

# Kandidatoppgave

## Valgfag trafikk i ungdomsskolen

### Optional subject (Traffic) in junior high school

**Hvordan bør undervisningen i valgfag trafikk legges opp, slik at den gir best mulig praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken?**

**How should instruction in the optional subject (Traffic) be presented in order to provide for optimal practical experience in respect to responsible driver behavior in traffic?**

**Linda Anderson & Madeleine Aspebakken**

TLB251

**Kandidatoppgave**

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2015



**HINT**

## Forord

Oppgaven er skrevet som en avsluttende del i forbindelse med vår utdanning som trafikklærere ved Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT), avdeling Stjørdal. Vi har foretatt en dokumentanalyse av læreplanen i valgfag trafikk i ungdomsskolen, for å finne svar på hvordan undervisningen i valgfag trafikk bør legges opp slik at elevene får best mulig praktisk utbytte. Oppgaven er blitt til gjennom et samarbeid mellom studentene Madeleine Aspebakken og Linda Anderson.

Det har vært en lang og lærerik prosess å utarbeide denne oppgaven, og vi har støtt på noen utfordringer underveis, som vi har løst fortløpende. Vi vil rette en stor takk til vår veileder Rolf Robertsen, som har vært til god hjelp og støtte for oss i arbeidet med oppgaven. Vi vil også takke våre informanter som har stilt opp til intervju og spørreundersøkelse, og dermed vært villige til å dele nyttig informasjon med oss. I tillegg til disse vil vi takke ansatt ved skolens bibliotek, som har vært til stor hjelp med å finne bøker med innhold relevant for vår oppgave. Til slutt vil vi takke Christine Aspebakken for korrekturlesing.

Stjørdal 27.2.2015



Linda Anderson



Madeleine Aspebakken

## Sammendrag

I denne oppgaven tar vi sikte på å avdekke svar på vår problemstilling:

*”Hvordan bør undervisningen i valgfag trafikk legges opp, slik at den gir best mulig praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken?”*

Problemstillingen er konkretisert ved hjelp av kjøreprosessen og grunnregelen for trafikk, begge svært sentrale når det kommer til trafikk og trafikksikkerhet. Vårt pedagogiske aspekt i oppgaven er i hovedsak arbeidsmåter som kan benyttes i undervisning, supplert av Den didaktiske relasjonsmodell og John Goodlads fem læreplannivåer.

Forskningen er basert på en dokumentanalyse vi har foretatt av læreplanen i valgfag trafikk, intervju med Trygg Trafikk, samt svar på spørreundersøkelse fra skoler som tilbyr valgfaget. Dokumentanalysen tar sikte på å avdekke hvilket innhold som skal eller kan være med i undervisningsopplegget i valgfag trafikk. Intervjuet med Trygg Trafikk gir en bredere belysning av læreplanen, og spørreundersøkelsen har gitt oss en pekepinn på hvordan læreplanen tolkes av faglærerne.

Vi mener læreplanen er åpen, hvilket gir stort tolkningsrom. Gjennom analyse og drøfting, er vi kommet frem til aktiviteter vi mener vil bidra til å nå målene i læreplanen. Vi har satt aktivitetene inn i en tabell sammen med tema, mål og arbeidsmåter, og vi håper dette kan være til hjelp for lærerne som underviser i faget.

## Summary

The following is our approach in response to the question we have come up with:

*«How should instruction in the optional subject (Traffic) be presented in order to provide for optimal practical experience in respect to responsible driver behavior in traffic?»*

The approach to the question is defined within the rules and regulations for driver awareness, which are quite central in respect to traffic safety. Our pedagogical perspective in the present task is primarily based upon operational methods which can be instructionally applied, supplemented by The didactical relations model and John Goodlad's 5 curriculum levels.

The research is based upon a document analysis we have undertaken of the curriculum in the optional subject (Traffic), an interview with Trygg Trafikk, as well as responses to a survey presented to schools that provide the optional subject. Document analysis focused upon uncovering which content should be included in the educational instruction in the optional subject «Traffic». The interview with Trygg Trafikk presents a wider illustration of the curriculum, and the survey has proved us with a perspective of how the curriculum is interpreted by the instructors.

We argue that the curriculum is quite open, thus free to interpretation. By means of analyses and discussion we have decided upon various activities which we believe contribute to goal achievement in the curriculum. We have placed the activities in a table together with themes, goals and operational methods. We believe this can be of assistance to instructors that teach in this subject.

## Innholdsfortegnelse

<b>Innledning</b>	<b>5</b>
<i>Konkretisering av problemstilling</i>	5
<i>Begrepsavklaring</i>	8
<b>Metodekapittel</b>	<b>10</b>
<i>Datainnsamling og metodevalg</i>	10
<i>Utvalg</i>	10
<i>Krav til anonymitet</i>	11
<i>Vurderinger av troverdighet og bekreftbarhet</i>	11
<i>Analysekapittelet</i>	12
<b>Teorifundament</b>	<b>12</b>
<i>Den didaktiske relasjonsmodellen</i>	12
<i>Goodlads fem læreplannivåer</i>	14
<i>Arbeidsmåter</i>	16
Tradisjonell klasseundervisning	16
Individuelt arbeid	16
Instruksjon	17
Gruppearbeid	17
Problemorienterte arbeidsmetoder	17
Hvordan velge arbeidsmetode?	18
<b>Dokumentanalyse</b>	<b>18</b>
<b>Drøfting</b>	<b>26</b>
<i>Videre forskning</i>	39
<i>Kritikk til egen forskning</i>	39
<b>Konklusjon</b>	<b>39</b>
<b>Referanser</b>	<b>41</b>

## Innledning

Nullvisjonen er bakgrunnen for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge, og dermed ligger bakgrunnen for trafikantopplæring også her. Da vi skulle starte arbeidet med denne oppgaven, tok vi kontakt med Trygg Trafikk, for å få innspill til tema for oppgaven vår. Dette fordi vi mener Trygg Trafikk er en seriøs aktør i arbeidet med nullvisjonen og trafikksikkerhetsarbeid. De foreslo flere temaer for oss, og vi valgte det som hadde med valgfag trafikk i ungdomsskolen å gjøre. I samarbeid med Trygg Trafikk kom vi frem til følgende problemstilling:

*”Hvordan bør undervisningen i valgfag trafikk legges opp, slik at den gir best mulig praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken?”*

Problemstillingen vår er formulert ut i fra et av hovedmålene i læreplanen, og vi bestemte oss derfor for å starte arbeidet med å se på læreplanen for valgfag trafikk. Vi fant fort ut at denne er forholdsvis åpen, og bestemte oss derfor for å besvare problemstillingen ved å lage et så konkret undervisningsopplegg som mulig til valgfaget.

Opgaven er bygget opp slik at vi først gjennomfører en konkretisering av problemstillingen. Deretter har vi gjort en begrepsavklaring for tolkningsord som dukker opp underveis i oppgaven. Neste kapittel er metodekapittelet hvor vi blant annet sier noe om hvilken forskningstilnærming vi har benyttet, for deretter å gå inn på den teorien som er aktuell for oppgaven. Hovedtyngden av oppgaven ligger i dokumentanalysen og drøftingen, før vi avslutter med en konklusjon som forhåpentligvis vil gi gode svar på vår problemstilling. Helt til slutt finner man vedlegg som hører inn under oppgaven.

### Konkretisering av problemstilling

Før vi kan besvare problemstillingen vår, er det nødvendig å konkretisere den. Vi vil derfor i det følgende definere hva vi legger i begrepene ”best mulig praktisk erfaring” og ”forsvarlig atferd i trafikken”.

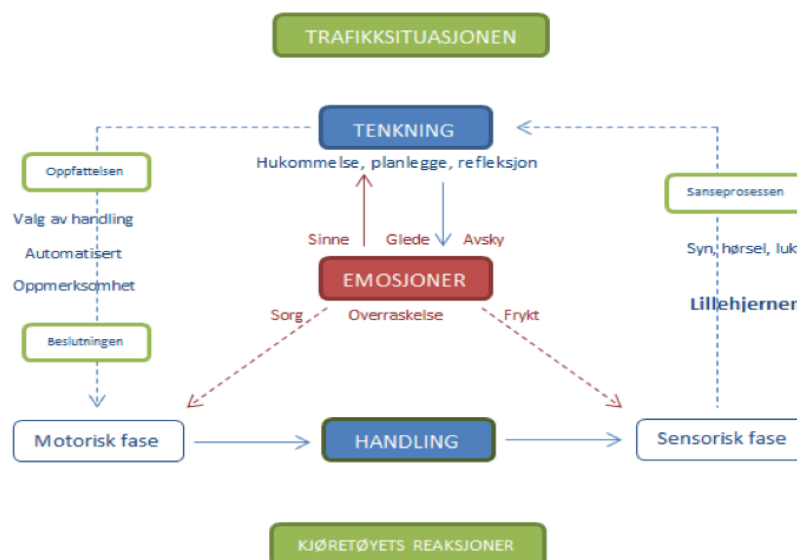
Best mulig praktisk erfaring innebærer at man får oppleve situasjoner som omhandler det man ønsker å få erfaring i. For å få praktisk erfaring med trafikk, må man ferdes i trafikken. For å få best mulig praktisk erfaring med trafikk, anser vi det som nødvendig at man forstår at det finnes en prosess som er bakgrunnen for de valgene vi gjør i trafikken. Man bør også vite

hvilke regler som ligger til grunn og hvordan trafikken fungerer som system, hvilket vi kommer nærmere inn på senere i oppgaven.

*Kjøreprosessen beskriver en kontinuerlig dialog mellom fører, kjøretøy, andre trafikanter, vegforhold og trafikkgulering (Moe, 2013:93).*

Kjøreprosessen består av fire deler, som er sanseprosessen, oppfattelsen, beslutningen og handlingen. I sanseprosessen bruker vi synet og andre sanser til å innhente informasjon om det som skjer rundt oss. Videre går det til oppfattelsen, hvor vi sorterer inntrykkene vi har hentet inn. Måten vi oppfatter situasjoner på, påvirker hvilke beslutninger vi tar. Beslutningen er et resultat av oppfattelsen. Vi har tolket situasjonen, og tar deretter et valg for hva vi skal gjøre videre. Til slutt kommer handlingen, som er den fysiske håndteringen av bilen, for eksempel at vi velger å bremse eller svinge til høyre eller venstre (Moe, 2013:94).

Modellen under viser kjøreprosessen sammenholdt med hvordan vi mennesker tenker, handler og føler. Modellen er satt sammen av modellen for kjøreprosessen og en modell kalt ”psykologiens ABC”, som er hentet fra forelesning med Dagfinn Moe ved Høgskolen i Nord-Trøndelag. Vår sinnstilstand påvirkes hele tiden av våre sanser og emosjoner, hvilket igjen påvirker kjøreprosessen. Sinnstilstand eller såkalt ”dagsform”, kan ha mye å si for hva vi oppfatter og hvordan vi handler. I trafikksammenheng er det viktig å ha fokuset på rett sted, og da må mange av våre handlinger være automatisert slik at vi kan rette oppmerksomheten mot det som er viktig. For eksempel kan vi si at når vi skal krysse veien, må vi ha fokuset på om det er klart, ikke hvordan vi skal klare å sette det ene beinet foran det andre for å komme oss over.



Modell 1: Kjøreprosessen og ”psykologiens ABC” (Anderson, Aspebakken og Sandåker, 2013)

Vi mener kjøreprosessen burde ha en sentral rolle i valgfag trafikk, fordi den er med på å gi elevene best mulig praktisk erfaring i trafikken. Den firedelte prosessen som er beskrevet i kjøreprosessen, kan vi som sagt finne igjen i mange andre aktiviteter vi gjør i hverdagen, som elevene kan kjenne seg igjen i. Det kan for eksempel være å spille fotball eller andre idretter, handle i butikken osv. Som vi skal se på senere i oppgaven, skal valgfag trafikk ta utgangspunkt i erfaringer elevene har fra før (Kunnskapsdepartementet, 2013). Når du spiller fotball må du først bruke synet til å se hva de andre spillerne foretar seg, så oppfatter du deres handlinger. Deretter tar du en beslutning på hva du skal gjøre videre – gå i angrep eller forsvar? Til slutt utfører du handlingen, som kan være å sparke ballen videre, eller løpe mot mål. Selv om den kalles *kjøreprosessen*, må den altså nødvendigvis ikke relateres til bilkjøring. Både som syklist og fotgjenger, tror vi man kan få en bredere forståelse for trafikken generelt, dersom en er bevisst på kjøreprosessen. En syklist eller en fotgjenger må også bruke sansene sine til å observere hva som skjer i trafikken, for så å bestemme seg for hva de skal gjøre videre. Hvis så mange som mulig ble bevisst på hvordan kjøreprosessen fungerer, og hvordan den påvirker våre egne handlinger, tror vi trafikken ville blitt et tryggere sted for alle.

Vegtrafikkloven § 3 er grunnregelen for trafikk, og setter standarden for hvordan man skal opptre i trafikken. Regelen setter et krav til aktsomhet for enhver som ferdes i trafikken, og vi legger følgelig dette til grunn når vi skal definere hva forsvarlig atferd i trafikken er. ”*Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.*” For å komme frem til hvordan valgfag trafikk kan fremme praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken, må vi først se på hva forsvarlig atferd er, for deretter å finne de beste metodene for å nå dette målet.

Vi skal nå se på hva ordlyden i § 3 betyr, for å få bedre forståelse for hva som ligger i regelen. *Enhver* betyr alle. I trafikal sammenheng er det alle som oppholder seg i eller på veien. Det kan være syklister, biler, fotgjengere, ridende osv. *Hensynsfull* sier noe om hvordan vi oppfører oss overfor andre trafikanter. Dersom man presser seg frem ved hver mulighet, sniker i køen og generelt ikke bryr seg om andres reaksjon på ens handlinger, er man ikke særlig hensynsfull. Du er derimot hensynsfull om du utfører handlinger med omtanke for dine medtrafikanter (Ravlo, 2013:14). *Aktpågivende* sier noe om observasjonen vår og hvor godt vi følger med i trafikken. Å være aktpågivende kan vi sammenligne med å være på vakt (Ravlo, 2013:14). *Varsom* kan knyttes opp mot forsiktighet. Vi kan si man er varsom dersom man



ikke tar sjanser, da spesielt sjanser med høyere risiko (Ravlo, 2013:15). Når en handling fører til at noe farlig kan skje, sier vi at det *oppstår fare*. Konsekvensen av handlingen trenger nødvendigvis ikke å være en ulykke, men forholdene sier at det kunne skjedd. Et eksempel på dette er om du foretar en forbikjøring uten at du har god nok sikt til å se om det kommer biler imot. Ingen ulykke skjedd, men det var kun fordi det tilfeldigvis ikke kom noen rundt svingen. I trafikal sammenheng kan vi som eksempel si at du *unødig har hindret eller forstyrret* noen, dersom du kommer med for høy fart inn i et kryss hvor du har vikeplikt for bilen fra høyre. Idet bilen fra høyre må endre sin kjøring ved å bremse eller slippe gassen på grunn av din høye fart, har du skapt unødvendig hinder eller forstyrrelse.

Kort oppsummert handler forsvarlig atferd om å kjøre trygt og forsiktig i henhold til vær, føre og trafikkreglene, ta hensyn til andres behov og ikke ta unødvendige sjanser.

### Begrepsavklaring

Det er en rekke tolkningsbegrep underveis i oppgaven vår. Vi har derfor laget en oversikt over noen begreper vi mener det er viktig å avklare, slik at leseren oppfatter de på samme måte som oss.

**Kunnskap** kan beskrives som den informasjon og viten en person, gruppe, institusjon eller kultur sitter inne med. Kunnskapen kan ha blitt til gjennom livets erfaringer, forskning og gjennom studier (Bø & Helle, 2007).

**Kompetanse** kan blant annet beskrives som skikkethet, dyktighet, brukbarhet og ferdighet. I senere tid er kompetansebegrepet blitt brukt i utdanningssammenheng for å beskrive hvilke kunnskaper, ferdigheter, og holdninger elevene skal erverve gjennom opplæringen (Bø & Helle, 2007).

### Risiko

*Selv om det eksisterer ulike definisjoner av risikobegrepet synes i alt vesentlig grad de fleste å være enige om at det inneholder følgende elementer:*

- 1. Sannsynligheten for at en uønsket hendelse kan oppstå.*
- 2. Konsekvensen i form av skadevirkninger og verdien eller betydningen av tapene.*

(Moe, 2013)

**Holdning** er den måten en person, gruppe, kultur osv. opptrer og oppfører seg i forhold til en sak. Vi kan si at holdninger er av samme betydning som innstillinger (Bø & Helle, 2007).

**Erfaring** er vitenskapen, holdningen, ferdigheten og lignende man opparbeider gjennom egen læring. Erfaring skjer gjennom opplevelser, iakttagelse og gjennom samvær med andre (Bø & Helle, 2007).

**Forskriftsmessig stand** betyr at kjøretøyet må oppfylle alle kravene som stilles av myndighetene, for at kjøretøyet skal være lovlig å bruke. Det kan for eksempel være krav til at alle lysene på bilen fungerer (Torsmyr, Nermark & Moe, 2013).

**Forsvarlig stand** betyr at kjøretøyet skal være trygt å bruke. Eksempelvis er det ikke i forsvarlig stand dersom noe er galt med bremsesystemet, det vil kunne oppstå farlige situasjoner om bremsene plutselig skulle svikte (Torsmyr, Nermark & Moe, 2013).

**Samhandling** er en betegnelse på samspill mellom to eller flere. Vanligvis er samhandling direkte kommunikasjon (Noack, 2014). Vi vil si det i trafikal sammenheng kan bety at to eller flere trafikanter har sett og forstått hverandre, og handler deretter. Dette fører til flyt og god trafikkavvikling.

**Evner** er kraft, makt eller ferdighet et individ har til å lære, utføre og/eller prestere et eller annet på det fysiske og/eller mentale området (Bø og Helle, 2003).

**Ferdigheter** er ”en organisert rekkefølge av handlinger som er korrekt og/eller godt gjennomført [...]” (Bø og Helle, 2003:69).

**Kommunikasjon** er overføring av et budskap, for eksempel i form av samtale, samhandling og samferdsel (Bø og Helle, 2003).

**Forvise seg** vil si å være helt sikker på noe (Ravlo, 2013). Et eksempel på dette kan være å prøve ut bremsene på sykkelen, og påse at de virker som de skal, før du bestemmer deg for å bruke den. Dette er for å sørge for at sykkelturen blir trygg for deg selv og andre.

## Metodekapittel

I dette kapittelet skal vi komme nærmere inn på vårt valg av forskningsmetode, hvilken innsamlingsteknikk vi har benyttet oss av, informantenes krav til anonymitet, beskrivelse av utvalget, vurderinger av troverdighet og bekreftbarhet og en kort innføring i hvordan analysekapittelet er bygget opp. Vi har valgt å intervju en representant fra Trygg Trafikk og sende ut en epost med spørsmål til lærere i ungdomsskolen som underviser i valgfag trafikk. Utvalget vårt består altså av en informant fra Trygg Trafikk og seks informanter fra ungdomsskoler i Norge som tilbyr valgfag trafikk.

### Datainnsamling og metodevalg

Da vi skulle velge problemstilling i forbindelse med denne kandidatoppgaven, bestemte vi oss for å ta kontakt med Trygg Trafikk. Grunnen til at vi tok kontakt med dem, er at vi anser dem som en seriøs aktør når det kommer til trafikksikkerhetsarbeid, og ville vite om det var noe vi kunne finne ut for dem. På bakgrunn av at det er Trygg Trafikk som har formulert vår problemstilling, anser vi det som naturlig å bruke en representant derfra som informant. I tillegg mener vi det er interessant å undersøke hvordan undervisningen valgfag trafikk legges opp på skoler rundt om i landet som tilbyr valg trafikk, slik at vi kunne avdekke behovet for denne oppgaven. Det er derfor også naturlig å sende ut en kort spørreundersøkelse til noen av skolene. Med tanke på at vår problemstilling er formulert ut i fra en sentral del av hovedmålet i valgfaget, er det nødvendig at vi tar utgangspunkt i læreplanen og veilederen når vi skal besvare problemstillingen. Det er læreplanen som legger grunnlaget for hvordan faget skal legges opp, og det kan vi ikke gå bort fra.

På bakgrunn av ovennevnte datagrunnlag, har vi valgt en flermetodisk tilnærming (Ringdal, 2013) med hovedfokus på dokumentanalyse. Dokumentanalysen er den overordnede metoden, mens intervjuet og spørreundersøkelsen er underordnet og er ment å supplere samt utfylle dokumentanalysen. Det at vi benytter både kvalitativ (dokumentanalyse og intervju) og kvantitativ (spørreundersøkelse) metode, kalles triangulering og er blitt mer og mer vanlig med årene (Ringdal, 2013). Fordelen ved å bruke en slik metode, er at vi vil få en bredere forståelse av oppgaven vår, siden vi dekker flere sider av saken.

### Utvalg

Vårt utvalg består av læreplanen for valgfag trafikk, en informant fra Trygg Trafikk (informant TT) og seks informanter fra skoler som tilbyr valgfaget (informant A-F). Vi har

foretatt et telefonintervju med informant TT, og har sendt epost til informantene A-F med spørreskjema, etter samtykke fra informantene per telefon. Vi fikk en liste fra Trygg Trafikk med oversikt over hvilke skoler i landet som tilbyr valgfag trafikk. Vi ringte et tilfeldig utvalg av disse, og fikk bekreftet fra 15 faglærere at vi kunne sende epost. Av disse 15, er det seks som har svart. Vi hadde ønsket at vi skulle få svar fra flere, spesielt siden vi ringte dem først, men slik ble det altså ikke. Vi mener uansett at de seks svarene vi har fått, er representativt for det vi ønsket å oppnå med spørreundersøkelsen, og velger derfor å ta det med i oppgaven.

### **Krav til anonymitet**

Det foreligger et grunnprinsipp om konfidensialitet for en etisk forskningspraksis. Informantene våre har krav på at all informasjon de gir, blir behandlet konfidensielt. Dette innebærer at vi må anonymisere informantene når resultatene av forskningen skal presenteres (Thagaard, 2009). Dette har vi gjort ved å kalle informantene våre informant A-F og informant TT. Trygg Trafikk er nevnt ved navn, da det er de som har kommet opp med problemstillingen og har vært sentrale i forbindelse med utarbeidelse av læreplanen vi analyserer i oppgaven. Informanten fra Trygg Trafikk er informert om at de blir nevnt i oppgaven. Vi har heller ikke lov å lagre opptak gjort i forbindelse med intervjuet, det må transskriberes direkte fra lydopptakeren og anonymiseres underveis.

### **Vurderinger av troverdighet og bekreftbarhet**

Vi vil her drøfte vurderinger av troverdighet, bekreftbarhet og overførbarhet i sammenheng med vår oppgave. Dette for å få en forståelse av kvaliteten på oppgaven. Ringdal (2013) mener troverdigheter handler om hvorvidt forskningen er utført på en tillitsvekkende måte. Med andre ord om innsamling og analyse av dataene er pålitelig. I denne oppgaven har vi foretatt en dokumentanalyse av læreplanen i det valgfaget vår oppgave handler om. Vi har intervjuet en informant fra en organisasjon som har vært sentral i forbindelse med utarbeidelsen av det dokumentet. I tillegg har vi hentet informasjon om hvordan undervisningen legges opp i valgfaget fra lærere som underviser i det. Vi har tatt intervjuet opp på bånd for å være sikre på ikke å miste verdifull informasjon, og har fått svar på spørreundersøkelsen på epost. Dokumentanalysen er gjennomført av oss, og forsøkt sammenholdt med teorien som vi har presentert tidligere i oppgaven vår. På bakgrunn av dette, mener vi forskningen vår kan anses som troverdig, da den er basert på faktiske forhold samt relevant teori.

Bekreftbarhet er knyttet til kvaliteten på analyseprosessen, og innebærer at vi som forskere må være kritiske til egne tolkninger. Dersom resultatene kan støttes av tidligere forskning, er det et tegn på god bekreftbarhet (Thagaard, 2009). Valgfag trafikk er forholdsvis nytt, og vi kan ikke se at det blitt foretatt noen forskning på dette tidligere. Vi som forskere har ikke hatt noen tilknytning til temaet tidligere, men har allikevel opparbeidet oss en god forståelse for valgfaget og læreplanen gjennom arbeidet med denne kandidatoppgaven. Når vi ser tilbake på arbeidet vi har gjort, er det ingen tvil om at det er andre tilnærminger som kunne gjort oppgaven grundigere og mer allsidig. Blant annet ville det vært aktuelt å få vårt undervisningsopplegg testet ut av målgruppen, slik at vi kunne fått våre funn bekreftet eller avkreftet. Når det er sagt, vil vi uansett si at dette er en undersøkelse med god bekreftbarhet, da vi har forsøkt så godt vi har kunnet å underbygge våre funn med teori og argumenter for trafikksikkerhet.

## Analysekapittelet

I analysekapittelet i oppgaven, skal vi foreta en dokumentanalyse av læreplanen i valgfag trafikk. I tillegg skal vi bearbeide intervjuet vi har gjort med Trygg Trafikk og spørreundersøkelsen vi sendte ut til utvalgte ungdomsskoler. Vi starter med å analysere læreplanen. Deretter vil vi transskribere lydopptaket fra intervjuet med Trygg Trafikk. Det vil si at man skriver direkte av alt informanten og intervjueren sier under intervjuet. På den måten kan vi enkelt hente ut relevant og interessant informasjon som er kommet frem underveis i intervjuet. Til slutt vil vi ta for oss svarene fra spørreundersøkelsene. For å få bedre oversikt, har vi satt disse inn i en matrise som viser en forenklet oversikt over svarene vi fikk.

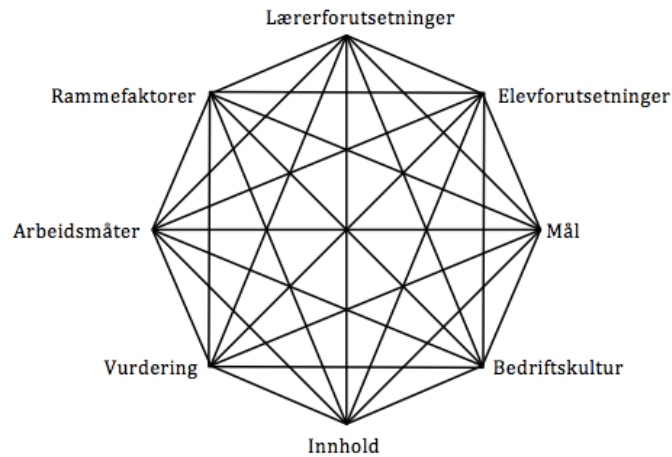
## Teorifundament

På bakgrunn av vår problemstilling, vil vi i dette kapittelet presentere vårt teorifundament. Først vil vi ta for oss den didaktiske relasjonsmodellen. Deretter John Goodlads fem læreplannivåer og til slutt ulike arbeidsmåter vi mener er relevante.

## Den didaktiske relasjonsmodellen

Den didaktiske relasjonsmodellen er laget som et hjelpemiddel til lærere for å planlegge undervisningen. Modellen er satt opp med flere kategorier i en sirkel, hvor alle er tilknyttet hverandre. Dette er for å vise at alle kategoriene påvirker hverandre. Dersom en av kategoriene endres, vil det medføre endring i flere av kategoriene. For eksempel vil

lærerforutsetningene endres dersom man endrer arbeidsmåte, og omvendt. Svein Loeng har laget en modell tilegnet trafikklærerutdanningen, bearbeidet etter modell fra voksendidaktisk relasjonsmodell (Loeng, 2013:den didaktiske relasjonsmodell). I modellen tilpasset trafikkopplæring, finner vi følgende åtte kategorier: lærerforutsetninger, elevforutsetninger, mål, bedriftskultur, innhold, vurdering, arbeidsmåter og rammefaktorer.



Modell 2: Den didaktiske relasjonsmodell

Lærerforutsetninger er det grunnlaget læreren har til å formidle kunnskap. Lærerens forutsetninger påvirker hvordan arbeidsmåtene blir brukt i undervisningen, fordi det avhenger av hvilken kunnskap og erfaring læreren har med de ulike arbeidsmåtene.

Elevforutsetninger er det grunnlaget eleven har for å lære. Disse har som regel sammenheng med hvilke kunnskaper, ferdigheter, erfaringer, evner, sosiale og kulturelle forhold eleven har. Elevens forutsetninger vil alltid være i endring, blant annet ved økt erfaring og kunnskap. For eksempel vil en elev med mye erfaring fra trafikken kunne ha bedre forutsetninger for å forstå trafikksystemet, enn en elev som har lite erfaring. Ut i fra det, må læreren altså planlegge slik at det kan legges opp ulikt ut i fra hvilke elevforutsetninger som finnes, eller planlegge slik at det er tilpasset minste felles multiplum. Arbeidsmåten og innholdet avhenger da av hvilken metode man velger. Innhold er det læringen dreier seg om, det gir en oversikt over hvilke tema og hvilket fagstoff som skal brukes i opplæringen. Målet vil naturligvis også bli ulikt ut i fra arbeidsmåte og innhold. Slik kan vi fortsette i det uendelige – alt påvirker hverandre. Mål er det vi ønsker å oppnå, og vi har ulike typer mål i opplæringen. Det kan være temamål, hel/delmål, konkrete mål, generelle mål osv. Det er viktig at målene er tilpasset elevens læring, og ikke lærerens undervisning. Poenget er at eleven skal få utbytte av opplæringen. Dersom målene tilpasses læreren, vil elevforutsetningene kanskje være for lave og målet dermed for ambisiøst – nok et eksempel på at endring i en kategori medfører endring i flere kategorier.

Bedriftskultur sier noe om forholdene i en bedrift. Alle bedrifter, organisasjoner og skoler er forskjellige. Noen forhold kan være godt synlige, mens andre forhold kan være mer skjult og være vanskelig å legge merke til. Eksempler på skjulte forhold er holdninger og forhold mellom personer internt i bedriften. Bedriftskulturen på en skole kan styre lærernes handlingsrom, fordi læreren kanskje blir ”styrt” i en retning på bakgrunn av bedriftskulturen.

Underveis og etter opplæring, har vi vurdering. Dette er for å se om vi når/har nådd målet som er satt med opplæringen. Da er det som sagt viktig at målet står i stil med elevens forutsetninger og innholdet i undervisningen. Vurderingen kan foregå underveis i selve læringsprosessen og/eller i etterkant, og skal fungere som veiledning, hjelp og støtte i elevens læring. Eleven skal også få mulighet til å vurdere seg selv i opplæringen.

Arbeidsmåter er de aktiviteter som brukes i opplæringen. Det finnes mange forskjellige arbeidsmåter. Eksempler på disse er: klasseundervisning, gruppearbeid, diskusjon, individuelt arbeid, instruksjon, problembasert læring og problemorientert undervisning. Vi vil komme nærmere inn på disse arbeidsmåtene senere i oppgaven.

Rammefaktorene i modellen er de ytre forhold som kan påvirke opplæringen. Eksempler på rammefaktorer er læreplan, tid, regelverk, økonomi, tilgang til utstyr osv. Det er for eksempel viktig at læreren har en læreplan å gå ut i fra, som forteller noe om hvordan undervisningen skal være, og hvilket innhold som skal være med. Dette bringer oss videre til John Goodlad og hans fem læreplannivåer.

### **Goodlads fem læreplannivåer**

Vi kan si at en læreplan er en beskrivelse av lærestoffet i et fag. Den omfatter omtrent alt som er relevant for undervisningssituasjonen, både praktisk og teoretisk. Eksempler på læreplaner kan være *Kunnskapsløftet* eller *Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE*. Læreplaner inneholder altså en oversikt over hva elevene skal gjennom på skolen og i fagene (Lyngsnes & Rismark, 2001).

John Goodlad er en forsker som har studert læreplaner i mange år. Han har delt læreplan i fem nivåer han kaller ideens læreplan, den formelle læreplan, den oppfattede læreplan, den gjennomførte læreplan og den erfarte læreplan. Vi skal se nærmere på disse.

*Ideens læreplan* innebærer ideene som utformes i samfunnsdebatten før det håndfaste læreplandokumentet blir laget. Når læreplanen utformes, påvirkes den gjerne av de faglige og personlige ståstedene til personene som deltar i utformingen. Faktorer som religion, kultur og tradisjoner har også innvirkning på resultatet (Lyngsnes & Rismark, 2001). Ideen bak valgfag i ungdomsskolen, er å innføre mer praktiske og varierte fag, som en motivasjon for elevene. Elevene kan da velge fag ut fra deres egne fremtidsplaner, med tanke på interesseområder og karriere (Meld. St. 22)

*Den formelle læreplan* er det håndfaste læreplandokumentet Stortinget vedtar, og er det forpliktende grunnlaget for arbeidet i skolen. Denne læreplanen kan tolkes ulikt av de som benytter den, av den grunn at vi har forskjellig syn på ting ut ifra interesser og hva enhver velger å vektlegge (Lyngsnes & Rismark, 2001). Den formelle læreplanen i valgfag trafikk, er den planen som Trygg Trafikk har utarbeidet, i samarbeid med bl.a. utdanningsdirektoratet. Vi skal foreta en analyse av nevnte læreplan i neste kapittel i denne oppgaven.

*Den oppfattede læreplan* er et resultat av den formelle læreplanen, ut fra hvordan hver enkelt har tolket den. Den oppfattede læreplan vil derfor kunne være veldig forskjellig fra skole til skole og lærer til lærer (Lyngsnes & Rismark, 2001). I valgfag trafikk er det, som i alle andre fag, forskjeller på lærerne. Det vil si at elevene som tar valgfag trafikk ikke vil jobbe ut ifra den samme oppfattede planen som andre skoler med samme faget.

*Den gjennomførte læreplan* sier noe om hvordan undervisningen er lagt opp og hvordan den faktisk praktiseres. Vil kan si at dette er resultatet av læreplantolkningen. I denne læreplanen kan man finne store variasjoner, nettopp fordi undervisningen ikke alltid blir slik man har planlagt den (Lyngsnes & Rismark, 2001). Lærerne som underviser i valgfag trafikk, vil vi tro har forskjellige interesseområder de prioriterer høyere enn andre. Dette kan påvirke hvordan faget blir lagt opp, og hvilke temaer innenfor trafikk det vil bli lagt størst vekt på gjennom skoleåret. Som tidligere nevnt, er det heller ikke sikkert at undervisningen blir som planlagt. I valgfag trafikk er det ønskelig at det legges opp til mest mulig praktiske aktiviteter. Det er derfor vanskelig å si noe på forhånd om hvordan undervisningen blir, med tanke på det avhenger av elevenes innsats. I analysekapittelet og drøftingen i denne oppgaven, vil vi se at skolene som tilbyr valgfag trafikk legger opp undervisningen svært ulikt, hvilket har sitt utspring i lærerens oppfattelse av læreplanen.



*Den erfarte læreplan* er et resultat av hvordan elevene opplever lærings situasjonene. Også her vil det være store variasjoner på grunn av ulik undervisning fra lærerne og ulik oppfatning blant elevene. Dette gjør at den erfarte læreplan kan være svært forskjellig fra både den formelle læreplan og den oppfattede læreplan (Lyngsnes & Rismark, 2001).

Elevforutsetningene varierer fra elev til elev, og derfor vil det være forskjeller på hvordan elevene opplever undervisningen i valgfag trafikk. Dette påvirker igjen hvilket utbytte hver enkelt får ut av undervisningen. Eksempelvis vil en elev som er genuint opptatt av trafikk og trafikksikkerhet, få mer ut av faget enn en som er under gjennomsnittet interessert. Det kan også avhenge av om eleven foretrekker praktisk eller teoretisk arbeidsmåte.

### **Arbeidsmåter**

Vi har valgt ut noen arbeidsmåter vi mener vil passe inn i valgfag trafikk, og gjort rede for disse. I drøftingen vil vi beskrive nærmere hvorfor vi har valgt disse arbeidsmåtene, og til hvilke bolker vi mener de forskjellige metodene egner seg best.

### **Tradisjonell klasseundervisning**

Tradisjonell klasseundervisning forbindes ofte med tavleundervisning hvor tavle eller for eksempel Power Point blir brukt. Et annet ord for slik type undervisning er forelesning. Denne undervisningsformen begrenser hvor mye en student/elev kan lære, nettopp fordi det er vanskelig for de fleste å holde konsentrasjonsnivået oppe over lengre tid, bare ved å lytte til en person. For å få større utbytte av slik type undervisning anbefales det å skape en dialog med klassen underveis i undervisningen. En fordel med slik undervisning er at det gir elevene en viss oversikt over fagstoffet, og teorien kan settes inn i et praktisk perspektiv av foreleseren. På denne måten kan eleven få informasjon han/hun kanskje ikke hadde klart å lese seg til på egenhånd (Sylte, 2013)

### **Individuelt arbeid**

*Individualisere er å skape lærings situasjoner der det tas hensyn til den enkelte elevs individuelle forutsetninger, samtidig som lærings situasjonene foregår innenfor fellesskapets rammer*

(Bø & Helle, 2003)

Arbeid hvor en elev jobber på egenhånd med en oppgave, kalles individuelt arbeid. Ved å velge en individuell arbeidsmåte, kan man tilrettelegge opplegget for den enkelte, og skape en

utvikling basert på hver elevs interesser og behov. Dette gjør også at elevene må ta ansvar for egen læring, som bidrar til utviklingen av ansvarlighet hos den enkelte (Illeris, 1999).

### **Instruksjon**

Instruksjon er når en person viser en annen, eller flere personer hvordan en oppgave skal utføres. Formålet med instruksjon er å gjøre oppgaveløsningen enkel for eleven/studenten, og på en måte regulere oppførsel ved å vise konkret hvordan noe skal gjøres. Eleven/studenten får ikke selv bestemme fremgangsmåte (Lyngsnes & Rismark, 2007).

### **Gruppearbeid**

Gruppearbeid er en arbeidsmetode hvor flere individer jobber sammen i en gruppe. For at det skal kalles gruppearbeid må det være samarbeid i gruppen. Man kan ikke kalle arbeidet for gruppearbeid dersom det er flere personer som sitter sammen og jobber individuelt med en oppgave. Individene må jobbe sammen som gruppe, hvor alle deltar i oppgaven. Det vil si at en gruppeoppgave må være formulert slik at den ikke kan deles opp og fordeles mellom gruppemedlemmene, slik at de etterpå går hvert til sitt og jobber alene for så å møtes igjen på slutten for å sy det hele sammen. Gruppen skal ha et felles mål og alle medlemmene skal være ansvarlig for et felles produkt (Lyngsnes & Rismark, 2007).

### **Problemorienterte arbeidsmetoder**

#### ***Problembasert læring***

Problembasert læring er en arbeidsmetode som går ut på at eleven selv finner ut av et problem. Det er elevene selv som skal lage en problemstilling basert på sin egen nysgjerrighet innenfor et gitt tema, og ikke ut ifra emnene i læreboka. Læreren gir et tema og elevene velger en problemstilling innenfor dette (Lyngsnes & Rismark, 2007). Denne arbeidsmetoden foregår helst i grupper. Læreren rolle i denne metoden vil være å gi veiledning som en hjelp, slik at eleven selv kommer frem til en løsning (Sylte, 2013). Poenget med denne arbeidsmetoden er at elevene skal utvikle sine evner til å analysere, reflektere og løse problemer innenfor fagområder (Lyngsnes & Rismark, 2007).

#### ***Problemorientert undervisning***

Ved problemorientert undervisning får elevene konkrete problemstillinger de skal jobbe med. Dette betyr at læreren må forberede disse på forhånd. Formålet med dette er at elevene skal komme frem til noenlunde samme resultat. Poenget er at elevene skal jobbe med problemstillingen selvstendig. Læreren må i dette tilfellet holde seg mer i bakgrunnen enn

vanlig. Arbeidsmåten gjennomføres som gruppearbeid eller dialog, og det ønskes at oppgavene som gis skal være aktiviserende for alle som deltar. En ulempe med problemorientert undervisning er at den krever mer tid enn tradisjonell klasseromsundervisning/forelesning, nettopp fordi elevene selv skal komme frem til et resultat. Det positive er at elevene får være aktive og bidra til egen læring (Håndbok 252, 2013:24).

### Hvordan velge arbeidsmetode?

For å velge en egnet arbeidsmetode mener vi man først må finne ut hva det skal arbeides med, og deretter finne den metoden som passer best. For å finne ut dette, kan man stille seg noen spørsmål. For eksempel hvor mye tid man har disponibelt, hvor mange elever som skal delta i arbeidet, hvilket materiell som skal brukes i arbeidet og eventuelt hvilket materiell som er tilgjengelig. Dette er eksempler på spørsmål som kan stilles ut ifra den didaktiske relasjonsmodellen.

## Dokumentanalyse

Som tidligere nevnt, skal vi analysere læreplanen for valgfag trafikk, for å være sikre på at vi ivaretar kravene som stilles til undervisningen og innholdet i valgfaget når vi skal besvare problemstillingen vår. Vi vil derfor systematisk gå inn i den delen av dokumentet som handler om formålet med valgfaget for å hente ut interessante setninger og ord som vi videre vil analysere og definere. I drøftingen vil vi gå ytterligere inn på temaene som blir nevnt i dette kapittelet, og hente ut relevante setninger fra andre deler av læreplanen. Grunnen til at vi ikke har analysert hele læreplanen, er fordi hovedområdene om kompetansemålene er presiseringer av formålet. Derfor mener vi det vil være mer relevant å trekke inn momenter fra hovedområdene og kompetansemålene der det passer i drøftingen. For å få innblikk i flere sider av saken og få en bedre forståelse av *den formelle læreplanen* (jfr. Goodlad), har vi gjennomført et intervju med en informant fra Trygg Trafikk (informanten refereres til som informant TT videre i oppgaven). Ved hjelp av spørreundersøkelse har vi fått informasjon om undervisningsopplegget fra noen av ungdomsskolene som tilbyr valgfag trafikk (informantene refereres til som informant A-F videre i oppgaven). Dette hjelper oss å se *den gjennomførte læreplanen* (jfr. Goodlad), og dermed også behovet for denne oppgaven.

*”Valgfagene skal bidra til at elevene, hver for seg og i fellesskap, styrker lysten til å lære og opplever mestring gjennom praktisk og variert arbeid.*

*Valgfagene er tverrfaglige og skal bidra til helhet og sammenheng i opplæringen.”*

Denne første setningen i læreplanen, gjelder alle valgfagene som finnes i ungdomsskolen. Her understrekes det at elvene skal jobbe praktisk og variert – både sammen og hver for seg.

Læreplanen i valgfag trafikk bygger på læreplanen for Trafikalt Grunnkurs, trinn 1 i føreropplæringen, men er utvidet til å favne flere og større områder (informant TT).

Valgfagene i ungdomsskolen skal være praktisk rettet – Trygg Trafikk mener derfor det er en fordel at læreplanen er forholdsvis åpen, slik at lærerne har frihet til å legge opp undervisningen slik de mener er best for sine elever og ut i fra sitt lokalsamfunn (informant TT).

*”Arbeidet med trafiksikkerhet i Norge har som visjon at ingen skal bli drept eller hardt skadet i trafikken.”*

Det snakkes her om den såkalte Nullvisjonen, som har vært grunnlaget for alt trafiksikkerhetsarbeid i Norge i snart 15 år (Nasjonal tiltaksplan). Nullvisjonen består av tre grunnpilarer: etikk, vitenskapelighet og ansvar. Det handler om at vi ikke kan akseptere at mange mennesker blir drept eller hardt skadet i trafikken hvert år. Vegsystemet må utvikles med tanke på menneskers begrensninger i vegtrafikken og slik at konsekvensene av normale feilhandlinger blir så små som mulig. Ansvaret for nullvisjonen, er delt: trafikantene har ansvar for å overholde trafikkreglene og kjøre aktsomt. Myndighetene har ansvar for at vegsystemet er trafiksikkert og fremmer forsvarlig atferd. Andre som kan påvirke trafiksikkerheten, som for eksempel kjøretøyprodusenter, har ansvar for å produsere trafiksikre kjøretøy (Nasjonal tiltaksplan).

*”[...]regjeringen har fastsatt ambisiøse mål for å redusere ungdomsulykkene.”*

Blant tiltakene regjeringen har fastsatt for å nå målene, er Trafikalt Grunnkurs og valgfag trafikk. Det er ønskelig at ungdommer skal opparbeide seg god forståelse for trafiksikkerhet og risiko, og det er da hensiktsmessig å starte så tidlig som mulig.

Trygg Trafikk har hatt et pilotprosjekt hvor de har testet ut prosjektarbeid som har vært utarbeidet i forbindelse med materiell til valgfaget. Det var mange skoler som deltok i pilotprosjektet for å kvalitetssikre prosjektene. Som takk/”belønning”, betalte Trygg Trafikk kursavgiften på HiNT for lærerne på disse skolene, for å stimulere flere skoler til å tilby valgfaget. Dette fordi de anser det som et godt tiltak å bidra til at en viktig målgruppe

(ungdommer) får 57 timer med trafikk istedenfor at de deler ut et klasesett med hjelmer som takk for hjelpen (informant TT).

*”[...]utvikle kunnskap om trafikken som system [...]”*

For å utvikle kunnskap om trafikken som system, må elevene lære om trafikkreglene, kommunikasjon og samhandling. Dette kan oppnås ved blant annet teoriundervisning i klasserom og observasjon ute i trafikken. Trafikksystemet kan vi si at er et stort system med flere små system, fordi det består av mange trafikantgrupper med ulike behov. Alle disse gruppene skal fungere sammen og ta hensyn til hverandre, hvilket naturligvis krever kunnskap om systemet.

Valgfag trafikk er ikke ment kun for de som ønsker å ta førerkort, men skal bidra til at alle får en god og viktig trafikal opplæring, uavhengig av om de skal ta førerkort i fremtiden eller ikke. Trygg Trafikk anser det som svært positivt at man får 57 timer med trafikkopplæring, og på den måten blant annet kan ta sykklistrollen mer alvorlig, fordi sykkelen faktisk er kjøretøyet ditt og ikke et leketøy (informant TT).

*”[...]praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken.”*

Denne setningen er en del av det vi anser som hovedmålet i læreplanen. Den er også en del av problemstillingen vår, og favner mye. For å oppnå praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken, må man ut å oppleve og erfare. Det er nødvendig at man har et grunnlag først, blant annet at man vet hva som regnes som forsvarlig atferd. Deretter drar man ut i trafikken og erfarer hvordan ulik atferd fungerer eller ikke fungerer. På den måten kan man skaffe seg nyttige erfaringer som gjør at kunnskapen gir mening.

Trygg Trafikk mener at det er viktig at læreren i valgfaget ikke snakker om bil, men om sykkel. Elevene må ut i trafikken med sykkel, slik at faget blir mest mulig praktisk (informant TT).

*”[...]gi elevene grunnlag for å utvikle seg som ansvarlige og selvstendige trafikanter.”*

Dette kan anses som et slags overordnet mål, fordi det er en konsekvens av valgfaget. Vi mener at for at elevene skal få et slikt grunnlag, må de få mulighet til å reflektere over ulike

problemstillinger. Dersom de kun blir fortalt hva de skal gjøre og hva som er riktig, er sjansen mindre for at de blir selvstendige og vil kanskje ikke gjøre overveide valg senere.

*”[...]forstå hvorfor vi har trafikkregler [...]”*

Denne forståelsen kan oppnås ved undervisning som omhandler trafikkreglene, observasjon av hvordan trafikken fungerer eller hvordan det ikke fungerer dersom ingenting er regulert. Dette kan sammenlignes med regler i andre settinger, som ungdommene kan kjenne seg igjen i – for eksempel lagidretter hvor alle må være enige om reglene for at man skal spille mot samme mål.

*”[...]forstå hva som menes med å være hensynfull, oppmerksom og forsiktig.”*

Hensynfull, oppmerksom og forsiktig er det samme som hensynfull, aktpågivende og varsom, nemlig det som står i vegtrafikkloven § 3 – grunnregelen for trafikk. For at elevene skal ha et godt utgangspunkt for å utvikle forståelse, kunnskap og erfaringer innen trafikk og trafiksikkerhet, må de forstå disse begrepene. Også her er refleksjon sentralt for å oppnå forståelse.

*”[...]motiveres til kommunikasjon og samhandling i trafikken.”*

Kommunikasjon og samhandling er det som skal til for at trafikksystemet skal fungere. Når elevene har opparbeidet forståelse for trafikken som system, vil de se at kommunikasjon er viktig for at samhandlingen skal fungere godt. De har nok alle opplevd å bli litt irritert eller hindret fordi andre trafikanter har kommunisert dårlig hva de har tenkt å gjøre. Her gjelder det å spille på deres egne erfaringer fra tidligere, og også la dem få observere og reflektere over situasjoner hvor kommunikasjonen og samhandlingen ikke er god.

*”[...]vurdere trafikkforhold og vite hva de bør gjøre for å unngå ulykker.”*

Trafikkforholdene endrer seg hele tiden, med tanke på årstider med ulike vær- og føreforhold, ulik trafikkmengde i løpet av døgnet og det at ulike omgivelser krever ulikt fokus. For at elevene skal ha forutsetninger for å vite hva de skal gjøre for å unngå ulykker, er det essensielt at de forstår at alle de forskjellige trafikkforholdene krever ulik sansing, oppfattelse, avgjørelser og handlinger. Først og fremst må de også ha kunnskap om de ulike forholdene – som nevnt tidligere er det også her teoriundervisning, observasjon, erfaring og refleksjon som er nøkkelen til suksess.

*”Faget skal gi kunnskap om sikre kjøretøy, rutiner ved ulykker og livreddende førstehjelp.”*

Vegtrafikkloven §23 sier at føreren av kjøretøy skal forvise seg om at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand før kjøringen begynner. Det er derfor naturlig at elevene skal ha kunnskap om når et kjøretøy kan anses som forsvarlig og forskriftsmessig. Førstehjelpskurs er en del av valgfaget – her lærer elevene om rutiner og tiltak ved trafikkulykke og blant annet hvordan de skal sikre frie luftveier og sideleie. Det handler litt om det å ta ansvar – tørre å være den som tar ansvar for at de skadde får hjelp.

*”[...]være gode rollemodeller for andre.”*

Det å være en god rollemodell, handler mye om holdning. De holdningene vi har til ulike ting, vil kunne påvirke andres holdning. Særlig dersom det er flere som har samme holdning, fremstår det som godtatt. Dersom den generelle holdningen blant folk i et lokalmiljø, er at sykkelhjelme og refleks er kult og moteriktig, vil det kunne påvirke både unge og gamle til å bruke hjelme og refleks. Når man tar hensyn til andre og setter andres behov foran sine egne, fremstår man også som en god rollemodell. Dersom flere hadde tenkt slik, ville det i mange tilfeller blitt bedre flyt og vi ville kanskje unngått noen ulykker. Forhåpentligvis, og mest sannsynlig, vil valgfag trafikk bidra til gode holdninger.

*Skolen skal legge til rette for bred variasjon i metoder [...]forskjellige læringsarenaer.*

Dette henger sammen med målet om at valgfag skal øke elevenes lyst til å lære og at de skal oppleve mestring gjennom variert arbeid. For at faget skal være interessant og motiverende, må undervisningen og opplevelsene varieres. Vi anser trafikk som et særs viktig tema, nettopp fordi vi alle er trafikanter på et eller annet tidspunkt. Det er derfor nødvendig å bestrebe at elevene får noe ut av faget. Klasseromsundervisning har lett for å bli ensidig og kjedelig, og bør derfor unngås når det er mulig. For å fremme refleksjon og motivasjon hos elevene, må de få ta egne valg og jobbe på ulike måter.

Trygg Trafikk mener det er en fordel at de som underviser i faget har en interesse for trafikk (informant TT).

Informant A opplyser at de i valgfaget benytter seg av praktiske oppgaver, diskusjoner, observasjoner, teoretisk og praktisk prøve og teoriundervisning, herunder blant annet prosjektarbeid i trafikksikkerhet og innblikk i trafikkulykke hos bilbergingsfirma. Informant B sier de vurderer å starte opp faget, men at det er en utfordring at det begrenses i antall

elever dersom de har TGK. Dersom de skal starte opp, vil de ha fokus på mopedopplæring, fordi skolen har mopeder stående. Informant C opplyser om at de er grupper på 18 elever som har teori i klasserom og praksis ute, samt prosjektarbeid. Blant aktivitetene har de besøk til trafikksikkerhetscenter og besøk hos bilbergingsfirma. På skolen hvor informant D er faglærer, har de et halvt år med mopedopplæring og et halv år med båtførerprøve fordi det er svært aktuelt i deres lokalsamfunn. Informant E har lagt opp slik at de er 18 elever på TGK, 36 elever ellers i faget. De har aktiviteter som analyse av skolevei, reflekskampanje samt rollespill med ulykkessted. Informant F har lagt opp slik at de har Trafikalt grunnkurs med 11 elever, og 22 elever i faget ellers, når de fordyper seg i andre temaer. De diskuterer trafikksituasjoner og har rollespill og fremføringer. Til våren har de tenkt å ha fokus på sykling.

På bakgrunn av opplysningene vi har fått fra informantene våre, oppfatter vi at de har ulik tilnærming til faget. Noen har fokuset rettet kun mot moped, mens andre har lagt opp til variert undervisning med ulike arbeidsmåter. Vi ser også at mange av aktivitetene de jobber med, samsvarer godt med aktivitetene vi kom opp med under vår idemyldring i forbindelse med denne oppgaven.

Det vil være positivt å dra på utflukter, slik at elevene kan få ytterligere innsikt i for eksempel trafikksikkerhetsarbeid. Dette fører oss naturlig videre til neste interessante utsagn i læreplanen, som er følgende:

*[...]naturlig at skolen samarbeider med etater og organisasjoner som er opptatt av samferdsel og trafikksikkerhet.*

Trygg Trafikk, Statens Vegvesen og trafikkskoler er bare et lite utvalg av de det er aktuelt for skolene å samarbeide med. De kan bidra med verdifull kunnskap, erfaring og kompetanse innen trafikk. Trafikk er det de jobber med hver eneste dag – de jobber blant annet med holdninger, kunnskap, trafikkopplæring, risikotenking, ulykkesstatistikk og praktiske ting som veiutforming og veioppmerking. De jobber alle sammen mot et slags felles mål, nemlig nullvisjonen. I tillegg til den jobben faglæreren i valgfaget gjør, kan de som til daglig jobber med trafikk og trafikksikkerhet supplere med sine erfaringer og sin kunnskap, hvilket gir elevene bredere forståelse. Statens Vegvesen har blant annet noen trafikksikkerhetshaller som kan benyttes av de som måtte ønske det. Skoler som holder til på steder hvor slike haller er tilgjengelige, bør absolutt gjøre det. Det gir elevene god variasjon i faget og det er svært lærerikt. Trygg Trafikk har vært med å lede læreplanarbeidet, som utdanningsdirektoratets



forlengede arm (informant TT). Det vil altså si at Trygg Trafikk har god innsikt i læreplanen, og dermed kan være en god samarbeidspartner for skolene som tilbyr valgfaget. Trygg Trafikk har også utviklet læringsressurser til faget siden det per i dag ikke finnes noen lærebok, og vært opptatt av å informere skolene om at de skal gjennomføre faget slik det er tenkt og i henhold til lovverket (informant TT). De har blant annet laget en under-nettside på tryggtrafikk.no som heter ”materiell til trafikk valgfag”. Der kan man finne praktiske oppgaver og prosjektarbeid som er kvalitetssikret og testet av mange tusen elever, i tillegg til enkeltoppgaver knyttet til de ulike kompetansemålene (informant TT). Materiell i forbindelse med bruk av sykkel i valgfaget er også under arbeid.

Vi har spurt informantene våre om de samarbeider med trafikkskolene i sitt distrikt, for å avdekke om de benytter seg av forholdsvis lett tilgjengelige personer med en god del erfaring innenfor trafikk. I matrisen med oversikt over spørsmålene og svarene vi fikk på spørreundersøkelsen, ser vi at det ikke er mange som samarbeider. De fleste henviser kun til trafikkskolene i forbindelse med mørkedemonstrasjon. En skole opplyser at de ikke har noe samarbeid overhodet, fordi minst en trafikkskole i nærområdet mener de tar næring fra dem ved å tilby TGK, og har uttrykt sinne i forbindelse med det. Dette mener vi er svært uheldig, da vi alle burde være enige om at jo mer trafikkopplæring ungdommen får, jo bedre er det.

*Deler av opplæringen må skje ute i trafikken [...] praktisk trening med klare regler og under forsvarlige forhold.*

Som tidligere nevnt, må elevene ut i trafikken å oppleve og observere for at de skal kunne opparbeide seg praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken. Etter vår mening bør elevene være ute i trafikken så langt det lar seg gjøre. Dette fordi man ikke kan lese seg til praktisk erfaring.

Det er en selvfølge at det må foregå under forsvarlige forhold. Ingen av elevene må settes i fare på noen måte, og alle må bruke sikkerhetsutstyr som hjelm og refleks når det er nødvendig. Det er også en forutsetning at trafikkreglene følges til enhver tid. Vi anser det som en fordel at praktiske øvelser gjennomføres på lukket område før elevene skal ut i trafikken for å gjennomføre oppgavene, slik at elevene kan gjøre seg opp noen tanker om hvordan situasjoner kan utvikle seg i trafikken.

*[...]ta utgangspunkt i elevenes egne erfaringer som fotgjengere, syklister og passasjerer.*

For at elevene skal få et forhold til hva valgfag trafikk handler om, er det nødvendig å relatere undervisningen til noe de kan relatere seg til og forstå. De erfaringene de har fra før, skal videreutvikles og settes i system. De må få lov å reflektere over den delen av trafikken de til daglig er en del av, slik at samtlige har de samme forutsetningene for refleksjon og opplevelser i valgfaget.

*[...]vise sin kompetanse gjennom demonstrasjoner, diskusjoner og presentasjoner.*

Dette er en naturlig konsekvens av at skolen skal legge til rette for bred variasjon i metoder og læringsarenaer. Noen ganger passer det med diskusjon, andre ganger får elevene mest ut av å jobbe med gruppearbeid som de senere legger frem for hverandre. Diskusjon og demonstrasjon gjør at elevene må redegjøre for og begrunne sine argumenter, valg og handlinger. Prosjektarbeid fremmer forståelse og gir en dypere innføring i blant annet enkelttemaer. Variasjon vil kunne bidra til å holde motivasjonen oppe, og det medfører at elevene lærer av hverandre.

*[...]skolen kan velge å legge til rette for Trafikalt Grunnkurs.*

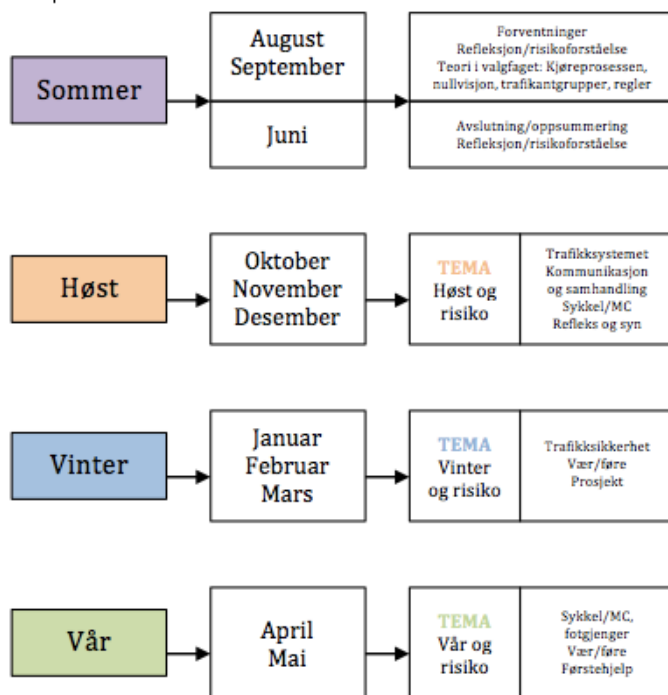
Trafikalt Grunnkurs (TGK) er trinn 1 i den norske føreropplæringen. Grunnkurset er obligatorisk for alle som skal ta førerkort, og er felles for alle førerkortklasser (håndbok 252:16). TGK må gjennomføres for at man skal kunne øvelseskjøre. Målet for TGK er følgende: *"Eleven skal gjennom opplevelse, aktivitet og oppsummeringer bli bevisst på hva som menes med at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller eler voldes skade, og slik at annen trafikk ikke unødige blir hindret eller forstyrret"*. Ut i fra dette, kan vi se at valgfag trafikk er en utvidet versjon av Trafikalt Grunnkurs.

Trygg Trafikk opplever at muligheten til å inkludere Trafikalt Grunnkurs som en del av valgfag trafikk motiverer skoler til å tilby valgfaget (informant TT).

En av informantene våre ønsker å starte med valgfag trafikk, men er usikker på grunn av begrensningen i antall elever på Trafikalt Grunnkurs. I drøftingen vil vi komme nærmere inn på denne problemstillingen.

## Drøfting

I dette kapittelet skal vi drøfte funnene fra dokumentanalysen. For lettere å få oversikt, har vi laget en modell som illustrerer vårt forslag til undervisningsopplegg i valgfag trafikk. Vi vil systematisk gå gjennom denne, forklare hva temaene innebærer og hvilke aktiviteter vi mener hører inn under hver bolk og hvorfor. Målet er at drøftingen vil resultere i en konklusjon som kan gi svar på vår problemstilling.



Modellen illustrerer en oversikt over hvordan vi mener det er hensiktsmessig å legge opp valgfag trafikk. Vårt synspunkt er at det vil være en fordel å dele skoleåret inn i bolker, etter årstidene. Grunnen til dette, er at det er klare forskjeller på årstidene her i Norge, hvilket gjør det nødvendig å ha ulikt fokus til ulike tidspunkt på året. Målet med valgfaget er at elevene skal utvikle kunnskap om forsvarlig atferd i trafikken. For at de skal nå dette målet, må de etter vår mening ha kunnskap om at det stor forskjell på den faktiske forsvarlige atferd på vinteren sammenlignet med sommeren. For eksempel kan det være uforsvarlig å kjøre i 80 km/t på en oversiktlig, rett vei med fartsgrense 80 på vinteren, fordi det er glatt og dermed kan medføre at man ikke klarer å stoppe for en hindring – det oppstår altså fare, jfr.

Vegtrafikkloven (Vtrl.) §3.

Opplegget er systematisert slik at det i hver bolk er et overordnet tema, for eksempel ”høst og risiko”, og undertemaer, som for eksempel ”trafikksystemet”. Under hvert tema er det satt opp aktiviteter som er passende for bolken og temaet. Vi har drøftet og begrunnet hver enkelt aktivitet, og videre satt dem inn i tabell sammen med kategoriene tema, mål, arbeidsmåter og

aktuelle regler. For forståelsens skyld, vil vi nå forklare hva hver enkelt kategori i tabellen betyr. Tema er det temaet i undervisningsopplegget som aktiviteten hører under. Aktivitet er forslaget til oppgaver eller øvelser som kan gjennomføres i forbindelse med det aktuelle temaet. Målet er noen ganger egendefinert av oss, men i hovedsak er disse hentet fra læreplanen i valgfag trafikk. Arbeidsmåte er den metoden vi mener egner seg best for gjennomføring av aktivitetene, og begrunnes med at det er det elevene får best utbytte av. Vi har ikke alltid begrunnet valget av forslag til arbeidsmåte. Det er fordi vi tidligere i oppgaven har utdypet hva de ulike arbeidsmåtene er og at det er problemorienterte undervisningsmetoder som er mest hensiktsmessig. Det er derfor hovedvekt på gruppearbeid, problemorientert undervisning og problembasert læring – vi mener disse metodene bør benyttes der det er mulig, slik at elevene får reflektere, diskutere og lære av hverandre. Aktuelle regler er ment å være til hjelp, for å gi faglærer en pekepinn på hvilke regler som kan/bør tas opp i forbindelse med temaet. Det er ikke fasiten, kun forslag vi anser som relevante.

Dagslys og mørke samt vær- og føreforhold varierer rundt om i landet. Dette innebærer at ikke alle aktivitetene passer for alle, og skolene står fritt til å finne på andre ting tilpasset sitt lokalmiljø. Som nevnt er dette kun forslag, ikke fasit.

Som nevnt i analysen, har Trygg Trafikk laget materiell til valgfaget, som er tilgjengelige fra deres nettsider. Dette materialet, i tillegg til veilederen som finnes i valgfaget (utdanningsdirektoratet, 2013), vil være et godt supplement til forslagene som kommer frem i denne oppgaven.

Etter vår mening bør TGK holdes utenfor valgfaget, fordi TGK er for de som har tenkt å ta førerkort. Valgfag trafikk er for alle – alle har behov for erfaring i trafikken, da vi alle er trafikanter i en eller annen form og dermed er utsatt for den risikoen det medfører. Ved å benytte alle timene som er satt av til valgfag trafikk *i tillegg til* TGK, vil elevene få ytterligere forståelse og erfaring. Arbeidsmåten bør allikevel i hovedsak være den samme, nemlig problemorientert undervisning og problembasert læring. Dette fordi vi mener elevene lærer mer av å jobbe med oppgavene selv sammenlignet med vanlig tavleundervisning. Når det er sagt, er det i noen tilfeller nødvendig med tradisjonell klasseundervisning for å gi elevene et godt grunnlag for å kunne gjennomføre de praktiske oppgavene/aktivitetene. Som nevnt i analysen, er det i hvert fall en skole som er usikker på om de vil starte opp valgfaget, fordi det

innebærer en begrensning i antallet elever de kan ha i klasserommet. Dersom det er flere som har denne oppfatningen, mener vi det er positivt om de vil starte opp valgfaget uten at det konkret gjennomføres TGK i forbindelse med det. Trygg Trafikk opplever at det er motiverende for skolene at de kan ha TGK, men vi mener uansett at interessen og motivasjonen for valgfaget bør ligge i at ungdommer tidlig får gode holdninger til trafikk og dermed er mindre utsatt for ulykker.

Til slutt vil vi si at vi mener det er positivt at mange skoler legger opp til variert undervisning for elevene sine, siden det er slik det er tenkt da læreplanen ble skrevet. Opplegget vi har laget i denne oppgaven, er i all hovedsak ment som inspirasjon og som et forslag til undervisningsstruktur. I lys av de varierte svarene vi fikk fra skolene i vår spørreundersøkelse, mener vi lærerne kunne fått svært stort utbytte av å utveksle tanker og erfaringer rundt sine opplegg, opplegget vi har laget og det som er foreslått i veilederen til faget (utdanningsdirektoratet, 2013).

I det følgende vil vi gjøre rede for hvilket innhold vi anser som viktig og relevant for hver av de fire bolkene.

### **Sommer**

Sommerbolken er delt, fordi elevene har skoleferie mesteparten av sommeren. Tanken er at første del av valgfaget, i høstsemesteret, brukes til å jobbe med teorien som er aktuell for valgfaget. Først og fremst, bør det gjennomføres en felles forventningsavklaring, hvor alle elevene deler sine forventninger med klassen. Vi mener elevene bør være klar over at valgfaget de tar skal være med på å øke deres kunnskap om trafikken som system og gi praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken (Kunnskapsdepartementet, 2013). Det vil med andre ord være en fordel om elevene får vite hva som er målet med valgfaget og deretter får reflektere over hva det innebærer, slik at de selv vet hvilket mål de jobber mot. Det kan også være aktuelt å ta opp ulykkesstatistikk blant ungdom, for at elevene skal bli kjent med at det dessverre er mange ungdommer som blir drept eller hardt skadet i trafikken, og at det er en av grunnene til at valgfag trafikk tilbys på ungdomstrinnet. Det er relevant at elevene hver for seg skriftlig definerer og begrunner sin risikoforståelse slik at de selv og læreren har mulighet til å se utvikling etter endt valgfag. Deretter kan de samtale med medelever om begrepet for å bli bevisst på både sin egen og andres forståelse av risiko. En del av det å ha risikoforståelse, innebærer forståelse for at andre kanskje vil handle annerledes enn deg selv i

en gitt situasjon. Vi mener det er hensiktsmessig at det gjøres i denne rekkefølgen, slik at hver enkelt elevs risikoforståelse ikke blir påvirket av andres tanker om begrepet før de skal levere skriftlig til læreren.

I denne bolken mener vi det er svært relevant å ha med Nullvisjonen, Kjøreprosessen, sentrale regler fra Trafikkreglene og Vegtrafikkloven (særlig § 3), for å skape et grunnlag for videreutvikling i faget. Nullvisjonen er det viktig at elevene har kunnskap om, fordi alt som har med trafikksikkerhet å gjøre her i landet bygger på den visjonen. Valgfag trafikk er også en konsekvens av nullvisjonen, i arbeidet med å gjøre folk mer bevisste på egen begrensning, trafikksikkerhet og risiko. Som beskrevet tidligere i oppgaven, er kjøreprosessen bakgrunnen for de praktiske erfaringene elevene får, og er en naturlig rød tråd gjennom hele valgfaget. Læreplanen sier bant annet at elevene skal forstå hvorfor vi har trafikkregler og hva som menes med å være hensynsfull, oppmerksom og forsiktig – med andre ord er det nødvendig å ha undervisning relatert til Trafikkreglene og Vegtrafikkloven, som inneholder de mest sentrale reglene innenfor trafikk. Med tanke på hvor mye teori det er på dette feltet, mener vi den beste arbeidsmåten er tradisjonell klasseundervisning med diskusjon, da dette tar kortere tid enn for eksempel problemorientert undervisning.

For å bidra til å gi elevene et godt grunnlag for å utvikle seg som ansvarlige og selvstendige trafikanter, mener vi det kan være positivt, for de som har mulighet til det, å besøke en trafikksikkerhetshall (TS-hall). Disse finnes blant annet i Rogaland, Hordaland og Telemark. Der kan elevene få innblikk i andre trafikanters hverdag – blant annet hvordan sikten er fra førersetet i en lastebil, oppleve viktigheten av bruk av sikkerhetsutstyr og se konsekvensene av en kollisjon. Under området ”risiko og sikkerhet” i læreplanen for valgfaget, nevnes det at elevene skal ha forståelse for sammenhengen mellom krefter, risiko, kroppens tåleevne og bruk av sikkerhetsutstyr. Et besøk i en TS-hall vil gi elevene nettopp denne forståelsen, fordi de blant annet får se hvordan barn skal sikres i bil, hvordan det føles å bråstoppe i ca. 8 km/t med sikkerhetsbelte og hvor mye ting og mennesker veier i ulike hastigheter. Alt dette er blant annet med på å understreke hvor viktig det er å bruke sikkerhetsutstyr, samt viktigheten av å bruke det riktig for å minske risikoen for skade.

Til slutt i del 1 av sommerbolken, mener vi trafikantgruppene bør ha en sentral plass. Elevene skal ha forståelse for trafikken som system, som blant annet innebærer forståelse for andre mennesker i trafikken og å vite om deres behov. Det finnes mange trafikantgrupper, blant

annet barn, eldre, syklister, tungbilsjåfører, motorsyklister/mopedister og fotgjengere. Når man ferdes i trafikken, må man ta hensyn til alle disse trafikantene på ulik måte. Blant annet skal man være ekstra oppmerksom rundt barn, jfr. Trafikkreglene (Trregl.) § 13. Dersom elevene har fått muligheten til å besøke en TS-hall, vet de at en lastebilsjåfør har store blindsoner rundt lastebilen, og dermed kan gå glipp av viktige ting som syklister og fotgjengere rundt kjøretøyet. Det er altså mange hensyn å ta i trafikken, og vi mener elevene vil ha stort utbytte av å vite litt om hvilken rolle de selv har når de er ute og sykler eller går, og i den forbindelse reflektere over egen og andres atferd. Tanken er at elevene sammen skal diskutere og komme frem til hvilke trafikantgrupper som finnes. Vi har derfor satt opp gruppearbeid som arbeidsmåte under dette temaet.

Sentralt under dette temaet er også Vtrl. § 3 om det å være hensynsfull, oppmerksom og forsiktig.

Tema	Aktivitet	Mål	Arbeidsmetode	Aktuelle regler
<b>Forventninger/ innhold i faget</b>	Snakke om alles forventninger  Lærer fortelle om målet i faget, elever reflektere	Noe å se tilbake på, på slutten av året.  Grunnlag for tilpasning av undervisningsopplegg	Klassering  Problemløst undervisning	
<b>Risikoforståelse</b>	Elevene definere og begrunne egen risikoforståelse  Diskusjon rundt risikobegrepet	Lærer se elevenes risikoforståelse  Elevene skal bli bevisst på sin egen og andres forståelse av risiko	Individuelt arbeid  Problemløst undervisning	
<b>Nullvisjonen</b>	Lærer forteller om Nullvisjonen og hva den innebærer	Elevene skal kjenne til at det i Norge finnes en visjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadet i trafikken	Tradisjonell klasseundervisning	
<b>Kjøreprosessen (KP)</b>	Lærer forteller om og viser KP i modell	Elevene ha kunnskap om KP og hva den innebærer	Tradisjonell klasseundervisning Diskusjon	
<b>Trafikkregler</b>	Gjennomgang av mest aktuelle regler  Øvelser i forbindelse med kjøretøy i "forsvarlig og forskriftmessig stand"	Elevene skal forstå hvorfor vi har trafikkregler og hva som menes med å være hensynsfull, oppmerksom og forsiktig  Valgfaget skal gi kunnskap om sikre kjøretøy	Tradisjonell klasseundervisning Individuelt arbeid Diskusjon/samtale  Gruppearbeid	Trafikkreglene Vegtrafikkloven, særlig §3  Vtrl. § 23
<b>Trafikksikkerhetshall (TS-hall)</b>	Besøke TS-hall. Diskutere/ oppsummere opplevelser fra TS-hallen	Få innsikt i TS-arbeid, bruk av sikkerhetsutstyr, trafikantgrupper  Opplæringen skal gi elevene et grunnlag	Utflukt	

		for å utvikle seg som ansvarlige og selvstendige trafikanter		
<b>Trafikantgrupper</b>	Elevene diskutere og finne ut hvilke trafikantgrupper vi har. Diskusjon rundt temaet.	Få forståelse for andre mennesker i trafikken, vite om deres behov	Gruppearbeid	Vtrl. § 3 Trregl. §§ 9, 18, 19

Tabell 1: Sommerbolk del 1

Den siste delen av valgfaget, som også er en del av sommerbolken, er det tenkt at man tar frem elevenes forventninger til faget og deres risikoforståelse fra begynnelsen av skoleåret. Det vil være aktuelt å se på om forventningene deres er oppfylt, med tanke på lærerens videre arbeid med faget. Kanskje hadde elevene godt begrunnede forventninger som ikke er blitt besvart. Ved en slik avklaring, vil det kunne komme frem hvorvidt opplegget fungerer eller ikke. Læreren vil kanskje ha utbytte av å reflektere over sin oppfattelse av læreplanen, ut i fra elevenes tilbakemeldinger. Vi vil i denne bolken ta opp igjen risikoforståelse som tema, hvor elevene på nytt skal definere og begrunne begrepet skriftlig og hver for seg. Grunnen til dette, er at det er svært interessant å se på om elevenes forståelse for trafikksikkerhet og risiko har utviklet seg, og i hvilken grad.

Det kan også være aktuelt å gjennomføre en avsluttende vurdering ved hjelp av teoretiske og/eller praktiske oppgaver, for å kartlegge elevenes forståelse for trafikk etter de 57 timene med valgfaget. Dette kan gjøres individuelt, som diskusjon i klassen eller som gruppearbeid, alt ettersom hva læreren mener er best.

<b>Tema</b>	<b>Aktivitet</b>	<b>Mål</b>	<b>Arbeidsmetode</b>	<b>Aktuelle regler</b>
<b>Utbytte av faget</b>	Oppsummering av forventninger fra begynnelsen av året	Se om det er samsvar mellom forventninger og erfart utbytte	Klassering Diskusjon	
<b>Risikoforståelse</b>	Elevene definere og begrunne egen risikoforståelse	Finne ut om risikoforståelsen har endret seg, og i hvilken grad	Individuelt arbeid	



Trafikkforståelse	Avsluttende vurdering i form av teoretiske og/eller praktiske oppgaver. Eksempler på oppgaver kan være rollespill, konkrete spørsmål i forbindelse med trafikkregler, kjøreprosessen etc.	Kartlegge elevenes forståelse for trafikk etter endt valgfag	Individuelt arbeid Gruppearbeid Diskusjon	Alle som er gjennomgått i løpet av skoleåret
-------------------	---	--	---	--

Tabell 2: Sommerbolck del 2

## Høst

Det overordnede temaet for høstbolken er høst og risiko. Det innebærer at elevene skal jobbe med temaer som er aktuelt for høsten. Vi ser her for oss temaer som sykkel, refleks og mørke. Som nevnt tidligere, er det ønskelig at elevene er så mye ute i trafikken som mulig – både som fotgjenger, syklist og observatør. Så langt det lar seg gjøre, bør elevene oppleve, erfare og reflektere over hvilken rolle hver enkelt trafikantgruppe har. De fleste mennesker sykler på et eller annet tidspunkt. Noen mer enn andre, men det er uansett noe alle kan relatere seg til. Sykkelen er faktisk et kjøretøy, ikke et leketøy, hvilket innebærer at syklist har trafikkregler de må forholde seg til. Det er derfor naturlig å ha fokus på dette i valgfaget. Sykling i trafikken vil også være med på å gi elevene praktisk erfaring i trafikken. Dersom elevene opparbeider seg kunnskap om hvilke regler syklist skal forholde seg til, vil de samtidig få forståelse for forsvarlig atferd i trafikken, og dermed videreutvikle kunnskap de har med seg fra sommerbolken. Grunnen til det, er at da vil de oppleve hvordan syklist skal samhandle med blant annet bilister og gående. Det er nødvendig at elevene får være ute i trafikken som observatører for å observere trafikkbildet og syklists rolle og atferd der, for på den måten å gjøre seg opp en mening om hva som er forsvarlig atferd for en syklist. Deretter kan de gjennomføre sykkeløvelser i skolegården, hvor de ser på eksempler på hva de mener er rett atferd og feil atferd i forhold til andre trafikantgrupper. Slike øvelser er en del av læreplanens kompetansemål om at *”eleven skal kunne gi praktiske eksempler på og reflektere over hvordan sansing og reaksjoner, kommunikasjon og samhandling påvirker trafikkavvikling og sikkerhet”*, og kan sees i sammenheng med det at de skal motiveres til kommunikasjon og samhandling i trafikken. Vi anser det som viktig at elevene ikke kun ser på hva som er rett atferd, men også hva som er feil atferd. Dette fordi refleksjon rundt konsekvensene av feil atferd, vil kunne stimulere til rett atferd. Erfaringene de får fra disse øvelsene kan benyttes i vårbolken, når de selv skal ut i trafikken som syklist og fotgjengere.

Som vi alle vet, er høsten den årstiden hvor vi sakte, men sikkert går fra lange lyse kvelder til mindre og mindre dagslys i løpet av døgnet. Det er en gradvis prosess, som gjør at vi nok egentlig ikke merker hvor mørkt det er før dagslyset har minket med noen timer. Særlig i denne perioden, er det mange myke trafikanter som ferdes ute uten refleks – det kan virke

som at vi hver høst må innse at vi ikke lyser i mørket, og derfor må gjøre noen tiltak for å bli sett. Det er svært relevant at elevene har forståelse for hvor viktig det er å bruke refleks og få se i hvilken grad man er synlig i mørket med og uten refleks. Refleks er et enkelt og viktig sikkerhetstiltak, som vi ønsker å skape gode holdninger til. Vårt forslag til aktivitet i denne forbindelse, er at elevene i grupper gjennomfører en reflekstest med lommelykt, enten innendørs eller utendørs – alt ettersom hva som passer best. Poenget med øvelsen er at elevene vil se hvor refleksene er mest synlig og hvilken reflekstype (vest, bånd, klistremerke, hengende osv.) som reflekterer lyset best. Elevene skal i forbindelse med dette, bli bevisste på at refleks kan være med på å forhindre ulykker.

Under temaet refleks og syn, mener vi det er aktuelt å ha en kort innføring i hvordan synet vårt fungerer. Dette er ikke et tema som skal ta stor plass, men er relevant med tanke på hvordan vi tilpasser oss lys og mørke, og hvordan dette forandrer seg med alder. Mørkesynet blir nemlig betydelig svekket etter hvert som man blir eldre (BilNorge, 2014).

Elevene kan også med fordel reflektere over hvor lett eller vanskelig det er for en bilist å se en fotgjenger eller syklist som krysser gaten når sola er lav og asfalten er våt, som ofte kan være en problemstilling på høsten og ved overgang til vinter. En slik refleksjon vil være en positiv utvikling av risikoforståelsen hos den enkelte.

Været og føret forandrer seg en god del på denne tiden av året. Det er mer nedbør og det blir kaldere i lufta. Dette medfører at det er færre syklist og motorsyklist ute på veiene, nettopp fordi veigrepet blir dårligere og det blir ubehagelig kaldt å sykle/kjøre moped, motorsykkel etc. På den annen side, må man tenke litt ekstra på de som allikevel er ute og kjører med to hjul til tross for kulda, nettopp fordi det er en høyere risiko forbundet med det. De er vanskeligere å få øye på i mørket og de bruker lenger tid på å stoppe på våt asfalt. Det samme gjelder biler – på høsten skifter vi fra sommerhjul til vinterhjul. Ofte kjører vi med vinterhjul på regnvåt asfalt, hvilket innebærer en mye lenger bremserekning fordi vinterdekkene ikke drenerer vann slik sommerhjul gjør. Det må man tenke på når man for eksempel skal krysse et gangfelt – en bil, moped eller sykkel som klarer å stoppe på tørr asfalt i juni klarer kanskje ikke det på våt asfalt i november. Dette vil være aktuelt å ta i betraktning når elevene skal jobbe med temaet trafikksystemet, fordi trafikanters atferd vanligvis tilpasses etter vær og føre.

Det er ønskelig at elevene skal være ute i trafikken og observere trafikantenes atferd, med tanke på vær, føre, veigrep og trafikkmengde. De kan da for eksempel velge en rundkjøring

hvor de skal observere hvordan systemet fungerer – de kan blant annet se på flyten og hvordan trafikantene tilpasser seg hverandre. Rundkjøring er ekstra interessant, fordi det er ikke noen helt konkrete regler som gjelder rundkjøring, og ingen rundkjøringer er like. På den måten vil man tydelig se hvordan systemet fungerer eller ikke fungerer, fordi trafikantene må ta mer selvstendige valg. Det er hensiktsmessig å velge en rundkjøring hvor det er kryssende gang- og sykkelsti/gangfelt, for å få med så mange trafikantgrupper som mulig. Tema kommunikasjon og samhandling er også relevant i denne sammenhengen, fordi elevene kan observere hvordan trafikantene kommuniserer med hverandre ved hjelp av tegn, plassering osv., og hvordan dette påvirker samhandlingen mellom dem. Det er ingenting i veien for å dele opp aktivitetene, det blir opp til hver enkelt. Hvor mye trafikk det er på stedet vil også ha betydning for hvor mange observasjonsoppgaver man klarer å gjennomføre samtidig.

<b>Tema</b>	<b>Aktivitet</b>	<b>Mål</b>	<b>Arbeidsmetode</b>	<b>Aktuelle regler</b>
<b>Trafikksystemet</b>	Observasjon av hvordan trafikksystemet fungerer i for eksempel rundkjøring. Fordele oppgaver, ta notater.	Elevene skal utvikle kunnskap om trafikken som system	Problembasert læring	
<b>Kommunikasjon og samhandling</b>	Observasjon av trafikanters kommunikasjon (tegn, plassering etc.) og hvordan det påvirker samhandlinga	Elevene skal motiveres til kommunikasjon og samhandling i trafikken	Gruppearbeid	Trrgl. § 14
<b>Sykkel/MC</b>	Observasjon av syklisters atferd Praktiske øvelser med sykkel i skolegården	Elevene skal få praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken	Problembasert læring Gruppearbeid	Trrgl. §§ 9, 18
<b>Refleks og syn</b>	Reflekstest med lommelykt (innendørs og/eller utendørs) Kort innføring i hvordan synet fungerer	Elevene skal vurdere trafikforhold og vite hva som skal til for å forhindre ulykker	Gruppearbeid Tradisjonell klasseundervisning	Trrgl. § 15

Tabell 3: Høstbolk

## Vinter

Denne bolken inneholder mange av de samme momentene som høstbolken, med tanke på at vinteren også er mørk og kald. Det overordnede temaet er vinter og risiko. Vær- og føreforhold blir nå enda mer krevende, for samtlige trafikantgrupper. I denne bolken vil det være aktuelt for elevene å være ute å observere trafikantenes atferd på vinterføre. Vi anser det som god refleksjon dersom elevene sammenligner sine registreringer fra høstens

observasjoner med det de observerer på vinteren, og diskuterer likheter og forskjeller. Her vil det være aktuelt å se på veigrep og bremselengder på vinteren sammenlignet med høsten. Kanskje legger elevene merke til at bilene er tidligere ute med å senke farten inn mot situasjoner, på bakgrunn av glatt føre. Det kan også hende at elevene blir vitne til at noen ikke klarer å stoppe i tide på grunn av dårlig veigrep og for høy fart – nettopp fordi bremselengden blir lenger og behovet for fartstilpasning større. På bakgrunn av dette, er det ekstra viktig å ivareta elevenes sikkerhet under observasjoner på vinteren. De må holde seg på god avstand, slik at de ikke er i noen form for fare. Tema bremselengder kan også tas opp igjen i vårbolken, når veigrepet er bedre igjen.

Med tanke på været og føret, kan det være problematisk og lite motiverende å skulle være mye ute i trafikken i vinterbolken. På bakgrunn av dette, ser vi for oss at det er en fordel å benytte denne tiden til prosjektarbeid som kan foregå innendørs. Det kan eksempelvis være refleksjonsoppgaver omhandlende vinter og risiko, holdningskampanjer av ulik art eller fordypning i et tema innen trafikk som elevene får velge selv. Her er det kun fantasien som setter grenser – det viktigste er at prosjektarbeidet underbygger hovedmålet om å øke elevenes kunnskap om trafikken som system og gi praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken. Et slikt prosjektarbeid mener vi kan bidra til å øke elevenes bevissthet og refleksjon rundt trafikksikkerhet, fordi de må gå dypere inn i temaer og argumentere for arbeidet sitt. I tillegg er det en god motivasjonsfaktor at de får velge selv hva de vil jobbe med og hvordan.

Trafikksikkerhet er satt opp som tema under vinterbolken, og handler om at elevene skal jobbe i grupper hvor de får tildelt et tema som de skal velge problemstilling ut i fra. Eksempler på temaer kan være fartsgrenser, sikkerhetsutstyr og trafikantatferd. Det er tenkt at elevene gir en kort presentasjon av sitt arbeid, og på den måten lærer av hverandre. Dette kan godt brukes som en introduksjon til prosjektarbeidet, hvor elevene kan jobbe videre med problemstillingen, eller velge et annet tema dersom de ønsker det.

Tema	Aktivitet	Mål	Arbeidsmetode	Aktuelle regler
Trafikksikkerhet	Elevene jobber i grupper med temaer som omhandler trafikksikkerhet. De blir tildelt et tema hver, og velger problemstilling ut i fra dette. Eksempel på tema kan være fartsgrenser, sikkerhetsutstyr og trafikantatferd	Elevene skal få et godt grunnlag for gode holdninger til sikkerhet	Problembasert læring med kort presentasjon	
Vær/føre	Observasjon av trafikken, se etter forskjeller ved trafikantatferden på vinterføre sammenlignet med høst. Reflektere/diskutere hvordan deres egen atferd er når det er glatt, mørkt og/eller snøvær – både som fotgjenger og syklist	Elevene skal vurdere trafikkforhold og lære av sine erfaringer som trafikanter	Gruppearbeid	Vtrl. § 6 Trrgl. § 13
Prosjekt (valgfritt tema)	Holdningskampanje Skriftlig/praktisk fordypningsarbeid Undersøkelse	Elevene skal oppmuntres til å være gode rollemodeller for andre Elevene skal vise sin kompetanse gjennom presentasjoner Elevene skal utvikle kunnskap om trafikken som system og få praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken	Gruppearbeid Individuelt arbeid	

Tabell 4: Vinterbolk

## Vår

I vårbolken er det overordnede temaet vår og risiko. Sykkel bør være hovedfokuset på våren, for å gi elevene mest mulig praktisk trafikkerfaring. Som tidligere nevnt, har alle et forhold til det å sykle. Allikevel er det slik at veldig få vet hvordan syklister skal forholde seg til andre trafikantgrupper – jo tidligere vi kan skape gode holdninger til sykling i trafikken, jo bedre er det. Når alle kjenner til og innretter seg etter sine rettigheter og plikter, vil risikoen for påkjørsel og skade bli mindre. I vårbolken kan elevene videreutvikle sine erfaringer og kunnskap fra høstbolken, ved å for eksempel få mer krevende oppgaver innen sykkeltemaet. På høsten har elevene opparbeidet seg kunnskap om hvilke regler syklister skal forholde seg til. De har vært ute og gjort observasjoner og trent på samhandling og sikkerhet på ”lukkede” plasser. Nå er målet at de skal ta dette ut i trafikken og se hvordan det fungerer i system med andre trafikantgrupper. Elevene kan da bytte på å sykle i trafikken og observere hverandre, og

utveksle erfaringer og observasjoner etterpå. En måte å gjøre dette på, er følgende: elevene lager en rute som de kan gå og sykle gjennom. En slik rute skal inneholde risikofaktorer for begge trafikantgruppene, altså syklister og gående. Alle elevene skal både gå og sykle ruta, for å se saken fra flere sider. Ruta bør legges opp slik at de får varierte omgivelser og utfordringer underveis.

En annen aktivitet i forbindelse med praktisk trafikkerfaring, er noe vi har valgt å kalle ”hendelsesforløp”. Dette går ut på at læreren dikter opp scenario med en trafikalt konflikt, hvor trafikantenes atferd har alt å si for utfallet. Elevene beskriver deretter hendelsesforløpet videre ved rett atferd og feil atferd, og vil på denne måten få bedre forståelse for forsvarlig atferd i trafikken.

På våren går det tydelig mot lysere tider, og det er positivt med tanke på vær- og føreforhold. Vi får bedre oversikt i trafikken og får øye på hindringer og farer tidligere når det er lysere ute. En trafikantgruppe vi ikke har sett på en stund kommer også frem igjen, nemlig motorsyklister og mopedister. Mange ungdommer kjører moped, og som vi har sett i analysekapittelet i denne oppgaven, er det flere ungdomsskoler som bruker mopeder i valgfag trafikk. Det vil være hensiktsmessig for elevene å bli bevisst på disse i trafikken, da de er mindre og ikke like synlige som biler og andre store kjøretøy. I tillegg kan det være en fin måte å videreutvikle elevenes forståelse for andre trafikantgrupper, dersom de får prøve seg på å kjøre og manøvrere en moped. Det er en forutsetning at dette foregår under sikre omstendigheter på lukket område. Allikevel mener vi det ikke er heldig å ha hovedfokuset på mopedøvelser, da valgfag trafikk er ment for alle, ikke kun de som skal ta førerkort. Det kan legges opp slik at de som ønsker mopedøvelser kan få dette i tillegg til opplegget med vanlig tråsykkel, med mål om videreutvikling av kunnskap de har opparbeidet seg i løpet av valgfaget. Samtidig må de som ikke ønsker mopedøvelser, få et alternativt opplegg med sykkel ute i trafikken.

Vårbolken inneholder også førstehjelpskurs. I dette kurset skal elevene lære om plikter og rutiner ved ulykker, og livreddende førstehjelp som frie luftveier og sideleie. Faglæreren skal ha et femdagerskurs inkludert førstehjelpskurs fra Høgskolen i Nord-Trøndelag, og vet derfor hvordan dette skal gjennomføres.

Tema	Aktivitet	Mål	Arbeidsmetode	Aktuelle regler
Sykkel/MC Fotgjenger	Planlegge rute som elevene kan gå og sykle gjennom. Rutene skal inneholde risikofaktorer for begge trafikantgrupper. Alle elevene skal både gå og sykle ruta.	Elevene skal utvikle kunnskap om trafikken som system og få praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken	Gruppearbeid	Trregl. §§ 18, 19
	”Hendelsesforløp” Dikte opp scenario med trafikalt konflikt, hvor trafikantenes atferd har alt å si for utfallet. Elevene beskrive hendelsesforløpet ved rett atferd og feil atferd	Elevene skal kunne vurdere trafikkforhold og vite hva de bør gjøre for å unngå ulykker	Gruppearbeid	Trregl. §§ 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 18, 19 Vtrl. §§ 3, 5, 6, 21, 22
Vær/føre	Observasjon av trafikantatferd på tørt føre, sammenlignet med tidligere observasjoner. Mengden trafikk/ulike trafikantgrupper på våren sammenlignet med høst/vinter – Forskjeller? Konsekvenser?	Elevene skal utvikle kunnskap om trafikken som system	Gruppearbeid	Vtrl. § 6 Trregl. § 13
Førstehjelp	Førstehjelpskurs	Valgfaget skal gi kunnskap om rutine ved ulykker, og livreddende førstehjelp	Problemorientert undervisning	Vtrl. § 12

Tabell 5: Vårbolke

Drøftingen illustrerer et undervisningsopplegg og bakgrunnen for dette. Vi har tenkt at de 57 timene valgfaget har til rådighet kan fordeles slik: åtte timer til første del av sommerbolken, 16 timer på høsten, 13 timer i vinterbolken, 16 timer på våren og til slutt 4 timer i siste del av sommerbolken. Grunnen til at vi har valgt å fordele det slik, er at sommerbolken, både del 1 og 2 er preget av tradisjonell klasseundervisning og dermed tar noe kortere tid. Aktivitetene som ligger under høsten og våren mener vi bør få flest timer, fordi det er her det er mest fokus på praktiske øvelser. Disse tar lenger tid, og bør ha et sterkere fokus med tanke på det vi anser som hovedmålet i læreplanen, og som også er vår problemstilling, nemlig at elevene skal utvikle kunnskap om trafikken som system og få praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken. Andre aktiviteter som også er aktuelle å inkludere i opplegget, er analyse av og diskusjon rundt faktiske trafikkulykker – kanskje spesielt de hvor ungdommer er representert. Vi syns det noen skoler gjør, med at de besøker bilbergingsfirma, er en svært god ide. I tillegg er det mulig å gjøre ulike variasjoner av observasjonsoppgaver. Det vi mener er viktigst i den

forbindelse, er at elevene får reflektere over både positive og negative situasjoner og handlinger. Dette fordi de både skal tenke på hvordan systemet fungerer og hvorfor, men også tenke risiko og konsekvenser når noen bryter reglene i systemet.

### Videre forskning

Ved videre forskning innen dette temaet, kan man med fordel benytte andre forskningsmetoder. Det kan eksempelvis være at man følger undervisningen til en skole som tilbyr valgfaget eller tester ut opplegget vi har laget. Det vil være svært interessant for oss å få svar på om opplegget vårt oppfyller kravene i læreplanen, og hvorvidt det er opplevd som motiverende og holdningsskapende for elevene.

Dersom vi skulle gjort oppgaven på nytt, med den kunnskapen og de erfaringene vi sitter igjen med i dag, ville vi vært tidligere ute med å kontakte skolene som tilbyr valgfaget. Vi kunne gjennomført intervju og/eller observasjon, for lettere å se hvordan faget faktisk legges opp og hvilke aktiviteter som fungerer.

Vi synes forskningen i denne oppgaven har vært interessant, og tror det ville være lærerikt å ta det et skritt videre ved at man reiser ut til skolene.

### Kritikk til egen forskning

Som kritikk til egen forskning, vil vi si at vi med fordel kunne vært tidligere ute med å inkludere skolene som tilbyr valgfaget i oppgaven. På den måten, kunne vi fått flere svar og dermed bedre innsikt i hvordan faget legges opp. Vi var såpass sent ute, at flere av skolene har hatt vinterferie i perioden og dermed ikke besvart spørsmålene våre.

### Konklusjon

Før vi presenterer vår konklusjon, ønsker vi å gjenta vår problemstilling. Problemstillingen lyder som følger:

*”Hvordan bør undervisningen i valgfag trafikk legges opp, slik at den gir best mulig praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken?”*

Gjennom analyse og drøfting av læreplanen og informasjonen vi har fått fra våre informanter, er vi kommet frem til at det finnes flere måter å legge opp undervisningen i valgfag trafikk.



Vår oppgave har vært å finne ut hvilket opplegg som gir den beste praktiske erfaringen med forsvarlig atferd i trafikk. I innledningen skrev vi at vi ville komme med konkrete forslag til aktiviteter som underbygger disse momentene, siden det er såpass stort rom for tolkning. For å finne svaret på hvilke aktiviteter som best besvarer vår problemstilling, har vi drøftet de ulike momentene læreplanen vektlegger og dermed kommet frem til et opplegg vi synes ivaretar temaene i læreplanen på en god måte.

På bakgrunn av vårt pedagogiske aspekt, nemlig Den didaktiske relasjonsmodellen (DRM), John Goodlads læreplannivåer samt arbeidsmåter, mener vi det er viktig at undervisningen legges opp til arbeid i grupper så langt det lar seg gjøre. Grunnen til det, er at vi tror at elevene da vil få mest mulig lik erfart læreplan, samtidig som at de får muligheten til å reflektere, ta selvstendige valg og få et forhold til oppgavene de jobber med. Som vist tidligere, i DRM, påvirker arbeidsmåtene blant annet elevenes forutsetninger for å lære, innholdet i arbeidet og lærerens forutsetning for oppfølging og tilbakemelding.

Vi mener at dersom elevene får jobbe selvstendig med praktiske oppgaver når det er mulig, vil de få nyttige erfaringer med selvstendighet og ansvarlighet i trafikken, hvilket vi ser på som et av læreplanens overordnede mål. Det er også viktig å gi elevene et godt teoretisk fundament ved begynnelsen av faget, slik at de har forutsetninger for å videreutvikle seg som ansvarlige og selvstendige trafikanter gjennom praktisk erfaring med forsvarlig atferd. Best mulig praktisk erfaring får de altså ved refleksjon og diskusjon i forbindelse med praktiske øvelser i ulike situasjoner, underbygget av relevant teori.

## Referanser

Bø, I., & Helle, L. (2002). *Pedagogisk ordbok*. Oslo: Universitetsforlaget.

BilNorge, R. (2014, November 18). *www.bilnorge.no*. Hentet Februar 24, 2015 fra <http://www.bilnorge.no/artikkel.php?aid=43079>

Illeris, K. (1999). *Læring* (1. utgave. utg.). Roskilde, Danmark: Roskilde Universitetsforlag.

Kunnskapsdepartementet. (2013, mai 14). Læreplan i valgfaget trafikk. Oslo: Utdanningsdirektoratet.

Kunnskapsdepartementet. (u.d.). Meld. St. 22 (2010-2011). Oslo: Kunnskapsdepartementet.

Loeng, S. (2013, November 13). Den didaktiske relasjonsmodellen. Stjørdal: HiNT.

Lyngsnes, K., & Rismark, M. (2001). *Didaktisk arbeid* (2. utgave. utg.). Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.

Moe, D. (2013). *Kjøreprosessen*. Trondheim: Eget forlag: Demoe AS.

Moe, D. (2008). *Menneske, risiko og kjøreatferd*. Trondheim: Eget forlag: Demoe AS.

Noack, T. (2014, mars 12). *Store Norske Leksikon*. Hentet Februar 26, 2015 fra <https://snl.no/samhandling>

Ravlo, G. (2013). Aktsomhetskravet i vegtrafikken. Stjørdal: HiNT.

Statens Vegvesen m.fl. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017*. Norge: Statens vegvesen m.fl.

Sylte, A. L. (2013). *Profesjonspedagogikk* (1. utgave. utg.). Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.

Thagaard, T. (2009). *Systematikk og innlevelse - en innføring i kvalitativ metode* (3. utgave. utg.). Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke AS.

Torsmyr, K., Nermark, J., & Moe, D. (2013). *Veien til førerkortet*. Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund.

Trafikkreglene av 21. Mars 1986 nr. 747

Utdanningsdirektoratet. (2013, Juni 14). Veiledning til valgfaget trafikk. Oslo: Utdanningsdirektoratet.

Vegdirektoratet. (2013). *Håndbok 252: Læreplan for førerkortklasse B, Bkode 96 og BE*. Oslo: Vegdirektoratet.

Vegtrafikkloven av 18. Juni 1965 nr. 4

## Vedlegg 1: matrise, oversikt over svar på åpen spørreundersøkelse

<b>Spørsmål</b>	<b>1. Hvordan legger dere opp undervisningen i valgfag trafikk?</b>	<b>2. Bruker dere veilederen som finnes i valgfaget til hjelp i undervisningen? Hvis ja, hva er du fornøyd/ikke fornøyd med i veilederen?</b>	<b>3. Har du noen konkrete eksempler på aktiviteter dere har i undervisningen?</b>	<b>4. Samarbeider dere med trafikkskolene i distriktet? Hvis ja, hva samarbeider dere om?</b>
<b>Skoler</b>				
Informant A	Praktiske oppgaver, diskusjoner, observasjoner, teoretisk og praktisk prøve, teoriundervisning.	Bruker veilederen som et rammeverk for undervisningen.	Prosjektarbeid i trafikksikkerhet. Innblikk i trafikkulykke hos bilbergingsfirma.	Ingen direkte kontakt. Elevene tar kontakt for mørkedemo.
Informant B	(Vurderer å starte med faget)		(Fokus på moped)	
Informant C	Grupper på 18 elever. Teori i klasserom og praksis ute. Prosjektarbeid.	Brukt fagplan fra udir, ikke veileder, men ønsker å bruke det neste år.	Besøk til trafikksikkerhetssenter og bilbergingsfirma for innblikk i trafikkulykker.	Kontakt, men ikke konkret samarbeid. Elevene tar kontakt for mørkedemo.
Informant D	Todelt – et halvt år med trafikk og mopedopplæring, og et halvt år med båtførerprøve.	Kikket på, men ikke brukt.	Kjøring med moped.	Ingen kontakt.
Informant E	90min/uke. Grupper på 36 eller 18 elever avhengig av trafikalt grunnkurs.	Bruker litt. Gode forslag til oppgaver og aktiviteter, men syns den er begrenset.	Analyse av skolevei, reflekskampanje, prosjektarbeid "tør du?" og ulykkessted(rollespill).	Samarbeider med en skole ift. mørkedemo. Trafikkskolen hjelper til faglig om nødvendig.
Informant F	Trafikalt grunnkurs i egne bolker med 11 elever. Gruppe på 22 elever i faget ellers, ved fordypning i andre tema i faget.	Lite brukt, men kommer til å bruke den mer fremover.	Planlegger sykling til våren. Diskusjoner av egenlaga trafikksituasjoner. Rollespill og fremføringer.	Samarbeider ikke med trafikkskole.

Vedlegg 2: Intervjuguide, Trygg Trafikk

1. Hvilke typer engasjement har det vært hos Trygg Trafikk i forbindelse med etablering av valgfaget?
2. Hva er deres oppfatning av trafikalt grunnkurs som en del av valgfaget?
3. Hvilke typer materiell skal lages i forbindelse med valgfaget?
4. Hvem mener dere egner seg best til å undervise i faget?
5. Vi har hørt at TT betaler for at lærere skal ta kurset (på HiNT) som kreves for at man skal kunne undervise i faget – stemmer dette?
  - Hva er bakgrunnen for det?
6. Læreplanen er veldig åpen i forhold til hvordan læreren kan legge opp undervisningen. Hva er deres syn på det?

### Vedlegg 3: Læreplan i valgfag trafikk

#### Formål

Valgfagene skal bidra til at elevene, hver for seg og i fellesskap, styrker lysten til å lære og opplever mestring gjennom praktisk og variert arbeid. Valgfagene er tverrfaglige og skal bidra til helhet og sammenheng i opplæringen.

Arbeidet med trafikksikkerhet i Norge har som visjon at ingen skal bli drept eller hardt skadet i trafikken. Ungdom er overrepresentert på ulykkesstatistikken, og regjeringen har fastsatt ambisiøse mål for å redusere ungdomsulykkene. Grunnlaget for holdninger til sikkerhet dannes tidlig, og opplæring er et viktig virkemiddel for å redusere ulykkesrisikoen. Valgfaget skal bidra til å utvikle kunnskap om trafikken som system og gi praktisk erfaring med forsvarlig atferd i trafikken. Opplæringen har også et langsiktig perspektiv og skal gi elevene et grunnlag for å utvikle seg som ansvarlige og selvstendige trafikanter.

Valgfaget skal bidra til at elevene forstår hvorfor vi har trafikkregler, og hva som menes med å være hensynsfull, oppmerksom og forsiktig. Gjennom faget skal elevene motiveres til kommunikasjon og samhandling i trafikken. Elevene skal kunne vurdere trafikkforhold og vite hva de bør gjøre for å unngå ulykker. Faget skal gi kunnskap om sikre kjøretøy, rutiner ved ulykker og livreddende førstehjelp. Opplæringen skal oppmuntre elevene til å lære av sine erfaringer som trafikanter og til å være gode rollemodeller for andre.

Skolen skal legge til rette for bred variasjon i metoder og ta i bruk forskjellige læringsarenaer. I valgfaget trafikk er det naturlig at skolen samarbeider med etater og organisasjoner som er opptatt av samferdsel og trafikksikkerhet. Deler av opplæringen må skje ute i trafikken, og den må legge til rette for praktisk trening med klare regler og under forsvarlige forhold. Valgfaget trafikk skal ta utgangspunkt i elevenes egne erfaringer som trafikanter, både som fotgjengere, syklistere og passasjerer. Elevene kan vise sin kompetanse gjennom demonstrasjoner, diskusjoner og presentasjoner.

Valgfaget henter hovedelementer fra naturfag, matematikk og kroppsøving og elementer fra samfunnsfag og RLE.

For elever på 10. trinn kan skolen velge å tilrettelegge for *Trafikalt grunnkurs* eller annen trafikkrelatert opplæring. Valgfaget inneholder alle komponentene i *Trafikalt grunnkurs*, som er trinn 1 i føreropplæringen. Skolen tilrettelegger selv for at elever kan få valgfaget godkjent som *Trafikalt grunnkurs* etter gjeldende bestemmelser fra veimyndighetene.

#### Hovedområder

Valgfaget er strukturert i to hovedområder. Hovedområdene utfyller hverandre og må ses i sammenheng.

#### Oversikt over hovedområdene:

Hovedområder	
Mennesket i trafikken	Risiko og sikkerhet

#### Mennesket i trafikken

Hovedområdet omfatter forståelse for hvorfor vi har trafikkregler, og hva elevene selv kan

gjøre for å bidra til en effektiv og sikker trafikkavvikling. Bevissthet om betydningen av kommunikasjon og samhandling i trafikken er sentralt. Prosessen som foregår når vi sanser, oppfatter, beslutter, reagerer og automatiserer handlinger, inngår i dette hovedområdet. Det inneholder også refleksjon over egne valg og risikovurderinger. Området omfatter begrunnelser for hvorfor vi har formell trafikkopplæring, og hvorfor øvingskjøring er viktig. Førstehjelp og rutiner på et skadested hører også med til dette hovedområdet.

### **Risiko og sikkerhet**

I dette hovedområdet inngår øvelser og refleksjon som et grunnlag for elevenes forståelse av sammenhengen mellom krefter, risiko, kroppens tåleevne og bruk av sikkerhetsutstyr. Området omfatter demonstrasjoner under forskjellige vær- og føreforhold og i mørke. Opplæringen skal gi kunnskap om funksjonene til kjøretøy og krav til forskriftsmessig bruk og vedlikehold. Hovedområdet omhandler hvilke tiltak som bidrar til å hindre ulykker, og hvilke tiltak som kan redusere skadeomfanget ved en eventuell ulykke.

### **Timetall**

Valgfaget trafikk: 57 årstimer

Timetallet er oppgitt i 60 minutters enheter.

### **Grunnleggende ferdigheter**

Grunnleggende ferdigheter er integrert i kompetansemålene på fagets premisser.

Kompetansemål

### **Trafikk**

#### **Mennesket i trafikken**

Mål for opplæringen er at eleven skal kunne

- følge trafikkregler og demonstrere hva hensynsfull, oppmerksom og forsiktig atferd er
- gi praktiske eksempler på og reflektere over hvordan sansing og reaksjoner, kommunikasjon og samhandling påvirker trafikkavvikling og trafiksikkerhet
- diskutere hvordan oppmerksomhet og rusmidler kan påvirke sanser og reaksjonsevne i trafikken
- foreta risikovurdering av egen skolevei og forklare sammenhengen mellom erfaring og ulykkesrisiko
- demonstrere hvilke plikter og hvilket ansvar de har ved en trafikkulykke, og utføre livreddende førstehjelp gjennom praktiske øvelser

#### **Risiko og sikkerhet**

Mål for opplæringen er at eleven skal kunne

- vurdere fart, krefter og risiko i forskjellige trafiksituasjoner og drøfte resultatene
- vise hvordan trafiksikkerhetsutstyr kan redusere skader, og hvorfor det er viktig å bruke utstyret riktig
- presentere eksempler på trafiksikkerhetstiltak som reduserer faren for ulykker ved trafikk i mørke og under forskjellige vær- og føreforhold

demonstrere at et kjøretøy er i forsvarlig og forskriftsmessig stand og utføre sikkerhetskontroll og vedlikehold

Vurdering

Bestemmelser for sluttvurdering:

### Standpunktvurdering

Årstrinn	Ordning
Når faget avsluttes	Elevene skal ha en standpunktkarakter

### Eksamen for elever

Årstrinn	Ordning
Når faget avsluttes	Det er ikke eksamen i faget

### Eksamen for privatister

Årstrinn	Ordning
Når faget avsluttes	Det er ikke privatistordning i faget

De generelle bestemmelsene om vurdering er fastsatt i forskrift til opplæringslova.



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

**Forfatter(e):** Linda Anderson og Madeleine Aspebakken

**Norsk tittel:** Valgfag trafikk i ungdomsskolen

**Engelsk tittel:** Optional subject (Traffic) in junior high school

**Studieprogram:** Trafikklærerutdanning

**Emnekode og navn:** Kandidatoppgave TLB251

**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:** 27.2.2015

Madeleine Aspebakken  
underskrift

Linda Anderson  
underskrift

\_\_\_\_\_  
underskrift

\_\_\_\_\_  
underskrift

