

Kandidatoppgave

Ledsagers perspektiv

The perspective of the companion

Hvordan opplever ledsager samarbeidet med eleven og samarbeidet med trafikkskolen?

How does the companion experience the collaboration with the student and the collaboration with the driving school?

Sveinung Gundersen, Helge Hatlestad

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2015



HINT

Forord

Etter å ha vært i forelesning til Dagfinn Moe på HINT TLU høsten 2014, ble interessen for ledsageren vekket. Vi var rett og slett litt nysgjerrige på hvordan ledsager syntes det var å drive øvelses kjøring.

I forbindelse med all hjelp vi har fått til denne oppgaven vill vi takke kandidatoppgave veilederen vår Brit Solli Isachsen. Dagfinn Moe, Ole Johan Storås og andre medstudenter. Vi vil også rette en stor takk til informantene som tok seg tid til å stille opp på intervju og Jens Børø Sund fra Statens vegvesen.

Stjørdal, Februar 2015



Sveinung Gundersen



Helge Hatlestad

Sammendrag

Tittelen på oppgaven vår er: *Ledsagerens perspektiv*. Etter en spennende forelesning av Dagfinn Moe på HINT TLU begynte vi å tenke på hvordan ledsager hadde det under den private øvelseskjøringen. Når vi omsider hadde spisset problemstillingen var. Bestemte vi oss for å se nærmere på: *Hvordan opplever ledsager samarbeidet med eleven og samarbeidet med trafikkskolen?*

For å beste finne et svar på dette, valte vi å bruke kvalitative intervju. På denne måten kunne vi få de fram de indre meningene til ledsagerne. Alle informantene som vi intervjuet kom fra nærmiljøet til HINT TLU. I tillegg til dette hadde vi også kjennskap til ledsagerne sine barn.

I intervjuene våre kom det fram at alle ledsagerne ønsket et tettere samarbeid med trafikklæreren. I tillegg til at de også ønsket mer informasjon om hvordan det gikk med eleven på kjøreskolen.

Vi hadde ikke som mål å komme med en løsning på eventuelle utfordringer som dukket opp i forhold til samarbeidet. Vi ville heller konsentrere oss om hvordan samarbeidet fungerte slik som det var.

Summary

The title of our thesis is: The perspective of the companion. After an exciting lecture by Dagfinn Moe on HINT TLU we began to think about how the companion felt while he was driver training with a student. When we finally found out how to sharpen our research question. We decided to look closer at: How does the companion experience the collaboration with the student and the collaboration with the driving school?

To find a way to solve this, we decided to use qualitative interviews. This way we could get in touch with the inner opinions of the companions. All of the informants that we interviewed came from the local community close to HINT TLU. We already knew the companion's children beforehand.

In our interviews, it emerged that all the companions wanted a closer cooperation with the driver instructor. In addition to that, they also wanted more information about how the student was progressing at the driving school.

We did not aim to come up with a solution to the challenges that emerged in relation to the cooperation. We would rather concentrate on how the cooperation worked as it was.

Innholdsfortegnelse

Innledning.....	7
Begrepsavklaring.....	7
Problemstilling	7
Kunnskapsstatus	8
Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet	8
Læreplan klasse B	8
Andre kandidatoppgaver	9
Statens vegvesen, NAF og Gjensidige	9
«Lovere risiko for ulykker	10
Sintef rapport – Ungdom, livsstil og føreropplæring	10
Metode.....	11
Tematisering	11
Intervju	11
Planlegging	11
Valg av informanter	11
Intervjuers og informantens før forståelse	12
Forberedelsen til intervjuene	12
Intervjuing	13
Samtykkeerklæring.....	13
Gjennomføring av intervjuene	14
Transkribering	15
Analysering	15
Verifisering.....	16
Rapportering.....	16
Resultater og drøfting.....	16
Personer.....	16
Område og mengde	17
Kommunikasjon mellom eleven og ledsager	21
Konklusjon	24
Referanser.....	26
Rapporter	26
Bøker	26
Internett	26
Vedlegg	28

Innledning

Vi er to studenter fra trafikklærerutdanningen på HINT.

Da vi fikk vite at vi skulle skrive en kandidatoppgave, fant vi fort ut at vi ville jobbe innenfor temaet mengdetrening. Når vi kommer ut i jobb skal vi lære eleven å kjøre bil på en ansvarlig måte. Mye av læringen til eleven og ikke minst mengdetreningen skjer allikevel ikke i skolebilen. Den skjer i bilen hjemme sammen med mor og far. Denne læringen følte vi ikke at vi hadde så godt innsyn i, bortsett fra at vi selv en gang har vært elver som kjørte sammen med mor og far. Derfor ønsket vi å benytte muligheten til å dykke dypere inn i hvordan ledsager føler seg i denne situasjonen. Målet vårt var ikke at vi skulle finne noen løsninger på eventuelle problemer som dukket opp, men at vi ville finne ut hvordan situasjonen var per i dag. Grunnen til dette er at vi føler at det allerede er mange gode tanker og oppfordringer til hva ledsager skal gjøre. Men hva hjelper det hvis ledsager har et helt annet syn på det. Vi tenkte derfor at det ville være mest naturlig å se på hva ledsager tenkte om disse tankene og oppfordringene. I tillegg til dette, ville vi se på om informasjonen som var rettet mot ledsager faktisk nådde fram og hvordan den ble tatt imot. For å finne ut mer om disse tingene fant vi det mest hensiktsmessig å foreta en kvalitativ undersøkelse.

Begrepsavklaring

Øvelseskjøring; praktisk kjøreopplæring for erverv eller fornyelse av førerkort, kompetansebevis eller annen førerrett etter veitrafikkloven, der kjørelærer eller ledsager instruerer og har tilsyn og kontroll med kjøringen (snl.no/øvelseskjøring)

Mengdetrening; mye trening på det som det allerede er gitt grunnleggende opplæring i. (www.vegvesen.no/_attachment/61490/binary/964005?fast_title=H%C3%A5ndbok+V851+L%C3%A6replan+f%C3%B8rerkortklasse+B%2C+B+kode+96+og+BE.pdf)

Informant; person som man får informasjon, opplysninger fra. (snl.no/informant)

Ledsager; person som forestår øvingskjøring uten å være lærer etter denne forskriften, jf. vegtrafikkloven § 26 annet ledd. (Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m)

Problemstilling

I begynnelsen viste vi bare at vi ville skrive rundt temaet mengdetrening. Den første problemstillingen vi utarbeidet var: Hvordan er kvaliteten på den private øvelseskjøringen? Etter hvert så vi at denne problemstillingen var ganske vid, og det kunne bli vanskelig å finne svaret i en slik oppgave som dette. Vi satte oss derfor ned for å finne ut hva vi egentlig lurte

på når det gjaldt den private øvelseskjøringen. Vi ville fortsatt ha fokus på hvordan det stod til per dags dato, men vi følte at vi måtte avgrense problemstillingen. I samtale med Dagfinn Moe kom vi innpå temaet trekantssamarbeid mellom elev, ledsager og trafikkskole. Når det gjaldt elev og trafikkskole fant vi ut at det allerede var skrevet mye om dette før. I samtale med veilederen vår på denne oppgaven ble vi fortalt at det ikke var fokusert så mye på ledsager tidligere. Nettopp fordi ledsager ikke hadde fått så mye fokus tidligere ønsket vi å se nærmere på dette. Problemstillingen vi til slutt endte opp med er: Hvordan opplever ledsager samarbeidet med eleven og samarbeidet med trafikkskolen.

Like etter at vi hadde bestemt oss for denne problemstillingen deltok vi på en forelesning til Dagfinn Moe hvor han presenterte en pågående undersøkelse som han deltok i. Dette var en mye større undersøkelse hvor et av forskningsspørsmålene var: I hvilken grad og hvordan samarbeider den som skal øvelseskjøre, ledsager og trafikklærer underveis i opplæringsperioden. Vi oppfattet dette som en mer kvantitativ undersøkelse hvor de også hadde fokus på årsakene til at det foregår/ikke foregår et slikt samarbeid. Vi bestemte oss derfor for å gjennomføre en kvalitativ undersøkelse for å få frem de indre meningene til ledsageren. Vi håper at denne oppgaven kan være til hjelp for å bedre samarbeidet mellom ledsager, elev og trafikklærer. Vi håper også denne oppgaven kan brukes som basis for videre forskning på området. På grunn av blant annet tidsmessige begrensinger har vi valgt å fokusere oppgaven vår på de kvalitative intervjuene.

Kunnskapsstatus

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014 – 2017 står det under Utvikling av føreropplæringen og førerprøven, at:

«Omfattende privat øvingskjøring (mengdetrening) er en viktig del av føreropplæringen, og vil kunne bidra til å redusere ulykkesrisikoen blant ungdom. For å stimulere til økt øvingsomfang, vil arbeidet med å informere om prinsippene i føreropplæringen fortsatt i stor grad være rettet mot foresatte. Valgfag Trafikk (jf. kapittel 5.2.4) er en ny og viktig arena som vil benyttes for å nå både elever og foresatte på en bedre måte enn før. For å øke motivasjonen, vil Statens vegvesen dessuten utvikle en applikasjon for smarttelefoner, med veiledning for opplæringen og mulighet for å registrere øvingskjøringen med tid og omfang. Innsatsen for å få trafikkskolene til å gjennomføre opplæringen slik den er tenkt, vil videreføres gjennom ulike samarbeidstiltak.»

Under oppfølgingstiltak står det at:

«Statens vegvesen vil styrke informasjonsarbeidet om betydningen av mye privat øvingskjøring og et tett samarbeid mellom trafikkskoler, foresatte og elever. Det er et mål at omfanget av privat øvingskjøring skal øke fra et gjennomsnitt på omlag 100 timer i dag til 140 timer innen utgangen av planperioden.»

Læreplan klasse B

Læreplanen tar opp trekantforholdet mellom ledsager, elev og trafikklærer. Den sier blant annet:

«Eventuelle private ledsagere bør bli veiledet av trafikklæreren i hvordan målene skal forstås. Ledsageren bør også inviteres til å også være tilstede i kjøretimer for å forstå hvordan opplæringen blir gjennomført. På den måten vil ledsageren bedre forstå betydning av å etablere riktige arbeidsvaner og hvorfor moment som for eksempel økonomisk og miljøvennlig kjøring er lagt inn allerede i starten av den praktiske opplæringen. Slik vil ledsageren kunne bidra til at øvingskjøringen blir et effektivt og godt supplement til opplæring ved trafikkskole. Et godt samarbeid mellom elev, trafikklærer og ledsager vil stimulere til mengdetrening med god kvalitet.» (Vegdirektoratet, 2014)

Andre kandidatoppgaver

I kandidat oppgaven mengdetrening en litteraturstudie tar de opp hva som er gjort tidligere i arbeidet med å informere om å motivere til mengdetrening. De skriver at det er mange som har gjort en innsats i arbeidet med å informere til mengde trening. Myndigheter, trafikkskoler og skoleverket har jobbet med dette. I oppgaven kommer det frem at Vegdirektoratet og Statens vegvesen har bidratt mest fordi de har mengdetrening som ett av sine hovedsatsingsområder. Vi har også kommet frem til det samme som de. At informasjonsmøtet fra SVV eksisterer over hele landet (Trondsen & Wiik, 2012). Noen steder som f.eks. i Stjørdal gis tilbudet igjennom ungdomsskoler. Vi vet ikke hvor ofte dette kurset holdes i Stjørdal, men ut ifra telefons samtale med Jens Børøsund er det dårlig aktivitet. Han sa at dette var på grunn av HINT TLU. Forfatterne av kandidat oppgaven ved navn: Mengdetrening et kort blikk på dagens situasjon og et lengre blikk på foreldres motivasjon skrev blant annet dette om informasjonsmøtet til Statens vegvesen.

«Sett i forhold til det mest ønskelige scenarioet for den ideelle mengdetreningen blir også dette belyst for de fremmøte. At en helst ville hatt de håpefulle i drift ved kjøring på en trafikkskole allerede fra fylte 16 år for siden å kombinere dette løpet med privat lærekjøring for dermed å maksimere effekten av mengdetreningen. At en ideelt var ferdig med selve kjøreopplæringen sett i forhold til trinnene i læreplanen da eleven var mellom 16 og 17 år, for siden å benytte tiden frem mot 18 års dagen til mengdetrening for å virkelig å heve kunnskapen slik at en bedre takler ulike handlingsmønstre.» (Aas & Sørensen, 2012)

Statens vegvesen, NAF og Gjensidige

Vi har også vært inne og sett på nettsidene til Statens vegvesen, og vi opplever det som enkelt å finne informasjon om øvelseskjøringen og hvilke krav som stilles.

På SVV sine nettsider står informasjon om kurset beregnet på ledsageren, og krav til øvelseskjøring.

Vi var også innom Norsk Automobil-forbund (NAF) sine sider. De skriver at fordelene ved mengdetrening er at ulykkesrisikoen går ned.

«Hvorfor burde man øvelseskjøre?

Grunnen er enkel, jo mer en trener jo flinkere blir en. Øvelseskjøring er viktig for at poden skal komme til et nivå hvor vedkommende kan kjøre selvstendig og behagelig i trafikken. Når dette nivået er nådd, er mengdetrening viktig. Det er mengdetreningen som gir erfaring og som gjør at din datter eller sønn har lavere risiko for ulykker den dagen de får førerkort.» (naf.no)

De tar også opp hvor mye det er lurt å øvelseskjøre.

«Lavere risiko for ulykker

Forskning viser en tydelig sammenheng mellom hvor mange timer eller kilometer man kjører før førerprøven, og risikoen for trafikkulykker i etterkant. Statens vegvesen anbefaler 140 timer.

Undersøkelser fra England, viser at omfattende og riktig mengdetrening kan gi en reduksjon i risiko for ulykker det første året med opptil 80 prosent.» (naf.no)

Lengre ned på nettsiden skriver de også hvilke krav som stilles til elev, ledsager og forsikringer m.m.

Vi var også mye innom SVV sine sider. Og vi er enige med kandidatoppgaven:

Mengdetrening – En litteraturstudie om at av den publikumsrettede informasjonen vi har sett på, så syns vi SVV har den mest pålitelige og utfyllende informasjonen. Brukervennligheten på nettsidene er også gode. Vi var også innom gjensidige forsikring sine sider. De har laget en app som oppfordrer elever til å øvelseskjøre 2000 km. Når de har gjort dette vil de få en rabatt på forsikringen sin. Noe som kan virke positivt på ungdommen.

Sintef rapport – Ungdom, livsstil og føreropplæring

Ifølge Sintef rapporten som ble utgitt i 1998 var det i 60 % av tilfellene far som var ledsager. 28 % av tilfellene mor og 12 % av tilfellene begge foreldrene. Det fremkommer i rapporten at de som øvelseskjører minst er de som opplever privatøvelseskjøring som risikabelt, eller ikke har noen interesse for dette. Når det gjelder samarbeidet mellom foreldre og Statens vegvesen viser rapporten at 42 % av foreldrene som hadde elever som hadde avlagt førerprøve ikke hadde mottatt informasjon fra Statens vegvesen om opplæringen. 20 % gir uttrykk for at de har mottatt informasjon som har ført til at startet med privat øvelseskjøring. De resterende 37 % svarte informasjonen ikke har hatt noen betydning for de skulle begynne med privat øvelseskjøring. Når det gjelder spørsmålet om hvor mange det er som kontakter trafikkskole for å starte samarbeide frem mot oppkjøring oppgir 36 % at de har hatt et samarbeid med trafikkskolen uten at det er definert nærmere hva dette samarbeidet innebærer. I rapporten kom det også frem at 55 % av ledsagerne sa at de har blitt mer bevisst på hvordan de opptrer i trafikken som bilfører som en konsekvens av at de har befunnet seg i ledsager rollen. Mens 35 % oppgir at det har endret på noen av sine kjørevaner. I rapporten kommer det også fram at de som stryker til førerprøven har mindre omfang privat øvelseskjøring enn det som består.

I rapporten konkluderes det blant annet med at:

«Foreldrenes innstilling til det å være ledsager og tid til rådighet har stor betydning for om de kjører privat og hvor mye. Foreldre ønsker faglig bistand og informasjon som kan hjelpe dem i rollen som ledsagere. I undersøkelsen tilbys foreldre den faglige bistanden gratis. Om den samme villigheten til stedet, hvis de må betale er det ikke spurt om.» (Moe, 1998)

Metode

Tematisering

Intervju

Vi visste at vi ville jobbe med noe som hadde med mengdetrening å gjøre, etter hvert som vi leste oss opp på emnet, følte vi at det var lite fokus på ledsager. Videre skaffet vi oss innsyn i hva som allerede var skrevet om emnet. Deretter bestemte vi oss for at formålet med undersøkelsen skulle være å finne ut mer om hvordan ledsager syntes samarbeidet med elev og trafikklærer var. Etter at vi hadde satt oss inn i de ulike metodene for å innhente informasjon, kom vi frem til at kvalitative intervjuer ville være den mest hensiktsmessige intervjuformen. Vi mente kvalitative intervju ville være mest hensiktsmessig, fordi vi ønsket å få tak i ledsagers meninger og holdninger. Noe som ikke ville vist seg i like stor grad i et kvantitativt intervju. Da vi ikke hadde noen særlig erfaring med intervju på forhånd valgte vi en semistrukturert intervjuform. «Ved slike intervju er samtalene fokusert mot bestemte temaer som forskeren har valgt ut på forhånd» (s. 29, Dalen M)

Planlegging

For å kunne planlegge kandidatoppgaven måtte vi først se på hvor mye tid vi hadde til rådighet. For å gjøre dette måtte vi sette oss inn i intervjuundersøkelsens syv stadier (s.46, Kvale. S) og hvor mye tid vi kom til å bruke på de forskjellige stadiene.

Vi viste at transkriberingen var det som ville ta lengst tid. Hvis vi hadde for mange informanter ville dette gå utover kvaliteten på det vitenskapelige prosjektet. (s. 60. Kvale. S) På grunn av at vi er to personer valgte vi å intervjuer åtte informanter slik at vi skulle få tid til både å gjennomføre intervjuene og bearbeide dataene i etterkant. Vi følte allikevel at vi hadde nok informanter til at intervjumaterialet ga oss et tilstrekkelig grunnlag for tolkning og analyse. (s.51, Dalen)

Valg av informanter

Vi var klar over viktigheten ved å ha bredt utvalg av informanter, men for å få informanter som var villige til å stille opp kontaktet vi foreldre til de elevene som allerede kjørte hos HINT TLU. Da disse informantene passet inn i de kriteriene som vi hadde i problemløsningen. Dette gjorde det også enklere for oss å få informantene til å stille opp. Noen av foreldrene hadde også eldre barn som allerede hadde ervervet førerkort. Vi visste en del om både barna som kjørte på HINT og foreldrene som vi intervjuet. Dette gjorde det også lettere for oss å både foreta intervjuene og å behandle dataene etterpå. Det negative var at utvalget ble smalt og at informantene kanskje var mer positiv i svarene. Dette fordi de kanskje visste at det var en sjanse for at vi eller andre studenter som vi kjenner kjørte med ungdommen deres på HINT.

Intervjuers og informantens før forståelse

Allerede før vi startet arbeidet med intervjuguiden, forstod vi hvor viktig førforståelsen vår ville være for det videre arbeidet. «All forståelse er bestemt av en førforståelse. Denne omfatter meninger og oppfatninger vi på forhånd har i forhold til det fenomenet som studeres» (s. 18, Dalen M) I intervjuet og etterarbeidet vil vår førforståelse virke inn på hvordan vi tolker informantenes svar ved at vi er beviste vår egen førforståelse. Vår egen førforståelse var bygget på de opplevelsene som vi hadde hatt med våre foreldre da vi selv øvelseskjørte. Et eksempel på dette er at våre foreldre var mest opptatt av kjøre mye med oss før de tok kontakt med trafikkskolen. Vi tror at grunnen til dette var at sertifikatet skulle bli billigst mulig. Rapportene som vi leste om emnet ga oss innsikt i hva som hadde blitt tenkt og forsøkt tidligere angående samarbeid mellom ledsager, elev og trafikkskole. Forelesningene vi fikk ved HINT TLU påvirket også førforståelsen vår ved at foreleser fortalte oss hva myndighetene mente var riktig fremgangsmåte. Veilederen vår til kandidatoppgaven hadde mye erfaring rundt temaet mengdetrening. Samtalene med henne hadde derfor også påvirket vår førforståelse.

Det at vi allerede har kjennskap til eleven og noen av informantene var med på å forme intervjuene. Noen av informantene hadde vi møtt tidligere, da vi har kjørt med eleven. Vi hadde også fått hørt litt om informantene i kjøretimer vi har hatt med elevene. Da vi kontaktet informantene før intervjuet, dannet vi oss et inntrykk av hvordan informantene var som person. Etter hvert som vi hadde jobbet med intervjuene opplevde vi at førforståelsen ble farget av det budskapet informantene kom med.

Informantene har også en egen førforståelse. De har selv tatt sertifikatet, De har øvelseskjørt med sine ungdommer, og noen har også øvelseskjørt med noen av de eldre søsknene. Det kan tenkes at de har sett vegvesenet sine kampanje filmer på tv eller vært inne på vegvesenet sine nettsider. Noen av informantene har også hatt yrker som inneholdt mye kjøring, og den ene informanten hadde jobbet som helikopterinstruktør. Kjøreefaringen til informantene vil også kunne ha påvirket deres førforståelse.

Forberedelsen til intervjuene

«I prosjekter som anvender intervju som metode vil det være behov for å utarbeide en intervjuguide. Særlig er dette påkrevd når man anvender et semistrukturert eller fokusert intervju.» (s.29, Dalen, M)

Etter at vi hadde bestemt oss for en problemstilling passet vi på å alltid notere ned spørsmål som vi følte kunne være fornuftig å ha med i intervjuet. I denne prosessen inngikk det ting som: Lesing av rapporter, bøker, læreplanen, være i forelesninger og samtaler med forskjellige veiledere og andre studenter. I samtaler med Dagfinn Moe som var en av

veilederne for oss under arbeidet med denne oppgaven gikk han inn på rapporter som kunne være relevante for problemstillingen vår. Dagfinn Moe hadde tidligere vært med på undersøkelser som omhandlet noe av det samme som det temaet vi hadde valgt. Derfor var han til stor hjelp da han kunne dele erfaringer han hadde gjort seg, med oss.

Når vi skrev intervjuguiden passet vi på at vi laget spørsmål som ikke var ledende, slik at vi fikk fram informantene sine egne meninger. Vi passet også på at spørsmålene var åpne nok til at informantene ikke skulle føle seg utilstrekkelig i det arbeidet de hadde lagt ned i øvelseskjøringen. Vi tenkte igjennom, om noen av spørsmålene kunne være vanskelig å svare på hvis informanten ikke hadde tilstrekkelig forkunnskap. På disse spørsmålene forberedte vi oss på hvordan vi kunne forklare spørsmålet på en enklere måte til informanten. Så gikk vi igjennom intervjuguiden for å se om spørsmålene var tydelige nok eller om de lett kunne misforståes. (s.31, Dalen M)

Når vi hadde skrevet intervjuguiden, gikk vi igjennom den med Brit Isachsen som var hovedveileder for oppgaven vår. På bakgrunn av kommentarene vi fikk redigerte vi intervjuguiden vår på nytt og fjernet noen spørsmål som ikke var relevante for problemstillingen vår. Når vi følte intervjuguiden var klar, gjennomførte vi et prøveintervju. Her hadde vi tenkt å bruke noen som var utenforstående, men vi fikk ikke noen til å bli med på intervjuet den dagen. Derfor valgte vi å bruke oss selv i rollene som intervjuer og informant. Vi brukte ett av klasserommene på skolen til prøveintervjuet. Dette fordi at vi ville unngå støy og forstyrrelser. Vi tok opp hvor lang tid vi brukte på intervjuet, slik at vi fikk en tanke om hvor lang tid det ville ta med de ekte intervjuene. Etterpå hørte vi igjennom lydopptaket av prøveintervjuet for å høre om det var lett å forstå hva som hadde blitt sagt. Ved å høre igjennom opptaket, fikk vi en ny oppfatning av hvordan spørsmålene fungerte i praksis. Vi opplevde at vi ble mer kritiske på spørsmålene vi stilte og måten opptrede i intervjuet. Resultatet av dette var at vi omformulerte noen av spørsmålene slik at de ble enklere å svare på. Under prøveintervjuet la vi merke til at vi hadde avbrutt informanten unødvendig. Dette følte vi kunne bli til hinder for et godt kvalitativt intervju og vi bestemte oss derfor for at vi skulle gi informanten lengre tid til refleksjon. Under prøveintervjuet fikk vi også testet ut hvordan det diktafonen fungerte. Vi fant ut at ved å plassere diktafonen riktig kunne vi oppnå en stereoeffekt som hjalp oss når vi skulle transkribere. Vi passet også på å ta med ekstra batteri, minnekort og en ekstra diktafon.

Intervjuing

Samtykkeerklæring

Før intervjuet startet presenterte vi oss, informerte informantene om hvem som ville se materialet i etterkant og hvor det ville bli publisert. Vi delte ut samtykkeerklæringen vi hadde

lagd. Samtykkeerklæringen informerte om hvem vi var ved navn og at vi var studenter ved HINT TLU. Den informerte også om hvem som var veileder for oppgaven vår. Hvilken problemstilling vi hadde og hvorfor vi hadde valgt å intervju akkurat disse informantene. All deltakelse var frivillig og informantene kunne trekke seg når som helst. For at oppgaven skulle være etterprøvbar ville lydopptak bli brukt. Informanten kunne når som helst avslutte intervjuet eller trekke tilbake informasjon som ble gitt under intervjuet. Lydopptaket og oppgaven ville bli anonymisert, slik at ikke noen andre enn gruppen ville vite hvem det var som hadde blitt intervjuet. Informasjonen ville ikke kunne tilbakeføres til informanten.

Gjennomføring av intervjuene

Vi bestemte oss for at begge skulle delta på alle intervjuene. Slik at vi begge skulle få et forhold til det som ble sagt. Da kunne vi lettere bearbeide informasjonen etterpå. Ikke bare hva som var sagt, men også ting som kanskje ikke kommer like godt fram i et lydopptak. På forhånd hadde vi bestemt hvem som hovedsakelig skulle stille spørsmålene i intervjuet. Dette gjorde vi på bakgrunn av at noen av informantene hadde en litt vanskelig dialekt som var vanskelig å forstå for en av oss. Og på bakgrunn av at noen av informantene var foreldre til eleven som vi øvelseskjørte med på HINT. Vi satte opp god tid både før og etter intervjuet. Det var derfor informantene som bestemte hvor lange svar de ville gi. Spørsmålsrekkefølgen i intervjuet var laget slik at de første spørsmålene skulle være lette å svare på. Fordi vi ville at informantene skulle åpne seg. Vi hadde tenkt over hvordan vi skulle opptre under intervjuene, ved å aktivt lytte og vise en genuin interesse for det informanten forteller (s.37 Dalen M). Tanken med dette var at informanten ville se at vi var interesserte i hva hun eller han hadde og si, slik at vi fikk bedre flyt og mer utfyllende svar under intervjuet. Selv om vi prøvde å gi informantene tid til å reflektere over spørsmålene som vi stilte. Merket vi et stykke ut i intervjuet at informanten husket ting som ikke hadde kommet fram tidligere. Når vi direkte hadde spurt om dette. Det viste seg at informantene husket på flere og flere ting fra øvelseskjøringen, desto flere spørsmål vi stilte dem. I tillegg kunne dette føre til at de skiftet syn på spørsmål som de allerede hadde besvart. Vi opplevde at informantene kom med spørsmål til oss som ikke hadde noe med oppgaven vår å gjøre. Da prøvde vi å lede samtalen tilbake til temaet uten at vi brukte ledende spørsmål. På slutten av intervjuet tok vi oss tid til å ha en samtale med informantene. Da svarte vi på spørsmål som foreldrene hadde, men som kom på siden av oppgaven. I det første intervjuet hvor datteren var med i rommet når vi intervjuet, kan vi regne med at forelderen kanskje ikke fortalte ting på samme måte som hun ville gjort ellers. Dette fordi informanten kanskje ikke ville gjøre datteren utilpass med informasjon om hendelser de har forskjellige syn på. Hun kunne fortalt om det til oss, men må pynte på eller utelate det siden datteren er til stede. Allikevel hadde dette kanskje en positiv

effekt samlet sett. Datteren brøt nemlig inn et par ganger når informanten ikke husket igjen ting og korrigerste informanten når hun sa noe som ikke stemte. Etter hvert av intervjuene satt vi oss ned og diskuterte hvordan intervjuet hadde gått. Dette gjorde at vi ble bedre til å stille spørsmål etter hvert som vi gjorde flere intervju og fikk mer erfaring. Vi oppdaget også nye måter å stille de samme spørsmålene på som både gav oss bedre svar samtidig som de ble enklere å forstå.

Transkribering

Etter intervjuene var gjennomførte, begynte prosessen med bearbeiding av de data vi hadde samlet inn. Vi valgte å registrere våre intervju ved bruk av lydopptak. Dette gjorde at vi kunne registrere ordbruk, tonefall pauser og lignende, men ved bruk av en diktafon, vil man ikke kunne registrere hverken omgivelser, ansiktsuttrykk eller kroppsspråk (s. 101, Kvale. S). Et annet problem med å transkribere tale til tekst er at det umulig kan bli helt likt. Tekst har andre regler enn det tale har. Dette fant vi fort ut når vi skulle prøve å bygge opp setninger fra det som hadde blitt sagt. Ved tale kan man plukke opp sinnsstemningen til informanten. Vi kan prøve å tolke om personen er nervøs, irritert eller glad. Som et eksempel på at vi mister viktig informasjon ved å transkribere. Kan vi tenke oss at vi skulle omgjort den transkriberte teksten tilbake til tale. Ved å sammenligne begge de verbale produktene hadde vi sett at de hadde hatt store ulikheter og at vi nå hadde mistet mye informasjon.

Vi valgte å transkribere intervjuene selv. Vi delte transkriberingsarbeidet slik at hver av oss fikk fire intervju hver å transkribere. Dette gav oss bedre kjennskap til de dataene vi fikk. På denne måten ble det lettere å høre hva som ble sagt, og i tillegg var det lettere å få et personlig eierskap til intervjuene. Det var også lettere å bearbeide dataene og det var enklere å forstå hva informantene mente siden vi selv hadde intervjuet informantene og sett hvilken mimikk de hadde. Vi brukte et dataprogram som egnet seg godt til transkribering. Det var lett å gå tilbake i opptaket og høre en setning på nytt hvis det var noe som vi var usikker på. I tillegg kunne vi ta vekk støy, men det var det ikke noe reelt behov for da det var veldig stille på de rommene som vi tok opp intervjuene.

Analysering

Når vi hadde transkribert alle intervjuene og lest igjennom disse, satt vi oss ned med markeringspenner i forskjellige farger og markerte de forskjellige personene med sine egne farger. Etter dette ble det mye lettere å få oversikt. Videre skrev vi i margen hvilket spørsmål informanten svarte på underveis i intervjuet. Dette var nyttig når vi skulle gå informasjonen seinere og fordi informantene hadde en tendens til å hoppe en del i temaene etter hvert som de kom på nye ting, som de kanskje hadde glemt å nevne tidligere.

Verifisering

Vi fikk dessverre ikke tid til å foreta en reliabilitetssjekk på transkriberingene. Hvis vi skulle gjort dette måtte vi f.eks. begge ha transkribert alle intervjuene for så å sammenligne de to transkriberte tekstene opp imot hverandre. En av grunnen til at dette er viktig, er at informantene kanskje ikke snakket like tydelig hele tiden. Når informantene var utydelige prøvde vi å lytte igjennom lyd opptaket flere ganger for å prøve å tyde hva som ble sagt. I tillegg til dette, jobbet vi med transkriberingen i samme rom, noe som gjorde at vi kunne hjelpe hverandre å tyde de vanskeligste setningene.

Rapportering

Her skrev vi hva vi hadde fått til svar på spørsmålene våre, vi gikk igjennom alle de transkriberte intervjuene på hvert enkelt spørsmål for å se om informantene hadde svart på det vi hadde spurt om. Vi opplevde i noen av intervjuene at informantene ikke hadde svart direkte på spørsmålet vi hadde stilt og vi måtte diskutere om de svarene vi hadde fått var brukbare for oss, men fant informanter som hadde svart på det vi var ute etter på nesten alle spørsmål vi hadde stilt. Det at vi hadde nummerert og markert spørsmålene med farger hjalp oss veldig med å holde oversikt og sparte oss for mye tid.

Resultater og drøfting.

Med denne oppgaven ønsket vi å se på hvordan mengde treningen faktisk fungerte med hovedvekt på kommunikasjonen mellom de forskjellige partene sett fra ledsageren sitt perspektiv. Siden de personene som bedriver mengdetrening med eleven spiller inn på hvordan mengdetreningen blir, velger vi å begynne med dette.

Personer

I våre intervju fant vi at både mor og far kjørte med eleven. I noen av familiene fant vi ut at begge foreldrene øvelseskjørte omtrent like mye med eleven. Grunnen til dette var at begge foreldrene stilte seg disponibel til å øvelseskjøre med eleven. De følte at de hadde et likeverdig ansvar for å kjøre med eleven og like mye tid til det. Siden eleven ikke brydde seg om hvem han øvelseskjørte med passet det derfor best at begge foreldrene kjørte like mye. I de fleste intervjuene som vi hadde, kom det fram at den ene forelderen øvelseskjørte mer med eleven enn den andre. Grunnen til dette var hovedsakelig at den ene hadde mer tid tilgjengelig. Det var ofte også mer praktisk fordi forelderen også hadde ærend på samme tidspunkt. Et eksempel vi kan bruke var at forelderen var lagleder og eleven trente på dette laget. I et av intervjuene kom det fram at eleven ønsket å øvelseskjøre mer med den ene av foreldrene. Informanten mente dette var fordi eleven var tryggere på informanten som

ledsager. I tillegg til at den andre forelderen ble lettere irritert. I et annet intervju mente informanten at eleven valgte å kjøre mest med han fordi at han hadde vært instruktør tidligere. Informanten la også til grunn at han hadde mye kjøreerfaring i alt ifra moped til vogntog. Dette mente informanten at gjorde eleven tryggere. Han mente også at han ikke er like lettskremt som mor. I alle intervjuene som vi foretok kom det fram at det var eleven som valgte hvem eleven ville kjøre med, men at eleven av praktiske grunner ikke alltid kunne velge blant foreldrene.

Område og mengde

Når vi spurte om valg av øvingsområde var blitt påvirket av hva eleven hadde lært ved trafikkskolen, fikk vi mange sprikende svar. Mange av informantene informerte oss at de hadde valgt en parkeringsplass de første gangene de var ute å øvelseskjørte. Enten fordi eleven begynte å øvelseskjøre hjemme før eleven begynte på trafikkskolen eller på grunn av at de selv ville se hva eleven hadde lært på trafikkskolen. Alle informantene snakket om hvordan valg av øvingsområde var da eleven begynte å øvelseskjøre, men ingen snakket om valg av øvingsområde etter hvert som eleven behersket bilen teknisk. De fleste øvelseskjørte dessuten i sammenheng med at de skulle kjøre en transportetappe. Det virker der derfor på oss som om at øvingsområde ikke har fått noen stor betydning seinere i øvelseskjøringen hjemme. I et av intervjuene tar vi ut et eksempel der en av foreldrene ordla seg slik da han fikk spørsmålet om øvingsområdet var påvirket av hva eleven hadde lært ved trafikkskolen. «Nei. Burde kanskje det, men det er ikke det nei. Det blir mer når det passer. Når han kanskje skal på trening.»

På Statens vegvesen sine sider står det at «Opplæringa til å bli bilfører bør skje over relativt lang tid. Dei unge bør samle seg så mykje erfaring som råd før dei skal kjøre åleine. Det er derfor viktig med omfattande privat øvingskjøring.» De skriver også at «Statens vegvesen anbefaler at du øvelseskjører 140 timer før du kjører opp». Mye øvelseskjøring privat er også noe som det blir lagt vekt på i forelesningene på HINT TLU. Siden det legges så stor vekt på mengden av øvelseskjøringen ville vi se på hvordan dette ble fult opp av ledsagerne. Ingen av ledsagerne hadde ført logg over hvor langt eller hvor lenge de hadde øvelseskjørt. Dette førte til at det også var vanskelig for dem å beregne hvor mye tid de hadde lagt i øvelseskjøringen. Da vi spurte om hvorfor det ikke hadde blitt mer øvelseskjøring svarte informantene at det var på grunn av tidsmessige årsaker. Den ene informanten la fokuset over på eleven, hun mente at årsaken til at et ikke hadde blitt kjørt mer, var fordi eleven ikke hadde spurt om å få kjøre selv. Når vi spurte informantene om hvem som var pådriver for å øvelseskjøre svarte noen at

det var informantene selv, noen svarte at det var eleven og noen svarte at de begge var like store pådrivere. Den ene informanten hadde gjort seg opp mange tanker om dette.

«Ja, hun sier ifra når hun vil kjøre og det synes jeg er riktig, det å presse henne når hun ikke er i form eller vil kjøre, eller hvis det er veldig glatt eller noe sånt, det dropper jeg altså. Det er greit hvis vi har hatt bilen på en crossbane, da kunne kjørt i alle sammenhenger»

Informantene fikk spørsmål om hva de håpet elevene fikk ut av øvelseskjøringen hjemme.

Der kom det frem at de fleste ønsket at eleven skulle bli trygg i trafikken, trygg på seg selv, mestre situasjoner selv. En av informantene som tidligere hadde vært helikopter instruktør hadde litt dypere tanker.

«Jeg mener at mengdetrening er positivt da. Det viser seg vel at jo mer du kjører jo bedre blir du egentlig, helt til alle uvaner kommer sigende inn, og du kutter svinger her og der». «Det er jo som man sier til ferske helikopterpiloter, overlever du de første tusen timene, så går det sannsynligvis bra. Det er litt sånn i bil også.»

En annen informant sa at han håpet at eleven tok til seg det som informanten hadde lært igjennom erfaring. Mens en tredje informant svarte at han håpte eleven fikk førerkort fra all øvelseskjøringen. Da spurte vi informanten om han hadde tanker om en mer trafikksikker elev, svarte informanten: «Ja det også. Jeg går ut ifra at kjøreskolene ikke slipper ut usikre elever.

Trafikkskolene skal følge Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m § 11-1. Hovedmål for klasse B. Allikevel føler vi at informanten også burde legge en del vekt på dette når de øvelseskjører.

«Forskning viser en tydelig sammenheng mellom hvor mange timer eller kilometer man kjører før førerprøven, og risikoen for trafikkuulykker i etterkant. Statens vegvesen anbefaler 140 timer. Undersøkelser fra England, viser at omfattende og riktig mengdetrening kan gi en reduksjon i risiko for ulykker det første året med opptil 80 prosent.» (www.naf.no)

Vi vet jo at det skjer ulykker i trafikken selv om de innblande har hatt sertifikatet. Det viser jo at selv om kjøreskolen ikke skal slippe ut usikre elever, så kan nivået på sjåførene alltid bli bedre.

Alle informantene som hadde elever som gikk på HINT trafikkskole hadde hatt kontakt med trafikkskolen før de begynte å øvelseskjøre hjemme. Dette var på grunn av at informantene hadde søkt om å få eleven inn på HINT trafikkskole. På grunn av ønske fra HINT ble det ikke øvelseskjørt så mye hjemme, før elevene begynte med kjøretimer.

Når vi spurte informantene om de visste hvor langt eleven hadde kommet på trafikkskolen, fikk vi forskjellige svar. Noen visste sånn ca. hvilket trinn eleven befant seg på, men visste ikke spesifikt hvor eleven var i opplæringsforløpet. Andre kunne ikke si noe om hvor eleven befant seg. En av informantene grunnla dette med at han hadde vært alt for dårlig engasjert. Informantene ble spurt om hvordan samarbeidet med trafikkskolen var. Det kommer frem at de fleste av informantene ikke har følt behov for å kontakte trafikkskolen, fordi de synes den

kontakten eleven har med trafikklærer er dekkende. En av informantene har hatt behov for å kontakte trafikkskolen. «... den kontakten vi har hatt har vært grei. Slik som i høst da jeg ringte og sa at eleven trengte en pause fordi hun var i så dårlig form, om dette var greit og om hun kunne starte etter jul. Jeg snakket med flere og dette var helt greit.» En annen av informantene sier at han savner et samarbeid med trafikkskolen, men sier at samarbeidet ikke er til stede på grunn av at han ikke har kontaktet trafikkskolen. Det kom også frem at noen kunne tenkt seg å hatt ett foreldremøte før eleven begynte med føreropplæringen, for å få høre litt om hvordan opplæringen blir lagt opp. En annen informant var ikke opptatt av å ha et foreldremøte, fordi han mente det var bedre å få slik informasjon på SMS eller mail. Ingen av informantene som vi intervjuet hadde blitt tilbudt et foreldremøte hos trafikkskolen. Etter hvert som informantene begynte å reflektere over øvelseskjøringen, opplevde vi at det var en del ting som de lurte på. Hadde informantene vært på et foreldremøte, hadde de kanskje ikke hatt like mange spørsmål til oss.

Dette bringer oss over til det neste spørsmålet som vi stilte informantene. Vi spurte dem om de hadde fått informasjon om øvelses kjøring og fra hvilke kilder de hadde fått denne informasjonen. Alle foreldrene som hadde elever som øvelseskjørte på HINT, fikk skriv som omhandlet øvelseskjøringen privat. Mangen hadde også vært inne på Statens vegvesen sine sider, enten med eleven som de øvelseskjørte med nå eller med barn som de hadde øvelseskjørt med tidligere. Noen sa også at de fikk informasjon igjennom diskusjoner med andre foreldre. En av informantene hadde fått tilbud om informasjonsmøte hos Statens vegvesen igjennom ungdomsskolen til et eldre barn som hadde vært under opplæring tidligere. De andre informantene hadde ikke fått tilbud om et slikt møte.

Vi var spesielt interessert i finne ut om Statens vegvesen sendte ut innkalling til disse møtene. Foreldrene til Helge Hatlestad (som er en av forfatterne til oppgaven) hadde nemlig fått brev i posten før han fylte 16 år. Siden det var så få av informantene som hadde hørt om dette informasjonsmøte, bestemte vi oss for å finne ut hvordan Statens vegvesen reklamerte for dette møte. Vi ringte derfor Statens vegvesen. Der fikk vi snakke med Jens Børøund. Han fortalte at det var veldig forskjellig mellom fylkene hvordan de gjorde det, men at mange fylker sendte ut brev. I Nord Trøndelag stilte Statens vegvesen seg tilgjengelig for ungdomsskoler og trafikkskoler. Det ville si at det var disse som måtte invitere foresatte til informasjonsmøtene. Når vi fortalte at de fleste foreldrene som vi hadde snakket med ikke en gang var klar over at disse møtene fantes, forklarte han oss at i Stjørdal var det ikke like stor aktivitet. Dette forklarte han med at HINT trafikkskole og ungdomsskolene rundt hadde store deler av markedet når det gjaldt de trafikale grunnkursene.

Bare to av informantene hadde fått informasjon direkte fra trafikklæreren. Informasjonen gikk ut på hvor langt eleven hadde kommet og hvordan ledsager kunne øve med eleven hjemme. De to informantene fortalte at ut i fra det trafikklæreren hadde sagt så la de opp øvelseskjøringen deretter, og kjørte lange turer på landeveg med eleven. De andre informantene hadde fått all informasjon igjennom eleven. Den informasjonen de hadde fått gikk ut på hvordan progresjonen til eleven hadde vært, og hva som var lurt å øve på videre. Vi lurte på hvilke ønsker ledsagerne hadde til samarbeidet med trafikklæreren. Da forklarte informantene at det noen ganger kunne være vanskelig å få ut av eleven hvordan det gikk og hva eleven trengte å øve videre på. Derfor ønsket de mer direkte informasjon fra trafikklærer, den informasjonen de ønsket fra trafikklærer var hva eleven var flink til, hva eleven burde øve mer på og hva trafikklærer har planlagt at eleven skal være med på videre. Den ene informanten begrunnet også dette med:

«Det kan jo være at den informasjonen eleven gir meg ikke helt stemmer med den informasjonen lærer gir. Ungene snakker jo til fordel for seg selv, og det ikke bestandig de sier at dette synes ikke lærer jeg var så god til.»

Det gikk igjen til alle informantene at de ønsket å få denne informasjonen på SMS eller mail. Vi spurte informantene om hva de gjorde med den informasjonen de fikk. En av informantene sa at hun brukte denne informasjonen til å passe på at eleven møtte opp på trafikkskolen. Hun mente derfor at det hadde vært greit for henne om hun også hadde fått informasjon om når neste kjøretime var. De andre informantene sa at de brukte den informasjonen til å diskutere med eleven og øve på det som eleven trengte.

Det neste spørsmålet omhandlet om ting ble først lært på trafikkskolen også øvd på hjemme. Mange av informantene svarte at det ble det gjort, men kom ikke med noe utfyllende svar på dette spørsmålet. En av informantene hadde et mer utfyllende svar på dette. Han sa at eleven selv sa ifra at hun ville ut å øve på ting hun hadde lært ved trafikkskolen, informanten mente at dette antageligvis var ting hun var litt usikker på men eleven ville ikke snakke om hvordan øvelsene hadde gått på trafikkskolen. På NAF sine internettsider står det:

«Ved et godt samarbeid med en god trafikkskole vil alt bli vesentlig enklere. Et godt tips er å la trafikkskolen ta seg av nyinnlæringen, så trener dere sammen hjemme til dette nye fungerer godt. Så innom skolen for mere nytt og så hjem og trene. Det gjør det mye enklere å være en god ledsager. Det sikrer en riktig og god progresjon. Du sparer mye frustrasjon og feillæring. Og du sparer penger fordi du ikke betaler for at eleven skal repetere alt på en trafikkskole» (www.naf.no)

Dette er et synspunkt som vi også føler at HINT TLU er enig med. Vi satt igjen med en forståelse av at informantene ikke var klar over denne oppfordringen. Den ene informanten trakk allikevel fram at det hørtes ut som en god ide å ta ny innlæringen på trafikkskolen for så å øve på det hjemme. Slik at trafikklærer ikke trengte å bruke mye tid på et enkelt tema. Ingen av ledsagerne hadde gått på kurs selv, for å lære mer om øvelses kjøring. En av informantene hadde snakket om å gå på et av kursene som Statens vegvesen hadde, men det ble aldri noe av

det. En annen informant hadde blitt tilbudt å sitte på når eleven hadde kjøretime. De informantene som ble spurt om de hadde hørt om trafikkskoler som tilbudte slike kurs, sa at de ikke hadde hørt om det. De var allikevel ikke negativ til dette. Den ene informanten sa:

«Har ikke tenkt tanken, men jeg burde vel egentlig ha gjort det, det hadde jo ikke skadet det. Jeg ser ikke negativt på det i hvert fall. Vi tror jo vi vet alt etter å ha kjørt ett helt liv, men vi gjør jo ikke det. Vi legger jo til oss rutiner og uvaner, som egentlig ikke bør være med på turen. Man har alltid noe å lære uansett om vi blir 100 år.»

En annen informant mente at det ikke var nødvendig å delta på et slikt kurs fordi hun kjørte mye bil. «Nei. Jeg kjører kjempe mye bil så jeg føler meg ganske sikker på meg selv. Jeg kjører kanskje 30 000 – 40 000 km i året.»

Det neste informantene ble spurt om var om det var noe tema de synes hadde vært vanskelig å lære bort og om de hadde søkt etter hjelp til dette, og hvor de søkte hjelp. Her fikk vi mange forskjellige svar. En av informantene syntes ikke det hadde vært tema som hadde vært vanskelig, mens andre tok opp tema som for eksempel rundkjøring og fart inn i mot kryss. Noen hadde søkt etter informasjon om hva reglene sa for hvordan man skal kjøre i rundkjøring, mens andre ikke hadde søkt noe videre hjelp.

Kommunikasjon mellom eleven og ledsager

De neste spørsmålene hadde mer fokus på eleven i øvelseskjøringen. Informantene fikk spørsmålet om de snakket sammen med eleven for å finne riktig vanskelighetsgrad på kjøringen. Det vi var ute etter her var å se om informantene kommuniserte med eleven og om eleven befant seg i flytsonen når de øvelseskjørte hjemme. Informantene hadde forskjellige tanker om dette. Den ene informanten fortalte oss at de hadde startet øvelseskjøringen ganske rolig, ledsager hadde valgt et øvingsområde som hadde lite trafikk, og ikke var i umiddelbar nærhet av sentrumsmiljø. For så velge et vanskeligere område når eleven har kapasitet til dette. Det kom frem at ingen av ledsagerne hadde snakket direkte til eleven om dette, de hadde heller gjort seg sine egne tanker om temaet.

Vi lurte også på om det fantes en ansvarsfordeling mellom elev og ledsager når de øvelseskjørte. Ingen av informantene hadde et bevisst forhold til dette. Denne prosessen tolket vi hadde skjedd mer naturlig, der ledsager hadde gitt elevene mer ansvar etter hvert som de så progresjonen til eleven. Som et eksempel på dette sa den ene informanten:

«Ikke annet enn at jeg prøver å følge med, men hun har ansvar selv. Jeg sier i fra når jeg ser det ikke går. Jeg ser nå at hun klarer å passe på mye mer selv enn tidligere. Så ansvaret hun får blir større og større jo bedre hun blir å kjøre. Det er jo litt sånn logisk.»

Vi gikk over til å spørre om ledsager og elev hadde snakket om hvordan de skulle overta kontrollen hvis dette ble nødvendig. Noen av informantene hadde pratet med sin elev, og kommet frem til at om det ble nødvendig, måtte ledsager gripe inn og ta i ratt eller håndbrekk for å overta kontroll. De hadde forklart eleven at de ikke kunne hjelpe de med pedalene, så ratt og håndbrekk var de betjeningskomponentene ledsager hadde mulighet til å bruke. En av

informantene hadde fysisk måtte overta kontrollen da eleven kjørte igjennom hagen til naboen. Vi spurte denne informanten om hvordan det føltes å måtte overta kontrollen. Han fortalte at dette var noe han ikke likte, han følte seg ubekvem tilgangs. De andre informantene som har måtte overta kontrollen enten fysisk eller verbalt forklarte at dette hadde gått veldig bra.

Neste spørsmål var om det hadde vært situasjoner ledsager følte at elven ikke hadde hørt eller fulgt kommentarene til ledsager under øvelseskjøringen. Her fortalte de fleste informantene at det med unntak av noen få tilfeller hadde gått bra. Hvis ikke elven hadde fått med seg kommentaren til ledsager, løste ledsager det med å heve stemmen og si det en gang til. For en av informantene var dette et større problem og han fortalte at eleven til stadighet ikke fulgte kommentarene hans. «Han sitter nå i sin egen boble, men det går på personen da, det er hans personlighet. Han lever litt i sin egen verden, og det er ikke noe særlig når du skal lære han å kjøre bil»

I det neste spørsmålet vi stilte informantene var vi ute etter om de tok tak i ting ved kjøringen hos elven som kunne forsterkes eller forandres. Her kom det frem at alle informantene gjorde dette. Et eksempel på dette:

«I helga så kjørte vi til Steinkjer, og tilbake og da sa jeg til henne at hun hadde blitt kjempe flink til å kjøre. Det begynner å bli bra og sånn. Jeg trekker jo fram det jeg synes kan forbedres og det som er bra og. Også er det ikke slik at jeg kritiserer når hun gjør noe feil, men jeg påpeker at nå må du kanskje endre plassering eller lignende.»

Ut i fra svarene til informantene føler vi at samtlige informanter er flinke til ta tak i ting til eleven som kan forsterkes eller forbedres i kjøringen.

Når vi spurte informantene, svarte alle at de tok opp vanskelige situasjoner i forkant og etter at situasjonen hadde hendt. Som f.eks. i dette intervjuet:

«Det har ikke vært så mange vanskelige situasjoner, men jeg kan påpeke og si at her kan det være en uoversiktlig situasjon, og det kan skje noe bak svingen. Litt sånne ting. At man forbereder de på at de skal tenke litt lengre fram i trafikken. Så jeg er kanskje litt mer i forkant da. Men er det situasjoner der du ser at det kunne ha gått galt, så snakker man om det i etterkant.»

Det neste spørsmålet informantene ble stilt var: Når du skal lære eleven noe nytt. Går du igjennom teori før kjøring, underveis eller tar du det etter dere har vært igjennom situasjonen? Her fikk vi forskjellige svar. En informant tok teori før de prøvde øvelsen, de hadde en samtale om temaet der ledsager spurte om eleven hadde prøvd dette på skolen før, så spurte ledsager om hva eleven hadde lært om temaet og hvor langt eleven hadde kommet, og så gjennomfører de øvelsen. En annen informant fokuserte heller på å snakke om teori mens de øvelseskjørte. Han fortalte at han ville veilede eleven i situasjonene når de oppstod. Vår oppfattelse av informantenes svar var at ingen av informantene la noe spesielt vekt på at de

gikk igjennom teori i etterkant av situasjoner de kom opp i, men at de foretrakk å ta dette i forkant eller underveis.

Videre spurte vi informantene om de lagde en plan eller avtale på hvordan de ville gjennomføre øvelseskjøringen, der var vi ute etter hvilket område de valgte å kjøre i, når de skulle kjøre der, hvilket tema de ville jobbe med og hvordan de skulle jobbe. De fleste informantene øvelseskjørte i forbindelse med en transport etappe. Noen av informantene tok også en liten omvei slik at eleven fikk litt flere momenter på turen, hvis de hadde god tid. En av informantene fortalte at når de kjørte til og fra trening, planla de å ha fokus på hva eleven hadde lært på skolen og tok seg tid til å øve på dette. De andre informantene tok det litt mer på sparket siden eleven ofte visste hvor han skulle.

Siden vi hadde en del kjennskap til informantene sine ungdommer, og at vi visste at de hadde fått beskjed om å lese i teoriboken hjemme. Lurte vi på om informantene hjalp eleven med å lese teori. På dette tidspunktet befant alle elevene seg på slutten av trinn tre. Mange av informantene svarte at det gjorde de ikke, men at de heller ikke trodde eleven var flink til å lese teori selv. «Nei, det har jeg ikke gjort. Hun har ikke vært så veldig flink til det selv heller.» En annen informant sa: «... Jeg tror faktisk ikke han leser. Han tror det skal gå bra allikevel.» Til det sa vi at han nok kom til å få seg en oppvekker etter den første teoriprøven. Da svarte informantene: «Jeg får det også. For jeg må sikkert betale for teoriprøve nummer to, tre og fire.» Alle informantene sa at de svarte på teorispørsmål som dukket opp under øvelseskjøringen. Noen stilte også eleven spørsmål og la mer til rette for at eleven skulle lese teori hjemme, ved å passe på at eleven konsentrerte seg om dette.

Videre spurte vi informantene om de snakket med elevene i forhold til om de var opplagte til å øvelseskjøre. Til dette sa en av informantene:

«Ja, ja, ja! Det er full sjekk hjemme det. Hun må være i slag, og ha lyst og være i god form. Ikke trøtt. Hun må ha lyst og være gira og våken. Jeg orker ikke ut å øvelseskjøre hvis hun ikke er pigg og rask altså, da dropper vi det.»

De andre informantene fortalte de kunne se på elevene om de var opplagt eller ikke og derfor slapp de å spørre elevene.

Det som vi husker best fra den gangen når vi selv øvelseskjørte med våre foreldre, var at stemningen i bilen ikke alltid var så bra. Derfor spurte vi ledsagerne om de hadde snakket med elevene om hvordan de skulle være mot hverandre. Eller hvordan de skulle snakke sammen når de øvelseskjørte. En av informantene svarte at han ikke hadde gjort dette. Det begrunnet han med at «Nei. Vi er far og sønn. Vi gjør ikke det.» En annen informant forklarte at:

«Det der er automatikk i en familie. Det kommer du til å finne ut en dag du også. Vi sanser hvor vi har hverandre når det gjelder alvorlighetsgrad og viktige beskjeder, dagsform og alt det der. Det er egne sensorer for sånt i en familie for vi kjenner hverandre så godt. Jeg trenger bare å endre stemmen min

blitte litt for at hun skal skjønne det er alvor. Og det fungerer helt suverent. Det er ikke noe vi trenger å brife på forhånd det altså.»

Samlet sett fikk vi inntrykk av at informantene mente de hadde en god tone i bilen når de øvelseskjørte. En av informantene sa også det at hun var bevisst på at hennes humør kunne smitte over på eleven. «Ja, hvis jeg er litt surr og irritert så blir jo hun og det. Hvis jeg sier stopp og bruker litt høy stemme noen ganger, da kan hun bli litt irritert. Vi prøve å være litt rolig begge to, det kommer jo an på dagsform.» I det intervjuet hvor en av elevene var tilstede svarte først ledsager at de ikke hadde snakket om dette temaet. Men så brøt eleven inn og sa hun ikke ville ha det som venninnen sin når de øvelseskjørte. Faren til venninnen reagerte sterkt på ting og ble brå og sint. Hun fortalte også at far kalte datteren dum da hun hadde gjort en feil vurdering i starten av en forbikjøring.

Spørsmålet som fulgte omhandlet om ledsager følte seg komfortabel i ledsager rollen. Det var bare en av informantene som sa at han ikke var komfortabel i ledsager rollen. Han grunnla dette med at han syntes ikke eleven var en veldig god sjåfør og at det gikk på han selv. Han kjente seg selv såpass godt, og visste at han ikke var noen pedagog. En annen informant sa:

«Det spørs å hvilken bil vi kjører, en av familiebilene har ikke noe håndbrekk, det er pedal borte på den andre siden. Den liker jeg ikke. Jeg føler meg tryggere med den andre bilen som har håndbrekk. Du vet jo aldri når du trenger litt ekstra brems altså. Men jeg er stort sett komfortabel da.»

De andre informantene sa at de var komfortable i ledsager rollen. Spesielt ettersom elevene ble flinkere til å kjøre.

Fra vår egen praksis vet vi at tidspunktet for tilsigelser og kvaliteten på disse spiller inn på kjøringen til eleven. Det er derfor viktig at disse kommer i god tid. Vi spurte derfor informantene om de fortalte elevene hvor de skulle kjøre og om de var tidlig nok ute med å fortelle hvor eleven skal kjøre. De fleste informantene sa at det kjørte på steder hvor eleven var kjent og visste hvor han skulle. Dette var fordi øvelseskjøringen stort sett også var en transportetappe. Informantene fortalte oss at når eleven kjørte i områder hvor de ikke var kjente var informantene nødt til å fortelle hvor eleven skulle. Disse svarte da at det var litt forskjellig om de var tidlige ute eller ikke. En av informantene sa: «Prøver å være det, men har jeg vært seint ute, så vi har vært nødt til å kjøre til det neste krysset.»

Konklusjon

Vi vet at mengdetrening er viktig for at eleven skal bli en sikker trafikant. Viktigheten av dette blir også belyst ved at National tiltaksplanen for trafikksikkerhet har satt som mål å øke det omfanget på den private øvelseskjøringen. For å gjøre dette skriver de også at det krever et tett samarbeid mellom trafikkskoler, foresatte og elever. For at vi skal klare dette, må vi passe

på at vi ikke glemmer ledsageren. Vi opplever at det er et stort fokus på at mengdetrening, og at denne skal foregå sent i opplæringen, men det er lite fokus på hvordan ledsager oppfatter situasjonen. Og for å skape en forandring må man først sette seg inn i situasjonen i dag. Det er nettopp med det for øyet, vi har skrevet denne oppgaven. Det som vi kan tolke ut ifra de dataene som vi har samlet inn er at ingen av informantene hadde særlig fokus på å legge opp timer for å øve på spesifikke øvelser. At det bare blir transportetapper gjør det vanskelig å få jobbet med konkrete øvelser. Spesielt tidlig i opplæringen eller hvis det alltid er den samme strekningen som blir kjørt. Sånn vi ser det har det også forekommet en del kommunikasjonsvikt imellom de tre partene: Ledsager, elev og trafikkskolen. Spørsmålet blir da. Hvor er det skoen trykker. Ledsagerne fortalte at de gjerne ville ha mer informasjon, men mange av de tingene som de lurte på kunne lett finnes på nettet. Allikevel så kunne også trafikklærerne blitt flinkere til å dele ut informasjon. Å anta at eleven kommer til å fortelle alt som de har fått vite av trafikklæreren er kanskje litt vel godtroende. Vi skal ikke komme med noen løsning, men det hadde ikke kostet trafikklæreren så mye å sendt ut en liten mail når han sitter og har oppsummering sammen med eleven. Det som vi ser ledsager hadde ønsket var å få vite hvordan det går med progresjonen til eleven. Hva som går bra og hva ledsager kan øve mer på hjemme. I tillegg til dette ønsket de å få vite når neste kjøretime skulle være. Samtidig så må vi bare innrømme det at det er ikke alle ledsagerne som har like stor interesse når det kommer til den private øvelseskjøringen.

Hvis vi kunne ha jobbet videre med problemstillingen vår, hadde vi kanskje valgt å foreta en kvantitativ undersøkelse i tillegg. Da hadde vi kunnet fått klarere tall på hva ledsagere generelt sett mener. Dette ville også ført til at vi kunne hatt sterkere meninger om en mulig løsning for et bedre samarbeid i trekant samarbeidet. Vi sitter fortsatt igjen med noen ubesvarte spørsmål. Fordi at vi bare har intervjuet noen få informanter og disse er på ingen måte et representativt utvalg for hele landet. Hvorfor er ikke ledsagerne mer nysgjerrig? Hvorfor kommer ikke trafikklæreren med mer informasjon uoppfordret? Og hvorfor etterspør ikke ledsager mer informasjon fra eleven?

Vi føler begge to at vi har fått en mye sterkere forståelse for ledsageren sin rolle i trekant samarbeidet. Dette er noe som vi tror vil hjelpe oss videre i yrket for å få et enda tettere samarbeid med ledsager. Noe som vi håper vil resultere i bedre mengdetrening i den private øvelseskjøringen.

Referanser

Foreslesninger om kandidatoppgaven, HINT

Telefonsamtale med SVV ang. Informasjons møte for foresatte

Rapporter

Moe, D. (2006). *Opplæring til førerkort klasse B trinn 2. En sammenligning av opplæring i kjøresimulator, trafikkskole og privat øvelseskjøring.* (Sintef-rapport nr. STF50 A06026). Trondheim: Sintef

Moe, D. (1998). *Ungdom, livsstil og føreropplæring* (Sintef-rapport nr. STF22 A98562). Trondheim: Sintef

Moe, D. (1998). *Evaluering av ledsagerstøttet opplæring (LSO) ved KMS Trafikkskole AS i Trondheim.* (Sintef-rapport nr. STF22 A98563). Trondheim: Sintef

Moe, D. (1996). *Evaluering av ledsagerstøttet opplæring til klasse B ved Otta videregående skole i Oppland 1992 – 1995.* (Sintef-rapport nr. STF22 A96607). Trondheim: Sintef

Moe, D. (1992). *Føreropplæring klasse B for 16-åringene.* (Sintef-rapport). Trondheim: Sintef Samferdselsteknikk

Bøker

Askerøy, E. (2003) *Mastergradshåndboken*. Lillestrøm: Høyskolen i Akershus.

Kvale, S. (2006) *Det kvalitative forskningsintervju*. (8. opplag) Oslo: Gyldendal Akademisk

Dalen, M. (2004) *Intervju som forskningsmetode. En kvalitativ tilnærming*. Oslo: Universitetsforlaget

Dalland, O. (2008) *Metode og oppgaveskriving for studenter*. (4. utg.) Oslo: Gyldendal norske forlag

Bossum, T. *Loggen: Boken om privat øvelseskjøring. For deg som elev. For deg som ledsager. For deg som trafikklærer*. Atlas Services AS

Internett

Evensen, R. Hammer, M. Værnes, J. (2012) *Førerstøttesystemer i føreropplæringen* (Kandidatoppgave, HINT) Hentet 27. februar 2015, fra <http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/146784/Kandidatopp%20v%2012-Evensen%20m%20fl%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Wiik, E. Trondsen, Ø. (2012) *Mengdetrening – En litteraturstudie* (Kandidatoppgave, HINT) Hentet 27. februar 2015, fra

<http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/146756/Kandidatoppgv%20v%2012-Wiikm%20f1%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Sørensen, T. Aas, j. (2012) *Mengdetrening. Et kort blick på dagens situasjon og et lengre blick på foreldres motivasjon* (Kandidatoppgave, HINT) Hentet 27. februar 2015, fra <http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/146788/Kandidatoppgv%20v%2012-Aas-mfl%20.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Aase, I. (2011) *God kommunikasjon på tvers av kulturer* (Bacheloroppgave, Høyskolen i Sogn og Fjordane) Hentet 27. februar 2015, fra http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/150168/Ingvil_Aase.pdf?sequence=1

Turøy, S. Hem, C. (2013) *Motivasjon for mengdetrening hos ledsager* (Kandidatoppgave, HINT) Hentet 27. februar 2015, fra <http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/146819/TLB251-Tur%C3%B8y-Hem.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Opås, O. Nilsen, H. Nethaug, J (2013) *Hvordan kan vi hjelpe eleven til å forberede seg bedre mellom og til timene på trinn 2 i trafikkopplæringen?* (Kandidatoppgave, HINT) Hentet 27. februar 2015, fra <http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/146815/tlb251-Op%C3%A5s-Nilsen-Nethaug.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Frisnes, J. Sandbakken, R. (2013) *Mengdetrening – Hvordan kan et ideelt opplæringsløp være for å nå målet om økt mengdetrening* (Kandidatoppgave, HINT) Hentet 27. februar 2015, fra <http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/146811/TLB251Frisnes-Sandbakken.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Mikkelsen, M. Richartz, L. (2013) *Hvordan kan trafikkskolene bidra til økt mengdetrening?* (Kandidatoppgave, HINT) Hentet 27. februar 2015, fra <http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/146798/TLB251-Mikkelsen%20mfl.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. Hentet 27. februar 2015, fra https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-10-01-1339#KAPITTEL_11

Slik kommer dere i gang med øvelseskjøring. Hentet 27. februar 2015, fra <https://www.naf.no/tips-og-rad/i-trafikken/trafikksikkerhet/privat-ovelseskjoring/>

Sagberg, F. (2002) *Mengdetrening, kjøreerfaring og ulykkesrisiko.* Hentet 27. februar 2015, fra <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2002/566-2002/566-2002-sort-hvit.pdf>

Store norske leksikon (2009) *Informant.* Hentet 27. februar 2015, fra <https://snl.no/informant>

Store norske leksikon (2009) *Øvelseskjøring.* Hentet 27. februar 2015, fra <https://snl.no/%C3%B8velseskj%C3%B8ring>

Vegdirektoratet (2014) *Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE*. Hentet 27. februar 2015, fra http://www.vegvesen.no/_attachment/61490/binary/964005?fast_title=H%C3%A5ndbok+V851+L%C3%A6replan+f%C3%B8rerkortklasse+B%2C+B+kode+96+og+BE.pdf

Statens Vegvesen (2014) *Øvelseskjøring*. Hentet 27. februar 2015, fra <http://www.vegvesen.no/Forerkort/Foreropplaering/Ovelseskjoring>

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014 – 2017. Hentet 27. februar 2015, fra http://www.vegvesen.no/_attachment/598739/binary/949929?fast_title=Nasjonal+tiltaksplan+for+trafikksikkerhet+2014-17.pdf

Kvalitative analyseteknikker. Hentet 27. februar 2015, fra <http://www.holbergprisen.no/holbergprisen-i-skolen/kvalitative-analyseteknikker.html>

Vedlegg

Samtykkeerklæring til informantene

Transkriberinger med, med dato, sted og klokkeslett.

Samtykkeerklæring kandidatoppgave

Lydfilene til intervjuet

**SAMTYKKE TIL HØGSKOLENS BRUK AV KANDIDAT-,
BACHELOR- OG MASTEROPPGAVER**

Forfatter(e): SVEINUNG GUNDERSEN,

HELGE MATLESTAD

Norsk tittel: LÆDSAGERS PERSPEKTIV

Engelsk tittel: THE COMPANION PERSPECTIVE

Studieprogram: HINT TRAFIKKLÆRER UTDANNING

Emnekode og navn: TLB 251 KANDIDATOPPGAVE

Vi/jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres på internett i fulltekst i Brage, HiNTs åpne arkiv

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

Kan frigis fra: _____

Dato: 27/2-15
Helge Matlestad
underskrift

Sveinung Gundersen
underskrift

underskrift

underskrift

