

FoU-RAPPORT

Evaluering av gjennomføring av opplæring i utrykningskjøring

Kåre Robertsen
Hilde Kjelsrud
Rolf Robertsen
Ståle Lødemel
Petter Helmersen Bogfjellmo
Randi Brynhildsvoll
Ann-Magritt Kummenje

Nord universitet
FoU-rapport nr. 91
Bodø 2023

Evaluering av gjennomføring av opplæring i utrykningskjøring

Kåre Robertsen

Hilde Kjelsrud

Rolf Robertsen

Ståle Lødemel

Petter Helmersen Bogfjellmo

Randi Brynhildsvoll

Ann-Magritt Kummenje

Nord universitet

FoU-rapport nr. 91

ISBN 978-82-7456-859-4

ISSN 2535-2733

Bodø 2023

[Creative Commons Attribution Licence \(CC BY\)](#)

Dekangodkjenning

Tittel Evaluering av gjennomføring av opplæring i utrykningskjøring	Offentlig tilgjengelig Ja	Publikasjonsnr. 91
	ISBN 978-82-7456-859-4	ISSN 2535-2733
	Antall sider og bilag 43	
Emneord Utrykningskjøring, føreropplæring, trafikksikkerhet	Keywords Emergency driving, driver training, road traffic safety	
Forfatter(e) / prosjektmedarbeider(e) Kåre Robertsen, Hilde Kjelsrud, Rolf Robertsen, Ståle Lødemel, Petter Helmersen Bogfjellmo, Randi Brynhildsvoll, Ann-Magritt Kummenje	Prosjekt Rapporten er en kartlegging av gjennomføringen av opplæring for utrykningskjøring. Den viser med bakgrunn i de forskningsmetoder som er valgt, i hvilken grad opplæringen fungerer etter intensjonen gitt i forskrift og læreplan	
Oppdragsgiver(e) Statens Vegvesen	Oppdragsgivers referanse Christina Eriksen	
Alle FoU-rapporter/ arbeidsnotat skal utstyres med en Creative Commons (CC)-lisens, som definerer betingelsene for gjenbruk. Lisensene krever at opphavspersonen navngis og at endringer indikeres.		
Kryss av for valgt lisens (obligatorisk): <input checked="" type="checkbox"/> <u>Navngivelse/ CC BY</u> Den mest åpne/standard open access-lisensen som tillater ubegrenset gjenbruk.		
<input type="checkbox"/> <u>Navngivelse-Del på samme vilkår/ CC BY-SA</u> Nye arbeid må ha samme lisens som det opprinnelige arbeidet		
<input type="checkbox"/> <u>Navngivelse-Ingen bearbeidelse/ CC BY-ND</u> Ved bearbeidning av materialet, kan det nye materialet ikke deles		
Prosjektansvarlig (navn/sign.) Kåre Robertsen, Universitetslektor. 		
<ul style="list-style-type: none"> • Publikasjonen er vurdert etter gjeldende vitenskapelige standarder, nasjonale forskningsetiske retningslinjer, samt retningslinjer for forvaltning av forskningsdata ved Nord universitet. • Det foreligger ikke egeninteresser/ situasjoner som er egnet til å påvirke vurderingen av innholdet i denne publikasjonen, f. eks. økonomiske interesser i publikasjonens tema. 		
Intern kvalitetssikrer utpekt av dekan (navn/sign.) Thomas Wold, Førstemanuensis 		
Dato 2/3-23	Dekan (navn/sign.) Gay A Alsos	

Forord

Vi vil med dette rette en takk til Statens vegvesen for tilliten som er utvist i å tildele Faggruppe trafikk ved Handelshøgskolen (HHN) Nord universitet oppdraget med *Evaluering av gjennomføring av opplæring i utrykningskjøring*. Oppdraget har vært interessant og lærerikt, men også krevende. Vi håper på et godt samarbeid med Statens vegvesen i tilsvarende prosjekter også i fremtiden.

Vi vil også rette en stor takk til informantene og respondentene i studien. Uten disse hadde ikke denne rapporten blitt realisert.

Nord universitet
Stjørdal, 30.juni 2022

Sammendrag

Rapporten er utarbeidet av Faggruppe trafikk ved Handelshøgskolen (HHN), Nord universitet på oppdrag fra Statens vegvesen. Forskningsmetodisk anvendes et flermetodedesign, hvor det inngår systematisk litteraturstudie (dokumentanalyse), spørreundersøkelser, observasjon av pedagogisk praksis og semistrukturerte intervju.

Dokumentanalysen gir et lite historisk tilbakeblikk, og videre en analyse av lærerplanens grunnintensjoner og føringer. Læreplanen bygger på et konstruktivistisk kunnskaps- og læringssyn, der mennesket (eleven) er aktiv, målrettet og ønsker å delta i, og påvirke egen læringsprosess.

Både kursarrangører, elever som har gjennomført opplæring kode 160 og enkeltinstruktører gir et svært positivt inntrykk av opplæringen som gjennomføres. Kvaliteten på opplæringen og undervisningspersonalet får høy score på spørreskjemaene, men det rapporteres at det er en del pedagogiske ulikheter instruktørene imellom. Det anvendes jevnt over varierte undervisningsmetoder, og det iverksettes tiltak der elevene med ordinær undervisning ikke når læringsmålene.

Alle tema i lærerplanen blir behandlet i opplæringen, dog en urovekkende stor del av elevene rapporterer at de ikke har gjennomført utrykningsoppdrag 1 og 2. Elev i baksete ordningen får høy score både av instruktørene og elevene. Det kommer fram av evalueringen at det kan legges mer til rette for at elevene som sitter i baksete blir mer aktiv. En stor del av instruktørene er ikke bevisst å legge til rette for læringsprosesser i de øvre lag av GDE matrisen.

Instruktørene har en variert bakgrunn, hvor flest kommer fra brann og redning. Deretter fra helsesektoren og så politiet. Noen har ervervet sin instruktørkompetanse med bakgrunn i sin trafikk lærerkompetanse i tillegg til utrykningskompetanse. I kronologisk rekkefølge har de fleste gjennomført sin instruktørutdanning ved hhv Politiet, Nord universitet og Høgskolen i Nord-Trøndelag (i dag Nord universitet). Flesteparten av instruktørene har fra 5 til 20 års utrykningsbakgrunn før de fikk godkjenning som instruktør.

Det kommer til syne under evalueringen at i enkelte geografiske områder har elever som påbegynner opplæring i utrykning noe begrenset kjøreefaring. Dette kan være en utfordring med tanke på måloppnåelse. Det er delt syn blant instruktørene som har deltatt i denne undersøkelsen på hvor stor utfordring dette er.

Summary

The report has been prepared by the Road Traffic Department at the Norwegian Business School (HHN), Nord University on behalf of the Norwegian Road Administration. In terms of research methodology, a multi-method design is used, which includes a systematic literature study (document analysis), surveys, observation of educational practice and semi-structured interviews.

The document analysis provides a small historical retrospective, and further an analysis of the teacher plan's basic intentions and guidelines. The curriculum is based on a constructivist view of knowledge and learning, where the person (student) is active, purposeful and wants to participate in and influence their own learning process.

Both course organisers, students who have completed training code 160 and individual instructors give a very positive impression of the training that is carried out. The quality of the training and the teaching staff receive high scores on the questionnaires, but it is reported that there are some pedagogical differences between the instructors. Varied teaching methods are used consistently, and measures are taken where pupils with ordinary teaching do not achieve the learning objectives.

All topics in the teacher's plan are dealt with in the training, however a disturbingly large proportion of the pupils report that they have not completed emergency assignments 1 and 2. Pupils in the backseat scheme receive high scores from both the instructors and the pupils. It emerges from the evaluation that more arrangements can be made to ensure that pupils who sit in the back seat become more active. A large part of the instructors are not aware of facilitating learning processes in the upper layers of the GDE matrix.

The instructors have a varied background, with most coming from fire and rescue. Then from the health sector and then the police. Some have acquired their instructor competence with a background in their traffic teacher competence in addition to emergency response competence. In chronological order, most have completed their instructor training at the Police, Nord University and Nord-Trøndelag University College (today Nord University). The majority of the instructors have from 5 to 20 years of service before they received approval as an instructor.

It becomes apparent during the evaluation that in certain geographical areas students who begin training in emergency services have somewhat limited driving experience. This can be a challenge in terms of goal attainment. There is a shared view among the instructors who have taken part in this survey as to how big a challenge this is.

Innhold

1	Innledning.....	6
1.1	Oppdragsforståelse	6
2	Metode / Forskningsstrategi	7
2.1	Innledning.....	7
2.2	Flermetodedesign / Triangulering.....	7
2.3	Systematisk litteraturstudie og analyse av læreplan	7
2.4	Spørreundersøkelse.....	7
2.4.1	Spørreskjema til utrykningsinstruktører	7
2.4.2	Spørreskjema til kode-160-elever	7
2.5	Observasjon av pedagogisk praksis	8
2.6	Intervju	8
3	Resultater og funn	8
3.1	Teoretisk analyse av læreplan	8
3.1.1	Innledning.....	8
3.1.2	Et lite historisk tilbakeblikk.....	9
3.1.3	Læreplanens grunnideer og intensjoner i lys av relevante pedagogiske og psykologiske teorier og føringer	11
3.2	Resultater spørreskjema instruktører	13
3.2.1	<i>Innledningstekst spørreskjema Instruktører</i>	13
3.2.2	<i>Svar spørreskjema instruktører</i>	14
3.3	Resultater Spørreskjema elever	19
3.3.1	Innledningstekst spørreskjema elever	19
3.3.2	Svar Spørreskjema kode-160-Elever.....	19
3.3.3	Oppsummering funn Intervju instruktører.....	27
3.4	Observasjon av pedagogisk praksis	28
3.4.1	Innledning observasjon av pedagogisk praksis	28
3.4.2	Resultat fra observasjon av pedagogisk praksis.....	28
3.4.3	Resultater Instruktørenes bakgrunn	30
4	Diskusjoner og drøftinger	34
4.1.1	Spørsmål 1: Karakteristika kursarrangørs arbeid med opplæringen	34
4.1.2	Spørsmål 2: Instruktørenes kompetanse	35
4.1.3	Spørsmål 3: Undervisningsmetoder og organisering	36
4.1.4	Spørsmål 4: GDE matrisens øvre nivåer	37

4.1.5	Spørsmål 5: Hva kjennetegner instruktørens metode under veiledning	37
4.1.6	Spørsmål 6: Hvordan instruktørene legger til rette undervisning ved manglende elevforutsetninger	38
4.1.7	Spørsmål 7: Ordningen med fratrek ved deltagende observasjon.....	39
4.1.8	Spørsmål 8: Instruktørens bakgrunn	39
5	Konklusjon og videre arbeid	40
6	Kilder.....	42
7	Figuroversikt.....	43
8	Tabelloversikt	43

1 Innledning

Rapporten er utarbeidet av Faggruppe trafikk ved Handelshøgskolen (HHN), Nord universitet på oppdrag fra Statens vegvesen. Prosjektet omhandler en kartlegging av gjennomføringen av opplæring for utrykningskjøring. Med bakgrunn i de forskningsmetoder som er brukt, viser rapporten i hvilken grad opplæringen fungerer etter intensjonen gitt i forskrift og læreplan.

Gjennomføringsperioden for studien var fra primo januar til 30. juni 2022.

Følgende personer har på ulike vis bidratt inn i gjennomføringen av prosjektet:

Kåre Robertsen (prosjektleder)

Hilde Kjelsrud

Rolf Robertsen

Ståle Lødemel

Petter Helmersen Bogfjellmo

Randi Brynhildsvoll

An-Magritt Kummeneje

Rapporten er strukturert med en *Innledning* som angir rapportens struktur og beskriver oppdragsforståelsen, et *Metodekapittel* som gjør rede for datainnsamling og analyse, et kapittel hvor de viktigste *Resultater og funn* presenteres, samt et *Diskusjons- og drøftingskapittel* hvor de ulike funn sammenholdes med oppdraget problemsstillinger.

1.1 Oppdragsforståelse

Rapporten er en kartlegging av gjennomføringen av opplæring for utrykningskjøring. Den viser med bakgrunn i de forskningsmetoder som er valgt, i hvilken grad opplæringen fungerer etter intensjonen gitt i forskrift og læreplan.

Konkret er følgende undersøkt:

- Hva karakteriserer kursarrangørs arbeid med opplæringen?
- Har instruktørene kompetanse til å forstå, og pedagogiske verktøy til å undervise etter gjeldende læreplan?
- Hvilke undervisningsmetoder tar instruktørene faktisk i bruk, og hvordan organiseres elevene?
- I hvilken grad gir undervisningspraksis faktisk rom for læringsprosesser innenfor de øverste lag av GDE- matrisen?
- Hva kjennetegner instruktørenes metoder under veiledning?
- Hvordan legger instruktørene til rette for opplæring slik at elever med ulike forutsetninger og varierende omfang av kjøreefaring i klasse B kan nå målene for opplæringen?
- Hva gjør instruktøren dersom eleven ikke er i stand til å nå målene for opplæringen?
 - Med spesiell interesse hva instruktøren gjør dersom eleven ikke har god nok kjøreteknisk ferdighet til å nå målene for veiledningstimen på trinn 2
- Elevene får fratrekk for å sitte på når det er andre elever i bilen. Har ordningen med *påsitt* tiltenkt effekt?

- Hvilken bakgrunn har den enkelte instruktør? Eksempelvis hvilken nødetat instruktøren kommer fra, hvor lang praktisk egen erfaring instruktøren har og hvor lenge det er siden instruktøren fikk sin utdanning.

2 Metode / Forskningsstrategi

2.1 Innledning

For å løse oppdraget med å kartlegge og analysere hvorvidt opplæringen i utrykningskjøring foregår etter intensjonene i forskrift og læreplan, er forskningsmetodene listet opp under tatt i bruk. Det forskningsmetodiske er oversendt til vurdering til SIKT (NSD) og godkjent.

2.2 Flermetodedesign / Triangulering

Triangulering er i denne studien forstått som at det tas i bruk flere forskningsmetoder, hvor en kan sammenstille resultater fra hver av forskningsmetodene. Triangulering, eller flermetodedesign ble benyttet for å sikre datamateriale med høy troverdighet, validitet og kvalitet. Trianguleringen består av forskningsmetodene beskrevet under.

2.3 Systematisk litteraturstudie og analyse av læreplan

Det er gjennomført systematiske litteratursøk og gjennomført litteraturstudie og dokumentanalyse som bakteppe og grunnlag for arbeidet med å belyse de problemstillinger som reises i oppdragsbeskrivelsen. Hensikten med dette arbeidet har vært å beskrive sentrale, bakenforliggende faktorer som danner grunnlaget for kunnskaps- og begrepsforståelse, intensjoner og pedagogisk-ideologiske grunnlag som kommer til uttrykk i dagens læreplan og Utrykningsforskriften.

2.4 Spørreundersøkelse

Spørreundersøkelse er brukt som en metode for å samle data om det aktuelle forskningsområdet.

Spørreskjemaene inneholdt både kvantitative og kvalitative spørsmål. Spørsmålene ble stilt til et utvalg personer (respondenter), enten med faste svaralternativer som de skal velge mellom, eller med fritekstalternativer. Plattform for spørreskjema er Nettskjema, produsert og administrert gjennom Universitetet i Oslo. Spørreskjema er meldt inn og godkjent gjennom Meldeskjema for personopplysninger til SIKT (NSD) samt at det er gjort en særskilt databehandleravtale mellom Statens Vegvesen og Nord universitet.

2.4.1 Spørreskjema til utrykningsinstruktører

For å kartlegge gjennomføringen av opplæring for utrykningskjøring, ble det sett på som viktig å få frem instruktørens egne opplevelser og meninger. Det ble i den forbindelse utarbeidet spørreskjema for denne informantgruppen. Informantene er instruktører som arbeider ved opplæringsinstitusjoner i henhold til liste om godkjente kursarrangører for Utrykningskompetansebevis kode 160 på vegvesen.no. Spørreskjemaet ble sendt informantene på epost.

2.4.2 Spørreskjema til kode-160-elever

For å kartlegge gjennomføringen av opplæring for utrykningskjøring, ble det sett på som viktig å få frem elevene sine opplevelser og meninger. Det ble i den forbindelse utarbeidet et spørreskjema. Informantene vil være elever som har gjennomført opplæring og bestått eksamen i årene 2020 og 2021. Spørreskjemaet ble sendt til informantene på epost, sammen med informasjon om hvordan de skulle forholde seg om de ikke ønsket å delta.

2.5 Observasjon av pedagogisk praksis

Observasjon av pedagogisk praksis anvendes i studien som en metode for å samle inn data fra reelle undervisningssituasjoner. Forskeren vil være fysisk til stede der læringsarbeidet / undervisningen foregår. Ved observasjon av pedagogisk praksis ønsker vi å finne om det er utfordringer i dagens læreplaner for utrykning, som kan være gjenstand for endringer i framtidig justering av læreplanene. Det er med andre ord ikke tilsyn som skal gjennomføres.

For å systematisere innhenting av data samt det skriftlige som kommer frem i etterkant, ble det fokusert på følgende områder:

Elevers ferdigheter og kunnskaper knyttet til vanlig bilkjøring.

Har eleven god nok kompetanse til å påbegynne / øve på utrykningskjøring?

Hvordan aktiviseres påsitt-eleven som er deltagende i baksetet (hvis det er noen)?

Hvordan organiseres kjøretiden?

Deles det opp i kortere økter med flere refleksjonspauser, eller foregår det utrykningskjøring i en hel kjøretime eller mer?

Bruk av pedagogiske verktøy.

Hvilken undervisningsform nyttes i bilen. Lærersentrert, elevsentrert, instruksjon eller veilederpreget?

Finnes det spor av GDE rammeverket (ikke nevnt i læreplanen), men inngår det likevel i undervisningen som pågår?

Observatørene fra Nord universitet skrev en kort oppsummering innenfor disse områdene i etterkant av observasjonene.

2.6 Intervju

Intervjuene ble gjennomført som individuelle intervju, eller som gruppeintervju med en eller flere informanter med utgangspunkt i en intervjuguide. Det ble ikke gjort lydopptak av intervjuene.

Det ble vurdert å eventuelt gjøre intervju både av instruktører og av elever. Intervjuenes hovedhensikt var å verifisere spørreskjemaene. Da elevenes svar ble entydige, ble intervju kun av instruktører gjennomført. Intervjuene ble en kilde til utdypende informasjon i forhold til problemområder som ble beskrevet i spørreskjemaene, og i forskeroppgavens spesifiserte forskerspørsmål. Det ble utformet et informasjonsskriv til informantene i forbindelse med intervjuene. Skrivet ga informantene informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelsen som informant ville innebære. Blant annet beskrives at opplysningene anonymiseres når prosjektet avsluttes/oppgaven er godkjent, noe som etter planen er ved utgangen av juni 2022.

3 Resultater og funn

3.1 Teoretisk analyse av læreplan

3.1.1 Innledning

Dette delkapitlet skal i henhold til tilbudsbeskrivelsen klargjøre og svare ut følgende mål:

- Forklare forskrift og læreplan for utrykning sine grunnideer og intensjon og
- Drøfte læreplanens grunnideer og intensjoner opp mot relevante pedagogiske og psykologiske teorier

For å få en bred forståelse av det uttrykk dagens forskrift og læreplan for utdanningen utrykningsførere har fått, gis det i delkapitlet et kort, historisk tilbakeblikk og en oversikt over den «reisen» som har ført frem til gjeldende læreplan for utdanning til kompetansebevis for kode 160. Dette dannet et bakteppe for spørsmålene knyttet til grunnide, intensjoner og den bakenforliggende kunnskapsforståelsen som kan utledes av de to kulepunktene.

3.1.2 Et lite historisk tilbakeblikk

Diskusjonen om utdanning og hvilken kompetanse utrykningsførere bør eller må være i besittelse av går relativt langt tilbake i tid. Som et eksempel vises det her til Norges offentlige utredninger fra 1976 (NOU 1976:2) hvor man satte fokus på utdanning av ambulanspersonell, også den delen av yrkesutøvelsen som var knyttet til førerkompetanse. Utredningen peker på at «*utdannelsen av ambulanspersonell gjennom mange år har vært preget av tilfeldigheter. Dette har resultert i en stor forskjell i kvaliteten av opplæringen*» (NOU 1976:2, side 5). Utvalget foreslår derfor en utdanning av ambulanspersonell som omfatter en «*trafikal - bilteknisk del, en redningsteknisk del og en medisinsk del*» (NOU 1976:2 side 7). Hva angår den trafikale – biltekniske delen, mener utvalget at den enkelte selv må sørge for nødvendige kunnskaper og kjøretrening med bil da det ikke er tid til dette i ambulanskurset. Dette anbefales testet og godkjent før kandidatene går videre til de øvrige delene av utdanningen. Utvalget anbefaler imidlertid at den enkelte ambulanssjåfør må gjennomgå et glattkjøringskurs og et mørkekjøringskurs ved første anledning (NOU 1976:2).

Kort oppsummert gir utredningen av 1976 klare føringer for et behov om også å styrke ambulanssjåførenes førerkompetanse i tillegg til den rednings- og medisinske kompetansen. Det er god grunn til å anta at god førerkompetanse også gjorde seg gjeldende for de øvrige utrykningsetatene.

Det har ikke lyktes å fremskaffe informasjon om det videre arbeidet med sakskomplekset fra slutten av 70 – tallet til begynnelsen av 90 – tallet. I oktober 2001 utformet Statens vegvesen Vegdirektoratet en egen forskrift om krav til opplæring til kompetansebevis for fører av utrykningskjøretøy (Samferdsels-departementet, 2009) basert på tidligere utarbeidede forslag fra 1991 og 1997 (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2009 b). Parallelt med forskriftsarbeidet ble det også utarbeidet en læreplan til kompetansebevis for utrykningsførere. Forskriften trådte i kraft 1. mars 2002. Læreplanen til kompetansebevis for utrykningsførere, «*Læreplan for obligatoriske kurs. Kompetansebevis for fører av utrykningskjøretøy*» (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2002), ble også ferdigstilt i mars 2002 (dato for ikrafttredelse ikke spesifisert).

Læreplanen av mars 2002 har en form og et uttrykk som var vanlig for læreplaner for føreropplæring da den ble skrevet. Den er inndelt i to hovedkapitler, *Innledning og Kursplan med målformuleringer*. Emneoverskrifter og målformuleringer skulle, sammen med enkle kommentarer, beskrive og gjøre rede for undervisningens form og innhold. Eksempelvis beskrives en ønskelig gjennomføring av undervisningen i den innledende delen 1.5, *Gjennomføring av opplæringen*. Under gjengis noen eksempler på sentrale didaktiske føringer og «råd» for gjennomføring av undervisningen (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2002, side 5);

- *undervisningen må skje i samsvar med allment aksepterte undervisnings-metodiske prinsipper*
- *det er et viktig mål for opplæringen av utrykningsførere å gi økt risikoforståelse. For å fremme risikoforståelse, må undervisningen skje på både fakta-, forståelses- og vurderingsnivå*

- det er viktig at teoretiske og praktiske emner framstår for elevene som en helhet, der teorien legges grunnlaget for den praktiske utføringen
- det er også viktig å vurdere om det kan være behov for noe praksis før teori, for å kunne øke elevens forståelse av teorien
- Den praktiske delen må ha en progresjon som er tilpasset den enkelte kandidat ut fra hans forutsetninger

I tillegg angir planen et minimum antall undervisningstimer i den teoretiske delen på 18 undervisningstimer á 45 minutter. I tillegg viser planen til tre ulike gjennomføringsmodeller for den praktiske delen, avhengig av om det er én, to eller tre elever med i øvingskjøretøyet (se figur under).

Modell 1	Modell 2	Modell 3
1 elev i bilen	2 elever i bilen	3 elever i bilen
2 t. kjøring på glatt føre	2 t. kjøring på glatt føre	2 t. kjøring på glatt føre
25 t. praktisk kjøring	20 t. praktisk kjøring	15 t. praktisk kjøring
27 timer	22 timer	17 timer
	22 timer baksetedeltakelse per elev	34 timer baksetedeltakelse per elev

Figur 1. De ulike modellene for gjennomføring av praktisk øving.

Kilde: Læreplan for obligatoriske kurs. Kompetansebevis for fører av utrykningskjøretøy. Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2002.

Som det fremgår av figuren, omfatter alle modellene minimum to timer kjøring på glatt føre pr elev i tillegg til annen praktisk øving. I tilknytning til den praktiske kjøringen på glatt føre skal det også gjennomføres en innledende og avsluttende del på til sammen en undervisningstime. De praktiske øvingene er nærmere beskrevet i planen og skal gjennomføres på et egnet anlegg (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2002.)

I 2004/2005 ble det gjennomført en omfattende revisjon av trafikkopplæringsforskriften og læreplanene i alle førerkortklasser, hvor ett av formålene var å legge en felles pedagogisk plattform og en generell og prinsipiell opplæringsmodell til grunn (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2009 b, Generelle kommentarer til læreplan og Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2014). I samme dokument pekes det på ulike problemområder og svakheter i den eksisterende opplæring av utrykningsførere som (utfordringsbildet):

- Elevene mangler ofte grunnleggende kompetanse i bilkjøring før opplæring i utrykningskjøring påbegynnes
- Opplæringen kan ha uheldig progresjon
- Mangelfull styring av opplæringen
- Vanskelig å dokumentere deler av opplæringen

I løpet av 2006 ble det derfor startet et arbeid med sikte på å utarbeide et forslag til en helt ny forskrift om krav til opplæring av utrykningsførere, og for å få en helhet og sammenheng mellom forskrift og læreplan for kompetansebevis for utrykningskjøring, ble det også besluttet at det skulle utarbeides en ny læreplan. Hovedmålet med utarbeidelse av ny forskrift og ny læreplan var å få opplæringen på utrykningsområdet opp på samme nivå og ut fra de samme prinsipper og

pedagogisk-didaktiske føringer som ble lagt til grunn i forskriften (Trafikkopplæringsforskriften), læreplanene i de øvrige førerkortklassene som ble gjort gjeldende i 2005 og forskrift om etterutdanning av yrkessjåfører; i arbeidet med utformingen av forslag til ny forskrift er det derfor i stor grad tatt utgangspunkt i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. samt forskrift 16. april 2008 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (Statens vegvesen, Vegdirektoratet. 2009 b. Høringsdokument med kommentarer side 2).

3.1.3 Læreplanens grunnideer og intensjoner i lys av relevante pedagogiske og psykologiske teorier og føringer

I denne delen drøftes noen sentrale momenter som beskriver og forklarer det faglige idegrunnlaget og intensjonene med utformingen av læreplanene i 2005, og følgelig også grunnlaget for læreplanen for kompetansebevis for utrykningskjøring. Fremstillingen er ikke uttømmende, men søker å gi en oversikt over noen av de viktigste faktorene som danner grunnlaget for forståelsesrammen som ligger til grunn for det uttrykk læreplanen for kompetansebevis for utrykning har fått.

Som det fremgår av beskrivelsen i det historiske tilbakeblikket, er grunnlaget for utforming av nåværende «Læreplan – Kompetansebevis for utrykningskjøring» fastsatt 1. juli 2009 og «Forskrift om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (utrykningsforskriften)» med ikrafttredelse 1.7.2009, basert på de samme grunnleggende prinsippene og den samme pedagogisk-didaktiske grunnide og ideologi som læreplan- og forskriftsverket for de øvrige førerkortklassene. I all hovedsak er dette grunnlaget beskrevet i «Håndbok V858, Ny føreropplæring 2005. Faglig grunnlag for forskrifts- og lærplanrevisjonen» (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2014). Håndboken er en justert utgave av utredningen som ble gjennomført av Statens vegvesen, Vegdirektoratet i 2002 (Statens vegvesen, 2002, også kalt «grårapporten») som en del av forarbeidet til læreplanrevisjonene.

Generelt om læreplanen. Læreplanen fra 2009 (Statens vegvesen, Vegdirektoratet. 2009 a) skiller seg fra planen fra 2002 på vesentlige områder både hva gjelder struktur, uttryksform og innhold. Malen for gjennomføring av praktisk utrykningskjøring i opplærings trinn 3 (se figur 1 side 10) er videreført med noen justeringer både i omfang og innhold; eksempelvis er glattkjøringsdelen som man finner i planen fra 2002 tatt ut av planen for 2009. Dette kan ha en sammenheng med endringen i begrep, innhold og arbeidsmåte som fra tidligere «glattkjøring» til «sikkerhetskurs på øvingsbane».

Læreplanen har en struktur og et uttrykk som er lik læreplanene for føreropplæring etter revisjonen i 2005, med generell del og en del som beskriver et opplæringsforløp strukturert i fire trinn. Andre læreplaner for føreropplæringen er strukturert med en kombinasjon av obligatorisk og ikke-obligatorisk opplæring basert på prinsippet at det som kan måles/vurderes ved en prøve, gjøres ikke-obligatorisk. Lærestoff som er vanskelig eller for tidkrevende å vurdere ved en prøve gjøres obligatorisk. I denne læreplanen er det obligatoriske innslaget vesentlig større enn i øvrige læreplaner. Både trinn 1, 3 og 4 har klare og strikte rammer med et obligatorisk og definert innhold, omfang og progresjon. Dette kan gi utrykningsinstruktøren noe mindre handlingsrom for å tilpasse undervisningen til den enkeltes behov da det for trinn 1 og 4 angis et konkret timetall som kan oppfattes som absolutt. For trinn tre angis det oppgitte timetallet som et minimum.

GDE – rammeverket som grunnlag. GDE – rammeverket og GDE-matrisen (Peräaho, M., Keskinen, E. & Hatakka, M., 2004) danner et faglig-pedagogisk/didaktisk og psykologisk fundament og kunnskapssyn (se under) som grunnlag for læreplan og forskrift. Rammeverket beskriver hva

føreropplæring bør inneholde i en hierarkisk oppbygd matrise i fire vertikale og tre horisontale nivå (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2014, se figur side 17). Et femte nivå i det vertikale plan, *det sosiale miljøets betydning for atferd*, ble senere lagt til av Keskinen, (første gang presentert på the 3rd Jointed NORBIT i 2010, internasjonalt publisert i 2014, Keskinen, 2014). Matrisen illustrerer en tilnærming hvor de øverste nivåene i matrisen er styrende for de underliggende nivåene. Dette prinsippet er helt sentralt i strukturering og gjennomføring av opplæringen (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2014 side 17). GDE - rammeverket og matrisen er *et verktøy for evaluering av metoder for føreropplæring langs to dimensjoner på en gang*. I tillegg fremhever rammeverket betydningen av eleven som en aktiv deltaker i egen læreprosess, et viktig element i et konstruktivistisk kunnskaps- og læringssyn (Peräaho et al, 2004 sidene 15 og 20). GDE – rammeverket og matrisen er ikke eksplisitt nevnt i selve læreplandokumentet, kun i forarbeid og grunnlagsdokumenter.

Læreplanens syv gjennomgående tema. Læreplanene er bygd opp rundt syv gjennomgående tema, hvorav fire tema i det vertikale planet er hentet fra GDE - matrisen (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2009 a). De tradisjonelle kunnskaps- og ferdighetstemaene som listes opp i planen er «lover og regler og trafikken som system», «kjøreteknisk ferdighet», «trafikal ferdighet» og «økonomisk og miljøvennlig kjøring». De øvrige gjennomgående tema er «handlings- og vurderingstendenser», «selvinnsikt» og «planlegging samt forberedelse før kjøring». Det er viktig å fremheve betydningen av de tre sistnevnte. Her settes fokus på forhold som evnen til å reflektere over egne egenskaper som styrker og «svakheter/utfordringer», motiver og holdninger som kan ha betydning for den enkelte i yrket som utrykningsfører. Dette er faktorer som ifølge det teoretiske rammeverket virker styrende på atferden og er således viktig å adressere i en opplæringssituasjon med førere av utrykningskjøretøy. Utrykningskjøring er en aktivitet som krever skjerpet oppmerksomhet og evne til å håndtere stress i pressede situasjoner. Tilrettelegging for, bevissthet rundt og bearbeiding av disse faktorene i den praktiske opplæringen anses å være svært viktige nettopp for denne yrkesgruppen.

Et konstruktivistisk kunnskaps- og læringssyn. Det faglige grunnlaget for læreplan og forskrift, «Ny føreropplæring 2005» (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2014, side 1) slår fast at revisjonsarbeidet i stor grad er basert på det ovennevnte GDE – rammeverket. Dette innebærer at læreplanen for utrykningskjøring bygger på et konstruktivistisk lærings- og kunnskapssyn (Peräaho et al, 2004 side 20). I følge Woolfolk (2004) er det ikke en faglig konsensus om hva konstruktivisme er. Det finnes ikke en konstruktivistisk teori, men de fleste kognitive teorier bygger på begrepet konstruktivisme som en antakelse om at det lærende individ konstruerer sin egen kunnskap etter hvert som de tolker og bearbeider sine egne erfaringer. Noen viktige kjennetegn på et konstruktivistisk kunnskaps- og læringssyn som trekkes frem hos Woolfolk (2004) og Peräaho et al, (2004), og som i tillegg alltid må legges til grunn når undervisning planlegges og gjennomføres:

- Ny kunnskap bygges alltid på tidligere erfaringer
- Selve læringsprosessen er viktig i seg selv. Elevene "konstruerer" sin egen kunnskap gjennom erfaring, refleksjon og i dialog med medelever og lærere (sosial interaksjon) - kunnskap overføres ikke direkte fra lærer til elev
- Enkeltmennesket (elevene) er aktivt, målrettet og ønsker å delta og påvirke sine omgivelser som aktive deltakere i egen læringsprosess – elevaktive arbeidsmåter som oppgaveløsning og dialog er anbefalte arbeidsmåter

- Læring er forbundet med aktivitet, tilpasning (til den enkelte elev), utfordringer og aktiv problemløsning

Trinnvis opplæring. Den sekvensielle, trinnvise strukturen i læreplanen skal bidra til at opplæringen har den progresjon og «fordeling/porsjonering» av lærestoffet som gir elevene et best mulig læringsutbytte. Dette innebærer at kompetansen ervervet i ett trinn er en forutsetning for å oppnå et godt læringsutbytte i neste trinn (Samferdselsdepartementet, 2009.) I tillegg vil en trinnvis tilnærming gjøre det lettere å ha kontroll med i hvor stor grad de ulike kompetansemålene i hvert trinn nås (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2014). Læreplanen for utrykningskjøring fremhever at det er elevenes *kjøreferdigheter* som avgjør hvilket trinn eleven befinner seg på, mens det er den samlede måloppnåelse i alle trinn som angir den *kompetansen* eleven skal ha ervervet etter gjennomført opplæring (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2009 a side 6). Dette betyr at instruktør/lærer som en del av trinn 2 må gjøre en kvalitativ vurdering/kartlegging (diagnostisk vurdering) av den enkelte elevs kjøreferdighet i starten av den praktiske opplæringen. Den obligatoriske veiledningstimen ved utgangen av trinnet skal, sammen med vurdering av øvrige mål i trinnet, også bidra å sikre tilstrekkelig kjøreferdighet til å gå videre til neste trinn (utrykningskjøring). Intensjonen med trinnet slik det kommer til uttrykk i planen er å kartlegge elevens erfaringsbakgrunn og øvingsbehov helt starten av trinn 2 og veilede eleven slik at eleven selv kan videreutvikle sin kjøreferdighet (Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2009 a). Det er derfor grunn til å anta at veiledningstimen i større grad anvendes som en form av en kartlegging/diagnostisk vurdering i starten av den praktiske kjøretreningen som grunnlag for å veilede eleven til egenøving mer enn en vurdering av måloppnåelse som avslutning av trinnet. En slik praksis kan derfor allikevel sies å være i tråd med intensjonen slik det er beskrevet i det faglige grunnlaget og i forskrift; å sikre gode nok kjøreferdigheter som grunnlag for neste trinn og/eller eventuelt gi faglige råd og veiledning om hva som behøves av egenøving. På den annen side kan det stilles spørsmål ved hvorvidt en slik praksis blir for lærerstyrt og får preg av en test hvor elevens mulighet til å vurdere egne sterke og svake sider og sin selvinnsikt reduseres.

3.2 Resultater spørreskjema instruktører

Spørreskjemaet ble sendt til 33 opplæringsinstitusjoner for utrykningskjøring, med oppfordring om å videreformidle dette til alle instruktørene som hadde sitt virke ved denne. Det ble mottatt 22 svar fra opplæringsinstitusjonene. Antallet svar kan tyde på at oppfordringen om å sende spørreskjemaet til alle tilsatte ved opplæringsinstitusjonen ikke ble fulgt. På grunn av desimalavrunding kan summen av prosenter i tabeller fravike fra 100 med +/- 1.

3.2.1 Innledningstekst spørreskjema Instruktører

Spørreskjemaet hadde følgende innledningstekst:

Nord universitet Handelshøgskolen Trafikkfag skal på oppdrag fra Statens Vegvesen evaluere gjennomføring av opplæring for utrykningskjøring. Formålet er å kartlegge i hvilken grad opplæringen gjennomføres i tråd med intensjonen i forskrift og læreplan.

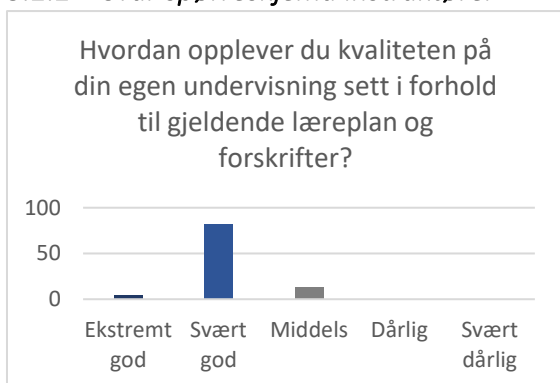
Undersøkelsen gjennomføres både ved systematisk læreplananalyse, spørreskjema til instruktører og til elever som har gjennomført opplæringen, noen dybdeintervju av instruktører og elever og observasjon av pedagogisk praksis ved et utvalg opplæringsinstitusjoner.

Alle svar i spørreskjema vil være anonymiserte, både i forhold til opplæringsinstitusjon og enkeltindivider. Det er ønskelig at både fagansvarlige og den enkelte instruktør besvarer spørreskjemaet.

Spørreskjema består av omtrent 20 spørsmål, noe avhengig av hvilke svar som gis på noen spørsmål. Skjema vil ta ca 12 minutter å besvare, og må besvares i sin helhet.

Prosjektansvarlig for undersøkelsen er Kåre Robertsen, kare.robertsen@nord.no

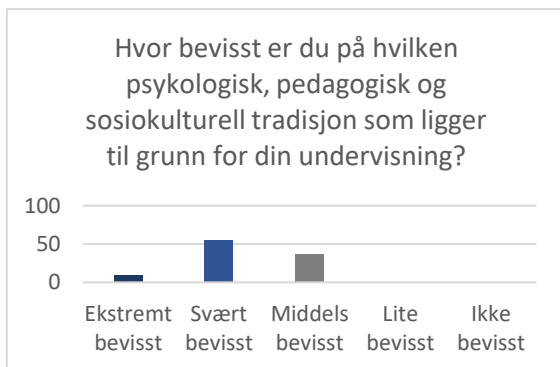
3.2.2 Svar spørreskjema instruktører



Figur 2. Opplevd kvalitet på egen undervisning

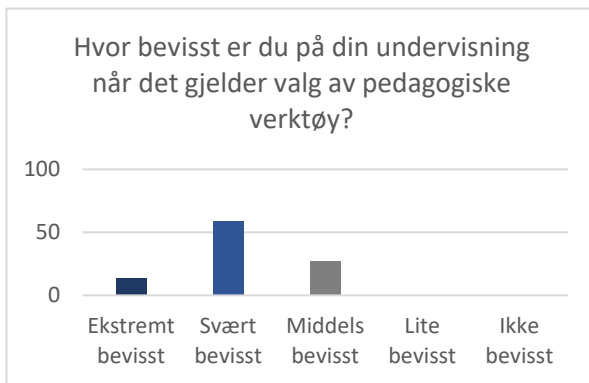
Med fokus på instruktørens egenvurdering viser undersøkelsen at et stort flertall av instruktørene, 95 %, ser ut til å trives over middels godt med å undervise i utrykningskjøring. Samtidig opplever alle kvaliteten på egen undervisning (Figur 2) fra middels til svært god.

Et annet spørsmål belyser instruktørene bevissthet på egen psykologisk, pedagogisk og sosiokulturell tradisjon, hvilket ligger til grunn for egen



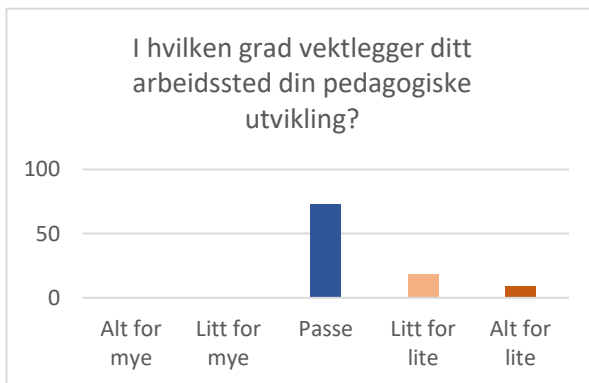
Figur 3. Bevissthet knyttet til psykologisk, pedagogisk og sosiokulturell tradisjon

undervisning (Figur 3) Hele 63,6 % mener at de er svært eller ekstremt bevisst på dette, de resterende er middels bevisst. Dette leder til et interessant funn om at alle instruktører i denne undersøkelsen sier de er bevisst på egen psykologisk, pedagogisk og sosiokulturell tradisjon i en eller annen form.



Figur 4. Bevissthet vedrørende valg av pedagogiske verktøy

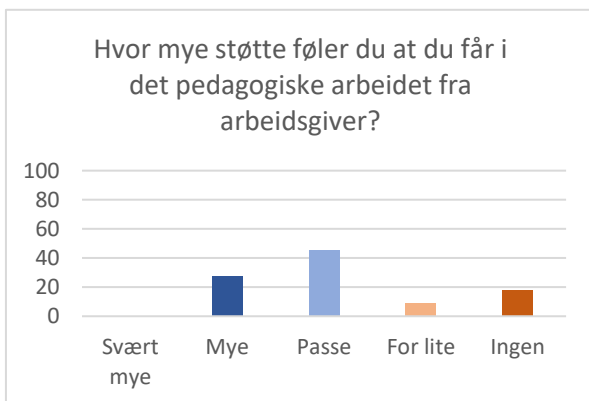
Det samme resultatet fremkommer angående bruk av pedagogiske verktøy (Figur 4). Alle instruktørene sier de er middels eller over middels bevisste på egne valg av pedagogiske verktøy. Hele 72,7 % opplever seg selv som svært/ekstremt bevisst på egne valg av pedagogiske verktøy.



Figur 5. I hvilken grad vektlegger arbeidsstedet pedagogisk utvikling

De etterfølgende spørsmålene har fokus på omliggende rammefaktorer og starter med instruktørens opplevelse av eget arbeidssted.

Instruktørene opplever at eget arbeidssted tilrettelegger for egen pedagogisk utvikling «sånn passe»; 72 % ytrer dette. De resterende mener at arbeidsplassen legger lite eller alt for liten vekt på dette (Figur 5). Funn viser at ingen av instruktørene mener at er for mye tilrettelagt for pedagogisk utvikling på arbeidsstedet.

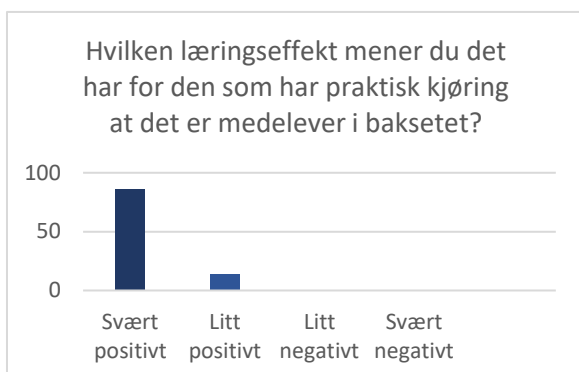


Figur 6. Opplevd støtte i det pedagogiske arbeidet fra arbeidsgiver

Det er derimot relativt stor spredning i svar på hvordan de opplever støtte i det pedagogiske arbeidet fra arbeidsgiver (Figur 6), der 27,3 % mener de får for lite eller ingen støtte samtidig som at 72,7 % erfarer at de får passe/mye støtte.

Når det gjelder samarbeidet mellom instruktørene på arbeidsplassen så viser dette en svært positiv tendens, der alle mener at samarbeidet er godt (72,7 %) eller ganske godt (27,3 %).

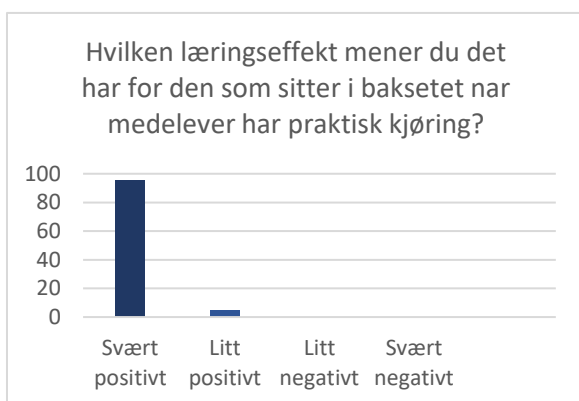
De to følgende funnene belyser instruktørens opplevelse av læringseffekten hos kandidatene når de er flere sammen i praktisk kjøring.



Figur 7 Læringseffekt for fører å ha medelev i baksetet

Alle instruktører mener at det er enten litt positivt (13,6 %) eller svært positivt (86,4 %) for læringseffekten at den som har praktisk kjøring har en medelev i baksetet (Figur 7).

Funn indikerer også stor tro på den som sitter i baksetet har betydelig læringseffekt når medelev utøver praktisk kjøring (Figur 8). Hele 95,5 % av instruktørene mener det er en stor læringseffekt i denne settingen, mens de gjenværende 4,5 % mener det er litt læringseffekt.



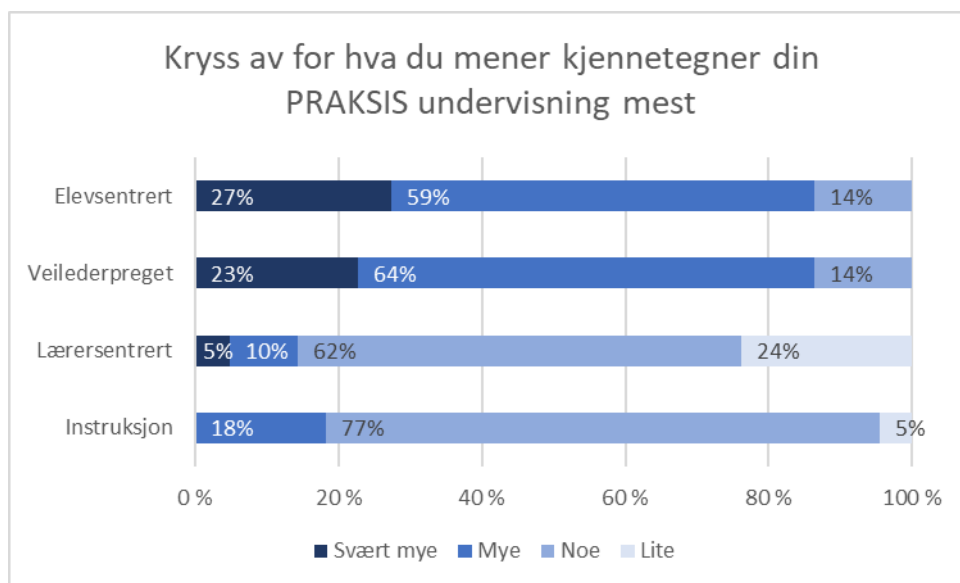
Figur 8 Læringseffekt for elev i baksetet

Påfølgende funn vil belyse hvordan praktisk øving organiseres i trinn 3. Mesteparten av opplæringsinstitusjonene (95,5 %) hadde som hovedregel tre elever i bilen under praktisk øving mens kun 4,5 % hadde som hovedregel kun to elever i bilen. Det var ingen opplæringsinstitusjon i denne undersøkelsen som vanligvis kjørte med en elev om gangen under praktisk øving.

På spørsmål om hva instruktørene fant hensiktsmessig med tanke på læringsutbytte for eleven, så mente litt over halvparten (54,5 %) at tre elever i bilen er det optimale for

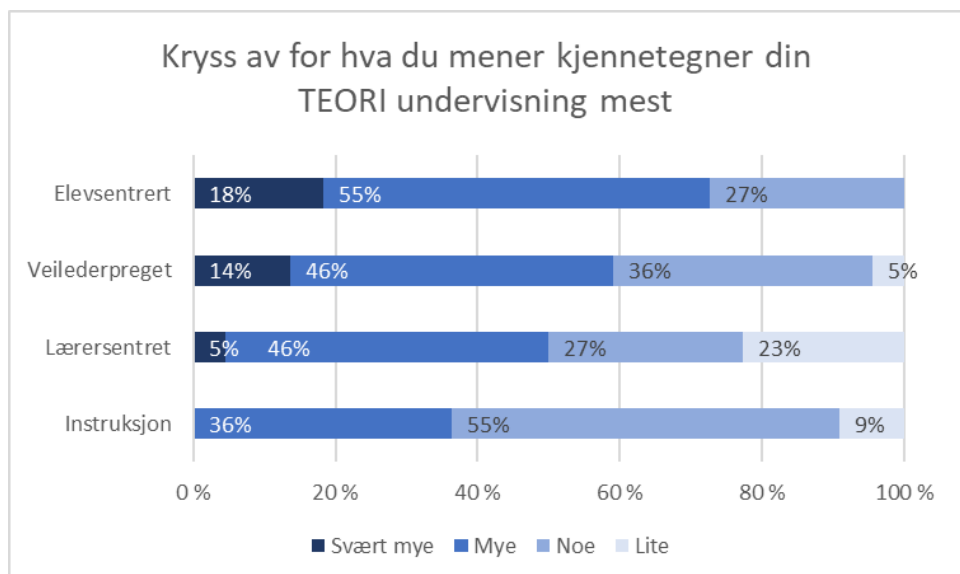
læringsutbytte. Mens litt under halvparten (45,5 %) fremmet at to elever er mest hensiktsmessig med tanke på læringsutbytte. Ved forskjellig progresjon i opplæring hos elevene så uttrykker instruktørene at tiden til praktisk kjøring enten fordeles likt (36,4 %) eller at de svake får flere timer uten at de sterke får mindre (63,6 %), ingen instruktører uttrykker at gir de svake flere timer på bekostning av de sterke.

Det følgende viser funn i forbindelse med hva instruktørene mener kjennetegner egen undervisning. I praksisundervisning (Figur 9) ser vi at mange (61,9 %) har midt på treet med lærersentrert undervisning. De opplever at egen praksisundervisning er mye eller svært elevsentrert (86,4 %). Instruksjon blir brukt noe av 73,3 % av respondentene og mye av 18,2 % av respondentene. Veilederpreget undervisning brukes mye eller svært mye (83,3 %).



Figur 9 Egenrapporterte kjennetegn ved praksis undervisning

I teoriundervisning (Figur 10) finner vi at instruktørene har stor variasjon av lærersentrert undervisning, der det er fordelt over lite lærersentrert (22,7 %), noe lærersentrert (27,3 %) og mye lærersentrert (45,5 %).



Figur 10 Egenrapporterte kjennetegn av teoriundervisning

Funn indikerer at instruktørene opplever sin undervisning som svært elevsentrerte da 72,7 % oppga at de enten var mye eller svært elevsentrert. 90,9 % mener at instruksjon kjennetegner deres teoriundervisning noe/mye mens det er større spredning på veilederpreget undervisning, der spredningen er fra lite/noe (40,9 %) til mye/svært mye (59,1 %).

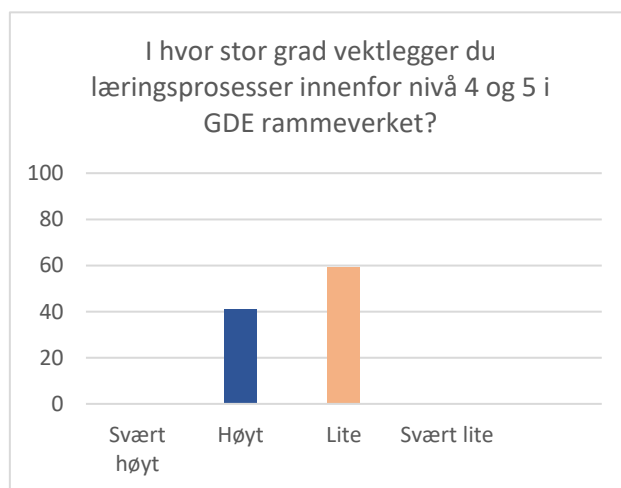
Det neste funnet viser hvilke tiltak instruktørene iverksetter om elevens kvalifikasjoner ikke er på tilstrekkelig nivå i forbindelse med gjennomføring av veiledningstimen (Tabell 1). Det var her mulig å svare på flere alternativer. Ingen svarte at de unnlater å iverksette tiltak.

Tabell 1 Tiltak som iverksettes når elevens kvalifikasjoner ikke er på tilstrekkelig nivå

Svar	Antall	Prosent
Har en utvidet veiledersamtale med eleven	13	59 %
Avbryter opplæringen for eleven inntil tilstrekkelig kvalifikasjoner er oppnådd	9	41 %
Legger opp til mer praktisk kjøring kun med denne eleven	8	36 %
Involverer denne eleven mer når andre elever har praktisk kjøring	8	36 %
Legger opp til mer praktisk kjøring med denne eleven mens andre elever sitter i baksetet	4	18 %
Krever at eleven gjennomfører tilleggsopplæring ved annen opplæringsinstitusjon	3	14 %
Fordeler fortsatt likt timetall i den videre opplæringen	2	9 %
Annet	4	18 %
Ingen tiltak	0	0 %

Undersøkelsen gir ikke noe svar på hvilket innhold en utvidet veiledersamtale har. Det er naturlig å tro at samtalen omhandler elevens sterke og svake sider, samt å legge en strategi for å bringe eleven fram til akseptabelt nivå. Tabellen (Tabell 1) viser at opplæringsinstitusjonene velger ulike strategier.

Avslutningsvis i denne delen undersøkte vi i hvor stor grad instruktørene vektlegger læringsprosesser



innenfor nivåene 4 og 5 i GDE-rammeverket (Figur 11).

Funn viser at 40,9 % av instruktørene vektlegger dette høyt, mens resten (59,1 %) vektlegger dette lite.

Det må bemerkes at det ikke kommer klart fram i gjeldende læreplan at læringsprosesser i høyere lag i GDE matrisen er et grunnprinsipp i føreropplæring generelt, som bør etterstrebes. Det kan forklare noe av årsaken til at så stor andel av instruktørene vektlegger dette lite.

Figur 11 I hvor stor grad vektlegges læringsprosesser innenfor nivå 4 og 5 i GDE rammeverket

3.3 Resultater Spørreskjema elever

3.3.1 Innledningstekst spørreskjema elever

Følgende tekst ble gitt elevene som innledning på spørreskjemaet.

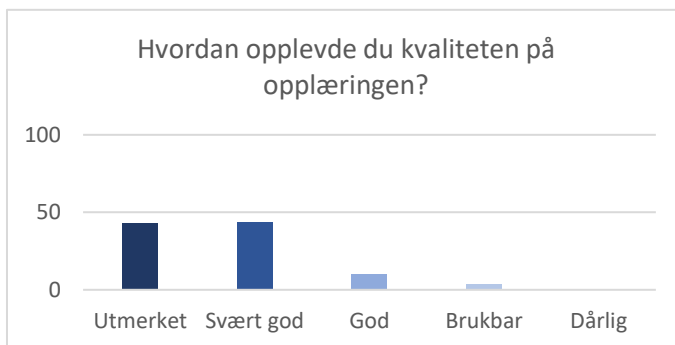
Nord universitet har på oppdrag fra Statens Vegvesen fått i oppgave å evaluere opplæringen i utrykningskjøring.

Formålet er å undersøke hvilke utfordringer som forefinnes med denne opplæringen, og på bakgrunn av det vurdere om det er behov for endringer.

Du har fått denne eposten, og vedlagte spørreundersøkelse, fordi du har gjennomført og bestått opplæringen de senere år. Dine svar vil ikke kunne spores tilbake til deg som person, og all behandling av data vil bli behandlet anonymt. Ønsker du allikevel ikke å delta, kan du bare la være å svare. Ønsker du å bli tatt bort fra liste som viser at du har gjennomført opplæringen, må du svare på denne epost til kare.robartsen@nord.no og du vil bli strøket fra listen knyttet til denne undersøkelsen.

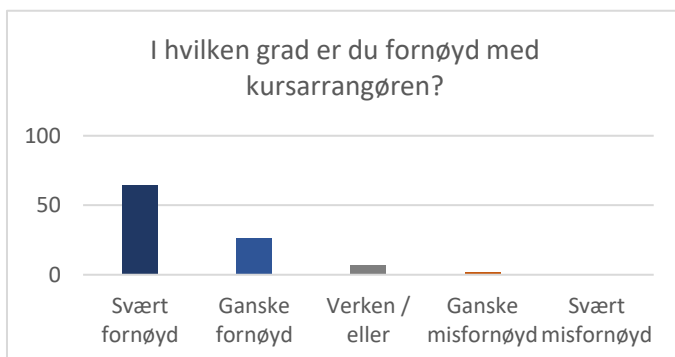
Vi er helt avhengig av dine svar i dette evalueringsarbeidet, og håper du vil ta deg tid til å besvare spørreskjemaet. Det tar omtrent 10 minutter å besvare skjemaet.

3.3.2 Svar Spørreskjema kode-160-Elever



Figur 20 Opplevelse av kvalitet på opplæringen

Det første funnet i denne spørreundersøkelsen omhandler elevenes generelle opplevelse av kvaliteten på opplæring for å få kompetansebevis. Hele 86,3 % uttrykker at kvaliteten på opplæringen var svært god eller utmerket, mens 10 % opplevde den som god. Svært få opplevde kvaliteten som brukbar / dårlig (3,7 %). (Figur 20)

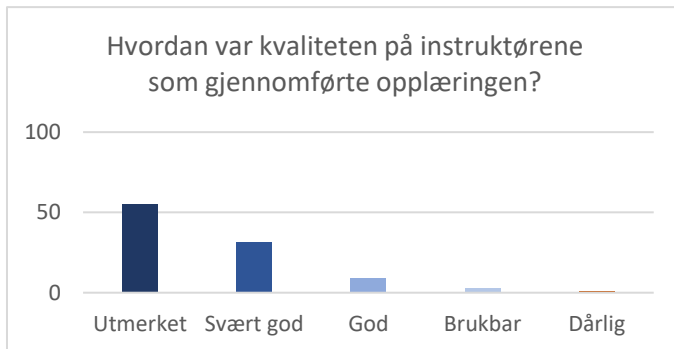


Figur 21 I hvilken grad fornøyd med kursarrangør

Det er et ganske sammenfallende resultat når det gjelder tilfredshet med kursarrangøren; elevene var ganske fornøyd (26,6 %) eller svært fornøyd (64,3 %) med kursarrangøren. Som en fortsettelse av dette så var kun 6,6 % verken misfornøyd eller fornøyd og 2,6 % ganske/svært misfornøyd. Hvilket viser en høy faktor av tilfredshet med kvalitet og kursarrangør generelt. (Figur 21)

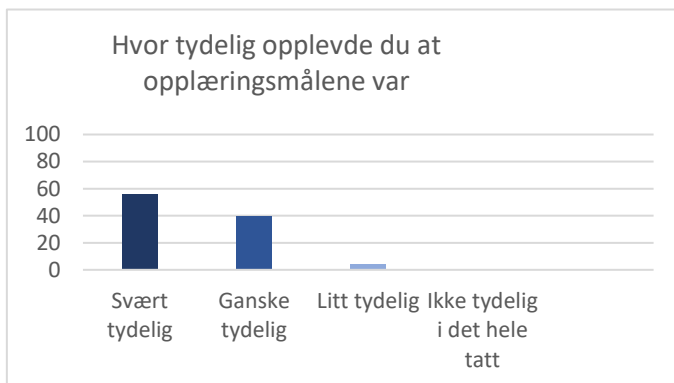
Elevene ble også spurt om hvor godt opplæringen var organisert. Funnet viser også her en stor grad av tilfredshet, da hele 77,2 % av elevene

uttrykker at opplæringen var svært godt/utmerket organisert. 15,1 % av elevene erfarte organiseringen som god mens 7,7 % mente den var brukbar/dårlig organisert.



Figur 22 Kvaliteten på instruktørene

De siste funnene i denne delen fokuserer på kvaliteten på instruktørene som gjennomførte opplæringen. (Figur 22) Over halvparten av elevene (55,1 %) mente at kvaliteten på instruktøren var utmerket, 31,4 % uttrykte at kvaliteten var svært god, mens 9,1 % mente den var god. Kun 3,1 % mente den var brukbar og 1,1 % av elevene opplevde kvaliteten på instruktørene som dårlig.



Figur 23 Opplevelse av hvor tydelig opplæringsmålene var

I denne delen belyses funn knyttet til mål og innhold. Ett av spørsmålene her var om hvor tydelig elevene opplevde at opplæringsmålene var (Figur 23). 56 % mente at de var svært tydelige mens 39,4 % opplevde dem som ganske tydelige. Alternativene litt tydelige mål og ikke tydelige mål i det hele tatt, kom ut med et samlet resultat på 4,6 %.

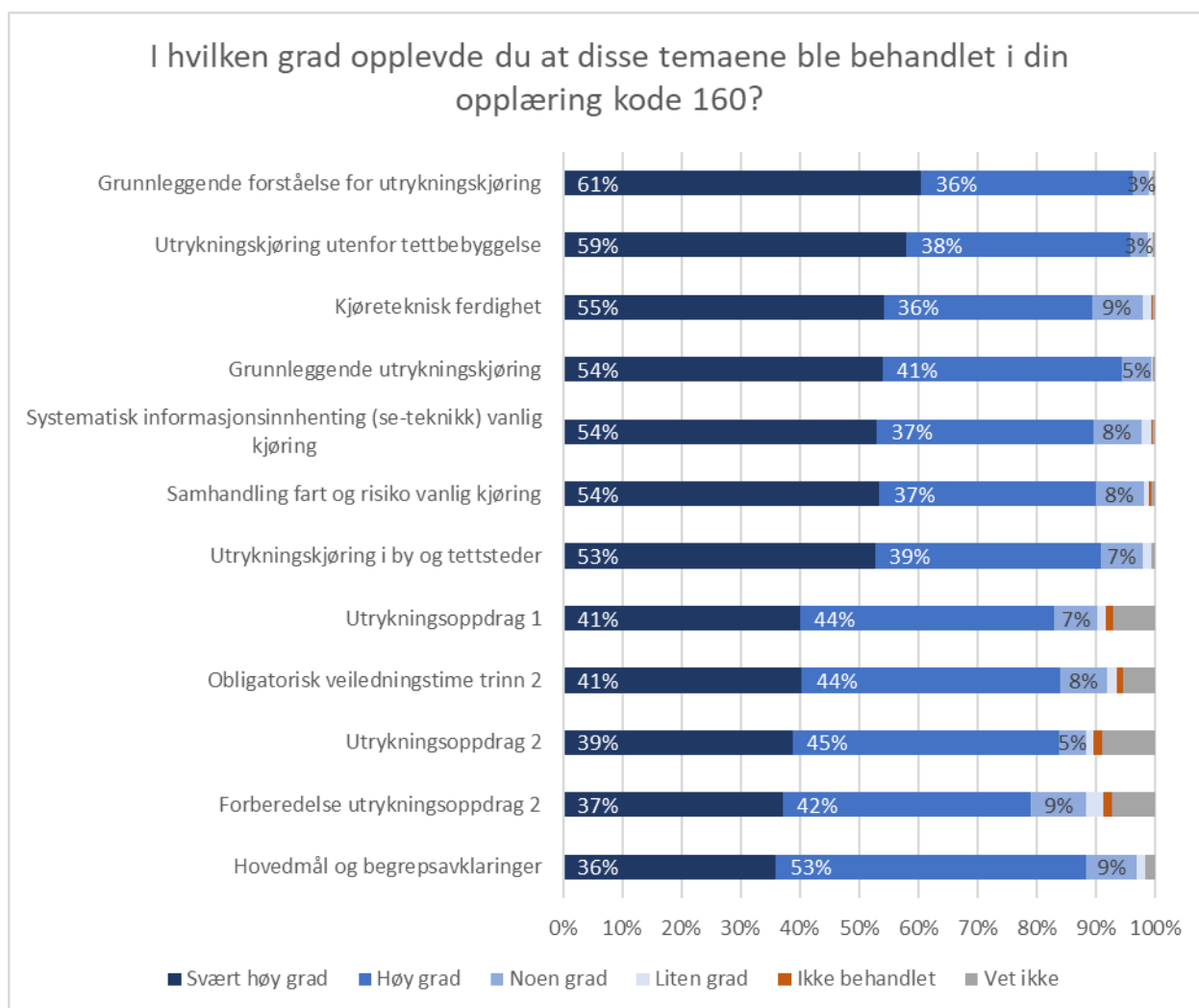
Videre ble elevene spurt om i hvilken grad de opplevde at forskjellige tema ble behandlet i deres opplæring kode 160. (Figur 24) Vi har i spørreskjemaet brukt overordnede tema fra læreplanen for å organisere svarene og går systematisk igjennom dem her. Når det gjelder hovedmål og begrepsavklaringer så finner vi at 89,4 % mener at dette har blitt behandlet i høy grad/svært høy grad. Ingen mener at det ikke er behandlet.

Grunnleggende forståelse for utrykningskjøring har en særdeles høy skår. Hele 97,1 % erfarer at dette temaet ble behandlet i svært høy grad/høy grad. Heller ikke her er det noen som mener at det ikke er behandlet. Kjøreteknisk ferdighet har nesten like høy skår, det vil si 91,4 %, mens 0,3 % mener at det ikke er behandlet i det hele tatt. Elevene opplever at temaet systematisk informasjonsinnhenting (se-teknikk), vanlig kjøring, blir behandlet. Til sammen 91,7 % er av den oppfatning at dette er behandlet enten i svært høy grad eller i høy grad. Det er også her 0,3 % som mener at temaet ikke er berørt.

Temaet samhandling fart og risiko, vanlig kjøring, blir behandlet i svært høy grad/høy grad, 90,9 % mener det. 0,3 % mener at det ikke er behandlet. Obligatorisk veiledningstime trinn to behandles ifølge elevene i svært høy grad/høy grad (84,6 % mener det). Et underlig resultat er at 1,1 % sier at

obligatorisk veiledningstime trinn to ikke er behandlet og at 5,4 % svarer at de ikke vet om dette er behandlet.

Et tema som får særdeles høy skår, er grunnleggende utrykningskjøring. Elvene opplever at dette er blitt behandlet i svært høy grad/høy grad til en samlet verdi av 94,9 %. Ingen mener at det ikke er behandlet. Utrykning i by og tettsteder og utrykning utenfor tettbebyggelse oppleves å bli behandlet i svært høy grad/høy grad, henholdsvis 91,7 % og 96,9 % mener dette.



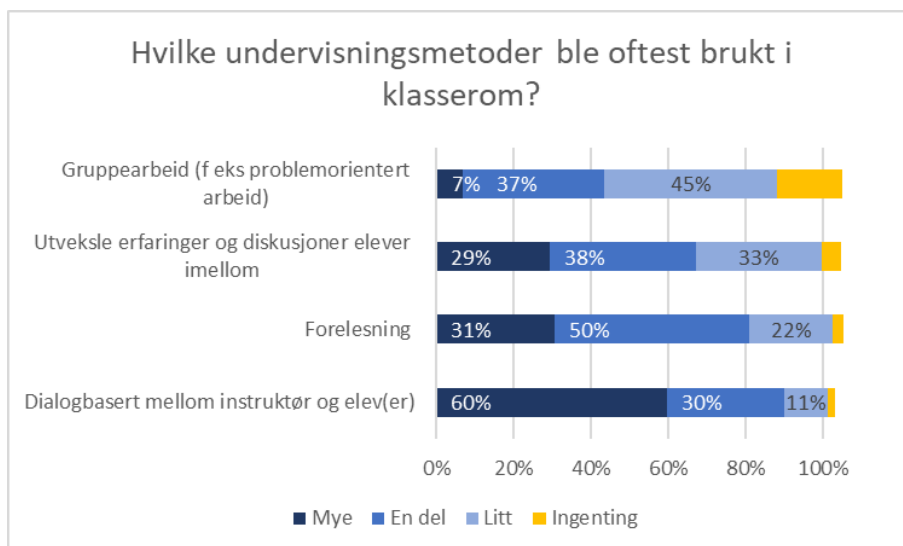
Figur 24 I hvilken grad ble temaene i læreplan behandlet under kurset

Videre viser funn at 84,9 % av elevene har en opplevelse av at utrykningsoppdrag 1 blir behandlet i svært høy grad/høy grad. Forberedelse til utrykningsoppdrag har den laveste opplevelsen av gjennomgått tema (79,7 %), samtidig som at 84 % av elevene mener at utrykningsoppdrag 2 blir i svært høy grad/høy grad behandlet.

Funn som skiller seg ut i disse tre siste temaene viser at flere elever ikke vet om temaene er blitt behandlet; 7,1 % vet ikke om utrykningsoppdrag 1 ble behandlet, 7,4 % vet ikke om forberedelser til utrykningsoppdrag 2 ble behandlet og 8,9 % vet ikke om utrykningsoppdrag 2 ble behandlet.

I den følgende delen viser vi funn av undervisningsmetoder som ble brukt oftest i klasserom og bil, og om kulturrestans, stress og holdninger ble vektlagt. Elevene kunne krysse av for flere alternativ. Det, samt desimalavrunding, gjør at sum prosent kan avvike fra 100.

I klasserom (Figur 25) mener 30,6 % av elevene at forelesning ble brukt mye. 50,3 % mente forelesning ble brukt en del mens 24,3 % mente forelesning ble brukt litt eller ingenting. Kun 6,6 % av elevene erfarer at gruppearbeid ble mye brukt.

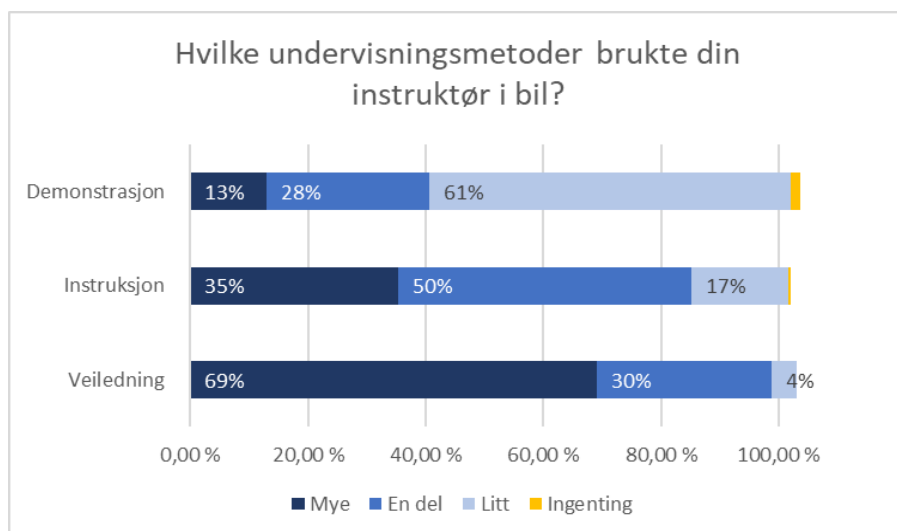


Figur 25 Hvilken undervisningsmetode ble oftest brukt i klasserom

36,9 % mener at gruppearbeid ble brukt en del og 44,6 % mener det ble brukt litt. 16,9 % sier at gruppearbeid aldri ble brukt. Det er også stor variasjon i det å bruke utvekslinger av erfaringer og diskusjoner elevene imellom. Av alle elevene opplevde 29,4 % at en slik metode ble mye brukt mens 37,7 % mente det å utveksle erfaringer ble brukt en del, 32,6 % erfarte lite slik metode mens 4,9 % mente at slik metode ikke ble brukt i det hele tatt.

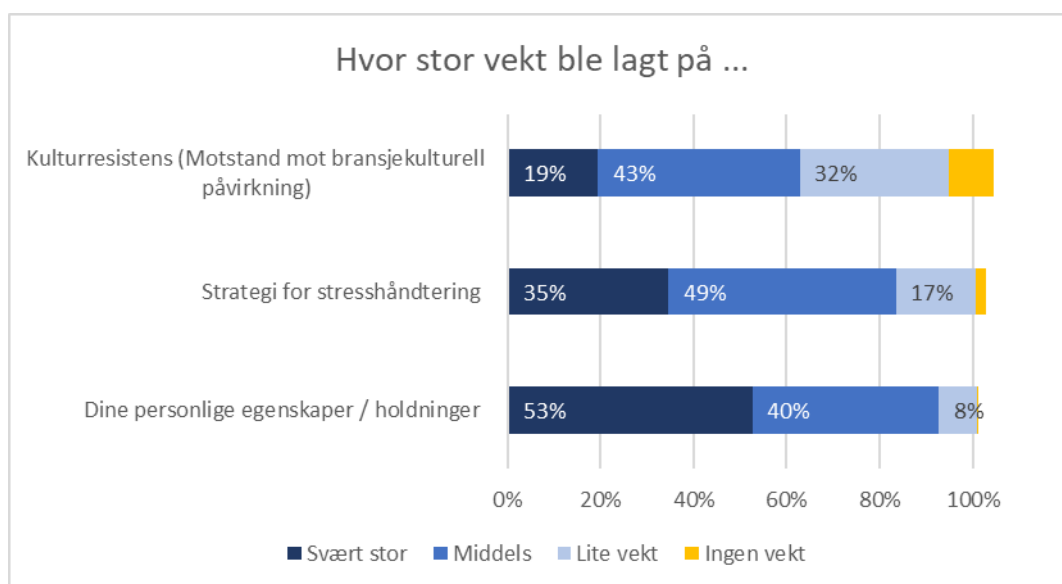
Det å bruke en dialogbasert metode, altså dialoger mellom instruktør og elever, skåret høyt på funn. Hele 59,7 % mente at denne metoden ble mye brukt, mens 30,3 % mente at den ble brukt en del. Noen elever mente dialogbasert metode ble litt brukt (11,4 %) mens andre mente det ikke ble brukt i det hele tatt.

Opplevelsen av hvilke undervisningsmetoder som ble brukt i bil (Figur 26), ble belyst i spørreskjemaet til Veiledning, instruksjon og demonstrasjon. 69,1 % mente det ble brukt mye veiledning, mens 29,7 % mente dette ble brukt en del. Bare 4,3 % mente veiledning ble brukt litt eller ingenting. Funn koblet til instruksjon som metode ble mere spredt, da 35,4 % av elevene mente dette ble mye brukt, 49,7 % mente det ble brukt en del og 16,6 % erfarte kun litt bruk av instruksjon. Demonstrasjon, som den siste metoden i denne delen, ble mindre brukt. Kun 12,9 % av elevene erfarte mye bruk av denne metoden, 27,7 % mener demonstrasjon var en del bruk, mens 61,4 % erfarte lite bruk og 1,7 % av elevene mener det var ingen bruk av demonstrasjon i det hele tatt.



Figur 26 Hvilke undervisningsmetoder ble brukt av instruktør i bil

Egne personlige egenskaper (Figur 27) og holdninger ble tillagt svært stor vekt for over halvparten av elevene (52,6 %), mens noe under halvparten (40 %) opplevde middels vekt på dette. 8,6 % opplevde liten eller ingen vekt på personlige egenskaper og holdninger. Omtrent en tredjedel av elevene (34,6 %) mente at det å ha strategier for stresshåndtering ble mye vektlagt, mens nær halvparten (48,9 %) mente at dette ble middels vektlagt.



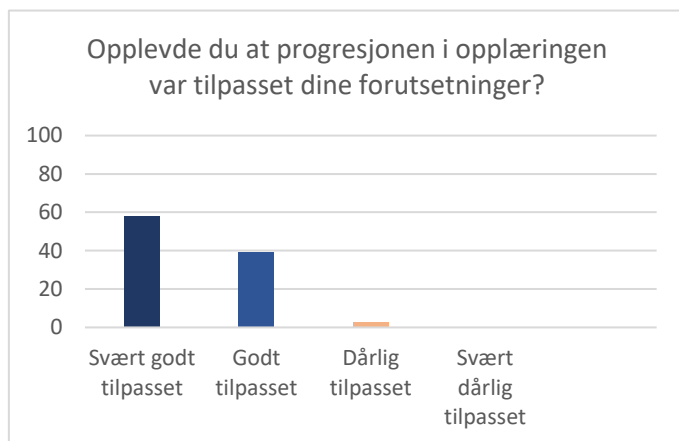
Figur 27 Hvor stor vekt ble det lagt vekt på kulturresistens, stresshåndtering og personlige egenskaper

17,1 % mente stresshåndtering ble lite vektlagt mens 2,3 % opplevde at det ikke ble vektlagt i det hele tatt. Et litt vanskeligere spørsmål gikk på det å ha kulturresistens; det å ha motstand mot bransjekulturell påvirkning. 19,4 % av elevene mente dette ble mye vektlagt, mens 43,4 % mente det var en middels vektlegging. 32 % av elevene opplevde lite vekt på kulturresistens mens 9,7 % erfarte at dette ikke ble vektlagt i det hele tatt.

Dette funn er noe motstridene sett i forhold til figur 11, som omhandler hvor mye instruktørene vektlegger læringsprosesser i øvre deler av GDE matrisen. Personlige egenskaper, holdninger og

stresshåndtering er tema som faller inn under øvre deler. Elevene svarer at disse i mye større grad ble vektlagt enn hva instruktørene mener de vektlegger det samme.

De siste spørsmålene retter seg mot elevens utbytte. Godt over halvparten av elevene (58 %)



oppløpde at progresjonen ble svært godt tilpasset dem og 39,4 % oppløpde at progresjonen ble godt tilpasset dem. Få elever (2,6 %) oppløpde at progresjonen ble dårlig tilpasset og ingen oppløpde svært dårlig tilpassing (Figur 28). ()

Figur 28 Oppløpelse av progresjon



Som bakseteelev fikk 49,4 % av elevene et svært stort læringsutbytte, 37,4% % fikk ganske stort læringsutbytte, 11,1% % fikk litt læringsutbytte mens 2% % mente at de ikke fikk noe læringsutbytte av å være bakseteelev. (Figur 29)

Figur 29 Læringsutbytte av deltagelse som bakseteelev



Elevene får fratrekk i egen praktisk øving på bakgrunn av observasjon av medelever.

22,9 % av elevene er svært fornøyd med påsitt-ordningen mens 56,9 er ganske fornøyd. Det er 18 % av elevene som ikke er så fornøyd med å få fratrekk av egen praksis på bakgrunn av observasjon av medelever, og til slutt 2,3 % som ikke er fornøyd med dette i det hele tatt (Figur 30).

Figur 30 Oppløpelse av ordningen med fratrekk av egen øving på bakgrunn av observasjon av medelever

Vi stilte til slutt spørsmål om det var andre kommentarer, der 81 % svarte at de ikke hadde andre kommentarer og 18,9 % hadde andre kommentarer til opplæringen. Kommentarene er beskrevet i de påfølgende avsnitt.

Kategoriserte fritekstsvar fra spørreskjema elever

Av 350 leverte svar har det framkommet 65 kommentarer. Kommentarene gjengitt under, er kategorisert på tema.

Det skal bemerkes at disse kommentarene er framkommet av et mindretall av respondentene. Det anses allikevel som fordelaktig at slike bemerkninger framkommer, og de er av den grunn tatt inn i denne rapporten. Bemerkningene er i det påfølgende kapittel lagt til grunn for intervju / semistrukturerte samtaler med et utvalg instruktører.

Generelt

Det er det kjekkeste kurset ever
Meget bra opplæring
Svært god opplæring
Opplæringsinstitusjonen burde sees i kortene på antall timer som føres på hver elev. Var over hode ikke fornøyd med opplæringen i dette firmaet.
Særdeles bra kurs
Svært verdifull opplæring
Lærerikt og nyttig
Ble mye bedre bilist etter kurset
Opplæringen veldig godt gjennomført

Instruktørene

Instruktørene hadde klare mål for timene
Gjesteforeleser vi hadde en dag fikk oss selv til å reflekter før han ga tilbakemelding. Det var mye bedre
To forskjellige instruktører, en opptatt av myk kjøring, den andre opptatt av å jage. Det siste var bra for det var det sensor var opptatt av
To forskjellige instruktører med forskjellig input, som igjen ga økt læring
Dyktige instruktører
Overrasket hvor stor forskjell det var på instruktørene. Lærte mer på en dag av en, enn av fem dager med den andre
Dyktige instruktører både faglig og personlig
Nivået på instruktørene var høyt
Det var stor forskjell på instruktørene. Burde være krav til resertifisering av instruktører.
Anbefaler gjennomgang av krav til for å bli instruktør, samt oppfølging ved klager
Brukte mye av tiden i tettbygde strøk for å gjøre personlige ærend
Stor forskjell på instruktør fra politiet og fra helse

*Kjørte opp hos to forskjellige firma. Ene opptatt av teori og det andre av praktisk kjøring.
Liker best praktisk kjøring, for det er jo det vi skal gjøre
Hadde to instruktører, en uke hver. Den ene var frekk og til dels farlig i trafikken, og
fraværende i diskusjoner etter at vi var ferdige med kjøringen
Instruktøren hadde dårlig kontroll på matematikken i utregningene
Mye skitprat mellom instruktørene som var uheldig
Instruktører brukte mye direkte tilbakemeldinger / direkte instruksjon under kjøring. Lite
refleksjon over egen prestasjon.
To ulike instruktører med ulik pedagogisk sans. En kjeftet ved «feil» den andre ga veiledning
og hadde rolig framturen. Den siste trenger vi flere av
Instruktørene var ikke samstemte
Opplevde stor variasjon på pedagogisk nivå blant instruktørene
Det bør bli en øvre aldersgrense for instruktørene. Min instruktør var lite oppdatert faglig og
pedagogisk
Stor variasjon i pedagogiske evner. Henger ut eleven ved den minste feil uten noen form for
veiledning*

Kjøretøyene

Enorm forskjell på utrykning tunge kjøretøy og lette

*Det må bli krav om egne kurs på tunge
Det kunne vært ønskelig med øvingskjøring utrykning med store kjøretøy
Burde være mere kjøring til fordel for baksetetimen
Jeg skal kjøre utrykning tunge. Hadde opplæring på en ekstrem liten bil med akselerasjon fra 0
til 100 km/t på 3 sek. Opplever det som milevis forskjell på føre tunge kjøretøy med
akselerasjon 0 til 100 km/t på 30 sek.
Burde vært brukt ambulanserbiler til kjøring
Hvorfor øve med liten bil når en skal kjøre lastebil / tankbil*

Påsitt-elev i baksete ordningen

*Er utrolig viktig. Lettere å se feil som passasjer
Å være to er bedre enn å være tre. Blir for lang pause / dødtid
Kjørte mye alene uten elev i baksete så fikk ikke diskutert med andre elever
Var nyttig å være bakseteelev, men sovnet noe underveis for å hvile til min neste økt.
Synes ikke det ble gitt vel mye fratrekk i egen kjøring grunnet bakseteobservasjoner som det
antydtes i nest siste spørsmål.
Positivt å være baksetepassasjer. Skjønner hvordan det da er å være pasient i ambulanse
Kjørte alene
Medelever i baksete var en distraksjon. Og de med liten kjøreefaring hadde lite å tilføre meg
med lang kjøreefaring*

Kursorganisering

*Tror ikke intensivkurs er måten å gjøre dette på. Hjernen er ikke laget for det
Tidsplanen burde vært mere tydelig i forkant
Opplæringen må bli mere strukturert og planlagt. Vanskelig å forholde seg til
Var for lang tid mellom teori (mange måneder mellom teori og praksis. Vanskelig å få tak i de
på kjøreskolen
Kunne vært mere konsekvent med hensyn til tidtaking. Slik at alle fikk like mange timer
kjøring*

*Det burde vær kurs på vinterføre eller i mørke
Savnet krav til utrykningskjøring på glatt føre
Å kjøre mange timer alene er utmattende
Fikk aldri utlevert kursmateriell*

Sensorrelatert

Savner en bedre dialog mellom sensor fra Statensvegvesen og kursansvarlig hos opplæringsinstitusjonen.

Lite respons på hva jeg måtte bli bedre til å hvordan jeg burde kjøre 160 fra Statens vegvesen då jeg kjørte opp. Virket som det var styrt av følelser hvem som stod på oppkjøring å lite på om du hadde rett kunnskap til å kjøre.

Ikke samsvar mellom instruktør og sensor. Virket ikke som de hadde samme formening om hvordan vi skulle kjøre.

Holdt på å stryke fordi jeg kjørte med for stor sikkerhetsmargin

Var ikke fornøyd med sensor første gang jeg skulle kjøre opp. Svært fornøyd andre gang.

Fikk svært positive tilbakemeldinger fra sensor. Dette sier jo noe om hvordan opplæringen har vært

3.3.3 Oppsummering funn Intervju instruktører

På bakgrunn av fritekstsvaer fra elevene og kommentarer som framkommer underveis i undersøkelsen, ble det nødvendig å ha enkelte intervju/semistrukturerte samtaler/drøftinger med et lite utvalg instruktører (n=5). Hensikten med intervjuene var å drøfte utsagnene fra elevene samt andre påstander som var uttalt underveis. Intervjuene omhandler uttalelser knyttet til kategoriene *Instruktørene, Kjøretøyene, Elev i bakseteordningen, Kursorganisering og Sensureringsordningen.*

- Kommentarer om instruktørene
 - Utfordringen knyttet til forskjeller mellom instruktører fremheves i kommentarene. I intervju med utvalget av instruktører (heretter benevnt informanter) bekreftes denne påstanden. Informantene kjente til ulikheter, og bemerker at det gjelder både fagspesifikke emner og pedagogisk framgangsmåte. En del framhever at det i noen tilfeller er mest effektivt å fortelle hva som er riktig, uten at det gis noe rom å mene noe annet. Dette blir spesielt å gjelde under selve kjøringen. Andre påpeker det pedagogiske syn at det er svært viktig å skape refleksjon rundt utfordringene som oppstår. Det fremkommer også ulikt syn med tanke på sirenebruk, for eksempel i tunnel. Noen kursarrangører påpeker at de har begynt å ta tak i utfordringen, og hevder at utfordringen ikke er så stor nå som bare for få år siden.
- Kommentarer om kjøretøyene
 - Informantene kjenner godt igjen diskusjonene knyttet til bruk av liten eller stor bil under opplæring i utrykningskjøring. Det er noe delt syn blant informantene. Det ene synet er at opplæringskjøretøyene må gjenspeile de operative kjøretøyene, mens andre mener at opplæringen på de operative kjøretøyene heller bør inngå som en forskriftsfestet ordning hos den enkelte etat. Metodikken knyttet til utrykningskjøring er uansett lik, uavhengig av hvilket kjøretøy som anvendes.
- Kommentarer om «elev i baksete» ordningen
 - Alle informanter er positive til ordningen, men det er noe delt syn på om det kun bør være to eller om det bør være tre i bilen.

- Informanten kjente til problemene med at bakseteeleven ikke hører hva som blir sagt mellom den som kjører og instruktør.
- Informantene var mindre kjent med utfordringen med at bakseteelev må strekke seg litt ut av selen for å få tilstrekkelig sikt framover eller høre kommentarene til instruktøren.
- Kommentarer om kursorganiseringen
 - Noen informanter er kritiske til at kurs gjennomføres som intensivkurs. Det nevnes at dette er et kommersielt fenomen.
 - Det er delt syn på hvorvidt opplæring bør ha elementer av opplæring på dårlig føre. Alle er samstemte i at øving på glatt føre bør inngå som en del av arbeidsgivers plikter.
- Kommentarer knyttet til sensurering
 - Det er blant informantene delt syn på hvorvidt det er en utfordring at sensor har et annet syn på hva som er utrykningskjøring med riktig kvalitet. For noen er dette en betydelig utfordring, men hos andre ikke noe utfordring å nevne. Det er ulike oppfatninger avhengig av region. Det fremheves som en ide å øke samkjøring mellom sensorene som gjennomfører prøvene, samt samkjøring mellom førerprøvesensorene og instruktørene.

3.4 Observasjon av pedagogisk praksis

3.4.1 Innledning observasjon av pedagogisk praksis

Vi har i observasjon av pedagogisk praksis hatt fokus på det pedagogiske, eller de momenter som har betydning for det undervisningsmetodiske. Hensikten med observasjon av pedagogisk praksis er at vi vil finne mere utdypende om det er utfordringer i dagens læreplan for utrykning, som kan være gjenstand for endringer i framtidig endring av læreplanene. Innenfor det utrykningsfaglige kan det være meninger og adferd som en som observatør får gode eller dårlig følelser rundt. Slike betraktninger vil bli beskrevet, men det er ikke det utrykningsfaglige som står i fokus i denne delen av undersøkelsen.

Det ble i observasjon av pedagogisk praksis lagt mest vekt på opplæring i trinn 3 «Utrykningskjøring» da denne har størst relevans i forhold til den praktiske øvingen.

For å systematisere innhenting av data samt det skriftlige som framkommer i etterkant, ble det spesielt fokusert på følgende områder:

- Elevens ferdigheter og kunnskaper knyttet til vanlig bilkjøring
- Har eleven god nok kompetanse til å påbegynne / øve på utrykningskjøring
- Hvordan aktiviseres eleven som er deltagende i baksetet (hvis det er noen)
- Hvordan organiseres kjøretiden. Deles det opp i kortere økter med flere refleksjonspauser, eller foregår det utrykning i en hel kjøretime, eller annen oppdeling
- Bruk av pedagogiske verktøy. Hvilken undervisningsform nyttes i bilen
- Finnes det spor av GDE rammeverket i undervisningen som pågår.

3.4.2 Resultat fra observasjon av pedagogisk praksis

Under gis en oppsummering av observasjoner hos 11 ulike kursarrangører; der det på hver av stedene ble fokusert på fem ulike tema.

1. Elevens ferdigheter og kunnskaper knyttet til vanlig bilkjøring. Har eleven god nok kompetanse til å påbegynne/øve på utrykningskjøring?

Funn fra 10 av 11 observasjoner viser at eleven har god nok kompetanse til å påbegynne og øve på utrykningskjøring, 1 av 11 observasjoner viser at eleven ikke er på et akseptabelt nivå.

2. Hvordan aktiveres eleven som er deltagende i baksetet (hvis det er noen)?

Funn vil her vise om elevene i baksetet aktiveres i og/eller etter økten, samt noen tilleggskommentarer. 9 av 11 funn viser aktiviteten på baksete-eleven, mens en observasjon ikke kommenterer dette og en annen ikke har baksete-elev under økten.

Vi finner at i 7 av 9 observasjoner var det ingen eller lite aktivisering av baksete-eleven gjennom økten, mens det i 2 av 9 observasjoner var tydelig aktivisering av baksete-eleven gjennom økten. 6 av 9 observasjoner viser at baksete-eleven ble aktivisert etter økten i form av oppsummeringer, refleksjoner og generelle dialoger. 3 av 9 funn viser ingen eller lite aktivisering av baksete-eleven etter økten.

Som et tilleggfunn viser to observasjoner at det er vanskelig å høre fra bak-setet.

3. Hvordan organiseres kjøretiden? Deles det opp i kortere økter med flere refleksjonspauser eller foregår det utrykning i en hel kjøretime?

1 av 11 observasjoner viser at tidsforbruket tilpasses til elevens kapasitet, uten spesifisert tidsforbruk. Denne instruktøren bruker refleksjonspauser underveis. 2 av 11 observasjoner viser at økten varer i 60 minutter uten innlagte refleksjonspauser. 6 av 11 observasjoner viser at hver enkelt elev kjører ca. 45 minutter, alle disse ender med refleksjon etter endt kjøring. 2 av 11 funn viser at eleven kjører 30 minutter, en av disse instruktørene gjennomfører en refleksjons-pause i etterkant av økten mens den andre instruktøren oppsummerer opp mot hovedmålet for opplæringen.

4. Bruk av pedagogiske verktøy. Hvilken undervisningsform nyttes i bilen.

Av 11 observasjoner fant vi kun 1 økt som var svært lærersentrert mens 3 økter var tydelig elevsentrerte. De resterende 7 hadde en variasjon mellom begge. 8 av 11 observasjoner hadde funn av instruksjon. I 7 av disse fant vi mye bruk av veiledning der de var opptatt av dialog tilpasset det nivået eleven var på. Funn viser at 5 av øktene hadde en hovedvekt av dialog/veiledning.

5. Finnes det spor av GDE rammeverket i undervisningen som pågår?

8 av 11 mener undervisningen primært foregår på de lavere plan i GDE rammeverket; nivå 2. 2 av 11 observasjoner viser derimot funn som tilsier at undervisningen har foregått på alle nivå i matrisen. En av øktene mangler funn på dette.

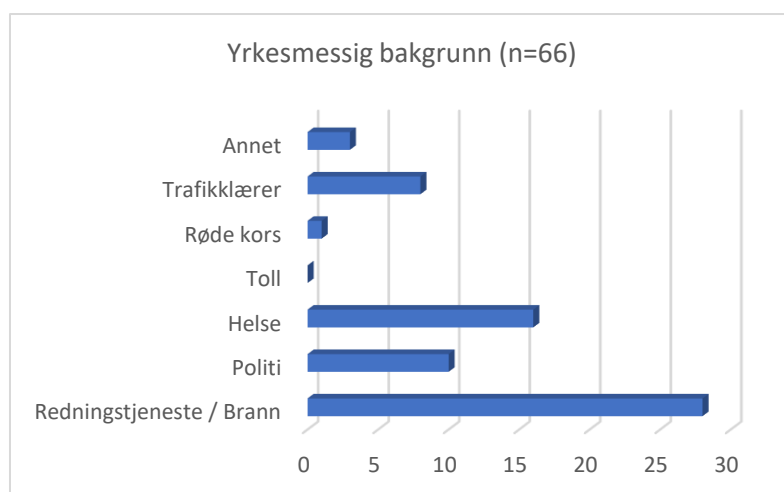
3.4.3 Resultater Instruktørens bakgrunn

Det kom til sammen svar fra 19 av 32 inviterte kursarrangører. Opplæringsansvarlig svarte på vegne av alle instruktører i sin enhet, noe som genererte opplysninger om 66 instruktører innenfor opplæring i utrykningskjøring (n=66).

Tabell 2 Hvor mange instruktører er tilknyttet kursarrangøren

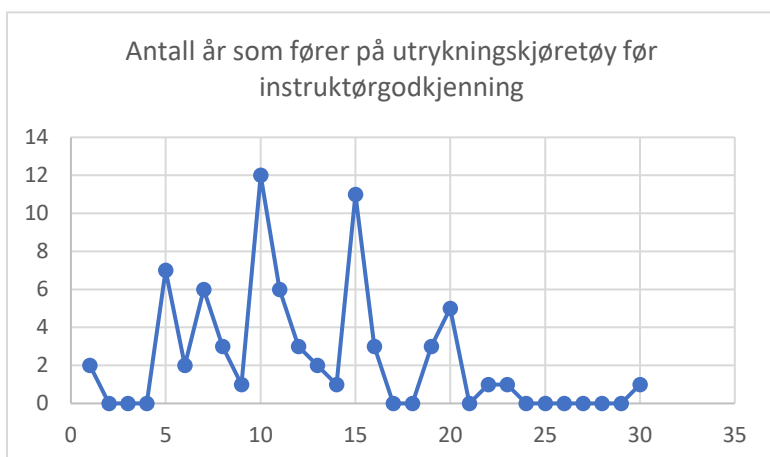
Svar	Antall	Prosent
1	3	16 %
2	3	16 %
3	4	21 %
4	5	26 %
5	0	0 %
6	3	16 %
7 eller flere	1	5 %

I første spørsmål ble det spurt om hvor mange instruktører inklusive deg selv som er tilknyttet opplæringsinstitusjonen (Tabell 2 SEQ Figur * ARABIC). Funnene viser at 15,8 % er enmannsforetak, hos 63,2 % er det 2 - 4 instruktører mens 15,8 % svarer at de har 6 instruktører tilknyttet sin opplæringsinstitusjon. 5,3 % (1 enhet) sier de har 7 eller flere.



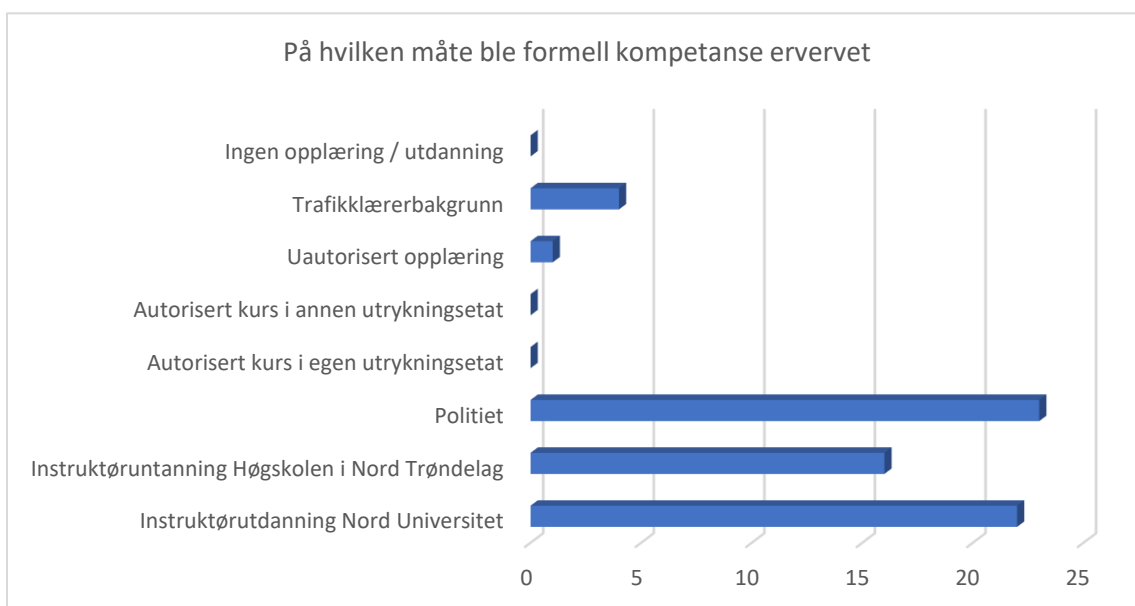
I Figur 31(Figur 31) gjengis de ulike instruktører sin bakgrunn/tilhørighet før de ble instruktør i utrykningskjøring. Av 66 instruktører har 28 bakgrunn fra brann og redning, 16 fra helse og 10 fra politi. 8 har oppgitt at de hadde trafikklærerbakgrunn, og under «annet» angis Forsvaret, Norges Bank og delt bakgrunn mellom trafikklærer og brann og helse.

Figur 31 Instruktørens yrkesmessige bakgrunn oppgitt i antall



På spørsmål om hvor mange års erfaring instruktørene hadde før de ble godkjent som instruktør i utrykningskjøring leser vi at det store flertall hadde mellom 5 og 20 års erfaring fra utrykningskjøring. 2 instruktører hadde kun ett års erfaring som utrykningsfører og 1 har over 30 år.

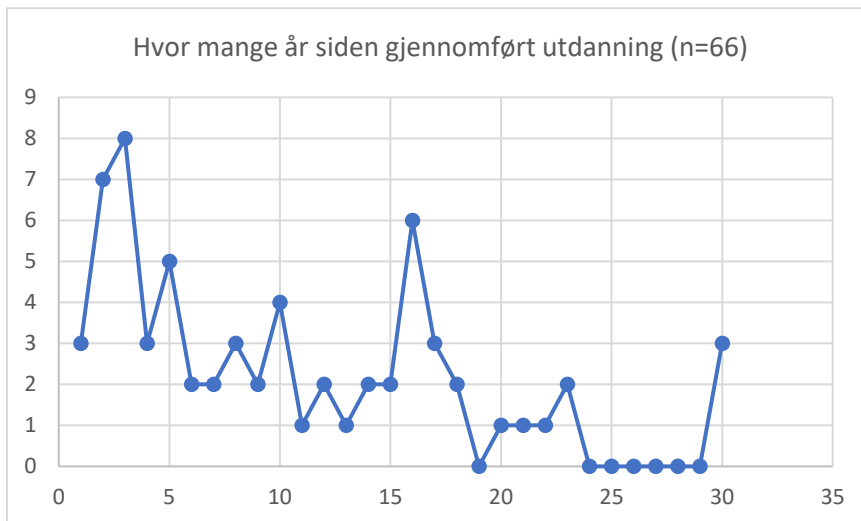
Figur 32 Antall år som fører på utrykningskjøretøy før instruktørgodkjenning



Figur 33 På hvilken måte formell kompetanse ble ervervet

Når vi spurte om på hvilken måte de ulike instruktørene ervervet formell kompetanse som utrykningsinstruktør (Figur 33) ser vi at 22 og 16 instruktører har ervervet formell kompetanse hos henholdsvis Nord universitet og Høgskolen i Nord Trøndelag. 23 har ervervet sin kompetanse i Politiet. Noen få har fått sin instruktørkompetanse på bakgrunn av trafikklærerkompetanse i tillegg til utrykningskompetanse.

Figur 34 angir hvor mange år siden den enkelte instruktør gjennomførte sin utdanning som instruktør i utrykningskjøring. Grafen viser i antall hvor mange som tok utdanningen for det gitte antall år siden. Flertallet har gjennomført sin utdanning de siste 16 år.



Figur 34 Viser hvor mange år det er siden utdannings som instruktør i utrykningskjøring er gjennomført. X-akse=antall år, y-akse=antall.

Det er i forbindelse med samtaler underveis i dette prosjektet, kommet frem enkeltuttalelser om at det er en utfordring for opplæringsinstitusjonene i utrykningskjøring at elever som skal erverve førerrett i utrykningskjøring har for dårlige kjøreferdigheter før de begynner på opplæringen. For å verifisere eller avkrefte disse spørsmålene ble det som et tilleggsspørsmål i spørreskjemaet spurt om i hvor stor grad det ved deres opplæringsinstitusjon ble opplevd som en utfordring.

Svar	Antall	Prosent
Svært stor utfordring	0	0 %
Stor utfordring	5	26 %
Ikke noen utfordring	6	32 %
Økende utfordring	6	32 %
Minkende utfordring	2	11 %
Har gjort tiltak ved egen opplæringsinstitusjon	1	5 %
Ønsker forskriftsfestet tiltak som f.eks. opptaksprøve	3	16 %

Tabell 3 I hvor stor grad er det en utfordring at eleven ikke har tilstrekkelig kjørekompetanse.

Tabell 3 viser at 32 % mener det ikke er noen utfordring, mens 26,3 % mener det er en utfordring. 31 % mener utfordringen er økende, og 15,8 % ønsker forskriftsfestet tiltak som for eksempel opptaksprøve. Det er viktig å bemerke at selv om svarprosenten blant opplæringsinstitusjonene er høy, er det likevel et lite antall, slik at enkelt svar vil gi relativt store utslag på prosenten angitt i tabellen.

I forbindelse med overnevnte spørsmål ble det også åpnet for at den enkelte kunne gi fritekst svar, for ytterligere å utdype vedrørende elevenes kjøreferdigheter / førerkompetanse. Disse er gjengitt under.

Enkeltutsagn knyttet til forrige spørsmål

Føler meg trygg på opplæringsfasen, ifm elevens kompetanse. De pedagogiske elementene i instruktørs opplæring er godt dekkende og gjør vurdering av eleven forholdsvis enkel, og med de rette verktøy kommer vi i "mål". Elevens kompetanse er jo et av hovedmålene;)

Det var flere som manglet tilgang til egen bil, hadde kort fartstid som utr. fører

Vi har flest elever fra Brann og redningstjenesten. Disse er generelt interessert i bil, eller har utvidet førerkort. Det gjør T2 overflødig i de fleste tilfeller.

Ambulanselærlingene har varierende trafikal kompetanse. Brannkonstabler i distriktet har varierende kompetanse på by og høgtrafikkert miljø. Noen ganger må en gjøre noen ekstra grep for å få dei opp på et akseptabelt nivå.

Jeg kjører primært med brannfolk - voksne menn som har kjørt mye bil. Der er ikke dette noen utfordring. Derimot møter vi på problemet med ambulanselærlinger som er unge og uerfarne sjåførere.. Her er det en sporadisk utfordring, men på ingen måte uoverkommelig! Opplever det mer som en begrensning at VD har laget et regime på hvordan opplæring skal gjennomføres for ALLE - uten å gi instruktørene tillit til selv å velge strategi og tilnærming for å oppnå læringsmålene. Finner det underlig at SVV / VD er bedre på veiledningspedagogikk enn alle andre... (?)

Hittil har det kun vært elever tilknyttet brann og redningstjeneste. Disse har stort sett gjennomført opplæring i KL C før de kommer på kode 160 kurs, og har således hatt fokus på kjøreferdigheter og fått tilført førerkompetanse i nyere tid. Mens andre elver er yrkessjåfører og innehar det som hovedarbeid. Det er også kun vært gjennomført opplæring med elever over 30 år.

Etter å ha vært med på å utdanne ca 4 000 utryknings sjåførere både i politiet og "sivilt" ser jeg en tydelig nedgang i trafikal kompetanse hos dagens ungdom. Vi har knyttet til oss instruktører med trafikkklærer bakgrunn for å møte utfordringen. Vi ønsker at kandidatene MÅ ha førerkort klasse C1 eller C før de starter opplæring kode 160.

De fleste har kjørt mye bil før de får jobb.

Det er stor variasjon i kjøreferdigheter ved oppstart. Jobber med å få innført kjøretest på lærlinger når de begynner i lære, de vil da jobbe med dette til de skal begynne på 160 kurs. Vi har også krav at de må ha C1 før de begynner på 160

Lokale elever er sjelden et stort problem! Men, til reisende elever eks fra større byer, er et stort problem! Mest pga lite kjøre erfaring fra fylte 18 år! Liten rutine og lav kjøredyktighet!

4 Diskusjoner og drøftinger

I dette kapittelet vil resultatene bli drøftet generelt, for så å settes i kontekst på en slik måte at de svarer ut denne undersøkelsen sine forskerspørsmål.

4.1.1 Spørsmål 1: Hva karakteriserer kursarrangørs arbeid med opplæringen?

Funnene fra spørreundersøkelsen viser at instruktørene trives med å være utrykningsinstruktører, og de aller fleste mener at kvaliteten på opplæringen er god. Det fremkommer videre av funnene at kursarrangørene ikke vektlegger pedagogisk utvikling hos den enkelte i særlig grad. Spørreundersøkelsen viser også at det ikke gis tilstrekkelig pedagogisk støtte, men samarbeidet mellom instruktørene fungerer godt hos de ulike kursarrangørene.

Under semistrukturerte intervju eller samtaler underveis i undersøkelsen, kommer det frem ytringer som ikke direkte har vært tema for undersøkelsen, men som allikevel viser karakteristika knyttet til opplæringen. Uten at de skal tillegges for mye vekt er det allikevel av verdi at de nevnes i forbindelse med denne evalueringen. Det er fremhevet at det kan være en ulempe for den enkelte lokale utrykningsetats helhetlige trafikkikkerhetstenkning at opplæringen i utrykningskjøring sentraliseres eller bedrives av omreisende kursaktører. Dette begrunnes med at det i forbindelse med opplæring ved det enkelte arbeidssted vil skje en refleksjon hos de ansatte over ulike tema, og ved det styrkes den generelle sikkerhetskulturen ved den enkelte utrykningsbedrift. Det er forståelse for at det ikke kan være opplæring ved enhver bygd der det finns en utrykningsstasjon, men at bruk av omreisende kursaktører som holder kurs, eller sentralisering av kursvirksomheten ikke bare er positivt. Samme bekymring bekreftes også av andre informanter. Det er ikke gjort særskilte undersøkelser i denne evalueringen som kan bekrefte eller avkrefte påstandene og utsagnene, men det er uansett verdifulle refleksjoner å ha med videre i prosessen.

Det påpekes videre at tidsrammen for de ulike kurs er begrenset. Ved førstegangsopplæring er gjerne førerprøvetidspunkt satt, noe som kan medvirke til at opplæringen kan bli noe «eksamensrettet». Dette reduserer muligheten for modning, og en kan risikere at ulike tema som ikke vil kunne prøves i en førerprøve blir tilsidesatt til fordel for mer «prøverelevant» lærestoff.

Sikt fra bakseteposisjon nevnes av noen elever som en utfordring. Det påpekes at for å få sikt framover, må elev i baksete strekke seg litt ut og fram i selen. Det er trafikkikkerhetsmessig ugunstig dersom det skulle oppstå et uhell eller en situasjon som fører til en kraftig retardasjon.

Til sist nevnes også tidspunkt på året opplæringen pågår. I de fleste tilfelle foregår opplæring på sommerhalvåret når føret og sikt er godt. At opplæringen ikke blir å innbefatte opplæring på glatt føre / vinterføre oppleves som en risikofaktor for noen.

På samme måte som for instruktørene, viser funnene fra elevene at også de er svært fornøyde med opplæringen, og at de i det store og hele er svært godt fornøyd med kursarrangøren. Elevene svarer at opplæringen var svært godt organisert og at instruktørene holdt høy eller meget høy kvalitet. Alle tema som det ble spurt om i spørreskjemaet var behandlet, og det store flertallet av elever mener at opplæringsmålene var tydelig formidlet.

Vi vil allikevel bemerke at ca. 1-4 % mener at ulike tema ikke var behandlet. Dette kan like mye være glemsel fra informantene som at det kan tilskrives at kursarrangøren ikke har gjennomgått de nevnte tema. Det som derimot er viktigere i denne sammenheng er at opp mot 8 % av elevene svarer at utrykningsoppdrag 1 og utrykningsoppdrag 2 ikke var behandlet/gjennomgått. Her også kan dette

skyldes informantenes hukommelse, men det kan også tolkes i den retning at disse tema ikke gjennomføres til fordel for mere førerprøverettede tema. Hvis det er slik er det bekymringsfullt, da det betyr at ca en av ti elever ikke får gjennomført denne delen av opplæringen.

Opplæringen gjennomføres med bruk av varierte arbeids- og undervisningsmetoder. Dette er som tidligere nevnt pedagogisk gunstig. Men det kan være uheldig dersom det er de samme instruktørene som alltid anvender de mest lærersentrerte undervisningsmetodene.

Elevene rapporterer i det store og hele godt utbytte av å være elev i baksete, selv om denne evalueringen har avdekket at de blir ikke aktivisert i særlig grad underveis. Selv om de er svært fornøyde med ordningen og opplever et godt læringsutbytte, rapporterer 20 % at de ikke fornøyd med fratrekking av timer til ordningen.

4.1.2 Spørsmål 2: Instruktørens kompetanse

I spørreundersøkelsen spør vi om hvor bevisst den enkelte instruktør er med tanke på hvilken psykologisk - pedagogisk tradisjon (konstruktivistisk, sosiokulturell mv) som ligger til grunn for egen undervisning. Svarene viser at 64 % mener de er ekstremt, eller svært bevisst dette, de øvrige vurderer seg som middels bevisst. Det er verdt å merke seg at ingen mener de ikke er bevisst dette. Å være bevisst på den tradisjon en læreplan bygger på kan tyde på god læreplanforståelse og didaktisk kompetanse. På spørsmål om hvor bevisst den enkelte instruktør er med tanke på valg av pedagogiske verktøy, viser funnene den samme trend. De fleste mener å være ekstremt eller svært bevisst, ingen svarer at de er under middels bevisst.

Som kapittelet om læreplanen viser, ligger det en filosofi bak læreplan for opplæring i utrykningskjøring. Når det gjelder norsk føreropplæring kommer idéene, og det faglige grunnlaget som læreplandokumentet hviler på, fra blant annet Nasjonal Transportplan og rapporten Førerkompetanse i et hierarkisk perspektiv; konsekvenser for føreropplæringen (2004). Som nevnt over mener de fleste instruktørene å være seg bevisst på læreplanens pedagogiske grunnfilosofi.

Det kan være grunn til å være noe kritisk til dette funnet. Spørreskjema om bakgrunn viser at mange ikke har ervervet formell kompetanse de senere år, og det foreligger lite informasjon om grunnfilosofi og pedagogisk plattform i selve læreplanen. Videre er de arbeidsmetodene som anvendes i klasserom og lærevogn svært varierte. Variasjon er naturlig ut fra fagområdets egenart, men det er en viss risiko for at de instruktørene som ervervet formalkompetansen før det ble stilt utdanningskrav i 2009 bruker mere lærersentrerte arbeidsmetoder enn det læreplanens idegrunnlag forespeiler. Denne betenkningen styrkes av at en av tre av instruktørene mener at arbeidsplassen ikke legger til rette for egen pedagogisk utvikling.

Funn fra observasjon av pedagogisk praksis viser at det er liten eller ingen involvering av elev i baksetet under kjøring. I en sosiokulturell tradisjon er «peer learning» et sentralt element, men funnene i denne evalueringen viser at det ikke benyttes arbeidsmåter som dette momentet.

Likeledes viser funn at det er ulikheter instruktørene imellom, både utrykningsfaglig og pedagogisk tilnærming. Dette bekreftes både gjennom spørreskjema, samt intervju av et lite utvalg instruktører. Pedagogisk uttrykkes det ulikheter med arbeidsmåten som benyttes, da noen velger å gi mere direkte tilbakemeldinger om hva som er riktig og galt, mens andre fremmer i større grad elevenes refleksjon og dialog seg imellom.

Læreplanens grunnideer og intensjon er beskrevet tidligere i rapporten. Funnene viser at det allikevel er forskjell mellom de enkelte instruktørene i hvilken grad de forholder seg til læreplanens grunnfilosofi, selv om de på spørreskjema svarer at de er dette er de seg bevisst.

Det er en svakhet at de pedagogiske grunnideer ikke er beskrevet mer konkret i selve læreplanen eller forskriften, selv om hoved essensen gjenspeiles i læreplanens avsnitt om arbeidsmetoder. En må gjerne inn i læreplanenes forarbeider for å lese dette. Det er ikke å forvente at den enkelte kursarrangør eller instruktør går inn i slike dokumenter. Så denne evalueringen sin bemerkning og tolkning knyttet til pedagogisk forståelse kan like mye tilskrives svakhet i læreplan, som svakheter i instruktørkorpset. Det skal også bemerkes at det ikke er gitt at den pedagogiske tilnærmingen som er beskrevet i læreplanenes grunnideer er de mest hensiktsmessige når det gjelder opplæring i utrykningskjøring.

Av mer trafikkfaglig art viser evalueringen at det er stor variasjon i hvor stor grad «kjøreprosessen» blir anvendt som pedagogisk – didaktisk verktøy for å analysere førerferden. Utrykningskjøring er en krevende oppgave, og under opplæringen er det helt naturlig at eleven gjør noen uheldige valg. Dette registreres og blir tatt opp med eleven fra instruktørens side. Men i hvor stor grad uheldige valg som eleven har gjort skyldes en observasjonssvikt, en misoppfattelse av den reelle i situasjonen, eller om selve valget av handling ble uheldig, er det vanskeligere å finne refleksjoner om. Også i dette tilfelle kan utfordringen ligge i hvordan læreplanen er utformet. Den bakenforliggende kunnskapen knyttet til bruk av kjøreprosessen som pedagogisk verktøy for å beskrive og utvikle førerferd er hentet fra trafikkpsykologien. Trafikkpsykologi er et fagtema som følger all føreropplæring i Norge, og det kan ligge en forklaring i at en del av instruktørkorpset har en utdanningsbakgrunn som ikke vektlegger trafikkpsykologi som fag eller emne.

4.1.3 Spørsmål 3: Undervisningsmetoder og organisering

Funnene viser at de aller fleste benytter modellen med å ha tre elever i bilen, det er kun unntaksvis at det er med færre elever. De aller fleste mener at det gir god læringseffekt å ha medelever i bilen. Dette gjelder både for den som kjører og de som er elev i baksetet. Både i spørreundersøkelsen og i intervjuene med instruktørene kommer det til uttrykk at det er et delt syn på om det bør være tre eller færre elever i bilen. Litt over halvparten mener at tre elever i bilen er optimalt, mens litt under halvparten av de spurte mener at to er tilstrekkelig. Ordningen som helhet og antall elever begrunnes både med pedagogiske og organisatoriske argumenter. Funn tyder på at den enkelte instruktør kunne brukt alternative pedagogiske metoder for å gjøre observerende elev i baksetet mere aktive. Som tidligere beskrevet bør det i større grad hensyntas at deltagende elever kan ha vanskelig med å høre en eventuell dialog i framsetene, samt sikt framover for de bak er noe begrenset som gjør at prinsippet om å sitte riktig i sikkerhetssele blir noe utfordret.

Videre viser funn i evalueringen at det er stor spredning i de undervisningsmetoder den enkelte instruktør benytter. Det bekreftes både gjennom observasjon av pedagogisk praksis, spørreskjema til instruktørene, spørreskjema til elevene, samt intervju. Som tidligere beskrevet under resultater og funn ble det funnet at av 11 observasjoner var det kun 1 økt som var svært lærersentrert mens 3 økter var tydelig elevsentrerte. De resterende 7 hadde en variasjon mellom begge. 8 av 11 observasjoner hadde funn av instruksjon, og i 7 av disse fant vi i tillegg mye bruk av veiledning der de var opptatt av dialog og at veiledningen var tilpasset det nivået eleven var på. Funnene viser at 5 av øktene hadde en hovedvekt av dialog/veiledning. Hvorvidt de ulike undervisningsmetoder som

benyttes er godt tilpasset de ulike læringsmål i hvert enkelt tilfelle, har det ikke vært mulig å undersøke innenfor rammene av denne studien.

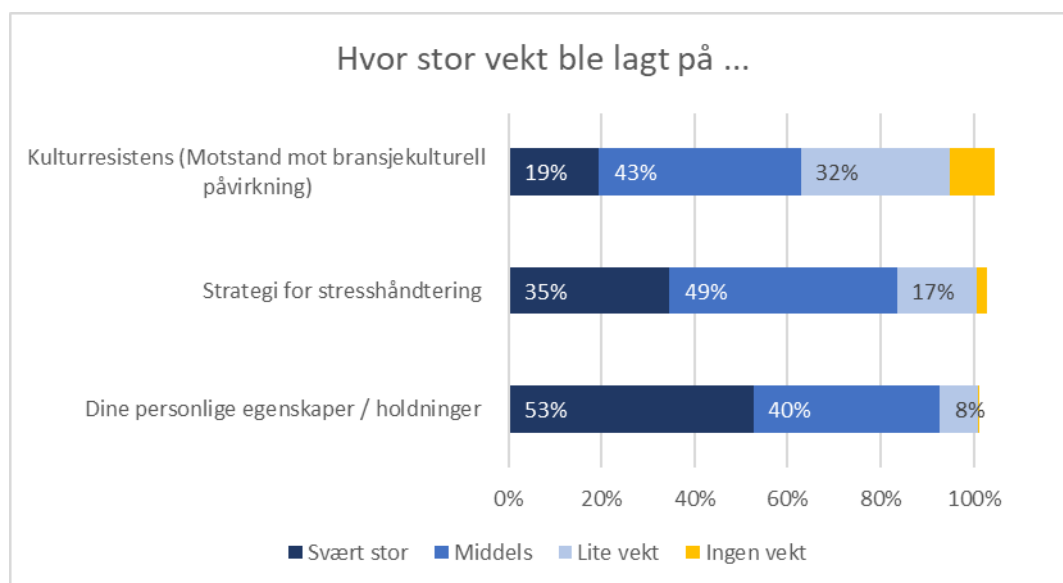
4.1.4 Spørsmål 4: GDE matrisens øvre nivåer

Funn viser at over halvparten av instruktørene vektlegger læringsprosesser innenfor nivåene 4 og 5 i GDE-rammeverket lite. At dette ikke blir vektlagt kan skyldes at forståelsen av grunnideen bak læreplanen ikke er til stede. Et viktig trekk i denne teorien er at personlige egenskaper og erfart kultur påvirker føreratferd like mye som teknisk- og trafikal dyktighet. Skarpe utrykningsoppdrag utfordrer den enkeltes emosjonelle kapasitet. Kunnskap om på hvilken måte den emosjonelle delen av mennesket påvirker atferd hos mennesket generelt, og utrykningsfører under skarpt oppdrag spesielt, vil være til stor hjelp for den enkelte når denne skal kontrollere og modifisere egne emosjonsrelaterte handlinger eller handlingstendenser.

Observasjon av pedagogisk praksis viser at det i øvingskjøretøyet gis rom for bearbeiding og refleksjon relatert til de øverste nivåene i matrisen. Dette gjelder spesielt nivå 3, det strategiske nivået. Noe av det som kjennetegner undervisningens innhold er at det legges stor vekt på å «la de andre få tid» til å hjelpe oss. Det legges opp til å skape en forståelse av en strategisk plan, som i ettertid vil resultere i at en faktisk kommer raskere fram på en mere sikker måte. Intervju med et utvalg instruktører bekrefter dette. Samtidig avdekker intervju og spørreundersøkelse at deres praksis i over halvparten av tilfellene ikke er rettet mot læringsprosesser innenfor de øverste nivåene av GDE matrisen.

4.1.5 Spørsmål 5: Hva kjennetegner instruktørens metode under veiledning

Egne personlige egenskaper (Figur 27) og holdninger ble tillagt svært stor vekt for over halvparten av elevene (52,6 %), mens noe under halvparten (40 %) opplevde middels vekt på dette. 8,6 % opplevde liten eller ingen vekt på personlige egenskaper og holdninger. Omtrent en tredjedel av elevene (34,6 %) mente at det å ha strategier for stresshåndtering ble mye vektlagt, mens nær halvparten (48,9 %) mente at dette ble middels vektlagt.



Figur 27 Hvor stor vekt ble det lagt vekt på kulturrestans, stresshåndtering og personlige egenskaper

Figur 25 og Figur 26 indikerer hvilke metoder instruktørene bruker i sin undervisning. Det er interessant å legge merke til at det anvendes mere lærersentrert undervisning og instruksjon / forelesning i teoriundervisningen enn i den praktiske øvingen i bil da det er naturlig å anta at det ligger bedre til rette for elevorienterte arbeidsmåter i klasserommet enn i øvingskjøretøyet. Men mest av alt ser vi at det er stor variasjon i arbeidsmåtene, noe som også er naturlig at elevene er forskjellige og at lærestoffet er til dels mangfoldig. Som beskrevet tidligere, har det i denne evalueringen ikke vært mulig å se på hvilke undervisningsmetoder som er brukt i de ulike deler i undervisningen, og om de i de emner de brukes er å foretrekke. Bruk av undervisningsmetoder er også svært situasjonsbetinget. Elever er svært forskjellige. I enkelte grupper og klasser vil den ene undervisningsmetoden kunne fungere bra, mens det i en annen ville en annen metode være å foretrekke, selv i det samme tema. Hvis den enkelte kursarrangør hadde egne undervisningsplaner for de ulike tema i læreplanen kunne dette blitt evaluert nærmere.

Som beskrevet knyttet til figur 27 om stresshåndtering m.m er det grunnlag for å vurdere om dette tema skal prioriteres i enda større grad. 20% av elevene mener dette var lite vektlagt. Det er lett å se for seg at det under utrykning oppstår situasjoner som trigger negativt stress, og det vil være av betydelig sikkerhetsmessig betydning at en enda større andel av utrykningssjåførene har innarbeidet gode strategier for håndtering av negativt stress.

4.1.6 Spørsmål 6: Hvordan instruktørene legger til rette undervisning ved manglende elevforutsetninger

Funn viser at noe over halvparten av instruktørene / kursarrangørene har en utvidet veiledersamtale med eleven. Noe under halvparten svarer på spørreskjemaet at de avbryter opplæringen for eleven inntil tilstrekkelig kvalifikasjoner er oppnådd. Om lag 1/3 av instruktørene legger opp til mer praktisk kjøring kun med denne eleven, og samme antall svarer at de gjør tiltak slik at denne eleven involveres mere når andre elever øver. Litt under 20 % legger opp til at denne eleven får mer praktisk kjøring mens andre elever sitter i baksetet. 14 % av respondentene krever at eleven gjennomfører tilleggsopplæring ved annen opplæringsinstitusjon. Ingen av respondentene svarer at de ikke gjør noen tiltak i det hele tatt. Noen få stiller spørsmål om veiledningstimens relevans for denne gruppen elever da de har førerkort fra før. Noen få anmoder og oppfordrer elevene til mere egentrening før de kommer og gjenopptar kode 160 kurset.

4.1.7 Spørsmål 7: Ordningen med fratrett ved deltagende observasjon

Funn viser at både kursarrangør, instruktører og elever er fornøyd med ordningen, og at den bidrar til å øke læringsutbytte. Det er noe variert med tanke på om det bør være to eller tre elever i bilen. Noen funn beskriver at tre elever kan være noe ugunstig, da øktene i baksetet blir noe lange, mens andre ser det som fordelaktig.

4.1.8 Spørsmål 8: Instruktørens bakgrunn

Funn knyttet til instruktørens bakgrunn er å finne i kapittel 4.6. Funnene viser at 15,8 % er enmannsforetak, hos 63,2 % er det 2 - 4 instruktører mens 15,8 % svarer at de har 6 instruktører tilknyttet sin opplæringsinstitusjon. 5,3 % (1 enhet) sier de har 7 eller flere. De fleste instruktørene har sin bakgrunn fra redningstjeneste og brann, helse og politi. De aller fleste har flere års erfaring fra utrykningskjøring. Noe over halvparten av instruktørene har sin utdanning fra Nord universitet og Høgskolen i Nord Trøndelag, mens 1/3 har sin instruktørutdanning fra politiet. De øvrige har trafikkklærbakgrunn og en nevner også å ha gjennomført uautorisert utdanning. Noen få har

gjennomført utdanning for over omtrent 30 år siden, men det store flertall er spredt mellom 2 og 23 år siden.

5 Konklusjon og videre arbeid

Prosjektrapporten presenterer resultater og funn fra evaluering av gjennomføring av utrykningsopplæring, finansiert av Statens vegvesen.

I studien er det benyttet ulike metoder for innsamling og analyse av data for å svare opp spørsmålene og problemstillingene gitt i kravspesifikasjonen fra Statens vegvesen. Det vises til rapportens hovedkapitler for presentasjon og diskusjon av resultatene, der hovedformålet har vært å kartlegge i hvilken grad opplæringen gjennomføres i tråd med intensjon i forskrift og læreplan.

Hovedkonklusjon er at opplæringen i stor grad gjennomføres i tråd med intensjonen i forskrift og læreplan. Hvis vi anvender John I Goodlads læreplanteoretiske begrepsapparat viser funn fra spørreundersøkelsene besvart av instruktørene og av elevene at det er godt samsvar mellom den formelle, den oppfattede, den gjennomførte og den erfarte læreplan, men at det ikke er fullgodt samsvar mellom ideenes- og den formelle læreplan.

Teoretisk analyse (kap 3) viser at Læreplan Kompetansebevis for utrykningskjøring bygger på de samme faglig grunnlag og pedagogisk forståelse som de øvrige læreplaner innen føreropplæring. Forståelsesrammen, og pedagogisk grunnfilosofi kommer ikke så godt til uttrykk i den gjeldende (formelle) læreplan. Selv om dette ikke er så godt beskrevet som i de øvrige læreplaner vi har i Norge for ulike typer føreropplæring, viser funn at opplæring allikevel følger føreropplæringens generelle prinsipper. Funn viser blant annet at opplæringen ivaretar læringsprosesser i de øvrige deler av GDE rammeverket, og ivaretar hovedtema som selvinnsikt og handlingstendenser.

Funn fra ustrukturerte intervju og samtaler med utdanningsinstitusjon for utrykningsinstruktørutdanning beskriver at det legges til grunn innhold i Håndbok V858 (*Faglig grunnlag for forskrifts- og læreplanrevisjon, Statens vegvesen*) under utdanningen, og dette kan forklare at læreprosessene som nevnt i dette avsnitt ivaretas. Men forskningen gir ikke svar på om det er sammenheng mellom hvorvidt det faglige pedagogiske grunnsyn kommer til syne, sett opp mot når den enkelte instruktør gjennomførte sin utrykningsinstruktør utdanning. Om dagens pedagogiske filosofi skal vedvare som et framtidig prinsipp, bør en eventuell revidert læreplan oppdateres med innhold som omhandler den pedagogiske grunnfilosofi.

På tross av generelt godt samsvar mellom den formelle, den oppfattede, den gjennomførte og den erfarte læreplan, viser funn at det på noen obligatoriske områder er avvik mellom den formelle og gjennomførte læreplan. Funn viser en urovekkende stor andel av elevene som svarer at de ikke har gjennomført temaene «Forberedelse til utrykningsoppdrag, Utrykningsoppdrag 1 og 2, samt Obligatorisk veiledningstime 1». (se figur 24). Årsakene til dette gir dette forskningsprosjektet ikke noe svar på, men det kan være grunnlag for å se nærmere på dette, enten gjennom ordinær tilsynsvirksomhet eller et nytt eget dedikert forskningsprosjekt.

Funn fra instruktører og elever viser at undervisningsmetodene som anvendes er varierte. Under et konstruktivistisk læringssyn, som læreplanverket i Norge bygger på, vil elevsentrerte læringsaktiviteter være å foretrekke framfor lærersentrerte. Funn viser større andel lærersentrerte metoder i teoriundervisning. (fig 25) Det kan antas at det er rom for større andel gruppearbeid i klasseromsundervisning. At elever får diskutere med andre elever, er påpekt som en viktig læringsaktivitet og bidrag til varig læring i det konstruktivistiske læringssyn. Dialog mellom lærer og elev vil ha mindre effekt.

Under observasjon ved undervisning i bil ble det registrert at deltagende elev i baksetet ikke blir aktivisert annet enn å observere. I sum kan ulike funn i undersøkelsen være grunnlag for i større grad fremheve prinsippet med å aktivere flere elever om samme oppgave der det er muligheter for det i undervisningen, for ytterligere å øke varig læringseffekt. Hvorvidt, i en større skala, de ulike undervisningsmetoder som benyttes er godt tilpasset de ulike læringsmål i hvert enkelt tilfelle, har det ikke vært mulig å undersøke innenfor rammene av denne studien. Det kan være en interessant problemstilling for et nytt studie innenfor denne førerkortkategorien.

Det er grunn til å anta at utryknings sjåfør yrket sin egenart kan frambringe negativt stress. Funn viser at en større del av elevene (20%) rapporterer at det ikke har vært noe prioritert tema. Ut fra forskning om negativt stress og trafikksikkerhet, bør dette fremheves som et sentralt tema i opplæringen.

Arbeidet med studien har i tillegg til ovennevnte problemstillinger, også identifisert nye problemstillinger som det kan være interessant å undersøke i videre studier på utrykningsområdet.

Funn viser at elev i baksete må strekke seg sideveis ut av sele for å få sikt framover noe som er en negativ sikkerhetsfaktor ved evt sammenstøt eller utforkjøring. Sikkerhetsrisikoen i dette kan med fordel belyses, samt også vurdere om det finns løsninger i utstyr og bilvalg som kan redusere denne risikoen.

Enkeltuttalelser slik de framkommer i dette forskningsprosjektet skal ikke tillegges for stor vekt. Allikevel kan de beskrive forhold det kan være relevant å belyse nærmere. Flere enkeltuttalelser beskriver at det er stor forskjell på instruktørene, både faglig og pedagogisk. Det samme funn finner vi under intervju med instruktører. Dette gjelder også mellom instruktører og sensorer. Funn fra intervju instruktører viser at dette er noe instruktørene er kjent med og tiltak som samkjøring har bidratt til en endring i riktig retning. Da samkjøring ser ut til å ha positiv effekt, bør det legges til rette for at dette kommer inn under en form for formell organisering, både hva gjelder utrykningsinstruktører seg imellom og mellom sensorkorps og instruktører

Tross noen aspekter ved opplæring i utrykningskjøring det kan være grunn til å se nærmere på, viser funn fra de to ulike spørreundersøkelsene for instruktører og elever som har gjennomført opplæringen, en bemerkelsesverdig høy tilfredshet. Både instruktører og elever er generelt tilfreds, og det gjelder både faglig gjennomføring og organisering av opplæringen. Dette vitner om at opplæringsinstitusjonene etablerer et godt læringsmiljø for eget personell og elevene, noe som vurderes som svært positivt. Og hovedkonklusjon er som tidligere nevnt at opplæringen i stor grad gjennomføres i tråd med intensjonen i forskrift og gjeldende læreplan.

6 Kilder

- Keskinen, E. (2014). Education for older drivers in the future. *IATSS Research*, 38(1), 14-21.
<https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2014.03.003>
- Norges offentlige utredninger (NOU). 1976:2., *Utdanning av ambulanspersonell*. Universitetsforlaget.
- Norges offentlige utredninger (NOU). 2015:8., *Fremtidens skole. Fornyelse av fag og kompetanser*. Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon Informasjonsforvaltning
- Peräaho, M., Keskinen, E. & Hatakka, M., 2004. *Førerkompetanse i et hierarkisk perspektiv; Konsekvenser for føreropplæringen*. Universitet i Åbo, Trafikkforskning.
Originaltittel: Driver Competence in a Hierarchical Perspective; Implications for Driver Education
- Samferdselsdepartementet, 2001. *Forskrift om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (utrykningsforskriften)*. Lovdata. Sist endret 19.12.2019.
- Samferdselsdepartementet, 2004. *Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften)*.
- Samferdselsdepartementet, 2009. *Forskrift om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (utrykningsforskriften)*. Lovdata. Endrer forskrift av 9-10-2001
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2002 a. *Læreplan for obligatoriske kurs. Kompetansebevis for fører av utrykningskjøretøy*
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2002 b. *Forslag til ny føreropplæring («grårapporten)*
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2004. *Læreplan. Førerkortklasse B og BE*. Håndbok 252. ISBN 82-7207-566-0
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2009 a. *Læreplan. Kompetansebevis for utrykningskjøring*.
<https://www.vegvesen.no/globalassets/forenkort/yrkessjåfor/laereplan-kompetansebevis-for-utrykning.pdf>
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2009 b. *Forslag til ny forskrift om opplæring og kompetansebevis for fører av utrykningskjøretøy*. Høringsdokumenter.
<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/hoeringer-historisk-arkiv/>
- Høringsdokument med kommentarer til den enkelte bestemmelse
 - Generelle kommentarer til læreplan, kompetansebevis for fører av utrykningskjøretøy
 - Oppsummering av høringen
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet, 2014. *Ny føreropplæring 2005. Faglig grunnlag for forskrifts- og læreplanrevisjonen*. Håndbok V858 (tidligere Håndbok 260)
- Woolfolk, A., 2004. *Pedagogisk psykologi*. Tapir, akademisk forlag. ISBN 82-519-1863-4

7 Figuroversikt

<i>Figur 1. De ulike modellene for gjennomføring av praktisk øving</i>	10
Figur 2 Opplevd kvalitet på egen undervisning	14
Figur 3 Bevissthet knyttet til psykologisk, pedagogisk og sosiokulturell tradisjon	14
Figur 4 Bevissthet vedrørende valg av pedagogiske verktøy	15
Figur 5 I hvilken grad vektlegger arbeidsstedet pedagogisk utvikling	15
Figur 6 Opplevd støtte i det pedagogiske arbeidet fra arbeidsgiver	15
Figur 7 Læringseffekt for fører å ha medelev i baksetet	16
Figur 8 Læringseffekt for elev i baksetet	16
<i>Figur 9 Egenrapporterte kjennetegn ved praksis undervisning</i>	17
<i>Figur 10 Egenrapporterte kjennetegn av teoriundervisning</i>	17
Figur 11 I hvor stor grad vektlegges læringsprosesser innenfor nivå 4 og 5 i GDE rammeverket	18
Figur 12 Opplevd kvalitet på egen undervisning	19
Figur 13 Bevissthet knyttet til psykologisk, pedagogisk og sosiokulturell tradisjon	19
Figur 14 Bevissthet vedrørende valg av pedagogiske verktøy	19
Figur 15 I hvilken grad vektlegger arbeidsstedet pedagogisk utvikling	19
Figur 16 Opplevd støtte i det pedagogiske arbeidet fra arbeidsgiver	19
Figur 17 Læringseffekt for fører å ha medelev i baksetet	19
Figur 18 Læringseffekt for elev i baksetet	19
Figur 19 I hvor stor grad vektlegges læringsprosesser innenfor nivå 4 og 5 i GDE rammeverket	19
Figur 20 Opplevelse av kvalitet på opplæringen	19
Figur 21 I hvilken grad fornøyd med kursarrangør	19
Figur 22 Kvaliteten på instruktørene	20
Figur 23 Opplevelse av hvor tydelig opplæringsmålene var	20
Figur 24 I hvilken grad ble temaene i læreplan behandlet under kurset	21
Figur 25 Hvilken undervisningsmetode ble oftest brukt i klasserom	22
Figur 26 Hvilke undervisningsmetoder ble brukt av instruktør i bil	23
Figur 27 Hvor stor vekt ble det lagt vekt på kulturrestans, stresshåndtering og personlige egenskaper	23
Figur 28 Opplevelse av progresjon	24
Figur 29 Læringsutbytte av deltagelse som bakseteelev	24
Figur 30 Opplevelse av ordningen med fratrekk av egen øving på bakgrunn av observasjon av medelever	24
Figur 31 Instruktørens yrkesmessige bakgrunn oppgitt i antall	30
Figur 32 Antall år som fører på utrykningskjøretøy før instruktørgodkjenning	31
Figur 33 På hvilken måte formell kompetanse ble ervervet	31
Figur 34 Viser hvor mange år det er siden utdannings som instruktør i utrykningskjøring er gjennomført	32

8 Tabelloversikt

<i>Tabell 1 Tiltak som iverksettes når elevens kvalifikasjoner ikke er på tilstrekkelig nivå</i>	18
Tabell 2 Hvor mange instruktører er tilknyttet kursarrangøren	30
<i>Tabell 3 I hvor stor grad er det en utfordring at eleven ikke har tilstrekkelig kjørekompetanse.</i>	32