



Rapport

Føreropplæring og øvelseskjøring

Anbefaler trafikklærerne en opplæring som er i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen?



Foto: Lisa Young, 123rf.com

Stig Anders Ohrvik
Kent Brian Hoffmann
Camilla Heggås



Rapport

Føreropplæring og øvelseskjøring

Anbefaler trafikklærerne en opplæring som er i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen?

ISBN 978-82-92815-27-4

Forfattere:

Stig Anders Ohrvik

Kent Brian Hoffmann

Camilla Heggås

Antall sider: 25

Dato: 17.07.2018

Utgitt av:

Trafikkforum

Org nr 883371852

Lillestrøm, 2018

trafikkforum.no



Innhold

Innhold.....	3
Sammendrag.....	4
Innledning	5
Bakgrunn.....	6
Trafikklærernes utdanningsbakgrunn	8
Avgrensing.....	9
Kvalitativ del	10
Utvalg	10
Portrett av en informant	12
Analyse av intervjudata.....	13
Koding.....	13
Kodegruppering	13
Sentrale funn	14
Oppsummering kvalitativ del.....	16
Kvantitativ del	16
Utforming av spørreskjema og gjennomføring av datainnsamling.....	17
Eget kunnskapssyn eller påvirkning utenfra	17
Holdninger til intensjonen med føreropplæringen.....	18
Praksis.....	19
Gjennomføring av datainnsamling	19
Ordvalg og fagterminologi	19
Analyse	20
Sentrale funn	21
Signifikans.....	22
Avslutning kvantitativ del.....	23
Oppsummering	23
Litteratur.....	25



Sammendrag

I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014 – 2017 ble «Innsatsen for å få trafikkskolene til å gjennomføre opplæringen slik den er tenkt» definert som et viktig tiltak. I dette tiltaket lå en slags erkjennelse av at føreropplæringen ikke alltid blir gjennomført helt i tråd med intensjonene, og at ansvaret for dette i stor grad ble plassert hos trafikkskolene.

I arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018 – 2021 har derfor Trafikkforum tatt initiativ til å gjennomføre undersøkelser i føreropplæringsbransjen for å kartlegge bransjens medvirkning til ansvarsfordeling i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen.

På bakgrunn av dette har Trafikkforum i samarbeid med studenter ved mastergradsstudiet i samfunnsvitenskap ved Nord universitet i Bodø gjennomført en undersøkelse med sikte på å kartlegge trafikklærernes holdninger til øvelseskjøring, og dernest å avdekke årsaker til eventuelle differensierte holdninger i bransjen.

Undersøkelsen, som består av en kvalitativ og en kvantitativ del, viser at trafikklærerne i hovedsak støtter opp om den norske føreropplæringsmodellen. De fleste trafikklærerne støtter opp om at elevene bør gjennomføre opplæring ved trafikkskole tidlig, slik at de er i stand til å gjennomføre mye selvstendig øving med høy beslutningskvalitet etterpå, og dette er også det rådet de fleste trafikklærerne gir elever og foresatte.

Undersøkelsen viser at også mange av de trafikklærerne som ikke deler dette synet likevel veileder elever og foresatte i tråd med intensjonene i føreropplæringsmodellen.

Flere av trafikklærerne sier derimot at de skulle ønske andre aktører ga tydeligere og mer konsistente råd til elever og foresatte om føreropplæring, øvelseskjøring og mengdetrening.



Innledning

Utgangspunktet for denne rapporten er arbeidet med Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2018 - 2021. Når Nasjonal tiltaksplan skal rulleres er det viktig å gå gjennom tidligere tiltak og vurdere måloppnåelse og mulighet for gjennomføring av de beskrevne tiltakene for å ta stilling til om tiltaket skal opprettholdes, fjernes eller endres, eller om det er behov for nye tiltak. Det er også viktig at de tiltakene som er med i planen er målbare og oppnåelige med tilgjengelige ressurser. I Nasjonal tiltaksplan 2014 - 2017 ble «Innsatsen for å få trafikkskolene til å gjennomføre opplæringen slik den er tenkt» definert som et viktig tiltak. I dette tiltaket lå en slags erkjennelse av at føreropplæringen ikke alltid blir gjennomført helt i tråd med intensjonene, og at ansvaret for dette i stor grad ble plassert hos trafikkskolene.

For Trafikkforum er det viktig å undersøke hvordan trafikklærerne forholder seg til intensjonen i føreropplæringsmodellen, slik at denne kunnskapen kan bidra til å iverksette riktige tiltak. Dersom det er slik som antydnet i Nasjonal tiltaksplan 2014 - 2017 kan det være behov for å iverksette tiltak rettet mot trafikkskolene, men dersom det viser seg at trafikkskolene støtter opp under intensjonene kan det være mer relevant å iverksette andre tiltak.

Trafikkforum tok derfor initiativ til følgende forpliktende oppfølgingstiltak i Nasjonal tiltaksplan 2018 - 2021:

- Trafikkforum vil i perioden gjennomføre undersøkelser i føreropplæringsbransjen for å kartlegge bransjens medvirkning til ansvarsfordeling i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen

Under arbeidet med tiltaksplanen tok Trafikkforum dessuten til orde for å konkretisere tiltaksmål om økt øvelseskjøring eller mengdetrening. I Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014 - 2017 var tiltaksmålet knyttet til «betydningen av mye privat øvingskjøring» (...), og det ble definert et mål om «at omfanget av privat øvingskjøring skal øke fra et gjennomsnitt på omlag 100 timer i dag til 140 timer innen utgangen av planperioden».

Trafikkforum har i arbeidet med tiltaksplanen fremholdt at et avgjørende poeng for å oppnå intensjonen i føreropplæringen ikke bare er å fokusere på *omfanget* av «privat



øvelseskjøring», men at det er nødvendig med *målrettet privat mengdetrening i etterkant av formell opplæring ved trafikkskole*. Dette har resultert i at Nasjonal tiltaksplan 2018 - 2021 i større grad enn tidligere også beskriver betydningen av at mengdetrening bidrar til å styrke opplæringen som gis ved trafikkskolen, og at det er spesielt viktig med omfattende øving etter den siste obligatoriske delen (Nasjonal tiltaksplan 2018 – 2021, s. 60).

På bakgrunn av dette har Trafikkforum i samarbeid med studenter ved mastergradsstudiet i samfunnsvitenskap ved Nord universitet i Bodø gjennomført en undersøkelse med sikte på å kartlegge trafikklærernes holdninger til øvelseskjøring, og dernest å avdekke årsaker til eventuelle differensierte holdninger i bransjen.

Bakgrunn

I 1994 ble aldersgrensen for øvelseskjøring for førerkort klasse B senket fra 17 til 16 år. Bakgrunnen for dette var et ønske om å legge til rette for mer øvelseskjøring før førerprøven, i håp om at dette ville bidra til å redusere risikoen for unge og uerfarne førere (Sagberg, 2002, s. 1). Endringen har blitt fulgt opp ved at Statens vegvesen har informert elever og foresatte om betydningen av øvelseskjøring gjennom såkalte mengdetreningsmøter.

I Nasjonal tiltaksplan 2014 - 2017 er også «Innsatsen for å få trafikkskolene til å gjennomføre opplæringen slik den er tenkt» definert som et viktig tiltak (s. 51). I Stortingsmelding 40 (2015 - 2016) uttrykker samferdselsdepartementet at «potensialet i opplæringsmodellen fortsatt ikke blir fullt utnyttet», og peker blant annet på fordeling av opplæring over tid, bedre tilrettelegging for øvingskjøring og tydeliggjøring av intensjonen i læreplaner og forskriftsverk (Meld. St. 40, s. 61). Samferdselsdepartementet konkluderer med at «samarbeid mellom Statens vegvesen og trafikkskolebransjen, samt involvering av foresatte i opplæringsløpet, er en forutsetning for å sikre at dette ivaretas».

Bakgrunnen for denne undersøkelsen har delvis vært å kartlegge trafikklærernes holdninger til øvelseskjøring, og dernest å avdekke årsaker til eventuelle differensierte holdninger i bransjen. Nasjonal tiltaksplan 2014 - 2017 antyder som nevnt at det er behov for innsats «for å få trafikkskolene til å gjennomføre



opplæringen slik den er tenkt». Hvordan harmonerer dette med trafikklærernes syn på føreropplæring og øvelseskjøring? Har trafikklærerne implementert intensjonen om å gjennomføre opplæringen «slik den er tenkt», eller er det behov for tiltak? Kan ulike perspektiv på føreropplæring og øvelseskjøring forklares med ulike utdanningsbakgrunn? Har trafikklærere med høyskoleutdanning samme perspektiv som trafikklærere uten høyskoleutdanning? Er det forskjell på trafikklærere utdannet i Stjørdal og trafikklærere utdannet på Lillestrøm? Eller mellom trafikklærere utdannet i Norge og trafikklærere utdannet i Sverige eller Danmark?

Det kan også være av interesse å undersøke om trafikklærernes holdninger til problemstillingen samsvarer med trafikklærernes praksis, og hva som i tilfelle ligger til grunn for trafikklærernes praksis. Er det deres eget kunnskapssyn, er det føringer fra myndighetene, er det lojalitet til en allmenn oppfatning i bransjen, eller kan det være slik at det er markedets ønsker som blir avgjørende for hva som til syvende og sist blir praktisert uavhengig av trafikklærerens egne holdninger?

Disse spørsmålene leder til følgende problemstilling:

Anbefaler trafikklærerne elevene en opplæring som er i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen?

Dette er delvis en faglig begrunnet problemstilling, siden problemet som skal undersøkes er direkte knyttet til intensjonen i føreropplæringsmodellen og dermed er begrunnet ut fra faglige kriterier (Thagaard, 2013, s. 52). Samtidig har problemstillingen likevel også en samfunnsmessig begrunnelse, siden intensjonen bak føreropplæringsmodellen er knyttet til offentlige strategidokumenter begrunnet i å bidra til å løse problemer i samfunnet (Thagaard, 2013, s. 53).

For å finne svar på dette er det nødvendig å undersøke trafikklærernes holdninger til forholdet mellom formell føreropplæring ved trafikkskole og privat øvelseskjøring, om holdningene samsvarer med hva trafikklærerne i praksis anbefaler, og hva som i tilfelle ellers ligger til grunn for trafikklærernes praksis. Er det deres eget kunnskapssyn, er det føringer fra myndighetene, er det lojalitet til en allmenn oppfatning i bransjen, eller kan det være slik at det er markedets ønsker som blir



avgjørende for hva som til syvende og sist blir praktisert uavhengig av trafikklærerens egne holdninger?

Trafikklærernes utdanningsbakgrunn

Trafikklærere definert som instruktører med varig godkjenning eller nemndprøve er trafikklærere med bedriftsintern utdanning ved trafikkskole. Fra 1965 ble det stilt krav om at trafikklærerne måtte avlegge såkalt nemndprøve ved Statens bilsakkyndige.

Statens trafikklærerskole ble etablert som følge av et stortingsvedtak i 1969, for å sikre ensrettet kompetanse blant trafikklærerne. De første tre årene var den statlige trafikklærerutdanningen gjennomført ved Statens kjørelærerskole i Oslo, inntil Statens trafikklærerskole ble etablert på Stjørdal i 1973. I perioden 1973 – 2004 besto trafikklærerutdanningen av en ettårig grunnutdanning, med mulighet for videreutdanning for å få undervisningskompetanse på tunge kjøretøy eller for å være faglig leder av en trafikkskole.

I 2004 ble Statens trafikklærerskole en del av Høgskolen i Nord-Trøndelag, og grunnutdanningen ble en toårig kandidatutdanning. I tillegg til videreutdanning for å få undervisningskompetanse på tunge kjøretøy og som faglig leder for trafikkskole er det mulig å bygge på med 60 studiepoeng i trafikkpedagogiske fag for å oppnå en bachelorgrad, og det er etter hvert blitt etablert kortere kurs med spesialutdanning for å oppnå undervisningskompetanse på moped, motorsykkel, traktor og snøscooter. (Perioden 2003 - 2005 representerer også et brytningspunkt i føreropplæringen, ettersom trafikalt grunnkurs ble innført i 2003, og dagens føreropplæringsmodell basert på selvinnsikt og risikoforståelse ble innført i 2005.)

I 2016 ble Høgskolen i Nord-Trøndelag slått sammen med Universitetet i Nordland og Høgskolen i Nesna. Den nye enheten ble etablert under navnet Nord universitet. Trafikklærerutdanningen ved Nord universitet på Stjørdal er dermed en universitetsutdanning.

Høsten 2012 ble det også etablert trafikklærerutdanning ved Høgskolen i Oslo og Akershus. Utdanningen ved Høgskolen i Oslo og Akershus skiller seg fra utdanningen ved Nord universitet først og fremst ved at studentene er utplassert i praksis ved private trafikkskoler med trafikklærere som veiledere, mens Nord



universitet har en egen øvingsskole ved Campus Stjørdal med veiledere som er ansatt ved universitetet.

(Etter at denne undersøkelsen ble gjennomført har også trafikklærerutdanningen ved Høgskolen i Oslo og Akershus blitt en universitetsutdanning, ved at Høgskolen i Oslo og Akershus har fått universitetsstatus med det nye navnet *OsloMet storbyuniversitetet*.)

Den siste gruppen trafikklærere er trafikklærere med utdanning fra utlandet. EUs yrkeskvalifiseringsdirektiv (2005 36 EF) gir bestemmelser om gjensidig godkjenning av yrkeskvalifikasjoner i hele EØS-området, men i praksis er det reelt snakk om utdanning fra enten Sverige eller fra Danmark. Både Danmark og Sverige har nasjonale læreplaner for trafikklærerutdanning, men mindre omfattende enn den norske (Moe m.fl., 2013, s. 45).

I den grad det eksisterer ulike holdninger til føreropplæring og øvelseskjøring i bransjen, vil det altså være interessant å se om forskjellene kan forklares med ulik utdanningsbakgrunn. Særlig overgangen til høyskoleutdanning i 2004 representerer et brytningspunkt i trafikklærerutdanningen, og innholdet i føreropplæringen var også gjenstand for en omfattende revisjon i 2005, før det første kullet med høyskoleutdannede trafikklærere hadde gjennomført utdanningen. Dette var derfor vesentlig å vektlegge i undersøkelsen.

Avgrensing

Rammen for rapporten var å gjennomføre både en kvalitativ og en kvantitativ undersøkelse. Rekkefølgen på undersøkelsene var imidlertid ikke opplagt. En mulighet var å gjennomføre intervju først, slik at kvalitative data kunne spille en supplerende rolle i utforming av spørreundersøkelsen. De to undersøkelsene ville dermed fremstå som en blandet undersøkelse med integrert fremgangsmåte (Blaikie, 2010, s. 234). Tidsfaktoren fremsto imidlertid som en utfordrende rammefaktor med tanke på å få nok respondenter til den kvantitative spørreundersøkelsen. Med utgangspunkt i faglig innsikt i det trafikkpedagogiske feltet fremsto det derfor som mer naturlig å utforme spørreundersøkelsen på bakgrunn av kompetanse og kjennskap til bransjen. Den kvantitative spørreundersøkelsen kunne dermed



gjennomføres uten at intervjudata var blitt kodet og analysert, og de kvalitative dybdeintervjuene kunne bidra til å belyse og forklare resultater fra den kvantitative spørreundersøkelsen. Selv om det uansett er snakk om to frittstående undersøkelser, fremstår de to undersøkelsene da i større grad som en blandet undersøkelse med forklarende fremgangsmåte (Blaikie, 2010, s. 234, 235).

At det kan være behov for å justere spørsmålene fikk vi ihvertfall én melding om: Vi fikk blant annet tilbakemelding på at spørsmålet vi hadde stilt om hvor lang tid opplæringen ideelt sett burde ta var vanskelig å ta stilling til, fordi det er så mange forutsetninger som kan påvirke svaret på dette, og at det er mulig å oppfatte spørsmålet på flere måter. Spørsmålet kan delvis forstås på ulike måter, og er delvis betinget av ulike forutsetninger og rammefaktorer. En av informantene oppgir i dybdeintervjuet at dette er et dilemma fordi det også blir ansett som en fordel at eleven venter med å erverve førerrett, fordi frontallappen særlig hos unge menn ikke antas å være ferdig utviklet før fylte 25, og at det derfor kan være en fordel å vente med føreropplæringen til eleven er mer moden.

Kvalitativ del

En kvalitativ intervjuundersøkelse kan avdekke faktorer som det ikke er mulig å forutsi på forhånd, og som derfor ikke kan være en del av spørsmålssettet i en kvantitativ undersøkelse. Informantene kan komme inn på personlige opplevelser og erfaringer, men dette er avhengig av en god dialog mellom forsker og informant (Tjora, 2017, s. 30, 31).

Hensikten med en kvalitativ undersøkelse er å få tak i bakgrunnen for hvordan informantene tenker, å kunne gå i dybden med et begrenset antall informanter for å kunne forklare bakgrunnen for ulike valg, tankesett, holdninger, verdier osv. En kvalitativ undersøkelse er ikke nødvendigvis representativ for en gruppe, men kan bidra til å forklare bakgrunnen for ulike valg innenfor gruppen.

Utvalg

Som bakteppe for undersøkelsen lå en slags erkjennelse av at føreropplæringen ikke alltid blir gjennomført helt i tråd med intensjonene, og at ansvaret for dette i stor grad blir plassert hos trafikkskolene (Nasjonal tiltaksplan 2014 - 2017, s. 51). Med



utgangspunkt i dette var det av stor interesse å finne ut hva trafikklærerne mener, og hvilke råd de gir elevene. Det var også viktig å lete etter ulikheter blant trafikklærerne, og faktorer som eventuelt kunne forklare mulige ulikheter i trafikklærernes holdning og praksis. De to største gruppene av trafikklærere er trafikklærere med ettårig utdanning fra Statens trafikklærerskole og trafikklærere med toårig høyskoleutdanning (Moe m.fl. 2013, s. 20). Det var derfor viktig å velge informanter hvor disse to gruppene var representert. Utgangspunktet er dermed at de ulike informantene kunne ha ulikt ståsted, og de ble derfor plukket ut for å få belyst fenomenet føreropplæring og øvelseskjøring ut fra hvert sitt ståsted, slik at det kunne forklare eller gi økt forståelse for det fenomenet vi ønsket å studere. Et slikt utvalg kalles «små N-studier» (Jacobsen, 2015, s. 106, 107).

De nærmeste til å si noe om trafikklærernes holdninger og praksis må være trafikklærerne selv, så et strategisk utvalg av trafikklærere med ulik utdanningsbakgrunn må kunne sies å gi informanter som kan uttale seg på en reflektert måte om temaet (Tjora, 2017, s. 130).

En kvalitativ intervjuundersøkelse kan avdekke faktorer som det ikke er mulig å forutsi på forhånd, og som derfor ikke kan være en del av spørsmålssettet i en kvantitativ undersøkelse. Informantene kan komme inn på personlige opplevelser og erfaringer, men dette er avhengig av en god dialog mellom forsker og informant (Tjora, 2017, s. 30, 31).

Med dette utgangspunktet endte vi opp med trafikklærere med ettårig grunnutdanning fra Statens trafikklærerskole og trafikklærere med toårig høyskole- eller universitetsutdanning som informanter. Det er en mangel ved den kvalitative delen av undersøkelsen at vi ikke har gjennomført kvalitative intervju med instruktører med varig godkjenning eller trafikklærere med utdanning fra Sverige eller Danmark, men både Moe m.fl. (2013), Nødtvedt m.fl. (2015) og våre egne funn fra den kvantitative delen, tilsier at dette utvalget er representativt for broarten av norske trafikklærere.



Portrett av en informant

Vi vil her forsøke å tegne et bilde av en informant, som kan fremstå som et eksempel på hvilke opplysninger vi har avdekket i den kvalitative undersøkelsen. De sentrale funnene som går igjen hos flere informanter er behandlet i eget avsnitt.

Informanten som blir portrettert har lest gjennom portrettet og samtykket til publisering.

Denne informanten er en 33 år gammel mann som har toårig høyskoleutdanning fra Høgskolen i Nord-Trøndelag. Han har i tillegg spesialutdanning for motorsykkel og faglig lederutdanning. I tillegg til å undervise i klasse B (personbil) underviser han også på moped og motorsykkel, og er faglig leder ved trafikkskolen. Han har faglig lederansvar for tre ansatte lærere. Det er i tillegg ansatt en person på kontoret ved trafikkskolen.

Informanten gir uttrykk for at han er svært opptatt av temaet føreropplæring og privat øvelseskjøring, og har skrevet kandidatoppgave om tiltak for å få økt volum på øvelseskjøring under grunnutdanningen. Han gir uttrykk for at han er glad for at flere fatter interesse for temaet, og at holdninger og praksis i bransjen blir kartlagt.

Han er klar på at han mener at det er viktig at den formelle føreropplæringen blir supplert med privat øvelseskjøring. Han mener at den formelle føreropplæringen i hovedsak bør gjennomføres først, med privat mengdetrening i etterkant. Han gir uttrykk for at dette er en del av eget kunnskapssyn, og han tilføyer at han er glad for at den organisasjonen trafikkskolen er medlem av er tydelig på å støtte opp om dette kunnskapssynet. Han har derimot inntrykk av at Statens vegvesen er uklare med hensyn til dette på de mengdetreningsmøtene de arrangerer. Tilbakemeldinger fra elevene er at Statens vegvesen sier at de bør ha «en time eller to» på trafikkskole før de begynner å øvelseskjøre. Dermed sitter elevene igjen med inntrykket av at 1 - 2 timer på trafikkskole er nok, og at mesteparten av opplæringen kan foregå privat, før trafikkskolen skal gjennomføre resten av den formelle føreropplæringen 2- 3 måneder før førerprøve.

Informanten gir uttrykk for at han mener at elevene helst bør gjennomføre mesteparten av den formelle føreropplæringen tidlig, slik at de kan mengdetrene mye



etter at den formelle føreropplæringen er gjennomført, men før førerprøven. I praksis betyr dette at elevene må starte ved 16-årsalderen for å ha tid til å gjennomføre opplæringen optimalt. Dette innebærer også at opplæringen som helhet blir strekt ut over tid. Han sier at dette også er det han oppfordrer elevene til, men at det tar lang tid å påvirke markedet. Han anslår at 3 - 4 elever følger dette rådet (av en elevmasse på ca 200 elever, vår anmerkning). Han mener at det er et problem at Statens vegvesens råd er så uklare i forhold til de rådene trafikkskolene gir, og at det da er lett for at elever og (særlig) foresatte tror at rådene trafikkskolene gir i hovedsak er økonomisk motivert.

Analyse av intervjudata

Koding

Det er valgt en empirinær induktiv koding i tråd med SDI-metoden (stegvis-deduktiv-induktiv) (Tjora, 2017, s. 196). Et vesentlig poeng er å la informantenes uttalelser ligge til grunn for kodingen for så å sortere og kategorisere intervjuene etterpå, i stedet for å operere med en forutinntatt eller *biased* forhåndssortering av kategorier.

Kodegruppering

Etter å ha transkribert og kodet intervjuene gikk vi gjennom intervjuene på nytt og sorterte utsagn som passet sammen i samme kategori.

De fem kategoriene det var naturlig å dele inn intervjuene i etter å ha kodet og kategorisert dem var:

- Tid (Hvor lang tid bør føreropplæringen ta)
- Oppstart (Når bør eleven starte med kjøretimer)
- Mengdetrening (Når og hvordan bør eleven øve?)
- Trafikkskolen (Hva kan trafikkskolen gjøre for å oppnå optimalt opplæringsforløp?)
- Statens vegvesen (Hva er Statens vegvesens rolle, hva bidrar de med, hva bør gjøres annerledes)



Sentrale funn

Det mest interessante funnet er at de aller fleste informantene sier at det er en fordel for eleven å lære på trafikkskolen og å øve hjemme. Optimalt sett bør det ikke foregå innlæring ved privat øvelseskjøring, men på trafikkskolen, og så bør eleven øve på det som er lært etterpå.

Det er imidlertid litt uenighet om hvordan dette best kan foregå. Noen informanter mener at det er en fordel å gjennomføre mesteparten av den formelle føreropplæringen tidlig, slik at eleven kan øve mye og selvstendig etterpå, mens andre informanter er bekymret for at mange ikke gjennomfører den øvingen de i utgangspunktet planlegger å gjennomføre. Noen av disse informantene sier at det ville vært optimalt om elevene kom tidlig hvis de bare gjennomførte den øvingen de hadde tenkt å gjennomføre, men at det i praksis skjer sjelden, og at det ikke er noe vits i å gjennomføre mesteparten av føreropplæringen tidlig hvis det fører til at det går over ett år nesten uten kjøring før praktisk førerprøve.

Flere informanter sier at utstrakt samarbeid mellom trafikkskole og hjem med vekslende innlæring på trafikkskole og øving hjemme kan være en god tanke, men igjen er det gjennomføringsevnen på den private øvingen som fører til at få elever gjennomfører etter intensjonen. Flere av trafikklærerne gir uttrykk for at trafikkskolen gjør det de kan for å oppmuntre elevene til å starte tidlig med føreropplæringen, men at det oftest ikke blir gjennomført etter intensjonen fordi elever og foresatte ikke har tid, lyst eller motivasjon.

En av informantene gir uttrykk for at han mener at elevene helst bør gjennomføre mesteparten av den formelle føreropplæringen tidlig, slik at de kan mengdetrene mye etter at den formelle føreropplæringen er gjennomført, men før førerprøven. I praksis betyr dette at elevene må starte ved 16-årsalderen for å ha tid til å gjennomføre opplæringen optimalt. Dette innebærer også at opplæringen som helhet blir strekt ut over tid. Han sier at dette også er det han oppfordrer elevene til, men at det tar lang tid å påvirke markedet. Han anslår at 3 - 4 elever følger dette rådet (av en elevmasse på ca 200 elever, vår anmerkning). Han mener at det er et problem at Statens vegvesens råd er så uklare i forhold til de rådene trafikkskolene gir, og at det da er



lett for at elever og (særlig) foresatte tror at rådene trafikkskolene gir i hovedsak er økonomisk motivert.

En annen informant sier at hjemmet burde hatt mer å tjene på å gjennomføre mengdetrening etter intensjonen. Billigere forsikring blir nevnt, men samtidig blir det fremholdt at mange hjem åpenbart har mer ressurser tilgjengelig i form av økonomisk kapital enn i form av tid, og derfor er det attraktivt for mange å kjøpe seg ut av «problemet», og heller betale trafikkskolen for flere timer for å slippe å bruke av fritiden til familien.

En av informantene oppgir i dybdeintervjuet at det å strekke opplæringen ut i tid er et dilemma fordi det også blir ansett som en fordel at eleven venter med å erverve førerrett, fordi frontallappen særlig hos unge menn ikke antas å være ferdig utviklet før fylte 25, og at det derfor kan være en fordel å vente med føreropplæringen til eleven er mer moden. Dette er vanskelig å forene med ønsket om å strekke opplæringen ut i tid, for i praksis er det ingen som vil bruke lang tid på føreropplæringen etter at de er fylt 18 år. Skal man lykkes i å strekke opplæringen ut i tid er man helt avhengig av at elevene starter tidlig.

Flere av informantene viser til at Statens vegvesen sier til elevene at de bør ha «en time eller to» på trafikkskole før de begynner å øvelseskjøre. Dermed sitter elevene igjen med inntrykket av at 1 - 2 timer på trafikkskole er nok, og at mesteparten av opplæringen kan foregå privat, før trafikkskolen skal gjennomføre resten av den formelle føreropplæringen 2- 3 måneder før førerprøve. Noen av informantene mener også at Trygg trafikk formidler det samme, og at elever og foresatte sitter igjen med et inntrykk av at det er nok med en eller to timer på trafikkskole i begynnelsen, så kan mesteparten av opplæringen tas privat før de kommer tilbake for å ta de obligatoriske delene like før førerprøve.

En av informantene er særlig tydelig på at intensjonen i føreropplæringsmodellen om å få elevene tidlig i gang og strekke opplæringen ut over tid er fordelaktig så lenge elever og foresatte følger de rådene de får, men at intensjonen ofte ikke blir nådd fordi elever og/eller foresatte velger annerledes når det kommer til stykket, enten ved at de ikke følger opp over tid eller ved at de ser helt bort fra de rådene de får.



Informantene viser gjennomgående til at det er deres eget kunnskapssyn som ligger til grunn for deres valg, men flere av informantene viser til ønsker og forventninger i markedet for å forklare hvorfor fordelingen mellom formell føreropplæring ved trafikkskole og privat mengdetrening ikke alltid blir gjennomført i samsvar med den veiledningen de gir foresatte og elever i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen.

Oppsummering kvalitativ del

Funnene tyder på at trafikklærerne i hovedsak ønsker at elevene skal starte tidlig med kjøretimer for å kunne bruke tid på føreropplæringen, gjennomføre innlæring på trafikkskolen og å øve mye på det de har lært hjemme, og at de også oppfordrer elever og foresatte om å gjennomføre opplæringsløpet på denne måten.

Det er imidlertid et problem at gode intensjoner ikke blir fulgt opp av elever og foresatte, i mangel av tid, motivasjon og noen ganger i mangel på forståelse for hva som er mest hensiktsmessig.

Mange opplever at Statens vegvesen og andre aktører kunne vært tydeligere på hva som er ønskelig, men noen sier at de likevel er usikre på om det hadde virket, i et samfunn knapt på tid og rikt på penger.

Kvantitativ del

I en kvantitativ undersøkelse er vi ikke bare interessert i å finne mulige svar på åpne spørsmål i en intensiv undersøkelse av få enheter, vi vil tvert imot ha mange svar i en ekstensiv undersøkelse med lukkede og predefinerte spørsmål (Jacobsen, 2015, s. 251).

Mens den kvalitative undersøkelsen bidrar til å belyse hvordan noen av trafikklærerne tenker og hva som er bakgrunnen for deres valg og handlinger, kan den kvantitative undersøkelsen si noe om hvordan trafikklærerne som gruppe forholder seg til predefinerte spørsmål. En kvantitativ undersøkelse er altså ikke egnet til å gå i dybden, men er derimot egnet til å generalisere.



Utforming av spørreskjema og gjennomføring av datainnsamling

I utformingen av spørreskjemaet var det viktig å få frem både hva trafikklærerne mener og hvordan de forholder seg til temaet i det daglige. Det kan godt være at ulike rammefaktorer fører til at mange trafikklærere gjør ulike valg som ikke nødvendigvis er i samsvar med hva de ideelt sett ville gjort under optimale forhold. Vi ønsket alt fra begynnelsen av å benytte oss av et prestrukturert spørreskjema.

I et prestrukturert spørreskjema er det vanlig å spørre etter alder og kjønn, men alder og kjønn ble ikke ansett som relevant i denne sammenhengen. Det som gir mer mening er å se på type utdanning, siden dette både sier noe om omfang av utdanningen, innhold i utdanningen og tidsrom for utdanningen. Tradisjonelt har for eksempel føreropplæringen lagt mest vekt på grunnleggende ferdigheter og faktakunnskap, men i dag blir det lagt mer vekt på selvinnsikt og risikovurdering (Ohrvik, 2017, s. 7).

Eget kunnskapssyn eller påvirkning utenfra

Siden vi var forberedt på at det kunne komme mange ulike svar på det vi kan kalle hovedspørsmålene i undersøkelsen, var det viktig å også undersøke i hvilken grad trafikklærerne lar seg påvirke av faktorer utenfra i sine valg, og vi ville derfor spørre i hvilken grad det som ligger til grunn for deres praksis er eget kunnskapssyn, føringer fra myndighetene, allmenn oppfatning i bransjen eller forventninger i markedet. Her må det selvsagt tas høyde for at de fleste helst ønsker å si at det er deres kunnskapssyn som ligger til grunn for egne vurderinger, og helst ikke vil innrømme det om det er markedet som motiverer egen praksis. Vi har bevisst valgt å stille dette spørsmålet til slutt, slik at det i minst mulig grad skal oppleves som et implisitt spørsmål (Haraldsen, 1999, s. 45). Dersom dette spørsmålet hadde vært stilt i begynnelsen av undersøkelsen kunne vi sett for oss at det ville vært styrende for de senere valgene. I likhet med det første spørsmålet er dette også et spørsmål på nominalt nivå, siden verdiene er gjensidig utelukkende og ikke kan rangeres på en logisk måte. De øvrige spørsmålene er på ordinalnivå, siden verdiene er gjensidig utelukkende men også har en logisk rangering (Johannessen, 2009, s. 45).



Holdninger til intensjonen med føreropplæringen

Det sentrale temaet for undersøkelsen tar utgangspunkt i intensjonene om at føreropplæringen totalt sett bør strekkes ut over tid (Meld. St. 40, s. 61), og at tiltak for å oppnå mer privat øvelseskjøring i større grad bør konsentreres om tiltak for å oppnå mer mengdetrening i slutten av opplæringsløpet (Ohrvik, 2014). For å oppnå dette er det satt som en forutsetning at elevene gjennomfører den formelle delen av føreropplæringen ved trafikkskole tidlig, slik at det er tid til privat øvelseskjøring i form av mengdetrening med ledsager etter at den formelle føreropplæringen er gjennomført, men før førerprøve.

Det var i utgangspunktet trafikklærernes holdninger til ulike spørsmål knyttet til føreropplæring som var utgangspunktet for undersøkelsen, i tillegg var det ønskelig å kartlegge i hvilken grad trafikklærernes holdninger gjenspeilet seg i deres praksis.

De temaene som var med i spørreskjemaet på ordinært nivå var hvor lang tid opplæringen bør ta, om eleven bør øvelseskjøre privat, betydningen av når i opplæringsløpet øvelseskjøring skjer, når eleven bør starte med føreropplæring og hva trafikklæreren anbefaler eleven å gjøre.

Det konkrete spørsmålet om å strekke opplæringen over tid viser seg å være litt problematisk, fordi det i så stor grad henger sammen med elevens alder når opplæringen starter. For å strekke opplæringen over tid i særlig grad er det i praksis en forutsetning at eleven starter med opplæringen ved 16-årsalderen. Jo nærmere minstealderen for førerkort eleven er, jo mindre attraktivt vil det være å strekke opplæringen ut over tid, og så snart eleven har passert minstealderen for førerkort klasse B, vil motivasjonen for å gjennomføre førerprøven og erverve førerrett i de fleste tilfeller være det overskyggende målet.

Selv om det ikke var intensjonen, kan det altså lett oppfattes som et hypotetisk spørsmål (Haraldsen, 1999, s. 45). På bakgrunn av dette har vi valgt å fokusere på trafikklærernes holdninger til at eleven skal starte tidlig med formell føreropplæring ved trafikkskole, siden det i praksis er dette som først og fremst sier noe om holdningen til å strekke opplæringen ut over tid. Når det gjelder trafikklærernes holdninger til øvelseskjøring og mengdetrening har vi fokusert på påstandene som



sier at det er viktig å øvelseskjøre mye i slutten av opplæringen. Selv om vi visste hva vi var ute etter, var det også viktig å lage flere alternativer, fordi vi ikke nødvendigvis visste hvilket detaljeringsnivå som ville være naturlig å forholde seg til for den enkelte trafikklærer (Haraldsen, 1999, s. 45).

Praksis

Når vi først har fastslått trafikklærernes holdninger til dette har vi gjentatt påstandene, men da med spørsmål om hva som blir gjort i praksis. Det var viktig å avdekke om lærerne følger opp det de faktisk mener i praksis.

Avslutningsvis spør vi om hva som er bakgrunnen for lærernes valg. Vi vil gjerne vite hva som er lærernes motivasjon for sin praksis, i tillegg ville dette kunne være med på å forklare eventuelle avvik mellom lærernes holdninger og lærernes praksis.

Gjennomføring av datainnsamling

Spørreskjemaet ble distribuert til trafikkskoler som er medlemmer av trafikkskoleorganisasjonen Trafikkforum gjennom Trafikkforums nyhetsbrev. I tillegg ble link til spørreskjemaet delt på sosiale medier; på gruppene «Trafikklærere» og «Trafikklærerne» på Facebook. Antall trafikklærere som fikk tilgang til linken anslås til i overkant av 2000. Dette antallet er anslagsvis i samsvar med antall aktive trafikklærere i Norge. De fleste trafikklærerne i landet har dermed hatt tilgang til undersøkelsen, og det er vanskelig å se for seg at vi kunne distribuert undersøkelsen bredere. For å treffe trafikklærere som ikke er på sosiale medier og ikke mottar nyhetsbrev på e-post måtte vi i tilfelle distribuert spørreskjema på papir, men det ville ta lenger tid enn vi hadde til rådighet, uten at det nødvendigvis ville gitt særlig flere respondenter. Vi endte opp med 141 respondenter som hadde svart på samtlige spørsmål.

Ordvalg og fagterminologi

Når spørsmål stilles til fagfolk kan det være vanskelig å svare, fordi enkelte ikke synes at spørsmålene er relevante for sin yrkespraksis. Som eksempel fikk vi tilbakemelding fra trafikklærere som ikke kunne svare på hva de syntes om «øvelseskjøring», fordi det manglet alternativer om «mengdetrening». I prinsippet vil



øvelseskjøring sent i opplæringsløpet/etter at mesteparten av den formelle føreropplæringen på trafikkskole i praksis dreie seg om mengdetrening, mens begrepet øvelseskjøring tradisjonelt dreier seg om øving tidlig i opplæringsløpet eller til og med før formell føreropplæringen ved trafikkskole. Problemet med å bruke ordet «mengdetrening» i undersøkelsen er imidlertid at dette lett kan bli førende for hva som blir svart, siden «mengdetrening» har et annet meningsinnhold enn «øvelseskjøring». Vi ville at trafikklærerne skulle svare uten å være farget av et syn som ligger implisitt i ordbruken.

Analyse

Hovedmålet med undersøkelsen var å finne ut hvordan trafikklærerne forholder seg til intensjonen i føreropplæringsmodellen med tanke på å strekke opplæringen over tid, å bidra til mer privat øvelseskjøring generelt og å bidra til mer mengdetrening i etterkant av formell føreropplæring spesielt. Vi må da sette frem noen hypoteser som vi kan teste.

- H1 Elevene bør trene mye etter å ha gjennomført formell føreropplæring, men før førerprøve.
- H2 Trafikklærerne anbefaler elevene å trene mye etter å ha gjennomført formell føreropplæring men før førerprøve

Dersom det var samsvar mellom H1 og H2 ville det dessuten være interessant å finne ut om det er trafikklærerens kunnskapssyn som bestemmer dette, hvis det ikke var samsvar mellom H1 og H2 ville det være interessant å finne ut om det er ønsker og krav i markedet som er styrende for et slikt avvik. Det ville videre være av interesse å finne ut om ulike utdanningsbakgrunn har betydning for de ulike svarene.

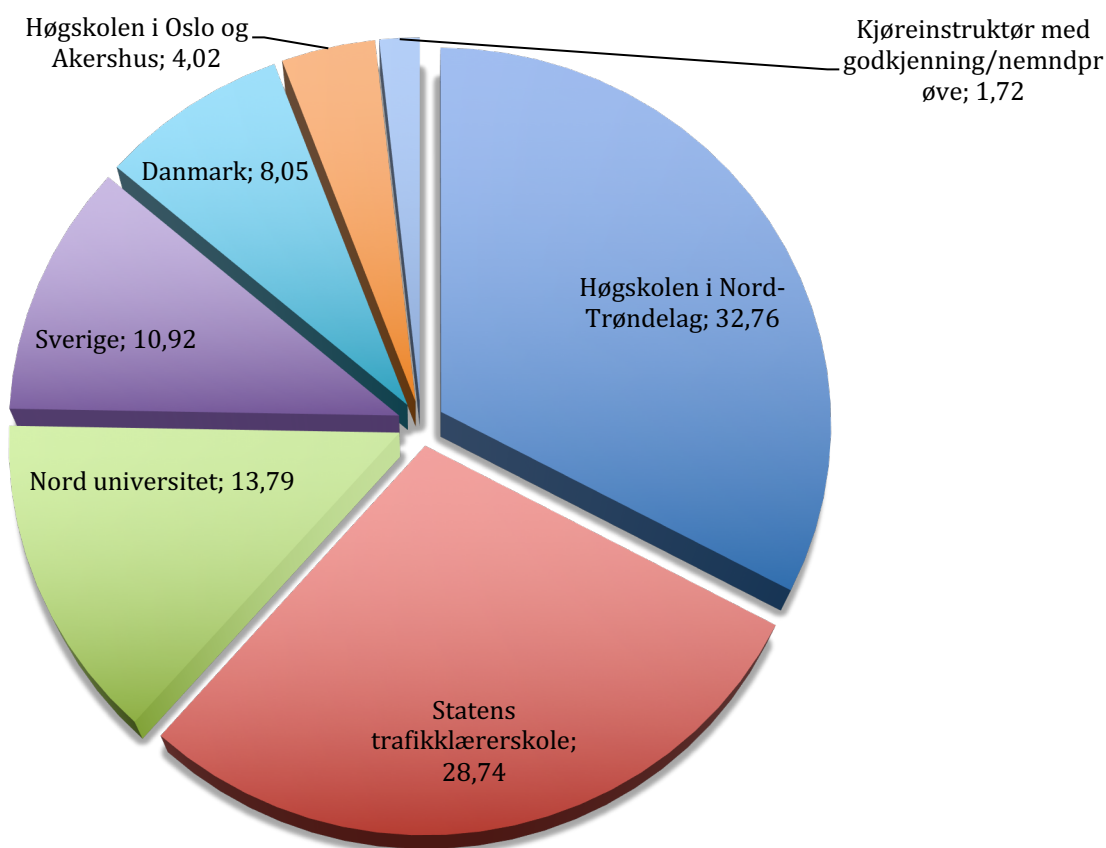
Nå så vi allerede i de univariate analysene at det i stor grad var samsvar mellom trafikklærernes holdninger og trafikklærernes anbefalinger, og vi så også at de fleste trafikklærerne var samstemte i dette uavhengig av utdanning.

Vi kan også se at trafikklærerne er samstemte i at det generelt er fornuftig å supplere den formelle føreropplæringen med privat øvelseskjøring, og vi ser at de fleste trafikklærerne mener at det er fornuftig å starte tidlig med føreropplæring.

Sentrale funn

141 respondenter har gjennomført undersøkelsen. Respondentenes utdanningsbakgrunn fordeler seg slik:

- Høgskolen i Nord-Trøndelag, 32,76 %
- Statens trafikklærerskole, 28,74 %
- Nord universitet, 13,79 %
- Utdanning fra Sverige, 10,92 %
- Utdanning fra Danmark, 8,05 %
- Høgskolen i Oslo og Akershus, 4,02 %
- Kjøreinstruktør med godkjenning/nemndprøve, 1,72 %



26 personer har stilt seg negativ til spørsmålet om elevene bør mengdetrene mye i slutten av opplæringen, noe som tilsvarer 18 % av utvalget. 122 personer har derimot stilt seg positive til samme spørsmål, noe som tilsvarer 86,5 % av utvalget. Dermed



er det i hovedsak enighet blant trafikklærerne om at elevene bør mengdetrene mye i slutten av opplæringsløpet.

Av de relativt få respondentene som ikke anbefaler elevene å øve mye hjemme i slutten av opplæringen, er det 53,8 % som også sier at de er uenige i at elevene bør mengdetrene mye i slutten av opplæringen. Her er det dermed samsvar mellom praksis og overbevisning.

46,2 % av de som svarer at de ikke anbefaler elevene å mengdetrene mye i slutten av opplæringen svarer likevel at de mener dette ville være fordelaktig. Dette kan tyde på at det er noen lærere som ikke bruker sin påvirkningskraft til å veilede elever og foresatte i tråd med intensjonen selv om intensjonen er i samsvar med egen overbevisning. Årsaken til dette er imidlertid uklar, vi fant ikke noen sammenheng mellom dette forholdet og andre variabler, hverken med tanke på type utdanning, eget kunnskapssyn eller tiltro til markedskreftene.

På den andre siden er det 14,4% av de som anbefaler eleven å øve mye hjemme mot slutten av opplæringen som er uenige i at elevene bør mengdetrene mye i slutten av opplæringen. Dette kan tyde på at noen lærere veileder elever og foresatte i tråd med føringer gitt av myndigheter og bransjeorganisasjoner selv om dette kan være i strid med egen overbevisning.

85,6% sier de er enige i både at eleven bør mengdetrene mye i slutten av opplæringen og at de anbefaler eleven å øve mye hjemme mot slutten av opplæringen. Dette viser at det er samvariasjon mellom hva de mener eleven bør gjøre og hva de anbefaler eleven å gjøre, eller sagt på en annen måte er det samvariasjon mellom holdning og praksis. Dette innebærer også at et stort flertall av respondentene både er enige i intensjonene i føreropplæringsmodellen og at de følger opp dette i praksis gjennom råd og veiledning til elever og foresatte.

Signifikans

For å vite om resultatene av analysene er generaliserbare til andre trafikklærere enn de som har svart på undersøkelsen har vi testet signifikansen av de aktuelle variablene. Variablene i undersøkelsen er kategoriske, og kan ikke gjennomsnittberegnes.



En kjiqvadrattest brukes til å beregne hvor stort avviket er mellom den faktiske og den forventede fordelingen. Er avvikene store (p-verdi på over ,05) er ikke resultatene signifikante.

P-verdien for krysstabellen er 0,002, altså mindre enn kravet på 0,5. Det viser dermed at resultatene er signifikante.

Avslutning kvantitativ del

De fleste trafikklærerne ønsker at elevene skal starte med formell føreropplæring tidlig, slik at elevene bruker tid på opplæringsløpet og mengdetrener mye etter at formell føreropplæring er gjennomført men før førerprøve.

De fleste trafikklærerne anbefaler også dette til elevene. Det er likevel noen trafikklærere som mener at dette er det beste men likevel ikke anbefaler det, samtidig er det også noen som anbefaler det selv om de ikke er overbeviste om at det faktisk er det beste.

Det er ikke mulig å finne forklaring på forskjeller i lærernes holdninger til føreropplæringsmodellen, lærenes kunnskapssyn eller hva lærerne anbefaler til elever og foresatte ut fra type utdanning. Det er en klar overvekt av respondenter som har utdanning fra trafikklærerutdanningen på Stjørdal, så det vil uansett være begrensede muligheter i datamaterialet til å finne slike forskjeller.

Oppsummering

Bakgrunnen for denne undersøkelsen var et tiltaksmål fra Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2014 – 2017 som antydte at føreropplæringen ikke alltid blir gjennomført helt i tråd med intensjonene, og at ansvaret for dette i stor grad ble plassert hos trafikkskolene.

I arbeidet med Nasjonal tiltaksplan 2018 – 2021 tok derfor Trafikkforum initiativ til følgende forpliktende oppfølgingstiltak:

«Trafikkforum vil i perioden gjennomføre undersøkelser i føreropplæringsbransjen for å kartlegge bransjens medvirkning til ansvarsfordeling i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen».

Dette er den første undersøkelsen som tar sikte på å oppfylle tiltaks målet ved å kartlegge bransjens medvirkning til ansvarsfordeling i tråd med intensjonen i føreropplæringsmodellen.

Funnene både i den kvalitative og den kvantitative delen av undersøkelsen forteller imidlertid om en bransje som i stor grad fremstår som samstemt og lojal mot føreropplæringsmodellens intensjoner.

De fleste trafikklærerne støtter opp om at elevene bør gjennomføre opplæring ved trafikkskole tidlig, slik at de er i stand til å gjennomføre mye selvstendig øving med høy beslutningskvalitet etterpå, og dette er også det rådet de fleste trafikklærerne gir elever og foresatte.

Undersøkelsen viser at også mange av de trafikklærerne som ikke deler dette synet likevel veileder elever og foresatte i tråd med intensjonene i føreropplæringsmodellen.

Flere av trafikklærerne sier derimot at de skulle ønske andre aktører ga tydeligere og mer konsistente råd til elever og foresatte om føreropplæring, øvelseskjøring og mengdetrening.

Det kan se ut som antagelsen som lå til grunn for tiltaksplanen 2014 – 2017 var ubegrunnet, men samtidig må vi ta høyde for at resultatene fra en slik undersøkelse i forkant av forrige tiltaksplan kunne gitt et annet resultat. Slike undersøkelser har imidlertid ikke blitt gjennomført som beslutningsgrunnlag for nevnte tiltaks mål. Det er grunn til å understreke betydningen av at fremtidige tiltak er begrunnet i relevant grunnlagsmateriale, slik at tiltaks målene er relevante.

De funnene som er gjort i undersøkelsen tyder på at det er behov for at flere aktører i trafikksikkerhetsfamilien støtter opp under føreropplæringsmodellen, og spesielt at det er nødvendig med *målrettet privat mengdetrening i etterkant av formell opplæring ved trafikkskole*. Det er derfor betryggende at Nasjonal tiltaksplan 2018 - 2021 i større grad enn tidligere også beskriver betydningen av at mengdetrening bidrar til å styrke opplæringen som gis ved trafikkskolen, og at det er spesielt viktig med omfattende øving etter den siste obligatoriske delen.



Litteratur

Blaikie, Norman (2010) Designing social research. 2nd edition. Cambridge: Polity Press.

Haraldsen, Gustav (1999) Kunsten å lage et spørreskjema. SSB: Samfunnsspeilet nr 6/1999

Jacobsen, Dag Ingvar (2015) Hvordan gjennomføre undersøkelser. 3. utgave. Cappelen Damm.

Meld. St. 40 (2015 - 2016) Trafikksikkerhetsarbeidet - samordning og organisering

Moe, Dagfinn; Nordtømme, Marianne Elvsaa; Kummeneje, An-Magritt; Robertsen, Rolf (2013) Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge. Rapport. Trondheim: Sintef

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2014 - 2017)

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2018 - 2021)

Nødtvedt, Torkel Barlaup, Kongsrud, Ida Bergene, Ramstad, Ellen Margrethe, Ohrvik, Stig Anders, Lødemel, Ståle, Fegri, Kai, Nygren, Bente og Bakkerud, Gro (2015) Prosjekt trafikklærerkompetanse. Rapport. Oslo. Statens vegvesen.

Ohrvik, Stig Anders (2014) Mengdetrening. Trafikkforum (Internett). Tilgjengelig fra: <<https://trafikkforum.no/2014/10/08/mengdetrening/>> [Lest 17.07.2018]

Ohrvik, Stig Anders (2017) Den erfarne sjåfør. I: Eikeland, Bjarne og Ohrvik, Stig Anders (red.) Den erfarne sjåfør. Trafikkforum, s. 5 - 11.

Sagberg, Fridulv (2002) Mengdetrening, kjøreeerfaring og ulykkesrisiko. TØI-rapport 566/2002. Transportøkonomisk institutt

Skog, Ole Jørgen (2015) Å forklare sosiale fenomener. 2. utgave. Gyldendal akademisk.

Thagaard, Tove (2013) Systematikk og innlevelse. 4. utgave. Fagbokforlaget.

Tjora, Aksel (2017) Kvalitative forskningsmetoder. 3. utgave. Gyldendal akademisk.