

Evaluering av norsk føreropplæring etter 2005

Oppsummering og anbefalinger

STATENS VEGVESEN RAPPORTER

Nr. 348



Innhold

Sammendrag	5
1 Innledning	7
1.1 Bakgrunn og forutsetninger	7
1.2 Gjennomføring og avgrensning av evalueringsprosjektet	8
1.2.1 Fase 1 (2011–2014)	8
1.2.2 Fase 2 (2013–2014)	9
1.2.3 Veggen videre	9
1.2.4 Avgrensning	10
1.3 Begrepsavklaringer	10
1.4 Oppbygning av rapporten	11
2 Grunntanker i den norske føreropplæringen	13
2.1 Mål for føreropplæringen	13
2.1.2 Hvordan førere løser oppgaver	13
2.2 GDE- rammeverket	15
2.3 Sju gjennomgående tema	16
2.4 Modulbasert opplæring	16
2.5 Trinnvis opplæring	17
2.6 Obligatorisk og ikke- obligatorisk opplæring	18
2.7 Arbeidsmåter	18
3 Gjennomføring av evalueringsprosjektet	19
3.1 Forskningsrapporter	19
3.1.1 Evalueringen av effekten av opplæringen	19
3.1.2 Evalueringen av implementeringen av føreropplæringen	19
3.2 Workshoper for interessenter	21
4 Presentasjon av funn knyttet til implementeringen av opplæringen	23
4.1 Trafikalt grunnkurs	23
4.1.1 Læreplanen	24
4.1.2 Mørkekjøringsopplæringen	25
4.1.3 Lærernes undervisningspraksis og kompetanse	25
4.1.4 Elevenes opplevelse av kurset	26
4.2 Obligatorisk opplæring i klasse A	28
4.2.1 Grunnlagsdokumenter og læreplan	29
4.2.2 Motorsykkelkjøring, miljø og sikkerhet på trinn 2	29
4.2.3 Veiledningstimer på trinn 2 og 3	30
4.2.4 Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk på trinn 3	30
4.2.5 Sikkerhetskurs på veg på trinn 4	31
4.2.6 Trafikkskolenes undervisningsplan	32
4.2.7 Pedagogisk samarbeid og utvikling	33
4.2.8 Lærernes undervisningspraksis og kompetanse	33
4.2.9 Elevenes forventninger	34
4.3 Obligatorisk opplæring klasse B	35
4.3.1 Grunnlagsdokumenter og læreplan	35
4.3.2 Veiledningstimer på trinn 2 og 3	36

4.3.3	Sikkerhetskurs på bane på trinn 3	37
4.3.4	Sikkerhetskurs på veg trinn 4	39
4.3.5	Øvrig opplæring i trinn 4	40
4.3.6	Elevenes teorikunnskap	42
4.3.7	Trafikkskolenes undervisningsplan	42
4.3.8	Pedagogisk samarbeid og utvikling	43
4.3.9	Lærernes undervisningspraksis og kompetanse	43
4.4	Obligatorisk opplæring, tunge kjøretøy	45
4.4.1	Læringsprosesser innenfor de øverste nivå i GDE-matrisen	46
4.4.2	Grunnkurs tunge kjøretøy	46
4.4.3	Veiledningstime trinn 2 og 3	46
4.4.4	Sikkerhetskurs på bane på trinn 4	47
4.4.5	Strategisk kjøring	47
4.4.6	Lærernes undervisningspraksis og kompetanse	48
4.4.7	Elevenes opplevelser	49
4.5	Obligatorisk opplæring klasse S	50
4.5.1	Læreplanen	51
4.5.2	Lærernes undervisningspraksis og kompetanse	51
4.5.3	Øvingsområder	52
5	Presentasjon av funn knyttet til effekten av opplæringen	53
5.1	Ulykkesinnblanding, kjøreatferd og holdninger blant nye bilførere	53
5.1.1	Omfang av opplæring	53
5.1.2	Ulykkesinnblanding	54
5.1.3	Holdninger	55
5.1.4	Selvrapportert kjøreatferd	55
5.1.5	Anbefalinger	55
5.2	UAG-årsrapporten for 2013	55
6	Drøfting av funn og Statens vegvesens anbefalinger	57
6.1	Grunntanker i den norske føreropplæringen	57
6.2	Læreplandokumentet	58
6.3	Trafikklærerkompetanse	59
6.4	Spesielle fokusområder	61
6.4.1	Mørkekjøringsopplæring	61
6.4.2	Veiledningstimene	61
6.4.3	Omfang og varighet av opplæringen	62
6.4.4	Krav til øvingsområder	62
6.4.5	Undervisningsplaner	63
6.5	Effekten av føreropplæringen	63
6.6	Vegen videre	64
6.6.1	Revisjon og videreutvikling av forskrift, læreplaner og førerprøve	64
6.6.2	Kvalitetssikring av trafikklærerkompetanse	64
6.6.3	Rapport fra revisjonen og videreutviklingen av føreropplæringen	64
	Referanseliste	65

Sammendrag

Statens vegvesen innførte i 2005 ny forskrift og nye læreplaner i alle førerkortklasser, med mål om bedre struktur og kvalitet i opplæringen. I de nye planene var det et økt fokus på utviklingen av holdninger og bevissthet rundt egne handlinger hos eleven. Dette ble vurdert som viktig for å styrke føreropplæringen som trafiksikkerhetstiltak.

Nasjonal transportplan 2010-2019 vektlegger at «*det vil bli gjennomført en evaluering av gjeldende føreropplæring. Mindre tilpasninger og justeringer i føreropplæringen vil gjøres kontinuerlig, mens mer omfattende tiltak eventuelt vil gjennomføres mot slutten av planperioden*».

I perioden 2011-2014 har ulike forskningsinstitusjoner på oppdrag fra Statens vegvesen gjennomført evalueringer av føreropplæringen. Blant annet ble opplæringens effekt når det gjelder holdnings- og atferdsmål, og ulykker evaluert. Ved å sammenligne funn fra undersøkelsen med funn fra undersøkelser som ble gjort før 2005, fant forskerne fra TØI at det har skjedd en positiv utvikling både når det gjelder ulykkesutsatthet og holdninger. Det er vanskelig å dokumentere at denne positive endringen utelukkende skyldes føreropplæringen. En årsak er at det er vanskelig å måle effekten av opplæringstiltak fordi man ikke har en kontrollgruppe. En annen årsak er at det innenfor trafiksikkerhetsområdet arbeides bredt med tiltak på flere områder. Likevel er det grunn til å tro at føreropplæring har vært et viktig bidrag til den positive utviklingen.

En forutsetning for å kunne gjøre en meningsfull og troverdig evaluering med tanke på positive effekter, er at opplæringen gjennomføres som forutsatt i læreplanen. Derfor ble også prosessen læreplanen gjennomgår fra idé til praksis evaluert.

For å få et bredt tilfang av innspill i evalueringsarbeidet, ble det høsten og våren 2014 gjennomført workshoper hvor ulike interessenter fikk gi sine innspill og anbefalinger for revisjon og videreutvikling av føreropplæringen.

I evalueringsrapporter og workshoper får føreropplæringen bred støtte. De fleste er fornøyd med læreplanene. Samtidig pekes det på et behov for å gjennomgå og tydeliggjøre målformuleringene i planene, og å gjennomgå og vurdere innholdet i og omfanget av opplæringen. Læreplanene har dessuten et potensiale som ikke blir utnyttet fullt ut som en følge av blant annet varierende trafikkklærerkompetanse.

I denne rapporten sammenstilles og oppsummeres funn fra evalueringsrapporter, innspill fra workshoper og kunnskap fra andre prosjekter. I tillegg gis det anbefalinger for revisjon og videreutvikling av føreropplæringen, og hvordan dette arbeidet bør organiseres.

Arbeidet med revisjon og videreutvikling av føreropplæring vil gjennomføres i 2015. Det vil etableres arbeidsgrupper som skal bistå i arbeidet med å videreutvikle læreplanene i de forskjellige førerkortklassene. Ulike interessenter vil i stor grad involveres i dette arbeidet.

En gjennomgående tilbakemelding i alle evalueringsrapporter og workshoper er trafikkklærerens behov for et kompetanseløft. Det etableres derfor en egen arbeidsgruppe som skal ivareta kvalitetssikring av trafikkklærerens kompetanse, gjennom tilleggs- og etterutdanning.

Samtidig skal også dagens førerprøvemodell evalueres. Arbeidet består av å kartlegge og vurdere innholdet i og gjennomføringen av førerprøven i lys av målene for føreropplæringen og prinsippene som ligger til grunn for opplæringsmodellen.

1 Innledning

I dette kapitlet beskriver vi først bakgrunnen for innføringen av ny føreropplæring i 2005 og evalueringen av opplæringen som er gjennomført i 2011-2014. Deretter omtaler vi gjennomføringen og avgrensningen av evalueringsprosjektet, og forklarer kort sentrale begreper. Avslutningsvis beskriver vi oppbygningen av rapporten.

1.1 Bakgrunn og forutsetninger

Regjeringen har besluttet at alt trafikk sikkerhetsarbeid i Norge skal baseres på en visjon om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken; nullvisjonen. Nullvisjonen er nedfelt i Nasjonal Transportplan.

I St. meld nr. 46 (1999- 2000) Nasjonal Transportplan 2002- 2011 (NTP), får føreropplæringen, som ett av åtte satsningsområdet for bedret trafikk sikkerhet på veg i perioden, bred omtale i kapittel 10.8. Hovedbudskapet er at det er behov for en helhetlig behandling av hele føreropplæringen, og en styrking av opplæringen i alle førerkortklasser.

Undersøkelser viser at unge uerfarne førere er særlig utsatt for ulykker. Ulykkesrisikoen faller raskt de første månedene etter at de har fått førerkort. Ideelt sett er det ønskelig at førerne får mer av den nødvendige erfaringen gjennom trafikkopplæringen. Satsingen på en bedre føreropplæring er dermed et viktig bidrag i arbeidet for å fremme nullvisjonen.

I Nasjonal handlingsplan for trafikk sikkerhet på veg 2002-2011, utgitt av Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Trygg Trafikk og Politidirektoratet på grunnlag av Nasjonal Transportplan 2002-2011, er det gitt flere føringer for forbedring av føreropplæringen. Disse omhandler både innholdet i føreropplæringen, bruk av obligatorisk opplæring for å sikre tilstrekkelig kompetanse innen viktige temaer, stimulering til mer privat øvingskjøring med bedre kvalitet, utvikling av læreplaner for alle førerkortklasser og forbedring av strukturen på føreropplæringen.

Statens vegvesen er gjennom lover og forskrifter illagt ansvaret for styring og utvikling av opplæringen for førere av motorkjøretøy. Opplæring og øvingskjøring foregår ved trafikk skolene, en rekke videregående skoler og i privat regi, mens Statens vegvesen har oppgaven med å vurdere om kandidatene har rett kompetanse til å få førerrett og dermed utstedt førerkort i den aktuelle førerkortklasse. Etaten har også ansvar for utvikling av læreplaner for opplæringen i alle førerkortklasser.

Som en oppfølging av Nasjonal Transportplan 2002- 2011 og Nasjonal handlingsplan for trafikk sikkerhet på veg 2002- 2011, utredet Vegdirektoratet hele føreropplæringsmodellen grundig også med tanke på helhet og sammenhenger. Utredningen ble presentert i en rapport *Forslag til ny føreropplæring, oppfølging av Transportplan 2002-2011* som ble utgitt av Vegdirektoratet i 2002. I utredningen ble det foreslått en felles pedagogisk plattform, og en generell og prinsipiell opplæringsmodell som var ment å fungere som basis for utformingen av opplæringen i alle førerkortklassene. Utredningen inneholdt også forslag til endringer i innhold, oppbygning og vurdering i de ulike klassene.

I utredningsarbeidet søkte Vegdirektoratet bredt for å samle innspill, både nasjonalt og internasjonalt, og føreropplæringsmodellen som ble innført i 2005 har derfor et omfattende fundament i fag, pedagogikk og tidligere erfaringer.

Statens vegvesen innførte i 2005 ny forskrift og nye læreplaner i alle førerkortklasser, med mål om bedre struktur og kvalitet i opplæringen. Den viktigste endringen var økt fokus på utviklingen av holdninger og bevissthet rundt egne handlinger hos eleven. Dette ble vurdert som viktig for å styrke føreropplæringen som trafiksikkerhetstiltak.

I håndbok V858 (tidligere: håndbok 260) *Ny føreropplæring 2005. Faglig grunnlag for forskrifts- og læreplanrevisjon* gjengis det felles faglige grunnlaget som forskriften og læreplanene bygger på. Håndboka er en justert og forkortet versjon av utredningen fra 2002.

1.2 Gjennomføring og avgrensning av evalueringsprosjektet

Nasjonal transportplan 2010-2019 vektlegger at det vil bli gjennomført en evaluering av gjeldende føreropplæring. Mindre tilpasninger og justeringer i føreropplæringen vil gjøres kontinuerlig, mens mer omfattende tiltak eventuelt vil gjennomføres mot slutten av planperioden.

Evalueringsprosjektet har blitt gjennomført i to faser.

1.2.1 Fase 1 (2011–2014)

I perioden 2011-2014 har ulike forskningsinstitusjoner på oppdrag fra Statens vegvesen gjennomført en evaluering av føreropplæringen. For det første ble opplæringens effekt når det gjelder holdnings- og atferdsmål og ulykker evaluert. En forutsetning for å kunne gjøre en meningsfull evaluering med tanke på slike effekter, er at opplæringen gjennomføres som forutsatt i læreplanen. Derfor ble også prosessen læreplanen gjennomgår fra idè til praksis evaluert.

Her er en oversikt over hvilke forskningsinstitusjoner som har evaluert hvilke deler av opplæringen.

	Prosjekt	Leverandør	Ferdigstilling/levering
1	Evaluering av implementeringen av trafikalt grunnkurs	Norges teknisk-naturvitenskaplige universitet (NTNU)	Mai 2013
2	Evaluering av implementeringen av obligatorisk opplæringen i kl. A	Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT)	Mai 2013
3	Evaluering av implementeringen av obligatorisk opplæring kl. B	Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT)	Mai 2013
4	Evaluering av implementeringen av obligatorisk opplæring, tunge kjøretøy	SINTEF	Oktober 2013
5	Evaluering av effekten av føreropplæringen (kl. B)	Transportøkonomisk institutt (TØI)	Desember 2013
6	Evaluering av implementeringen av føreropplæringen kl. S, og studieplan for instruktør klasse S	UiT - Norges arktiske universitet	Juni 2014

1.2.2 Fase 2 (2013–2014)

I 2014 har en arbeidsgruppe i Statens vegvesen sammenstilt forskningsrapportene fra fase 1 med kunnskap fra andre prosjekter og fra utførte tilsyn. Dette er samlet i en felles og helhetlig evaluering.

I kunnskap fra andre prosjekter ligger:

- SINTEF- rapporten *Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge. Undersøkelse blant trafikklærere med norsk og utenlandsk utdanning* (Moe, Kummuneje & Robertsen, 2013)
 - Hovedfunn i rapporten viser at det er et stort sprik i utdanningsnivået til dagens trafikklærere, at utdanningsnivået er noe høyere blant trafikklærere enn blant faglige ledere og at utdanningsnivået blant trafikklærerne stiger gradvis.
 - Opplæringsmodeller og utvikling i andre europeiske land
 - CIECA (den internasjonale førerprøvekommisjonen) igangsatte høsten 2013 Road User Education (RUE)- prosjektet for å forsøke å besvare spørsmålene: Hvilke internasjonale krav bør i framtiden stilles til nye sjåførs kompetanse før de slippes ut på vegen alene? Hvilken opplæring skal de ha? Hvilke krav skal gjelde for trafikklærere?
Med økende globalisering er det økende behov for felles standarder. EU legger stor vekt på bedre opplæring og prøving av nye sjåførere i arbeidet med å redusere risikoen på vegene, og forventes å kunne dra veksler på anbefalingene fra prosjektet i utviklingen av gjeldende og kommende regelverk. Rapporten fra prosjektet vil være ferdig i mars 2015.
- Anbefalinger etter workshoper med representanter fra
 - førerprøvesensorer i alle Statens vegvesens regioner
 - tilsynspersonell i alle Statens vegvesens regioner
 - bransjeorganisasjoner for trafikklærere (Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) og Trafikkforum (TF))
 - utdanningsinstitusjoner for trafikklærere (Høgskolen i Nord- Trøndelag (HiNT) og Høgskolen i Oslo og Akershus (HiOA))
 - forskningsinstitusjoner (HiNT, SINTEF, TØI og VTI¹)
 - trafikklærerstudenter (HiNT)
 - ungdomsgruppen
 - fagråd 3.8.
 - Dette er en arbeidsgruppe, etablert i 2012, som består av representanter fra HiNT, NAF, Trafikkforum og ATL. Grappa skal bidra til videreutvikling og økt kvalitet på gjennomføringen av 3.8. Sikkerhetskurs på bane.

Resultatet av evalueringsarbeidet foreligger i form av denne rapporten som i tillegg til å sammenstille og oppsummere funnene, gir anbefalinger for revisjon og videreutvikling av føreropplæringen, og hvordan dette arbeidet bør organiseres.

1.2.3 Vegene videre

På bakgrunn av anbefalingene i rapporten vil Statens vegvesen i 2015 revidere og videreutvikle forskrifter, læreplaner og førerprøven. I tillegg vil vi sørge for en kvalitetssikring av trafikklærernes kompetanse ved å vurdere kvalifikasjonskravene til trafikklærerutdanningen, og anbefale krav til tilleggstudning, spesialutdanning og etterutdanning av trafikklærere.

¹ Statens väg- och transportforskningsinstitut

1.2.4 Avgrensning

I rapporten vil følgende spørsmål bli belyst og drøftet:

- Hva er styrkene ved føreropplæringen?
- Hva er utfordringene ved føreropplæringen?
- Hvilke tiltak kan vi iverksette for å videreutvikle føreropplæringen?

Rapporten omhandler primært den obligatoriske delen av føreropplæringen. Vi har imidlertid i løpet av evalueringsarbeidet også fått kunnskap om gjennomføringen av den ikke- obligatoriske opplæringen, og dette vil omtales der det er naturlig å gjøre dette. En egen arbeidsgruppe har fått i oppdrag å kartlegge og vurdere innholdet i og gjennomføringen av førerprøven, og utvikle denne i lys av målene for føreropplæringen og prinsippene som ligger til grunn for opplæringsmodellen. Arbeidsgruppa starter sitt arbeid våren 2015.

Rapporten omhandler føreropplæring i regi av trafikkskolene, og vil derfor ikke gå nærmere inn på Valgfag trafikk som gjennomføres i ungdomsskoler fra høsten 2013. Vi har imidlertid i løpet av evalueringsarbeidet fått en del innspill knyttet til valgfaget fra ulike interessenter, og vil ta med oss disse innspillene i vår dialog med Utdanningsdirektoratet² om valgfaget.

Vi har underveis i evalueringsarbeidet mottatt en del konkrete forslag til forskrifts- og læreplan- endringer. Disse forslagene vil bli vurdert i forbindelse med revisjonen og videreutviklingen av føreropplæringen i 2015.

1.3 Begrepsavklaringer

For å sikre en felles forståelse av innholdet i rapporten, vil vi her definere sentrale begreper.

Grunnutdanning: toårig trafikklærerutdanning fra Høgskolen i Nord- Trøndelag, Høgskolen i Oslo og Akershus eller tilsvarende.

Spesialutdanning: særskilt kompetanse for å kunne undervise i førerkortklasser utover de grunnutdanningen gir rett til.

Tilleggsutdanning: frivillig utdanning som skal gi særskilt kompetanse for å kunne undervise i enkelte obligatoriske deler av opplæringen, eller utfylle manglende formell kompetanse for å bli godkjent som trafikklærer i Norge.

Etterutdanning: nødvendig utdanning for å opprettholde godkjenning som trafikklærer.

²Utdanningsdirektoratet har ansvar for grunnskole- og videregående opplæring i Norge.

1.4 Oppbygning av rapporten

I kapittel 2 presenteres grunntanker i den norske føreropplæringen. I kapittel 3 beskrives og begrunnes valg av metoder i evalueringsprosjektet. I kapittel 4 presenteres funn fra evalueringsrapporter og workshoper knyttet til implementeringen av føreropplæringen. Funnene, i form av styrker, utfordringer og anbefalinger, presenteres i denne rekkefølgen:

- Trafikalt grunnkurs
- Obligatorisk opplæring i klasse A
- Obligatorisk opplæring i klasse B
- Obligatorisk opplæring i tunge klasser
- Obligatorisk opplæring i klasse S

I kapittel 5 presenteres funn knyttet til evalueringen av effekten av opplæringen på holdnings- og atferdsmål, samt ulykker. I tillegg presenteres funn fra årsrapportene til Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG). I kapittel 6 presenteres og drøftes Statens vegvesens anbefalinger til revisjon og videreutvikling av føreropplæringen. Vi gjør oss også noen tanker om interessante forskningsemner som kan utledes fra resultatene i rapporten, og gir våre anbefalinger til hvordan arbeidet videre bør organiseres.

2 Grunntanker i den norske føreropplæringen

I dette kapitlet presenteres grunntanker og prinsipper i den norske føreropplæringen. Disse er nærmere beskrevet i håndbok V858 *Ny føreropplæring 2005. Faglig grunnlag for forskrifts- og læreplanrevisjon* (Statens vegvesen, 2014). Først defineres utviklingen av trafikal kompetanse som målet for opplæringen. Deretter presenteres GDE- rammeverket som beskriver hva som bør være innholdet i opplæringen og som er basis for utformingen av gjeldende læreplaner. Med utgangspunkt i GDE- matrisen og hva som er viktig for en fører å kunne, defineres videre sju gjennomgående tema og hvordan disse vektlegges på ulike tidspunkt i føreropplæringen. Deretter beskrives prinsippet bak obligatorisk og ikke- obligatorisk opplæring og den trinnvise oppbygningen av opplæringen. Avslutningsvis omtales arbeidsmåtene.

2.1 Mål for føreropplæringen

Mål for trafikkopplæringen og krav til undervisningen er fastsatt av Vegdirektoratet gjennom forskrift av 1. oktober 2004 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. Forskriften fastsetter bl.a. at det i undervisningen skal legges til rette for at elevene når målene for opplæringen.

Føreropplæringen skal bidra til at elevene utvikler den trafikale kompetansen de trenger for å kunne kjøre sikkert, hensynsfullt og samtidig effektivt (Statens vegvesen, 2014 s. 5). Etter endt opplæring skal elevene ha de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og den motivasjon som er nødvendig for å kjøre på en måte som

- er trafikk sikker
- gir god samhandling
- fører til god trafikkavvikling
- tar hensyn til helse, miljø og andres behov
- er i samsvar med gjeldende regelverk

Utvikling av trafikal kompetanse er en omfattende prosess som skjer over tid som en følge av imitasjon, forståelse, praktisering og forsterkning. Vi må gå ut fra at alle som begynner på opplæringen allerede ved starten har en betydelig trafikal kompetanse. Utviklingen vedvarer gjennom alle trinn i opplæringen og fortsetter livet ut.

2.1.2 Hvordan førere løser oppgaver

Førere har ulike mål med eller motiver for sin kjøring, for eksempel transport, opplevelse av spenning, se seg om, og vise seg fram.

Uansett mål stilles føreren overfor oppgaver som skal løses under kjøringen. Disse oppgavene løser føreren i hovedsak ved å innhente og bearbeide informasjon. Informasjon fra omgivelsene som føreren oppfatter som relevant for situasjonen, velges ut og kobles til den kunnskapen føreren allerede har i sitt kunnskapslager. Kunnskapen forteller føreren hva som bør gjøres, og det fattes en beslutning som så fører til en handling. Hvor hensiktsmessig en valgt handling er, vil i stor grad avhenge av kunnskapen (inkl. erfaringsgrunnlaget føreren har).

Kunnskap har sterk innflytelse på hvilken informasjon fra omgivelsene som velges ut for videre bearbeiding. Med liten kunnskap kan føreren velge ut uvesentlig informasjon som utgangspunkt for bearbeidingen. Vesentlig informasjon kan bli oversett. Omfanget av, kvaliteten på og relevansen til kunnskapen har også en direkte innflytelse på hvor hensiktsmessig de valgte handlingene vil være. Mangelfull kunnskap gir dårlige løsninger, og dermed uheldige valg av handlinger.

Antallet oppgaver som skal løses under kjøring er så stort at om alle oppgavene skulle løses gjennom bevisst bearbeiding av informasjon, ville det skape overbelastning og påfølgende store problemer. Føreren ville gjøre mange feil og sannsynligheten for en ulykke ville øke. En forutsetning for kjøring i dagens trafikk er at det meste av kjøringen foregår automatisk.

Handlinger som utføres ofte, vil gradvis bli automatisert. Dette gjør at trafikale situasjoner utløser handlinger direkte uten at informasjonen først bearbeides bevisst. I trafikkopplæringen er det viktig at de kjøretekniske ferdighetene er automatisert i en rimelig grad før eleven starter treningen med å løse mer komplekse oppgaver i trafikken. Hvis elevene håndterer de enkle problemene gjennom automatiserte handlinger, frigjøres kapasitet til bevisst bearbeiding av nye oppgaver, og eleven kan lære hvordan mer komplekse oppgaver kan løses. Føreren løser da noen oppgaver gjennom automatiske handlinger, samtidig som han løser andre oppgaver gjennom bevisst bearbeiding av informasjon. Dette medfører at føreren kan arbeide med flere oppgaver samtidig.

Selv om læring skjer som en kontinuerlig prosess, vil det være hensiktsmessig at den som skal tilrettelegge for læring, tenker ut fra en trinnvis modell.

2.2 GDE- rammeverket

Utviklingen av dagens læreplaner er i stor grad basert på GDE (Goals for Driver Education)- matrisen. GDE-matrisen er en teoretisk modell som ble presentert internasjonalt i forbindelse med et større europeisk forskningsprosjekt; GADGET- prosjektet, i 1999.

De fire nivåene i GDE-matrisen representerer et hierarkisk perspektiv på føreropplæringen og gir en oversikt over hva opplæringen bør omfatte. Fra lavt til høyt er nivåene:

1. Manøvreringsnivå (manøvrering av kjøretøyet)
2. Taktisk nivå (handlingsvalg i trafikale situasjoner)
3. Strategisk nivå (valg ved reiser/turer og forhold knyttet til reiser/turer)
4. Overordnet nivå (generelle handlings- og vurderingstendenser og måter å se verden på)

		Det som skal læres		
		Faktorer som påvirker kjøring	Når faktorene gir negativ effekt	Innsikt i hvordan en selv forholder seg til eller står i forhold til faktorene
Nivå	Overordnet nivå Generelle handlings-tendenser og måter å se omverden på	Sammenhengen mellom kjøreatferd og personlighet, livsstil, alder, atferdstendenser, gruppenormer	Virkning av «sensation seeking», selvhevdelse, føye seg etter gruppepress, bruk av rusmidler	Kunnskap om egne generelle tendenser til å vurdere og handle på bestemte måter
	Strategisk nivå Valg ved reiser/turer og forhold knyttet til reiser/turer	Valg av reisemåte, planlegging av reisetidspunkt og reisetid, inntak av rusmidler	Ruspåvirkning, knapp tid, uheldige forhold pga dårlig valgt reisetidspunkt	Egne evner til å lage og følge planer
	Taktisk nivå Valg foretatt i forhold til trafikale situasjoner	Regler- og reguleringer, tafikale ferdigheter, sikkerhetsmarginer	Mangelfull kunnskap om regler, dårlige trafikale ferdigheter	Kjennskap til egne mangler når det gjelder kunnskap og ferdigheter
	Manøvreringsnivå Manøvrering av kjøretøyet	Teknisk kjøreferdighet, kjøretøyeigenschaften, fysiske lover	Manglende automatisering av teknisk kjøreferdighet, mangler ved kjøretøy, dårlige kjøreforhold	Kjennskap til sin egen mangelfulle tekniske kjøreferdighet og kunnskap om kjøretøy, fysiske lover o.l.

Figur 1. Modifisert utgave av GDE- matrisen

Selv om nivåene er kvalitativt forskjellige og holdes atskilt i matrisen, er de ikke uavhengige av hverandre. Alle nivåene er til stede når det foreligger en situasjon under kjøringen, og en fører trenger kunnskaper og ferdigheter innen hvert av de fire nivåene.

En grunnleggende antagelse i matrisen er at et høyere nivå kontrollerer og leder atferden på et lavere nivå. Denne kontrollen er likevel ikke en enkelt prosess ovenfra og ned, fordi den hele tiden blir sjekket mot tilbakemeldingene fra selve handlingen. Nivåene er i noen grad gjensidig avhengige, slik at endringer på ett nivå fører til endringer i de andre nivåene. Gjensidig avhengighet er imidlertid ikke de

samme som likhet. De kognitive strukturene som vi kaller «overordnet nivå» gir grunnlaget for hvordan personen forholder seg i livet generelt, så vel som spesielt i trafikken. De er derfor mer stabile og grunnleggende enn de andre tre nivåene som på sin side er mer domenespesifikke og underordnet. De ferdigheter som tas i bruk, og valg som blir truffet på de lavere nivåene, blir derfor ledet av egenskapene på høyere nivå. Dette er essensen av skillet mellom det føreren kan gjøre, og det vedkommende er villig til å gjøre. Uansett hvor mye sikkerhetsrelatert kunnskap føreren har, er resultatene av denne kunnskapen i siste omgang avhengig av om og hvordan kunnskapen blir brukt.

De faktorer og modeller som befinner seg på overordnet nivå, er derfor det viktigste fra et trafikksikkerhetsmessig synspunkt, og trolig hovedbidraget til nullvisjonen.

2.3 Sju gjennomgående tema

Med utgangspunkt i GDE matrisen og en vurdering av hva som er viktig for en fører å kunne, er det definert følgende sju tema i føreropplæringen (i uprioritert rekkefølge):

1. Lover, regler og trafikken som system. Før elevene begynner å kjøre i trafikken er det en fordel at de har en viss kunnskap om lover og regler, om trafikken som system og om førerens rolle i dette systemet.
2. Teknisk kjøreferdighet. Elevene skal lære å manøvrere kjøretøyet på en sikker og effektiv måte.
3. Trafikal ferdighet. Elevene skal lære å samhandle med andre trafikanter, og beherske ulike trafikale forhold og kjøreforhold.
4. Økonomisk og miljøvennlig kjøring. Elevene skal lære om og venne seg til å kjøre på en økonomisk og miljøvennlig måte.
5. Planlegging og forberedelse før kjøring. Elevene skal lære å forberede seg til kjøring og lage fornuftige planer for kjøringen.
6. Handlings- og vurderingstendenser. Elevene skal lære hvordan personlighet, sosial påvirkning, livsstil og lignende virker inn på handlingsvalg.
7. Selvinnsikt i egen kompetanse og egne handlings- og vurderingstendenser. Elevene skal trenes til å gjøre realistiske vurderinger av egen kompetanse, til å se hvilke handlings- og vurderingstendenser de selv har og hvordan disse tendensene virker inn på handlingsvalg.

Når det gjelder forholdet til de tidligere omtalte nivåene i GDE- matrisen, er tema 1- 3 i hovedsak knyttet til de to nederste nivåene i matrisen, dvs. nivå 1 og 2 (manøvreringsnivå og taktisk nivå), mens tema 4- 7 i hovedsak er knyttet til de to øverste nivåene i matrisen, dvs. nivå 3 og 4 (strategisk nivå og overordnet nivå). Føreropplæringen har tradisjonelt vektlagt nivå 1 og 2, mens den største didaktiske utfordringen for trafikklæreren ligger på nivå 3 og 4. Tanken ved innføringen av gjeldende føreropplæring var at læring knyttet til nivå 3 og 4 i GDE- matrisen skulle styrkes gjennom obligatorisk opplæring. Ambisjonen var å bidra til nullvisjonen ved å legge til rette for utvikling av ansvarlige førere.

2.4 Modulbasert opplæring

For å unngå at en elev som ønsker førerkort i flere klasser må gå gjennom det samme lærestoffet flere ganger, er opplæringssystemet modulbasert. I de lette klasser viser dette seg først og fremst gjennom at trafikalt grunnkurs er en felles modul for alle klasser. For de tunge klassene er grunnkurset en felles modul for alle klasser. I tillegg er det en del obligatoriske kurs som er felles for flere klasser.

2.5 Trinnvis opplæring

Føreropplæringen er inndelt i fire trinn. At eleven har nådd kompetansemålene for ett trinn, er en forutsetning for å ha et godt utbytte av opplæringen på det neste trinnet. Det er kjøreferdighetene som avgjør hvilket trinn eleven befinner seg på. Målene for trinn 1-4 angir samlet den kompetansen som kreves for å bestå førerprøven. For å sikre en hensiktsmessig progresjon i opplæringen må de ulike temaene vektlegges på ulike tidspunkt i opplæringen.

	Trinn 1	Trinn 2	Trinn 3	Trinn 4
Selvinnsikt	■	■	■	■
Handlings- og vurderingstendenser	■	■	■	■
Planlegging og forberedelse			■	■
Økonomiske og miljøvennlig kjøring		■	■	■
Trafikal ferdighet		■	■	■
Teknisk kjøreferdighet		■	■	■
Lover, regler og trafikken som system	■	■	■	■

Figur 2. Relativt omfang av opplæring innen de ulike tema og inndelingen av opplæringen i trinn.

Trinn 1 er startopplæring og skal bidra til at eleven får en grunnleggende forståelse for hva kjøring innebærer. På dette trinnet gjennomfører eleven trafikal grunnkurs. Eleven lærer om lover og regler, om trafikken som system hvor eleven skal samspille, om risikoforståelse, handlings- og vurderingstendenser og om betydningen av selvinnsikt.

På trinn 2 skal eleven lære å mestre kjøretøyet rent kjøreteknisk (trene og automatisere teknisk ferdighet), uten å måtte rette oppmerksomheten mot andre trafikanter. Å kjøre teknisk riktig vil også innebære at kjøringen er økonomisk og mest mulig miljøvennlig. God kjøreteknisk ferdighet er nødvendig for å få utbytte av treningen på trinn 3. Elevene skal i tillegg få kunnskap om kjøretøyet.

På trinn 3 skal eleven opparbeide trafikal ferdighet, og beherske kjøring i variert trafikk. Effekten av treningen er avhengig av at eleven har teknisk kjøreferdighet og om lover og regler i trafikken. Eleven skal også på dette trinnet få forståelse for økonomisk og miljøvennlig kjøring. Den trafikale treningen gir grunnlag for utbytte av opplæringen på trinn 4. (Ved avslutningen av trinn 3 skal elevens ferdigheter være nær det nivået hvor de kan kjøre selvstendig).

Den avsluttende opplæringen i trinn 4 innebærer trening i komplekse trafikale situasjoner, videre læring om betydningen av selvinnsett og om handlings- og vurderingstendenser og læring om planlegging og forberedelse før kjøring. Målene er hovedsakelig rettet mot elevenes risikoforståelse og trafikksystemet, slik som i trinn 1.

Den obligatoriske opplæringen alene er vanligvis ikke nok til å nå fram til hovedmålet for opplæringen. I tillegg må det suppleres med tilstrekkelig øving gjennom opplæring ved trafikkskole og annen øvingskjøring.

For at nye ferske førere skal ha et mer realistisk erfaringsgrunnlag å starte kjøring alene på, bør det stimuleres til omfattende realistisk øvingskjøring eller mengdetrening. Med *mengdetrening* mener vi å trene mye på noe du har lært deg. Gjennom opplæring og øving etableres grunnkompetanse, men gjennom mengdetrening skaffes omfattende erfaring som gir en mer komplett kompetanse. En kan mengdetrene i alle deler av opplæringen. Det er likevel en omfattende periode med realistisk og allsidig trening, gjerne ett helt år før en går opp til førerprøven vi ønsker å fokusere mest på. Mengdetreningen kan medvirke til å gjøre ferske bilførere mindre innblandet i ulykker og trafikken sikrere.

2.6 Obligatorisk og ikke- obligatorisk opplæring

Føreropplæringen er sammensatt av obligatorisk og ikke-obligatorisk opplæring. Prinsippet er at det vi kan måle på førerprøven, ikke er obligatorisk. I de tilfeller hvor kunnskaper og ferdigheter kan måles uten for store problemer, vil det som oftest være hensiktsmessig å fastsette krav om en vurdering ved en førerprøve, framfor et krav om at eleven skal ha deltatt i et bestemt antall undervisningstimer.

Mål som det er vanskelig eller svært tidkrevende å måle ved en prøve, er det lagt opp til å arbeide med i obligatoriske kurs. I kursene vektlegges øvelser som av sikkerhetsmessige, praktiske eller økonomiske grunner er vanskelig å gjennomføre på egenhånd, samt tema som risikoforståelse, systemforståelse og andre emner som i stor grad har med holdninger til trafiksikkerhet å gjøre. Disse målene er hentet fra de øverste nivåene i GDE- matrisen og er trolig hovedbidraget til nullvisjonen.

2.7 Arbeidsmåter

Undervisningen skal legges opp på en slik måte at elevene utvikler evne til refleksjon, til å ta andres perspektiv og til å samarbeide i trafikken. Den skal påvirke elevenes bevissthet, oppfatning og holdning til risiko, vilje til å ta ansvar og til å ta forholdsregler og velge kjøremåter som reduserer risiko for ulykke eller uhell. Det har mindre betydning hvor langt læreren er kommet i sitt undervisningsopplegg, hvis eleven ikke er kommet like langt i sin læring. Det skal legges vekt på å benytte arbeidsmåter som gjør elevene til aktive deltakere. Organisering, valg av aktiviteter og spørsmålsstilling skal i alle delene av opplæringen tilpasses elevenes ulike behov og forutsetninger slik at de får et godt læringsutbytte.

Ofta vil det i følge læreplanene være hensiktsmessig at læreren legge opp til en problemorientert undervisning. Dette innebærer at læreren forbereder konkrete problemstillinger som elevene skal ta stilling til. Oppgavene skal utformes fra hovedmålene for det enkelte tema, og lærer må ha lagt en plan for tema, aktiviteter og oppsummering.

Læreplanen legger føringer for at opplæringen skal være preget av aktiv elevmedvirkning gjennom erfaringsutveksling og dialog. Denne arbeidsformen innebærer en høy grad av elevaktivitet, men betyr likevel ikke at elevene alene har ansvaret for læreprosessen fra valg av tema til konklusjonene skal trekkes. Læreren må hele tiden vurdere elevens evne til å komme fram til målet for diskusjonen. Aktivitetene må være relativt tydelig lærerstyrt, slik at diskusjonene gjennomføres innefor målet med opplæringen.

3 Gjennomføring av evalueringsprosjektet

I dette kapitlet redegjør vi for valg og refleksjoner vi har gjort i forbindelse med gjennomføringen av evalueringsprosjektet.

3.1 Forskningsrapporter

I perioden 2011- 2014 evaluerte ulike forskningsinstitusjoner den norske føreropplæringen. Noen vurderte gjennomføringen av opplæringen, mens andre vurderte effekten av opplæringen. I kapittel 1 finnes en oversikt over hvilke forskningsinstitusjoner som evaluerte hvilke deler av opplæringen.

Valg av forskningsmetode er avhengig av problemstillingen som skal belyses. Derfor vil ulike metoder være best egnet til å undersøke gjennomføringen og effekten av føreropplæringen. Nedenfor beskrives kort forskjellen mellom kvantitativ og kvalitativ metode. Forskernes metodevalg beskrives nærmere i den enkelte rapport.

3.1.1 Evalueringen av effekten av opplæringen

For å kunne vurdere og forklare årsakssammenhengen mellom føreropplæringen og holdnings- og atferdsmål, samt ulykker, benyttet forskerne kvantitative forskningsmetoder i form av fastlagte spørreskjema. Kvantitative undersøkelser går i bredden og tar sikte på å gi generaliserbare resultater, gjennom å spørre enten alle eller et representativt utvalg av populasjonen. Ved bruk av spørreskjema standardiseres svaralternativene slik at de kan tallfestes, og svarene fra ulike respondenter kan sammenlignes.

Forskerne fra TØI gjennomførte en før – og etterundersøkelse for å kunne forklare eventuelle endringer som har skjedd når det gjelder holdnings- og atferdsmål, samt ulykker som en følge av innføringen av ny føreropplæring i 2005. De samlet altså inn data både før og etter innføringen av den nye ordningen. Førundersøkelsen ble gjennomført blant førere med førerkort i 2004, og etterundersøkelsen blant førere med førerkort fra 2011-2012. I tillegg ble det benyttet data fra en mindre omfattende undersøkelse blant førere med førerkort fra 2008-2009.

3.1.2 Evalueringen av implementeringen av føreropplæringen

For å kunne undersøke i hvilken grad opplæringen fungerer etter intensjonen, må en undersøke prosessen læreplanen gjennomgår fra idé til praksis. I dette inngår at det er behov for å undersøke hvordan innhold og meningsinnhold endrer seg på sin reise fra Statens vegvesen via trafikkskolenes organisering og undervisning, til elevenes læring.

For å kunne beskrive og forstå en slik mangfoldig og sammensatt prosess, benyttet forskerne kvalitative forskningsmetoder i form av observasjon, intervjuer og tekstanalyse for å samle inn og analysere data. Kvalitative forskningsmetoder kjennetegnes ved at forskerne undersøker et relativt lite antall enheter i dybden for å skaffe seg mest mulig oversikt. Ved å konsentrere seg om et lite antall undersøkelsesenheter vil forskeren få anledning til å forfølge, utvide og fordype forhold ved problemstillingen, og vil på den måten kunne danne seg et rikere og mer helhetlig bilde av den aktuelle situasjonen.

Forskerne benyttet John I. Goodlads (1979) læreplanteoretiske begrepsapparat da de analyserte prosessen læreplanen gjennomgår fra idé til praksis.

Goodlad opererer med fem læreplannivåer, «læreplanens fem ansikter» (Gundem, 1990). Hovedbudskapet er at tolkninger og beslutninger på et nivå er avhengig av og påvirker beslutninger på et annet nivå.

Ideenes læreplan reflekterer ideer som fremmes om føreropplæringen i samfunnsdebatten før utformingen av selve læreplandokumentet. Slike ideer kan ha sitt utspring i fag, forskning, pedagogikk og tidligere erfaringer fra føreropplæringen. Ideenes læreplan vil aldri bli gjennomført i «ren» form. Den vil alltid måtte brytes mot en rekke hensyn og mot hva som er praktisk gjennomførbart.

Ideene, eller det faglige grunnlaget som læreplandokumentet hviler på, er beskrevet i håndbok V858 Ny føreropplæring 2005. Faglig grunnlag for forskrifts- og læreplanrevisjon (Statens vegvesen, 2014). Vi har også kort beskrevet bakgrunn og grunntanker i føreropplæringen i kapittel 1 og 2 i rapporten.

Den formelle læreplanen er det offisielle, vedtatte og skrevne læreplandokumentet som for føreropplæringen består av en generell og en klassespesifikk del. Ofte vil den formelle læreplanen inneholde elementer som signalisere hva som er ideene bakom, men i praksis vil den formelle læreplanen være et kompromiss mellom ulike interessenter og strømninger på grunnlag av ideenes læreplan.

Den oppfattede læreplan er ulike aktørers (trafikk lærere, sensorer m.fl.) tolkning og forståelse av den formelle læreplanen. Som en følge av at den formelle læreplanen ofte er et produkt av ulike interesser og inneholder kompromisser på ulike områder, vil den også kunne gi rom for ulike tolkninger. Lærernes tolkning av den formelle læreplanen vil blant annet være avhengig av deres erfaringer som lærere, deres egne og trafikkskolenes holdninger, verdier og kompetanse, og hvordan de tolker muligheten til å gjennomføre læreplanen i praksis. Den oppfattede læreplan vil aldri være helt lik for alle aktører.

Den gjennomførte læreplanen er den opplæringen som faktisk blir gjennomført og som kan observeres i praksis. Denne læreplanen gjenspeiler trafikklærernes forståelse og tolkning av læreplanen og den lokale tolkningen av planen ved den enkelte trafikkskole. I tillegg vil andre forhold som for eksempel læremidler og lærerens kompetanse spille inn. Ut fra lærernes fortolkning av læreplanen vil undervisningen kunne bli svært ulik, med den samme formelle læreplanen som utgangspunkt. Opplæring er dessuten uforutsigbar. Det er ikke nødvendigvis samsvar mellom det en trafikklærer planlegger ut fra gjeldende læreplan, og det som faktisk skjer i opplæringen. En lærer må ofte ty til improvisasjon og ad hoc- løsninger når ikke alt går som planlagt.

Den erfarte læreplanen er elevenes opplevelser og erfaringer i opplæringen. Det kan være forskjell mellom det trafikklærerne tror de gjør og det elevenes opplever at skjer. Den erfarte læreplanen vil variere ut fra hvordan læreren underviser og de forutsetninger og den bakgrunn elevene møter opplæringen med. I og med at elevene er forskjellige, med hensyn til blant annet erfaringer, motivasjon osv., vil de sitte igjen med ulikt utbytte og erfaring. Imidlertid er det også likheter i erfaringene fordi lærerens opplæring har en struktur og et innhold som legger rammer for erfaringene. Den erfarte læreplan vil ikke bare omfatte de sider ved den formelle læreplanen som er gjennomført i praksis, men også det som ikke var planlagt, og som har karakter av mer «skjulte budskap» til elevene, den såkalte skjulte læreplanen. For eksempel kan trafikklærerens valg av arbeidsmåte eller presentasjon av et tema medføre at andre verdier enn de læreren har planlagt, formidles til elevene.

3.2 Workshoper for interessenter

For å få et bredt tilfang av innspill i evalueringsarbeidet, gjennomførte vi i tillegg våren og høsten 2014 workshoper hvor vegvesenets sensorer og tilsynspersonell i alle regioner, forskere fra Norge og Sverige, bransjeorganisasjonene ATL og TF, utdanningsinstitusjonene for trafikkklærerutdanning HiNT og HiOA, trafikkklærerstudenter og en ungdomsgruppe, har fått gi sine innspill og anbefalinger for revisjon og videreutvikling av føreropplæringen.

Ved å supplere funn fra forskningsrapportene med innspill fra workshoper og annen kunnskap fra relevant forskning og erfaringer fra andre land, har vi fått styrket inntrykket av hvor forbedringspotensialet ligger, i tillegg til å få et mer helhetlig bilde av hva som er status for føreropplæringen i 2014. Vi håper dessuten at vi ved å involvere flest mulig interessentgrupper underveis i evalueringsarbeidet bidrar til god forankring av det videre arbeidet og mest mulig hensiktsmessige tiltak.

4 Presentasjon av funn knyttet til implementeringen av opplæringen

I dette kapittelet presenterer vi funn knyttet til implementeringen av føreropplæringen. Funnene presenteres i denne rekkefølgen:

- Trafikalt grunnkurs
- Obligatorisk opplæring i klasse A
- Obligatorisk opplæring i klasse B
- Obligatorisk opplæring i tunge klasser
- Obligatorisk opplæring i klasse S

Vi velger å kategorisere funnene, som har kommet fram i forskningsrapporter og gjennom workshoper, i styrker, utfordringer og anbefalinger.

Det angis om innspillene kommer fra forskningsrapportene eller workshopene. Videre har vi i enkelte tilfeller valgt å angi hvilken interessentgruppe som har kommet med innspillene. For å sikre en mest mulig felles forståelse av hvilken gruppe som skjuler seg bak de ulike begrepene, vil vi her definere hva vi legger i dem.

Med begrepet sensor mener vi Statens vegvesens førerprøvesensorer. Tilsynet refererer i denne sammenheng til personell i Statens vegvesen som har ansvar for å føre tilsyn og kontroll med føreropplæringen som gis hos trafikkskoler og kursarrangører, for å sikre at denne gjennomføres etter gjeldende regelverk. Fagråd 3.8 viser til en arbeidsgruppe, etablert i 2012, som består av representanter fra HiNT, NAF, TF og ATL. Gruppen skal bidra til videreutvikling og økt kvalitet på gjennomføringen av 3.8. sikkerhetskurs på bane. Med begrepet bransjen mener vi bransjeorganisasjonene for trafikklærere (ATL og TF).

4.1 Trafikalt grunnkurs

Implementeringen av trafikalt grunnkurs ble evaluert av NTNU, og resultatet er presentert i rapporten *Play mobil 2- fra plan til praksis på trafikalt grunnkurs* (Rismark, Sølvsberg & Tønseth, 2013). Hovedmålet med evalueringen har vært å finne ut hvorvidt intensjonene med trafikalt grunnkurs gjenspeiler seg i undervisningen, å sammenholde funnene med opprinnelig idé bak læreplanen og å kartlegge eventuelle avvik. I undersøkelsen blir den praktiske gjennomføringen av trafikalt grunnkurs, den pedagogiske tilretteleggingen av undervisningen samt deltakernes opplevelse og læringsutbytte belyst. Forskerne har brukt både kvalitative og kvantitative forskningsmetoder. Det er gjennomført intervjuer med elever på trafikalt grunnkurs, trafikklærere og faglige ledere. Videre er det benyttet spørreundersøkelser, observasjon av undervisning samt analyse av sentrale plandokumenter.

For å kunne registrere hvilken utvikling kurset har gjennomgått siden det ble innført i 2003, repeterte forskerne problemstillingene fra rapporten *Play Mobil*. Fag, læring og undervisning på Trafikalt grunnkurs (Rismark, Sølvsberg, Sitter & Stenøien, 2004) som ble gjennomført i 2003- 2004.

Innspill fra workshoper med relevante fagmiljøer i Statens vegvesen, samt forsknings- og fagmiljøer og interessentgrupper eksternt, supplerer funn i NTNU- rapporten.

Trafikalt grunnkurs					
Tema 17 timer					
Trafikk- opplæring	Grunnlegg- ende forståelse for trafikk	Menneske i trafikken	Øvings- kjøring og kjøre- erfaring	Førstehjelp 3 timer Tiltak ved trafikkulykke 1 time	Mørke- kjøring 3 timer
10 timer					

Figur 3 Omfang av opplæring innen de ulike tema på trafikalt grunnkurs

4.1.1 Læreplanen

Styrker

Lærerne som deltok i undersøkelsen, var relativt positive til læreplandokumentet. I rapporten gis det også uttrykk for at trafikalt grunnkurs er et viktig grunnlag for øvingskjøring, og kan øke kvaliteten i denne. Dette synet støttes av flere deltakere på workshopene.

Undersøkelsen viser dessuten at lærerne oppfatter læreplanen som relativt entydig når det gjelder hva som er kurssets innhold, og at elevene skal sitte igjen med et læringsutbytte innen alle tema. Samtidig opplever de å ha et betydelig tolkningsrom når det gjelder hvor grundig de ulike tema skal behandles. Dette tolkningsrommet kan også være en utfordring fordi enkelte tema kan bli vektlagt i særlig liten grad. De fleste lærerne i undersøkelsen oppgir at de legger mest vekt på temaene «Grunnleggende trafikkforståelse», «Mennesket i trafikken» samt «Øvingskjøring og kjøreerfaring».

Utfordringer

I workshoper ble det diskutert om innholdet i kurset møter de unges behov generelt, og om trafikalt grunnkurs inneholder det som er viktig for å kunne øvingskjøre med god kvalitet, eller om kurset heller bør inneholde mer teori. Det ble også diskutert om trafikalt grunnkurs kan være en barriere for omfattende øvingskjøring, mengdetrening.

Anbefalinger

I rapporten anbefales det at trafikalt grunnkurs beholdes og konsolideres i sin nåværende form, men mange av informantene i undersøkelsen ser behov for en del justeringer eller endringer i kursinnholdet. Eksempelvis oppgir flere lærere at de ønsker å legge mer vekt på risiko og trafikkregler. Mange lærere ønsker også at trafikalt grunnkurs får et tydeligere praktisk preg, og at innholdet i enda større grad forbereder elevene til øvingskjøring.

Inntrykk fra workshopene er at noen ønsker å utvide trafikalt grunnkurs med et obligatorisk teorikurs. De hevder at det vil være lettere å finne politisk vilje for tilpasning av det som eksisterer framfor å utvikle et nytt obligatorisk kurs. Andre uttrykker at teoridelen bør behøvsprøves.

4.1.2 Mørkekjøringsopplæringen

Styrker

Vårt inntrykk fra evalueringsarbeidet er at mørkekjøringsopplæringen anses som en viktig del av trafikalt grunnkurs og føreropplæringen. Funn i rapporten viser at 90 % av elevene er godt fornøyd med denne opplæringen.

Utfordringer

Tilsynet erfarer at opplæringen legges opp ulikt fra skole til skole. Ofte gjennomføres kun en kort oppsummering. I andre tilfeller utelater trafikklæreren oppsummeringen og kjører eleven rett hjem etter mørkekjøringsdemonstrasjonen.

Når det gjelder valg av øvingsområde, er det ikke alltid trafikksikkerhet er hovedprioriteten. Tilsynet har ved enkelte tilfeller opplevd at elever utsettes for høy risiko.

Videre er det ikke alltid at arbeidsmåtene som anvendes er i samsvar med målverbene. Læreren benytter instruksjon framfor dialog med elevene, og aktiviserer i liten grad eleven i baksetet. Av og til er det også flere elever i bilen enn forskriften tillater

Noen sensorer opplever at mange kandidater ikke mestrer kjøring i mørke på førerprøven. De stiller spørsmål ved om årsakene til dette kan være at det går for lang tid mellom gjennomføringen av kurset og den praktiske opplæringen, og om trafikkskoler gjennomfører opplæringen uansett værforhold.

Anbefalinger

Rapporten peker på at tidsrammen i trafikalt grunnkurs er for kort til å undervise i så mange krevende tema. I workshoper anbefales det at hele eller deler av mørkekjøringsopplæringen flyttes til et tidspunkt senere i opplæringen, eksempelvis til trinn 3. Representanter for sensorer og tilsynspersonell foreslår å erstatte dagens mørkekjøringsopplæring med en teoretisk del på trinn 1 som kan inneholde film, bilder osv. Samtidig anbefaler de å gjeninnføre en praktisk del, der eleven kjører selv, på et tidspunkt senere i opplæringen. På denne måten repeteres også mørkekjøringstematikken. Andre påpeker at mørkekjøringsdelen bør gjennomføres tidlig i opplæringen for å unngå at utrente elever kjører på mørke veier. En annen anbefaling er å benytte simulator i mørkekjøringsopplæringen.

Tilsynet anbefaler at det vurderes å gjeninnføre godkjenning av områder som skal benyttes til denne typen opplæring.

4.1.3 Lærernes undervisningspraksis og kompetanse

Styrker

Funn i rapporten viser at det i stor grad er sammenfall mellom læreplanens intensjoner og lærernes rapportering når det gjelder bruk av pedagogiske arbeidsmåter. Det observeres også en positiv utvikling fra den forrige undersøkelsen, som ble gjennomført i 2003-2004, når det gjelder lærernes evne til å kunne gjennomføre opplæring ut fra intensjonene i læreplanen.

Så godt som alle lærerne oppgir at de ber elevene komme med eksempler og at disse eksemplene er utgangspunkt for samtaler i gruppa. Lærerne oppgir også at de legger vekt på deltakelse og åpenhet, og at de legger til rette for at elevene aktivt skal arbeide seg fram til løsningsforslag og mot en felles trafikkforståelse. Mange lærere angir også at de samtaler med elevene om undervisningsformen, slik at alle har en felles oppfatning av at det å lete etter svar i fellesskap krever engasjement fra alle, og at dette gir et godt læringsutbytte.

Funn i rapporten viser også at undervisningen påvirkes av lærerens oppfatning av elevenes erfaringsbakgrunn, noe som igjen påvirker elevenes læringsvilkår.

Utfordringer

I rapporten pekes det på at det fortsatt er et behov for å styrke trafikk lærernes kompetanse når det gjelder intensjonene i trafikkalt grunnkurs. Det fremheves av mange at trafikk lærerne trenger å få økt bevissthet rundt de metodiske valgene de gjør i undervisningen. Samtalemønsteret preges fortsatt mest av å være en forelesning selv om hensikten er å etablere en dialog initiert av elevutsagn.

Funn i rapporten viser at flere av lærerne oppfatter læreplanen som utilstrekkelig når det gjelder å konkretisere praktiseringen av problemorientert undervisning. Undersøkelsen viser også at mange trafikk lærere opplever denne undervisningsformen som krevende. Dette fører til at kurset ved en del av trafikkskolene ivaretas av noen utvalgte lærere.

Anbefalinger

I workshopene vektlegges viktigheten av å gjøre alle trafikk lærerne «like gode» som en del av de som er omtalt i rapporten.

Samtidig viser funn i rapporten at mange lærere ønsker tydeligere henvisninger til hvordan problemorientert undervisning skal gjennomføres i praksis. Forskerne peker på at lærerkompetansen bør utvikles videre innen læringsfremmende arbeidsformer og bruk av dialog i undervisningen, slik at lærernes faglige og pedagogiske repertoar får bredde og fleksibilitet.

Videre anbefales det i rapporten at trafikkalt grunnkurs ivaretas av noen spesielt kvalifiserte lærere. Noen sensorer støtter dette forslaget, mens andre mener at trafikk lærere bør ha kompetanse til å undervise i alle fire trinn fordi dette vil styrke den røde tråden i opplæringen.

4.1.4 Elevenes opplevelse av kurset

Styrker

Funn i rapporten viser at elevene er fornøyde og at de ser nytten av det trafikale grunnkurset. Elevene har tro på at kurset har positiv betydning for deres øvingskjøring og senere for deres mulighet for å bli gode sjåførere. I tillegg tyder funn på at de har fått større forståelse for trafikale forhold generelt. De har bevissthet om egne læringsbehov og rapporterer om høyt læringsutbytte, med unntak av kunnskap om førerkortklasser.

Også når det gjelder lærings situasjonen og arbeidsmåtene er elevene fornøyde. De trekker bl.a. fram som positivt at deres erfaringer etterspørres og brukes i undervisningen, og at det skapes trygghet og en åpen holdning i gruppa. Elevene har også fått et klart inntrykk av at det er viktigere å få forståelse for trafikale utfordringer generelt enn eksempelvis å kunne huske alle regler og skilt.

Utfordringer

Tilbakemeldinger fra deltakerne på ungdomsworkshopen tyder på en del trafikklærere oppfatter det som tilstrekkelig at elevene er til stede på kurset. Dette kan medvirke til at elevene ikke opplever kurset som viktig og engasjerende.

Anbefalinger

For å oppnå større engasjement blant elevene foreslås det på ungdomsworkshopen at læreren bruker filmer, kjøreturer og demonstrasjoner, gjerne som en oppstart i kurset. Ungdommene peker også på at kurset med fordel kan sammenfalle mest mulig i tid med egen øvingskjøring.

4.2 Obligatorisk opplæring i klasse A

Implementeringen av obligatorisk opplæring i klasse A ble evaluert av HiNT, og resultatet er presentert i rapporten *Evaluering av implementeringen av føreropplæringen klasse A* (Suzen & Sitter, 2013). Dette forskningsarbeidet evaluerer de pedagogiske intensjonene i læreplanen for klasse A og vurderer i hvilken grad implementeringen av planen har vært vellykket. Forskingen begrenser seg til den obligatoriske opplæringen for trinnene 2-4. Studien er kvalitativ og baserer seg på deltagende observasjoner, intervjuer med trafikkklærere, faglige ledere og fagpersoner i Statens vegvesen, spørreundersøkelser bant trafikkklærere og elever, samt analyse av sentrale dokumenter.

Innspill fra workshoper med relevante fagmiljøer i Statens vegvesen, samt forsknings- og fagmiljøer og interessentgrupper eksternt, supplerer funn i HiNT- rapporten.

	Trinn 1	Trinn 2	Trinn 3	Trinn 4	Førerprøve
A	Trafikalt grunnkurs inkl. førstehjelp og mørkekjøringsdemostrasjon <hr/> 17 timer	Frivillig teorkurs			Teoretisk
		Motorsykelkjøring Miljø	Sikkerhetskurs presis kjøreteknikk <hr/> 4 timer (3 t kjøring)	Sikkerhetskurs på veg <hr/> 8 timer (4 t kjøring)	Praktisk
A2		Motorsykelkjøring Miljø Sikkerhet <hr/> 3 timer	Sikkerhetskurs presis kjøreteknikk <hr/> 4 timer (3 t kjøring)	Sikkerhetskurs presis kjøreteknikk <hr/> 5 timer (4 t kjøring)	Teoretisk
					Praktisk
A1		Motorsykelkjøring Miljø Sikkerhet <hr/> 3 timer		Sikkerhetskurs på veg <hr/> 4 timer (3 t kjøring)	Teoretisk
					Praktisk

V Obligatorisk veiledningstime
 Frivillig opplæring
 Obligatorisk opplæring

Figur 4. Opplæringsmodell klasse A, A2 og A1

4.2.1 Grunnlagsdokumenter og læreplan

Styrker

Funn i rapporten viser at lærerne omtaler læreplanen positivt. De har en god forståelse for intensjonene i planen og har implementert disse i sin praksis.

Bransjen gir uttrykk for at det er en styrke ved læreplanen at den gir et godt grunnlag for selvstendig kjøring, at det er detaljerte krav til tekniske ferdigheter både i trinn 2 og 3, og at strukturen i trinn 4 bidrar til å motivere eleven til forbedring også etter førerprøven.

Utfordringer

Rapporten peker på at håndbok V858 *Ny føreropplæring 2005. Faglig grunnlag for forskrifts- og læreplanrevisjon* (Statens vegvesen, 2014), ikke er tilstrekkelig tydelig når det gjelder begrunnelser for pedagogiske valg og hvordan lærerne skal følge opp disse i praksis. Framstillingen i håndboka synliggjør heller ikke den didaktiske relasjonsmodellen som et planleggings- og analyseverktøy for trafikkskolene.

Videre er det i følge funn i rapporten en utfordring at den forskriftsfestede delen av læreplanen har (minst) to funksjoner; den er styrende for organiseringen av opplæringen og et pedagogisk dokument for læring. Læreplanen bruker pedagogiske begrunnelser for de organisatoriske valgene som tas, ved for eksempel å begrense antall elever per lærer. Imidlertid inneholder dokumentet få begrunnelser for opplæringen, og omtalen av arbeidsmåter fokuserer i større grad på det organisatoriske framfor det pedagogiske. Likevel viser funn i rapporten at flere lærere gir pedagogiske begrunnelser for sine valg i praksis. For eksempel reduserer de antall elever fra tre til to på kurset i presis kjøreteknikk for å kunne tilpasse opplæringen til elevenes forutsetninger.

Anbefalinger

For at lærerne i enda større grad skal kunne følge opp planens intensjon, må begrunnelsene for de pedagogiske valg som er tatt for forskrift og læreplaner tydeliggjøres og forsterkes. Rapporten stiller seg spørrende til om det er læreplanens oppgave å gi slike begrunnelser.

I workshoper foreslås det å styrke den røde tråden i opplæringen ved å stille krav til at elevene fører logg fra trafikalt grunnkurs til førerprøven. Loggen kan for eksempel legges inn i elevmappen/opplæringskortet.

4.2.2 Motorsykkelkjøring, miljø og sikkerhet på trinn 2

Styrker

Rapporten peker på at lærerne i tråd med læreplanens mål og innhold bruker oppgaver og påstander som grunnlag for elevenes drøfting, og at dette fungerer etter intensjonen.

Utfordringer

Samtidig peker tilsynet på at innholdet ikke alltid er tilpasset læreplanen og at arbeidsmåtene ikke alltid legger til rette for elevaktivitet. Som en følge av at læreren trekker inn andre momenter i undervisningen enn det som skal være innholdet, blir ikke alltid omfanget korrekt. Tilsynet peker også på at det er en utfordring at forskriften ikke setter begrensning på antall elever på kurset. Det finnes eksempler hvor det har vært opp til 30 elever på kurset.

Sensorer opplever at kunnskapen om kjøretøyet og de spesielle forhold knyttet til atferd i trafikken for motorsyklister, har blitt svakere etter innføring av læreplanen. Det er for stor variasjon på de kjøretekniske ferdighetene til kandidatene som fremstilles til førerprøve. Det stilles spørsmål ved om de obligatoriske delene med krav til antall timer, kan ta fokuset bort fra måloppnåelse.

Anbefalinger

Funn i rapporten viser at kurset fungerer etter intensjonen.

I workshop med sensorer anbefales det imidlertid at det innføres et nytt kurs tilsvarende grunnkurs tyngre klasser, hvor demonstrasjon er en sentral metode, for å øke forståelsen for de spesielle forhold knyttet til atferd i trafikken for motorsyklister.

4.2.3 Veiledningstimer på trinn 2 og 3

Styrker

Funn i rapporten viser at lærere og elever opplever at veiledningstimene er nyttige. De har en felles forståelse av hva som er målet med veiledningstimene, og et felles språk for å kommunisere innholdet. Læreren tilrettelegger for at eleven skal oppdage underveis, og lærer og elev tar sammen stilling til i hvilken grad målene er nådd. Elevene har et bevisst forhold til og setter ord på egen kompetanse og egne utviklingsmuligheter.

Anbefalinger

I workshoper anbefales det å erstatte veiledningstime trinn 2 med en kjøretest som er lik ferdighetsprøven i den praktiske førerprøven, for å kvalitetssikre den tekniske ferdigheten. Elevene bør bestå denne før de kan påbegynne trinn 3. For ytterligere å styrke strukturen, foreslås det at elevene må ha godkjent trinn 3 for å kunne melde seg opp til førerprøven.

4.2.4 Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk på trinn 3

Politiets rapporter viste at 44 % av alle dødsulykkene i perioden 2000 – 2004 var en singelulykke. Ulykkene skjedde i tilnærmet normal hastighet. Det var grunn til å tro at manglende teknisk kjøreferdighet, og ikke ekstrematferd, var årsaken til de fleste ulykkene. Denne kunnskapen gjorde at læreplan klasse A1/A også fikk som mål da den ble utarbeidet å kvalitetssikre den kjøretekniske delen av føreropplæringen.

Styrker

Rapporten peker på at lærerne kontekstualiserer øvelsene og knytter disse til elevenes erfaringer. Som en følge av at læreren lar elevene få oppleve og sette ord på egen læring gis nye muligheter for diskusjon og refleksjon. Dette er igjen med på å forsterke læringen.

Funn i rapporten viser dessuten at lærere reduserer antall elever fra tre til to for å kunne tilpasse opplæringen til elevenes forutsetninger.

Lærerne vektlegger verdien av kjøreefaring og opplevelsen av kjøreglede. Dette er viktig med tanke på viljen og motivasjonen til å gjøre de riktige valgene.

Det er utviklet håndbøker som i tillegg til å være lærerveiledning inneholder en fylkesvis oversikt over øvingsområder.

Sensorer mener å se en positiv effekt av innføringen av kurs i presis kjøreteknikk både på førerprøven, og på en for så vidt positiv ulykkesutvikling for to-hjulingene.

Utfordringer

Det er viktig at alle lærerne er med på klargjørings- og oppsummeringsdelen. På denne måten vil de kunne ha oversikt over hva som foregår i klasserommet, og kan overføre dette til øvelsene på banen. Tilsynet viser til at dette ikke alltid gjøres.

Tilbakemeldinger fra workshoper er at mange elever gjennomfører de kjøretekniske øvelsene i samme kjøregårdoppsett som brukes i kurset i presis kjøreteknikk. Dette medfører at skillet mellom kurset i presis kjøreteknikk og de andre kjøretekniske øvelsene forsvinner.

Anbefalinger

I workshoper gis det uttrykk for at det bør stilles krav til godkjenning av øvingsområder for å kvalitetssikre kurset i presis kjøreteknikk ytterligere. Det bør brukes områder som gir større utfordringer. En kan gjerne bruke naturlige øvelser, for eksempel på motorsportbane, gokartbane e.l.. Ved å lage tydeligere øvelser i trinn 3 vil en også gi mer hensiktsmessig kjøreteknisk progresjon i læreplanen.

I dag er læreplanen veldig detaljert når det gjelder teknisk håndtering av motorsykkelen. I workshoper anbefales det at den også bør være tydeligere på trafikale krav. Dette vil gi et bedre fundament for motorsyklisten etter førerprøven, og bidra til høyere kompetanse før førerprøven.

En anbefaling i workshoper er at det innføres et obligatorisk sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk også i klasse A1. Dette vil kunne styrke kvaliteten på opplæringen, gi økt teknisk ferdighet og større forståelse for fart, risiko og egen kompetanse.

4.2.5 Sikkerhetskurs på veg på trinn 4

Styrker

Rapporten peker på at lærerne bruker det pedagogiske tolkningsrommet som ligger i kurset, og er i stand til å løfte innholdet til de øvre nivå i GDE- matrisen på elevens premisser.

Utfordringer

Funn i rapporten viser at lærerne ønsker mer kjøring og mindre teori. De opplever å ha arbeidet så mye med risikoforståelse gjennom opplæringen og på trinn 4 for øvrig, slik at intensjonen og innholdet i 4.3 allerede er arbeidet med. I følge forskerne er det grunn til å anta at noen skoler ikke gjennomfører 4 timer teori.

Det pekes dessuten på som en utfordring at det på trinn 4 ikke er oppført noen læreplanmål utenom sikkerhetskurs på veg. Læreplanen vektlegger betydningen av kjøreerfaring, men etter gjennomført sikkerhetskurs på veg står det ingen kommentar om dette.

Anbefalinger

Funn i rapporten tyder på at en i det videre læreplanarbeidet bør se på organiseringen av sikkerhetskurs på veg med utgangspunkt i de pedagogiske intensjonene.

Tidspunkt og omfang for oppsummering bør vurderes spesielt. Det pekes på at det er viktig at oppsummeringen tas rett etter kjøring. Et forslag er at en kan innføre litt friere rammer på trinn 4, dvs. at en ikke binder opp 4 timer til teori, men at en gir elevene mulighet til mer kjøring. Andre foreslår å integrere deler av oppsummeringen i den praktiske kjøringen, blant annet som en følge av at små skoler har få elever på hvert kurs.

Et forslag fra sensorene er å stille krav til at eleven skal kjøre selvstendig på egen sykkel på trinn 4, dvs. uten lærer som passasjer.

4.2.6 Trafikkskolenes undervisningsplan

Styrke

Funn i rapporten viser at trafikkskolene i stor grad oppfyller kravet om å ha en undervisningsplan. Hensikten med planen er at den skal være et levende dokument for skolens ansatte og elever, og fungere som et verktøy for å realisere læreplanen i praksis. Det pekes på at planen er viktig i skolens utviklingsarbeid og pedagogiske samarbeid, og kan bidra til ytterligere profesjonalisering.

Undervisningsplanen kan også være et godt hjelpemiddel for nyansatte til å bli kjent med trafikkskolen. På trafikkskoler der lærerne selv er involvert i utarbeidelsen av planen, viser det seg i praksis at de er mer lojale mot den.

Utfordringer

Blant de faglige ledere og lærere som omtales i rapporten eksisterer det ulike syn på hva en undervisningsplan er og hvilken hensikt den har. Planen brukes også på ulike måter. Den betraktes som alt fra en god rettesnor til en plan som har lite eller ingenting å si for den daglige praksis. Enkelte faglige ledere og lærere oppfatter at undervisningsplanen først og fremst er skrevet for å tilfredsstille tilsyn. Den blir i mindre grad oppfattet som et hjelpemiddel for trafikkskolene i den daglige driften for å snakke samme språk og bli samkjørte i kollegiet.

Ifølge rapporten omtales undervisningsplanen i håndbok V858 også først og fremst som et verktøy for kontroll og tilsyn av trafikkskolene. I trafikkopplæringsforskriftens § 1-2 defineres undervisningsplanen som en «*plan som viser hvordan den enkelte opplæringsinstitusjon oppfyller forskriftens krav med de ressurser den har til rådighet. Planen skal gi opplysninger om opplæringsinstitusjonens undervisningspersonell, kjøretøy, undervisningsmateriell, arbeidsmåter og bruken av øvingsområder*». Dette svekker oppfattelsen av planen som et pedagogisk verktøy.

Tilsynet peker på at arbeidsmåter er gjennomgående dårlig beskrevet i undervisningsplanene. Lærerne og faglig leder ser ikke bruken av arbeidsmåter og valg av øvingsområder i sammenheng med målverbene.

Undervisningsplanene er dessuten i varierende grad implementert blant lærerne, som en følge av at de ved enkelte skoler ikke er med på å utarbeide planen.

Anbefalinger

Funn i rapporten viser at undervisningsplanene inneholder få eller ingen pedagogiske begrunnelser. Slike begrunnelser er ikke et krav, men de kunne styrket forståelsen av bakgrunnen for og hensikten med læreplanen. Forskerne ser også et behov for å styrke bruken av den didaktiske relasjonsmodellen, og foreslår at skolene og lærerne bruker modellen som et planleggingsverktøy for egen undervisning og som et analyseverktøy for å endre praksis.

Tilsynet anbefaler en tydeligere definisjon av begrepet undervisningsplan, og at det framgår av forskriften at planen skal utarbeides i samarbeid med skolenes lærere. Videre foreslås det at det bør være krav om at trafikkskolene må lage individualiserte planer, og at planene godkjennes og følges opp etter mal fra utdanningen for yrkessjåførkompentanse (YSK).

4.2.7 Pedagogisk samarbeid og utvikling

Styrker

I rapporten pekes det på at det foregår et godt faglig samarbeid ved trafikkskoler hvor det er flere trafikklærere som underviser i klasse A. Samarbeidet bidrar til faglig utvikling ved at lærerne kjører egentrening sammen, underviser sammen i kjøregård og utveksler faglige erfaringer og meninger.

Når det gjelder faglig samarbeid mellom skolene i distriktet, og med Statens vegvesen, viser rapporten til at trafikkskolene stort sett også opplever dette som godt. Det blir gitt uttrykk for at samarbeidet bidrar til viktig faglig kvalitetssikring.

Utfordringer

Funn i rapporten viser at faglige ledere legger til rette for faglig utvikling på ulike måter, avhengig av om en selv har et engasjement for klasse A. Forskerne mener det er grunn til å tro at en del av det faglige utviklingsarbeidet, skjer på eget initiativ i fritiden. Ved at faglig leder i stor grad overlater det faglige utviklingsarbeidet til lærerne, uten å være inkludert selv og å forankre arbeidet i trafikkskolen, vil en kunne miste muligheter til nyttig faglig erfaringsutveksling på tvers av undervisningskompetanser.

Anbefalinger

I følge rapporten er det viktig å forankre arbeidet som lærerne i klasse A gjør i trafikkskolen, støtte videre faglig utvikling og utnytte muligheten til å lære av hverandre på tvers av undervisningskompetanser. Det er viktig for det pedagogiske utviklingsarbeidet at det settes av tid til at lærerne møtes.

4.2.8 Lærernes undervisningspraksis og kompetanse

Styrker

Rapporten peker på at trafikklærerne har forstått intensjonene i læreplanen og at de gjennomfører undervisningen i tråd med disse. Trafikklærerne tilrettelegger for en god læringsprosess, og er i stand til å reflektere over og begrunne sin egen praksis. De møter elevene der de er i sin læringsprosess, tilpasser de ulike tema til elevgruppa og opptrer som veiledere som frigjør diskusjoner. De tilrettelegger for at hovedmomentene i de ulike trinnene, og elevenes erfaringer fra opplæringen videreføres, og benyttes i neste trinn. Videre knytter trafikklærerne hovedmomentene opp til de sju gjennomgående tema i læreplanen og begrunner måten de gjør dette på. Lærestoffet omsettes til konkrete oppgaver og øvelser for elevene, slik at de kan vurdere egen kompetanse og bli kjent med målet.

I rapporten pekes det på tre suksesskriterier som kan være årsaken til at implementeringen av læreplanen i klasse A har vært så vellykket.

1. Kravet om spesialutdanning. Ved innføring av dagens læreplan i 2005, ble det stilt krav om at alle trafikklærere som ville opprettholde sin godkjenning for å undervise i klasse A1/A måtte gjennomføre et obligatorisk kurs for å sikre rett kompetanse og forståelse for læreplanens intensjon. Kursets innhold var kjøreteknisk trening, etter læreplanens kurs i presis kjøreteknikk. Videre ble det lagt vekt på veiledning relatert til elevens forutsetninger, samt spørsmålsstilling og arbeid med å få eleven til å sette ord på egne opplevelser og erfaringer. I rapporten pekes det på at kurset bidro til å skape felles forståelse og forankring, økt bevissthet om egen praksis, og evne til å utnytte potensialet i læreplanen bedre.
2. Lærerne er motiverte og svært engasjert i arbeidet sitt, og det er grunn til å tro at en del av det faglige utviklingsarbeidet skjer på eget initiativ i fritiden. De har en sterk identitet som MC-lærere, og omtaler motorsykkelmiljøet positivt overfor elevene.
3. Lærerne har et godt faglig samarbeid både på egen skole og med andre lærere i eget distrikt.

Dette er viktig når det gjelder utviklings- og læringsmuligheter.

Utfordringer

I workshoper gis det uttrykk for at det fortsatt er varierende egenferdighet hos trafikklærerne, som igjen reflekteres i at kandidatens ferdighetsnivå er tilsvarende varierende ved framstilling til førerprøven.

4.2.9 Elevenes forventninger

Funn i rapporten viser at elevene er fornøyd med egen opplæring, og at kurset i presis kjøreteknikk gav størst utbytte. Elevene opplever at lærerne vektlegger trygghet, sikkerhet og risikoelementer i opplæringen, og at de bidrar til å utvikle deres selvinnsikt som motorsykkelførere.

Videre er det en utfordring at den forskriftsfestede delen av læreplanen har (minst) to funksjoner; den er styrende for organiseringen av opplæringen og et pedagogisk dokument for læring. Læreplanen bruker pedagogiske begrunnelser for de organisatoriske valgene som tas, ved for eksempel å begrense antall elever per lærer. Imidlertid inneholder dokumentet få begrunnelser for opplæringen, og omtalen av arbeidsmåter fokuserer i større grad på det organisatoriske framfor det pedagogiske. Selv om det er avgjørende for elevens læring at de pedagogiske begrunnelsene blir grunnlag for praksis, er ikke dette alltid tilfellet. Rapporten viser til krysspresset mellom læring og næring, i.e. mellom pedagogisk virksomhet og privat virksomhet, som en mulig forklaring.

Rapporten finner også et behov for å styrke sammenhengen mellom de sju gjennomgående tema i den generelle delen av læreplanen (spesielt selvinnsikt, handlings- og vurderingstendenser, planlegging og forberedelse før kjøring), og den klassespesifikke delen, slik at temaene også gjennomsyrrer den faktiske undervisningen. Det kan virke som om læreren begynner å lese dokumentet fra den klassespesifikke delen og at intensjonene og begrunnelsene i den generelle delen ikke inkluderes.

Anbefalinger

For at lærerne i enda større grad skal kunne følge opp planens intensjon, må begrunnelsene for de pedagogiske valg som er tatt for forskrift og læreplaner tydeliggjøres og forsterkes. Rapporten stiller seg spørrende til om det er læreplanens oppgave å gi slike begrunnelser, men for å legge til rette for at intensjonene følges opp i praksis bør disse begrunnelsene stilles til rådighet for lærerne på en eller annen måte.

I rapporten anbefales det at den videre utviklingen av grunnlagsdokumenter og læreplaner bidrar til å forsterke de sju gjennomgående temaenes betydning, å vektlegge den didaktiske kvaliteten i opplæringen og å utvikle den pedagogiske integriteten hos lærerne.

I workshoper foreslås det å styrke den røde tråden i opplæringen ytterligere ved å stille krav til at elevene fører logg fra trafikalt grunnkurs til førerprøven. Loggen kan for eksempel legges inn i elevmappen/opplæringskortet. Sensorer i én region foreslår å innføre en tidsbegrensning på føreropplæring for å styrke den røde tråden i opplæringen.

4.3.2 Veiledningstimer på trinn 2 og 3

Styrker

Tilsynet har observert at lærere som er kjent med de pedagogiske prinsippene læreplanen bygger på, i større grad gjennomfører veiledningstimer etter intensjonen.

Utfordringer

I workshoper blir det stilt spørsmål ved om veiledningstimer fungerer etter intensjonen. Tilsynet opplever relativt ofte at det er avvik knyttet til gjennomføring av veiledningstimer, og peker på at det kan virke som om lærerne ikke helt har forstått intensjonen med veiledningstimer.

I rapporten pekes det på at veiledningstimer har et potensiale som ikke blir benyttet fullt ut. Funn viser at veiledningstimer gjennomføres, men at de ikke benyttes til undervegsvurdering. I praksis vil det si at eleven starter på neste trinn uten nødvendigvis å ha den rette kompetansen. Dermed blir ikke den tiltenkte progresjonen i opplæringsløpet ivaretatt.

Tilsynet vektlegger også at trinn 4 allerede er bestilt i umiddelbar nærhet til veiledningstimen, selv om

elevnivået er for dårlig. Veiledningstimen står følgelig i fare for å bli et element som gjennomføres utelukkende fordi det er pålagt.

Flere lærere gir uttrykk for at veiledningstimen heller burde være en kjøretest. Tilsynet avdekker også timer som gjennomføres som en test hvor læreren forteller og eleven lytter. Etter kjøring fokuserer ofte læreren på riktige/uriktige handlinger, og det legges ikke opp til at eleven skal reflektere over egen måloppnåelse. Ikke alle lærerne forstår at veiledningstimen kan være et mer nyttig verktøy enn en test, spesielt knyttet til elevens medvirkning.

Anbefalinger

For at opplæringen skal følge intensjonen med trinnvis oppbygging og være fleksibel og individuelt tilpasset, er det behov for å innføre tiltak som bidrar til at elevens progresjon følges og intensjonen med veiledningstimen oppfylles.

Flere vektlegger behovet for en tydelig definisjon av hva som er hensikten med og innholdet i veiledningstimen, og at trafikklærerne har behov for å øke sin veilederkompetanse.

I workshoper foreslås det å erstatte veiledningstime trinn 2 med en test. Fordelen er at en sikrer at eleven har oppnådd målene på trinn 2 i tilstrekkelig grad før oppstart på trinn 3. Ulempen er at en overfører en form for eksamensrett til skolene.

I dag er ofte videre opplæring i trinn 4 allerede planlagt og avtalt før veiledningstime 3.9 gjennomføres. Et tiltak foreslått i workshoper er at 3.9 må være innmeldt før trinn 4 kan avtales og førerprøve bestilles.

4.3.3 Sikkerhetskurs på bane på trinn 3

Styrker

Kurset gjennomføres med stor grad av elevaktivitet.

I følge fagråd 3.8 er banene tilfredsstillende dersom lærerne evner å nyttiggjøre seg dem.

Utfordringer

Funn i rapporten viser at undervisningen på tross av stor grad av elevaktivitet ikke nødvendigvis følger læreplanens pedagogiske intensjoner. Temaene 3.8.1 og 3.8.2 følger i liten grad intensjonen i læreplanen om individuell tilpasning.

Fagråd 3.8 vektlegger at måten undervisningen gjennomføres på i klasserommet, hallen og bilen varierer. Vanligvis samles elever og lærere fra flere trafikkskoler til felles gjennomføring av innledning og oppsummering i klasserommet. Samarbeidet mellom de enkelte skolene kan forbedres.

I følge funn i rapporten kan lærerne med fordel bruke noe av tiden på å la elevene bli kjent med hverandre for å skape trygghet i gruppen. De bør dessuten holde dialogen lengre innen hvert tema. Enkelte elementer kan forsterkes, følges opp, videreføres og kontekstualiseres slik at elevene forstår. Uklare oppgaver fra lærerne gjør at elevene misforstår.

Selv om forskriften stiller krav til at alle involverte lærere er til stede i undervisningen, observerer tilsynet at undervisning i klasserom ofte blir gjennomført med kun en lærer til stede. Tilsynet stiller spørsmål ved hvordan lærerne kan vite om elevene får måloppnåelse når de ikke er stede i undervisningen.

I rapporten pekes det på at det ofte er støy i sikkerhetsrom/hall. Manglende organisering ved undervisning gir liten effektivitet og manglende måloppnåelse. Funn viser også at lærerne med fordel kan bruke mer aktuelle oppgaver om sikring av last og montering av barnesete. I workshoper foreslås det at oppgavene i større grad tilpasses målgruppen. For eksempel kan det overfor ungdommer legges større vekt på sikring av skiboks.

Rapporten peker på at enkelte momenter på banen kan forsterkes ved at temaene fra sikkerhetshallen repeteres, for eksempel delen med hodestøtte. Funnene viser også at utstyret/ rekvisittene på banene er mer styrende for opplegget enn de faktiske målene i læreplanen. Tilsynet peker på at enkelte trafikkskoler får avvik i tilsynsrapporter fordi banen ikke har utstyr i henhold til forskrift, særlig knyttet til lastsikringsutstyr og bevegelig hinder.

I følge funn i rapporten bruker lærerne ofte ikke banen som en realistisk øvingsarena, men som en bane oppdelt i enkeltøvelser. Hele banen kan med fordel benyttes som landeveg ved at returarealet også benyttes til øving.

Tilsynet avdekker at skoler avkorter tiden på kurset ved at oppsummeringen tas i bilen på vei hjem.

Alt i alt ligger utfordringene i kompetanse først og fremst, i behov for noe strammere føringer for organiseringen i klasserom og hall, samt enkelte tiltak på øvingsbanene. Undervisningen preges dessuten fortsatt av lærerstyring og ferdighetstrening.

Anbefalinger

I følge rapporten bør innholdet i 3.8.1 og 3.8.2 knyttes nærmere intensjonen i læreplanen om individuell tilpasning i undervisningen.

Overføringsverdien fra den opplæringen som skjer på banen til det som skjer på veien, bør styrkes. Fagråd 3.8 anbefaler fritt kjøremønster, og mer skilting og oppmerking på banen for å gi kurset større overføringsverdi til landevegen.

I workshoper foreslås det at en stiller tydeligere krav om at alle lærerne er til stede på innledningen og avslutningen i klasserommet. På denne måten vet lærerne hva som foregår i klasserommet og kan videreføre dette til øvelsene på banen.

Videre blir det foreslått at elevene får en gjennomgang av de enkelte postene gjennom gode demonstrasjoner, i stedet for at de prøver selv i hallen. Dette vil kunne bidra til mer struktur i hallen. Samtidig hevder enkelte at en ved å frata elevene muligheten til å prøve selv, bryter med de pedagogiske prinsippene læreplanen bygger på, og undergraver både behovet for og motivasjonen for at øvelsene gjennomføres på en meningsfylt måte.

4.3.4 Sikkerhetskurs på veg trinn 4

Styrker

Funn i rapporten viser at det legges opp til elevaktivitet, og flere elever viser god evne til å sette ord på egne handlinger.

Utfordringer

Tilsynet peker på at trafikk lærerne ofte ikke er tilstrekkelig bevisst på hva som er målene i kurset, og mangler forståelse for den røde tråden i opplæringen. Ofte har lærerne en misforstått oppfatning av at eleven skal kjøre fra A til B med lærer som taus passasjer. Dette er erfaringer som vi finner igjen i rapporten der funn viser at flere lærere oppfatter at det viktigste på sikkerhetskurs på veg er å kjøre og finne frem (kartkjøring) uten noen form for hjelp av lærer (passiv lærer).

Funn i rapporten viser dessuten at temaet planlegging og forberedelse før kjøring bør vies mer tid. Tilsynet avdekker ofte mangelfullt innhold og uheldige valg av øvingsområdet når det gjelder økonomisk og miljøvennlig kjøring, presis kjøreteknikk i kurver, inn- og utkjøringer fra større veg (4.1.2). Innhold og valg av øvingsområdet gir ikke elevene tilstrekkelige utfordringer.

I rapporten pekes det på at risikovurdering bør vektlegges i større grad i opplæringen. Elevene snakker om hva de ser og gjør, men det kommer ikke like godt fram hva de oppfatter, vurderer og beslutter før handling. De blir heller ikke tilstrekkelig utfordret når de tar mindre heldige valg. Elevene bør bli mer bevisstgjort på hva det vil si å kjøre selvstendig, dvs. å ta ansvar for egen kjøring i form av valg i trafikale situasjoner, og å være i stand til å reflektere over og begrunne disse valgene.

Selv om funn i rapporten peker på at opplæringen er innom alle temaene i læreplanens 4.1.1, er nivået ofte for faktabasert. Sikkerhetskurset kan lett bli et teorkurs med liten plass til holdningsarbeid. Undervisningen bærer preg av at det finnes fasitsvar på lærerens spørsmål, og elevens svar og innspill blir i for liten grad fulgt opp. Andre utfordringer er at lærerens faglige engasjement og kunnskaper tar for mye plass på bekostning av elevens deltakelse, og at lærerne ikke bruker tilstrekkelig tid på å gjøre seg kjent med elevgruppa. Elevene er ofte nye for hverandre, og mangler den tryggheten som er nødvendig for at de skal blottlegge holdningene sine.

Dessuten er det ikke noen forskjell på arbeidsmåten som benyttes i 4.1.2, hvor det forventes at eleven legger en strategi for videre kjøring, og 4.1.3, hvor det forventes at eleven reflekterer og begrunner de valg som er gjort.

Når det gjelder 4.1.1, er undervisningen lite preget av dialog. Læreren venter ikke alltid på at elevene skal få tid til å tenke; de svarer ofte selv med en gang. Ofte blir det for liten tid igjen til å gjøre rede for hvordan eleven selv påvirker og påvirkes av andre og til å være bevisst på sin personlige kjørestil med tanke på risiko og miljø. Når det gjelder 4.1.4, blir det påpekt at de skolene som bruker en eller annen form for logg, har en mye bedre oppsummering. Det pekes også på at enkelte skoler ikke gjennomfører 4.1.1 og 4.1.4.

I følge funn i rapporten organiserer og praktiserer trafikkskolene forbikjøringen ulikt. Enkelte skoler tilrettelegger med flere skolebiler og i større grad planlagte forbikjøringer, mens andre utnytter muligheter som oppstår undervegs. Funn viser også at eleven ikke får foretatt forbikjøringer i særlig grad dersom disse ikke organiseres.

Anbefalinger

Det er i følge funn i rapporten behov for å heve trafikklærernes kompetanse innenfor problemorientert undervisning og bruk av hensiktsmessig logg. De trenger en kompetanse som gjør dem i stand til å arbeide med prosesser der elevene må ta standpunkt til egne valg. Dette vil kunne bidra til å bevege kurset fra å være faktabasert og teoretisk dominert i en mer holdningsskapende retning.

I rapporten pekes det på at dersom det er ønskelig at eleven skal få konkrete erfaringer med egne valg når det gjelder forbikjøring, bør organiseringen presiseres tydeligere i rammene for 4.1.2.

4.3.5 Øvrig opplæring i trinn 4

Styrker

I workshoper er det generell enighet om at utstrakt øvingskjøring bidrar til økt kompetanse når eleven går opp til den praktiske førerprøven. Elever som har øvingskjørt mye (hjemme eller på skole) over lang tid, bidrar til god trafikkavvikling, og er i stand til å vurdere risiko i forkant slik at de opptre på en måte som forebygger farlige situasjoner.

Utfordringer

Ved den praktiske førerprøven viser det seg ofte at kandidatene har gjennomgående svak kjøretøybehandling. Dette er med på å ta kandidatens fokus bort fra risiko, samhandling og trafikkavvikling. Sensorer peker også på at kandidatene er lite selvstendige og ikke har utviklet tilstrekkelig selvinnsikt og risikoforståelse. Dette kan tyde på at læreren har gått for fort fram på trinn 2. Resultatet blir at trinn 3 og trinn 4 ikke får den kvaliteten læreplanen legger opp til.

Flere sensorer opplever at gjennomsnittskandidaten lar det gå for kort tid fra oppstart av opplæringen til framstilling til førerprøven. Det er for mange eksempler på at sikkerhetskurs på veg gjennomføres like før førerprøven, og det er også kort tid mellom gjennomført veiledningstime på trinn 3 og sikkerhetskurs på veg.

Dette kan tyde på at kjernebudskapet om opplæring over tid med høy kvalitet og omfang ikke har blitt implementert av bransjen. Samtidig er det en bred oppfatning at trafikkskolene befinner seg i et krysspress mellom læring og næring. Trafikklærerne arbeider i en konkurranseutsatt næring, og pedagogikk og økonomi er to faktorer som ikke alltid lar seg kombinere like godt. Læreplanens mål er kanskje heller ikke tydelige nok, og måloppnåelsen blir valgt bort på bekostning av timetall.

Bransjen er delt når det gjelder synet på om dagens opplæringsmodell ivaretar behovet for omfattede øvingskjøring, mengdetrening. I workshoper gis det også uttrykk for ulike meninger om hvorvidt trafikalt grunnkurs er en barriere for mengdetrening, og om det fins andre barrierer. Høsten 2014 igangsatte SINTEF en undersøkelse for å kartlegge og utrede årsaken(-e) til at privat øvingskjøring skjer/ikke skjer i tråd med Statens vegvesens anbefalinger. Kunnskap fra studien vil benyttes til å utarbeide og iverksette hensiktsmessige tiltak for at mengdetrening skal skje i tråd med anbefalingene.

I workshoper pekes det på at det er vanskelig å motivere for mengdetrening på trinn 4, og at det trengs en gulrot for dem som kan dokumentere omfattende øving. Ledsagers kompetanse er viktig for å skape refleksjon rundt øvingskjøringen. Det pekes på at foresatte generelt er lite kjent med dagens opplæringsmodell. Utfordringen er å informere, tilrettelegge og motivere foresatte slik at de prioriterer øvingskjøring i årene før planlagt førerprøve.

Anbefalinger

Intensjonen i føreropplæringen er at den skal skje over tid og med mye kjøretrening. Likevel ser vi at opplæringen i altfor mange tilfeller skjer over kortere tidsrom og med for lite øving. Det er derfor et tydelig behov for tiltak som styrker intensjonen.

I workshoper ble det foreslått å sette minstekrav til omfang og varighet av opplæring, for eksempel minimum 1 år fra veiledningstime på trinn 2 til sikkerhetskurs på bane. Dette gir erfaring med alle årstider og vær- og føreforhold, samt tid til å absorbere læringen.

Et annet forslag er å sette et minstekrav til antall kjøretimer og private turer med dokumentasjon, f.eks. minimumskrav til omfang og varighet av privat øvingskjøring på trinn 4. Å formalisere bruken av logg, er et annet forslag som vil kunne bidra til ansvarliggjøring av elev og foresatt, og mer kjøring før elevene melder seg opp til førerprøven.

Et tredje forslag er at elevene ikke får anledning til å melde seg opp til førerprøven før etter at de har fått godkjent trinn 3. Andre foreslår at elevene bør ha startet på trinn 4 før de får bestille førerprøven.

I følge tilbakemeldinger fra workshoper ligger nøkkelen til å oppnå økt omfang av øvingskjøring i å bevisstgjøre foresatte på hvilken ulykkesreducerende effekt omfattende øvingskjøring, mengdetrening, har og betydningen av et tett samarbeid mellom trafikklærere, elev og foresatt gjennom hele opplæringsperioden. Trafikklærerstudentene ved HiNT vektlegger i den sammenheng viktigheten av å fokusere på tilleggsfordelene ved en lang opplæringsperiode; kostnadene spres over tid, og det gir mulighet til å påvirke holdningene til elevene.

I workshopene ble det også diskutert om dagens «inngangsportaler» for øvingskjøring, trafikalt grunnkurs, virker som en barriere. En uttrykt mening var at det ville kunne virke stimulerende for mengdetrening dersom øvingskjøring kan starte opp uten krav om obligatorisk opplæring. En annen mening gikk ut på at trafikalt grunnkurs er et viktig grunnlag for øvingskjøring, og kan bidra til at denne skjer med trygghet og kvalitet.

Blant forskerne ble dessuten muligheten for innføring av et obligatorisk ledsagerkurs til privat øvingskjøring diskutert, eventuelt arrangert i sammenheng med trafikalt grunnkurs. Det må også vurderes om et slikt kurs vil kunne virke som en barriere for øvingskjøring.

En annen anbefaling fra workshoper er å sende en formell invitasjon til foresatte om å delta på trafikalt grunnkurs sammen med elevene.

Videre peker forskerne som deltok på workshopen på at en utvidelse av trinn 4 (evt. et trinn 5) med et «gradert førerkort», eller en lignende ordning kan være en erstatning for, eller et supplement til dagens prøveperiode. De foreslår også en gradvis utvidelse av førerrett fra 17,5 år, forutsatt gjennomført sikkerhetskurs på bane, og tegning av kontrakt mellom lærer, elev, foresatt og evt. myndighet. Dette kan gi reell erfaring, mengdetrening, og øving i å ta ansvar. Det stilles samtidig spørsmål ved om en slik ordning er praktisk gjennomførbar, effektiv, ønskelig og faglig og etisk forsvarlig, eller om den vil føre til mer administrasjon og byråkrati.

4.3.6 Elevenes teorikunnskap

Utfordringer

Bransjen peker på at elevene har for svake teorikunnskaper. Den relativt lave beståttandelen på teoriprøven bekrefter dette.

Sensorer peker på at det er en utfordring at læreplanen (2.1-2.4 og 3.1-3.3) inneholder teori som ikke er obligatorisk eller blir sjekket på annen måte.

Anbefalinger

Det er delte meninger om løsningen på denne utfordringen er å gjøre teoriopplæring obligatorisk.

Fra bransjehold blir det foreslått obligatorisk teori(kurs) som en del av den praktiske opplæringen. Det pekes på at teorikunnskapen er grunnleggende, må komme tidlig i opplæringsløpet, og gjennomføres i nær tilknytning til praksis. Teorien kan for eksempel gjennomføres i bil før hver praktiske time eller være innledende på hvert trinn (2 og 3). Forslaget støttes av noen sensorer.

Andre i bransjen uttrykker at teoriopplæringen bør behøvsprøves. Ved å gjøre teorien obligatorisk signaliseres det at eleven lærer best ved oppmøte. Dette utfordrer prinsippet bak skillet mellom obligatorisk og ikke- obligatorisk opplæring. Ved en innføring av obligatorisk teorikurs, brytes et av de grunnleggende prinsippene i den norske føreropplæringsmodellen.

I workshoper pekes det på at bransjen selv må ta ansvar på dette området. Læreplanen gir en mulighet for individuell tilpasning av teori basert på den enkeltes behov, men det er opp til den enkelte lærer å benytte seg av denne muligheten.

Et forslag fra sensorer er å gi kandidatene mulighet til å ta teoriprøven etter gjennomført trafikalt grunnkurs og fylt 16 år. Fordelen er at en integrerer teorien med øvingskjøringen.

4.3.7 Trafikkskolenes undervisningsplan

Styrke

Funn i rapporten viser at trafikkskolene i stor grad oppfyller kravet om å ha en undervisningsplan. Hensikten med planen er at den skal være et levende dokument for skolens ansatte og elever, og fungere som et verktøy for å realisere læreplanen i praksis. Det pekes på at planen er viktig i skolens utviklingsarbeid og pedagogiske samarbeid, og kan bidra til ytterligere profesjonalisering. Undervisningsplanen kan også være et godt hjelpemiddel for nyansatte til å bli kjent med trafikkskolen. På trafikkskoler der lærerne selv er involvert i utarbeidelsen av planen, viser det seg i praksis at de er mer lojale mot den.

Utfordringer

Blant de faglige ledere og lærere som omtales i rapporten, eksisterer det ulike syn på hva en undervisningsplan er og hvilken hensikt den har. Planen brukes også på ulike måter. Enkelte faglige ledere og lærere oppfatter at planen først og fremst er skrevet for å tilfredsstille tilsyn. Den blir i mindre grad oppfattet som et hjelpemiddel for trafikkskolene i den daglige driften for å snakke samme språk og bli samkjørte i kollegiet.

Ifølge rapporten omtales undervisningsplanen i håndbok V858 også først og fremst som et verktøy for kontroll og tilsyn av trafikkskolene. I trafikkopplæringsforskriften § 1-2 defineres undervisningsplanen

som en «plan som viser hvordan den enkelte opplæringsinstitusjon oppfyller forskriftens krav med de ressurser den har til rådighet. Planen skal gi opplysninger om opplæringsinstitusjonens undervisningspersonell, kjøretøy, undervisningsmateriell, arbeidsmåter og bruken av øvingsområder». Dette svekker oppfattelsen av planen som et pedagogisk verktøy.

Tilsynet peker på at arbeidsmåter er gjennomgående dårlig beskrevet i undervisningsplanene. Lærerne og faglig leder ser ikke bruken av arbeidsmåter og valg av øvingsområder i sammenheng med målverbene.

Undervisningsplanene er dessuten i varierende grad implementert blant lærerne, som en følge av at de ved enkelte skoler ikke er med på å utarbeide planen.

Anbefalinger

Funn i rapporten viser at undervisningsplanene inneholder få eller ingen pedagogiske begrunnelser. Slike begrunnelser er ikke et krav, men de kunne styrket forståelsen av bakgrunnen for og hensikten med læreplanen. Forskerne ser også et behov for å styrke bruken av den didaktiske relasjonsmodellen, og foreslår at skolene og lærerne bruker modellen som et planleggingsverktøy for egen undervisning og som et analyseverktøy for å endre praksis.

Tilsynet anbefaler en tydeligere definisjon av begrepet undervisningsplan, og at det framgår av forskriften at planen skal utarbeides i samarbeid med skolens lærere. Videre foreslås det at det bør være krav om at trafikkskolene må lage individualiserte planer, og at planene godkjennes og følges opp etter mal fra utdanningen for yrkessjåførkompetanse (YSK).

4.3.8 Pedagogisk samarbeid og utvikling

Styrker

I rapporten pekes det på at de fleste trafikkskoler gjennomfører pedagogiske møter, faggruppemøter, lærermøter, ulike samlinger eller påsitt innenfor egen institusjon.

Utfordringer

Funn i rapporten viser at samarbeid mellom ulike skoler innenfor samme område/distrikt, i stor grad er fraværende. I tillegg til manglende arenaer, vanskeliggjør konkurranse skolene imellom et fruktbart pedagogisk samarbeid.

Anbefalinger

I følge rapporten er det viktig for det pedagogiske utviklingsarbeidet at skolene og lærerne setter av tid til å møtes både internt og eksternt.

4.3.9 Lærernes undervisningspraksis og kompetanse

Styrke

I rapporten konkluderes det med at trafikklæreren framstår som en trygg fagperson med intensjon om å realisere målene i læreplanen.

Lærerne ser sammenhenger mellom læreplanenes innhold og arbeidsmåter, dvs. å oppnå læringsmålene som ligger på høyt nivå i GDE- matrisen, og gjennomfører undervisningen i tråd med hovedmomentene i trinn 2-4.

Lærerne legger også til rette for spørrende undervisning og elevdeltagelse, særlig når det gjelder de lavere nivåene i GDE-matrisen.

Utfordringer

Funn i rapporten viser at selv om lærerens intensjoner kan være svært gode, er det det som skjer i praksis som er avgjørende. Læreren er den avgjørende faktoren i læreplanrealiseringen. Rapporten avdekker et behov for å synliggjøre den integrerte lærerrollen i opplæringen.

Videre peker rapporten på at undervisningen ikke har tilstrekkelig forankring i læreplanens overordnede pedagogiske intensjoner. Funn viser at lærerne i sin praksis i stor grad behandler trinnene i opplæringen som enkeltelementer som slutføres, og at de i mindre grad vektlegger videreføring av kompetanse til neste trinn. Lærerne sørger heller ikke i stor nok grad for måloppnåelse på ett trinn før eleven starter på neste.

Funnene viser dessuten at lærerne har behov for å kunne begrunne sine pedagogiske valg ut i fra den didaktiske relasjonsmodellen. Blant trafikklærerne trengs det en bevisstgjøring om sammenhengen mellom de didaktiske kategoriene, bl.a. gjelder dette forståelse for intensjonen med loggføring, skjult læring, eksemplenes pedagogiske potensiale, samt oppgaver som trigger refleksjon og diskusjon.

Selv om lærerne til en viss grad legger til rette for spørrende undervisning og elevdeltagelse, har de et forbedringspotensial når det gjelder å bygge dialogen rundt elevens utsagn og erfaringer, samtidig som de evner å styre dialogen rundt relevante tema.

Anbefalinger

I rapporten anbefales det at helhetstankegangen i opplæringen styrkes for å hindre at lærerne behandler trinnene i opplæringen som enkeltelementer, uten å legge til rette for den enkelte elevs progresjon og behov.

For å legge til rette for en individualisert opplæring må lærerne tilføres kompetanse som øker

- ferdighetene til å bruke den didaktiske relasjonsmodellen bevisst og aktivt
- bevisstheten rundt de sju gjennomgående temaene i læreplanen
- ferdigheten til å praktisere ulike arbeidsmåter for å oppnå refleksjon hos eleven innenfor de høyere nivåene i GDE-matrisen
- bevisstheten om hva de indirekte sier i sin kommunikasjon og handling; lærerne bør framstå som gode eksempler og være i stand til å reflektere rundt hva som ligger i dette
- forståelsen for den trinnvise oppbyggingen av opplæringen og ferdighetene til å kunne omsette dette til praksis; undervegsvurdering

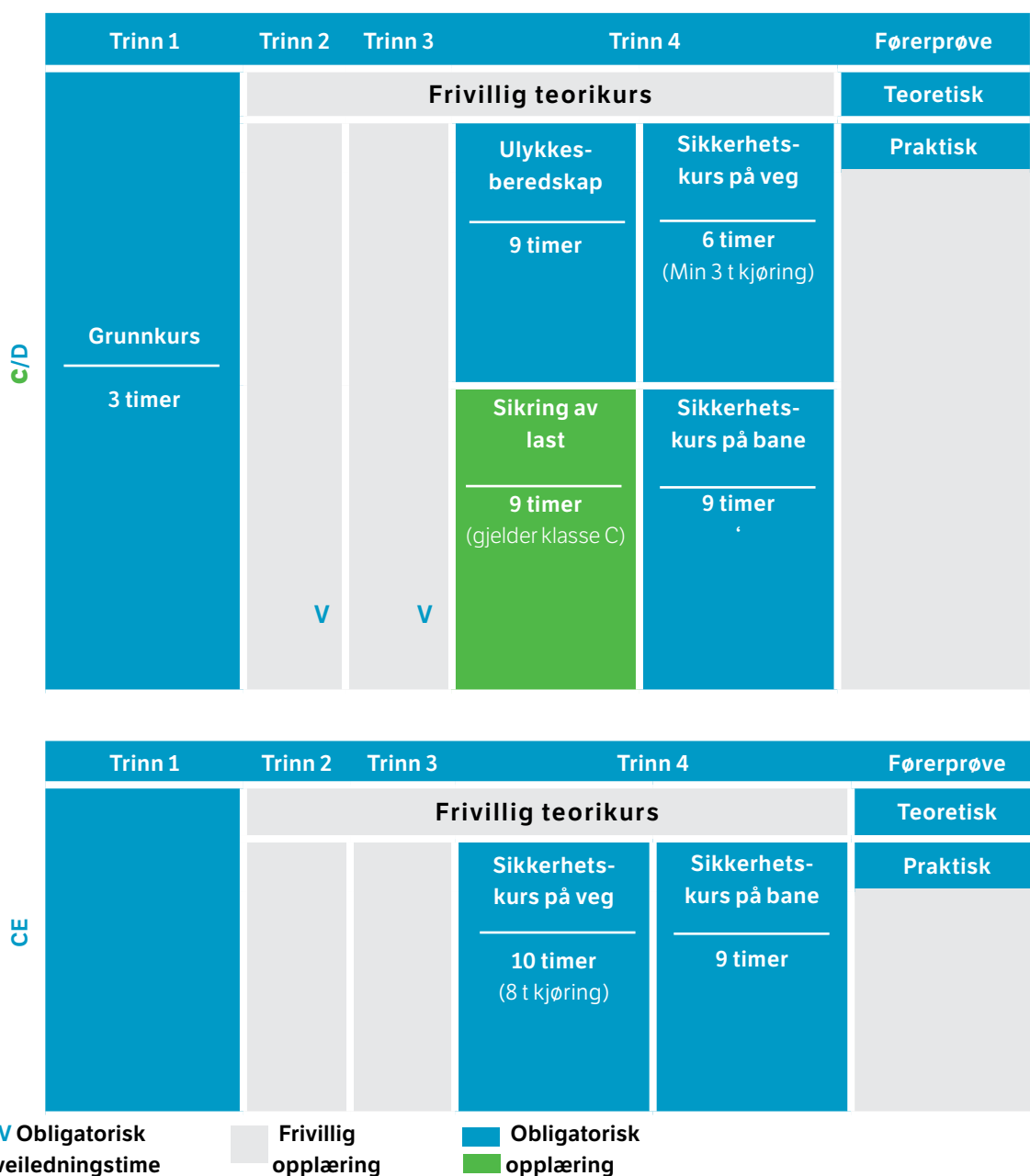
Elevenes forventninger

I følge funn i rapporten innfris i stor grad elevens forventninger til trafikkskolene. Disse forventningene innebærer seriøsitet, god veiledning og å lære å kjøre trafiksikkert og miljøvennlig. I følge elevene vektlegger lærerne sikkerhet og trygghet i trafikken. Elevene opplever generelt at de har mer nytte av praktiske øvelser enn teori.

4.4 Obligatorisk opplæring, tunge kjøretøy

Implementeringen av obligatorisk opplæring i tunge klasser ble evaluert av SINTEF, og resultatet er presentert i rapporten *Evaluering av implementeringen av føreropplæringen, tunge kjøretøy – Grunnkurs og sikkerhetskurs på bane* (Moe, Kummuneje & Robertsen, 2013). Hovedmålet med evalueringsarbeidet var å undersøke i hvilken grad undervisningen på grunnkurs tunge kjøretøy og sikkerhetskurs på bane klasse C og D gjennomføres etter intensjonen. Evalueringen er overveiende kvalitativ og ble gjennomført ved observasjon av undervisning, samtaler med lærere og spørreskjema til elever.

Innspill fra workshops med relevante fagmiljøer i Statens vegvesen, samt forsknings- og fagmiljøer og interessentgrupper eksternt, supplerer funn i SINTEF-rapporten.



Figur 6. Opplæringsmodell tunge klasser

4.4.1 Læringsprosesser innenfor de øverste nivå i GDE-matrisen

Styrker

Funn i rapporten viser at læreren i undervisningen sin berører temaer som planlegging av kjøringen, risikovurdering og hvordan yrkessjåføren kan håndtere en stresset hverdag.

Utfordringer

I følge rapporten har lærerne et forbedringspotensial når det gjelder å benytte elevens erfaringer i opplæringen.

Anbefalinger

Rapporten slår fast at fokuset på de kognitive kontrollfunksjonene, som skal bidra til planlegging av kjøringen, risikovurdering og hvordan håndtere en stresset hverdag som yrkessjåfør, bør styrkes.

4.4.2 Grunnkurs tunge kjøretøy

Styrker

Samhandling og hvilke konsekvenser kjøretøyets lengde, bredde, høyde og vekt har for planlegging og gjennomføring av kjøringen er sentrale tema i grunnkurset.

Demonstrasjonen er et viktig element for å skape refleksjon blant elevene om forhold knyttet til manøvrering av kjøretøyet og samhandling i trafikken. Lærere skal både i teoridelen før og gjennom demonstrasjonen få fram kjøremåter som viser konflikter som kan oppstå, og hvordan fører må planlegge for å oppnå balanse mellom sikkerhet og effektivitet i samhandlingen. I følge funn i rapporten legger lærerne vekt på planlegging, beregning av plass, dødsoner og samhandling. Bruken av demonstrasjoner fungerer godt, og noen lærere følger også opp med gode refleksjoner i etterarbeidet.

Et annet funn i rapporten er at lærerne har god kontakt med elevene, og at de stiller mange spørsmål som elevene besvarer. Ofte har de også små klasser, grupper på bare 3-5 elever, noe som gir gode muligheter for elevaktivitet og dialog.

Utfordringer

Rapporten avdekker et forbedringspotensial når det gjelder å følge opp med gode refleksjoner hos elevene etter demonstrasjonene.

Anbefalinger

I rapporten anbefales det at lærerne i enda større grad bruker elevenes refleksjonsevne og utfordrer dem til diskusjoner seg i mellom.

4.4.3 Veiledningstime trinn 2 og 3

Utfordringer

Bransjen peker på at veiledningstimen på 45 minutter ikke har samme hensikt i tunge klasser som i lette klasser.

Anbefalinger

På grunnlag av dette anbefaler bransjen at veiledningstimen erstattes med en veiledningssamtale som ikke nødvendigvis er tidsbestemt, slik en har i klasse S.

4.4.4 Sikkerhetskurs på bane på trinn 4

Styrker

Funn i rapporten viser at de mest sentrale temaene i læreplanen blir berørt i kurset.

Demonstrasjonen er et virkemiddel for å forstå konsekvensene av kjøretøyets tyngde, lengde, høyde og bredde, og vise de praktiske øvelsene elevene skal kjøre. De sikkerhetsmessige utfordringer tunge kjøretøy representerer på grunn av sin tyngde og størrelse, blir også tydelig vektlagt. Funn i rapporten viser at gjennomføringen av demonstrasjonene skjer med gode øvelser og kommentarer fra læreren.

Lærerne har en positiv væremåte og kontakt med elevene, og dialogen mellom lærer og elev under gjennomføringen av øvingsprogrammet fungerer bra. Øvingsprogrammet er lett å forstå og har en progresjon som blir fulgt opp av eleven. Lærerne har god sikt til de ulike øvingsområdene.

Flertallet av elevene opplever sikkerhetskurs, øvingsprogrammet og de tema som ble berørt, som nyttige og relevante. Ca. 75 prosent mener at sikkerhetskurs er relevant for de utfordringer de møter ute på vegen som yrkessjåfør, og svarer stort sett det samme med hensyn til dette 2-3 måneder etter at de fullførte kurset.

Utfordringer

I følge rapporten varierer det hvor mye tid som ble satt av til hvert enkelt tema i undervisningen. Bakgrunnen for dette er at baneanleggene har ulike fasiliteter og at den enkelte lærers kompetanse og interesse varierer.

Rapporten viser til at selv om det ligger implisitt i de temaene som skal behandles i kurset at læreren skal vektlegge nivå 3 og 4 i GDE- matrisen i undervisningen, er læreplanen noe vag på dette punktet. I undervisningen blir det ikke fokusert direkte på GDE- matrisens nivå 3 og 4. Psykologiske faktorer som stress, frustrasjon, søvn, tretthet, og personlighet kan i større grad vektlegges og bearbeides i kurset.

I demonstrasjonene er det til dels stor variasjon i kvalitet når det gjelder temaene bilbelte og blindsoner. Kvaliteten er noe jevnere når det gjelder temaene bremselengder og avstand til forankjørende.

Funn viser at undervisningen preges av at læreren forklarer mye av innholdet i temaene. Det blir ikke satt av tilstrekkelig tid til diskusjon elevene imellom før temaet blir behandlet i plenum. Grad av elevenevaluering basert på problemorienterte premisser blir delvis innfridd.

I underkant av halvparten av elevene mener sikkerhetskurs på bane bør gjennomføres tidligere i opplæringsløpet. Etter regelverket skal sikkerhetskurs på bane gjennomføres innen ett år etter at førerkortet er ervervet.

Anbefalinger

I rapporten anbefales det at GDE-matrisens nivå 3 og 4 og psykologiske faktorer i større grad synliggjøres i målformuleringene for sikkerhetskurs.

4.4.5 Strategisk kjøring

Utfordring

Enkelte sensorer erfarer at kandidatene ikke kjører tilstrekkelig strategisk på førerprøven.

Anbefaling

Basert på disse erfaringene, mener sensorene at en ved å bidra til mer øvingskjøring før oppkjøring med henger vil kunne hjelpe kandidatene til å finne mer praktiske løsninger.

4.4.6 Lærernes undervisningspraksis og kompetanse

Styrker

For å kunne undervise i tunge klasser i dag kreves det i tillegg til grunnutdanning for trafikklærere, undervisningspraksis fra klasse B og spesialutdanning for opplæring på tunge kjøretøy.

Rapporten peker på at lærernes kompetanse gjør at de i stor grad kan undervise etter læreplanen. De har høy kompetanse i kjøre- og kjøretøytekniske forhold, er motiverte og engasjerte, har god kontakt med elevene og skaper et godt læringsklima. Videre legger de til rette for elevaktivitet og gode dialoger.

Demonstrasjon som metode fungerer alt i alt etter læreplanens intensjoner både i grunnkurset og sikkerhetskurset. Også med hensyn til innhold gjennomføres kursene etter læreplanens intensjoner.

Utfordringer

I følge rapporten byr den problemorienterte metoden på utfordringer for lærerne. Problemorientert undervisning og diskusjon elevene i mellom praktiseres i liten grad. Lærerne har også et forbedringspotensial når det gjelder å bruke elevenes erfaringer, og å utvikle deres refleksjonsevne.

Funn i rapporten viser variasjoner i vektleggingen av tema når det gjelder demonstrasjonene i grunnkurset og sikkerhetskurset. Dette kan være en utfordring fordi enkelte tema kan bli vektlagt i særlig liten grad, men det behøver ikke nødvendigvis å være det.

I workshoper pekes det på at det er behov for lærere med mer realkompetanse.

Anbefalinger

Rapporten peker på utfordringer som krever tiltak i retning av økt lærerkompetanse, didaktisk praksis og læringsutbytte.

Det er lærerens kompetanse som ligger til grunn for valg av relevante undervisningsmetoder og didaktisk praksis. Rapporten drar frem betydningen av at læreren følger opp utviklingspotensialet når det kommer til problemorientert undervisning, bruker elevenes erfaringer i større grad, og la dem få anledning til å diskutere en problemstilling seg i mellom før en oppsummerer, etterleser og reflekterer. Lærerne bør også fokusere på de kognitive kontrollfunksjonene som kan bidra til nedsatt risiko.

Dersom det er en intensjon at praksis skal være likere med hensyn til hvordan de ulike temaene vektlegges, bør det vurderes å tydeliggjøre dette i læreplanen.

Tema som lastsikring, kjøre- og hviletid og bruk av lastlem og tipp henvender seg klart mot arbeidsmiljølovens krav om sikker bruk. Det anbefales at arbeidsmiljøloven og HMS i større grad synliggjøres i læreplanens formuleringer.

Et forslag fra bransjen er at det bør være mulig for fagfolk fra transportbransjen å gjennomføre et utdanningsløp for å bli trafikklærer på tyngre kjøretøy uten å måtte ha toårig trafikklærerutdanning og undervisningspraksis fra klasse B.

I workshoper foreslås det at en i større grad bruker praktiske transportoppdrag, som inkluderer sikring av last og bruk av kjetting, i opplæringen.

4.4.7 Elevenes opplevelser

Styrker

Funn i rapporten viser at elevene opplever at deres forventninger til både grunnkurset og sikkerhetskurset innfris, og at de sentrale tema som berøres i opplæringen har overføringsverdi til hverdagen.

Utfordringer

Rapporten peker på at elevene i liten grad er kjent med målformuleringene i læreplanen.

Anbefalinger

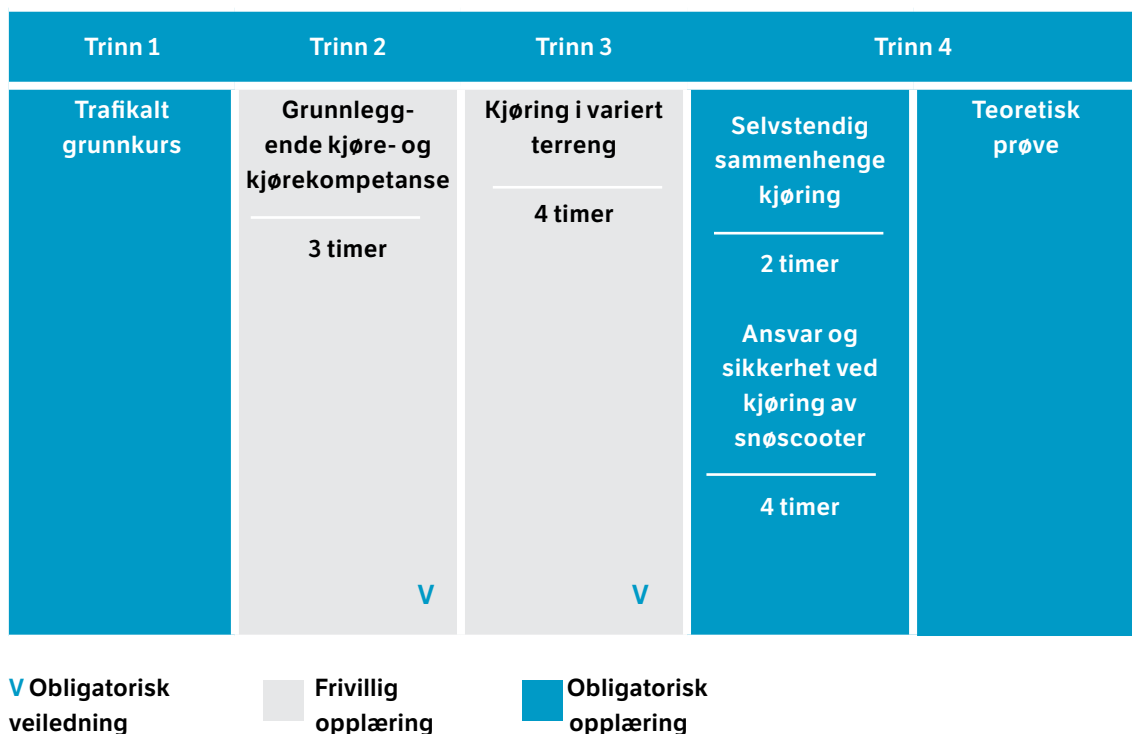
Det bør vurderes tiltak som gjør at fastsatte mål blir mer tydelige i undervisningen som et ledd i elevenes bevisstgjørings- og refleksjonsprosess.

4.5 Obligatorisk opplæring klasse S

Implementeringen av obligatorisk opplæring i klasse S ble evaluert av UiT, og resultatet er presentert i rapporten *Evaluering av implementeringen av føreropplæringen klasse S (Snøscooter)* (Solheim, Ravnå & Germeten, 2014).

Studien er kvalitativ og baserer seg på deltagende observasjoner, intervju med trafikklærere, spørreundersøkelser blant trafikklærere, samt analyse av sentrale dokumenter.

Tilsynet har gitt innspill til evalueringsarbeidet på bakgrunn av sine erfaringer fra tilsyn med opplæringen i klasse S. Disse innspillene supplerer UiT rapporten. I de gjennomførte workshopene framkom det ingen innspill spesielt knyttet til opplæringen i klasse S.



Figur 7. Opplæringsmodell klasse S

Særskilte elementer i læreplan klasse S

Ferdsl med snøscooter er regulert av både vegtrafikkloven og lov om motorferdsel i utmark. Forankring i de to lovene medfører at det faglige innholdet i læreplanen omfatter elementer som overlevelse i naturen, orientering ved hjelp av kart, kompass og GPS, skredfare, dyreliv, natur og miljø, og lignende. På bakgrunn av den strenge reguleringen av ferdsel med snøscooter er det etablert øvingsområder for den obligatoriske opplæringen. I tillegg gjennomføres det opplæring i løypenettet i Nord- Troms og Finnmark.

4.5.1 Læreplanen

Styrker

Funn i rapporten viser at lærerne er fornøyd med læreplanen, med læreplanmål og metodiske henvisninger. De opplever at målene er konkrete, men allikevel gir tilstrekkelig tolkningsrom.

Utfordringer

Når det gjelder det faglige innholdet i læreplanen, gir lærerne uttrykk for at de ønsker flere obligatoriske timer på trinn 2 og 3. De mener at fastsatte obligatoriske timer er for få til å kunne gjennomføre den teoretiske og praktiske opplæringen som læreplanen foreskriver. I tillegg ønsker de at rammen for antall elever som kan undervises samtidig utvides, og at veiledningssamtalene erstattes av veiledningstimer med en definert tidsramme.

Tilsynet stiller spørsmål ved om antallet elever som tillates (4 stk) ved undervisning i trinn 4 i dag er forsvarlig. De har ved noen gjennomførte tilsyn opplevd at en elev har kjørt feil og mistet resten av gruppen.

Anbefalinger

I rapporten anbefales det å øke antall obligatoriske timer på trinn 2 og 3, samt å innføre obligatoriske veiledningstimer med en definert tidsramme. Det anbefales dessuten å synliggjøre GDE-matrisen i den klassespesifikke delen av læreplanen.

Tilsynet anbefaler at opplæringen gjennomføres med 4 elever på trinn 2 og 2 elever på trinn 3 og 4.

4.5.2 Lærernes undervisningspraksis og kompetanse

Styrker

I rapporten pekes det på at lærerne underviser ut fra en problemorientert, konstruktivistisk og elevaktiv læringsforståelse.

Tema som risiko og sikkerhet er gjennomgående på alle trinn i opplæringen. Det undervises i fjellsikkerhet, men temaet er forskjellig vektet ut i fra hvilket geografisk område opplæringen gjennomføres.

Funn i rapporten viser at lærerne har fokus på

- kjøreatferd knyttet til personlighet, livsstil og gruppenormer, og at de tilpasser opplæringen ut fra elevenes forutsetninger.
- kjøreatferd knyttet til bruk av rusmidler, samt arbeid med elevenes selvinnsikt og risikoforståelse.
- HMS som et gjennomgående tema på alle trinn.

Utfordringer

Tilsynet erfarer at de fleste avvik er knyttet til rammefaktorer som tidsbruk, sammenblanding av trinn og måloppnåelse.

De fleste lærere gjennomfører kun de 13 timene med obligatorisk opplæring. Timene gjennomføres ofte som et sammensatt intensivt kurs, der det ikke er rom for modning og refleksjon. Tilsynet har også registrert at enkelte lærere reduserer tidsbruken på de obligatoriske kursene. De begrunner reduksjonen med at temaene allerede har vært gjennomgått i starten av opplæringen. I

trafikkopplæringsforskriftens § 14-5 siste ledd står det at «*elevene skal gjennomføre 4 timer obligatorisk opplæring med særlig vekt på risikovurdering, naturbruk og førstehjelp i naturen. Teorien kan flettes inn i den selvstendige kjøringen i den grad dette er hensiktsmessig.*» Ved flere tilfeller har tilsynet registrert at de 4 timene gjennomføres som innledende teori i starten av opplæringen, isteden for i den avsluttende opplæringen.

Ved sikkerhetskontrollen i trinn 2, er det ofte for få scootere tilgjengelig til at hver enkelt elev får gjennomført en time sikkerhetskontroll.

Det settes av for lite tid til opplæring for å oppnå målene: «Beherske kjøring med passasjer og slede», og «Forstå veltefaren i ulendt terreng og løssnø med og uten passasjer/slede/last». I trinn 4 skal eleven kjøre 2 timer selvstendig i og utenfor løype. Minst halve økten skal kjøres med opplastet slede. Som en følge av at det disponeres for få opplastede sleder, har tilsynet registrert et betydelig antall avvik fra denne tidsrammen.

Anbefalinger

I rapporten pekes det på at lærerne har god faglig og pedagogisk kompetanse. Samtidig gir de uttrykk for at de ønsker etterutdanning.

4.5.3 Øvingsområder

Utfordringer

Rapporten viser at 8 av 23 respondenter vurderer tilgjengeligheten til øvingsområder for den praktiske opplæringen som dårlig eller svært dårlig. 9 av respondentene påpeker at avstanden til øvingsområdet er mer enn 50 km. Lærere i Sør-Norge gir dessuten uttrykk for at øvingsområdene ikke er egnet til å arbeide med fjellsikkerhet.

Anbefalinger

I rapporten anbefales det at øvingsområdene sør i Norge forbedres og utvikles slik at den praktiske opplæringen i større grad kan ivareta intensjonen i læreplanen.

5 Presentasjon av funn knyttet til effekten av opplæringen

Hovedmålet med føreropplæringen er økt trafiksikkerhet. I dette kapitlet presenterer vi først funn knyttet til effekten av føreropplæringen. Deretter omtaler vi funn fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) årsrapport fra 2013.

5.1 Ulykkesinnblanding, kjøreatferd og holdninger blant nye bilførere

Effekten av opplæringen ble evaluert av TØI, og resultatet er presentert i rapporten *Ulykkesinnblanding, kjøreatferd og holdninger blant nye bilførere. Effektevaluering av læreplanen fra 2005 for førerkort klasse B* (Sagberg, 2013). Hovedmålet med evalueringen har vært å finne ut hvilken virkning innføringen av læreplanen for førerkort klasse B i 2005 har hatt på omfang av opplæring (både på trafikkskole og med privat ledsager), ulykkesinnblanding etter førerprøven, samt holdninger og selvrapportert kjøreatferd.

Hovedkilden til data har vært spørreundersøkelser blant førere som har ervervet førerkort før og etter innføringen av læreplanen i 2005. Det ble gjennomført en førerundersøkelse blant førere som fikk førerkort i 2004, og to etterundersøkelser blant førere som fikk førerkort i henholdsvis 2008-09 og 2011-12. Resultatene fra spørreundersøkelsene ble også sammenlignet med data fra tilsvarende spørreundersøkelser blant førere med førerkort fra 1995-96 og 1998-99.

For perioden 2004-2012 ble politirapporterte personskadeulykker analysert på bakgrunn av Statistisk sentralbyrås vegtrafikkulykkesstatistikk.

5.1.1 Omfang av opplæring

Funn i rapporten viser at innføringen av læreplanen har ført til en moderat økning i det samlede omfanget av føreropplæringen. Dette gjelder både obligatoriske og ikke-obligatoriske timer. Økning i samlet antall kjøretimer har vært henholdsvis 15,6 timer for kvinner og 10 timer for menn siden 1998-99.

En mulig forklaring på økningen i antallet ikke-obligatoriske timer kan være at den trinnvise modellen med veiledningstimer fører til tettere kontakt med trafikkskole og elev fra tidlig stadium i opplæringen, og at trafikalt grunnkurs også bidrar til dette.

Det har trolig ikke skjedd endringer av betydning med hensyn til den samlede varigheten av opplæringsperioden.

Umiddelbart etter at kravet til trafikalt grunnkurs ble innført, sank omfanget av privat øvingskjøring noe. Mange har også startet senere med føreropplæringen ved trafikkskole, og gjennomsnittsalderen for førerkorterverv har økt.

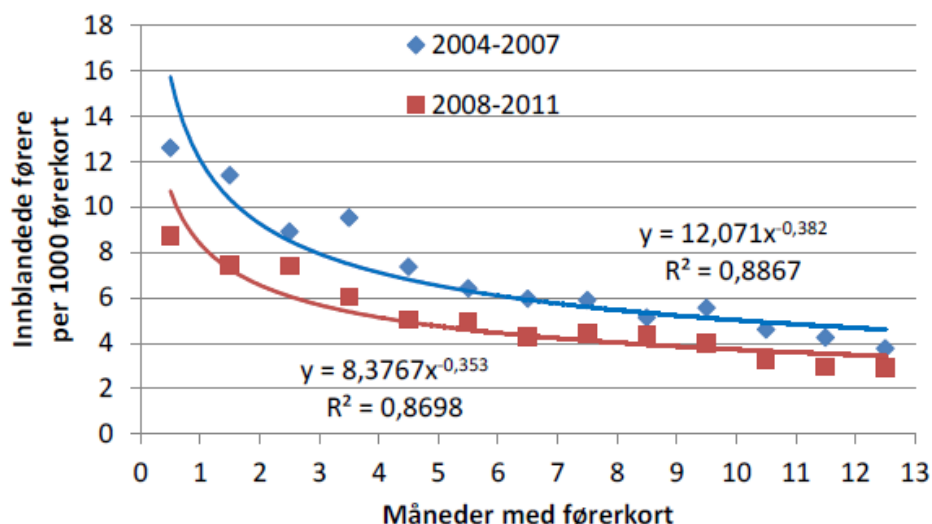
5.1.2 Ulykkesinnblanding

Rapporten avdekker at det har vært en nedgang i andelen menn med ferske førerkort som har egen bil eller kjører bil daglig. Dette har ført til en nedgang i gjennomsnittlig kjørelengde for denne gruppen. Det har også vært en nedgang i andelen som kjører bil natt til lørdag og søndag. Blant kvinner har det vært en økning i andelen som har tilgang til egen bil, og en svak økning i omfanget av bilkjøring.

Dette bildet vil gjøre at en forventer nedgang i ulykkesinnblandingen blant menn, og i mindre grad blant kvinner. Rapporten viser også at andelen menn som er innblandet i ulykker har gått signifikant ned, mens nedgangen for kvinner har vært vesentlig mindre.

Endringen i bilbruk antas å være hovedforklaringen til nedgangen for både kvinner og menn. Samtidig har omfanget av føreropplæringen økt noe, og kan følgelig ha bidratt i en viss grad.

Undersøkelsen viser at det er en klar sammenheng mellom uhell og antall måneder med førerkort. Kjøreefaring bidrar til å redusere risikoen for å bli utsatt for ulykker.



Figur 8. Innblanding i personskadeulykker blant 17-20 årige bilførere etter tidsperiode og antall måneder med førerkort (s. 25 i TØI-rapporten).

For menn viser resultatene at de som har bil selv oftere er innblandet i uhell, og at menn som har førerkort for moped har vesentlig høyere risiko enn andre. For menn som har egen bil kan risikoen delvis forklares med kjørelengde. For kvinner er det ingen sammenheng mellom uhellsinnblanding og om de har egen bil.

At menn som har førerkort for moped er hyppigere innblandet i ulykker, kan forklares med at denne gruppen generelt sett kan ha visse kjennetegn som gjør dem mer disponert for risikoatferd. Videre viser forskningen at det er høyere uhellsinnblanding blant menn som bor i spredtbygde områder. Forklaringen er at flere ungdom på landsbygda har egen bil, og at de har hatt førerkort for moped før de fikk førerkort for bil.

Resultatene viser også at det ser ut til å være en sammenheng mellom mange timer på trafikkskole og lav ulykkesinnblanding blant menn. Dette ble også funnet i en undersøkelse fra 1990-tallet (Sagberg, 2002). En mulig forklaring er at moderat omfang av øvingskjøring kan gi overvurdering av egne ferdigheter, men at dette kan korrigeres ved mer omfattende øvingskjøring.

5.1.3 Holdninger

De unge bilførerne har vist en klar endring i positiv retning fra 2004 til 2011 - 12 når det gjelder oppfatninger og holdninger til trafiksikkerhet, vurdering av egne kjøreferdigheter, samhandling i trafikken, kjøremåte, feilhandlinger, kjøring i trøtt tilstand og forebyggende tiltak mot trøtthet bak rattet. Endringen i bilbeltebruken er også positiv blant de ferske førerne.

Endringene kan skyldes økt vekt på holdninger til trafiksikkerhet i den nye læreplanen, eller de kan være uttrykk for en mer generell trend i retning av mer positiv atferd blant ungdom.

5.1.4 Selvrapportert kjøreatferd

Det registreres en positiv endring i selvrapportert atferd når det gjelder miljøvennlig og energiokonomisk kjørestil, noe som kan knyttes til at dette er sterkere fokusert i den nye læreplanen.

5.1.5 Anbefalinger

Hypotesen om at økning i omfanget av privat øvingskjøring, mengdetrening, vil være effektivt for å forsterke trenden i retning av lavere ulykkesrisiko blant ferske førere, står fast (Sagberg, 2002).

Effektive tiltak vil kunne være å stille minimumskrav både til omfang og varighet av opplæringsperioden.

5.2 UAG-årsrapporten for 2013

Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) analyserer alle trafikkulykker med dødsfall. Analysene resulterer i en UAG-rapport. Konklusjonene kan bidra til at den enkelte avdeling i etaten kan etablere bedre løsninger og rutiner for å forhindre at tilsvarende ulykker skjer igjen.

UAG-rapporten *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2013* (Statens vegvesen Vegdirektoratet, 2014) viser at det fra 2008 til 2013 har vært en klar og entydig nedgang i antall dødsulykker med trafikanter under 25 år innblandet. I 2008 var trafikanter under 25 år innblandet i om lag halvparten av ulykkene, mens i 2013 var de innblandet i 34 % av ulykkene.

Ulykkesanalysegruppene har funnet at det alltid er flere faktorer som medvirker til at en ulykke inntreffer. Dette kan være forhold knyttet til trafikantene og deres adferd i trafikken, forhold ved vegen eller vegmiljøet, forhold knyttet til kjøretøyene eller ytre forhold som blant annet vær og føreforhold. Analyser av dødsulykkene fra 2005 til 2013 viser imidlertid at i 53 % av dødsulykkene var manglende førerdyktighet en medvirkende årsak. De årsakene som går igjen, er manglende informasjonsinnhenting og feil beslutning hos førerne.

På bakgrunn av dette foreslår UAG å styrke informasjons- og opplæringsarbeidet knyttet til de fleste førerkortklassene.

6 Drøfting av funn og Statens vegvesens anbefalinger

I kapittel 1 ble det påpekt at en forutsetning for å kunne gjøre en meningsfull evaluering med tanke på effekter når det gjelder holdnings- og atferdsmål, samt ulykker, er at opplæringen gjennomføres som forutsatt i læreplanen.

I kapittel 4 presenterte vi styrker og utfordringer ved dagens føreropplæring, samt ulike interessenters anbefalinger til mulige tiltak for å forbedre strukturen og kvaliteten til opplæringen. I evalueringsrapporter og workshoper får føreropplæringen bred støtte. De fleste er fornøyd med læreplanene. Samtidig pekes det på et behov for å gjennomgå og tydeliggjøre målformuleringene i planene, og å gjennomgå og vurdere innholdet i og omfanget av opplæringen. Læreplanene har dessuten et potensiale som ikke blir utnyttet fullt ut som en følge av blant annet varierende trafikk lærerkompetanse. «Mye er bra, noe kan forbedres» (Rismark, Sølvberg og Tøseth, 2013, s. 1)

Samtidig viser funn i TØIs før- og etterundersøkelse at det har skjedd en positiv utvikling både når det gjelder ulykkesutsatthet og holdninger etter innføringen av dagens læreplaner i 2005.

I dette kapittelet presenteres og drøftes Statens vegvesens anbefalinger for revisjon og videreutvikling av føreropplæringen, og hvordan dette arbeidet bør organiseres. Anbefalingene er generelle og dekker i stor grad de klassespesifikke anbefalingene som ble presentert i kapittel 4.

Først vil vi gi anbefalinger knyttet til prinsippene i føreropplæringen, læreplandokumentet og trafikk lærerkompetansen. Deretter har vi på bakgrunn av innspill i evalueringsarbeidet valgt å drøfte og gi anbefalinger på fem spesielle fokusområder; mørkekjøringsopplæring, veiledningstimer, omfang og varighet av opplæringen, øvingsområder og undervisningsplaner. Avslutningsvis drøfter vi effekten av opplæringen og redegjør for hvordan vi ser for oss at det skal arbeides videre med anbefalingene i denne rapporten.

6.1 Grunntanker i den norske føreropplæringen

GDE- rammeverket er vidt anerkjent innenfor det europeiske trafikkforskningssamfunnet som et fruktbart rammeverk for å definere den kompetansen som trengs for å bli en sikker sjåfør. Det kan også benyttes til å definere mål og innhold i føreropplæringen.

GDE- matrisen blir blant annet benyttet som teoretisk rammeverk i CIECAs Road User Education-prosjekt (RUE). Prosjektet har som mål å besvare spørsmålene om hvilke internasjonale krav som i framtiden bør stilles til nye sjåførers kompetanse før de slippes ut på vegen alene, hvilken opplæring de bør ha, og hvilke krav som skal gjelde for trafikk lærere og ledsagere ved øvingskjøring. Rapporten fra prosjektet, som ferdigstilles i mars 2015, vil gi anbefalinger til minstekrav til sjåførers og trafikk læreres kompetanse, og et rammeverk for en læreplan.

På bakgrunn av innspill i evalueringsrapporter og workshoper anbefaler Statens vegvesen å fortsatt bruke GDE- matrisen som teoretisk bakgrunnsmodell for norsk føreropplæring. GDE- matrisen og tenkningen rundt denne, er i senere år også noe videreutviklet. I 2010 ble et femte nivå lagt til de fire

som fantes tidligere. Dette nye nivået tar spesielt for seg sosiale omgivelser som kultur, lovgivning, gruppeverdier og normer (Keskinen, Peräaho & Laapotti, 2010).

I forskningsworkshopen pekes det dessuten på at en bør vurdere å supplere elementene i matrisen med nyere pedagogisk og psykologisk forskning, bl.a. forskning på MBE (Mind, Brain and Education), der kunnskap fra psykologi, pedagogikk og neurovitenskap forenes i forståelsen av pedagogiske metoder og læringsprosesser. Statens vegvesen bør initiere og støtte forskning på dette området. Ny kunnskap om hva som påvirker sjåføren vil kunne bidra til en enda bedre kvalitet på føreropplæringen.

Strukturen i opplæringen skal støtte og styrke elevenes læring. Både i evalueringsrapporter og i workshoper vektlegges det at progresjonen gjennom trinn og kravene til obligatorisk opplæring gir god mulighet til å sikre god struktur og til å kvalitetssikre kompetanse på viktige områder. På bakgrunn av denne støtten anbefaler Statens vegvesen å videreføre de grunnleggende prinsippene i nåværende føreropplæring. Disse prinsippene omtales i kapittel 2.

Samtidig tyder enkelte tilbakemeldinger vi har fått gjennom evalueringsarbeidet, på at ikke alle har forstått disse grunnleggende prinsippene. Eksempelvis anbefales det i workshoper å innføre obligatorisk teoriopplæring selv om en ved å gjøre dette utfordrer prinsippet bak skillet mellom hva som skal være henholdsvis obligatorisk og ikke-obligatorisk opplæring. Dette kan tyde på at det er behov for å tydeliggjøre innholdet i prinsippene. Statens vegvesen anbefaler at dette gjøres gjennom både revisjonen og videreutviklingen av føreropplæringen, og implementeringen av endringene dette arbeidet fører til.

6.2 Læreplandokumentet

Gjennom evalueringsarbeidet har vi fått mange tilbakemeldinger fra brukerne av læreplanene om at de er fornøyd med planene, og at disse oppleves som et godt verktøy.

Samtidig kan det ut fra funn i evalueringsrapporter virke som om læreren konsentrerer seg om dokumentet fra den klassespesifikke delen, og at intensjonene og begrunnelsene i den generelle delen ikke inkluderes. Det er derfor et behov for å styrke sammenhengen mellom de sju gjennomgående temaene i den generelle delen av læreplanen, og den klassespesifikke delen, slik at temaene også gjennomsyrrer den faktiske undervisningen. For å styrke den røde tråden og helheten i opplæringen anbefaler Statens vegvesen at GDE- matrisen, de sju gjennomgående temaene, de didaktiske sammenhengene som beskrives i håndbok V858 og i den generelle delen av læreplanen, synliggjøres og forsterkes i trafikalt grunnkurs og i de klassespesifikke delene av læreplanene.

I evalueringsrapporter og workshoper pekes det på at det er et behov for å gjennomgå og tydeliggjøre målformuleringene i læreplanene, og kanskje også redusere antall mål. Som en følge av at læreplanens mål ikke er tydelige nok, velges måloppnåelse bort på bekostning av timetall. Et annet innspill i evalueringsarbeidet er at forskriften og læreplanen bør skille tydeligere mellom produkt- og prosessmål. Det pekes også på at obligatoriske deler tar fokus bort fra måloppnåelse. Statens vegvesen støtter anbefalingene om at målformuleringene i læreplanene bør gjennomgås og eventuelt tydeliggjøres. En gjennomgang av læreplanmålene som forskriftsfestes, må ivareta elevenes krav til læringsutbytte og gi et tilstrekkelig didaktisk handlingsrom for trafikklæreren.

Videre er det et behov for å gjennomgå og vurdere omfanget av de obligatoriske delene i opplæringen. Det er for eksempel foreslått at man for å øke motivasjonen hos elevene på trafikalt grunnkurs, kan

vurdere å utvikle innholdet og gi det et tydeligere praktisk preg. Dette vil om mulig i enda større grad forberede elevene til øvingskjøring.

I HiNT- rapporten om klasse B omtales læreplanen som en tillitserklæring til trafikkskolebransjen. Det pekes på at det er en mulighetenes læreplan som både gir trafikklærerne et større handlingsrom til å utvikle og begrunne sin egen praksis, og et større tolkningsrom. På den ene siden kan dette tolkningsrommet bidra til en større grad av opplevd pedagogisk frihet og rom for tolkning for den enkelte lærer og skole. Fleksibilitet gjør at lærerne kan bruke flere ulike pedagogiske metoder og dette øker muligheten for at de kan gi elevene en individuell tilpasset opplæring. På den andre siden kan dette oppleves som utrygt for lærere som ikke er i stand til å benytte seg av handlingsrommet til å reflektere over og begrunne sin egen praksis.

Selv om evalueringsrapportene viser at gjennomføringen av opplæringen spriker en del når det gjelder innholdsmessige og metodiske prioriteringer som en følge av blant annet tolkningsrommet i læreplanene, mener Statens vegvesen i utgangspunktet at tolkningsrommet er positivt. Samtidig ser vi i likhet med blant annet forskerne fra HiNT behovet for å tydeliggjøre og forsterke begrunnelsene for de pedagogiske valg som er tatt for opplæringen for at lærerne i enda større grad skal kunne følge opp læreplanenes intensjon. Vi er i likhet med forskerne fra HiNT usikre på om det er læreplanens oppgave å gi slike begrunnelser. Det er kanskje mer hensiktsmessig at læreplanene ledsages av separate lærerveiledninger, slik som i skoleverket, der en gir fagligpedagogiske råd om hvordan en kan oppnå målene og hvorfor en bør oppnå dem.

Statens vegvesen anbefaler at det på sikt utarbeides slike lærerveiledninger. De vil kunne bidra til refleksjon rundt det lokale arbeidet med undervisningsplaner og det faglige innholdet, noe som kan være av stor betydning for at læreplanen skal kunne realiseres. Det bør imidlertid være frivillig å bruke lærerveiledningene, og de kan ikke erstatte eller sidestilles med læreplanene.

6.3 Trafikklærerkompetanse

Dagens læreplaner stiller omfattende krav til trafikklærernes kompetanse, og i evalueringsrapporter og workshoper stilles det spørsmål ved om trafikklærere generelt har tilstrekkelig kompetanse til å kunne undervise etter disse planene.

Gjennom tilbakemeldinger fra workshoper gis det uttrykk for et udekket behov for etterutdanning i forbindelse med implementeringen av dagens læreplaner. I dette ligger det at det kun ble stilt krav om spesialutdanning for trafikklærere som skulle undervise i klasse A og i tunge klasser. I evalueringsrapporten for klasse A peker forskerne på at denne spesialutdanningen er et av tre suksesskriterier for at implementeringen av opplæringen i klasse A har vært så vellykket.

I 2013 fikk SINTEF i oppdrag fra Statens vegvesen å kartlegge dagens utdanningsnivå og kompetansestatus blant trafikklærere og faglige ledere i Norge, opplevd behov for etter- og videreutdanning, og eksisterende utdanningstilbud i andre europeiske land. Undersøkelsen viste blant annet at det er et stort sprik i utdanningsnivået til dagens trafikklærere, at utdanningsnivået er noe høyere blant trafikklærere enn blant de faglige lederne, og at utdanningsnivået blant trafikklærere stiger gradvis. Det ble også pekt på at behovet for etterutdanning er størst for trafikklærere med ettårig utdanning fra Statens trafikklærerskole og trafikklærere med utdanning fra utlandet (Moe, Nordtømme, Kummeneje & Robertsen, 2013).

I evalueringsarbeidet kom det fram at tilsynet opplever en stor forskjell på de lærerne som har ettårig utdanning fra Statens trafikklærerskole uten særlig kompetansepåfyll de siste årene, og de som har

toårig høgskoleutdanning og er godt kjent med de pedagogiske prinsippene som ligger til grunn for dagens læreplan. De peker dessuten på at det er en utfordring for en faglig leder med gammel utdanning å veilede og kontrollere trafikklærere med ny utdanning. Det hjelper lite at faglig leder har ansvar for faglig utvikling, veiledning og kontroll, hvis vedkommende ikke selv er i stand til å undervise etter intensjonen i forskriften og læreplanen. I følge bransjen vil etterutdanning av faglig leder knyttet til veiledning ha en positiv effekt for lærerne.

Stor variasjon i kompetanse gjør det vanskelig å kvalitetssikre gjennomføringen av opplæringen. Det gjennomføres i dag en rekke kurs i regi av bransjeorganisasjonene ATL og TF, og deltakelse på kurs og samlinger generelt viser at dette er en bransje som ønsker å lære. De kursene som finnes er imidlertid frivillige, og det stilles spørsmål ved om det er de som i størst grad trenger det som deltar på slike samlinger og kurs.

Innspill i evalueringsarbeidet viser et behov for å stille krav om en generell kompetanseheving, etterutdanning, for alle trafikklærere for å sikre en mer ensartet kompetanseplattform. Det bør utvikles kompetansetiltak som gir lærernes faglige og pedagogiske repetoar bredde og fleksibilitet. Mer konkret ser det ut til at lærerne har en utfordring når det gjelder problemorientert undervisning og veiledning, og med å «konvertere» læreplanen til refleksjon og individuell læring. En etterutdanning kan også bidra til at trafikklærerne øker sin bevissthet rundt egen praksis og dermed er i stand til å utnytte potensialet i læreplanen bedre.

I SINTEF- rapporten anbefales et differensiert etterutdanningstilbud på høgskolenivå. Det pekes på at etterutdanningen må være obligatorisk for at den skal kunne bidra til å heve utdanningsnivået i bransjen. Med dette som utgangspunkt bør det også legges til rette for å prioritere at trafikklærere med utenlandsk utdanning eller ettårig utdanning fra Statens trafikklærerskole tilbys kompetansegivende etterutdanning.

Resultatet av CIECAs Road User Education- prosjekt (RUE), viser at det også i resten av Europa er et ønske om og en sannsynlighet for, at det på sikt vil bli stilt krav til etterutdanning for trafikklærere. Det er allerede stilt krav til etterutdanning for yrkessjåfører og sensorer. Etterutdanningen for disse gruppene er tilrettelagt slik at deler av utdanningen kan ivaretas på arbeidsplassen, og relateres til arbeidstagerens arbeidsoppgaver.

I tillegg til at det vurderes om det skal stilles krav til etterutdanning for alle trafikklærere, bør det som en del av revisjons- og videreutviklingsarbeidet vurderes om det skal stilles krav om frivillig tillleggsutdanning for å kunne undervise i enkelte obligatoriske deler av opplæringen. Dette er også i tråd med oppfølgingstiltak 23 i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017. For eksempel kan det vurderes om det bør stilles egne krav om tillleggsutdanning for trafikklærere som skal gjennomføre opplæring i trafikalt grunnkurs, eller om dette vil hindre den enkelte lærer fra å ivareta helheten i opplæringen. Det at alle trafikklærere har kompetanse til å undervise i alle trinn i opplæringen vil kunne styrke den røde tråden i opplæringen.

6.4 Spesielle fokusområder

6.4.1 Mørkekjøringsopplæring

I NTNU- rapporten om implementeringen av trafikalt grunnkurs gis det uttrykk for at tidsrammen i trafikalt grunnkurs er for kort til å undervise i så mange krevende tema. I workshoper anbefales det at hele, eller deler av mørkekjøringsopplæringen, flyttes til et tidspunkt senere i opplæringen, eksempelvis til trinn 3 slik at eleven også kan få egentrening i kjøring i mørket.

Vårt inntrykk fra evalueringsarbeidet er at mørkekjøringsopplæringen anses som en viktig del av trafikalt grunnkurs og føreropplæringen, og at det er både fordeler og ulemper ved å flytte hele eller deler av opplæringen. På den ene siden er det viktig at eleven får kunnskap om mørkekjøringstematikken så tidlig som mulig i opplæringsløpet. Hensikten med dagens modell er at elevene skal utvikle forståelse for utfordringene knyttet til kjøring i mørket, ikke at de skal mestre kjøring i mørke. En slik forståelse bidrar også til en bevisstgjøring av behovet for synlighet i rollen som syklist og fotgjenger. På den andre siden vil eleven få egentrening i kjøring i mørket hvis vi flytter deler eller hele mørkekjøringsopplæringen til et tidspunkt senere i opplæringen. Dette vil kunne være et supplement til mørkekjøringsdemonstrasjonen.

Statens vegvesen anbefaler på bakgrunnen av tilbakemeldingene i evalueringsarbeidet at det i det videre arbeidet vurderes om hele eller deler av mørkekjøringsopplæringen skal flyttes til et senere tidspunkt i opplæringen, for eksempel trinn 3.

6.4.2 Veiledningstimene

Funn i evalueringsrapporter og i workshoper viser at veiledningstimene ikke blir gjennomført etter intensjonen, og at elevene dermed starter på neste trinn uten nødvendigvis å ha den rette kompetansen. For at opplæringen skal følge intensjonen med trinnvis oppbygning og være fleksibel og individuelt tilpasset, er det behov for å innføre tiltak som bidrar til at elevens progresjon følges og intensjonen med veiledningstimen oppfylles.

I evalueringsarbeidet har vi fått flere innspill til tiltak som kan bidra til at veiledningstimen i større grad gjennomføres etter intensjonen. Statens vegvesen støtter anbefalingen om at det er behov for å utarbeide en tydelig definisjon i læreplanene av hva som er hensikten med og innholdet i veiledningstimene. I tillegg kan en bidra til at veiledningstimen i større grad brukes etter hensikten både gjennom en lærerveiledning og ved å styrke trafikklærernes veilederkompetanse.

I workshoper anbefales det å erstatte veiledningstime trinn 2 med en kjøretest lik ferdighetsprøven i den praktiske førerprøven, for å kvalitetssikre den tekniske ferdigheten. Veiledningstimen på trinn 2 kan i prinsippet ha større preg av ferdighetsprøve eller passeringstest, men dette bør uansett gjøres som en formativ undervisvurdering. Innholdet i timen, samtalen mellom lærer og elev, og den formative nytten av å bruke elevens ståsted i den videre opplæringen er viktigere enn om det kalles en veiledningstime eller en test.

Når det gjelder forslaget fra bransjen om å erstatte veiledningstimen i tunge klasser med en veiledningssamtale, er det interessant å se dette i sammenheng med tilbakemeldingene i UiT-rapporten for klasse S. Her pekes det på at veiledningssamtalene ikke fungerer etter intensjonen. På bakgrunn av dette anbefales det i rapporten for klasse S at veiledningssamtalene erstattes med veiledningstimer med en definert tidsramme.

6.4.3 Omfang og varighet av opplæringen

Gjennom evalueringsarbeidet har vi fått tilbakemeldinger om at det er en utfordring, spesielt i klassene M146 og S, at hele opplæringen gjennomføres som et intensivkurs. Som en følge av dette blir det i liten grad tid til modning og refleksjon, noe som er et mål i læreplanens oppbygning og en forutsetning for en kvalitetsmessig god føreropplæring.

Statens vegvesen anbefaler at det ved en revisjon av føreropplæringen bør legges spesielt vekt på å utvikle en struktur som bidrar til at opplæringen foregår over et tidsrom som gir mer tid til modning, refleksjon og øvingskjøring.

Gjennom evalueringsarbeidet har vi fått flere forslag til tiltak for å øke omfanget og varigheten av øvingskjøring. Høsten 2014 igansatte Statens vegvesen en undersøkelse for å kartlegge og utrede årsaken(-e) til at privat øvingskjøring skjer/ ikke skjer i tråd med våre anbefalinger. Undersøkelsen, som gjøres av SINTEF, er ferdig i mars 2015. Statens vegvesen anbefaler å avvente og deretter benytte kunnskap fra denne undersøkelsen til å utvikle og iverksette hensiktsmessige tiltak for at øvingskjøring skal skje i tråd med anbefalingene.

6.4.4 Krav til øvingsområder

I løpet av evalueringsarbeidet har vi fått flere innspill, spesielt fra tilsynet, om at det bør vurderes å stille krav til øvingsområdene som benyttes i enkelte deler av opplæringen for å ivareta trafikksikkerhet og opplæringskvalitet.

Når det gjelder valg av områder til mørkekjøringsdemonstrasjonen i trafikalt grunnkurs, er det i følge tilsynet ikke alltid trafikksikkerhet som er hovedprioriteten. Tilsynet har ved enkelte tilfeller opplevd at elever utsettes for høy risiko, og anbefaler at det vurderes å gjeninnføre godkjenning av områder som skal benyttes til denne typen opplæring. Vi støtter denne anbefalingen.

I workshoper pekes det på at en for å kvalitetssikre kurset i presis kjøreteknikk på trinn 3 i klasse A ytterligere, bør stille krav til godkjenning av øvingsområder. Det bør kreves bruk av områder som gir større utfordringer. Det foreslås å bruke motorsportbane, gokartbane e.l. for å kunne benytte øvelser som er mer realistiske i forhold til reell kjøring på veg. Ved å lage tydeligere øvelser i trinn 3 vil en også gi mer hensiktsmessig kjøreteknisk progresjon i læreplanen. Statens vegvesen støtter forslaget om at en for å sikre at området som brukes til å gjennomføre sikkerhetskurset, er av god kvalitet og ivaretar elevenes mulighet til læringsutbytte samt gir god sikkerhet, bør vurdere å innføre en godkjenning av øvingsområder.

I klasse S er tilgjengeligheten til øvingsområder for den praktiske opplæringen en stor utfordring. Dette er spesielt tilfellet i Sør- Norge. Miljødirektoratet og Vegdirektoratet arbeider med å erstatte de øvingsområdene som ikke er egnet, og vurderer å utvide med flere områder. Ny motorferdselslov vil kunne føre til etablering av flere løyper. En økning i antall løyper vil høyst sannsynlig føre til at flere vil ønske seg førerett i klasse S. Dette vil kunne bidra til en økning i antall elever som ønsker opplæring, og derigjennom et økt press på tilgjengelige områder for opplæring. Statens vegvesen støtter at det iverksatte arbeidet med øvingsområder fortsetter.

6.4.5 Undervisningsplaner

Funn i HiNT- rapportene om implementeringen av føreropplæringen i klasse A og B viser at det eksisterer ulike syn på hva som er hensikten med en undervisningsplan. Enkelte faglige ledere og trafikklærere oppfatter at planen først og fremst er skrevet for å tilfredsstillende tilsyn. Den blir i mindre grad oppfattet som et pedagogisk verktøy. Planene er dessuten i varierende grad implementert blant lærerne, som en følge av at de ved enkelte skoler ikke er med på å utarbeide planene.

For at undervisningsplanen i større grad skal bli oppfattet som et pedagogisk og didaktisk verktøy, og bli implementert i trafikkskolens og den enkelte lærers arbeid, anbefaler Statens vegvesen at kravene til innhold i, og utarbeiding av planen synliggjøres i enda større grad i definisjonen i forskriften.

6.5 Effekten av føreropplæringen

Evalueringen av effekten av føreropplæringen viser at det har skjedd en positiv utvikling både når det gjelder ulykkesutsatthet og holdninger siden innføringen av dagens læreplaner i 2005.

Selv om det i TØI- rapporten pekes på at det er vanskelig å konkludere med at utviklingen er et resultat av innføringen av læreplanene, mener Statens vegvesen det er grunn til å tro at føreropplæringen har vært et viktig bidrag til denne positive utviklingen.

Det er generelt vanskelig å måle effekten av opplæringstiltak fordi en mangler en kontrollgruppe, dvs. en gruppe som ikke har blitt utsatt for opplæring, å sammenligne med. I tillegg har opplæring en langtidseffekt, som gjør måling vanskelig, i motsetning til andre typer tiltak som for eksempel lovgivning og påbud som ofte gir raske resultater.

Videre er trafikksystemet et samspill mellom trafikant, kjøretøy og infrastruktur. For å nå målene innen trafikksikkerhet arbeides det målrettet med tiltak på alle tre områder. Som en følge av at nye tiltak ofte implementeres samtidig og virker sammen, er det vanskelig å analysere hvilken innvirkning de har hver for seg. Det er for øvrig kombinasjonen av tiltak som gir gode resultater i trafikksikkerhetsarbeidet. Til tross for dette vektlegges trafikantrettede tiltak som spesielt viktige både i Nasjonal transportplan 2014-2023, og i Statens vegvesens ulykkesanalysegruppers årsrapporter.

I EU- kommisjonens høringsdokument *Driver training and traffic safety education (2009)* presenteres statistikk som viser en gradvis nedgang i dødsfall blant unge i gruppen mellom 18 og 25 år siden 1990. Det pekes på at denne trenden delvis skyldes innføringen og forbedringen av føreropplæring, og at opplæring er viktig for å påvirke atferden til unge. Viktigheten av utdanning, opplæring og lovgivning vektlegges også i EU- kommisjonens dokument *Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011- 2020*. Her pekes det på at trafikanten er det første leddet i trafikksikkerhetskjeden. Uavhengig av ulike tekniske tiltak, er effektiviteten til en trafikksikkerhetspolitikk til syvende og sist avhengig av trafikantens atferd.

6.6 Vegene videre

På bakgrunn av anbefalingene i denne rapporten vil Statens vegvesen i 2015 revidere og videreutvikle forskrifter, læreplaner og førerprøven. I tillegg vil vi sørge for en kvalitetssikring av trafikklærernes kompetanse ved å vurdere kvalifikasjonskravene til trafikklærerutdanningen, og anbefale krav til tilleggstudanning, spesialutdanning og etterutdanning av trafikklærere.

6.6.1 Revisjon og videreutvikling av forskrift, læreplaner og førerprøve

Vi anbefaler at det etableres følgende arbeidsgrupper med ulike interessenter som får i oppdrag å revidere og videreutvikle

- læreplanen i klasse B inkl. Trafikalt grunnkurs
- læreplanene i klasse A og AM
- læreplanene i tunge klasser
- læreplanen i klasse S
- førerprøven

Vi anbefaler dessuten at det utvikles en helhetlig læreplan for de tunge førerkortklassene og yrkessjåføropplæringen. Selv om opplæringen i tunge klasser er førerkortrettet, er den samtidig starten på en yrkesopplæring. Ved å utvikle en helhetlig læreplan vil dessuten HMS- perspektivet styrkes.

For øvrig foreslår Statens vegvesen at utviklingen av en slik læreplan skjer i to faser. I den første fasen revideres og videreutvikles dagens læreplaner for føreropplæring i tunge klasser. Det må legges til rette for at det på et senere tidspunkt kan utvikles en helhetlig læreplan for tungbil- og yrkessjåføropplæringen.

6.6.2 Kvalitetssikring av trafikklærerkompetanse

Vi anbefaler at en arbeidsgruppe med ulike interessenter får i oppdrag å utvikle forslag til kvalitetssikring av trafikklærernes kompetanse gjennom frivillig tilleggstudanning, nye spesialutdanninger og etterutdanning. Denne arbeidsgruppa kan arbeide parallelt med arbeidsgruppene som reviderer og videreutvikler læreplanene.

Samme arbeidsgruppe bør utrede og drøfte grundig i hvor stor grad utdanningen bør være obligatorisk, hvem det bør være obligatorisk for, hvordan dette skal organiseres og gjennomføres. I en slik prosess må det også avklares hvilke regelverk og eventuelt annet man må forholde seg til.

6.6.3 Rapport fra revisjonen og videreutviklingen av føreropplæringen

Prossessen med å revidere og videreutvikle føreropplæringen vil bli dokumentert i form av en rapport. I denne rapporten vil også de valgene som tas i arbeidsgruppene på bakgrunn av anbefalingene i denne rapporten bli drøftet.

Referanseliste

Ajzen, I. (1991). *The theory of Planned Behaviour. Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50.

European Commission (2009). Consultation paper: *Driver training and Traffic Safety education. Brussels*.

European Commission (2010). Communication from the Commission to the European economic and social committee and the committee of the regions. *Towards a European road Safety area. Policy Orientations on Road Safety 2011- 2020*. Brussels.

Gundem, B. B. (1990). *Læreplanpraksis og læreplanteori. En innføring. En introduksjon til læreplanområdet*. Oslo: Universitetsforlaget AS.

Moe, D., Kummeneje, A.-M. & Robertsen, K. (2013). *Evaluering av implementeringen av føreropplæringen, tunge kjøretøy. Grunnkurset og sikkerhetskurs på bane*. Trondheim: SINTEF.

Moe, D., Nordtømme M.E., Kummeneje A. – M. & Robertsen, R. (2013). *Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge. Undersøkelse blant trafikklærere med norsk og utenlandsk utdanning*. Trondheim: SINTEF.

Peräaho, M., Keskinen E., Laapotti, S., Katila, A. & Hernetkoski, T. (2010). *A proposal for driving instruction in three stages to acquire a B- category driving licence*. Paper presented at the 3rd Scientific NORBIT Conference and 5th Japanese-Nordic Conference on Traffic and Transportation Psychology, Turku.

Rismark, M., Sølvberg, A. M., Sitter, S. & Stenøien, J.M. (2004). *Play Mobil. Fag, læring og undervisning på Trafikalt grunnkurs*. Trondheim: Vox, Nasjonalt senter for voksnes læring.

Rismark, M., Sølvberg, A.M. & Tønseth, C. (2013). *Play mobil 2. Fra plan til praksis på trafikalt grunnkurs*. Trondheim: NTNU Det skapende universitetet.

Samferdselsdepartementet. (2004). *Forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.*

Samferdselsdepartementet. (2009). *St. meld. nr. 16 (2008-2009). Nasjonal Transportplan 2010-2019*. Oslo.

Samferdselsdepartementet. (2000). *St.meld. nr. 46 (1999-2000). Nasjonal Transportplan 2002-2011*. Oslo.

Sagberg, F. (2002). *Mengdetrening, kjøreerfaring og ulykkesrisiko. TØI- rapport 566*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Sagberg, F.(2013). *Ulykkesinnblanding, kjøreatferd og holdninger blant nye bilførere. Effektevaluering av læreplanen fra 2005 for førerkort klasse B. TØI- rapport 1287*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Solheim, T., Ravnå, E.A., Germeten, S. (2014). *Evaluering av implementeringen av føreropplæringen klasse S. (Snøscooter)*. Alta: UiT Norges arktiske universitet.

Statens vegvesen. (2014). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2013*. Oslo: Statens vegvesen Vegdirektoratet

Statens vegvesen.(2002). *Forslag til ny føreropplæring. Oppfølging av Nasjonal transportplan 2002-2011*. Oslo: Statens vegvesen Vegdirektoratet

Statens vegvesen. (2004). *Håndbok 252 Læreplan førerkortklasse B og BE*. Oslo: Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Statens vegvesen. (2014). *Håndbok V858 Ny føreropplæring 2005. Faglig grunnlag for forskrifts- og læreplanrevisjon*. Oslo: Statens vegvesen Vegdirektoratet. Denne håndboka erstattet etter en omnummering i 2014 håndbok 260 «Ny føreropplæring 2005. Faglig grunnlag for forskrifts- og læreplanrevisjon» (Statens vegvesen 2004).

Statens vegvesen Vegdirektoratet, Trygg Trafikk & Politidirektoratet. (2002). *Nasjonal handlingsplan for trafiksikkerhet på veg 2002-2011*. Oslo: Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk, KS, Helsedirektoratet og Utdanningsdirektoratet. (2014). *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017*. Oslo: Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Suzen, E. & Sitter, S. (2013). *Evalueringen av implementeringen av føreropplæringen klasse A*. Steinkjer: Høgskolen i Nord- Trøndelag.

Suzen, E. & Sitter, S. (2013). *Evalueringen av implementeringen av føreropplæringen klasse B*. Steinkjer: Høgskolen i Nord- Trøndelag.



Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Postboks 8142 Dep 0033 OSLO
Tlf: (+47 915) 02030
publvd@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen