterke samfunnets innsats for høy trafikk sikkerhet. Etter denne omleggingen og utvidelsen fra ett til to år, har utdanningen fått internasjonal oppmerksomhet. Utdanningskravene til trafikklærerne og kravene til opplæringen er strengere i Norge enn i mange andre land i verden. Årsaken til at det er så strenge krav er fordi det er et viktig ledd i trafikk sikkerhetsarbeidet (HiNT 2005).

Vi er én av mange aktører som kan dra lasset i riktig retning

Vi som trafikklærere er en av mange aktører som har trafikk sikkerhet som satsningsområde, og den nye læreplanen som ble innført i alle førerkortklasser i 2005 ble målet å gi føreropplæringen bedre struktur og kvalitet samt legge mer til rette for at opplæringen skal medvirke til nullvisjonsarbeidet. Målene som vi lærere skal oppnå hos elevene er at de skal utvikle de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og den motivasjonen som trengs for å beherske trafikk miljøet på en sikker måte og ivareta sin egen og andre helse. Intensjonen med dagens føreropplæring i Norge er å utvikle elevens selvinnsikt og risikoforståelse gjennom obligatoriske timer som inneholder de emner som er vanskelige å måle i en førerprøve. Det som er revansjert fra de tidligere læreplaner er at det er mer fokus på risikoforståelse, systemforståelse og andre temaer som har med holdninger til trafikk sikkerhet å gjøre. Gjennomfører vi trafikklærere opplæringen vår etter intensjonen vil den på sikt kunne være med å medvirke til å redusere antall ungdomsulykker (jf. Kapittel 13.1).

“Føreropplæringen i klasse B er, gjennom blant annet fokus på risikoforståelse og omfattende mengdetrening, et viktig virkemiddel for å redusere ulykkesrisikoen blant ungdom. Gjeldende læreplaner og førerprøver videreutvikles i samsvar med nasjonale behov og internasjonal utvikling.(Planforslagets kapittel 5.6.7 – side 104) (Null drepte og null hardt skadde – Fra visjon mot virkelighet.10.2 Føreropplæringen side 101)

Vi har et felles ansvar for å nå denne visjonen og derfor er det viktig for oss at våre kolleger har fokus på dette under utdanningen, og at dette er en av de mange motivasjonene for å bli en

god trafikklærer. Selv om vi som arbeider som trafikklærere ikke alene kan dra lasset sammen mot nullvisjonen har vi uansett et stort ansvar og krav vi må følge i opplæringen vår. I den nasjonale transportplanen for 2010 – 2019 står det spesifisert:

“Regjeringen legger til grunn at trafikkopplæring er en del av en livslang læringsprosess. Det er avgjørende at trafikantene er bevisst sitt eget ansvar for å ferdes aktsomt og unngå bevisste regelbrudd i trafikken. God opplæring og holdningsskapende arbeid er viktig for at trafikantene skal kunne bidra med trafikksikker atferd. Samferdselsdepartementet vil derfor styrke trafikkopplæring, føreropplæring og holdningsskapende arbeid rettet inn mot ulike livsfaser, trafikantgrupper og arenaer.” (11.7.1 Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid – «livslang læring»).

Som vi ser har trafikklærere en omfattende, spennende hverdag, og utfordringene står i kø. Med en så ambisiøs visjon ligger det mye innsats fra blant annet oss som aktører i trafikksikkerhetsarbeid. Vår utfordring ligger blant annet på ulike tiltak og metoder for å redusere tallet på og omfanget av ungdomsulykkene, og holdningsskapende arbeid slik trafikantene kan bidra med en trafikksikker atferd. Andre tiltak som for eksempel prikkbelastning, kontroller mv tar andre aktører seg av.

Foruten om foreldrene til våre fremtidige bilister står vi dem svært nært og vi har ett tett samarbeid, og vi har på noen områder mulighet til å påvirke dem i den ”riktige” retningen mot nullvisjonen vår. Vi trafikklærere kan være med å påvirke våre elever på den måten at hver og én person har ”sin egen private nullvisjon”, både når det gjelder familie og venner. Det er ingen som ønsker å være den som forårsaker en ulykke med tragisk utfall eller miste noen de har kjært.

Det er mange faktorer som er med på at vi stadig ser positive endringer i antall drepte og hardt skadde år for år. Nylig kan vi vise til at det var 0 drepte i Finnmark fylke i 2012, noe som er svært gledelig og den viser oss at det er muligheter for at visjonen vår ikke er 100 % uoppnåelig, men at den fungerer. Som trafikklærer er det inspirerende å se nullen, vi har et konkret tall å vise til og at det er mulig å få ned antallet på drepte og hardt skadde ved å gi elevene våre gode arbeidsvaner og at de får kjenne sitt ansvar som førere. Ut i fra det vi kan lese på Statens vegvesen sine sider er det ikke bare enkelttiltakene som gir positive resultat, men at det er en samlet innsats av mange aktører. Det vi også ser er at den viktigste faktoren

for disse gode resultatene er at hver enkelt trafikant har tatt ansvar for sin egen private nullvisjon (Statens vegvesen 2).

3.0 Datainnsamling

3.1 Begrunnelse for valg av lokasjon

Grunnen til at vi valgte å gjennomføre spørreundersøkelsen med elever ved Høgskolen i Nord-Trøndelag istedenfor å spørre elever som tar utdanningen i Sverige, Danmark eller ved Høgskolen i Akershus er på grunn av at det ville kreve mer tid og reising for å informere respondentene.

3.2 QuestBack

Vi valgte tidlig at vi ville bruke spørreundersøkelse i våres kandidatoppgave, og for å gjøre innhenting av data lettest mulig, fikk vi et tips fra våres veileder om å bruke tjenesten QuestBack siden skolen har gratis brukerlisenser for studentene. Questback er en tjeneste for spørreundersøkelser på internett og den kan brukes til innsamling, analysering og oppfølging av informasjonen.

Å bruke QuestBack viste seg å være til tider utfordrende siden det er en del å sette seg inn i, men etter å ha lest brukermanualen og prøvd seg litt frem så fikk vi et ferdig produkt som vi var fornøyd med. Det var helt klart en fordel å samle inn data på nett istedenfor gjennom papirskjemaer som må registres i etterkant. Spørreundersøkelsen våres ble sendt til respondentene gjennom en e-post invitasjon og vi hadde muligheten til å sende en påminnelsmelding til respondenter som ikke har svart etter en angitt tid.

For å analysere og visualisere våres data hadde QuestBack tre ulike verktøy for å gjøre denne oppgaven lettere. Det første er et *"filter"* hvor vi kunne finne resultatene som oppfylte et bestemt kriterium, som for eksempel kun svar fra respondentene som oppgav *"kvinne"* i spørsmålet om kjønn. Det andre verktøyet er *"sammenlikning"* der vi kunne lage sammenlikninger mellom ulike filtre, for eksempel å se forskjellen mellom svarene fra kvinner og menn. Den siste er *"krysstabulering"* der vi kunne se hvordan to faktorer henger sammen. Dette verktøyet ble ikke brukt under våres analyse av resultatene. Vi brukte de to

første verktøyene aktivt, spesielt for å se forskjellen mellom svarene fra kvinner/menn og fra de ulike aldersgruppene (Gudbrandsen 2012).

4.0 Metode

Metodebegrepet er nært forbundet med begrepet vitenskap (Dalland 2010). ”Å være vitenskapelig er å være metodisk” sier Tranøy (1986: 126). Tranøy skriver at det hersker uenighet om hva som kjennetegner en vitenskapelig metode, og at det ikke nødvendigvis finnes en felles metode for alle vitenskaper. Han er derimot ikke i tvil om at det finnes fagspesifikke vitenskapelige metoder. D. Harvey i forklarer vitenskapelig metode på følgende måte: ”Jeg bruker vitenskapelig metode i vid forstand som ensbetydende med å innføre og å overholde anstendige intellektuelle standarder i intellektuell argumentasjon” (Tranøy 1986:127).

Vi kan definere metode som et verktøy eller en framgangsmåte for å få frem kunnskap, eller til etterprøving av påstander som fremstår som gyldige, sanne eller holdbare (Tranøy 1986). Vilhelm Aubert har definert begrepet metode slik: ”En hvilket som helst middel som tjener dette formålet, hører med i arsenalet av metoder” (Aubert 1985:196).

Hvordan vi bør går frem for å frembringe eller etterprøve kunnskap sier metoden noe om. Metodevalget velger vi ut ifra om vi mener den vil gi oss gode data, og belyser spørsmålet vårt på en faglig interessant måte (Dalland 2010 og Larsen 2008).

4.1 Kvalitativ og kvantitativ metode

Vi skiller gjerne mellom kvantitative og kvalitative metoder innenfor samfunnsvitenskapen (Dalland 2010). Kvalitativ tilnærming tar utgangspunkt i få undersøkelsesobjekter for å komme tettere inn på og gå dypere inn i opplysningene. Fremstillingen av opplysningene skal formidle forståelse framfor en forklaring, og derfor blir dataen mindre strukturert og man tar sikte på å få frem sammenhengen og helheten (Dalland 2010). Kvantitative metoder baserer seg på å ha mange undersøkelsesobjekter der man som forsker systematisk innhenter målbare opplysninger. Slike opplysninger presenteres i tall, i form av tabeller og figurer, og blir utgangspunktet for forskerens analyser og sluttresultater (Halvorsen 2008, Larsen 2008, Johannesen og Tufte 2002).

4.2 Metodevalg

Noe av det første vi gjorde når vi startet opp etter sommerferien var å sette opp en prosjektskisse og en milepælsplan for å strukturere arbeidet med oppgaven og fremdriften frem mot innleveringsdato. Skissen ble lagt opp som en idémyldring for oss selv med å skrive ned alle ord vi forbinder med emnet og problemstillingen. Mye av dette ble tatt med i utformingen av spørsmål til undersøkelsen. I milepælsplanen la vi opp hvilke dager vi skulle bruke til kandidatoppgaven og hva ville skulle arbeide med de ulike dagene og ukene. Vi hadde også lagt opp tid vi skulle være ferdig med de forskjellige arbeidsoppgavene, tid vi skulle ha møte med veilederen og når vi så for oss å få ut spørreundersøkelsen.

Siden vi ønsket å finne ut hva som er motivasjonen for å bli trafikklærer valgte vi å benytte kvantitativ undersøkelse for å dekke opp mest mulig av første klassingene ved skolen. Ved å bruke kvantitativ metode kan vi innhente mye informasjon fra mange respondenter, og få et bredere inntrykk av motivasjonen for alle enn om vi hadde brukt kvalitativ metode. Ulempen er at vi ikke kan komme nært noen av respondentene og det ligger rom for mye tolking av svarene. Vi brukte også kvalitativ metode i førundersøkelsen for å få kvalitetssikre noen av spørsmålene våre. Formålet med forstudien var for å finne ut hvilken retning spørsmålene våre skulle gå og ta bort spørsmål som var misvisende eller flertydige. Underveis i utformingen av spørreskjemaet fant vi ut sammen med veilederen våres at vi kunne ha en førundersøkelse for å kvalitetssikre spørreskjemaet. Vi valgte en kvantitativ undersøkelse og bruke et strukturert intervju av noen i første- og andreklasse.

4.3 Utformingen av spørreskjemaet

Vi valgte tidlig hva vi ville ha som emne og problemstilling og vi hadde allerede da noen tanker om hvordan vi ville at spørreskjemaet skulle se ut og hva vi ville ha med i spørreundersøkelsen. Selve utformingen av spørreskjemaet startet vi med i begynnelsen av oktober og i første omgang laget vi et første utkast siden vi ønsket å gjennomføre en førundersøkelse. Denne før – undersøkelsen var med på å avdekke eventuelle misforståelser og tvetydige spørsmål. Forstudien førte oss frem til at noen spørsmål ble omformulert, tatt bort og den ga oss noen nye ideer til spørsmål og vi fikk utbedret spørreskjemaet vårt.

Studentene vi snakket med var i ulike aldrer, menn og kvinner fra både første og andre klassen. I utvelgelsen av hvem vi ville spørre la vi stor vekt på at vi ikke skulle finne informanter som

ville gi oss de svar vi ville ha, altså studenter vi ikke kjente så godt, men at deres svar kunne gi oss mer bakgrunnskunnskap for å videreutvikle spørreskjemaet vårt. 4. oktober startet vi før-undersøkelsen med å intervju fire førsteklasinger og tre andreklassinger med spørsmål fra første utkastet. Vi tok opp alle intervjuene gjennom lydopptaket på mobilen og skrev de senere ut som tekst. Alle studentene som deltok ble anonymisert.

Vi jobbet en god del med utformingen av spørreskjemaet i november og før det endelige resultatet ble ferdig fikk vi hjelp av veilederen våres Rolf Robertsen til og kvalitetssikre arbeidet. Mange av spørsmålene var påstander med en gradering på svarene som gikk fra 1-6 der respondentene blant annet måtte svare på om de var 1 *uenig* eller 6 *helt enig*. Dette var et bevisst valg fra våres side for å få respondentene til å gi sin tilslutning om de var *uenig* eller *helt enig* i de påstandene som vi presenterte. Vi hadde også en del spørsmål som de kun kunne svare *ja* eller *nei* på, der de ville bli sendt videre til et oppfølgerspørsmål om de svarte *ja* og om de svarte *nei* fortsatte de videre på det originale spørreskjemaet. Hensikten våres med dette var å finne ut om det var noen sammenheng mellom svarene av hva respondentene valgte på påstandene og hva de svarte på spørsmålene der de kun fikk ja og nei svar. Dette arbeidet viste seg å være utfordrende og tidskrevende. Vi jobbet mye med hvordan vi formulerte spørsmålene slik at vi skulle få de åpne og ærlige svarene fra respondentene som vi ønsket. Intervjuguiden til førstudien som vi brukte til alle intervjuene ligger som vedlegg 1 i oppgaven.

Før vi sendte ut det endelige spørreskjemaet til førsteklasingen sendte vi ut en prøvetest til fem studenter i andreklassen. Målet med dette var å få tilbakemelding på om spørreskjemaet fungerte slik vi ønsket. 28. november ble undersøkelsen distribuert og vi informerte førsteklasingen i plenum at spørreskjemaet var sendt på mail til alle sammen og at vi håpet flest mulig ville være med å hjelpe oss med å gjennomføre undersøkelsen. For å få flest mulig til å svare og for å få en effektiv datainnsamling, valgte vi å gi et gavekort som ble trukket ut blant de som bidro.

4.4 Metodekritikk

Ved å benytte flere informanter får vi et bredere datamateriale og større drøftingsgrunnlag enn om vi hadde brukt kvalitativ metode. Gjennomføringen av denne formen for undersøkelse gjør at vi ikke får tilført oppfølgingsspørsmål eller får vite om informantene svarer helt ærlig på spørsmålene som undersøkelsen gir. Hadde vi benyttet oss av kvalitativ metode hadde vi

kunne gått enda dypere i spørsmålene og fått en bedre forståelse for motivasjonen for å bli trafikklærer, men med få informanter gir det ett begrenset empirisk utvalg.

Når det gjelder ærlighet på svarene vi får hadde det vært ønskelig og hatt to undersøkelser, først en helt i starten av 1. semesteret og deretter en ny undersøkelse på slutten av 2. semester eller rett etter jul. Dette fordi vi tror at de har på en eller annen måte fått forsterket sine tanker, meninger og holdninger mer etter noen måneder på HiNT enn som helt ferske studenter. Vi har snakket litt nærmere med noen av de som tok forundersøkelsen i andreklassen, og de kunne fortelle at de hadde nok svart noe annerledes om de hadde fått undersøkelsen i første semester. Så vi tenker at dette også er tilfellet hos første klassingene som vi har brukt. Selvsagt er ikke dette noe vi har fokus på, men det kan tenkes at vi hadde fått et helt annet resultat om vi hadde hatt undersøkelsen tidligere. Om hvorvidt hvilke spørsmål som HiNT studiene har klart å påvirke elevene på en positiv måte er noe usikkert, men vi håper selvsagt at motivasjonen for å bli trafikklærer ligger mest på trafikksikkerheten og ikke på lønn eller status i hverdagen

4.5 Litteratursøk

I dette avsnittet ønsker vi å se hva som er gjort tidligere av forskning eller om det er skrevet liknende kandidatoppgaver som omhandler det temaet vi har valgt for oppgaven. Etter en del litteratursøk både på internett og i Bibsys-basene har vi funnet ut at det er gjort lite forskning på emnet og det finnes heller ikke noe informasjon eller eventuelle studier som omhandler det samme temaet.

Av litteratursøk i forhold til hva som er motivasjonen til å bli trafikklærer har vi gjort søk i Bibsys ulike baser og brukt google.no.

Felles for alle søk i de ulike basene og søkemotorer er ordene *motivasjon til å bli trafikklærer*, *trafikklærer*, *motivasjon*, *motivasjon og trafikklærer*, og *motivasjon og lærer*.

I Bibsys HiNT-basen fikk vi 935 treff på ordet motivasjon alene og vi fikk 25 treff på motivasjon og lærer. Trafikklærer gav oss tre treff, men ingen treff på motivasjon til å bli trafikklærer, og motivasjon og trafikklærer (Bibsys Hint-basen).

Da vi søkte på Bibsys Alle bibliotek så vi samme tendensen som hos HiNT-basen, ingen av våres søkeord *motivasjon til å bli trafikklærer*, *trafikklærer* eller *motivasjon og trafikklærer* ga oss noe konkret å arbeide ut i fra (Bibsys Alle bibliotek).

Bibsys Brage søkte vi bare på "*motivasjon til å bli trafikklærer*" og fikk 442 treff. Denne internettsiden er høgskolens åpne arkiv for faglig og vitenskapelige arbeid, som blant annet kandidatoppgaver tilbake til 2007. Vi leste gjennom overskriftene til alle de 442 treffene vi fikk og ingen av dem var relevant i forhold til våres oppgave (Bibsys Brage).

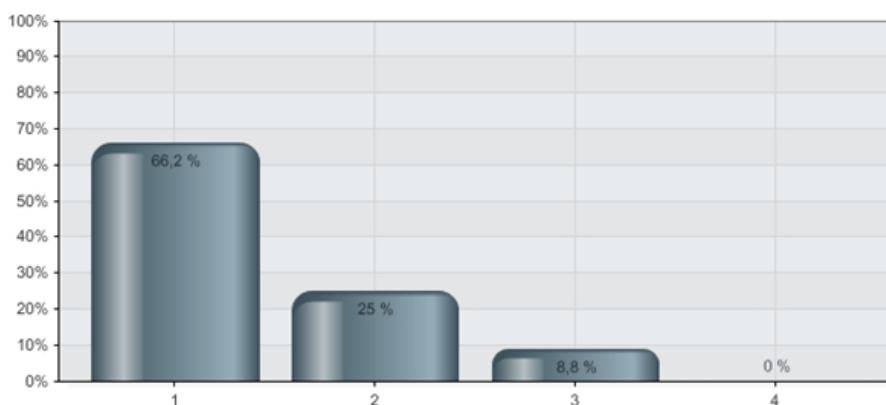
Vi brukte google.no som søkemotor der vi søkte på "*motivasjon til å bli trafikklærer*" og fikk 4950 treff, og med "*motivasjon trafikklærer*" fikk vi 6140 treff (Google).

Ingen av de litteratursøkene vi har tatt har vist til noe stoff som vi mente hadde noe relevans til problemstillingen våres og dermed kunne vi ikke bruke det i vår oppgave som kilder.

5.0 Resultater og drøfting

5.1 Beskrivelse del av utvalget

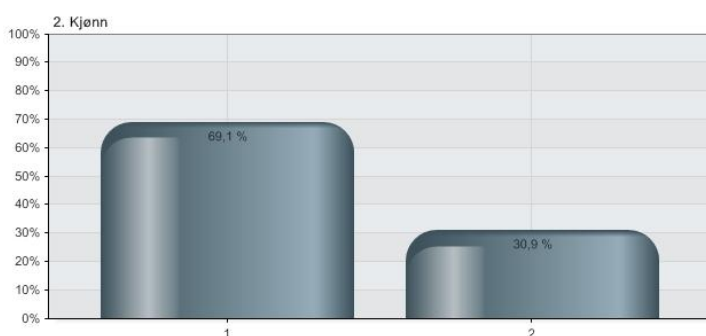
Spørreundersøkelsen ble sendt ut til 96 respondenter og vi fikk 68 unike svar.



Alternativer	Prosent	Verdi
1 21-30 år	66,2 %	45
2 31-40 år	25,0 %	17
3 41-50 år	8,8 %	6
4 51-60 år	0,0 %	0
Total		68

Figur 1.b: "Alder alt." 1 til 4.

Figur 1.a: Alder (Spørreskjemaets spm. 1)



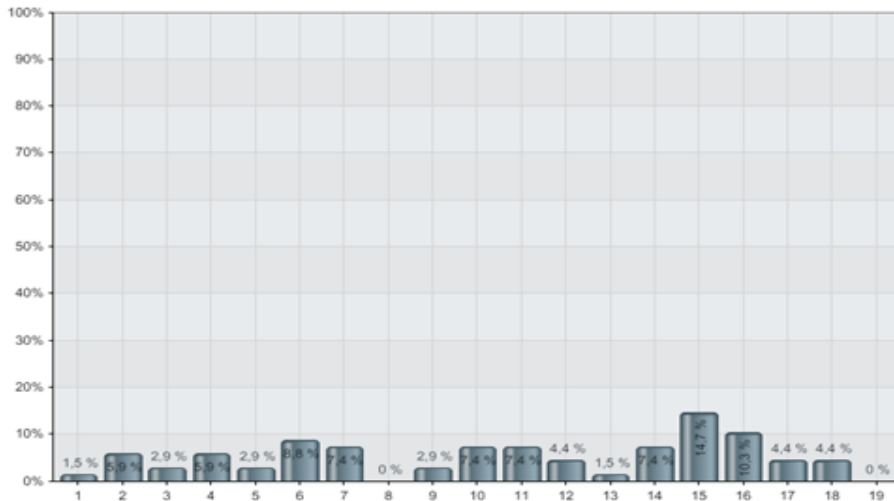
Alternativer	Prosent	Verdi
1 Mann	69,1 %	47
2 Kvinne	30,9 %	21
Total		68

Figur 2.b: "Kjønn" 1 til 2.

Figur 2.a: Kjønnfordeling (Spørreskjemaets spm. 2)

Av de 68 svarene vi fikk var 47 menn og 21 kvinner. Vi hadde gruppert alder i 4 grupper, den prosentvise aldersfordelingen viser alternativ 1. 21-30 år på 66,2 % (45 personer), alternativ 2. 31-40 år på 25,0 % (17 personer) og alternativ 3. på 8,8 % (6 personer), siden det ikke var respondenter i alternativ 4. 51-60 år utelukker vi dem videre i resultatdelen.

Aldersspredningen var fra 21 til 50 år, og ingen respondenter var over 51 år.

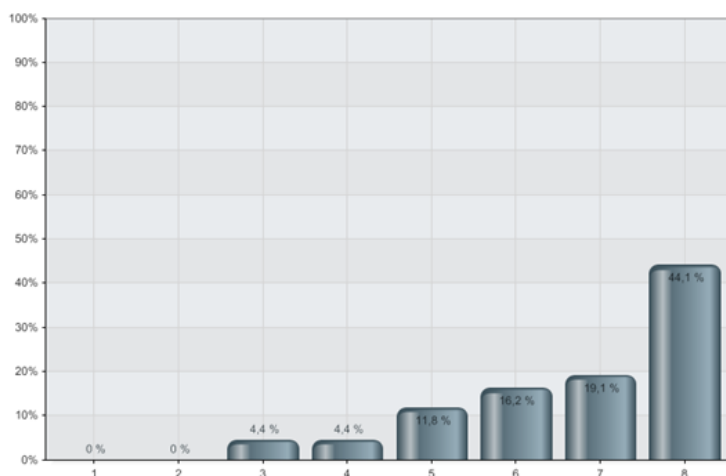


1	Østfold	10	Vest-Agder
2	Akershus	11	Rogaland
3	Oslo	12	Hordaland
4	Hedemark	13	Sogn og Fjordane
5	Oppland	14	Møre og Romsdal
6	Buskerud	15	Sør-Trøndelag
7	Vestfold	16	Nord-Trøndelag
8	Telemark	17	Nordland
9	Aust-Agder	18	Troms
		19	Finmark

Figur 3.b: "Hjemfylke alt." 1 til 19.

Figur 3.a: Geografisk spredning. (Spørreskjemaets spm. 3)

Geografisk spredning i forhold til hjemfylker av de som har svart ser vi på figur 2.a at det er flest respondentene fra Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag. Skolen dekker helt klart store deler av Norges land, med unntak av de to nærliggende fylkene som er mest representert, de som er minst presentert er Telemark og Finnmark med 0 personer, mens Østfold og Sogn og Fjordane har 1 representant.



1	1970-1975
2	1976-1980
3	1981-1985
4	1986-1990
5	1991-1995
6	1996-2000
7	2001-2005
8	2006-2010

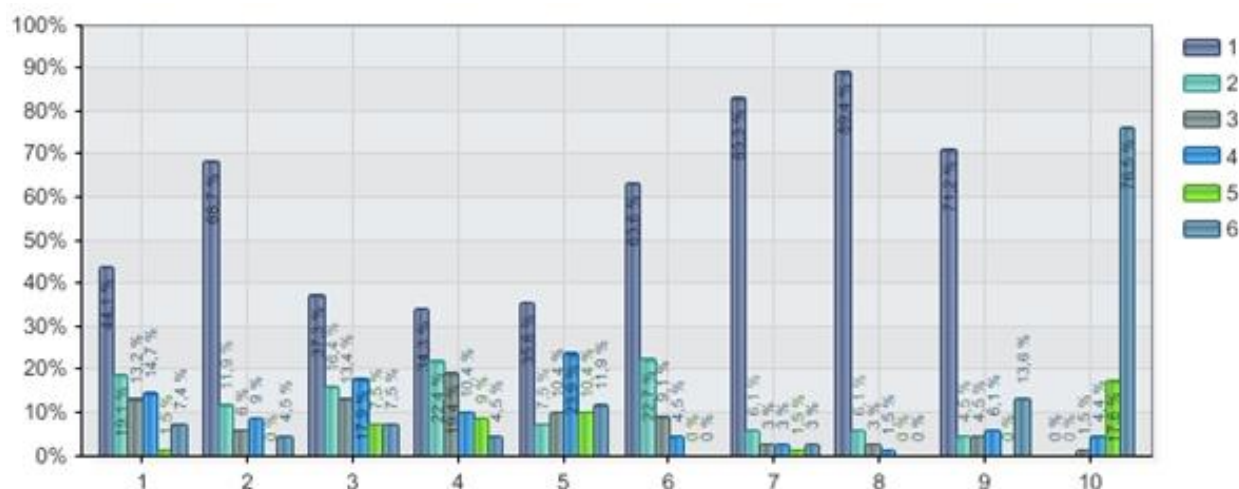
Figur 4. b: "Årstallene" 1 til 8.

Figur 4. a: Ervervet førerkort. (Spørreskjemaets spm. 4).

Hovedtyngden tok førerkort etter den nye læreplanen etter 2005, ellers er det fortrinnsvis jevnt fordelt nedover. Det positive med at flertallet ervervet førerkort etter læreplanen som kom i 2005 er at de kjenner til lærestoffet de skal undervise i. Fordi læreplanen bygger mye på refleksjon og veiledning, og ikke så mye teknisk utførelse og instruerende undervisning. Samlet sett strekker hele hovedtyngden for disse respondentene seg fra 1991 til 2010.

5.2 Påstandene i undersøkelsen

Valg av studium



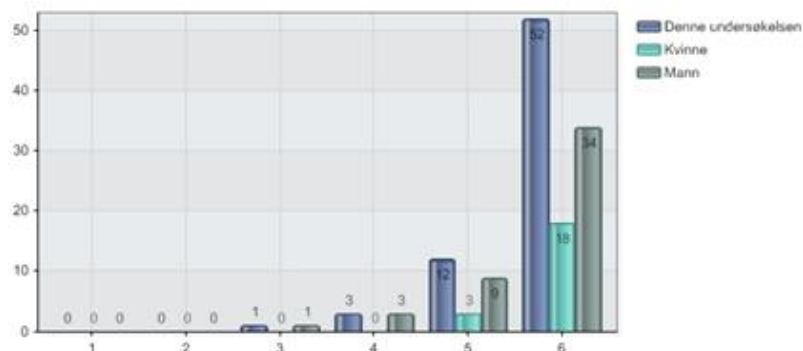
Figur 5.a: Hvilke faktorer som virket inn på motivasjonen for å bli trafikklærer.
(Spørreskjemaets spm. 5)

1	Foreldre	6	Media
2	Søsken	7	NAV
3	Venner	8	Tidligere skolerådgivere
4	Bekjente	9	Omskolering
5	Egen trafikklærer	10	Egen interesse

Figur 5.b: "Motiveringsfaktorer" 1 til 10.

I vår studie om motivasjonen for å bli trafikklærer, ønsket vi blant annet å undersøke om også andre faktorer enn egen motivasjon innvirket, og i tilfellet i hvor stor grad dem spilte inn i valget av studium. Svar alternativene kunne rangeres fra en skala fra 1 – 6 hvor av 1 = spilte ingen rolle og 6 = spilte svært stor rolle.

Fig. 5.a viser at 76,5 % av respondentene i undersøkelsen mener at *egen interesse* spilte *svært stor rolle* for deres valg av studie.

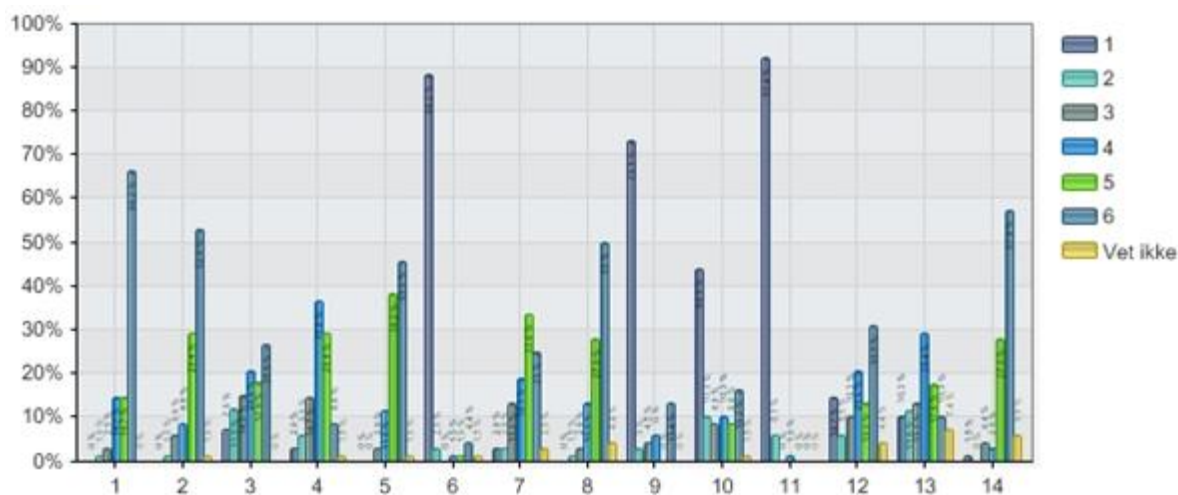


Figur 5.c: "Egen interesse" (Spørreskjemaets spm. 5.10)

Hvis vi sammenligner menn og kvinner er det betydelige forskjeller. 18 av 21 kvinner og 34 av 47 menn mente det spilte *svært stor rolle*.

Alternativet etter *egeninteresse*, som vist i figur 5.a, kom *egen trafikklærer* og *foreldre* som spilte inn for deres valg av studium. Alternativet *tidligere skolerådgiver*, *NAV* og *søsken* spilte *ingen rolle* for noen av våre respondenter.

Din motivasjon til å bli trafikklærer



Figur 6.a: Hvilke påstander som virket inn på din motivasjon for å bli trafikklærer (Spørreskjemaets spm. 9)

Alternativer	N		
1 Ønsker å jobbe med mennesker	68	9 Omskolering på grunn av helse etc.	67
2 Glad i å kjøre bil	68	10 Prøve et nytt yrke	68
3 Kort utdanning og «sikret» arbeid	67	11 Jeg tar dette studiet fordi det er et populært studium	66
4 Høy lønn	68	12 Jobbmulighet i mitt nærmiljø	68
5 Interessert i trafiksikkerhet	68	13 Jeg tar dette studiet fordi jeg tror det kan sikre min økonomiske fremtid	68
6 Ta over familiebedrift	68	14 Jeg tror dette studiet kan gi meg interessante arbeidsoppgaver i fremtiden	68
7 For å sikre fremtiden på veien	68		
8 Bidra til at det skal bli tryggere for alle å ferdes i trafikken	68		

Figur 6.b: "Motiveringspåstander" 1 til 14.

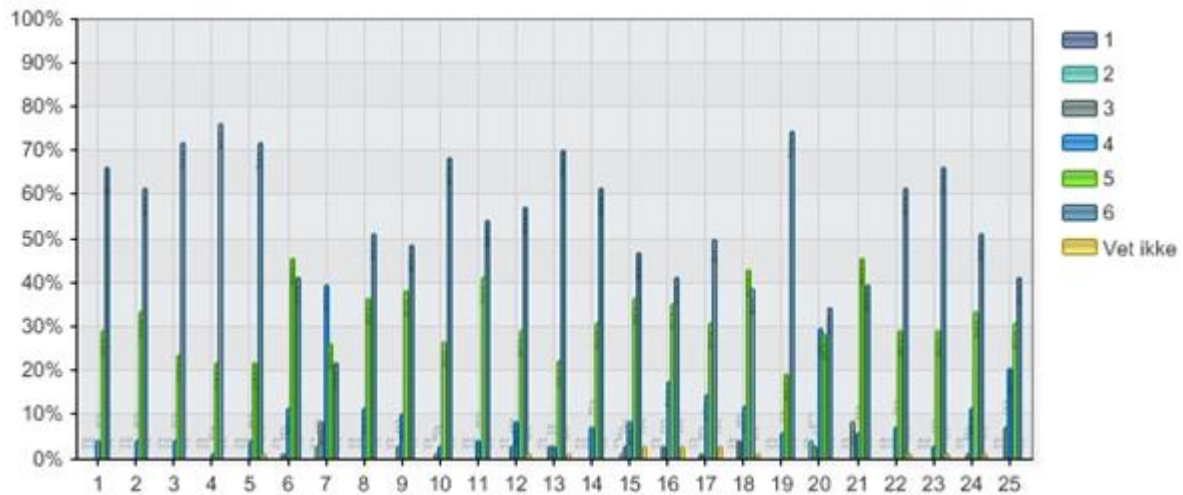
Det er 14 ulike motivasjonspåstander og graderingskalan er fra 1 til 6, der 1= uenig og 6 = enig. Vi ønsker å se på de 5 alternativene (se figur 6.b) som har høyest og lavest skår.

Figur 6.a viser at 66,2 % av respondentene i undersøkelsen er *enig* i påstand nr. 1 *ønsker å jobbe med mennesker* er den høyeste motivasjonsfaktoren. Den neste som fikk høy skår med sine 57,4 % var påstanden *jeg tror dette studiet kan gi meg interessante arbeidsoppgaver i fremtiden*. 52,9 % er *glade i å kjøre bil* og 50,0 % mener de er enige om at det er motiverende at de skal *bidra til at det skal bli tryggere for alle å ferdes i trafikken*. Den siste av de 5 påstandene med høyest skår er *interessert i trafiksikkerhet* som utgjør 45,6 %.

92,4 % av respondentene er uenig i at *jeg tar dette studiet fordi det er et populært studium*, 88,2 % er uenig og 4,4 % er enig i å *ta over familiebedrift*. 14,7 % er uenige at de mener at yrket gir de *jobbmulighet i mitt nærmiljø* og 13,4 % av respondentene er ikke her på grunn av *omskolering på grunn av helse etc*. Det siste punktet de er uenig av de 5 påstandene med mest skår er å *prøve et nytt yrke* som utgjør 44,1 %.

Når det gjelder graderingskalaens *vet ikke* kom alternativet *jeg tar dette studiet fordi jeg tror det kan sikre min økonomiske fremtid* og *jeg tror dette studiet kan gi meg interessante arbeidsoppgaver i fremtiden* høyest ut.

Egenskaper som er viktig for en trafikklærer



Figur 7.a: Hvilke *egenskaper som er viktig for en trafikklærer* (Spørreskjemaets spm. 10)

Alternativer	N	Alternativer	N
1 Tålmodig	68	14 Punktlig	68
2 Rolig	68	15 Positivt menneskesyn	68
3 Skaper tillit	68	16 Strukturert	68
4 Skaper trygghet	68	17 Målerettet	68
5 Skaper godt læringsmiljø	68	18 Høy stressterskel	67
6 Godt humør	68	19 God faglig innsikt	67
7 Humoristisk sans	68	20 Teknisk innsikt	67
8 Har ikke kort lunte	68	21 En god lytter	68
9 Hyggelig	68	22 Se enkelt mennesket	68
10 Pålitelig	67	23 God kunnskap om/holdninger til andre trafikantgrupper	68
11 Imstekommende	68	24 Ha god pedagogisk/didaktisk innsikt/forståelse	68
12 Evne til å skape refleksjon	68	25 Utadvent	68
13 Formidlingsevne	67		

Figur 7.b: "Egenskaper for en trafikklærer" 1 til 25.

Vi ønsker å se hvilke *egenskaper som er viktigst* for en trafikklærer, og det kan jo tenkes at våre respondenter mener deres egenskaper er viktig som en motivasjon for valg av studium. Det er 25 alternative egenskaper og graderingen er fra 1 til 6, der 1 = *uviktig* og 6 = *svært viktig*. Vi har hovedfokus på de fem med høyest skår og lavest skår.

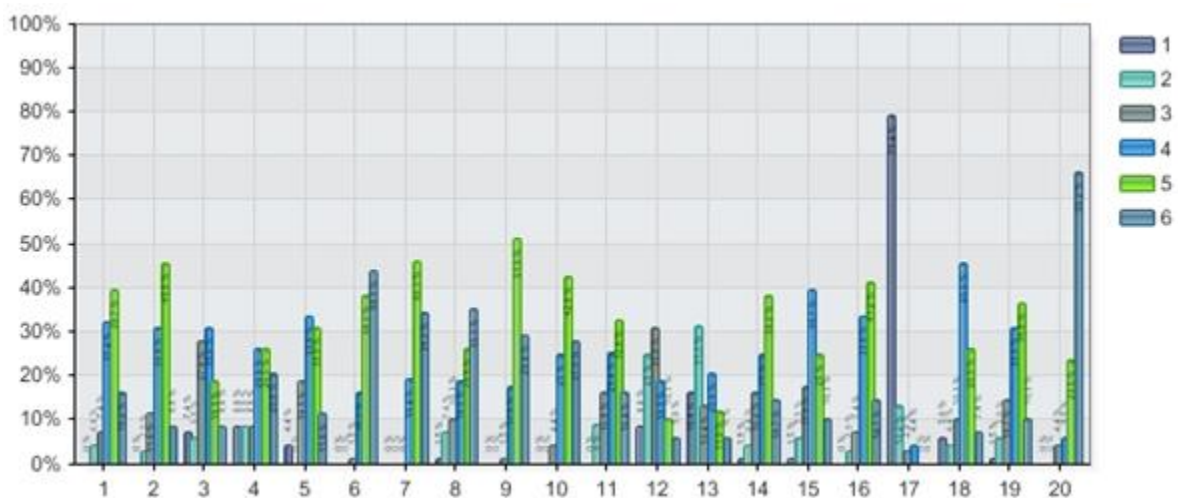
Vi kan lese ut i fra figur 7.a at alternativ 4 *skaper trygghet* synes 76,5 % respondentene er viktigste av alle de 25 påstandene. 74,6 % mener at en trafikklærer bør ha *god faglig innsikt* og som nr. 3 kommer *skaper tillit* med sine 72,1 %. Alternativ 5 *skaper godt læringsmiljø* utgjør 72,1 % av svært viktige egenskaper og nr. 5 mener 70, % av respondentene at alternativ 13 *formidlingsevne* er svært viktig.

Når vi velger å tolke de fem egenskapene som har fått lavest skår, ser vi hvor mange av respondentene som mener at alternativene under ikke er viktige egenskaper. Figur 6.a viser

Humoristisk sans (alternativ 7) med sine 77,9 %, alternativ 20 *teknisk innsikt* med 65,7 %, alternativ 18 *høg stressterskel* med 61,2 % og alternativ 21 *en god lytter* med 60,3 %. Både alternativ 6 *godt humør* og alternativ 16 *strukturert* har samme skår med sine 58,8 %.

Kjønnsfordelingen på de påstandene som fikk høyest skår er ganske likt fordelt. De ulike kjønnes svar har nesten identisk svarfordeling på alle de 5 påstandene. Det er ikke klart skille på menn og kvinner i antall selv om det kan tenkes at noen av egenskapene kanskje ligger mer i naturen for kvinner enn for menn.

Motivasjon for studiene



Figur 8.a: *Hvilke påstander stemmer godt for deg som student ved HiNT (Spørreskjemaet spm. 19).*

Alternativer	N
1 Jeg føler meg sikker på at jeg har evnene som trengs for å lære meg stoffet som er på pensum til enhver tid	68
2 Jeg liker å holde på med skolearbeidet i forbindelse med studiet	68
3 Jeg prøver å være faglig flinkere enn mine medstudenter	68
4 Jeg tenker mye på at jeg ikke skal mislykkes på studiet	68
5 Det å få gode karakterer viktig for meg på dette studiet	68
6 Jeg synes at mitt fagfelt er et samfunnsmessig viktig fagfelt	68
7 Jeg føler meg i stand til å oppnå mine mål på høgskolen	67
8 Jeg møter alltid opp på forelesningene	68
9 Jeg føler meg kapabel til å klare utfordringer på studiet mitt	68
10 Jeg bidrar ofte faglig ved gruppearbeidet i studiet	68
11 Jeg deltar ofte i faglige diskusjoner	67
12 Jeg deltar ofte som pedagogisk observatør både for 1. klasse og 2. klasse	68
13 Jeg benytter ofte muligheten til kveldskjør for å utvikle min egen kjøredyktighet	67
14 Når jeg arbeider med studiet, tenker jeg alltid at dette liker jeg å holde på med	68
15 Jeg følger alltid med på det foreleserne/lærerne sier	68
16 Jeg skjønner/forstår mye av det foreleserne/lærerne på studiet snakker om	68
17 Jeg betrakter dette studiet bare som en form for sysselsetting	68
18 Jeg føler at faglærerne bryr seg om meg som person	68
19 Jeg føler meg ivaretatt som student ved HiNT	68
20 Jeg er svært fornøyd med valg av studium	68

Figur 8. b: "Påstandene" 1 til 20.

Spørsmål 19 går ikke direkte på motivasjonen for valg av studier, men mer på hvor motiverte respondentene muligens er *underveis* i studiet.

Det er 20 ulike påstander og graderingskalan er fra 1 til 6, der 1 = *uenig* og 6 = *svært enig*. Vi tar for oss de 5 øverste. Ut i fra figur 8.a kan vi lese at flertallet med sine 79,4 % er uenige i påstanden at *jeg betrakter dette studiet bare som en form for sysselsetting*. 66,2 % er svært enig i at dem er *svært fornøgd med valg av studium*. 44,1 % av våre respondenter er svært enig i påstanden om at *jeg synes at mitt fagfelt er et samfunnsmessig viktig fagfelt*. 35,3 % sier at *jeg møter alltid opp til forelesningene* og 34,3 % mener dem er svært enig i påstand 8 *jeg føler meg i stand til å oppnå mine mål på høgskolen* og 29,4 % sier seg svært enig i at *jeg føler meg kapabel til å klare utfordringer på studiet mitt*.

5.3 Drøfting av funn

Valg av studium

Som vist i fig. 5.a side 19 ønsket vi å få belyst hvem og i hvor stor grad andre faktorer spilte inn i respondentene sitt valg av studium. Ut i fra resultatet fra undersøkelsen ser vi klare skiller for dem som har hatt svært stor rolle og det som spilte liten rolle. Vi kan anta at noen av respondenter er usikre på hva de skal svare og dermed velger å krysse av på graderingsalternativene som ligger midt mellom *spilte ingen rolle* og *spilte svært stor rolle* på tilslutningskalaen. Vi kan også tenke at enkelte av alternativene er med på å støtte respondentenes valg av studium enn å være en direkte faktor som spilte ingen eller svært stor rolle.

Ut i fra resultatet ser vi at *egeninteresse* har spilt svært stor rolle med sine 76,5 %, og figur 5.c side 20 viser at det er prosentvis er flere kvinner enn menn som har graderingsalternativ 6 *spilte svært stor rolle*.

Når vi ser på de to alternativene som kom på plass nr. 2 og 3 er det *egen trafikkklærer* og *foreldre* som spilte en rolle i valget. Slik vi kan tolke dette er at dem kan ha hatt innflytelse eller gitt støtte.

Det vi ser i ettertid er at om vi hadde valgt en annen graderingsmåte for eksempel helt uenig og enig, ville vi muligens sett eller fått klarere forskjeller i svarene. Slik vi kan lese ut i fra

grafen er det tydelig at mange kan ha «helgardert» svarene sine, fordi det kanskje er vanskelig å sette eksakt hvor stor rolle dem faktisk har betydd.

Din motivasjon til å bli trafikklærer

Det vi ønsket å få belyst med påstandene i fig. 6.a side 20 er hvilke faktorer som knyttes opp til deres valg til å bli trafikklærere. Vi hadde på forhånd sett for at *høy lønn og sikre sin økonomiske fremtid* muligens kom til å havne høyt opp av de 14 påstandene, og ut i fra resultatene viste det seg at dette ikke stemte. Som det fremgår av figuren ser vi av tyngden av respondentene generelt har samlet seg midt mellom *uenig og enig*, altså gradering 4.

Med nullvisjonen som bakgrunn har vi tre ulike spørsmål om trafikksikkerhet, det er som følger; egen interesse for trafikksikkerhet, sikre fremtiden på veien og å bidra til bedre sikkerhet på veien. Vi ønsket å se hvor beviste de var omkring temaet trafikksikkerhet og i hvor stor betydning dette arbeidet har for de fremtidige trafikklærerne. Som vi ser i figur 6.a og figur 6.b side 20 kan derfor alternativene 5, 7 og 8 tolkes på flere måter og dette bør vi ta høyde for når vi tolker svarene. Som en motivasjon til å bli trafikklærer synes vi at egeninteressen for trafikksikkerhet burde ha stor innvirkning på valget av studium og spesielt med tanke på nullvisjonen vi har i Norge. Alternativ 8 får større prosentopplutning enn alternativ 5, se fig. 6.a. side 20. Dette kan vi selvsagt ikke styre hos andre, men det er en tanke å ta med seg at for eksempel de tror at dette studiet kan gi dem interessante arbeidsoppgaver i fremtiden fremfor trafikksikkerhet. En annen forklaring kan være at det å være interessert i trafikksikkerhet tolkes ulikt for eksempel som trafikksikkerhetsarbeid gjennom Statens vegvesen eller gjennom opplæringen som trafikklærere gir med de føringene som staten og læreplanen gir.

Vi ser ut i fra resultatene at flest ønsker å *bidra til at det skal bli tryggere for alle å ferdes i trafikken*, noe vi også synes er viktig. Det vi kan spørre oss om er hvorfor de da ikke er mer interessert i trafikksikkerhet og hvorfor de er ”mindre enig” om å sikre fremtiden på veien. Vår rolle som trafikklærere skal bidra til at det blir tryggere for alle å ferdes i trafikken og dermed bør, mener vi, holdninger og meninger til trafikksikkerhet ligge til grunn for at man skal undervise i trafikkfaget. Gjør som vi sier og ikke som vi gjør er vel et dekkende uttrykk for et slikt usikkert svar hos våre respondenter når det gjelder trafikksikkerhet. Ut i fra egne erfaringer gjennom årene på HiNT har selvsagt våre respondenter tid og mulighet til å erfare og endre sine holdninger til trafikksikkerhetsarbeid.

Ferske tall for gjennomsnittslønnen for samtlige ansatte i Norge ligger på 453.000 kr i 2011 (Solberg 2012), og ut ifra resultatene i undersøkelsen fig. 6.a side 20 er det ikke størst fokus på *høy lønn* eller *jeg tar dette studiet fordi jeg tror det kan sikre min økonomiske fremtid*.

I grafen ser vi at alle graderingsalternativene (1 til 6) er tatt i bruk og dermed har respondentene ulik mening om i hvor stor grad økonomi er viktig for dem. Årsakene til det kan være at noen respondenter er usikre på om de skal svare det vi som undersøker ønsker og hva de selv ønsker og mener. Slik vi tolker videre er det de andre faktorene som har større betydning som blant annet *å jobbe med mennesker* og *glad i å kjøre bil*.

Egenskaper som er viktig for en trafikklærer

Vi ønsker å se om hvilke *egenskaper som er viktigst* for en trafikklærer, selv om det ikke direkte har noe å si på selve valget for å bli trafikklærer kan det jo tenkes at våre respondenter mener sine egenskaper og særpreg gjør at de mener det passer som trafikklærer. Derfor kan det tenkes at det er motiverende for deres valg av studium og muligens føler seg ”kallet” for dette yrket. Når vi ser på fig 7.a. side 22, spørreskjemaets spørsmål 9, husker vi at det var å *arbeide med mennesker* som skåret høyest, og det kan tenkes at de egenskapene som skårer høyest her har noen sammenheng med motivasjonen for å bli trafikklærer.

Modus er en måte å fortelle om gjennomsnittet, det er det tallet som oftest går igjen og blir dermed tyngdepunktet i undersøkelsen. Når vi ser på fig 7.a. side 22, spørreskjemaets spørsmål 10, er modus 5,5 og ut i fra det kan vi trekke den slutning at alle alternativene har betydning for at man skal bli en god trafikklærer. Det er ikke enkelt å peke på noen egenskaper som betyr mer eller mindre for noen enn for andre, og det kan tenkes at det kan være vanskelig både for oss og respondentene å tolke hva som ligger i de ulike egenskapene. Mange av de egenskapene vi har skrevet kan tolkes på flere måter og dermed er det personavhengig hva respondentene legger i de ulike begrepene. De fem egenskapene som skåret høyest er *skaper trygghet*, *skaper tillitt*, *god faglig innsikt*, *skape godt læringsmiljø* og *formidlingsevne*.

Når vi ser på *evne til å skape refleksjon* kom den på 12 plass noe vi ønsker å sette spørsmålstegn til hvorfor den har kommet midt på skalaen. Vi har arbeidet med læreplanen og har sett hvor avgjørende denne evnen er i en lærings situasjon i bil for å bedre forståelse av hva elevene tenker og mener i gitte situasjoner. Læreplanen legger opp til at all undervisning og

arbeidsmåter skal medvirke til at elevene utvikler evne til refleksjon, til å samarbeide i trafikken og ta andres perspektiv og skal gjøre elevene til aktive deltagere (Læreplan). En annen årsak til den lave tilslutningen kan være at respondentene er usikre på betydningen av faktoren, da de ikke har startet undervisning i bil når undersøkelsen ble tatt.

Motivasjon for studiene

Spørsmål 19, fig. 8.a. side 23, går ikke direkte på motivasjonen for valg av studier, men mer på hvor motiverte respondentene muligens er *underveis* i studiet og vi ønsker å få et lite innblikk i hvordan de prioriterer og fordeler tid til studiene og arbeidet som skal legges ned. Det ligger ikke for oppgaven at vi skal komme med en drøfting eller konklusjon her, da problemstillingen vår handler om motivasjonen for å bli trafikklærer. Vi ønsker på vegne av skolen å se litt hvordan fremtidige trafikklærere bruker tiden sin og hva de mener er viktig.

Ved første øyekast på fig. 8.a ser vi at hovedtyngden på graderingene per spørsmål ligger på 5 på 12 av de 20 alternativene og 4 på 12 av 20 alternativene, noe vi tolker dit hen at de ikke er *svært enig*, men at det har betydning eller enig i påstandene. Når vi ser på resten av svarene som har fått ”lav” skår, altså 4 som mest, virker det for oss som en helgardering da også skår 3 og 5 ligger nært opp til. Vi skal se nærmere på hva det mener er *svært enig* i altså gradering 5 og 6. Før vi går videre må det understrekes at samlet sett er det ikke mange prosentene som skiller fra gradering 5 til 6 eller fra 5 til 4.

De alternativene som har hovedvekt på gradering 5 og 6 der 6 er *svært enig* kan man for eksempel sammenligne med tidligere motivasjon for valg av studiet, fig. 6.a side 20, at egeninteresse spilte stor rolle og vi synes at det ligger litt føringen for det de svarte i dette spørsmålet. Slik vi tolker fig. 8.a side 23 kan vi si noe om at de er enige at de ikke betrakter dette studiet som bare en sysselsetning og de ønsker ikke å mislykkes på studiet. Det er gledelig å se at de er *svært enig* at dette fagfeltet er viktig samfunnsmessigsett, og at de føler seg i stand til å oppnå sine mål på studiet. Videre er dette respondenter som møter *alltid* opp på forelesningene og de føler seg kapable til å klare utfordringene som studiet gir. De bidrar faglig i gruppearbeid og deltar ofte i faglige diskusjoner og til slutt er de svært fornøyde med valg av studium.

De alternativene som har hovedvekt på gradering 5 og 4 ser man først og fremst at de føler de har de evnene som trengs for å lære seg stoffet som er på pensum til enhver tid og at de liker å

holde på med skolearbeidet. De prøver å være faglig flinkere enn sine medstudenter og det å få gode karakterer er viktig. Samtidig så tenker de alltid at dette er noe de liker å holde på med, de følger delvis med på det lærerne sier og de forstår hva lærerne på studiet snakker om. Videre forstår vi ut i fra fig. 8.a side 23 at de føler at faglærerne bryr seg om dem som personer og dermed føler de seg ivaretatt som studenter ved HiNT.

Oppsiktsvekkende er at de er uenig at de *ofte* deltar som både pedagogiske observatører både for første og andreklasse eller benytter *ofte* muligheten for kveldskjør for å utvikle sin egen kjøredyktighet. Det er flere respondenter som er pedagogiske observatører enn som utvikler sin egen kjørekyktighet. Slik vi ser det burde det muligens være omvendt med tanke på at studien ble lagt ut før de startet med undervisning med egne elever i bil og samtidig som de hadde hatt terskelprøven.

Selv om det ikke ligger for oss i oppgaven å komme med noen konklusjon ser vi at noen av de alternativene her gir grunnlag for tolkning og de vekker litt nysgjerrighet hos oss. Det ligger selvsagt til grunn for at noen av alternativene kan ha blitt mistolket eller de har trykket vilkårlig siden det er siste spørsmål, men uavhengig av det så er vi undrene til noen av svarene vi har fått og det er disse tallene vi har å forholde oss til.

Når de kom inn på studiet var det på grunn av egen interesse og de føler seg motiverte og kapable til å gjennomføre og utføre det skolen legger opp til med å være faglig flinke. De møter opp på skolen, de føler at de har valgt riktig studium og føler seg godt ivaretatt av HiNT. Hvorfor er det da slik sprik fra den teoretiske delen av undervisningen i forhold til det praktiske? Sånn vi tolker det er de sjelden med som pedagogisk observatør eller er ute i bil for å utvikle sine kjøreferdigheter på bakgrunn av det som er nevnt tidligere. Når vi ser på alternativ 7 i fig. 8.a side 23 *jeg føler meg i stand til å oppnå mine mål på høghskolen*, og sammenligner det med svarene på nr. 12 og 13 ser det ut som at det ikke er så viktig å bli bedre enn sine medelever. Som vist i fig. 8.a. side 23 er alternativ 12 og 13 veldig viktige for å bli en flink student og et mål for å få best mulig ut av denne grunnutdanningen som trafikkfører.

Som det fremgår i fig 8.a. side 23, spørreskjemaets alternativ nr. 8 at *de møter alltid opp på skolen*, men når de først har kommet på skolen så følger de ikke alltid med på hva læreren underviser i.

6.0 Validitet og reliabilitet

”Validiteten forteller noe om i hvilken grad undersøkelsen faktisk måler det vi ønsker å finne ut noe om. Reliabiliteten handler om i hvilken grad målingene og bearbeidingen av dataene er utført på en nøyaktig og korrekt måte.”

(Andresen, E., mfl. (2007).

Spørreundersøkelsen ble sendt ut til alle første klassingene, og siden kun 68 av 96 respondenter har deltatt i undersøkelsen så kan ikke vi si at resultatene er representative for alle sammen. Siden over 50 % har deltatt på undersøkelsen vil vi si at vi får målt det vi ønsket å finne ut om.

Når det gjelder spørreskjemaet som vi har utformet så har vi brukt mye tid på og ikke å lage de for ledende slik at vi ledet dem til de svarene vi ønsket. Ved å ha det for ledende kunne vi risikere at det ville ha hatt innvirkning på hvilket resultat vi ville fått, vi ville ha deres ærlige og oppriktige mening. I ettertid har vi sett at det å bruke en gradering fra 1 til 6 kan i enkelte resultat være vanskelig å tolke eller analysere når det egentlig er kun 1 og 6 på skalaen som sier noe sikkert hva respondentene mener. Mange av respondentene har valgt å gjøre sin tilslutning mellom 2 og 5 på skalaen, og det viste seg å være vanskelig å definere ord som kan beskrive hva graderingen 2 til 5 betyr. Uten at vi vet det sikkert, så er hvert fall muligheten for at vi kanskje kunne misforstå svarene deres tilstede siden det er umulig for oss å vite hvilken betydning de enkelte tallene representerer for respondentene. De ulike begrepene gir også rom for tolkning når vi drøfter og det er en stor sjanse for at når for eksempel holdning skal graderes og gi svar på hva som har spilt rolle eller om det er enig eller uenig.

7.0 Konklusjon

Våre funn er basert på problemstillingen i oppgaven som er *”Hva er motivasjonen din for å bli trafikklærer?”*. Undersøkelsen avdekket flere funn for oss som det kan være naturlig å nevne. Når vi konkluderer så har vi tatt utgangspunkt i de alternativene som har fått høyes skår, altså flest antall personer.

Respondentene er her på grunn av egen interesse med litt påvirkning av egen trafikklærer og foreldre. Når det gjelder motivasjonsfaktorene som har spilt stor rolle ser vi ut i fra resultatene at det er muligheten til å jobbe med mennesker og at yrket gir interessante arbeidsoppgaver.

Respondentene har valgt dette studiet fordi de liker å kjøre bil og ønsker å bidra til at det skal bli tryggere for alle å ferdes i trafikken. Avslutningsvis har ikke alle, men noen en interesse for trafiksikkerhet.

Dette er noe oppsiktsvekkende for oss når vi på forhånd hadde sett for oss at motivasjonen til å bli trafikklærer var for å sikre sin økonomiske framtid med å ha fortrinnsvis høy lønn og med utgangspunkt i at dette er en kort utdanning og en sikker vei til en fast jobb i for eksempel sitt eget nærmiljø. Videre kan vi konkludere med at det ikke er store kjønns- og alders forskjeller i svarene vi har fått. Det er ikke noen skeiv fordeling mellom kjønnene, og når det gjelder alder så svarer de likt innenfor si aldersgruppe.

8.0 Referanseliste

Bøker:

Aubert, W. (1985) *Det skjulte samfunn*, Oslo: Universitetsforlaget

Dalland, O. (2010) *Metode og oppgaveskriving for studenter*, 4. utgave 2007, 4. opplag, Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS.

Det Kongelige Samferdselsdepartement. (2009). *Nasjonal Transportplan 2010-2019*, Statsmelding Nr 16. Oslo: Akademika AS.

Halvorsen, K. (2008) *Å forske på samfunnet*, 5. utgave, Oslo: J.W. Cappelens Forlag as.

Johannesen, A. og P. A. Tuft (2002) *Samfunnsvitenskapelig metode*, Oslo: Abstrakt forlag as

Larsen, A. K. (2008) *En enklere metode*, Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke AS.

Rognsaa, Aage (2003) *Prosjektoppgaven*, Oslo: 2. utgave Universitetsforlaget.

Tranøy, K. E. (1986) *Vitenskapen – samfunnsmakt og livsform*, Oslo: Universitetsforlaget.

Elektroniske kilder:

Bibsys Hint-basen: <http://www.hint.no/bibliotek> 26.01.2013 kl. 14:28.

Bibsys Alle bibliotek: <http://ask.bibsys.no/ask/action/stdsearch?kilde=biblio&bibkode=0>
26.01.2013 kl. 15:31.

Bibsys Brage: <http://brage.bibsys.no/hint/> 26.01.2012 kl. 15:42.

Google 1:

http://www.google.no/search?source=ig&rlz=&q=motivasjon+til+%C3%A5+bli+trafikk1%C3%A6rer&oq=motivasjon+til+%C3%A5+bli+trafikk1%C3%A6rer&gs_l=igoogle.3...1084.5864.0.6004.33.15.0.18.18.1.265.2114.3j10j2.15.0...0.0...1ac.1.pzPQHpxhkDs 26.01.2012 kl.

15:42.

Google 2:

http://www.google.no/search?source=ig&rlz=&q=motivasjon+til+%C3%A5+bli+trafikkl%C3%A6rer&oq=motivasjon+til+%C3%A5+bli+trafikkl%C3%A6rer&gs_l=google.3...1084.5864.0.6004.33.15.0.18.18.1.265.2114.3j10j2.15.0...0.0...1ac.1.pzPQHpxhkDs#hl=no&tbo=d&client=psy-ab&q=motivasjon+trafikkl%C3%A6rer&oq=motivasjon+trafikkl%C3%A6rer&gs_l=serp.3...17359.20766.0.20827.23.17.0.4.4.0.236.2274.5j8j3.16.0...0.0...1c.1.bKj9xdaeH10&pbx=1&av=on.2.or.r_gc.r_pw.r_qf.&bvm=bv.41524429,d.bGE&fp=9b18fc35459190e0&biw=846&bih=584 Hentet: 26.01.2012

Andresen, E., Henningsen, R. og Kval, K.E. (2007). *Individ og fellesskap*. Cappelen Damm AS. Online, nettsted. Tittel: *Gangen i en undersøkelse*. Tilgjengelig: <http://individogfellesskap.cappelen.no/c196522/artikkel/vis.html?tid=204826> Hentet: 17.02.2013 kl. 16:24.

Gudbrandsen, Anita (2012) *Spørreundersøkelse som metode i masteroppgave?* StudentTorget.no. Online, Artikkel. Tilgjengelig: <http://www.studenttorget.no/index.php?show=5709&expand=3795,41,5709&artikkelid=10575> Hentet: 16.02.2013

Haugen, Ida Marie (Publiseringsdato: (2012) *Slik Virker motivasjon – og slik får du den!* StudentTorget.no, Online Artikkel. Tilgjengelig: <http://www.studenttorget.no/index.php?show=41&expand=3795,41&artikkelid=6522> Hentet: 16.02.2013

HiNT, 2005. Utdrag fra sakspapirer 16.06.2005 *Sluttrapport av satningsgruppen*. Tilgjengelig: http://www.hint.no/om_hint/hints_styre/styredokumenter_fra_2005#.USEZkKU03Qg Hentet: 17.02.2013

Jobs, Steve (Publiseringsdato: Ukjent) *Elske arbeidet ditt*. Tilgjengelig: <http://sitatet.no/sitater/299/Elske-arbeidet-ditt/> Hentet: 17.02.2013

Kuvaas, Bård (06.06.2005) *Belønning og motivasjon*. BI Handelshøyskolen. Artikkelen baserer seg på en lengre artikkel skrevet av Bård Kuvaas publisert i boken "*Hvordan kan frynsegoder bli belønning?*", utgitt av Cappelen Akademisk Forlag, 2005. Tilgjengelig:

<http://www.bi.no/forskning/Nyheter/Nyhetsarkiv-2005/Belønning-og-motivasjon/> Hentet: 26.01.2013

Læreplan klasse B og BE. Tilgjengelig:

http://www.vegvesen.no/Forerkort/Foreropplaering/Foreropplaering/Personbil/_attachment/195837?_ts=13cb98cb580&fast_title=L%C3%A6replan+f%C3%B8rerkortklasse+B%2C+B96+og+BE+%28personbil%29.pdf Hentet: 27.02.2013

Planforslagets kapittel 5.6.7 – side 104) *Null drepte og null hardt skadde – Fra visjon mot virkelighet*.10.2 Føreropplæringen side 101. Tilgjengelig: http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_05_30_grunnlag_trafikksikkerhet.pdf Hentet: 26.01.2013

Strandkleiv, Odd Ivar (2003) *Indre motivasjon*. Elevsiden DA. Tilgjengelig: <http://www.elevsiden.no/motivasjon/1098312650> Hentet: 13.02.2013

Solberg, Stig Martin (2012 klokka 06:56) *Her er den norske snittlønnen*. Tilgjengelig: <http://www.na24.no/article3365675.ece> Hentet: 17.02.2013

Statens vegvesen 1. (2010) Ukjent forfatter. *Nullvisjonen*. Tilgjengelig: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Nullvisjonen> Hentet: 27.01.2013

St.meld. nr. 16 (2008-2009) *11.7.1 Opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid – «livslang læring»*. Tilgjengelig: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/stmeld/2008-2009/stmeld-nr-16-2008-2009-/11.html?id=548983> Hentet: 26.01.2013

Statens vegvesen 2. Ukjent forfatter. *Finnmark ble historisk med 0 drepte i trafikken i 2012*. Tilgjengelig: <http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Media/Siste+nyheter/Vis?key=412437> Hentet: 26.01.2013

Figurer

Alle figurene er hentet fra QuestBack eksport - TLB251 Kandidatoppgave VÅREN 2013 - Hva er din motivasjon for å bli trafikklærer?

Figur 1.a: *Alder* (Spørreskjemaets spm. 1)

Figur 1.b: "*Alder alt.*" 1 til 4.

Figur 2.a: *Kjønnsfordeling* (Spørreskjemaets spm. 2)

Figur 2.b: "*Kjønn*" 1 til 2.

Figur 3.a: *Geografisk spredning.* (Spørreskjemaets spm. 3)

Figur 3.b: "*Hjemfylke alt.*" 1 til 19.

Figur 4. a: *Ervervet førerkort.* (Spørreskjemaets spm. 4).

Figur 4. b: "*Årstillene*" 1 til 8.

Figur 5.a: *Hvilke faktorer som virket inn på motivasjonen for å bli trafikklærer.*
(Spørreskjemaets spm. 5)

Figur 5.b: "*Motiveringsfaktorer*" 1 til 10.

Figur 5.c: "*Egen interesse*" (Spørreskjemaets spm. 5.10)

Figur 6.a: *Hvilke påstander som virket inn på din motivasjon for å bli trafikklærer*
(Spørreskjemaets spm. 9)

Figur 6.b: "*Motiveringspåstander*" 1 til 14.

Figur 7.a: *Hvilke egenskaper som er viktig for en trafikklærer* (Spørreskjemaets spm. 10)

Figur 7.b: "*Egenskaper for en trafikklærer*" 1 til 25.

Figur 8.a: *Hvilke påstander stemmer godt for deg som student ved HiNT* (Spørreskjemaet
spm. 19).

Figur 8. b: "*Påstandene*" 1 til 20.

9.0 Vedlegg

Vedlegg 1: Førundersøkelsen – Intervjuguiden.

Forstudie:

Personlig bakgrunn

1. Alder:
2. Kjønn:
3. Hjemkommune:

Yrkesbakgrunn:

4. Hvilken utdanning har du?
5. Hva har du arbeidet med tidligere? (Tidligere yrkeserfaring)

Spørsmål direkte til informanten:

6. Hva er bakgrunnen for at du ønsker å bli trafikklærer? (motivasjon)
7. Hva tenker du om deg selv som trafikklærer? (personlige egenskaper som er viktige for en trafikklærer?)
8. Hva kompetanse mener du er viktig for en trafikklærer (kompetanse= kunnskap, ferdighet og holdninger) (mener du det er viktig å ha yrkeserfaring fra før?)
9. Er det viktig å ha en god skolemessig utdanning i bunnen før du starter i yrket? I tilfellet, hvilken?)
10. Hva synes du er den viktigste jobben en trafikklærer gjør/bør gjøre?
11. Hvor viktig er det at en trafikklærer er en god rollemodell for andre?
12. Anvende utdanningen til noe annet enn å virke som trafikklærer?

Vedlegg 2: Spørreundersøkelsen

TLB251 Kandidatoppgave VÅREN 2013 - Hva er din motivasjon for å bli trafikklærer?

Vi er to studenter fra 2. klassen ved HiNT - avd for Trafikklærerutdanning som skriver kandidatoppgave om "*Hva er din motivasjon for å bli trafikklærer?*"

Undersøkelsen tar ca 10 -15 min, så vi ønsker at dere tar dere god tid å lese igjennom spørsmålene og alternativene. Trenger vi å si noe om at dere skal svare så ærlig som mulig?

Rammene for undersøkelsen er:

- Deltakelsen er obligatorisk.
- Innsamlede data vil bli behandlet konfidensielt, og vi har taushetsplikt.

Som takk for at du svarte på undersøkelsen vil vi etter at alle har svart, trekke ut 1 stk premie som blir et gavekort.

Med vennlig hilsen

Eirin Gåsøy og Vivian Oladatter Dalebø

1) Alder

Velg alternativ



2) Kjønn



Mann



Kvinne



3) Hjemfylke

Velg alternativ



4) Når ervervet du førerkort på klasse B første gang?

Velg alternativ



5) Tenk tilbake til tiden da du skulle velge studium. På en skala fra 1 til 6, i hvor stor grad spilte de følgende personene en rolle for deg i dette valget? 1 = Spilte ingen rolle og 6 = Spilte svært stor rolle.

	1	2	3	4	5	6
Foreldre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Søsken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Venner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bekjente	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Egen trafikk lærer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Media	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
NAV	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tidligere skolerådgivere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Omskolering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Egen interesse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



6) På hvilket grunnlag ble du tatt opp på trafikk lærerstudiet?

- Studiekompetanse (skole/utdanning)
- Realkompetanse (yrkeserfaring)



7) Mener du det er viktig med bakgrunn fra yrkeslivet før en søker på trafikk lærerutdanningen?

- Ja
- Nei



Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen

Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:

- (Hvis Mener du det er viktig med bakgrunn fra yrkeslivet før en søker på trafikk lærerutdanningen? er lik Ja)

8) Hvilke av yrkene/yrkesområdene under mener du er viktige i forhold til å bli trafikk lærer? Det er mulig å krysse av flere alternativ.

- Administrasjon / Kontor/ Personal / Økonomi / Regnskap
- Bank / Finans / Forsikring
- Helse / Sosial

- Håndverk / Bygg / Anlegg / Mekanikk
- Industri / Produksjon
- Ingeniøryrker
- Interesseorganisasjoner / Frivillige organisasjoner
- IT / Telekommunikasjon / Internett
- Jordbruk / Skogbruk / Jakt / Fiske
- Konsulenter / Frie yrker
- Media / Informasjon / PR
- Offentlige tjenester/administrasjon
- Personlige tjeneste- og servicebr.
- Reiseliv
- Renhold / Renovasjon
- Transport / Logistikk / Lager
- Utdanning / Undervisning / Forskning
- Varehandel / Salg / Markedsføring
- Annet



9) Ta stilling til påstandene under om din motivasjon til å bli trafikklærer. 1 = Uenig og 6 = Enig.

	1	2	3	4	5	6	Vet ikke
Ønsker å jobbe med mennesker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Glad i å kjøre bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kort utdanning og «sikret» arbeid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Høy lønn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Interessert i trafiksikkerhet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ta over familiebedrift	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
For å sikre fremtiden på veien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bidra til at det skal bli tryggere for alle å ferdes i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Omskolering på grunn av helse etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Prøve et nytt yrke	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	1	2	3	4	5	6	Vet ikke
Jeg tar dette studiet fordi det er et populært studium	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jobbmulighet i mitt nærmiljø	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg tar dette studiet fordi jeg tror det kan sikre min økonomiske fremtid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg tror dette studiet kan gi meg interessante arbeidsoppgaver i fremtiden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



10) Ta stilling til hvor viktig du mener egenskapene under er for en trafikklærer. 1 = Uviktig og 6 = Svært viktig.

	1	2	3	4	5	6	Vet ikke
Tålmodig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rolig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Skaper tillit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Skaper trygghet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Skaper godt læringsmiljø	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Godt humør	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Humoristisk sans	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Har ikke kort lunte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hyggelig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pålitelig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Imøtekommende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Evne til å skape refleksjon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Formidlingsevne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Punktlig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Positivt menneskesyn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Strukturert	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Målrettet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Høy stressterskel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
God faglig innsikt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	1	2	3	4	5	6	Vet ikke
Teknisk innsikt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En god lytter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Se enkelt mennesket	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
God kunnskap om/holdninger til andre trafikantgrupper	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ha god pedagogisk/didaktisk innsikt/forståelse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Utadvent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



11) Hvor viktig mener du kompetanseområdene under er for yrkesutøvelsen som trafikklærer? 1 = Uviktig og 6 = Svært viktig.

	1	2	3	4	5	6
Overordnet forståelse av samfunns ansvaret ved å være trafikklærer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Forståelse av læreplanen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Praktisk undervisning i bil og klasserom	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kunnskap om forretningsdrift	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yrkesetikk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kunnskap om nyere forskning innen føreropplæring	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kunnskap om trafiksikkerhet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kunnskap om miljø	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Omstillingsevne/endrings villighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Holdninger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjenne til faktorer som påvirker mennesket	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erfaring fra transportyrket	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



12) Hvor viktig er det at en trafikklærer er en god rollemodell for andre?

	1	2	3	4	5	6
1 = Uviktig og 6 = Svært viktig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



13) Ta stilling til hvor godt påstandene under stemmer med det du mener. 1 = Uenig og 6 = Svært enig.

	1	2	3	4	5	6
--	---	---	---	---	---	---

	1	2	3	4	5	6
Trafikklærere er alltid rollemodeller for andre i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trafikklærer bør fremstå som velstelt for å unngå mistillit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trafikklæreren må selv praktisere det han lærer bort til elevene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikforholdene gjør det mulig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er villig til å investere tid og krefter på en utdanning som er forholdsvis krevende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er bare "idioter" som råkjører	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg tror tilbakemeldingen fra faglæreren min vil bidra til at jeg vil tenke over hvordan jeg kjører	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjøreglede er en viktig del av MC-/Bil-kjøringen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sjåførere som tar noen sjanser og bryter noen regler er ikke mindre sikre enn de som bare kjører helt lovlig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det bekymrer meg at så mange mennesker dør og invalidiseres i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Noen ganger er det nødvendig å tøye reglene for at trafikken skal gli	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Å kjøre fort (vesentlig over fartsgrensen) er å risikere en for tidlig død	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



14) Skal du anvende utdanningen til noe annet enn å virke som trafikklærer umiddelbart etter endt utdanning?

- Ja
- Nei



Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen

Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:

- (Hvis Skal du anvende utdanningen til noe annet enn å virke som trafikklærer umiddelbart etter endt utdanning? er lik Ja
-)

- Førerprøvesensor
- Arbeide med trafiksikkerhet
- Offentlig forvaltning
- Transportbedrifter
- Selvstendig næringsdrivende i en annen bransje enn trafikkskolebransjen
- Annet



Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen

Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:

- (Hvis Skal du anvende utdanningen til noe annet enn å virke som trafikklærer umiddelbart etter endt utdanning? er *lik* Nei
-)

16) Hvordan planlegger du å starte yrkeskarrieren din som trafikklærer?

- Jeg planlegger å starte min egen trafikkskole (bedrift) med innleid faglig leder med en gang
- Jeg planlegger å starte som vanlig ansatt ved en trafikkskole
- Jeg planlegger å starte med å drive min egen bil som selvstendig næringsdrivende i en etablert trafikkskole



17) Planlegger du å videreutdanne deg som trafikklærer?

- Ja
- Nei



Denne informasjonen vises kun i forhåndsvisningen

Følgende kriterier må være oppfylt for at spørsmålet skal vises for respondenten:

- (Hvis Planlegger du å videreutdanne deg som trafikklærer? er *lik* Ja
-)

18) Hvilken utdanning?

- Tungbillærer
- Motorsykkellærer

Utrykningsinstruktør

Faglig leder



19) På en skala fra 1 til 6, hvor godt stemmer hver av de følgende påstandene for deg? 1= Uenig og 6 = Svært enig.

	1	2	3	4	5	6
Jeg føler meg sikker på at jeg har evnene som trengs for å lære meg stoffet som er på pensum til enhver tid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg liker å holde på med skolearbeidet i forbindelse med studiet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg prøver å være faglig flinkere enn mine medstudenter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg tenker mye på at jeg ikke skal mislykkes på studiet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det å få gode karakterer er viktig for meg på dette studiet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg synes at mitt fagfelt er et samfunnsmessig viktig fagfelt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg føler meg i stand til å oppnå mine mål på høgskolen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg møter alltid opp på forelesningene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg føler meg kapabel til å klare utfordringer på studiet mitt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg bidrar ofte faglig ved gruppearbeidet i studiet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg deltar ofte i faglige diskusjoner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg deltar ofte som pedagogisk observatør både for 1. klasse og 2. klasse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg benytter ofte muligheten til kveldskjør for å utvikle min egen kjøredyktighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Når jeg arbeider med studiet, tenker jeg alltid at dette liker jeg å holde på med	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg følger alltid med på det foreleserne/lærerne sier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg skjønner/forstår mye av det foreleserne/lærerne på studiet snakker om	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg betrakter dette studiet bare som en form for sysselsetting	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg føler at faglærerne bryr seg om meg som person	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg føler meg ivaretatt som student ved HiNT	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Jeg er svært fornøyd med valg av studium

1

2

3

4

5

6

Vedlegg 3: Samtykkeskjema

02.05.2011



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

Forfatter(e): Eirin Gåsøy

Vivian Oladatter Dalebø

Norsk tittel

Hva er din motivasjon for å bli trafikklærer?

Engelsk tittel:

What is your motivation to become a driving instructor?

Studieprogram:

TLU

Emnekode og navn:

TLB251 kandidatoppgave



V/ jeg samtykker i at oppgaven gjøres tilgjengelig på høgskolens bibliotek.



V/ jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres elektronisk.



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

Kan frigis fra: _____

Dato: 28.02.2013

Eirin Gåsøy

underskrift

underskrift

Vivian Oladatter Dalebø

underskrift

underskrift

Bacheloroppgaven skal leveres i 4 eksemplarer (dersom ikke annet er avtalt).