

Kandidatoppgave 2012

TEMA:

**Ledsager- og oppfriskningskurs
for å endre ledsagers syn på
egen kjøreatferd, samt om
dette påvirker gjennomføringen
av den private øvelseskjøringen
de bedriver.**

Ove Sagen

Kandidatoppgave

i trafikkpedagogiske fag

Høst 2012



Forord

I forbindelse med min deltagelse på studiet: Påbygging til høgskolekandidat, Års enheten ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, avdeling for trafikklærerutdanning, har jeg fått mulighet til å utvikle både et ledsager- og oppfriskningskurs. Dette har vært prosjekter jeg gjennom 10 år som trafikklærer har sett behov for, men ikke funnet anledning til å utvikle og teste tidligere. Denne rapporten vil jeg legge fram som et resultat av at jeg utviklet og testet et oppfriskningskurs for ledsagere. De har deltatt på et ledsagerkurs i november 2011 og et oppfrisknings kurs i februar 2012.

Det har vært en spennende og lærerik prosess hvor jeg også har fått gleden av å ta del i de erfaringer andre personer har hatt innen samme tema.

Jeg vil rette en spesiell takk til min veileder Brit Solli Isachsen. Det rettes videre en takk til Kjell Sandal, sensor koordinator ved Statens vegvesen i Bergen, Dagfinn Moe, forsker ved SINTEF i Trondheim. Og til slutt takkes Kim Jonassen, faglig leder ved Taxi 1 Trafikkskole i Bergen.

Stjørdal, 15.oktober 2012



.....
Ove Sagen

Innhold

Forord	
Kandidatoppgave 2012.....	1
Innhold	3
Sammendrag/ summary.....	4
Innledning	5
Teori/ kunnskapsinnhenting på feltet.....	6
Forskningsmetode	10
Resultat av undersøkelsen	10
Diskusjon rundt problemstillingen	20
Referanseliste.....	27

Sammendrag/ summary

Denne rapporten handler om i hvilken grad teoretisk kompetanseheving gjennom kursing kan påvirke ledsager sitt syn på egen kjøreatferd, samt om dette kan påvirke gjennomføringen av den private øvelseskjøringen de bedriver.

Bakgrunnen for prosjektet er at jeg i 2011 utviklet et ledsagerkurs som var ment for å bedre kvaliteten på den private øvelseskjøringen. De fleste ledsagere som deltok på det første ledsagerkurset stilte også opp på et oppfriskningskurs noen måneder senere. Fem av disse deltagerne sa seg villig til å stille til intervju og fortelle om sine erfaringer i forbindelse med min kandidatoppgave høsten 2012. Jeg har benyttet en kvalitativ forskningsmetode med hjelp av ustrukturerte intervju med lydopptak. Rapporten konkluderer med at deltagelse på oppfriskningskurs på 5 undervisningstimer har medført positive endringer i deltageres kjørestil, samt påvirket positivt gjennomføringen av den private øvelseskjøringen.

This report is about my research on to witch extent increased theoretical level of competence through training may affect the companions' views on his own execution, and if this may affect the implementation of their private practice run .

The background for the project is that in 2011 I developed a companion course which was intended to improve the quality of the private practice run. Most companions who participated in that first companion course also participated in a refresh course a few months later. Five of these participants were willing to be interviewed and tell me about their experiences in conjunction with my thesis in the fall of 2012. I have used a qualitative research method by conducting unstructured interviews with audio recording. I have concluded that participation in a refresh course consisting of 5 lessons have caused positive changes in the participants ' driving style and positively influenced the conduct of their private practice run.

Innledning

I løpet av høsten 2011 utviklet jeg et kurs for ledsagere som bedrev eller ønsket å bedrive privat øvelseskjøring. Navnet på kurset ble: Ledsagerkurs. Det teoretiske kurset inneholdt 4 undervisnings timer og var lagt opp på samme måte som et trafikalt grunnkurs med størst mulig grad av elevaktivitet med gruppeoppgaver, diskusjon og refleksjon. Kurset ble utformet med mål om at deltagerne skulle få verktøy som ville gjøre privat kjøretrening lettere og mer effektiv. Det ble lagt vekt på ledsagers rolle, spesielt med tanke på kommunikasjon, kroppsspråk og struktur i kjøringen med ledsager. En viktig del av kurset var begrepsavklaringer på læreplanens trinn 2 teknisk del. I løpet av kurset fikk jeg bekreftet min mistanke om hvor lite kunnskap ledsagere sitter med, samt hvor mangelfull trafikkopplæring de selv har hatt. Mange av dagens ledsagere hadde kanskje 2-3 timer trafikkopplæring med trafikkklærer i for eksempel Sogndal på slutten av 70 tallet. Ledsagerne manglet kunnskap og forståelse over hvilke krav dagens trafikkopplæring setter til for eksempel teknisk ferdighet, samt hvor mye vekt det blir lagt på opplæring på dette trinnet før eleven begynner med trafikal ferdighet. Min opplevelse gjennom 10 år som trafikkklærer er at foreldre ofte famler i blinde. De ser for seg at eleven kjører rundt i alle slags trafikksituasjoner etter få timer. Dette gjerne basert på den opplevelsen de selv hadde av trafikkopplæring for 20-30 år siden. Dette kan i mange tilfeller medføre at ledsagere i beste hensikt trener motorvei og rundkjøringer mens eleven egentlig burde øvet på bakkestarter og andre tekniske øvelser.

I mine opprinnelige kursplaner var det ment å gå i dybden i temaer: økonomisk kjøring, vikeplikt, motorvei og rundkjøring. Det viste seg imidlertid fort at behovet for den generelle kunnskapsmangel deltagerne hadde om læreplanens tekniske del medførte, at tiden ikke strakk til. På bakgrunn av dette utviklet jeg en andre del av kurset, hvor mål for å øke kursdeltagernes teoretisk kunnskap og forståelse av vikeplikt, feltvalg, rundkjøring, motorvei og økonomisk kjøring fikk plass.

Samtlige kursdeltagere på det første kurset hadde tidligere deltatt på min trafikkskole sitt ledsagerkurs. Det var totalt 11 av 16 inviterte som hadde takket ja til å delta. Kursdeltagere fikk begge kursene gratis, da dette var del av to forskningsprosjekt. Jeg oppfattet deltagerne som meget motiverte og med et sterkt ønske om å forbedre sitt kunnskapsnivå og forståelse av trafikkregler. Kurset avdekket på samme måte som ledsagerkurset, at det var manglende

kunnskap om og til dels stor forvirring rundt flere av temaene som ble presentert. Deltagerne jobbet hovedsakelig i grupper på 3 hvor de delte erfaringer og diskuterte den teori som jeg presenterte på kurset. Responsen der og da var overveldende blant kurs deltagerne. Flere av deltagerne mente at det nå var gått et lys opp for dem innen enkelte emner, samt samtlige ga uttrykk for at de hadde lært mye nytt i løpet av kvelden. Jeg selv var mest overasket over hvor lite som skulle til for at deltagerne skulle forstå så mye mer om elementære trafikkregler.

Derfor blir min problemstilling for denne kandidatoppgaven:

”I hvilken grad har teoretisk kompetanseheving gjennom kursing påvirket ledsager sitt syn på egen kjøring, samt har dette påvirket gjennomføringen av den private øvelseskjøringen de bedriver?”

Teori/ kunnskapsinnhenting på feltet

Som en del av forarbeidet i forbindelse med denne kandidatoppgaven var det naturlig å undersøke hva eventuelt andre aktører i min bransje har gjort av erfaringer rundt denne type opplæring. Jeg søkte også etter relevant kunnskap og forskning på det aktuelle fagfeltet.

Statens vegvesen: Fra «research» hos Statens vegvesen gjennomførte jeg et intervju med sensorkoordinatør Kjell Sandal ved Bergen Trafikkstasjon. Han var naturlig å intervju da han på eget initiativ deltok som påhører av det første ledsager kurset min trafikkskole gjennomførte. Han har imidlertid ikke deltatt på våre arrangerte oppfriskningskurs. Kjell har lang erfaring med å holde info møter i regi av statens vegvesen for foreldre og 15/16 åringer som skal utøve privat kjøring. Han opplever stadig at foreldre spør om grunnleggende trafikal kunnskap som vikeplikt og rundkjøringer. Han mener mange foreldre virker stresset og bekymret over at de kanskje lærer fra seg feil grunnet sin til tider mangelfulle trafikale forståelse. Mange som i dag er ledsagere hadde sin egen opplæring på små steder med lite trafikale utfordringer. Det er ikke lagt opp til eller avsatt tid til å kunne gå inn på trafikkregler og forståelsen av disse på et slikt infomøte. Det Kjell imidlertid merker seg er at det ofte bare er en liten samtale med han som skal til for at ledsager føler seg tryggere. Han mener derfor at

det er meget positivt at jeg har utviklet et mer dyptgående ledsager og oppfriskningskurs. Han ser helt klart nytteverdien av en slik kursing.

Kjell har tidligere vært kursholder ved oppfriskningskurs arrangert for NAF i Bergen. Kursene har vært lagt opp med teori og gruppesamtale i klasserom samt et par timers kjøring med hver kurs deltager. Kjell opplevde at det var meget lite opplæring som skulle til for å bedre både den teoretiske kunnskapen og praktiske kjøringen. Spesielt undervisningen i klasserom var meget effektiv med tid til problemstillinger som drøftes i grupper. Slik fikk deltagerne reflektert og drøftet problemstillingene med likesinnede.

Trafikklærerbransjen: Neste jeg intervjuet er faglig leder Kim Jonassen ved Taxi1 trafikkskole i Bergen. Han har siden 1987 drevet med førerutviklingskurs for motorsykel for voksne personer som vil videreutvikle den kunnskapen de allerede har. De siste syv årene har han hatt testkjøring for personer som søker jobb som Taxi sjåfør ved Taxi1 i Bergen. Kim sin jobb på testkjøringen er å finne ut om personen er innstilt på å jobbe med sin egen kjøreatferd, og på den måten bli en mindre kostnad for bedriften på grunn av lavere driftskostnader og skader på bil/sjåfør. De som blir ansatt skal så delta på et 16 timers aktivt sikkerhetskurs utviklet av If forsikring. Kurset tar utgangspunkt i det de definerer som kjøredyktighetsmodellen. Hensikten med denne modellen er å få deltagerne til å reflektere over egen kjøring. I løpet av kurset avdekkes det hvilken uønskede trafikale hendelser deltagerne har opplevd, for så å sammen finne ut hvor i kjøredyktighetsmodellen årsaken til denne hendelsen kan plasseres. Kurset tar også opp temaet transportkvalitet, og hva deltagerne ligger i dette begrepet. Deltagerne på kurset er som regel meget rutinerde sjåførere. Hovedmålet med kurset er å øke deltagerens selvinnsett og gi dem evnen til å se seg selv utenfra. Kim forteller at ofte er det mangelen på tekniske ferdigheter som er den største mangelen hos deltagerne. Det kan være enkle ting som korrekt bruk av en gir, samt forståelse og anvendelse av nyere elektroniske sikkerhets systemer på biler. På samme måte som vi trafikklærere opplever at elever skylder på bilen når de ikke takler den tekniske kjøringen, opplever han at garvede taxi sjåførere gjør det samme. Han opplever også at de fleste deltagerne vet hvordan kjøring og trafikkregler skal praktiseres, men de utfører det ikke selv i praksis. Eksempel på dette er at de blir forbannet på andre som ikke bruker blinklys i rundkjøringer, mens de selv utelater tegn. I tillegg til dette 16 timers kurset deltar normalt alle på et 3 timers kurs i økonomisk kjøring med Kim. Inntrykket Kjell satt igjen med var at mange opplever at det ikke er samsvar med det de selv sier, og det de faktisk gjør. De får

bekreftet overfor seg selv at det ikke stemmer det de trodde om selv. ”Jeg vet hva som skal gjøres, men jeg gjør det ikke” De opplever at de etter kurset holder bedre avstand, og på den måten skaper bedre handlings rom for seg selv. Mange deltagere trodde faktisk før kurset at de måtte ligge tett på bilen foran for å ikke skape køer. Resultatet for mange av deltagerne er at de er mindre sliten når de kommer hjem fra jobb. Dette antar Kim at skyldes bruk av mindre energi under kjøring. For fem år siden betalte Taxi1 600000kr i forsikringspremie til IF forsikring. If betalte ut ca. 720-750000kr i årlige skader på bilene. Dette blir ca. 120 % av innbetalt beløp. I dag betales det kun ut ca. 75000kr, Det vil si ca. 15 % i skader.

SINTEF: Min veileder Brit Solli Isachsen startet på slutten av 80 tallet med oppfriskningskurs for voksne. Kurset gikk over to samlinger hvor samling en var en teoretisk gjennomgang av temaene: feltskifte, lyskryss og rundkjøring. Andre samling var 1-3 timer demo kjøring med inntil 3 kurs deltagere i bilen. Brit var blitt inspirert til å utarbeide kurset etter å ha deltatt på forelesinger med forsker Dagfinn Moe ved SINTEF. Han var på denne tiden involvert i forskning og utforming av ny plan for føreropplæringen som blant annet skulle innebære ledsagerstøttet opplæring (i dag kalt mengdetrening eller privat øvelseskjøring). I 1989 ble denne modellen ferdigutformet av SINTEF og deretter utprøvd over en to års periode. Prosjektet besto av at 28 elever fikk starte sin opplæring fra 16 år mot 17 år som var regelen på den tiden. Fram til eleven fylte 17 måtte eleven gjennom 10 praksissamlinger på en lukket bane med trafikklærer. Hver elev fikk ca 20 timer som observatør og 20 timers praktisk kjøring i perioden. I løpet av dette første året ble det også gjennomført 12 teorisamlinger med elevene i tillegg til at ledsagerne fikk et kurs som gikk over totalt 5 samlinger. Ledsagerkurset var ment som hjelp til å gjøre dem bedre skikket til privat opplæring fra eleven var 17 år.

Resultatet av prosjektet viste at det å starte opplæringen i sekstenårs alderen ble godt tatt i mot av både foreldre og elever. Det var en felles enighet om at dette var en modell for fremtiden. Prosjektets deltagere mente denne modellen ville skape mer ansvarsfulle førere. Forskingen pekte også på at det kunne oppstå en sekundæreffekt ved at foreldre må vurdere sin egen kjøreatferd (Moe 1992).

På oppdrag for Oppland vegkontor utarbeidet Dagfinn Moe en ny forskningsrapport som berørte temaet ledsagerstøttet opplæring. Prosjektet besto av å evaluere ledsagerstøttet opplæring til kl. B som foregikk ved Otta videregående skole i Oppland 1992-1995. Prosjektet

ved skolen var et samarbeid mellom Statens vegvesen og Otta Videregående for å utvikle et opplegg for ledsager støttet opplæring til førerkort kl. B. For å få redusert ungdomsulykkene var målet med samarbeidet å utvikle et ”verktøy” for å kunne gjennomføre en ledsagerstøttet opplæring i kl. B. SINTEF samferdsel ved Dagfinn Moe ble involvert for å gi prosjektet en vitenskapelig forankring. Oppdraget gikk ut på å evaluere utviklingen i tre år, samt underveis bidra til eventuelle endringer som skulle gjøre sluttproduktet best mulig.

Prosjektet fikk fram flere interessante momenter. På bakgrunn av spørreundersøkelser blant ledsagere og elever kom det blant annet fram at den indre modell av kjøredyktighet synes å være relativt lik mellom ledsager og elever. Dette kan indikere at ledsagernes kjøredyktighetsbegrep overføres til elevene via den private øvelseskjøringen. Evalueringen viser videre at hvis det skjer en slik overføring, vil kontakten med trafikkskolen være viktig i den hensikt å påvirke ledsagernes forestilling om hva som menes med sikker kjøring.

Evalueringen avdekket også at kontakten og kommunikasjonen mellom skole, lærer og ledsager er svært viktig hvis den private kjøretreningen skal fungere bra. Læreren må fungere både som koordinator, veileder og rådgiver (Moe 1996).

Forskningsmetode

Rapportens metodevalg er kvalitativ forskningsmetode for innhenting av data i forbindelse med dette kandidatarbeidet. Det er utviklet et spørreskjema uten faste svaralternativer til bruk i et ustrukturert intervju. Kvalitativ metode ble foretrukket fordi jeg ønsket å gjennomføre et uformelt intervju hvor det var mulig å snakke rundt de ferdig oppsatte spørsmålene. På den måten kunne informantene styre mer av samtalen og på den måten være et potensial for mer utfyllende svar på mine spørsmål. Kvantitativ metode gir mulighet til svar fra flere, mens denne rapporten ønsket mer dybden.

Utvalget: I forbindelse med denne kandidatoppgaven har jeg intervjuet totalt 8 personer. Fem av dem, heretter kalt kandidater, har vært deltagende på både ledsager og oppfriskningskurs. De siste tre har jeg intervjuet grunnet at deres kunnskap og erfaring har relevans til kandidatoppgaven sitt tema. Kandidatene meldte seg frivillig til å la seg intervjuet til denne oppgaven etter deltagelse på både et ledsagerkurs og et oppfriskningskurs. Det var kun en av kandidatene som kjente meg fra tidligere. I tillegg til disse fem har jeg intervjuet en forsker ved SINTEF, en trafikklærer og en ansatt ved statens vegvesen. Alle disse tre har erfaring og kunnskap om temaet som berøres i oppgaven.

Intervjue: Etter intervjuene ble det til sammen 49 sider med transkribering. Jeg har meningskondensert dette materialet og tatt det med i denne kandidatoppgaven. På bakgrunn av dette reduserte materialet har jeg valgt å diskutere og kritisk vurdere mine funn. Jeg har også til slutt valgt å konkludere på bakgrunn av min valgte problemstilling. Etter 10 års erfaring som trafikklærer og 7 år som Faglig leder, har jeg opparbeidet mye erfaring med ledsagerstøttet opplæring. Jeg har derfor valgt å bruke min erfaring og tanker i drøftingen av problemstillingen.

Resultat av undersøkelsen

Det er benyttet 6 spørsmål som er stilt til 5 kurs deltagere ved hjelp av ustrukturerte intervju med lydopptak. Samtlige deltagere fikk spørsmålene tilsendt per e-post ca. en uke før intervjuet. Samtlige fem deltagere hadde forberedt seg ved å tenke gjennom spørsmålene på forhånd. (Navn er fjernet i publisert versjon)

Spørsmål 1. Hva var bakgrunnen for at du har deltatt på både et ledsagerkurs og et oppfriskningskurs?

Kandidat 1:

Hun fikk tilbud om gratis kurs da sønnen kjørte på vår skole. Hun mener imidlertid at hun ville kommet på kurset selv om det kostet penger da hun helt klart så nytteverdien av et slikt kurs. Når det gjelder oppfriskningskurset er hun imidlertid ikke sikker på om hun ville betalt for det. Dette fordi hun følte hun var ganske oppdatert på det meste vi gjennomgikk bortsett fra at hun ikke fikk med seg siste time med rundkjøring.

Kandidat 2:

I forbindelse med at sønnen tok trafikalt grunnkurs ved vår skole fikk han som ledsager tilbud om gratis ledsager kurs. Det første han tenkte var at dette var helt unødvendig, men så tenkte han at det kanskje ikke var så dumt. Han er imidlertid usikker på om han ville stilt på første kurs hvis det kostet penger. Da han fikk tilbud om oppfriskningskurset tenkte han at dette kunne være nyttig som en fortsettelse av det første kurset.

Kandidat 3:

I forbindelse med at sønnen var begynt å ta kjøretimer ved vår trafikkskole, fikk han som ledsager tilbud om å delta på et gratis ledsager kurs. Han takket ja da han tenkte det ville være lurt å bli oppdatert på dagens regler i forhold til hva han lærte for tjue år siden. Han hadde ikke kvidd seg til å ta sønnen ut på veien, men det hadde slått han at han egentlig ikke har noen peiling på hvordan man i dag praktiserer rundkjøringer osv. Han var meget fornøyd med det første kurset. Da han fikk tilbud om oppfriskningskurset tenkte han med en gang at dette ville han være med på. Han innrømmer at det var tilbudet om gratis kurs som medførte at han dukket opp på første kurs. Men etter å ha deltatt på kursene mener han dette er noe han absolutt ville kunne betalt for.

Kandidat 4:

Det begynte med at han fikk en invitasjon til å delta på et ledsagerkurs da sønnen begynte å kjøre ved min trafikkskole. Han opplevde dette kurset meget interessant, noe som medførte at han takket ja til å delta på et oppfrisknings kurs noen måneder senere.

Kandidat 5:

Hun ble invitert med da hennes datter er kjøre elev ved vår skole samt hun er i familie med undertegnede. Når det kom tilbud om oppfriskningskurs, takket hun gladelig ja til dette da hun syntes det første kurset ga henne mye.

Spørsmål 2. Beskriv hvordan du opplevde det å delta på disse to kursene?

Kandidat 1:

Hun synes kursopplegget først og fremst var veldig engasjerende. Hele settingen og det pedagogiske opplegget var en positiv opplevelse grunnet blant annet bruk av mye humor. Selv om man kom rett fra jobb var det god stemning og ikke kjedelig foredrag som hun fryktet.

Det var interessant og nyttig informasjon som var framlagt på en effektiv måte. Hun var rett og slett positivt overrasket. Hun trekker fram at ledsagerkurset skapte et tillitsforhold mellom dem som ledsager og skolen. De fikk rett og slett et bedre inntrykk for hva de betalte for. Det var veldig oppklarende for henne å få en gjennomgang av hva myndigheten setter som krav og i hvilken rekkefølge det er ment og gjøres i. Uten denne infoen kunne det hele bli en grå masse med en sjåførlærer som tar alle pengene hennes. Når hun nå leser regningene våre forstår hun hva en veiledningstime og kjøretest betyr.

I forbindelse med at mannen tok førerkortet ved vår skole i 2011, drev de en god del øvelseskjøring sammen. Dette gjorde at temaene vikeplikt var ganske klart for henne før hun deltok på oppfrisknings kurset. Hun fikk heller ikke med seg siste delen av kurset som omhandlet rundkjøringer. Den miljø økonomiske kjøringen som ble gjennomgått syntes hun imidlertid var meget nyttig. Hun uttaler selv at hun nå har vært og fylt luft i sommerhjulene sine. Hun likte meget godt kursopplegget hvor det ble lagt opp til at deltagerne delte sine erfaringer og svakheter.

Kandidat 2:

Han var meget fornøyd med at gruppen ikke var for stor og at det var lagt opp til diskusjoner i små grupper. Han mener dette er fornuftig da det tvinger deg til å gjøre deg noen tanker i stedet for bare å sitte passivt og motta.

Han likte spesielt godt at det var lagt vekt på det pedagogiske, da spesielt med tanke på hvordan kommunikasjonen mellom elev og lærer bør være. Kurset gjorde han mer bevisst på viktigheten av progresjon og rekkefølge i de ulike øvelsene. Temaer som sittestilling, rattgrep

og speilgrep var en nødvendig bevisstgjøring da man fort blir sløv på slike ting når man har kjørt i mange år. Han følte kurset ga han noen nyttige verktøy og gjorde han meget bevist på sin rolle.

Oppfrisknings kurset var for han en meget positiv og lærerik opplevelse. Han ble bevist på temaet vikeplikt på en annen måte. Tidligere har han kjørt rundt på gammel vane uten å tenkt over om han hadde vikeplikt. I forbindelse med temaet rundkjøring likte han spesielt godt at det var lagt vekt på diskusjon om hvordan vi som bilister kan oppføre oss for at det skal flyte fornuftig i stedet for å si at ” sånn skal det være ” Han er meget positiv på bruken av filmeksempler, og da spesielt på temaet økonomisk kjøring. Før han deltok på kurset hadde han fått et inntrykk fra kollegaer og andre at det var mange negative opplevelser rundt privat øvelses kjøring. Det var mye krangling og dårlig stemning mellom ledsager og elev. Han synes kursene har gitt han et grunnlag for at dette skal bli en positiv opplevelse.

Kandidat 3:

Etter ledsager kurset fikk han et helt annet syn på det å drive øvelses kjøring. Han forsto viktigheten av at han som ledsager tok seg mer av trafikk rundt eleven på det tekniske nivået slik at eleven fikk sitt fulle fokus på det han hadde lært på trafikkskolen. Det ble også veldig tydelig for han hvordan de ulike trinnene i opplæringen var lagt opp samt årsaken til at det var viktig å ha et godt teknisk nivå på trinn 2 før man fortsatte til trinn 3 trafikal del. Samtidig følte han seg også tryggere på å kunne lære fra seg de tingene som han egentlig viste var riktig, men som han nå fikk bekreftet at var riktig. Han følte seg rett og slett mye tryggere på sin rolle som ledsager etter dette kurset.

Når det gjelder oppfrisknings kurset var han meget fornøyd med bevisstgjøringen av kjøring i rundkjøring. Det at kurset bygget på tanken om å se på en rundkjøring som et vanlig kryss og kjøre deretter, medførte at brikkene falt på plass for hans del. Han følte også kurset gjorde han mer bevist på egen kjørestil og hvordan man oppfører seg i trafikken. Han opplevde imidlertid ikke gjennomgangen av miljø økonomisk kjøring og vikeplikt som så interessant. Han opplevde at mange av kursdeltagerne fant temaet om miljø økonomisk kjøring interessant. Han følte imidlertid selv at dette temaet ikke var så nødvendig for han og at han ikke ville hatt så mye fokus på dette. Når det gjelder temaet vikeplikt var det ikke noe nevneverdig nytt for han, men han så helt klart behovet for denne kunnskapen hos de andre kursdeltagerne.

Han føler at begge kursene som en helhet har gitt han en del svar som medfører at den videre øvelseskjøringen nødvendigvis vil bli mye lettere

Kandidat 4:

Han uttrykker at både ledsager kurset og oppfriskningskurset har vært svært nyttig for han med tanke på den rollen han har ved den private øvelse kjøringen av sønnen. Tidligere kjørte han bare rundt med sønnen. Nå har han en plan for timen, og føler han har fått noen nyttige verktøy å jobbe med. Det han likte best var måten undervisningen var lagt opp på. Oppdeling i grupper med fine diskusjoner og drøftinger av problemstillinger. Han fikk flere aha opplevelser spesielt med tanke på økonomisk kjøring og rundkjøring. Han satte også pris på bruk av film for å illustrere ulike temaer. Miksen av prat, visuelt og gruppearbeid fungerte meget bra for han.

Kandidat 5:

Hun har opplevd begge kursene som kjempe lærerikt. Dette grunnet at hun har følt seg noe maktesløs når hun har øvelseskjørt med datteren tidligere. Hun slet spesielt mye med å kunne forklare for eksempel pedalbruk for datteren før hun deltok på ledsagerkurs hvor blant annet dette temaet gjennomgås. Hun likte spesielt godt diskusjonene i gruppene som de ble inndelt i. Gruppen hennes hadde mange diskusjoner hvor de i utgangspunktet var ganske uenig, men som ente med at de var ganske enige allikevel etter de hadde fått reflektert over og diskutert de ulike temaer som ble tatt opp. Hun likte meget godt undervisningsformen til kursholder. Det var en fin miks av forelesing, gruppeoppgaver, felles diskusjoner og filmeksempler.

Hun følte imidlertid at ledsagerkurset hadde noen forbedringspotensial. Hun mente det burde blitt satt av tid til temaet rundkjøring på første kurs i stedet for å ha alt på oppfriskningskurset. Dette fordi de fleste har manglende kunnskaper på dette området, og blir nøtt til å forholde seg til dette ganske tidlig i øvelseskjørings prosessen i følge henne. Hun følte også at gjennomgangen av læreplanen var noe for detaljert for hennes del. Ved å spare inn noe tid her kunne det vært frigjort til bruk til for eksempel mer tid til rundkjøring.

Oppfriskningskurset følte hun at gav henne mest av de to kursene. Hun opplevde gjennomgangen av temaene økonomisk kjøring, vikeplikt og rundkjøring som meget lærerikt.

Hun føler at alle hun har snakket med i ettertid i alle aldre viser behov for et slikt oppfrisknings kurs. Hun mener at uansett hva de driver med og uavhengig av hvor mye de har

kjørt, har behov for å stoppe opp og tenke over hva de driver med i trafikken. Hun likte spesielt bruken av film eksempler, noe hun mente vi med fordel kunne ha hatt mer av.

Spørsmål 3. Har kursene påvirket din egen kjørestil?

Kandidat 1:

I forbindelse med at hun øvelseskjørt med sin mann som tok førerkort i 2011 fikk hun i følge seg selv forbedret sin egen kjørestil en god del. Derfor mener hun at oppfriskningskurset ikke har vært noen a-ha opplevelse for hennes del.

Etter å ha tenkt seg om mener hun imidlertid at kurset har medført noen flere forandringer enn ført antatt.

Kandidat 2:

Kursene har medført at han er mer bevist på og har forandret sin kjørestil på noen områder

Kandidat 3:

Kursene i sin helhet har medført at han er langt mer bevist på sin egen kjørestil, samt at han har fått den kunnskap som må til for at kjøring i rundkjøring skal gi god samhandling med andre trafikanter

Kandidat 4:

Han mener helt klart at kursene og da spesielt oppfriskings kurset har bidratt til at han har forandret kjørestil. Han mener kursene startet en prosess som har gjort han mye mer bevist på sin egen og andres kjøring

Kandidat 5:

Hun synes ledsagerkurset gjorde henne mer bevist på presis heten av den tekniske kjøringen, og oppfrisknings kurset på det trafikale.

Spørsmål 4. Hvis ja! Beskriv hva konkret du har opplevd av forandringer

Kandidat 1:

Største forandringen er at han har blitt mye mer bevist på sin egen kjøring på enkelte områder. Hun nevner konkret at hun er blitt mer bevist på: ” Hva signaliserer jeg? Hva signaliserer min adferd? Hva tenker de rundt meg når jeg oppfører meg slik?” Hun er blitt bevist på at hun faktisk sitter i en bil og driver og signaliserer. I tillegg til at hun tenker mer helhetlig har hun nå lært mye om miljø økonomisk kjøring. Hun hadde ikke forkunnskaper om dette temaet og er nå meget bevist på å kjøre miljø økonomisk.. Selv om hun først hevder ikke oppfrisknings kurset gav henne så mye, nevner hun at hun nå har blitt mye mer bevist og forsiktig i henhold til vikeplikt situasjoner. Tidligere var hun en slik sjåfør som gjerne stoppet på forkjørersrett bare fordi hun var usikker. Nå vurderer hun mer bilene sin atferd og prøver å ikke være en slik somlete og nølende sjåfør som folk irriterer seg over.

Kandidat 2:

Han kjører nå langt mer miljø økonomisk en tidligere. Han bruker generelt høyere gir og bruker kjøre computer for å måle forbruk. Han merker også at han er langt mer oppmerksom på hva han har vikeplikt for når han ikke kjører på forkjørersvei. Han er blitt bevist på at mange kan ha ulike oppfatninger, og er dermed blitt mer opptatt av å lese andre sitt kjøremønster. Dette hjelper han nå mye ved kjøring i rundkjøringer. Fokuset han er mer på å unngå konflikt også inni rundkjøring grunnet bevisstgjøring på det fakta at mange har veldig ulike oppfatninger av kjøremåte i rundkjøring. Han var tidligere ikke klar over at man fikk vikeplikt ved felt skifter inni rundkjøringen. Han føler rett og slett at kursene har satt i gang en tankeprosess som er med å påvirke hans kjøring positivt.

Kandidat 3:

Han trekker fram kjøringen sin i rundkjøringer som største forandring. Og da først og fremst med tanke på bruk av tegn. Tidligere har han nesten aldri brukt tegn ved kjøring i rundkjøring. Dette mest fordi han ikke har sett på en rundkjøring som et vanlig kryss.

Han forteller også at han nå etter kursene tilstreber seg mer en før til å holde riktig fart og avstand. Han forteller at han fremdeles kan ta seg i å kjøre aggressivt hvis han for eksempel er sent ute, men at han nå er i en prosess som medfører at han oftere reflekterer over sin egen kjørestil en før.

Kandidat 4:

Den største forandringen han føler er at han nå har en lagt mindre aggressiv kjørestil. Han mener også at kurset ga han en helt annen og forbedret forståelse av rundkjøringer og vikeplikt situasjoner. Hans kjørestil medfører lagt bedre flyt både for seg selv og andre rundt han. Tegnbruken han har økt betraktelig da han nå er mer bevisst på fordelene med aktivt tegnbruk. Han trekker også fram at hans deltagelse på kursene har blitt en snakkis på jobben hans. Det diskuteres oftere trafikal situasjoner og regler. Det er ofte hans kollegaer kommer og spør om råd.

Kandidat 5:

Hun har opplevd å få bedre forståelse og mer presis utførelse av den tekniske delen av kjøringen. Spesielt ga dette med riktig se og styre teknikk henne et løft i sin egen kjøring. Videre ser hun helt klart at bevisstgjøringen på pedalbruk har medført at hun bruker pedaler mer i henhold til intensjonen. Hun merker disse forandringen sammen med bedre trafikal forståelse har bidratt til mer avslappet kjørestil.

Oppfrisknings kurset ga henne svært mye i følge henne selv. Hennes kjørestil har helt klart fått en markant forbedring etter deltagelse på kurset. Hun opplever at kunnskap om økonomisk kjøring har medført at hun nå har fått ned sitt eget drivstoff forbruk og opplever selv at hennes egen kjørestil er mer rolig og defensiv. Dette har igjen medført at hun har generelt bedre framkommelighet.

Tidligere hadde hun ikke noen fast rutine på bruk av tegn og plassering i rundkjøringer. Etter kurset forstår hun nå hensikten og viktigheten av både presise plasseringer og tegnbruk for å oppnå bedre flyt i rundkjøringer. Hun uttrykker at hun nå daglig irriterer seg over andre bilisters mangelfulle bruk av tegn og plassering og da spesielt i rundkjøringer.

Spørsmål 5. På hvilken måte har disse kursene påvirket gjennomføringen av den private øvelseskjøringen du bedriver?

Kandidat 1:

Hun har blitt langt mer bevist og bedre på kommunikasjon med sønnen under øvelseskjøringen. Tidligere skrek hun gjerne “stopp” hver gang noe ble ubehagelig, men det hun egentlig ønsket var bare at han skulle bremse litt. Hun er også mer konkret på hva de skal jobbe med. Hun kartlegger først og fremst hva sønnen har lært sist time og fått beskjed om å øve mer på. Hun merker som et resultat av dette at også sønnen har blitt mye mer bevist på hva han har fått beskjed av læreren å jobbe mer med.

Kandidat 2:

Hans største forandring er hans bevisstgjøring av ”Hva er et godt læringsmiljø?” At det er en god klargjøring, at det skapes ro for eleven, mestrings følelse og gode tilbakemeldinger.

Han har oppdaget at enkle ting kan ha stor betydning. Eksempel på dette er hvor mye innstilling av sittestilling og speil kan ha og si for læringen. Sønnen er blitt såpass bevist på dette at han oppdager selv når han har glemt viktige innstillinger.

Kandidat 3:

Han trekker først og fremst fram at han føler seg mye tryggere på rollen sin, noe som gjør det lettere for han og veilede sønnen på hva han kan korrigere seg på. Tidligere hadde han problemer med å uttrykke seg på en slik måte at sønnen forsto hva han mente. Etter deltagelse på kursene føler han det er lettere å sette ord på ting og dermed lettere å motivere for handlinger og atferds endring. Han føler han tidligere satt med mye kunnskap som han ikke klarte å formidle til sønnen.

Kandidat 4:

Først og fremst merker han at han nå har en plan for kjøringen med sønnen. Tidligere var det mer tilfeldig hva de gjorde. Før de kjører snakker de sammen om hva som skal øves på samt ser filmsnutter av de ulike øvelsene som er tilgjengelig på vår nettside. Han er også mer bevist på å lære sønnen en miljø økonomisk kjørestil. Tidligere var han selv veldig tidlig med å kløtsje samt bremset på girene inn mot kryss. Etter kursene har han selv blitt mer bevist på å forandre denne kjørestilen og samtidig motivere sønnen til det samme.

Kandidat 5:

Det første hun måtte gjøre etter å ha deltatt på kursen var å avlære datteren de feil hun hadde lært henne. De føler begge at de nå snakker mer samme språk, slik eleven og lærer snakker.

Spørsmål 6. Har den du øvelseskjører med merket noen forandring på gjennomføringen av den ledsagerstøttede opplæringen dere praktiserer etter at du har gjennomgått disse to kursene?

Kandidat 1:

Hun forteller at sønnen ikke sier så mye, men hun merker helt klart på han at han virker tryggere en før moren deltok på kursene. Hun merker at de har det hyggeligere under kjøringen en før.

Kandidat 2:

Han hadde ikke begynt å øvelseskjøre med sønnen før han var ferdig med kursene. Han er eldst i kompisgjengen og har ikke eldre søsken. Dette gjør det vanskelig å svare på spørsmålet. Han virker imidlertid veldig motivert til å øvelseskjøre. Faren er ikke i tvil på at hans deltagelse på kursene har hatt en positiv effekt på forholdet dem i mellom.

Kandidat 3:

Sønnen mener at han og faren nå snakker samme språk i bilen. Han mener faren nå vet mer hva han snakker om og er bedre å formidle dette. Han opplever at øvelseskjøringen med moren ikke fungerer da hun ikke er helt på nett med hva som skal bedrives. De snakker ikke samme språk slik han og faren gjør.

Kandidat 4:

Sønnen uttrykker at han føler det er positivt at de nå har en plan for kjøringen. Sønnen merker at faren har vært på kurs. Det er litt mer system på den private øvelse kjøringen en tidligere, noe sønnen sitter pris på.

Kandidat 5:

Datteren reagerer på at moren nå sier mye annerledes enn før, men er glad for at det hun nå lærer samsvarer mer med det læreren formidler. De snakker mer samme språk kan man si.

Diskusjon rundt problemstillingen

Problemstillingen som er utgangspunktet for min videre drøfting er som følger:

”I hvilken grad har teoretisk kompetanseheving gjennom kursing påvirket ledsager sitt syn på sin kjøring, samt har dette påvirket gjennomføringen av den private øvelseskjøringen de bedriver?”

Som tidligere nevnt i oppgaven har jeg naturlig kommet i kontakt med mange foreldre. Dette først og fremst fordi jeg har jobbet for å få denne kontakten. Jeg har mang en gang forundret meg over hvor lite kontakt det i utgangspunktet er mellom elevens foresatte og læreren. I mine tre første år som trafikklærer var jeg ansatt ved en av Bergens største trafikkskoler. I løpet av de årene husker jeg knapt at noen av lærerne uten om meg selv tok initiativ til kontakt med foresatte. Jeg forsto fort viktigheten av en slik kontakt. Først og fremst for at foresatte skulle få et inntrykk av hva de faktisk betaler for. Jeg inviterer tidlig en av ledsagerne med på pedagogisk observasjon av en eller flere kjøretimer. Det slo meg hvor lite som skulle til for at den foresatte fikk respekt for meg som fagperson tiltross for min unge alder. Tilbakemeldingene var meget positiv på at ledsager ble invitert. Ikke sjelden er ledsager overrasket over at det er mulig å få lov til å bli med på en time. På jobben og i vennekretsen har de aldri opplevd at det har kommet et slikt tilbud. I mange andre sammenhenger hvor barn undervises er det ganske naturlig at foresatte får observere undervisningen og får samtale med lærer eller trener. Er vi som bransje redd for å dele vår kunnskap? Jeg registrerer at flere i

bransjen er negative til å tilby ledsagerkurs. Kollegaer virker oppriktig bekymret for at ledsager skal overta deres jobb. Er vårt arbeid som trafikklærer så enkelt at vi frykter for at en ledsager uten trafikklærerutdanning kan overta jobben vår. Ønsker egentlig bransjen at ledsagerne skal involvere seg mer? Det kan stilles spørsmålstegn med hvor mye bransjen gjør for å legge til rette for en god, trygg og effektiv privat kjøretrening.

Kontakten mellom trafikklærer, ledsager og elev: I forbindelse med denne kontakten med ledsager har jeg mange ganger stusset over hvor manglende kunnskap enkelte ledsagere har om elementære trafikkløyper som vikeplikt og plassering. Jeg opplever også at ledsagere som oftest ikke har nok kunnskap om hva som forventes av nivå på en førerprøvekandidat i 2012. Ledsagerne har som oftest mye kjøreefaring, men kvaliteten på deres egen kjøring er slik jeg opplever det i mange tilfeller meget mangelfull. Dette er noe jeg påstår uti fra de samtaler jeg har med ledsager. Kjell Sandal fra Bergen trafikkestasjon har også denne erfaringen etter å ha holdt kurs for foreldre og 15/16 åringer som skal i gang med øvelseskjøring. Han trekker blant annet frem at en del foreldre virker stresset og bekymret over sin til tider mangelfulle trafikale forståelse. Kim Jonassen fra Taxi1 Trafikkskole mener at det ofte er mangel på tekniske ferdigheter hos dem han er i kontakt med. Dagfinn Moe sin forskning på begynnelsen av 90 tallet avdekket også at kursing av ledsagere kunne medføre at den ledsagerstøttede opplæringen ble bedre grunnet at foreldrene måtte vurdere sin egen kjøreatferd. Mitt inntrykk er også at de fleste ledsagere ser på sin egen kjøring som bra eller over gjennomsnittet. Påfallende ofte forstår ikke ledsager hva årsaken er til at jeg som lærer mener eleven trenger mer trening for å bli trygg før en oppkjøring. Eleven er jo så utrolig flink mener ledsager.

FORVENTNINGER? Men hva kan vi forvente? De fleste som i dag fungerer som ledsagere har hatt langt mindre opplæring en hva som det blir lagt opp til i dag. En gjenganger i forbindelse med første møte med eleven er at ledsager sier han kun hadde noen få kjøretimer før oppkjøring. Kan vi forvente at en ledsager med så lite trafikkopplæring skal kunne bidra i trafikkopplæringen av sønn eller datter.

Ledsagerkurset: I forbindelse med mitt ledsagerkurs har jeg en del begrepsavklaring og hensikten med avklaringene er at ledsager skal forstå hva konkret som skal læres, hensikten med øvelsen og utførelse av den. Eksempler på dette er elementære øvelser som krypekjøring, bakkestart og kort stans ny start i motbakke. Tekniske øvelser som er helt nødvendig å beherske for å kunne tilfredsstille dagens førerprøvenivå. Jeg har sluttet å bli overasket over

hvor få av ledsagerne som selv praktiserer slik teknisk ferdighet i sin egen kjøring. Flere sitter med store øyne og helt tydelig lærer ny ting nå jeg viser film eksempler på øvelsene. Det er gjerne ikke så rart at ledsagere tar elever ut på motorveien på første kjøretur allikevel. Flere foreldre forstår ikke hensikten med at vi holder igjen elevene så lenge på teknisk nivå. Og hvorfor skulle de forstå det, når de ikke innehar kunnskap om hva som forventes. Ledsager ser ofte for seg at trafikkskolen tar eleven ut i alle slags trafikksituasjoner etter få timer. Dette er gjerne en forventning basert på hva de selv opplevde av trafikkopplæring for 20-30 år siden.

Oppfriskningskurset: I forbindelse med oppfriskningskurset jeg har arrangert tok jeg opp viktige trafikale temaer som vikeplikt, rundkjøring og miljøøkonomisk kjøring. Når det gjelder den miljøøkonomiske kunnskapen hadde jeg ingen forventninger om at deltagerne skulle ha noe særlig erfaring og kunnskap. Dette basert på at finnes trafikkklærere som ennå ikke har omstilt sin egen kjøring og opplæring i forhold til hva som forventes i henhold til dagens læreplan. Det forundret meg hvor forvirret flere av kursdeltagerne var over elementær kunnskap om for eksempel vikeplikt.

Endret ledsagerne syn på egen kjøring er et spørsmål i tråd med rapportens problemstilling, så burde jeg egentlig være overasket over manglende kunnskap? Da jeg begynte som trafikkklærer student i 2001 var jeg ydmyk, samt var litt bekymret for at min kommenterende kjøring og om kunnskap om trafikk var på høyde med medstudentene. Motivasjonen var på topp etter tre år med målbevisst jobbing for å komme inn på studiet. Jeg hadde nilest alt jeg kom over av relevant litteratur samt tatt meg selv i nakken og jobbet med egen kjøreatferd i flere år. Likevel var det med litt mage knip jeg entret kantinen første skoledagen. Jeg forsto fort at svært mange av studentene var erfarne yrkessjåfører. Frykten for å ikke kunne hevde meg faglig ble ikke mindre av denne oppdagelsen. Men frykten gikk fort over til en form for sjokktilstand da en av bilgruppens medlemmer med 30 års busserfaring velger å kjøre i 50+ gjennom hovedgaten i Stjørdal og med små skolebarn langs veien. Det ble ikke bedre da den samme sjåføren måtte stoppes da han vurderte å holde 60km/t over en planovergang. Når kommende trafikkklærerstudenter i en del tilfeller ikke har høyere nivå en dette, burde jeg vel ikke være så overasket over ledsagers manglende trafikal forståelse og kompetanse.

Ved oppfriskningskurset og i forbindelse med at jeg har hatt ledsagere i baksetet i kjøretimer slår det meg hvor takknemlig ledsager er etter endt kjøretur. Etter en liten time på veien uttrykker de ofte at en del brikker har falt på plass. Mange opplever og fått svar på faglige

spørsmål de har vært usikre på i årevis. Kanskje det burde vær obligatorisk med et par oppfriskningstimer før man startet med ledsagerstøttet opplæring?

Elevene forteller ofte at de opplever mengdetreningen som langt mer positiv etter ledsager har hatt sittet på en kjøretime. Eleven forteller at ledsager har mer respekt for læreren og er mer opptatt av hva læreren har lært eleven og hva som er årsaken til dette. Etter en slik kontakt med ledsager føler jeg som lærer at jeg får mer arbeidsro. Med det mener jeg at jeg opplever at ledsager spiller mer på lag med læreren og stoler mer på at læreren gjør den jobben de betaler for. Forskning Dagfinn Moe utførte på 90 tallet avdekket blant annet at kontakten og kommunikasjonen mellom skole, lærer og ledsager er svært viktig hvis den private skal fungere bra. (Moe 1996)

På en annen side opplever jeg det som svært vanskelig å få ledsagere til å delta på et ledsager eller oppfriskningskurs. Selv med positiv pressedekning i en av Bergens ledende aviser virker interessen meget laber. Selv når vi i perioder tilbyr kurset gratis til våre elevers ledsagere, uteblir den store responsen. Når jeg er i direkte kontakt med ledsagere avbryter ofte ledsager meg med å fortelle at dette har de ikke behov for. Selv nære bekjente sliter jeg med å få på kurs. Hva skyldes dette? Er aspirasjonsnivået til ledsager for høyt, eller er det en frykt for å få bekreftet sin manglende kompetanse? De fleste av mine kandidater innrømmet at de mest sannsynlig ikke ville deltatt på ledsagerkurset hvis de ikke hadde fått det gratis.

Mange trafikkskoler unnlater å tilby kurs da de mener det er en kamp å få elever til å melde seg på. Er det elevene som ikke ønsker eller er det foreldrene som ikke forstår behovet mange elever har for å få innlært ny kunnskap. Foreldre sier at han/hun kan jo bare lese boken og løser prøver på nettet et svaret enkelte foreldre svarer når vi anbefaler et 20 timers teorikurs.

Derimot var samtlige av mine fem kandidater strålende fornøyd med utbyttet de fikk av både ledsagerkurs og oppfriskningskurs. Men på tross av dette var flere tvilende til om de hadde stilt på oppfriskningskurset hvis det ikke var tilbudt gratis. Mens etter deltagelse ser de helt klart at dette hadde vært verd å bruke penger på.

Økonomi: Har vi som bransje et dårlig rykte? Er det slik at vi ikke oppleves som en ressurs men mer en som er satt til å loppe dem for penger. En av kandidatene trakk fram denne problemstillingen. Hun opplevde spesielt ledsager kurset som positivt da det skapte et tillitsforhold mellom dem og skolen. Hun fikk et bedre inntrykk for hva de betalte for. Når hun nå leser regningene fra skolen forstår hun hensikten med veiledningstimene og hva

kjøretest betyr og behovet for det. Hun uttrykker ” Uten denne infoen kunne det hele bli en grå masse med en sjåførlærer som tar alle pengene hennes”.

Samtlige av de fem kandidatene mener at kursingen har gjort dem mer bevist på sin egen kjøring. For flere har det startet en prosess som har medført endringer i deres kjørestil.

Fire av fem av kandidatene opplevde temaet ” miljø økonomisk kjøring ” som meget lærerikt og oppklarende. Flere av deltagerne trekker fram at de har fått ned forbruket og har oppnådd bedre flyt i sin egen kjøring. Flere av kandidatene trekker fram at økt bevisstgjøring på miljø økonomisk kjøring har bidratt til roligere og dermed mer defensiv kjørestil. En kandidat ser at han fortsatt kan ta seg i å kjøre aggressivt hvis han for eksempel er sent ute, men at han nå er i en prosess som medfører at han oftere reflekterer over sin egen kjørestil en før.

Temaet miljø økonomisk kjøring brukte jeg ca 30 min på. Det er for meg overraskende at en halv time med foredrag og filmvisning på dette temaet skal medføre såpass engasjement og endring i kjørestil. Kan det være lovnaden om økonomisk besparelse som er årsaken til at kandidatene virker så motiverte til å prøve ut denne kjørestilen?

REFLEKSJON: Fire av fem kandidater forteller at temaet rundkjøring ga dem mye på kurset. Flere opplever at de nå forstår hvordan en rundkjøring fungerer og er blitt mer bevist på at mange har forskjellig forståelse av rundkjøring. En kandidat trakk fram at han nå var mer bevisst på å unngå konflikt også inni rundkjøringen. Han var før kurset ikke klar over at man fikk vikeplikt ved feltskifter inni rundkjøringen. Flere trekker også fram at den generelle flyten er blitt bedre i rundkjøringer og at de helt klart bruker tegn mer presist enn før. Dette først og fremst fordi han nå forstår hensikten med aktivt tegnbruk bedre en før.

I dagens trafikk opplæring legges det stor vekt på å legge til rette for refleksjon og utvikle selvinnsikt hos elevene. Mange trafikkklærere inkludert undertegnede føler ofte at den private øvelseskjøringen virker mot sin hensikt. Med det mener jeg at ledsagers i mange tilfeller dårlige holdninger og kjørestil forurenses elevens tankegang og kvalitet på kjøringen.

Ved prosjektet oppstart hadde jeg troen på at det ville gi effekt. Jeg er imidlertid overasket over hvor mange prosesser som er satt i gang hos kandidaten etter bare få timers teoriformidling og diskusjon i grupper. Et konkret eksempel er at jeg har hatt gleden av å kjøre med sønnen til en av kandidatene mens dette prosjektet har pågått. Da han begynte hos meg hadde moren kjørt mye med han i følge henne selv. Det var imidlertid ikke spesielt bra

nivå på hans kjøring, samt hans motivasjon var helt elendig. Jeg fikk til ett samarbeid med moren som fungerte bra da hun deltok både på både ledsager kurs og oppfriskningskurs. Utviklingen og motivasjonen til både ledsager og elev steg mye. Gutten var rett og slett ikke til å kjenne igjen. Han uttrykte selv at han satt pris på at han og moren nå snakket mer ” samme språk ” og at de jobbet mer på samme måte som i kjøretimene. Da han for en måneds tid siden gikk opp til førerprøven, var det tilfeldigvis sammen med sensor Kjell Sandal ved Bergen trafikkstasjon han gjennomførte turen. Lite viste Sandal at det var sønnen til den engasjerte damen han observerte på vårt ledsagerkurs et halvt år tidligere. Da Sandal kom ut av bilen smilte han bredt og uttrykte stor begeistring over elevens høye nivå og naturlige kjøring. Det var rett og slett en fryd å sitte på kunne han fortelle. Gutten selv som normalt ikke sier mer en nødvendig var meget begeistret over de tilbakemeldingene sensor hadde gitt han. Sensor hadde blant annet spurt flere ganger om omfanget øvelseskjøring med ledsager.

Det er ikke vanskelig å hevde at privat øvelseskjøring har bidratt til at behovet for kjøretimer blir noe nevneverdig lavere eller høyere. Men i dette tilfellet hvor moren har deltatt på kurs og vært med på pedagogisk observasjon ser jeg kostnaden på hans førerkort ligger ca 20 % under gjennomsnittet. Mulig dette er tilfeldig, men jeg gleder meg til å se resultatet på flere elever fra kurs deltagerne. Kan det etter hvert dokumentere en slik kostnadsreduksjon, vil forhåpentligvis terskelen for å delta på ledsager kursene være lavere.

Tilbake til rapportens problemstillingen og jeg spør blant annet om hvordan ledsagers eventuelle endrede syn på egen kjøring har påvirket gjennomføringen av den øvelseskjøringen de bedriver. Resultatet jeg ser, er for meg overraskende positivt. Kursingen kandidaten har deltatt på har uten tvil startet prosesser som har en helt klar positiv effekt på utførelsen av den private øvelseskjøringen de bedriver.

La meg først analysere hva ledsageren til denne gutten som besto med slikt flott resultat mente om saken. Hun legger vekt på at hennes kommunikasjon med sønnen har blitt bedre under øvelseskjøring og at hun nå er mer konkret på hva de skal jobbe med. Hun er mer opptatt enn før av å kartlegge hva som sønnen har fått beskjed om å øvelseskjøre mer på av sin lærer. Hun mener selv at et resultat av hennes bevisstgjøring har bidratt til at sønnen nå selv er mye mer bevisst på hvilke lekser han har fått av kjørelæreren sin. Hun mener helt klart å se at sønnen virker tryggere og ikke minst at stemningen nå er hyggeligere enn før hun deltok på kursene.

KONKLUSJON:

Alle kandidatene trekker fram dette med økt motivasjon hos både ledsager og elev. En av kandidatene er ikke i tvil på at hans deltagelse på kursene har hatt en positiv effekt på forholdet dem i mellom. Flere av elevene trekker fram det positive i at de og ledsager nå snakker mye mer samme språk en før. En av kandidatene forteller at sønnens kjøring med moren ikke fungerer. Hun har ikke vært på kurs, og sønnen opplever at øvelseskjøringen med moren ikke fungerer da hun ikke er helt på nett med hva som bedrives. De snakker rett og slett ikke samme språk slik han og faren gjør. Jeg undrer meg over at det tilsynelatende kan vise seg at det ikke var mer som skulle til for å få relativt store endringer i ledsager sin gjennomføring av mengdetrening for sin sønn eller datter.

Om det skal konkluderes med at det er helt klart at kursingen av ledsager har mye for endring av syn på sin egen kjøring, skal jeg være litt forsiktig med, men ledsagerne uttrykker jo også dette selv. Jeg er personlig overrasket over hvor stor positiv effekt kunnskapsheving som virkemiddel for ledsagers syn på egen kjøreatferd, og at dette igjen påvirker kvaliteten på mengdetrening er gledelig. Det virker som kurset har fått positiv effekt for våre fem kandidater og deres elever. Målet mitt med teoretisk kunnskap og praktisk kjøreeerfaring med fokus på ledsager ved at samarbeidet mellom lærer, ledsager og elev skal jobbe som et team mot et felles mål. Dette har jeg til en viss grad oppnådd også før jeg begynte å tilby kurs, men jeg mener nå å kunne dokumentere at blant annet teoretisk kompetanse heving av ledsager har en meget positiv effekt på den private øvelseskjøringen de bedriver. Jeg vil på bakgrunn av resultatet av denne kandidatoppgaven jobbe for at en slik kursing bør tilbys alle ledsagere.

Det har vært en svært spennende, lærerik og innholdsrik prosess å jobbe med kandidatoppgaven.

Referanseliste

Moe, D. (1992) *Føreropplæring kl. B for 16 åringer*. Sintef Samferdselsteknikk. Trondheim

Moe, D (1996) *Evaluering av ledsagerstøttet opplæring til kl. B ved Otta videregående skole Oppland 1992-1995*. Sintef Samferdselsteknikk. Trondheim

Vegdirektoratet (2004) *Læreplan Førerforkortelse B og BE*, nr. 252. Håndbokserie. Oslo

Vegdirektoratet (2004) *Ny føreropplæring 2005*, nr. 260. Håndbokserie. Oslo.