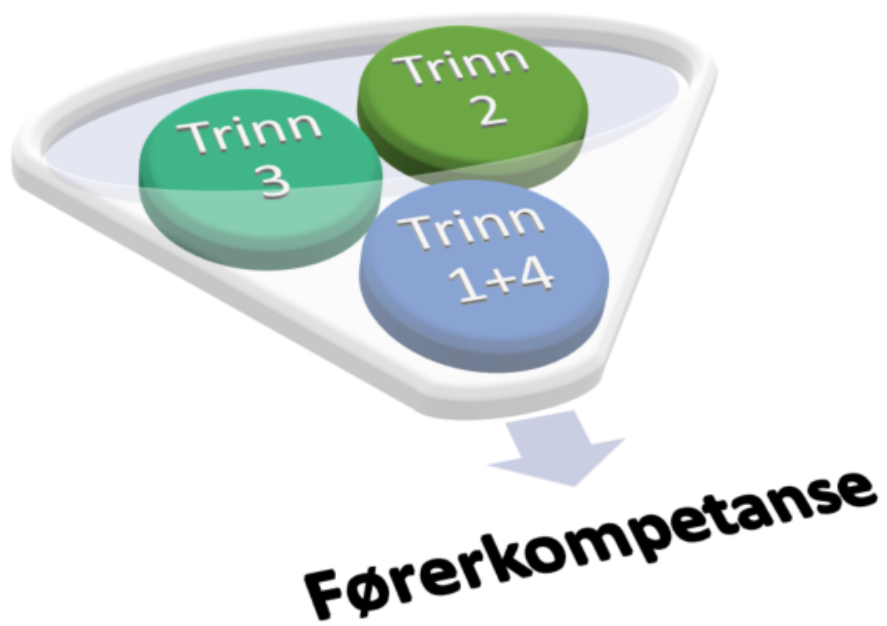


Lærerveiledning

Sikkerhetskurs i trafikk

AM146



NORD
universitet

HHN
Handelshøgskolen

Innledning

Denne lærerveiledningen er utarbeidet av Nord universitet – Trafikkfag v/Universitetslektor Jan Petter Wigum. Arbeidet er gjort med bidrag fra Trafikkforum v/Tore Johannessen, Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund, v/Vegar Johansen og Ellen Margrethe Ramstad, universitetslærer Petter Bogfjellmo, Nord universitet.

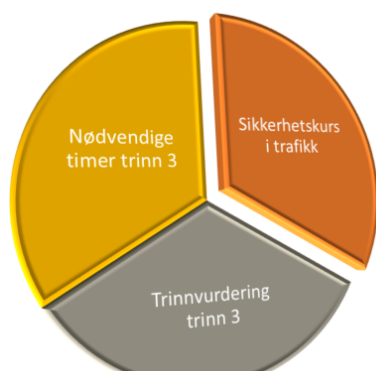
På grunn av omfattende endringer i forskrift og læreplan for to-hjuls klassene er det viktig at de nye læreplanene blir forstått og brukt på en mest mulig lik måte. Læreplanen gir stor pedagogisk frihet for trafikklæreren, det vil derimot være nødvendig å ha en felles faglig plattform og samtidig utarbeide en noenlunde lik praksis med bakgrunn i intensjonene som ligger til grunn for Sikkerhetskurs i trafikk. Individuelle hensyn, ulike øvingsområder og andre faktorer har betydning for hvordan kurset organiseres og gjennomføres. På tross av ulikheter og individuelle tilpasninger vil veilederen bidra til at opplæringen utgjør likt fokus og lik måloppnåelse.

Lærerveiledningen er utarbeidet for å hjelpe læreren til å gjennomføre sikkerhetskurs i trafikk på en bedre måte. Veiledningen gir tips og råd til hvordan læreplanteksten kan forstås og gjennomføres, men trafikklæreren har gjennom sin kompetanse og erfaring mulighet til å tilpasse dette til sin egen måte, dette basert på tilgjengelig øvingsområde, individuelle elevbehov og andre faktorer som har betydning for undervisningen.

Forskrift om trafikkopplæring med tilhørende læreplan for klassen AM146 er iverksatt fra 1.januar 2017. Læreplanen beskriver et opplæringsløp over 4 trinn som vi kjenner fra tidligere læreplaner. I alle trinn er det beskrevet både ikke-obligatoriske og obligatoriske elementer. Nytt i læreplanen fra 2017 er det at eleven skal gjennomføre et sikkerhetskurs i trafikk, TROF §10-8. Dette kurset skal videreutvikle de ferdighetene som mopedeleven har fått i de innledende delene av trinn 3. Det er derfor viktig at eleven har et godt nok grunnlag fra den ikke-obligatoriske delen av trinn 3 før sikkerhetskurset gjennomføres. Med andre ord **vil ikke**

sikkerhetskurs i trafikk være mulig å gjennomføre første og eneste del av trinn 3.

som



Sikkerhetskurs i trafikk er et viktig bidrag for å dyktiggjøre de yngste førerne når det gjelder risikopersepsjon.

AM146 eleven skal gjennom kurset få trent i situasjoner for å kunne oppfatte og behandle faktorer som har betydning for å kjøre trygt og effektivt.

«Eleven skal gjennom opplevelse og erfaring videreutvikle sin kompetanse i å opptre slik at ulykker unngås» For at eleven skal kunne nå målverbet **videreutvikle**, har trafikk læreren et stort ansvar for at eleven når de målene som beskrives for de delene av opplæringen som ligger før sikkerhetskurs. Læreren må ta viktige valg både når det gjelder undervisningsmetodikk og arbeidsmåter for nettopp dette.

Lærerveiledningen skal samtidig kvalitetssikre at opplæringen blir forstått og gjennomført etter de intensjonene som ligger til grunn for innføringen av kurset. Vi har alle et ansvar for at undervisningen fremmer både undervisningskvalitet og samtidig uføres på en tryggest mulig måte.



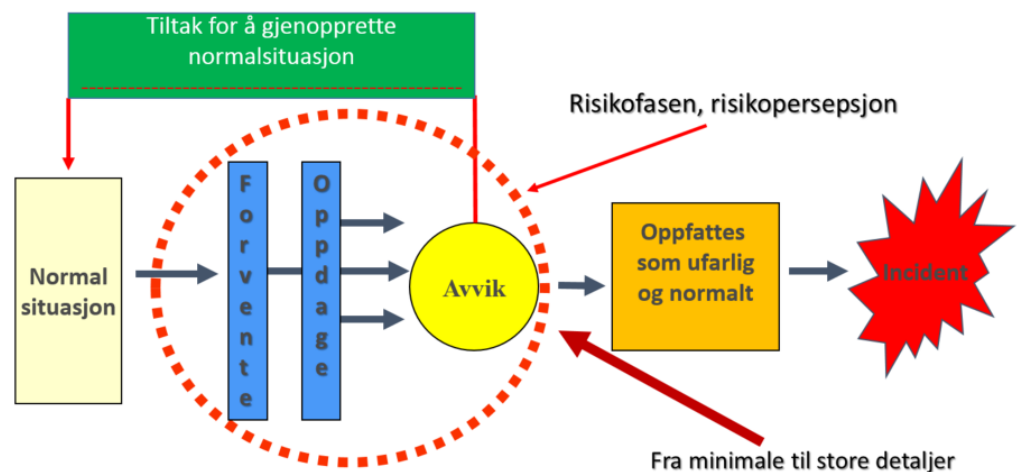
Bakgrunn for sikkerhetskurs i trafikk

I trinn 3 er målene rettet mot elevens læring av trafikale ferdigheter i variert veg- og trafikkmiljø. *Eleven skal kunne kjøre sikkert og selvstendig i variert trafikk.*

Yngre førere er en svært ulykkesutsatt gruppe. Evnen til å se og forstå hva som er farlig, og evnen til å oppfatte avvik kan være krevende. Minimale forskjeller i hastighet fra andre trafikanter inn i et kryss eller falsk blikk-kontakt er detaljer en erfaren trafikant oppfatter som avvik. Slike avvik vil føre til en endring av forventninger og igjen bidra til en endring av atferd som gjør at normalsituasjonen blir gjenopprettet. En uerfaren trafikant vil ikke ta disse signalene som avvik og oppfattes som normalt og dermed ufarlig.

I Sikkerhetskurs i trafikk er disse momentene i stor grad vektlagt. Valg av kjøremåte og sikker samhandling med andre trafikanter er en sekkebetegnelse for at elevene skal kunne øve i å se avvik og dermed få opplevelser og erfaring som igjen kan bidra til å kjøre med mindre

risiko. Mopedføreren har behov for å forstå at både strategiske valg før kjøring og ikke minst taktiske valg under kjøring vil ha betydning for sikre valg av kjøremåter og gir en minimert ulykkesrisiko i samhandling med andre.



Risikopersepsjon og risikoforståelse - utfordring for alle, men spesielt for moped og A1

Johansen, Johannessen og Wigum bearbeidet etter Rolf Robertsen, Nord universitet og Dagfinn Moe, SINTEF

Skissen som er brukt prøver å illustrere at avvik fra medtrafikanter kan med rette grep, igjen bli en normalsituasjon, og dermed ufarlig. Om føreren ikke ser at dette er et avvik kan det derimot oppstå en uønsket situasjon. Sikkerhetskurs i trafikk skal få eleven til å bli bedre rustet til å se slike situasjoner gjennom opplevelse og ikke minst refleksjon. Eleven skal gjennom hele trinnet drøfte sin egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som tilegnes gjennom trinnet. Det å vurdere sin egen ferdighet er et kjernepunkt i opplæringen.

«Eleven skal vurdere sin egen ferdighet til å kjøre i god samhandling med andre.»

Elevene skal gjennom opplæringen bli eksponert for eksempel som nettopp viser til samhandling. Her må ulykkesbildet for mopedførerne bli en viktig del av opplæringen og elevene må vite hvilke risikofaktorer som sannsynligvis har ført til en slik ulykkesutvikling. Sikkerhetskurs i trafikk vektlegger nettopp muligheten for å ta ulike valg som igjen vil gi en sikker samhandling med andre. Ofte vil de yngste elevene ha problemer med å forstå kompleksiteten i trafikkbildet. Trafikklæreren har her et godt verktøy for nettopp å øve innenfor trygge rammer på strategiske- og taktiske valg som mopedføreren blir utsatt for.



Definisjoner og begrepsavklaringer

Handlingsberedskap

Med handlingsberedskap menes, i bestemte situasjoner, å forberede handling. Forberedelsen kan være å skjerpe oppmerksomheten, justere sittestillingen, forbedre forankringen, innta bremseberedskap, eller tilpasse farten.

Handlingsrom

Med handlingsrom menes den sikkerhetsmargin eller sikkerhetssone som mopedføreren skaffer seg ved å holde avstand til eventuelle risikomomenter. Dette handlingsrommet kan gi motorsyklisten nødvendig tid og rom til å «reparere» eventuelle feilvurderinger eller feilhandlinger.

Samhandling

Med samhandling menes handlinger som bidrar til sikker og effektiv trafikkavvikling. Gjennom å kjøre tydelig og utvise en kjøreatferd slik at andre trafikanter lett ser og oppfatter hva som er intensjonen, tar føreren hensyn til andres behov og ser helheten

Kjørestrategi

Med kjørestrategi menes å legge en plan for kjøringen: kort eller lang tur, hva skal eller kan skje og hvordan skal kjøringen utføres. Egne sterke og svake sider, vær og føreforhold og trafikale forhold vil virke inn på kjørestrategien.

Kjøretaktikk

Med kjøretaktikk menes at en fører gjør smarte valg ut fra hva som er den sikreste tilnærmingen. Eksempel: «skal jeg kjøre her slik jeg hadde planlagt, eller har jeg alternativer slik situasjonen er nå».

Arbeidsmåter og metodevalg

Aktiv elevmedvirkning er en viktig arbeidsform. Lærerplanen beskriver **problemorientert undervisning** som en måte å involvere elevene på. I problemorientert undervisning avhenger

mye av at læreren har en god evne til å gjennomføre en samtale/dialog med elevene. Samtidig vil aktiv lytting og ikke minst evnen til å stille gode spørsmål være av avgjørende betydning. Hensikten her hele tiden å bidra til å heve elevens selvvinnsikt. Denne selvvinnsikten får eleven ved å reflektere over de problemstillinger som læreren presenterer gjennom den praktiske opplæringen i sikkerhetskurs i trafikk.

Begrepet **refleksjonspauser** er tatt inn for alle to-hjuls klasser. Dette er et godt verktøy for nettopp å undervise problemorientert på bakgrunn av de valg og handlinger som eleven har gjort og videre blir stilt ovenfor.

Denne lærerveiledningen vil komme med eksempel på konkrete problemstillinger som elevene kan drøfte og ta stilling til, men selvfølgelig må dette tilpasses den enkelte elev og ikke minst hvilke elementer øvingsområdet inneholder. Arbeidsmåten må tilpasses undervisning som blir gitt til flere elever samtidig, men at den oppleves så individuell som mulig for den enkelte elev.

Det er avgjørende at undervisningen er **oppgaveorientert** og at eleven etter hvert får ta selvstendige valg. Oppgaveorientert undervisningen i denne sammenheng betyr at læreren gir tydelige arbeidsoppgaver som eleven løser med bakgrunn i tidligere erfaring fra de innledende delene fra trinn 3. Selvstendige valg blir tatt med bakgrunn fra de oppgavene de skal løse. Eleven skal reflektere over egne handlings- og vurderingstendenser som på slutten av kurset skal være en del av refleksjonsgrunnlaget.

Læreren har en tydelig og viktig veileder rolle. Kurset må starte med en før-veiledningssamtale der oppgavene blir tydeliggjort. Under den praktiske gjennomføringen må læreren veilede i forhold til de oppgavene som er gitt i starten av kurset. Læreren må velge læreraktiviteter som bevisstgjør eleven i forhold til taktiske valg som blir gjort i de ulike trafikale situasjoner som øvingsområdet gir. **Reflekterende team** er her et pedagogisk verktøy som kan brukes i mopedopplæringen. Dette forutsetter en innledende avklaring av rollefordelingen. Dette skal ikke bli brukt til evaluering av hverandre, men mer en observasjon som skal drøftes og som igjen skal skape refleksjon.

Reflekterende team brukes i stor grad som verktøy for overgangskursene A1 – A2 og A2 – A. Et reflekterende team er en gruppe personer som snakker med hverandre om noe de har sett eller opplevd i aksjon. Det er et svært kraftig verktøy for økt selvvinnsikt og bedre forståelse

(Rennemo 2006). Om du har lyst til å dypdykke i denne undervisningsformen har Sandvik og Kjelsrud (2008) beskrevet dette i en masteroppgave som er spesielt tilpasset trafikklæreren.

Prosessen kan illustreres på følgende måte;



Organisering av sikkerhetskurs i trafikk

Læreren har anledning til å undervise 3 elever i dette kurset. For at elevene skal kunne ta egne valg og i tillegg ta vare på elevenes sikkerhet må læreren velge et arbeidsform som gjør dette mulig. Alle elevene må prøve å løse de samme oppgavene individuelt, men dette kan være utfordrende i og med at elevene observerer hverandre. Her vil det være nødvendig med en klargjøring til elevene hvilke oppgaver de er satt til å løse og på hvilken måte de skal arbeide.

Læreren kan ha én elev foran seg, mens elevene bak tar egne selvstendige valg uavhengig av de valg den første eleven tar. Ved å ha to elever foran seg vil læreren i større grad få disse to førerne til å ta selvstendige valg uten å ha en «rollemodell» - som læreren ofte er - foran seg.

Læreren kan også i gitt tilfeller velge å kjøre sist. Dette for at elevene skal få en opplevelse av selvstendig kjøring i større grad enn at læreren ligger mellom elevene.

Hvor læreren skal ligge avhenger av mange faktorer.

- Øvingsområdet
- Trafikale forhold
- Hvilket tema arbeider man med
- Elevforutsetninger
- Hvilke roller de ulike deltagerne har
- Oversikt over alle elevene
- Kontroll med aktivitet foran og bak

Læreren kan velge å la elevene arbeide med liten innvirkning og ta selvstendige valg, i andre deler kan læreren i større grad, ved spørsmål, få eleven til å reflektere over de taktiske valg som er gjort. Spørsmål kan også brukes i forkant av situasjonen, men spørsmålet må da formuleres på en måte som gjør at eleven ikke oppfatter dette som ledet undervisning og i tillegg være en forstyrrende faktor for oppgavene som skal løses.

Det bør tilrettelegges for **kommenterende kjøring**. Kommenterende kjøring må inngå som en del av den individuelle opplæringen. Læreren må vurdere kommenterende kjøring opp mot at slik kommentering kan påvirke de andre elevenes vurderinger og løsninger. Læreren må også være klar over at kommenterende kjøring er beslaglegger mye kapasitet. Dette kan blant annet løses ved å ha en god og tydelig klargjøring før kjøringen starter og velge ut små deler som skal kommenteres og ikke hele trafikkbildet. Konkrete trafikale situasjoner vil også legge mindre beslag på kapasiteten enn hele kjøreturen.

Refleksjonspausene blir et viktig bidrag for å høre fra alle elevene hvordan de opplevde og løste de ulike situasjonene. Læreren kan samtidig bruke den kommenterende kjøringen som ble gjennomført til en viktig del av samtalen i refleksjonspausen.

I oversikten nedenfor er aktuelt innhold i undervisningen ordnet i tema som igjen er i samsvar med målene. Oversikten er ikke fullstendig, men sier noe om hva undervisningen bør omfatte. Læreren velger selv innenfor de rammene som forskriften beskriver. Dette med

utgangspunkt i elevens behov og tilgjengelige ressurser, øvingsområde m.m., metoder og rekkefølge i behandlingen av lærestoffet med tanke på å legge best mulig til rette for elevens læring.

Innhold

Opplæringen i trinnet består av ikke-obligatorisk individuell trafikal opplæring (3.1) og det obligatoriske kurset sikkerhetskurs i trafikk for klasse AM146 (3.2).

Mange av de punktene for aktuelt innhold som vi finner på 3.2.1 må sees på som en videreutvikling fra innledende deler på trinn 3. Disse innledende delene er nevnt som:

3.1. Individuell trafikal opplæring

3.1.1 Trafikksystemet, trafikantgrupper og interessekonflikter

3.1.2 Veg, vegoppmerking, skilt og annen trafikkregulering

3.1.3 Trafikal atferd

3.1.4 Kjøring i trafikk

3.1.5 Kjøring i enkelt trafikalt miljø ved bruk av systematisk informasjonsinnhenting og presis kjøreteknikk

Innholdet i trinn 3 forutsettes å bli videreført i trinn 4, samtidig som det vil være en del av grunnlaget for oppgavene som blir gitt ved teoriprøven. Trafikklæreren og eleven har en viktig oppgave i den individuelle trafikale opplæringen.



Sikkerhetskurs i trafikk må sees i sammenheng med de andre delene på trinn 3

I den individuelle trafikale opplæringen 3.1 finner vi sammen med 3.2 grunnlaget for at eleven skal nå trinnmålet.

3.1 har følgende aktuelt innhold;

- 3.1.1 Trafikksystemet, trafikantgrupper og interessekonflikter
- 3.1.2 Veg, vegoppmerking, skilt og annen trafikkregulering
- 3.1.3 Trafikal atferd
- 3.1.4 Kjøring i trafikk
- 3.1.5 Kjøring i enkelt trafikalt miljø ved bruk av systematisk informasjonsinnhenting og presis kjøreteknikk
- 3.1.6 Kjøring i landevegsmiljø
- 3.1.7 kjøring i kø, tunnel og mørket
- 3.1.8 Sikker samhandling, miljøvennlig og økonomisk

Dette danner grunnlaget for sikkerhetskurs i trafikk som skal være en videreutvikling av de trafikale ferdighetene. Omfanget av 3.1 bestemmes ut fra elevens forutsetninger og behovet for nok øving før sikkerhetskurstet. Det tilgjengelige øvingsområdet vil også være med på å bestemme hva som blir det aktuelle innholdet.

En stor del av det aktuelle innholdet må kobles sammen med en teoretisk forståelse av temaene og da spesielt om ikke det finnes mulighet for å øve praktisk på enkelte av delene.

Elevene har et visst teoretisk grunnlag fra trafikalt grunnkurs samt grunnkurs klasse AM146, men denne teorien blir ikke omfattende nok for å få et godt nok grunnlag for trinn 3.

Trafikklæreren må foreta noen valg. En **deduktiv** måte vil være å innlede med teori for så å trene i et reelt miljø etter hvert. Refleksjonspausene kan da brukes til å evaluere om den teorien man brukte før kjøringa ble omsatt i praksis og i tillegg se utfordringene fremover, eller læreren kan velge en **induktiv** måte der det teoretiske aspektet blir brukt i etterkant av situasjonene i større grad.

Videreføringen av dette er da sikkerhetskurs i trafikk som er beskrevet som 3.2.

Eleven skal videreutvikle evne til refleksjon, til å samhandle med andre trafikanter og til å velge kjøremåter med lav risiko.

Læreren må fremheve enkelte deler av det aktuelle innholdet vi finner i 3.2.1

Denne prioriteringen må sees i sammenheng med intensjonene for sikkerhetskurset. Videre vil en slik fremheving være med på å styrke mopedeleven i de områdene vi allerede har definert som utfordringer med hensyn til risikopersepsjon i den trafikale delen

3.2.1 Kjøre effektivt og behagelig, miljøvennlig og økonomisk i variert trafikkmiljø.

Aktuelt innhold:

- Identifisering av de vanligste faremomentene i ulike lokale trafikkmiljø og tilpasse kjøringen i forhold til disse
- Kjøre tydelig ved hjelp av tilpassing av hastighet, tegngiving og valg av plassering i forhold til sikt-, trafikkforhold, vegens beskaffenhet og forventet atferd fra andre trafikanter (sikre veggrep, se, bli sett og forstått)
- Kjøring på veg med flere felt; feltskifte, tilpasning til trafikkrytmen, informere og sikre samarbeid med andre trafikanter
- Velge kjørefelt direkte ved sving inn på flerfeltsveg
- Plassering og særlige risikomoment i envegsregulerte gater der dette finnes
- Kjøre i forhold til stedskilt, skiltanvisning, oppmerking og trafikkforhold
- Oppdage og oppfatte særlige risikoforhold ved kjøring på, inn på eller ut av flerfeltsveg Bruk av kollektivfelt, avvikling og risiko
- Kjøring i kø og forbikjøring av stillestående kø, risikoforhold
- Effektiv og sikker trafikkavvikling ved tidlig å oppdage, oppfatte og utnytte luker i veg- kryss, ved skifte av kjørefelt og ved hensiktsmessig valg og bruk av kjørefelt
- Anvende en presis kjøreteknikk
- Gjøre bruk av sikre løsninger
- Innta handlingsberedskap når det er nødvendig

Refleksjonspausene blir et viktig verktøy for å kvalitetssikre at det teoretiske og praktiske grunnlaget som er skapt gjennom hele opplæringen, og da spesielt fra den individuelle trafikale oppøringen på 3.1, er godt nok for å kunne videreutvikle førerkompetansen. Eleven må ha god nok kunnskap, gode nok ferdigheter, ha utviklet gode nok holdninger og vilje til å forstå at førerkompetansen kan/skal videreutvikles. Dette er svært viktige forutsetninger for å ha et godt nok læringsutbytte av sikkerhetskurs i trafikk.

3.2.1 Kjøre effektivt og behagelig, miljøvennlig og økonomisk i variert trafikkmiljø.

Aktuelt innhold:

- Identifisering av de vanligste faremomentene i ulike lokale trafikkmiljø og tilpasse kjøringen i forhold til disse
- Kjøre tydelig ved hjelp av tilpassing av hastighet, tegngiving og valg av plassering i forhold til sikt-, trafikforhold, vegens beskaffenhet og forventet atferd fra andre trafikanter (sikre veggrep, se, bli sett og forstått)
- Kjøring på veg med flere felt, feltskifte, tilpasning til trafikkrøtten, informere og sikre samarbeid med andre trafikanter
- Velge kjørefelt direkte ved sving inn på flerfeltsveg
- Plassering og særlige risikomoment i envegsregulerte gater der dette finnes
- Kjøre i forhold til stedskilt, skiltanvisning, oppmerking og trafikforhold
- Oppdage og oppfatte særlige risikoforhold ved kjøring på, inn på eller ut av flerfeltsveg Bruk av kollektivfelt, avvikling og risiko
- Kjøring i kø og forbikjøring av stillestående kø, risikoforhold
- Effektiv og sikker trafikkavvikling ved tidlig å oppdage, oppfatte og utnytte luker i veg- kryss, ved skifte av kjørefelt og ved hensiktsmessig valg og bruk av kjørefelt
- Anvende en presis kjøreteknikk
- Gjøre bruk av sikre løsninger
- Innta handlingsberedskap når det er nødvendig

Informasjon

Risikobevist

Et eksempel på en slik prioritering kan beskrives slik;

Utarbeidet av Petter Bogfjellmo, Nord universitet

Elevens arbeide må i større grad bli selvstendig da man forutsetter at elevene har et godt nok grunnlag fra tidligere. Læreren må her dreie fokuset fra ny-innlæring til mer praktiske løsninger på utfordrende trafikale situasjoner og ulike løsninger på dette.

Refleksjonspausene blir her et viktig verktøy for å nå temamålet i 3.2

Refleksjonspauser er nevnt spesifikt i forskriften som en del av sikkerhetskurset. Dette er et pedagogisk verktøy som har vist seg å være svært nyttig for å forstå både stoffet, innholdet og utvikle gode vurderinger rundt egne handlings- og vurderingstendenser.

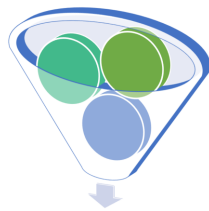


Foto: Jan Petter Wigum

Forslag til konkrete oppgaver knyttet til 3.2.1

- Som mopedfører er du spesielt utsatt i kryss. Hva blir dine tiltak for å minimere risikoen for å bli påkjørt?
- Hva gjør du konkret for å skaffe deg handlingsrom?
- Hvilken fart velger du inn mot et kryss for å unngå å komme samtidig med annen trafikk?
- På hvilken måte har du kontakt med kjøretøyet som kommer inn i krysset? Og hvor sikker var du på at vedkommende hadde sett deg?
- Begrunn dine valg av plassering med bakgrunn i handlingsrom
- Begrunn dine valg i forhold til fart med bakgrunn i handlingsrom.
- Hva blir dine tiltak hvis handlingsrommet trues?
- Hvilke tiltak gjør du for å være synlig?
- Hva gjør du konkret for å samhandle med annen trafikk?

- Hva gjør du når andre ikke forstår deg?
- Hvordan kan du øke din egen kompetanse?
- I hvilken grad tar du høyde for andres feil?
- Hvilke utfordringer finnes når det gjelder å bli forbikjørt?
- Hva blir dine tiltak når du blir forbikjørt?
- Hvilke tiltak gjør du for å unngå møteulykker?
- Hvilke tiltak gjør du for å unngå utforkjøringsulykker?
- I hvilke situasjoner fraviker du normalplassering?
- Hvilke utfordringer har du når du kjører sammen med andre?
- Hvordan inntar du handlingsberedskap?
- Hva forstår du med å kjøre effektivt og behagelig?
- Hva forstår du med presis kjøreteknikk?
- Hvilke utfordringer vil dårlig bekledning ha?



3.2.2 Vurdere sin egen ferdighet

Aktuelt innhold:

- Vurdering av egen ferdighetsutvikling
- Bevisstgjøring av egen motivasjon og vilje
- Praktiske eksempler og utførelser

Eleven skal ta stilling til egen ferdighetsutvikling. Med dette menes at eleven skal få vurdere og ta stilling til i hvilken grad ferdighetene har blitt utviklet gjennom den innledende del 3 og frem til avslutningen av Sikkerhetskurs i trafikk. Videre må

eleven vurdere hvilke ferdigheter han eller hun kan/bør videreutvikle før trinnvurdering trinn 3 og sikkerhetskurs på veg.

Det å kjenne egne ferdigheter og eventuelt hvordan styrke disse er nødvendig for at eleven skal være bevisst sin egen motivasjon og vilje. Mange trafikklærere opplever motivasjon og vilje som et utfordrende tema å ta tak i. Motivasjonen for å få et førerkort er ofte større enn viljen til å øve mer. Trafikklæreren må ansvarliggjøre elevene til å faktisk mene det de sier og igjen utfører i praksis. Læreren opplever til tider at elevene i sine handlinger gjør det de forventer at læreren ønsker, men i mindre grad gjør det de virkelig har planlagt på selvstendig grunnlag.

Den individuelle trinnvurderingstimen kan her være en viktig motivator for nettopp å vise denne viljen.

Når det gjelder praktiske eksempler må elevene ta tak i de situasjonene som har skjedd underveis. Læreren, sammen med elevene presenterer utfordringene på bakgrunn av de opplevelsene elevene har hatt. Læreren har her et ansvar for å legge frem de ulike løsningene som hver elev har valgt og legger til rette for at elevene drøfter disse ulike løsningene seg imellom.

April 2017