

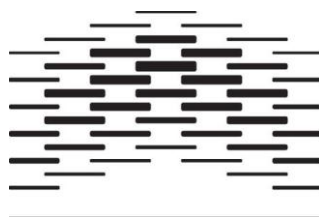
MASTEROPPGAVE
Avdeling for yrkesfaglærerutdanning
2013

Ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring klasse B
Del 1



Marianne Merli

Fakultet for lærerutdanning og internasjonale studier
Institutt for yrkesfaglærerutdanning



HØGSKOLEN I OSLO
OG AKERSHUS

Forord

Dette er slutten på en veldig lang prosess som startet høsten 2006. Da jeg begynte ved daværende Høgskolen i Akershus visste jeg ikke hva jeg hadde foran meg av arbeid. Jeg har alltid brent for enkeltindividet, og utgangspunktet var å kunne gjøre en noe for den som skal lære seg å kjøre personbil. Resultatet foreligger i form av «Ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring», som er del 2 av masteroppgaven.

For meg er ikke dette bare en masteroppgave, det er et resultat av et sterkt engasjement. Etter halvgått studie avsluttet jeg studiet, men fortsatte arbeidet med ledsagerveiledningen fordi jeg hadde en sterk indre drivkraft. Et ønske om å legge til rette for en trygg, sikker og forsvarlig privat øvelseskjøring av høy kvalitet.

Takket være min veileder Hæge Nore fant jeg veien tilbake til skolebenken etter fire års fravær. Uten hennes engasjement for at jeg skulle fullføre studiet, ville jeg ikke levert masteroppgaven og blitt ferdig med masterstudie i yrkespedagogikk. Hun fortjener en stor takk for sitt engasjement, sin tilstedeværelse og den veiledning hun har gitt meg.

Jeg vil også takke alle som har bidratt i forsknings- og utviklingsarbeidet med ledsagerveiledningen. Ledsagerveiledningen ville ikke blitt til uten dere. Sammen håper jeg vi kan utgjøre en forskjell for framtidens ledsagere og øvelseskjørere i privat øvelseskjøring.

Lillestrøm, 9.mai 2013

Marianne Merli

Marianne Merli

Sammendrag

Denne masteroppgaven handler om et forsknings- og utviklingsarbeid, med tema ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring klasse B. Det gjøres oppmerksom på at dette er en masteroppgave i to deler. Del 1 handler om hvordan ledsagerveiledningen ble til, og hvilket kunnskapsgrunnlag den bygger på. Del 2 er selve ledsagerveiledningen. Del 2 er klausulert, da det foreligger en kontrakt om bokutgivelse på ledsagerveiledningen.

Temaet for masteroppgaven er fra et komplekst felt. Privat øvelseskjøring er en oppgave som foregår i en privatbil, mellom en ledsager og en øvelseskjører som ofte står i nær relasjon til hverandre. Masteroppgaven har i seg elementer fra pedagogikk, didaktikk, føreropplæring, trafikkpsykologi og trafiksikkerhet.

Ledsagerveiledningen ble til etter et ønske fra elever ved en trafikkskole om hjelp til privat øvelseskjøring. De ønsket at ledsagere skulle være flinkere til å lære bort å kjøre bil. Ledsagerveiledningen bygger på to problemstillinger.

1. Hvordan utarbeide en ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring?
2. Hvilken nytteverdi kan en slik ledsagerveiledning ha?

For å svare på problemstillingene er det benyttet eksplorerende design. Aksjonsforskning og ulike kvalitative metoder er benyttet.

Førsteutkastet til ledsagerveiledningen er utarbeidet ved hjelp av diskusjoner med andre trafikklærere. For å måle nytteverdien av ledsagerveiledningen, ble det iverksatt aksjonsforskning hvor ledsagerveiledningen ble prøvd ut i sin rette kontekst, av ledsagere og øvelseskjørere. Ved hjelp av logg fra ledsagere og øvelseskjørere, videofilming av privat øvelseskjøring, kvalitativt intervju og observasjon ble nytteverdien av ledsagerveiledningen målt. Endringer i ledsagerveiledningen kom som følge av aksjonene. Ledsagerveiledningen har også blitt fagfellevurdert i forbindelse med at den er antatt ved et forlag. Fagfellevurderingen førte til endringer i ledsagerveiledningen.

Ledsagerveiledningen finner støtte i tidligere forskningsarbeid, og søker å være et svar på en konklusjon i rapport 675/2003 fra Transportøkonomisk institutt (TØI). Et av punktene i konklusjonen handler om å utarbeide et hefte for ledsagere. I rapporten nevnes at det

bør det legges vekt på rollen som ledsager i et slikt hefte. Ledsagerveiledningen retter seg direkte til ledsagere, og søker å hjelpe ledsagere med å lære bort å kjøre bil på en pedagogisk, trygg og forsvarlig måte.

Ledsagerveiledningen forholder seg til ulike lover, forskrifter og rapporter. Mest sentrale er Læreplanen for klasse B, rapport 675/2003 fra TØI og en rapport fra Universitet i Åbo som heter «Førerkompetanse i et hierarkisk perspektiv; Konsekvenser for føreropplæringen». Den didaktiske relasjonsmodellen er benyttet for å utvikle en ledsagerveiledning som er funksjonell for alle ledsagere. Mesterlære og voksenpedagogikk er tema som er berørt for å utvikle ledsagerveiledningen.

I masteroppgaven drøftes de etiske utfordringene ved ledsagerveiledningen. Reliabiliteten og validiteten av FOU-arbeidet og ledsagerveiledningen blir også diskutert. Til tross for det lille utvalget i aksjonene, konkluderes det med at ledsagerveiledningens validitet er ivaretatt ved de mange metodene som er benyttet. Det konkluderes med at ledsagerveiledningen har høy nytteverdi for ledsagere i privat øvelseskjøring.

Summary: Layman guidance for driving

This thesis is about a research and development, with the topic “layman guidance for driving” for the purpose of private driving practice class B. Please note that this thesis is divided in two parts. Part 1 is about how the layman guidance for driving was made, and on what knowledge it is based. Part 2 is the layman guidance for driving. Part 2 is claused because there is a contract for a book release of the layman guidance for driving.

The topic of this thesis is from a complex field. Private driving practice is done in a private car, with a layman and a learner driver who are often in a close relation to each other.

This thesis has elements from pedagogic, didactic, driver training, psychology and road safety.

The layman guidance for driving was made to meet the request of a wish from students of a driving school. They wanted guidance to private driving practice. They wished for the laymen to be better at teaching how to drive a car. The layman guidance for driving is based on two issues.

1. How to develop a layman guidance for driving to private driving practice.
2. What is the usefulness of such a layman guidance for driving?

To answer these issues there has been used exploratory design, as well as action research and qualitative methods.

The first draft of the layman guidance for driving is developed from discussions with other driving instructors. To measure the usefulness of the layman guidance for driving, action research was implemented in its right context, by laymen and learner drivers. The layman guidance for driving is tested by a small selection of people. The usefulness was measured from videos of private driving practice, qualitative interviews and observations and the experience from the laymen and the learner drivers. The changes in the layman guidance for driving came as a natural cause of the action research.

The layman guidance for driving has also been peer reviewed in connection with that it is assumed by a publisher. The peer review led to changes in the layman guidance for driving.

The layman guidance for driving is supported by previous work of research and intends to be an answer to the conclusion in report 675/2003 from the Institute of Transport Economics (ITE). One of the points in the conclusion is to develop a guidance for laymen. The report states that in such a guidance the role of the layman is very important. The purpose of the layman guidance for driving is to help the laymen to teach driving a car in a pedagogic, safe and proper way.

The layman guidance relate to various laws, regulations and reports. The most important is the teaching curriculum for class B, report 675/2003 from ITE and a report from the University in Åbo which is called "Førerkompetanse i et hierarkisk perspektiv; Konsekvenser for føreropplæringen."

The didactic relational model has been used to develop a layman guidance for driving, which can be functional for all laymen. Teacher learning and adult education are topics that has been affected to develop the layman guidance for driving.

The ethical challenges in the layman guidance for driving is discussed in this thesis, as well as the reliability and validity of the work of research and development and the layman guidance for driving. Despite of the small amount of people in the action research, the conclusion is that the validity of the layman guidance for driving is taken good care of according to the various methods which has been used. The conclusion is that the layman guidance for driving is of great value to laymen in private driving practice.

Innholdsfortegnelse

Forord	I
Figurliste	VIII
Tabelliste.....	VIII
Kapittel 1 – Innledning.....	1
Masteroppgavens form	1
Bakgrunn	2
Problemstilling	2
Utarbeidelse av ledsagerveiledning.....	3
Ledsagerveiledning som masteroppgave	3
Oppbygningen av masteroppgaven.....	3
Kapittel 2 - Forskningsdesign.....	5
Forsknings- og utviklingsarbeid	5
Eksplorerende design.....	6
Bakgrunn for å velge aksjonsforskning som metode.....	7
Aksjonsforskning i forbindelse med ledsagerveiledningen	8
Medforskere i aksjonsforskningen.....	9
Oppsummering og videre framdrift.....	11
Kapittel 3 – Metode	12
Ledsagerveiledningens strategiske plass i samfunnet.....	12
Metodevalg i arbeidet med ledsagerveiledningen	12
Bakgrunn for valg av metode.....	13
Tidslinje for ledsagerveiledning inkludert metoder	14
Dokumentanalyse	17
Diskusjon som metode	18
Logg.....	18
Video	19
Kvalitativt intervju.....	20
Kvantitativ undersøkelse	21
Observasjon	21
Skrivekurs.....	22
Fagfelleevaluering	22

Oppsummering og videre framdrift.....	22
Kapittel 4 – Gjennomføringen av FOU-arbeidet.....	23
Fase 1, vår 2007	23
Fase 2, høst 2007 – vår 2008	29
Fase 3, høst 2008 – vår 2011	36
Fase 4, høst 2011 – høst 2012	40
Fase 5, høst 2012 – vår 2013	45
DRM-modell for privat øvelseskjøring.....	48
Oppsummering og videre framdrift.....	50
Kapittel 5 – Kunnskapsgrunnlag	51
Mål	51
Innhold.....	52
Rammefaktorer.....	53
Læreforutsetninger.....	56
Vurdering	58
Læreprosess.....	59
Voksenpedagogikk	61
Oppsummering og videre framdrift.....	64
Kapittel 6 – Drøfting	65
Ethiske utfordringer	65
Ordlyden «kunnskaper» og «ferdigheter»	69
Aksjonenes pålitelighet og betydning.....	70
Reliabilitet og validitet	72
Ledsagerveiledningens konseptuelle generalisering.....	73
Oppsummering og veien framdrift	75
Kapittel 6 – konklusjon	76
Konklusjon og veien videre	76
Kildeliste	77

Vedlegg

Vedlegg A: Bekreftelse på forfatterkontrakt

Vedlegg B: Telefonintervju med trafikkklærer

Vedlegg C: Logg fra elev A

Figurliste

Figur 1: Ledsagerveiledningen som masteroppgave, side 1

Figur 2: Tidslinje for ledsagerveiledningen, side 16

Figur 3: Trinnene i føreropplæringen, side 24

Figur 4: Trollveggen, side 39

Figur 5: DRM for privat øvelseskjøring, side 49

Figur 6: Kompetansegap, side 65

Figur 7: Pådrivere, side 66

Tabelliste

Tabell 1: GADGET-matrisen, side 26

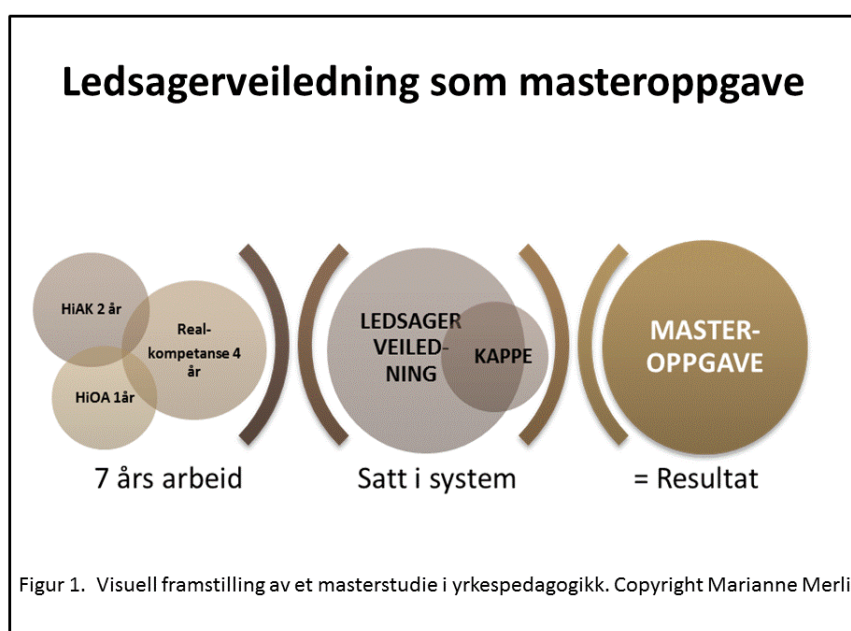
Kapittel 1 – Innledning

Masteroppgavens form

Dette er en masteroppgave som er bygget over en annen lest enn en ordinær masteroppgave. Oppgaven består av to deler. Del 1 er en kappe som handler om hvordan ledsagerveiledningen ble til, og hvilket kunnskapsgrunnlag den bygger på. Del 2 er «Ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring». Del 2 er klausulert, da det foreligger en kontrakt om bokutgivelse.

Bakgrunnen for denne formen for masteroppgave er hvordan masterstudiet er gjennomført. Masterstudiet i yrkespedagogikk er tatt på deltid. Studiet er normert til 4 år deltidsstudium. De to første årene er tatt ved Høgskolen i Akershus (HiAK) i perioden 2006 – 2008. Etter to år ble studiet avsluttet. Imidlertid fortsatte det systematiske arbeidet med å utvikle ledsagerveiledningen. Ledsagerveiledningen ble utviklet til et manus, og antatt ved et forlag (vedlegg A).

Mastergradsstudiet ble tatt opp igjen ved nåværende Høgskolen i Oslo og Akershus (HiOA) høsten 2012. Arbeidet som er lagt ned i ledsagerveiledningen i løpet av de fire årene utenom HiAK/HiOA ble godkjent som realkompetanse, og dette ble tellende som et av de fire årene i utdanningen. Masteroppgaven i masterstudiet i yrkespedagogikk leveres våren 2013, syv år etter påbegynt utdanning. Visuelt kan dette framstilles slik:



Bakgrunn

Faglig bakgrunn

Jeg er utdannet adjunkt med opprykk, samt trafikklærer for personbil og tyngre kjøretøy. Da jeg begynte ved HiAK høsten 2006, arbeidet jeg som trafikklærer både på lette og tunge kjøretøy. I og med at jeg hadde mest erfaring fra opplæring i lette kjøretøy, valgte jeg i masterstudiet å rette fokus mot faglige arbeider innenfor dette området, som på fagspråket heter førerkortopplæring klasse B.

Bakgrunn for å utvikle en ledsagerveiledning

Forskningsspørsmålet i prosjektoppgave 1 ved masterstudiet i yrkespedagogikk var «Hva ønsker du mer hjelp med for å klare førerkortet?». Et åpent spørsmål som ble stilt til mine elever, samt elevene til min faglige leder ved avdelingen jeg arbeidet ved. Min førforståelse av eget praksisfeltet førte til at jeg var forutinntatt og forventet at elevene ville svare at de ønsket hjelp med teori. Høsten 2006 var strykprosenten på teoriprøvene klasse B meget høy. Landsgjennomsnittet viste at kun 34 % bestod teoriprøven (Statens vegvesen, 2013a).

Svarene fra elevene stod ikke i samsvar med min førforståelse. Det store flertallet av elevene svarte at de ønsket at ledsagerne de øvelseskjørte med privat skulle ha mer kunnskap om hvordan de skulle lære bort å kjøre bil.

For å nå ledsagerne, vurderte jeg det slik at en ledsagerveiledning ville være den beste metoden. Dermed startet forsknings- og utviklingsarbeidet (FOU-arbeidet) med å utarbeide en ledsagerveiledning.

Problemstilling

Ledsagerveiledningen og masteroppgaven bygger på to problemstillinger.

1. Hvordan utarbeide en ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring?
2. Hvilken nytteverdi kan en slik ledsagerveiledning ha?

Problemstillingene har resultert i ledsagerveiledningen slik den foreligger nå. Problemstillingene blir forsøkt besvart i denne masteroppgaven for å belyse ledsagerveiledningens innhold og kunnskapsgrunnlaget den bygger på.

Utarbeidelse av ledsagerveiledning

Våren 2007 startet arbeidet med å utvikle en ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring.

Første del av ledsagerveiledningen består av tekniske øvelser, og ble utviklet i tråd med Lærerplan førerkort klasse B og BE. For å måle nytteverdien ble ledsagerveiledningens første del utprøvd i et lite forskningsprosjekt perioden høsten 2007 – våren 2008.

Nytteverdien ble målt på bakgrunn av informasjon skaffet gjennom utprøvelse av ledsagerveiledningen. Det var udelt positive tilbakemeldinger fra både ledsagere og de som lærte seg å kjøre bil, heretter kalt øvelseskjørere. En trafikklærer som uvitende fikk en elev som hadde deltatt i forskningsprosjektet, uttalte seg i etterkant meget positivt om elevens nivå på den første kjøretimen.

Tilbakemeldingene fra ledsagere, øvelseskjørere, medstudenter, lærere og trafikklærere, samt kunnskapen jeg hadde innhentet via min eksamensoppgave, gjorde at jeg ikke klarte å legge fra meg ledsagerveiledningen etter at studiet ved HIAK ble avsluttet etter halvgått tid. Ledsagerveiledningen ble videreutviklet gjennom flere år, til å omfatte både tekniske og trafikale øvelser. For å utarbeide og kvalitetssikre ledsagerveiledningen fikk jeg hjelp fra kolleger og bekjente som bedrev øvelseskjøring, samt fagpersoner fra blant annet Lillestrøm Trafikkstasjon og bransjeorganisasjonen Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund.

Ledsagerveiledning som masteroppgave

Da ledsagerveiledningen ble antatt ved et forlag, søkte jeg HiOA om å fullføre studiet på bakgrunn realkompetansen jeg hadde tilegnet meg gjennom arbeidet med ledsagerveiledningen, samt målet jeg hadde nådd ved å få antatt ledsagerveiledningen. Resultatet av denne søknaden ble at jeg ble tatt opp igjen ved masterstudiet som sisteårsstudent. Ledsagerveiledningen kunne leveres som selve masteroppgaven, sammen med en såkalt kappe til.

Oppbygningen av masteroppgaven

Masteroppgaven leveres inn i to deler. «Ledsagerveiledning», samt denne kappen til boken.

Kappen er inndelt i syv kapitler.

- Kapittel 1 inneholder en forklaring om selve innholdet masteroppgaven.
- Kapittel 2 omhandler forskningsdesignet.
- Kapittel 3 er et metodekapittel.
- Kapittel 4 er et gjennomføringskapittel som omhandler fasene og aksjonene i FOU-arbeidet med ledsagerveiledningen.
- Kapittel 5 er et kunnskapskapittel, med særlig vekt på Den didaktiske relasjonsmodellen, herunder mesterlære og kjøreprosess som læreprosess.
- Kapittel 6 er et drøftingskapittel. Her drøftes masteroppgaven, herunder ledsagerveiledningen, samt etiske problemstillinger rundt ledsagerveiledningen. Masteroppgavens validitet, reliabilitet og generalisering diskuteres også.
- Kapittel 7 er avsluttende kapittel som inneholder en konklusjon, samt muligheter for videre forskning på ledsagerveiledningen.

Kapittel 2 - Forskningsdesign

Problemstillingene for masteroppgaven

Ledsagerveiledningen bygger på to problemstillinger.

3. Hvordan utarbeide en ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring?
4. Hvilken nytteverdi kan en slik ledsagerveiledning ha?

For å søke å finne svar på problemstillingene på en best mulig måte ble det tatt valg om type forskningsdesign. Ledsagerveiledningen, slik den foreligger nå, ble til gjennom forsknings- og utviklingsarbeid. Det er benyttet eksplorerende design innen aksjonsforskning.

Forsknings- og utviklingsarbeid

Ledsagerveiledningen er et FOU-arbeid i tråd med definisjonen fra The Organisation for Economic Co-operation and Development [OECD](Bø, 1995, p. 11). Med et utviklingsarbeid «... er hovedhensikten *endring* med tanke på å *forberede* eksisterende praksis. Endringen kan bestå av innføring av nye arbeidsmetoder, hjelpemidler eller funksjoner» (Bø, 1995, p. 12). Det er seks krav for at et FOU-arbeid skal karakteriseres som seriøst. Disse seks kravene er:

1. Etterprøvbarehet
2. Fordomsfrihet og forkastbarhet
3. Empirisk støtte
4. Presisjon
5. Systematisk sammenheng
6. Bredde, relevans (Bø, 1995, pp. 9,10)

FOU-arbeid i ledsagerveiledningen

Ledsagerveiledningen oppfyller kravene til et FOU-arbeid.

Etterprøvbarehet: Del 1 i masteroppgaven beskriver anvendte kilder, metoder og framgangsmåter på en slik måte at FOU-arbeidet kan etterprøves og gjentas av andre. Dette er beskrevet i kapittel 3.

Fordomsfrihet/forkastbarhet: Nytteverdien i ledsagerveiledning er målt ved utprøving av ledsagerveiledningen. Hadde tilbakemeldingene fra ledsagere og øvelseskjørere vært negative, ville arbeidet blitt lagt ned. De positive tilbakemeldingene fra ulike hold var drivkraft for å fullføre FOU-arbeidet uten å være registrert student. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 6.

Empirisk støtte: Å utarbeide et veiledningshefte for ledsager er i tråd med konklusjonen og avsluttende kommentar i TØI-rapport 675/2003, "Omfang av privat øvelseskjøring blant ungdom på 16 og 17 år" av Per Ulleberg. Ledsager ønsker et grundig veiledningshefte, og rapporten anbefaler at det i et slikt hefte legges vekt på ledsagers rolle, samt tips til ledsagers lærestil (Ulleberg, 2003, p. 39). Dette er beskrevet nærmere i kapittel 4.

Presisjon: Alle ledsagere og øvelseskjørere som har prøvd ut ledsagerveiledningen har uttrykt seg meget positivt om ledsagerveiledningen. Entydige utsagn tyder på at konklusjonen for at ledsagerveiledningen har høy nytteverdi er korrekt.

Systematisk sammenheng: Det er arbeidet systematisk i arbeidet med ledsagerveiledningen, noe masteroppgaven søker å forklare gjennom hele Del 1.

Bredde, relevans: Konklusjonen som trekkes er at ledsagerveiledningen har høy nytteverdi for flere enn de som har vært med på i forskningsarbeidet.

Ledsagerveiledningens konseptuelle generalisering diskuteres i kapittel 6.

Eksplorerende design

For å finne svar på problemstillingene i FOU-arbeidet er det benyttet eksplorerende forskningsdesign. Eksplorerende forskningsdesign benyttes når det skal forskes på et område for første gang, og det finnes få forkunnskaper og uklare referanserammer (Høgskolen i Oslo, 2002). En eksplorerende undersøkelse er ofte basert på kvalitative tilnærminger, med små utvalg. (Grønmo, 2004, p. 86). Få aktører er med i forskningsarbeidet rundt nytteverdien av ledsagerveiledningen, og utvalget tendenserer mot et pragmatisk utvalg. Et pragmatisk utvalg er ikke sammensatt eller konstruert på en slik måte at det danner grunnlag å sikre systematisk generalisering ved gjennomføring av undersøkelsen. Eksplorerende undersøkelser med pragmatisk utvalg benyttes ofte ved

forundersøkelser, og danner grunnlag for videre forskning på området (Grønmo, 2004, p. 86).

FOU-arbeidet med ledsagerveiledningen er foretatt på en rekke ulike arenaer, med relativt varierende mengde aktører og informanter fra hver arena. Noen av disse aktørene er medforskere i aksjonsforskningen. Medforskerne omtales senere i dette kapittelet.

Bakgrunn for å velge aksjonsforskning som metode

I prosjektoppgave 1 i masterstudiet fant jeg ut at elevene ønsket hjelp med øvelseskjøringen. Eleven begrunnet ønsket med utsagn som:

Jeg skulle ønske mamma kunne forklare på en sånn måte som du gjør.

Hvis pappa hadde fortalt meg om gripepunktet, så hadde jeg lært meg å kjøre i gang uten kenguruhopp.

Pappa sier ingenting, vi bare kjører rundt. Jeg lærer mye mer når du stiller spørsmål eller minner meg på ting.

En trafikk lærer treffer som regel ikke foreldrene til eleven, ledsageren opptre kun på hjemme-arenaen. For å tilby ledsagere hjelp og veiledning måtte jeg finne en måte å dele min kunnskap og erfaring om pedagogikk og trafikkopplæring på. En ledsagerveiledning til bruk hjemme i den private øvelseskjøringen ville være den mest effektive måten å nå ledsagere på.

Å utvikle og kvalitetssikre en ledsagerveiledning kunne jeg ikke gjøre alene kun basert på kunnskap og erfaring innen pedagogikk og førerkortopplæring. Jeg trengte hjelp til både å utvikle og å kvalitetssikre ledsagerveiledningen, samt måle nytteverdien av denne. Kun i et samspill med andre fagpersoner, og i et tett samarbeid med ledsagere og øvelseskjørere, ville jeg kunne utvikle en ledsagerveiledning med faglig tyngde og høy nytteverdi. Derfor ble aksjonsforskning vagt som forskningsmetode.

Aksjonsforskning i forbindelse med ledsagerveiledningen

Ledsagerveiledningen er ment for bruk av ledsagere i forbindelse med privat øvelseskjøring. Målgruppen for ledsagerveiledningen er ledsagere, men det var i utgangspunktet elevene ved trafikkskolen der jeg arbeidet som ønsket hjelp med den private øvelseskjøringen. For å søke å finne svar på problemstillingen om hvilken nytteverdi en slik ledsagerveiledning kan ha, måtte aksjonene skje i praksisfeltet hvor ledsagere og øvelseskjørere befinner seg. At aksjonene skjer i praksisfeltet er et kjennetegn ved aksjonsforskning. Aksjonsforskning er en samfunnsvitenskapelig metode som først ble utviklet av Kurt Lewin på 1930- og 1940 tallet, og videreutviklet i Storbritannia på 1970 tallet gjennom undersøkelser gjennomført av blant annet John Elliot, Jack Whitehead, Wilf Carr og Stephen Kemmis (Whitehead & McNiff, 2006, p. 21). I tillegg til at aksjonsforskning kjennetegnes ved at en forsker gjennomfører forskning på og i eget praksisfelt, er et annet kjennetegn at skillet mellom forsker og de det forskes på er svakere i aksjonsforskning enn i tradisjonell forskning. De det forskes på i aksjonsforskningen er selv delaktige i aksjonene, slik som ledsagere og øvelseskjørere er delaktige i aksjonene i forbindelse med ledsagerveiledningen. Under aksjonsforskningen med ledsagerveiledningen oppstod situasjoner hvor en aksjon frembragte behov for en ny aksjon for å innhente mer informasjon om det temaet det ble forsket på. Ledsagere og øvelseskjørere var delaktige i planleggingen av nye aksjoner, eksempelvis videofilming. At aktører er delaktige i planlegging er et typiske kjennetegn ved aksjonsforskning (Dahlback, 2012; Kjartan s. Kversøy, 2007). Aksjonsforskning en demokratisk prosess hvor forskeren etter hvert kan opptre som en prosjektleder (Dahlback, 2012, p. 88) mens deltakerne blir medforskere. Målet med aksjonsforskning i forbindelse med ledsagerveiledningen er å tilføre praksisfeltet «privat øvelseskjøring» ny kunnskap som kan føre til en endring som er positiv for praksisfeltet.

Utprøvelsen av ledsagerveiledningen måtte foregå under privat øvelseskjøring, med tilbakemeldinger fra både ledsagere og øvelseskjørere. Utprøvelse av ledsagerveiledningen med tilbakemeldinger fra ledsagere og øvelseskjørere i form av logg var den opprinnelige påtenkte aksjonen. Funn i FOU-arbeidet med ledsagerveiledningens tekniske øvelser førte til nye problemstillinger. For å finne svar på de nye

problemstillingene ble nye aksjoner iverksatt. Metodene i FOU-arbeidet utviklet seg til blant annet videofilming og kvalitativt intervju.

De opprinnelige planene for FOU-arbeidet med ledsagerveiledningen var å videreutvikle ledsagerveiledningen til også å omfatte trafikale øvelser. Etter den første aksjonen gjennomført 2007/2008, skulle hele ledsagerveiledningen utprøves i en ny aksjon. Utvalget av ledsagere og øvelseskjørere skulle delta i aksjonen skulle skje ved et strategisk utvalg for å sikre ledsagerveiledningens generalisering. Imidlertid ble studiet avsluttet etter halvgått tid, og rammene for de opprinnelige planene for FOU-arbeidet endret. Likevel ble det arbeidet strukturert og metodisk videre med ledsagerveiledningen selv om jeg ikke lenger var registrert student. Ledsagerveiledningen ble utprøvd av venner og bekjente i aksjoner uten bruk av logg, men med muntlige tilbakemeldinger. Etter hvert som ledsagerveiledningens trafikale del ble utviklet oppstod nye problemstillinger. For å løse disse, ble flere metoder tatt i bruk. Metodene utviklet seg til å omfatte observasjon for å få nødvendige kunnskap for å utvikle en fullverdig ledsagerveiledning. Observasjon ble foretatt under privat øvelseskjøring både med og uten ledsagerveiledning. Aksjonene førte til nye funn og endringer i ledsagerveiledningen. Observasjon og samspill med ledsagere førte til nye problemstillinger. For å finne svar på forskerspørsmålet «Hva lurer en ledsager på i forbindelse med privat øvelseskjøring», måtte det gjennomføres en ny aksjon. I denne aksjonen ble observasjon som metode benyttet under et mengdetreningsmøte avholdt ved Lillestrøm Trafikkstasjon, i regi av Statens vegvesen. Samarbeidet med trafikkstasjonen er med på å sikre det faglige innholdet i ledsagerveiledningen.

Aksjonene i aksjonsforskningen er nærmere beskrevet i kapittel 3, metodekapittelet.

Medforskere i aksjonsforskningen

Ledsagerveiledningen hadde ikke blitt til uten ulike informanter og aktører. De ulike informanter og aktører som har bidratt i utviklingen av ledsagerveiledningen er min mentor, ledsagere og øvelseskjørere som har prøvd ut ledsagerveiledningen, andre trafikklærere, inspektører ved Lillestrøm Trafikkstasjon, ledsagere som deltok på mengdetreningsmøte ved Lillestrøm trafikkstasjon, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund [ATL], samt det faglige nettverket til ATL som er involvert i

ledsagerveiledningen. Noen av disse aktørene er å anse som medforskere i dette aksjonsforskningsprosjektet, da de har hatt spesielt viktige roller i FOU-arbeidet med ledsagerveiledningen.

Mentor

Min mentor fra da jeg var nyutdannet trafikklærer, var sterkt delaktig i utviklingen av ledsagerveiledningen. Hans genuine interesse for faget trafikkopplæring og interessen for det enkelte individ, bidro til mange interessante diskusjoner under utviklingen av ledsagerveiledningen. I tillegg til å diskutere øvelsene, leste han gjennom alle de tekniske øvelsene etter hvert som de ble skrevet, og kom med innspill til endringer.

Øvelseskjørere og ledsagere

Ledsagere og øveleseskjørere i aksjonsforskningen skoleåret 2007/2008 har en viktig rolle. De ble plukket ut ved en tilfeldighet. Våren 2007 spurte en av mine lastebilelever om jeg hadde noen råd angående privat øvelseskjøring klasse B. Førsteutkastet til Ledsagerveiledningens del om tekniske øvelser var da ferdig, og neste del av FOU-arbeidet var å prøve ut ledsagerveiledningen. Min lastebilelev ble forespurt om han ville delta i forskningsprosjektet, noe han takket ja til. Han hadde to kamerater som også spurte om å få delta i forskningsprosjektet. Alle skulle kjøre med døtrene sine. Totalt seks personer skulle delta i utprøvingen av ledsagerveiledningen, hvorav tre menn i alderen 40 – 50 år og tre jenter i alderen 17-21 år. Det ene paret frafalt etter første øvelse, da de ikke fant tid til å gjennomføre øvelseskjøringen.

De to gjenværende ledsagere på 40 og 50 år og deres øvelseskjørere på 18 og 21 år gav verdifulle tilbakemeldinger i form av loggskrivning etter hver øvelse. På bakgrunn av loggen oppstod en del endringer i ledsagerveiledningen. Deres tilbakemeldinger gjorde meg oppmerksom på ting som fungerte meget godt, godt og mindre godt. De kom også med ønsker om innhold i ledsagerveiledningen. Ved hjelp av deres tilbakemeldinger ble det tatt en del valg som har vært med på å utvikle ledsagerveiledningen foreligger slik den nå gjør.

Trafikklærer X

En annen trafikklærer, heretter kalt trafikklærer X, var også delaktig i FOU arbeidet med ledsagerveiledningen. Han deltok i diskusjoner om ulike metoder å gjennomføre de

tekniske øvelsene på. Han kom med forslag til skriftlige formuleringer. I tillegg leste han gjennom de tekniske øvelsene i ledsagerveiledningen og kom med forslag til endringer. Han var delaktig i planlegging og gjennomføring av videofilming av øvelseskjøringen til de to ledsagerne og deres øvelseskjørere.

Totalt seks medforskere

Medforskere i FOU-arbeidet med ledsagerveiledningen er følgende: Min mentor, trafikkklærer X, to ledsagere og to øvelseskjørere.

Oppsummering og videre framdrift

I dette kapitlet er forskningsdesignet for masteroppgaven beskrevet.

Forskningsdesignet er eksplorerende forskningsdesign, og ledsagerveiledningen er et resultat av FOU-arbeid med seks medforskere. Aksjonsforskning er benyttet i FOU-arbeidet. Neste kapittel vil omhandle de ulike metodene som er benyttet i FOU-arbeidet.

Kapittel 3 – Metode

I FOU-arbeidet med ledsagerveiledningen har eksplorerende aksjonsforskning vært designet. For å komme fram til det endelige resultatet av ledsagerveiledningen, ble det gjennomført flere aksjoner og benyttet ulike metoder. Dette kapittelet vil handle om samfunnsvitenskapelige metoder, og de ulike metodene som er benyttet i aksjonsforskningen/FOU-arbeidet.

Ledsagerveiledningens strategiske plass i samfunnet

Ledsagerveiledningen er utviklet med bakgrunn i elevenes ønske om hjelp med privat øvelseskjøring. Ønsket kom på bakgrunn av forskerspørsmålet «Hva ønsker du mer hjelp med for å klare førerkortet?». Føreropplæringens styringsdokumenter og læreplan for førerkort klasse B er utgitt av Statens vegvesen. Statens vegvesen er plassert under samferdselsdepartementet. FOU-arbeidet med ledsagerveiledningen må derfor sees i lys av et samfunnsvitenskapelig perspektiv.

Metodevalg i arbeidet med ledsagerveiledningen

Hvilken metode som skulle velges for å utvikle og måle nytteverdien av ledsagerveiledningen måtte velges ut fra problemstillingene:

1. Hvordan utarbeide en ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring?
2. Hvilken nytteverdi kan en slik ledsagerveiledning ha?

Bakgrunnen for problemstillingene bygger på et ønske fra elever ved en trafikkskole om hjelp til privat øvelseskjøring. Dette resulterte i at jeg som forsker ønsket å bidra til å utvinne ny kunnskap for å heve kvaliteten på den private øvelseskjøringen.

Privat øvelseskjøring foregår ikke av profesjonelle yrkesutøvere. Rollen som ledsager besittes av mange forskjellige mennesker med ulik bakgrunn. Det er trafikklærerne som sitter på profesjonskunnskapen. For å utarbeide problemstillingene måtte det foretas et valg om at jeg som trafikklærer ville dele min kunnskap med ledsagere. Etiske utfordringer i forbindelse med dette valget er nærmere beskrevet i kapittel 6.

For å svare på problemstilling 1, «Hvordan utarbeide en ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring» ble det først foretatt litteraturstudier og dokumentanalyse av styringsdokumenter og rapporter. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 4. For å

utarbeide ledsagerveiledningen ble det også ført diskusjoner med mentor og trafikklærer X. Innholdet i diskusjonene var ulike måter å lære bort ulike øvelser på, og hvilken av disse som fungerte best for gjennomsnittseleven. Deretter ble førstutkastet til øvelsene i ledsagerveiledningen skrevet.

For å søke svare på problemstilling 2, «Hvilken nytteverdi kan en slik ledsagerveiledning ha», måtte ledsagerveiledningen prøves ut i sin rette kontekst av målgruppen for ledsagerveiledningen. Ledsagere og øvelseskjørere måtte involveres for å undersøke nytteverdien av ledsagerveiledningen. Kvaliteten i ledsagerveiledningen skulle undersøkes gjennom å måle nytteverdien. For å måle kvaliteten på det pedagogiske utviklingsarbeidet som var gjennomført ved utarbeidelse av ledsagerveiledningen, ble aksjonsforskning sett på som den beste metoden. Gjennom utprøvingen av ledsagerveiledningen ville deltakerne gi tilbakemeldinger på hvordan de synes ledsagerveiledningen fungerte. Gjennom disse tilbakemeldingene skulle ledsagerveiledningen bli redigert og videreutviklet. Utprøvingen av ledsagerveiledningen ville således også være med på å gi svar på problemstilling 1, «Hvordan utarbeide en ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring». For å få best mulig svar på problemstillingene, krevdes svar i form av tekst og ikke tall. Kvalitative metoder ble valgt for å belyse problemstillingene. Å velge kvalitativ metode er i tråd med kritikerne av positivismen innen samfunnsvitenskapen (Grønmo, 2004, p. 10).

Bakgrunn for valg av metode

Begrepene kvantitativ metode og kvalitativ metode sier noe om egenskapene ved dataene som samles inn og analyseres. En kvantitativ metode vil bringe fram kvantitative data, som kan uttrykkes i rene tall eller mengdetermer. En kvalitativ metode vil bringe fram data som uttrykkes i tekst (Grønmo, 2004, p. 123). Problemstillingene som er bakgrunnen for ledsagerveiledningen, er problemstillinger som trenger å bli belyst kvalitativt for å utarbeide en ledsagerveiledning av best mulig kvalitet. Å velge metoder som systematisk benyttes for å belyse problemstillingene og for å utvinne ny kunnskap og teori er i tråd med samfunnsvitenskap (Grønmo, 2004, p. 3)

For å besvare problemstilling 2, «Hvilken nytteverdi kan en slik ledsagerveiledning ha?», kunne jeg velge en kvantitativ metode. Ved å velge en kvantitativ undersøkelse i

aksjonsforskningen, ville jeg kunne få målbare data på hvor godt eller hvor dårlig øvelsene i ledsagerveiledningen fungerte for ledsagere og øvelseskjørere. Dette kunne jeg eksempelvis ha gjort ved å utarbeide et spørreskjema. Hver øvelse kunne blitt bedømt på grunnlag av ulike spørsmål angående øvelsen. Spørsmålene kunne være av en slik art at de skulle besvares på en skala fra 1 – 5. Ved å velge en slik kvantitativ undersøkelse ville jeg ikke fått data til å belyse problemstilling 1, «Hvordan utarbeide en ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring».

Ved å velge en kvalitativ metode ville jeg få informasjon om aktørenes opplevelse av ledsagerveiledningen sin funksjon og nytteverdi. En kvalitativ metode ville gi meg mer konkret svar på kvaliteten i ledsagerveiledningen. Problemstillingenes formuleringer peker mot behovet for kvalitative data. Gjennom kvalitativ metode ville jeg stå friere til å få inn kvalitativ informasjon gjennom for eksempel kvalitativt intervju eller loggskrivning. Dette ville være med på å belyse begge problemstillingene. På bakgrunnen av behov for kvalitative data for å belyse problemstillingene, ble kvalitativ metode valgt.

Tidslinje for ledsagerveiledning inkludert metoder

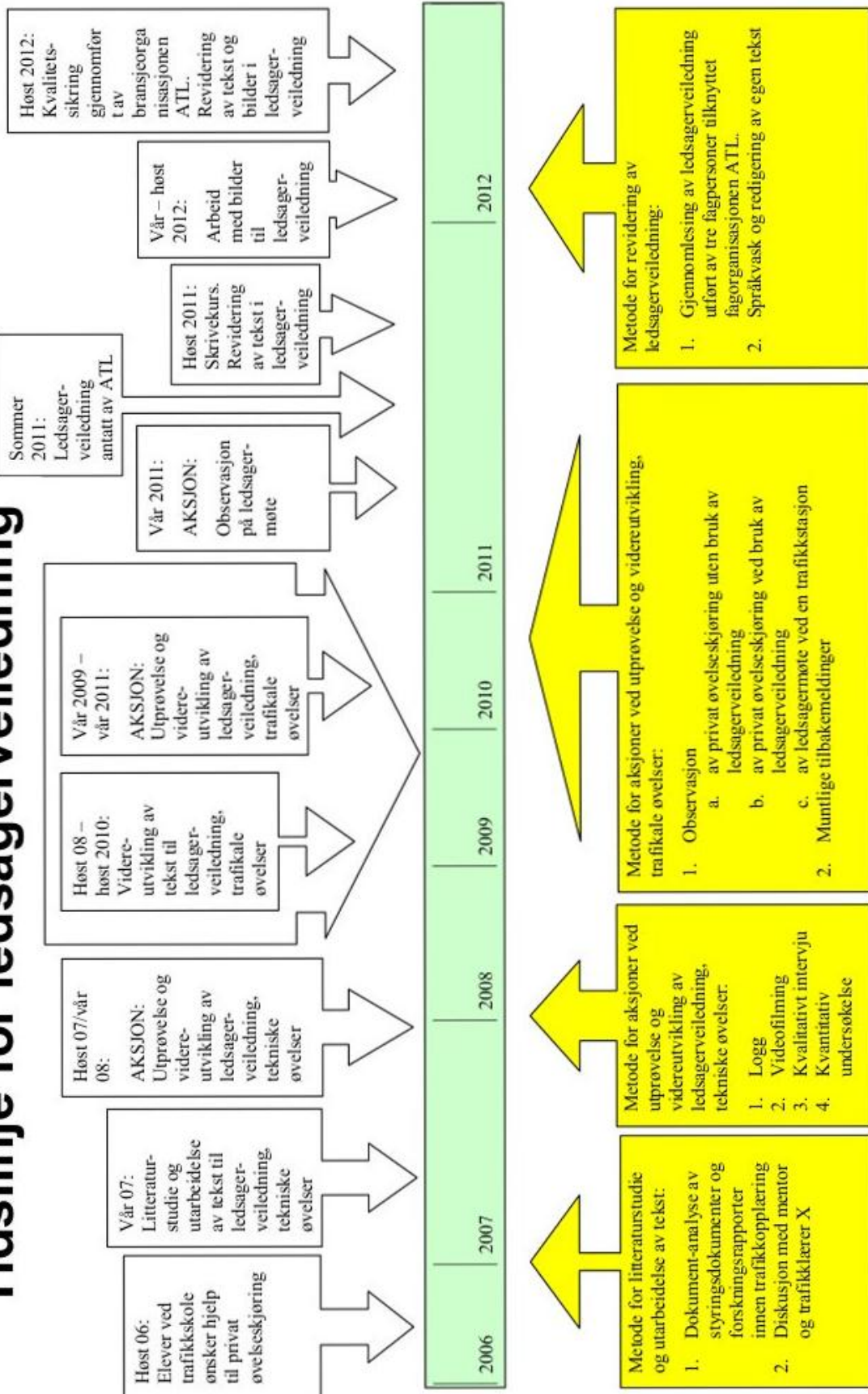
Arbeidet med ledsagerveiledningen har pågått over syv år. Arbeidet deles inn i fem faser.

1. Litteraturstudie og utarbeidelse av førsteutkast til ledsagerveiledningens tekniske øvelser. Vår 2007.
2. Utprøving og videreutvikling av ledsagerveiledningens tekniske utøvelser. Høst 2007 – vår 2008.
3. Utvikling og utprøving av ledsagerveiledningens trafikale øvelser. Høst 2008 – vår 2011.
4. Videreutvikling og redigering av ledsagerveiledningen i samarbeid med forlag. Høst 2011 – høst 2012.
5. Innsamling av data i forbindelse med utprøving av ledsagerveiledningen – mai 2013.

I hver av disse fasene har det foregått en eller flere typer utviklingsarbeid eller forskningsarbeid. Det er benyttet flere ulike metoder for datainnsamling i arbeidet med

ledsagerveiledningen. Tidslinjen i figur 2, side 17, gir en oversikt over framdriften i de fire første fasene FOU-arbeidet. De gule boksene viser hvilke metoder som er benyttet i de ulike fasene og aksjonen i FOU- arbeidet. Metodene vil bli presentert videre i dette kapitlet, og nærmere omtalt i kapittel 4.

Tidslinje for ledsagerveiledning



Figur 2. Framstilling av FOU- arbeidets fire første faser på en tidslinje. Copyright Marianne

Dokumentanalyse

I litteraturstudiet ble det lest relevant litteratur, herunder styringsdokumenter og rapporter, for å finne informasjon for å belyse problemstilling 1, «Hvordan utarbeide en ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring». For å sikre empirisk støtte til FOU-arbeidet ble det søkt etter tidligere forskningsarbeid. Styringsdokumenter ble gjennomgått systematisk for å ha et grunnlag å utarbeide ledsagerveiledningen på. I kapittel 4 står de ulike dokumentene nærmere beskrevet.

En kvalitativ dokumentanalyse benyttes for å avgjøre om dokumentet inneholder relevant informasjon og om det er pålitelig i forhold til et forskningsprosjekt. I en dokumentanalyse systematiseres relevante data som er aktuelle for å belyse problemstillingene. Disse registreres og kategoriseres. Forskeren må ettergå påliteligheten til dokumentene ved å være kritisk til dokumentenes opphav. (Grønmo s 188).

Dokumentanalysen kan i stor grad påvirkes av forskeren. Forskeren velger ut de tekster som han vil analysere, og kan således bevisst velge å se bort fra tekster som er motstridene i forhold forskerens eventuelle hypoteser eller ønskelige funn. I tillegg preges dokumentanalysen av forskerens evne til å tolke tekst og være kildekritisk.

I dokumentanalysen til ledsagerveiledningen er det valgt ut tekster fra lover, forskrifter, læreplaner og rapporter fra Universitetet i Åbo og Transportøkonomisk institutt. Alle disse dokumentene er offentlige, og har sin opprinnelse fra offentlige lover, regelverk eller institutter. Således bør dokumentene være pålitelige. Rapporten fra Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 675/2003, er en undersøkelse bestilt av Vegdirektoratet. Svarprosenten på undersøkelsen var svært lav, 22 % (Ulleberg, 2003, p. 7). Således kan det stilles spørsmålstegn til om innholdet i rapporten avspeiler virkeligheten. Dette vil i stor grad påvirke påliteligheten i FOU-arbeidet med ledsagerveiledningen, da den har empirisk støtte i TØI-rapporten. Hele 56% av ledsagerne i undersøkelsen sier at et grundig hefte for ledsagere ville hatt størst betydning av de foreslåtte tiltakene for å øke omfanget av privat øvelseskjøring (Ulleberg, 2003, p. 22). FOU-arbeidets reliabilitet og validitet blir nærmere diskutert i kapittel 6.

Diskusjon som metode

Ved å utvikle en ledsagerveiledning kun basert på teorikunnskaper og egne erfaringer, kunne innholdet i ledsagerveiledningen blitt farget av mine subjektive meninger om hvilke metode som egnet seg best til de ulike øvelsene. Ved å diskutere med andre fagpersoner, ville jeg tilegne meg mer kunnskap og nyttiggjøre meg av andres erfaring. Min mentor hadde arbeidet som trafikk lærer i nærmere 40 år. Han hadde mye kunnskap og erfaringer, og var en mann som mer enn gjerne diskuterte trafikkopplæring med andre trafikk lærer enten de arbeidet som trafikk lærere eller som inspektører ved trafikkstasjonen. Han var en fagmann som var viden kjent i sitt område, og som villig både delte og diskuterte sine kunnskaper og erfaringer, også med relativt nyutdannede, vitebegjærlige trafikk lærere. Diskusjoner med mentor kunne også ha form som samtaler lik den sokratiske metode (Dege, 1995, p. 61). Mentor stilte meg spørsmål, slik at jeg måtte reflektere og finne svarene selv. Etter diskusjoner og samtaler med mentor, diskuterte jeg temaene med trafikk lærer X. Diskusjoner med mentor og trafikk lærer X ble gjennom refleksjon en del av min kunnskap.

Om diskusjon kan sies å være en vitenskapelig metode når diskusjonene ikke er dokumentert, og mentor (+2011) ikke kan bekrefte at diskusjonene og samtalene har funnet sted, er usikkert. Å begrunne at diskusjon er en vitenskapelig metode kan gjøres ved å sitere Grønmo:

«Generelt sett er en metode en planmessig framgangsmåte for å nå bestemte mål. I vitenskapelig virksomhet er målet å bygge opp kunnskap om bestemte fenomener og å utvikle teoretisk forståelse av denne kunnskapen. I tråd med dette kan de vitenskapelige metodene i et bestemt fagområde betraktes som systematiske og planmessige framgangsmåter for å etablere pålitelig kunnskap og holdbare teorier innenfor fagområdet» (Grønmo s 3).

Logg

I fase 2, «Utprøving og videreutvikling av ledsagerveiledningens tekniske utøvelser» ble det gjennomført en aksjon hvor ledsagere og øvelseskjørere prøvde ut

ledsagerveiledningen. Ledsagere og øvelseskjørere førte logg etter hver øvelseskjøring som ble gjennomført. Loggen var strukturert med spørsmål. Logg er en metode som ofte brukes i skolen hvor tanken er at elever skal reflektere over egen læring og læringsprosess (Utdanningsdirektoratet, udatert). Strukturert deltakerlogg med spørsmål kan ha mye til felles med kvalitativt intervju (Hiim, 2007).

I forbindelse med privat øvelseskjøring ble logg brukt ved at aktørene i aksjonen reflekterte over situasjonen øvelseskjøring og den konkrete øvelsen det ble øvet på. Logg er en metode som tidligere er brukt i forskning, og egner seg godt til aksjonsforskning.

Loggene ble levert via e-post. Hvis noe var uklart ved en logg, kunne det stilles oppfølgingsspørsmål og hvor ledsager eller øvelseskjører ble bedt om å utdype hva han mente. Loggene ble levert pr e-post, og kan anses som e-postdata. E-postdata er behandlet som eget tema i kapittel 13 i en bok av Anne Ryen (Ryen, 2002).

Selv om e-postkommunikasjon i utgangspunktet ligner brevskrivning, er det grunnleggende forskjeller som gjør førstnevnte mer direkte, spontan og muntlig enn utveksling av tradisjonelle brev sendt postalt. E-postdata gir derfor andre utfordringer og muligheter enn tradisjonelle intervjudata. Dessuten mottar man respondentens versjon som original fulltekst. (Ryen, 2002, p. 262).

Video

I fase 2 ble metoden videofilming benyttet som metode for å fremskaffe viktig dokumentasjon. Videofilming ble valgt for å ha muligheten til å observere alle de små detaljene ved å se videoen flere ganger, og kanskje diskutere med andre. Bakkestart uten parkeringsbrems ble valgt som teknisk øvelse for videofilming, fordi dette er en øvelse som lett lar seg observeres utenifra. Mulige utfall under innøvelse av bakkestart er rusing, kvelning av motor, trilling bakover eller en vellykket bakkestart uten noen av de nevnte utfall. For å få et best mulig utgangspunkt for å analysere videoen og finne de dataene jeg lette etter for å belyse problemstillingen, ble videofilming fortatt slik at jeg filmet bilens bakpart under øvelseskjøringen. Ved å velge denne kameravinkelen, kunne videoen analyseres i etterkant ved å se på bilens bremselys og bilens bevegelser, i tillegg til å lytte

etter lyden av motoren. Videofilmingen gav meg også anledning til å diskutere med andre trafikkklærere.

Om video som metode er det hevdet at video som observasjon er en relativt lite brukt metode innen samfunnsvitenskapelig (Tjora, 2010, p. 75). Fordelen ved å bruke video er at man kan se situasjonene om igjen og analysere detaljer som kan være vanskelig å få med seg om situasjonen kun skal observeres og lage feltnotater fra (Tjora, 2010, p. 76). Man må imidlertid være oppmerksom på at valg av kameravinkel, samt kvalitet på bilde og lyd, kan gjøre at viktige data bortfaller i videoen. Dermed kan det ikke sies at videoen gjengir situasjonen som er filmet korrekt. Den konkrete videofilmingen og funnene i FOU-arbeidet med ledsagerveiledningen er nærmere beskrevet i kapittel 4.

Kvalitativt intervju

I den første aksjonen dukket det opp en situasjon som gjorde at det ble interessant med en ny aksjon, et kvalitativt intervju, for å belyse problemstillingene 2, «Hvilken nytteverdi kan en slik ledsagerveiledning ha?». Den konkrete situasjonen står nærmere omtalt i kapittel 4. Det er foretatt et kvalitativt intervju i dette FOU-arbeidet. Det kvalitative intervjuet ble valgt som bimetode for å belyse nytteverdien fra et annet synspunkt. Aktører som prøvde ut ledsagerveiledningen logget om at nytteverdien var stor. Da en øvelseskjører tok sin første kjøretime, kunne nytteverdien av ledsagerveiledningen belyses fra en annen kant. Dermed ble kvalitativt intervju med trafikkklæreren valgt som metode. Intervjuet ble ikke varslet, for at trafikkklærer ikke skulle vite noe om at hans nye elev hadde øvelseskjørt med ledsagerveiledningen. Trafikkklæreren ble i etterkant oppringt samme dag, med spørsmål om han ville stille opp på et telefonintervju senere på kvelden. Intervjuet var således ikke godt planlagt, da forsker fikk vite om situasjonen som oppstod et halvt døgn før det skulle skje. Trafikkklærer fikk ikke spørsmålene på forhånd, men intervjuet ble gjennomført per telefon. Dette er i tråd med Dalens utsagn om at et intervju kan være så mangt, og at det kan være uformelt. (Dalen, 2011, p. 14).

Spørsmålene til trafikkklæreren var formulert som åpne spørsmål, og åpne oppfølgingsspørsmål ble stilt. På bakgrunn av mediekunnskap i min fagkompetanse og med erfaring fra radio, var jeg som forsker var bevisst min rolle som intervjuer. Det er viktig å lytte og være genuint interessert i det intervjuobjektet forteller (Dalen, 2011, p. 32). Intervjuet ble skrevet ut straks etter intervjuet var gjennomført, noe som sikrer en

best mulig gjengivelse av hva intervjuobjektet har sagt (Dalen, 2011, p. 58).

Trafikklæreren leste gjennom og godkjente intervjuet.

Kvantitativ undersøkelse

Som følge av det kvalitative intervjuet dukket det opp et interessant tema som trengte å bli grundigere belyst. Det ble formulert et forskerspørsmål: «Hvilken pedal ber du eleven slippe først i øvelsen «bakkestart uten parkeringsbrems», koplingspedal eller bremsepedal?». Dette spørsmålet ble stilt til tretti trafikklærere. Spørsmålet hadde to svaralternativer, og var en kvantitativ undersøkelse som resulterte i et tallmateriale. Tallmaterialet brukes til å belyse problemstillingen.

Observasjon

I fase 3, «Utvikling og utprøving av ledsagerveiledningens trafikale øvelser» ble det benyttet uformelle tilbakemeldinger fra aktører i utprøvingen av de trafikale øvelsene. I tillegg ble det benyttet observasjon i flere ulike sammenhenger for å samle inn data som var med på å belyse problemstillingene. Observasjon som metode er preget av naturalisme inne sosialantropologien, det vil si å studere den sosiale verden i en naturlig situasjon (Tjora, 2010, p. 44). Observasjon som metode ble benyttet underøvelseskjøring uten bruk ledsagerveiledning, for at jeg som forsker skulle kunne observere hva som ble sagt og gjort av en ledsager under øvelseskjøring. Under observasjonen ble det oppdaget et par ting som ble viktige å poengtere i ledsagerveiledningen. Deretter observerte jeg den samme situasjonen med bruk av ledsagerveiledning. Etter observasjonen ble det stilt en del spørsmål fra ledsager til meg som trafikklærer, som fikk meg som forsker til å undre over hva en ledsager lurte på i forbindelse med øvelseskjøring. TØI rapport 675/2003 konkluderer også med at det er behov for mer informasjon til ledsagere om regler rundt privat øvelseskjøring. For å finne svar på forskerspørsmålet «Hva lurte ledsagere på i forbindelse med privat øvelseskjøring?», , ble det benyttet observasjon under et mengdetreningsmøte for ledsagere ved Lillestrøm Trafikkstasjon. I alle aksjonene ble observasjonen gjennomført som en åpen, ikke deltakende observasjon. Observasjonene og hvordan de innvirket på innholdet i ledsagerveiledningen er nærmere beskrevet i kapittel 4.

Skrivekurs

Ledsagerveiledningen ble antatt av ATL sitt forlag sommeren 2011. Å endre ledsagerveiledningen fra en masteroppgave til et manus innbar at jeg som forfatter måtte kurses for at ledsagerveiledningens skriftlige språk skulle stemme overens med språket i resten av bøkene fra forlaget. Som forfatter deltok jeg på et forfatterseminar i regi av ATL. «Skriv enda bedre læreboktekster», holdt av Arkitektst ved kursleder Louise With. Seminaret holdt fokus på god læreboktekst med et tydelig budskap for leseren. Skrivekurset ble en metode for å bedre lærebokteksten i ledsagerveiledningen. Endringen er nærmere beskrevet i kapittel 4.

Fagfelle vurdering

For å kvalitetssikre ledsagerveiledningen, ble den gjennomlest av flere personer tilknyttet ATL: Forlagsredaktør Siri Rønneberg, trafikklærer og styremedlem i ATL Ann-Kristin Thomte, fagkonsulent ved ATL Ellen Margrethe Ramstad og ekstern gjennomleser, Dagfinn Moe, seniorforsker ved Sintef Teknologi og samfunn. Ved at disse personene kritisk leste gjennom ledsagerveiledningen og kom med tilbakemeldinger, førte dette til endringer i ledsagerveiledningen. Å kvalitetssikre ledsagerveiledningen på denne måten er i henhold til definisjonen av fagfelle vurdering:

Fagfelle vurdering, kvalitetssikring av forskningsbidrag (fagartikler, bøker) ved at eksperter innenfor faget kritisk vurderer bidraget før publisering. (Store Norske Leksikon, udatert)

Fagfelle vurderingen og hvordan den hadde innvirkning på ledsagerveiledningen er nærmere beskrevet i kapittel 4 og diskutert i kapittel 6.

Oppsummering og videre framdrift

I dette kapitlet er de ulike metodene som har vært brukt i FOU-arbeidet beskrevet. Kvalitativ metode er benyttet, herunder metoder som dokumentanalyse, logg, intervju, videofilming, observasjon og fagfelle vurdering. Det neste kapitlet vil handle om gjennomføringen av de ulike fasene i ledsagerveiledningen. De ulike aksjonenes og metodenes betydning for ledsagerveiledningen vil bli utdypet i neste kapittel.

Kapittel 4 – Gjennomføringen av FOU-arbeidet

Eksplorende forskningsdesign med kvalitative metoder er benyttet i FOU-arbeidet med ledsagerveiledningen. De ulike metodenes betydning, funnene og nærmere beskrivelser av de ulike aksjonene i FOU-arbeidet, vil bli presentert i kronologisk rekkefølge i dette kapittelet. Jeg søker å framstille gjennomføringskapittelet på en personlig måte, slik McNiff og Whitehead beskriver i sin bok (McNiff & Whitehead, 2009).

Gjennomføringskapittelet er delt i opp i de fem fasene som nevnt i kapittel 3, hvorav fire av fasene synliggjøres i de fire gule boksene i figur 2. Til slutt i kapittelet omtales siste aksjon, som ikke framgår av tidslinjen, da den ble satt i verk medio april 2013.

Fase 1, vår 2007

Idéen om en ledsagerveiledning kom etter at elevene ved trafikkskolen jeg arbeidet ønsket hjelp til privat ledsagerveiledning. Dette var våren 2007. Først ble det foretatt et litteraturstudie for å finne relevant informasjon om føreropplæring og privat øvelseskjøring.

Litteraturstudie og viktige funn for ledsagerveiledningen

I litteraturstudiet ble det lest relevant litteratur, herunder styringsdokumenter og rapporter, for å finne informasjon for å belyse problemstilling 1, «Hvordan utarbeide en ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring». Ledsagerveiledningen er rettet mot privat øvelseskjøring. Privat øvelseskjøring pågår som et ledd i å erverve førerkort. For å erverve førerkort må det avlegges en teoretisk og en praktisk prøve som må bestås. Den praktiske førerprøven kan ikke avlegges før det er dokumentert obligatorisk opplæring ved en førerprøve. Herunder følger en kort gjennomgang av litteratur og funn i dokumentanalysen som har relevans for ledsagerveiledningen.

Lover og forskrifter

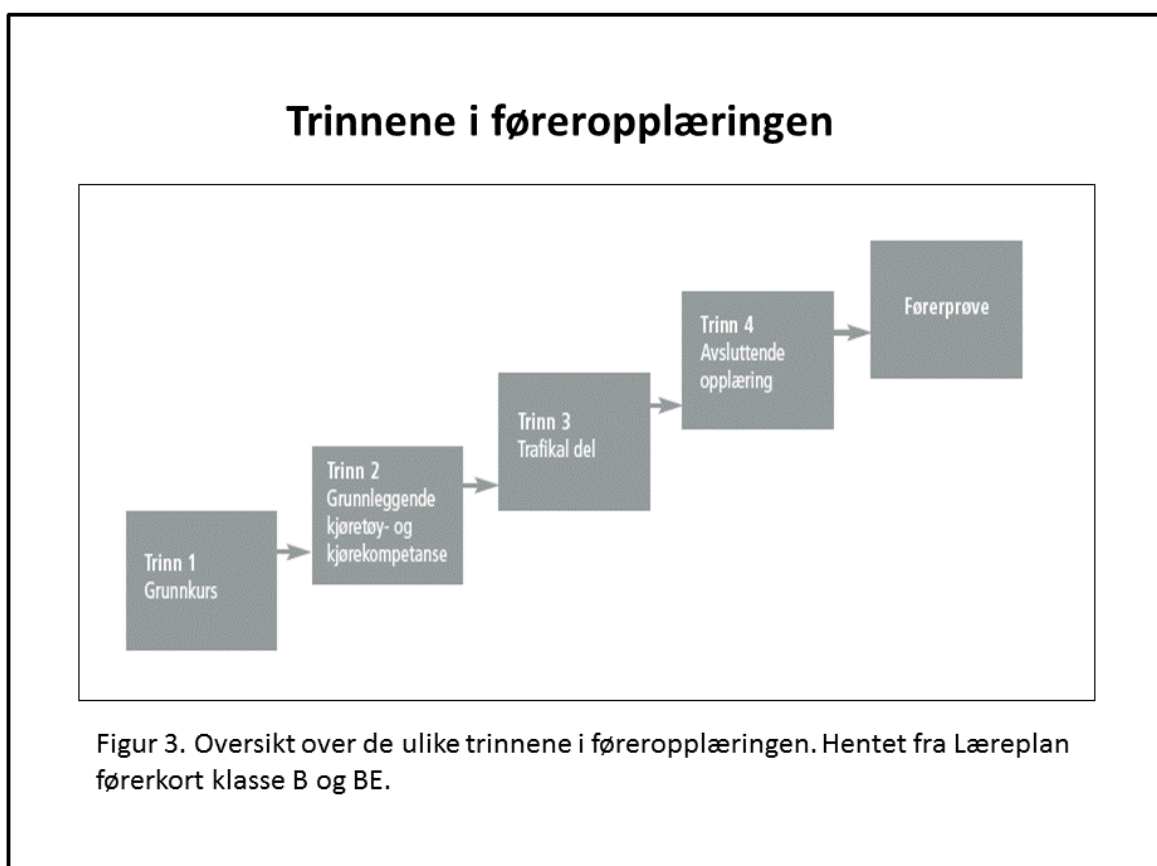
Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. er hjemlet i Lov om vegtrafikk § 28 (Lovdata, 2013). Her står krav til ledsager og krav til kjøretøy, herunder at bilen skal utstyres med ekstra speil og være merket med rød L. Ledsagerveiledningen gjør oppmerksom på at dette påbudt. Lov om vegtrafikk §26 omhandler øvelseskjøring (Lovdata, 2013). Det står det spesifisert at øvelseskjøring ikke må være til fare eller unødig ulempe for annen trafikk. Ledsagerveiledning søker å legge opp til at privat

øvelseskjøring oppfyller §26 ved å tilpasse øvelsene til øvelseskjørers nivå, samt beskrive et passende øvelsesområde for hver øvelse.

Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m.§ 7.2 omhandler mål, undervisning og lærerplaner (Lovdata, 2013a). Her står det at Vegdirektoratet fastsetter læreplaner.

Læreplan førerkort klasse B og BE

Læreplanen bygger på forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m.. Vegdirektoratet fastsetter læreplanen. Føreropplæringen er delt opp i 4 trinn, som vises i figur 3.



Målene for hvert trinn angir den samlede kompetansen som kreves for å erverve førerkort. Den samlede kompetansen som kreves er uttrykt i hovedmålet for opplæringen:

Hovedmål for opplæringen jf. § 11-1

Etter å ha gjennomført trafikkopplæringen i klasse B skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kjøre bil på en ansvarlig måte.

Eleven skal ha de kunnskaper og ferdigheter, den selvinnsikt og risikoforståelse, som er nødvendig for å kjøre på en måte som

er trafiksikker

gir god samhandling

fører til god trafikkavvikling

tar hensyn til helse, miljø og andres behov

er i samsvar med gjeldende regelverk (Statens vegvesen, 2004).

Ledsagerveiledningen handler i stor grad om trinn 2, grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse, og trinn 3, trafikal del. Samtidig som den legger opp til å nå målene om trafiksikkerhet, samhandling og god trafikkavvikling. Læreplanens ordlyd i hovedmålet om «kunnskaper» og «ferdigheter» vil bli diskutert i kapittel 6.

Førerortkompetanse i et hierarkisk perspektiv; Konsekvenser for føreropplæringen

Føreropplæringen i Norge bygger på et forskningsprosjekt fra Universitetet i Åbo, Finland:

«Førerortkompetanse i et hierarkisk perspektiv; Konsekvenser for føreropplæringen». Her presenteres GDE-rammeverket (GDE = Goals for Drive Education), også kalt GADGET-matrisen.

GADGET- matrisen			
Hierarkisk atferdsnivå generalisert)	Føreropplæringens sentrale innhold:		
	Kunnskaper og ferdigheter som	Risikøkende faktorer føreren må være bevisst	Selvevaluering
Generelle handlingstendenser og måter å se omverdenen på	Kunnskap om / kontroll over hvordan generelle livsmål og verdier, atferdsmønstre, gruppenormer etc. påvirker kjøringen	Kunnskap om / kontroll over risiko forbundet med livsmål og verdier, atferdsmønstre, gruppepress, misbruk av stoffer etc.	Bevissthet om personlige tendenser ang. kontroll over impulser, motiver, livsstil, verdier etc. Utvikle evne til selvevaluering.
Valg av reiser/turer og forhold knyttet til	Kunnskaper og ferdigheter ang. hensyn knyttet til turen (målets betydning, valg av omgivelser, virkninger av gruppepress, vurdering av nødvendighet etc.).	Kunnskaper og ferdigheter ang risiko knyttet til målet for turen, tilstanden under kjøring, gruppepress, formålet med kjøringen etc.).	Bevissthet om personlig evne til å planlegge, typiske mål for kjøringen, motiver for å kjøre etc. Utvikle evne til selvevaluering.
Valg foretatt i forhold til trafikale	Generelle kunnskaper og ferdigheter ang. regelverk, tilpassing av farten, sikkerhetsmarginer, tegn etc.	Kunnskaper og ferdigheter ang. feil hastighet, små sikkerhetsmarginer, brudd på trafikkregler, vanskelige kjøreforhold, myke trafikanter etc.	Bevissthet om personlige ferdigheter, kjørestil, evne til å oppfatte fare etc. sett som sterke og svake sider. Utvikle evne til selvevaluering.
Manøvrering av kjøretøyet (konkret	Grunnleggende kunnskaper og ferdigheter ang. kontroll over bilen, kjøretøyet's egenskaper,	Kunnskaper og ferdigheter ang. risikomomenter i forbindelse med kontroll over bilen, kjøretøyet's egenskaper, friksjon etc.	Bevissthet om personlige sterke og svake sider ang. grunnleggende kjøreferdighet og kontroll over bilen (spesielt i farlige situasjoner) etc. Utvikle evne til selvevaluering.

Tabell 1. GADGET-matrisen. Hentet fra «Førerortkompetanse i et hierarkisk perspektiv : konsekvenser for føreropplæringen», side 15.

I matrisen presenteres fire nivåer for føreropplæring. De fire nivåene bør tas med i betraktning når det jobbes på alle de fire trinnene føreropplæringen (Peräaho, Keskinen, & Hatakka, 2004, p. 2). I rapporten understrekes det at den grunnleggende føreropplæringen har hatt fokus på nedre, venstre halvdel av GDE-rammeverket. Dette omfatter tekniske ferdigheter, manøvrering og regelverk, samt de risikoelementer som knytter seg til dette. Den øvre, høyre del av rammeverket som omfatter forbindelsen mellom bilkjøring og livet utenfor bilen omtales som en del av rammeverket som fremdeles er på barnestadiet i grunnleggende føreropplæring (Peräaho et al., 2004, p. 18). Når føreropplæringen som gjennomføres av utdannede trafikklærere omtales som «på barnestadiet» i denne rapporten fra 2003, kan det ikke forventes at den delen av føreropplæringen som omhandler matrisens øvre, høyre del skal pålegges ledsagere i privat øvelseskjøring. Ledsagerveiledningen omhandler derfor kun tekniske og trafikale øvelser, og beveger seg i matrisens nedre, venstre halvdel.

TØI rapport 675/2003: Omfang av privat øvelseskjøring blant ungdom på 16 og 17 år (Ulleberg, 2003)

TØI rapport 675/2003 fra Transportøkonomisk Institutt, «Omfang av privat øvelseskjøring blant ungdom på 16 og 17 år» av Per Ulleberg omhandler privat øvelseskjøring. Undersøkelsen er gjort på bestilling fra er vegdirektoratet. I forordet til rapporten er målet med undersøkelsen beskrevet.

Målet med denne undersøkelsen er å kartlegge hva som kjennetegner privat øvelseskjøring og hva som påvirker omfanget av dette. Slik kunnskap kan gi et bedre grunnlag for hva man bør legge vekt på for å stimulere til økt omfang av privat øvelseskjøring. (Ulleberg, 2003, p. 2)

I avsluttende kommentar i rapporten nevnes flere punkter for å stimulere til økt omfang av privat øvelseskjøring. En av anbefalingene er:

Mange foreldre/foresatte ønsker et grundig veiledningshefte og et kurs i å være ledsager. Det skulle være relativt enkelt å utarbeide et litt grundigere veilednings-

hefte i tillegg til det som gis ut til 16 åringer og deres ledsagere i dag. (Ulleberg, 2003, p. 39).

I tillegg står dette i hovedfunn og konklusjoner:

I og med at svært mange ledsagere oppgir at de ønsker et grundig veiledningshefte og evt. et kurs i det å være ledsager, kan en anbefaling være å legge vekt på rollen som ledsager hvis et slikt hefte eller kurs utarbeides.

(Ulleberg, 2003, p. 38).

Ledsagerveiledningen var i utgangspunktet et ønske fra elever. På bakgrunn av dokumentanalysen av denne rapporten fikk ledsagerveiledningen empirisk støtte. Ved å utføre et veldokumentert FOU-arbeid, ønsket jeg at ledsagerveiledningen skulle bli et grundig tilsvarende på denne rapporten.

Første utkast til ledsagerveiledning

Første utkast til ledsagerveiledning ble skrevet våren 2007. Planene var å skrive både om tekniske og trafikale øvelser, men å skrive en ledsagerveiledning var mer krevende enn antatt. Som nevnt i kapittel 3 ble ulike metoder for ulike tekniske øvelser grundig diskutert med mentor, deretter med trafikklærer X. Å definere en gjennomsnittselev var vesentlig for hvilke metode som skulle velges til de ulike øvelsene i ledsagerveiledningen. Ledsagerveiledningen skulle skrives slik at enhver ledsager og hans øvelseskjører kunne ha god nytte av den. Å formidle sitt fag til en ufaglært person, samtidig som jeg ikke skulle undervurdere ledsagers kunnskaper om bilkjøring, krevde en balansegang. Å formidle denne kunnskapen skriftlig på en tydelig måte var en stor utfordring. Det tok lenger tid å skrive utkastet til ledsagerveiledningen enn jeg hadde forutsett. Jeg diskuterte med trafikklærer X når jeg ikke klarte å formulere tydelige, meningsfulle setninger. Mentor leste gjennom utkastene etter at hver øvelse var skrevet, og kom med forslag til endringer. Endringer som for eksempel gikk ut på å bytte ut ord eller tilføye tekst. Et eksempel er at «blindsone» ble byttet ut med «dødvinkel». Et annet eksempel gjelder øvelsene å svinge til høyre og venstre i vegkryss. Her ble det føyd til at øvelseskjøreren må

vente med å svinge inn i veien til han ser hele kjørefeltet han skal svinge inn i (Merli, 2013, pp. 21,22,23).

Alle tekniske øvelser ble ikke ferdig skrevet før innleveringsoppgave 2 våren 2007.

Fase 2, høst 2007 – vår 2008

I denne perioden pågikk flere arbeider samtidig. De tekniske øvelsene som ikke var ferdig skrevet ble utarbeidet på lik linje som nevnt i forrige avsnitt. Samtidig som skrivearbeidet pågikk, ble ledsagerveiledningen prøvd ut av ledsagere og øvelseskjørere.

Andre utkast til ledsagerveiledning

Den opprinnelige planen var å skrive ferdig alle tekniske og trafikale øvelser i denne perioden. Skrivearbeidet foregikk på samme måte som nevnt tidligere, ved diskusjoner med mentor og trafikklærer X, samt fagmessig kvalitetssikring i etterkant ved gjennomlesing av mentor. Dette tok mer tid enn antatt. Våren 2008 var de tekniske øvelsene ferdig skrevet. Trafikale øvelser var så vidt påbegynt. Øvelser om systematisk og automatisert informasjonsinnhenting var godt påbegynt, og øvelser som omhandlet rundkjøringer var så vidt påbegynt.

Utprøving av ledsagerveiledning

For å svare på problemstilling 2, «Hvilken nytteverdi kan en slik ledsagerveiledning ha», måtte det gjennomføres en aksjon. Det ble tatt et valg om at ledsagerveiledningen måtte prøves ut i sin rette kontekst, av ledsagere og øvelseskjørere. Tre par ledsagere og øvelseskjørere ble valgt ut på bakgrunn av at de selv meldte sin interesse for å prøve ledsagerveiledningen. Det første paret falt fra etter en øvelseskjøring, de to gjenværende parene kjørte gjennom alle øvelsene i ledsagerveiledningen i løpet av perioden aksjonen pågikk.

Logg i aksjonen

Aksjonsforskning som form ble valgt fordi jeg som forsker trengte å prøve ut ledsagerveiledningen i sin rette kontekst. Det var viktig å finne ut hvordan ledsagere opplevde ledsagerveiledningens nytteverdi under øvelseskjøringen. Det var også viktig å finne ut hvilken opplevelse øvelseskjørere hadde av øvelseskjøringen når ledsager benyttet ledsagerveiledningen. Det ble derfor tatt et valg om at både ledsagere og

øvelseskjørere skulle skrive logg etter hver gang de hadde øvelseskjørt. Aktørene i aksjonen var personer jeg ikke i utgangspunktet hadde noen kontakt med. En av dem hadde vært min elev på lastebil, resten hadde jeg aldri møtt. Aktørene var ikke i min omgangskrets eller i mitt nettverk. Loggene ble derfor skrevet og sendt som mail til meg.

Som forsker ønsket jeg å finne ut om nytteverdien til ledsagerveiledningen. Jeg ønsket å finne ut om de var samsvar mellom ledsager og øvelseskjører sin opplevelse av nytteverdien av ledsagerveiledningen. For å finne svar på dette, skulle ledsager og øvelseskjører i loggen svare på spørsmål som omhandlet de samme temaene. I tillegg fikk de et åpent spørsmål om de hadde noen andre kommentarer å legge til. På denne måten kunne jeg som forsker få innspill til endringer eller tillegg i ledsagerveiledningen.

Spørsmålene i loggene var:

Til ledsager:

- 1) Hvilken øvelse har dere øvd på i dag?
- 2) Hvordan brukte du ledsagerveiledningen?
- 3) Hvordan synes du ledsagerveiledningen fungerte?
- 4) Har du noen andre kommentarer til den delen av ledsagerveiledningen du har brukt idag?

Til øvelseskjører

- 1) Hvordan synes du oppgavene du fikk under øvelseskjøringen i dag har vært tilpasset ditt nivå?
- 2) Hvordan synes du ledsager forklarte øvelsene?
- 3) Hva slags tilbakemeldinger fikk du fra ledsager?

Det viste seg at ledsager og øvelseskjører hadde samme oppfatning av øvelseskjøringen. I loggene kunne jeg lese at ledsager og øvelseskjører var samstemte i hva de hadde øvet på når de øvelseskjørte. Tilbakemeldingene var udelt positive fra både ledsagere og øvelseskjørere. Ledsagere synes øvelsene var tydelig forklart i ledsagerveiledningen, og øvelseskjørere synes ledsager forklarte på en lettfattelig måte. I en av de første loggene høsten 2007 skrev en øvelseskjører at hun følte mestring når hun øvelseskjørte. Hun og

pappa hadde øvelseskjørt litt før de begynte med ledsagerveiledningen, men begynte forfra med øvelsene da de deltok i aksjonen. Hun forklarte at da hun hadde øvelseskjørt med pappa før de hadde hatt ledsagerveiledningen, følte hun at det var vanskelig å kjøre bil. Hun begrunnet det at hun følte hun ble trygg på noen øvelser, dessuten var det en del ting pappa ikke hadde forklart. Da de begynte med ledsagerveiledningene følte hun mestring. «Pappa forklarte øvelsene på en måte så jeg forstod hva jeg skulle gjøre. Jeg fikk øvelser tilpasset mitt nivå. Det var kjempemorsomt å øvelseskjøre i dag». Ledsager kommenterte også i loggen fra samme dato at han følte øvelseskjøreren hadde god framgang denne dagen, og at det var enkelt å jobbe med ledsagerveiledningen. Han ønsket han hadde fått den tidligere. I en av loggene fra vår 2008, skrev en ledsager at han ønsket en tydelig beskrivelse av øvelsesområdet for alle øvelser, slik det stod i de innledende øvelsene i ledsagerveiledningen. Dette førte til en endring i ledsagerveiledningen ved at alle øvelser fikk beskrevet øvelsesområde. En annen tilbakemelding fra en ledsager gjaldt vikeplikt i forbindelse med sving til høyre i kryss. I ledsagerveiledningen stod følgende: « Når du svinger til høyre i et vegkryss, får du ikke vikeplikt for noen». En ledsager stusset på dette, da en kjørende vil få vikeplikt for fotgjengere som krysser veien ved et vegkryss. Dette førte til en endring i ledsagerveiledningen, ved at ordet «biler» ble tilføyd til slutt i setningen. Etter fagfelleevalueringen endret til «kjørende» (Merli, 2013, p. 21).

Bruk av video i aksjonen

Bakkestart med og uten parkeringsbrems var den siste tekniske øvelsen som ble skrevet i ledsagerveiledningen våren 2008. Jeg som trafikkklærer hadde erfaring i at bakkestart var en vanskelig øvelse for mange som øvelseskjørte hjemme. Når jeg fikk en ny elev ved trafikkskolen, pratet jeg i første undervisningstime med elevene om de hadde øvelseskjørt privat. De som hadde gjort dette, fikk utdype hva de tenkte om det å kjøre bil. Mange uttalte at de synes det var litt vanskelig å gire, og at de synes bakkestart var vanskelig. Derfor pleide jeg å legge inn en bakkestart i første undervisningstime. De fleste elever synes bakkestart var enkelt etter å ha fått en forklaring fra meg som trafikkklærer. Dette fikk meg til å undre om ledsagerveiledningen var tydelig i denne øvelsen, slik at øvelseskjørere opplevde at bakkestart ikke var så komplisert. Jeg ønsket å overvære øvelseskjøringen for med selvsyn å se hvordan ledsagerveiledningen fungerte på dette

punktet. Bakkestart er en øvelse som er lett å observere ved å se bilen utenfra. Som forsker og observatør kunne jeg se etter bremselys, om bilen triller bakover, om bilen kveles, og jeg kunne lytte til motoren og lukte etter brent clutch. Med unntak av lukten, ville jeg kunne dokumentere disse utfallene på en video. Ved å bruke video, ville jeg også kunne se øvelsene gjentatte ganger for å studere disse tegnene, og jeg hadde muligheten til å diskutere videoen med andre trafikklærere. I samråd med trafikklærer X valgte jeg derfor video som dokumentasjon for denne øvelsen. Ledsagere og øvelseskjørere stilte seg positive til å bli videofilmet, og trafikklærer X hjalp til med gjennomføringen av aksjonen.

Aksjonen foregikk ved at ledsagere, øvelseskjørere, trafikklærer X og jeg som forsker møttes i et rolig boligområde hvor det var en liten, slak bakke. Ledsagerveiledningens utkast til bakkestartøvelser ble utdelt til de to ledsagerne (Merli, 2013, p. 25). De gjennomførte øvelseskjøring med ny øvelse «bakkestart uten parkeringsbrems». Kameravinkel for filming ble valgt for at jeg som forsker skulle få best mulig grunnlag å vurdere ledsagerveiledningens nytteverdi for øvelsen «bakkestart uten bruk av parkeringsbrems». Ved å filme bilen bakfra i bakken, kunne jeg se når bremselysene slukket kontra bilens bevegelser. Dette gav meg viktig informasjon om nytteverdien av denne øvelsen i ledsagerveiledningen.

Første gang øvelseskjører A stoppet i bakken for å ta en bakkestart uten bruk av parkeringsbrems, kvelte hun motoren og bilen trillet bilen bakover. Etter at hun startet motoren igjen, gikk det ti sekunder før bilen beveget seg forover uten å trille bakover, og med litt rusing av motoren. Andre gang hun kom kjørende og stoppet i bakken, brukte hun 10 sekunder før hun stoppet til bilen kjørte forover, uten rusing av motoren. Det samme skjedde tredje og fjerde gangen. Sett fra meg som trafikklærers synes jeg dette er god mestring. I og med at hun mestret godt, fikk de en utvidet bakkestartøvelse som går ut på å stanse bilen i bakken uten bruk av bremsepedal, og kjøre videre etter at bilen har stått helt i ro (Merli, 2013, p. 26). Videofilmingen viser at hun klarte dette på første forsøk. På andre forsøk ble det lagt inn en fotgjenger som skulle krysse veien, slik at hun måtte forholde seg til et siste stoppepunkt og en tidsperiode å stå i ro på. Da situasjonene inkluderte en fotgjenger som krysset veien, kvelte hun motoren. Andre forsøk på samme oppgave utførte hun øvelsen perfekt.

Øvelseskjører B hadde forsøkt bakkestart to ganger tidligere for tre måneder siden. Under videofilmingen trillet bilen litt bakover, før den gikk forover uten rusing eller kvelning. På andre forsøk brukte elev B 1 minutt og 57 sekunder fra hun stanset til i bakken til hun kjørte videre. Bilen trillet bakover fire ganger, i tillegg til to ganger hvor motoren ble kvalt, før bilen stod i ro uten bremselys bilen kjørte rolig i gang. På tredje forsøk gikk det 17 sekunder fra bilen stanset til bilen stod i ro uten bremselys, før den kjørte rolig forover. Fjerde forsøk brukte hun 16 sekunder, og trafikkbildet var preget av mange fotgjengere som gikk tur.

Videofilmingen av bakkestartøvelsen gir meg som forsker informasjon om at øvelseskjørerne hadde bra progresjon, og lærte øvelsen raskt.

Underveis i denne aksjonen bestemte jeg som forsker meg for å videofilme noen flere øvelser. Øvelseskjørerne ble filmet i øvelsen «stans inntil kant» (Merli, 2013, p. 17), som de tidligere hadde øvet på. Ved å se på videoen flere ganger, kunne jeg se at begge øvelseskjørerne hadde gode rutiner på tegn, speilbruk, og dødsvinkel. På videoen kom det også fram at bilen ikke stod skeivt når den hadde stanset inntil kanten. I tillegg filmet jeg sving til venstre i et meget uoversiktlig kryss. Dette var en kompleks oppgave hvor «krypekjøring» (Merli, 2013, p. 19) og «sving til venstre i vegkryss» (Merli, 2013, p. 23) ble satt sammen. Ved å studere videoen i etterkant, kunne jeg se at begge øvelseskjørerne kom for fort fram til krysset på første forsøk, og begge slet med å plassere bilen i vegbanen i vegen de svingte inn på. Dette skyldtes antakelig for høyt tempo i en uoversiktlig situasjon, med den følge at svingpunkt ble feil. Blikket ble ikke rettet langt fram, inn i veien de skulle svinge, dermed ble også plasseringen feil. Jeg kunne samtidig se at begge øvelseskjørerne sjekker speil og dødsvinkel mens de svinger. De skulle ha gjort det før de svinger, men på grunn av for høyt tempo rekker de ikke å utføre oppgavene sine. Imidlertid husker de å sjekke dette mens de svinger, og det forteller meg at de har gode rutiner. Om det er ledsager eller øvelseskjører som kommer på å sjekke utvendig speil og dødsvinkel kan jeg ikke si noe om utfra videoen. Det jeg kan konstatere er at det blir gjort. Ved neste forsøk kom begge øvelseskjørerne saktere mot krysset. Begge hadde god observasjon inkludert utvendig speil og dødsvinkel, riktig svingpunkt og fin plassering av bilen i vegbanen. Disse observasjonene gjorde at jeg kunne trekke en slutning om at øvelseskjørere og ledsagere som har brukt ledsagerveiledningen, utfører øvelsene på en

meget bra måte. Mine erfaringer som trafikk lærer er at elever som har gjennomført privat øvelseskjøring før de begynner ved en trafikkskole generelt ikke har øvet på utvendig speil og dødinkel ved sving i vegkryss. Dermed kan den impulsive videofilming av de to sistnevnte øvelsene være med på å trekke konklusjonen i den retning at ledsagerveiledningen har høy nytteverdi. I kapittel 6 drøftes påliteligheten av hvorvidt ledsagerveiledningen har noe å si for resultatet, eller om øvelseskjørere og ledsagere ville ha nådd det samme resultatet uten bruk av ledsagerveiledningen.

Kvalitativt intervju

Under avslutningen på videosekvensen dukket behovet for en ny aksjon opp.

Øvelseskjører A informerte om at hun skulle ha sin første undervisningstime dagen etter videofilmingen. Som forsker ble jeg nysgjerrig på hvilket inntrykk trafikklæreren ville få av hennes kjøretøYTEkniske behandling og kompetanse om bilkjøring. Trafikk læreren visste ikke om at hun hadde deltatt i FOU-arbeidet med ledsagerveiledningen, og hun skulle heller ikke fortelle trafikklæreren noe om det i første undervisningstime. Jeg fikk navnet på trafikklæreren, og tillatelse av øvelseskjører A til å ringe trafikklæreren etter at hun hadde hatt undervisningstime. Trafikk læreren stilte seg positiv til å stille opp på et telefonintervju. Telefonintervjuet ble gjennomført samme dag som øvelseskjører A hadde hatt sin første undervisningstime. Jeg skrev notater mens trafikklæreren svarte på spørsmålene. Deretter renskrev jeg intervjuet, og sendte det til trafikklæreren for gjennomlesing for å kvalitetssikre intervjuet.

Intervjuet belyste problemstilling 2, «Hvilken nytteverdi kan en slik ledsagerveiledning ha». Trafikk læreren uttalte seg meget positivt om øvelseskjører A. På spørsmålet om trafikklæreren kunne si litt om hva han synes om øvelseskjører A sine prestasjoner, uttalte han følgende:

Hun var veldig flink, blikkbruken hennes var bare knallbra! Hun ligger langt over trinn 2 når det gjelder blikkbruk, sånt forventer jeg ikke første kjøretime. Det var tydelig at hun hadde en del bakgrunn fra før, og faren hennes har gjort en god jobb. Jeg kunne bruke det han hadde gjort videre, og det er ikke alltid!

Videre fortalte trafikklæreren at han hadde vært gjennom alle punkter i læreplanens trinn 2 grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse), med unntak av veiledningstime og sikkerhetskontroll. Han var overrasket over hvor mye hun kunne, og sa at det var tydelig å se at hun hadde kjørt bil før. På spørsmålet om når han trodde øvelseskjører A var klar for veiledningstime trinn 2, svarte han følgende:

Det tar vi neste time. Hun trengte bare en ommøblering på bakkestarten, samt tilvenning til ny bil, så er hun klar. Jeg er overrasket over hvor mye hun kunne.

Trinn 2 er jo mye mikk og makk, og det er ikke uvanlig at det går opp mot ti timer før en elev er ved mål og klar til veiledningstime på trinn 2. Men A var så flink, faren hennes har gjort en meget god jobb, så jeg putta på masse i kjøretimen, og pirket mye.

Til slutt stilte jeg ham spørsmålet om hva han ville svart meg som kollega hvis jeg hadde spurt "Hvordan var den nye eleven du hadde i dag?". Han svarte følgende:

Hun var meget dyktig. Du skulle sett den blikkbruken! Hun befinner seg på et nivå mellom trinn 2 og trinn 3. Langt over snittet. Jeg kan ikke forstå annet enn at hun skal bli ferdig på langt under snittet når det gjelder antall kjøretimer.

Elev A skrev logg etter undervisningstimen (vedlegg C), for at jeg skulle få informasjon om hvordan hun og trafikklærers opplevelse samsvarte. Alt i alt hadde hun hadde en positiv opplevelse ved trafikkskolen. Hun følte at det tekniske var litt vanskelig, men trodde det kunne ha noe med at bilen var uvant å gjøre. Ellers følte hun at trafikklæreren var imponert over blikkbruken. Elev A sin opplevelse av undervisningstimen samstemte godt med trafikklæreres sin opplevelse. Det et par øvelser hun utførte som trafikklæreren reagerte negativt på. Det var girføring og bakkestart. Trafikklæreren uttalte at girføringene var for «kjøreskoleaktig». Tydelige bevegelser, som i H-sporet som er tegnet på toppen av girkula. Han synes bevegelsene hennes var for markerte 1 -2 -3 bevegelser. I hovedprosess 2 ble det ikke gjort noen endringer i ledsagerveiledningen i forhold til girføring. Girføringene var forsøkt forklart slik trafikklærer opplevde at øvelseskjører A

utførte det. Det kom imidlertid en endring på denne øvelsen (Merli, 2013, p. 12) etter fagfelleevalueringen. Dette er nærmere beskrevet under «Hovedprosess 4».

Det andre trafikklæreren ikke likte, var metoden øvelseskjører A brukte i bakkestart. På et åpent spørsmål om hvordan undervisningstimen hadde vært, sa han følgende:

Også må jeg nevne bakkestarten. Jeg liker ikke at elevene begynner med clutchen først, jeg vil at de skal slippe bremsen først. A slapp clutchen først, men da tar det jo så lang tid! Forklarte at målet med bakkestart er å "ikke trille nevneverdig bakover».

Det finnes to metoder for lære bort bakkestart uten bruk av parkeringsbrems. I manuset hadde jeg valgt den metoden jeg og mentor mente fungerte best. Videofilmingen viste meg at øvelsen fungerte slik den var beskrevet. Likevel gjorde tilbakemeldingen fra trafikklæreren at jeg som forsker satt spørsmålstegn ved valg av metode i ledsagerveiledningen. Tok mentor og jeg feil? Strebet vi etter det perfekte, «å ikke trille bakover»? Hvilken metode brukte andre trafikklærere? Som forsker måtte jeg undersøke dette nærmere, for å finne svar på hvilken metode andre trafikklærer benyttet.

Kvantitativt intervju

Metoden kvantitativt intervju ble valgt fordi den egnet seg best for å finne svar. Et spørsmål ble stilt: «Når du lærer bort bakkestart uten bruk av parkeringsbrems, hvilken pedal ber du eleven slippe først: koplingspedal eller bremsepedal?». Jeg ringte totalt 30 trafikklærere, hvorav 20 jeg som trafikklærer kjente eller visste hvem var. Resterende 10 trafikklærere kjente jeg ikke. Telefonnumrene deres fikk jeg fra de trafikklærerne jeg kjente. Av de 30 trafikklærerne svarte 28 «koplingspedal» og 2 «bremsepedal». Som en følge av denne undersøkelsen skjedde det ingen endring i ledsagerveiledningens metode for bakkestart uten bruk av parkeringsbrems.

Fase 3, høst 2008 – vår 2011

Hovedprosess 3 skjedde uten at jeg var registrert student. I denne prosessen foregikk utvikling av ledsagerveiledningens trafikale øvelser, samt utprøving av ledsagerveiledningen.

Utvikling av ledsagerveiledningens trafikale del

I den første delen av den trafikale delen i ledsagerveiledningen la jeg spesielt vekt på kjøreprosessen. Kjøreprosessen er å sanse, oppfatte, beslutte og handle. Mentor og jeg hadde i alle år diskutert hvor viktig det var å jobbe grundig med kjøreprosessen i øvelsen som omhandler systematisk og automatisert informasjonsinnhenting. Hvis denne øvelsen ikke gjøres grundig, kan det oppstå problemer i de senere trafikale øvelser som skyldes svikt i kjøreprosessen. Kjøreprosessen er en viktig del av trafikkpsykologifaget i trafikkklærerutdanningen, og er omtalt i bøker skrevet av Dagfinn Moe (Moe, 2008, 2009), og i «Veien til førerkortet» (Moe, Nermark, & Torsmyr, 2011). I kapittel 5 er kjøreprosessen nærmere omtalt.

Utviklingen av ledsagerveiledningens videre trafikale deler foregikk stort sett som tidligere. Mentor og jeg diskuterte, deretter ble de tekniske øvelsene skrevet. Det tok lang tid å skrive den trafikale delen av ledsagerveiledningen. En av årsakene var at jeg ikke arbeidet så intensivt fordi jeg ikke hadde noe tidspress i og med at jeg ikke var registrert student. Førsteutkastet til ledsagerveiledningens trafikale øvelser var skrevet ferdig til høsten 2010.

Utprøving av ledsagerveiledning

Selv om jeg ikke var registrert student, ønsket jeg å arbeide strukturert og systematisk med ledsagerveiledningen. At den ble prøvd ut i sin rette kontekst var fortsatt viktig for å sikre kvaliteten. En tidligere medstudent prøvde den ut og gav positive tilbakemeldinger på at den hjalp henne i ledsagerjobben. Hun uttalte at «alle ledsagere skulle hatt en slik bok».

Høsten 2010 ble ledsagerveiledningen prøvd ut av et par som øvelseskjørte privat, bror og søster i trettiårene. De gav meg uformelle, muntlige tilbakemeldinger på at ledsagerveiledningen var et godt hjelpemiddel for ledsager, slik at øvelseskjører fikk klare oppgaver. Øvelseskjører hadde også øvelseskjørt med sin far uten bruk av ledsagerveiledning, men synes det fungerte bedre med bror og med ledsagerveiledning. De poengterte også at de unngikk krangel i bilen, noe som ifølge dem fort kunne ha oppstått. De begrunnet den uoppståtte krangelen med at de hadde en god rolleavklaring i forkant av øvelseskjøringen, og at øvelsene var tilpasset øvelseskjørerens nivå.

Observasjon av privat øvelseskjøring uten bruk av ledsagerveiledning

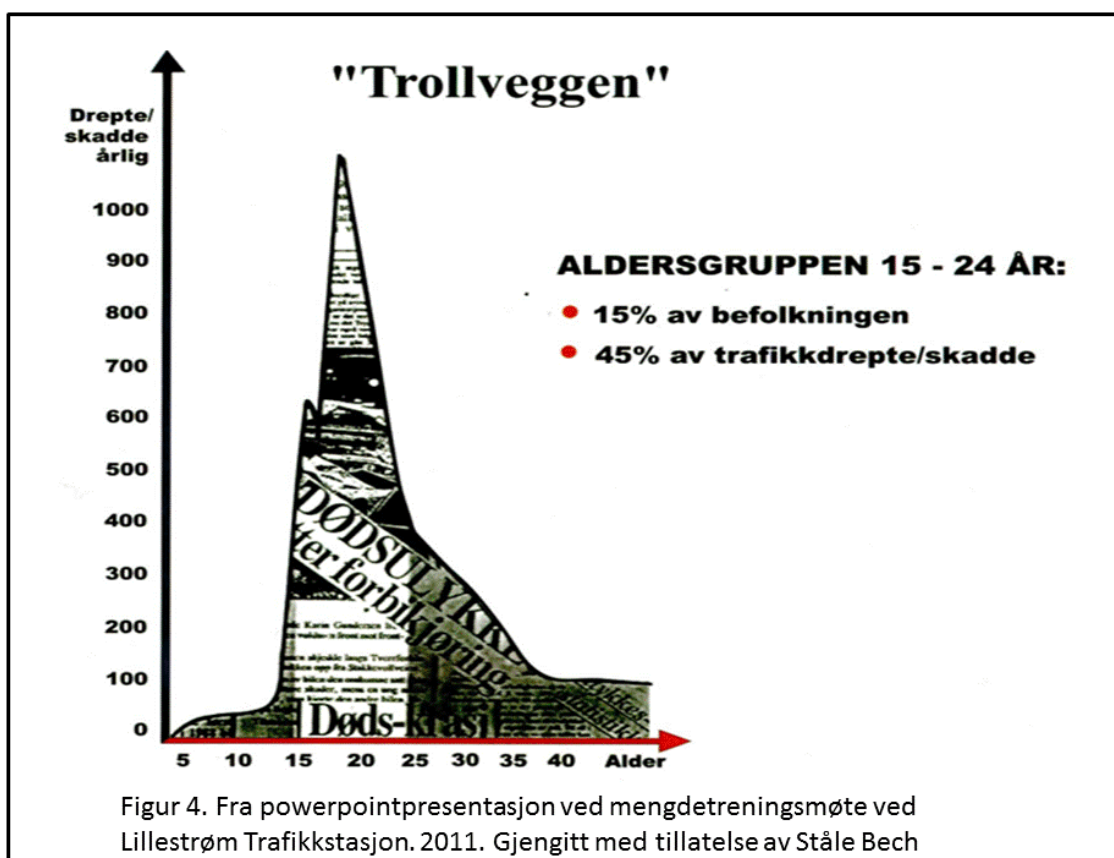
Høsten 2009 ble jeg spurt om å bli med en nabo på privat øvelseskjøring. Øvelseskjøreren skulle snart skulle kjøre opp, og de ønsket å finne ut om det var noe spesielt de kunne øve mer på. Dette var en unik mulighet for å observere privat øvelseskjøring uten bruk av ledsagerveiledning. Jeg satt i baksetet i bilen og observerte. Først og fremst observerte jeg hvordan øvelseskjøreren kjørte, men også hvordan ledsageren jobbet og hva han la vekt på. Det jeg merket meg var at ledsager kom med noen konkrete løsninger når øvelseskjører ikke fikk flyt på å kjøre i rundkjøringer. Ledsager sa at øvelseskjører måtte se seg «bedre om». Jeg var med i utgangspunktet med i baksetet for å hjelpe øvelseskjører. Selv om det hadde vært interessant å observere i lang tid uten å bryte inn, var jeg i en situasjon hvor jeg var med for å hjelpe. Jeg overtok ledsagerrollen fra baksetet, og stilte spørsmålene som av samme art som de som er listet opp på side 39 i ledsagerveiledningen (Merli, 2013, p. 39). Ut fra denne erfaringen forstod jeg hvor viktig det var å ha med alle disse spørsmålene i den trafikle øvelsen om rundkjøringer. Det holder ikke å si til en ledsager at han må be øvelseskjøreren om å se seg tidlig om imot rundkjøringen. Spørsmålene på side 39 ble føyd inn i ledsagerveiledningen etter observasjonen av privat øvelseskjøring uten bruk av ledsagerveiledning.

Observasjon av privat øvelseskjøring med bruk av ledsagerveiledning

Høsten 2010 ble ledsagerveiledningen prøvd ut av en bekjent. Jeg fikk være med som observatør i baksetet for med selvsyn å se hvordan øvelseskjøringen foregikk. Øvelsen var rundkjøringer. Selv om det er rundkjøringer det trenes på, oppstår det en del andre trafikle situasjoner under en kjøretur. Fotgjengere, endring av fartsgrenser, vegkryss og kjøring på forkjørsvog og kjøring på veg med høyreregel. Under denne observasjonen oppdaget jeg at det ville være lurt å skrive inn påminnelser for ledsager om å følge opp øvelseskjørers speilobservasjon og blikkbruk. Å se langt fram er viktig uansett hvilken øvelse det øves på. Etter observasjonen fikk jeg spørsmål fra ledsager om det var tillat å ha med passasjer under øvelseskjøring. Det forundret meg at de ikke visste at det var tillatt. Dette fikk meg til å undre over hva ledsagere lurte på i forbindelse med privat øvelseskjøring.

Observasjon av mengdetreningsmøte

For å finne svar på hva ledsagere lurte på, tok jeg kontakt med Lillestrøm trafikkstasjon. Våren 2011 fikk være med som observatør på et informasjonsmøte om øvelseskjøring. Statens vegvesen sender ut informasjonsbrev til alle husstander som har en 16-åring i hus, hvor foresatte og andre bidragsytere i øvelseskjøringen blir informert møtet. Møtet blir holdt av statens vegvesen ved den lokale trafikkstasjonen. Møtet varer i to timer, er gratis og møtet er åpent for alle foresatte som skal være ledsagere for ungdommen sin. Det var rundt førti ledsagere tilstede på møtet. I løpet av disse to timene ble de foresatte informert om innholdet i føreropplæringens fire trinn, krav til ledsager og øvelseskjører. Krav til kjøretøyets utstyr ble tatt opp, og det ble delt ut en informasjonspakke som inneholdt det påbudte utstyret: ekstra innvendig speil og L-skilt til å ha bak på bilen. Det ble også lagt vekt på vegtrafikkulykker med personskader, med spesielt fokus på at ungdom er overrepresentert i ulykkesstatistikken. Det ble vist bilder på en powerpoint-presentasjon, blant annet med bilde kalt «Trollveggen», som vist i figur 4.



I forbindelse med dette ble det lagt vekt på hvor viktig det er å øvelseskjøre for å redusere risikoen for å havne i en trafikkulykke. Møtesjef fra statens vegvesen ville ikke gi noen anbefaling i antall kilometer, men oppfordret alle til å komme i gang så tidlig som mulig og kjøre så mye som mulig. Regler for øvelseskjøring generelt ble også tatt opp. Blant spørsmålene fra de foresatte som omhandlet privat øvelseskjøring var det flere konkrete spørsmål som dreide seg om det samme temaet, fra forskjellige vinklinger. Oppsummert var det disse spørsmålene de lurte på:

1. Hvor er det tillatt å øvelseskjøre?
2. Kan det være med passasjerer i bilen under øvelseskjøring?
3. Er det tillatt å øvelseskjøre med bil uten parkeringsbrems montert i midten?
4. Er det tillatt å øvelseskjøre med bil med automatgir?
5. Regler generelt om øvelseskjøring med tilleggsutstyr som sykkelstativ og tilhenger.
6. Er det tillatt å øvelseskjøre i Sverige?

Observasjonen førte til utvikling i ledsagerveiledningen. Med unntak av informasjon om øvelseskjøring i andre land, informerer ledsagerveiledningen om overnevnte temaer (Merli, 2013, p. 7). I tillegg fikk jeg tillatelse til å bruke «Trollveggen» i ledsagerveiledningen. Den passet godt inn under avsnittet om mesterlære (Merli, 2013, p. 8), hvor det poengteres at ledsager må gjøre sitt for å unngå at deres ungdom blir en del av ulykkesstatistikken.

Fase 4, høst 2011 – høst 2012

Sommeren 2011 sendte jeg ledsagerveiledningen til to forlag. ATL ville gi den ut med meg som eneforfatter, derfor falt valget på dem. Jeg fikk muntlig avtale om forfatterkontrakt med ATL sensommeren 2011. Jeg forholdt meg til det muntlige tilsagnet om forfatterkontrakt som en gyldig avtale, jamfør fortsatt gjeldene loven fra Kong Christian V lov av 1687: «En hver er pligtig at efterkomme hvis hand med Mund, Haand og Segl lovet og indgaaet haver.» (Lovdata, 2013b).

Alle øvelsene i ledsagerveiledningen måtte skrives ferdig. Ledsagerveiledningen manglet øvelsene om kjøring på motorvei og kjøring i envegskjørte gater, samt en del av kjøring på

landeveg. Disse kapitlene ble skrevet på høsten. Denne gangen hadde jeg ikke mentor å diskutere med, men jeg hadde mine og mentors utallige diskusjoner om emnene i bevisstheten mens jeg skrev.

Forfatterkurs og kontraktsinngåelse

Som et ledd i prosessen med at ledsagerveiledningen skulle bli en bok, ble jeg sendt på forfatterkurset av og med ATL. «Skriv enda bedre læreboktekster» handlet om grammatikk og rettskrivningsregler, og hvordan ATL ønsket at tekstene i sine lærebøker skulle være (With, 2011). Det var et lærerikt kurs, som førte til endring i ledsagerveiledningens språk på mange punkter. Eksempelvis ble det tatt opp at kulepunkter enten skulle begynne med liten bokstav og ikke ha uten punktum, eller begynne med stor bokstav og ha punktum. Semikolon var et tegn som det ble frarådd å bruke grunnet vanskelige regler for bruk. Dette førte til at jeg endret teksten og fjernet semikolon de steder det var brukt.

På dette kurset ble det inngått skriftlig forfatterkontrakt mellom ATL og meg. Etter eget ønske, fikk jeg ansvaret for å ta bilder til ledsagerveiledningen. ATL gav meg beskjed om at ledsagerveiledningen ikke ville bli prioritert i første rekke, da alle lærebøkene skulle revideres. Dette gav meg god tid til å planlegge bildene jeg ønsket i ledsagerveiledningen.

Bilder til ledsagerveiledningen

Utfra ledsagerveiledningen laget en liste over situasjoner jeg ønsket bilde av, kameravinkel og steder bildene kunne tas. Bildene i ledsagerveiledningen skulle underbygge teksten, og være av god kvalitet. I lærerutdannelsen min har jeg et halvt år med mediekunnskap, med hovedvekt på foto. Jeg gikk til innkjøp av et speilreflekskamera. Etter noen prøvebilder innså jeg at jeg trengte et oppfriskningskurs i bruk av speilreflekskamera. Dette fikk jeg hos en bekjent som er fotograf. Deretter øvde jeg meg på å ta bilder av trafikk, før jeg følte at jeg hadde den kompetansen jeg trengte for å ta de bildene jeg ønsket.

Høsten 2012 ble bildene tatt. Jeg ønsket at bildene skulle speile virkeligheten, og være av ekte privat øvelseskjøring. Jeg snakket med en nabo og spurte om han drev med øvelseskjøring for tiden. Han kjørte med to av ungdommene i huset sitt. Ledsager og de to øvelseskjørerne stilte opp til fotoshoot. Jeg tok de bildene jeg ønsket utfra listen jeg

hadde skrevet. I tillegg til disse bildene, tok jeg i løpet av høsten en del bilder av generelle trafikksituasjoner og veger. Disse bildene ble satt inn i ledsagerveiledningen etter oppsett fra listen jeg hadde skrevet.

Fagfellevurdering

I forbindelse med at ledsagerveiledningen skal bli bok, har ledsagerveiledningen blitt kritisk vurdert av fire personer. Forlagsredaktør Siri Rønneberg, trafikklærer og styremedlem i ATL Ann-Kristin Thomte, fagkonsulent ved ATL Ellen Margrethe Ramstad og ekstern gjennomleser, Dagfinn Moe, seniorforsker ved Sintef Teknologi og samfunn. Fagfellevurderingen førte til store endringer i ledsagerveiledningen, på bakgrunn av tilbakemelding etter fagfellevurderingen. Dette var de skriftlige tilbakemeldingene jeg mottok pr. mail fra forlagsredaktør:

«Generelt

- *Hvem er hovedmålgruppen?*
- *Hvor interessert er de i å sette seg inn i dette før de begynner å kjøre?*
- *Hva trenger en ledsager av informasjon og hjelp?*
- *Hvordan kan den bli en konkret guide som er lett å forstå og rask å ty til?*

Struktur

- *Hva må vi anta at målgruppen allerede vet? Hvilken fellesforståelse har målgruppen? De har vel en automatisert forståelse av bilkjøring, men kan ofte ikke sette ord på det (ordløs kunnskap), og har ingen kunnskaper om læringstrinnene. Dette har mye å si for hvor detaljerte forklaringene bør være.*
- *“Kill your darlings” – behold kun det som må være med, kutt det som bør være med.*
- *Skille kraftig mellom 2 nivåer i teksten og vurdere hvordan dette skal formes rent språklig:*
 - *det som ledsageren selv skal vite, kunne, ferdighet*

- *det som ledsageren skal formidle, vise, forklare den som øver (Mye av det som bør stå her vil jo Ledsageren selv måtte sette seg inn i)*
- *Bruke flere overskriftsnivåer.*
- *Bruke kulepunkter, tekstbokser oa for å klart skille mellom ulike typer informasjon.*

Språk

Språket er direkte og det er tidvis god bruk av DU-form 😊

- *Tung setningsoppbygging, for mange gjentakelser og unødige ord, språket bør forenkles.*
- *Upresise forklaringer, språket bør være enda mer presist.*
- *Bruk av man/en gjør det uklart hvem det handler om, bruke du/vi-form.*
- *For detaljerte beskrivelser (eks 1.gir, s 13), kutte ut alt vi må anta at leseren skjønner uten at det blir skrevet ut.*
- *For mye hva man «ikke» skal gjøre, bruke positiv form: fortelle HVA man skal gjøre.*
- *Begrepsbruk: unngå å kalle øvelseskjøreren for elev, siden Ledsageren ikke er trafikk lærer, bruke for eksempel koplingspedal i stedet for clutch, bruke trafikk læreren, undervisningstimer, beinet; hva menes med: "ta ut"?»*

På bakgrunn av fagfelle vurderingen ble ledsagerveiledningen grundig revidert av meg som forfatter. Først skrev jeg svar på alle spørsmål. En av de viktigste endringene som

skjedde ved å skrive svarene, var at jeg valgte å dele inn teksten i to nivåer. En tekst til ledsageren, og en tekst ledsageren kan lese opp for øvelseskjøreren. Teksten ledsager kan lese opp for øvelseskjøreren, kalles heretter direkte sitater. For å skille kraftig mellom disse to nivåene i teksten, valgte jeg blå tekstbokser for direkte sitater. I den gamle versjonen av ledsagerveiledningen stod disse to nivåene om hverandre: Litt forklaring, litt direkte sitat, mer forklaring og mer direkte sitat. Det kunne være opp til ti ganger fram og tilbake mellom de to nivåene for hver øvelse. Således måtte øvelseskjøreren sette seg veldig godt inn i ledsagerveiledningen før han praktiserte rollen som øvelseskjører. I den siste utgaven av ledsagerveiledningen er teksten sortert. Forklaringene er redusert, som følge av at de direkte sitatene tar over oppgaven som forklaring. Alle direkte sitater som har med en øvelse å gjøre er samlet i blå tekstbokser. Ved å sortere teksten på denne måten, falt mange unødvendige forklaringer bort. Omformuleringer til positivt ladde setninger og bruk av kulepunkter førte til en mer tydelig ledsagerveiledning. Etter revideringen av ledsagerveiledningen, hadde tegnene i teksten blitt redusert med 47 %.

«Kill your darlings» var en hard, men nødvendig prosess. Begrepsbruken i ledsagerveiledningen ble endret på flere punkter, som nevnt i tilbakemeldingene. Den største endringen var fra «elev» til «øvelseskjører». Etter en tilbakemelding pr telefon med forlagsdirektør, endret ledsagerveiledningen oppbygging. Øvelsene i ledsagerveiledningen er nå nøyaktig bygd opp i samme rekkefølge som i læreplan klasse B. Den gamle versjonen hadde rygging, parkering og sikkerhetskontroll til slutt. I og med at dette er øvelser som hører hjemme i trinn to i læreplan klasse B, ble øvelsene flyttet til kapittelet om tekniske øvelser. Andre endringer som oppstått på grunn av samarbeidet med ATL, er at kapittelet om kjøreplassen har blitt fjernet fra ledsagerveiledningen. Nå står kjøreplassen kort forklart, med henvisning det til «Veien til førerkortet». En øvelseskjører antas å være innehaver av en teoribok, og derfor trenger ikke informasjon om kjøreplassen stå i to bøker fra samme forlag. Det samme gjelder sikkerhetskontrollen.

Etter fagfelle vurderingen og endringene som fulgte, framstår ledsagerveiledningen primo januar 2013 som en "konkret guide, som er lett å forstå og rask å ty til», jamfør siste punkt under «generelt» i tilbakemeldingene i mailen.

Fase 5, høst 2012 – vår 2013

Masterstudiet ble tatt opp igjen høsten 2012. Som student og innehaver av en forskerrolle ble jeg medio april 2013 bekymret for validiteten til masteroppgaven grunnet dårlig dokumentasjonen fra utprøving av ledsagerveiledningens tekniske del, høst 2009 – vår 2011. I denne perioden ble det ikke ført logg eller videofilmet, kun observert og brukt uformelle muntlige tilbakemeldinger. Arbeidet med ledsagerveiledningen har blitt en naturlig del av mitt liv, derfor har jeg ikke alltid vært bevisst min rolle som forsker. Medio april kom jeg på at to bekjente hadde fått utdelt ledsagerveiledningen slik den forelå høsten 2012. Jeg tok kontakt med disse personene, og lurte på om de ville svare på noen spørsmål i forbindelse med ledsagerveiledningen. De stilte villig opp og svarte pr mail. Begge uttalte seg meget positivt om ledsagerveiledningen. på spørsmålet «Hva var det viktigste for deg i ledsagerveiledningen» svarte begge at ledsagerveiledningen gav dem trygghet i rollen som ledsager, og konkrete oppgaver å lære bort som de som vanlige bilister ikke tenkte over fordi øvelsene var automatisert. På spørsmålet «Hvordan har du brukt ledsagerveiledningen» svarte begge at de hadde lest ledsagerveiledningen på forhånd, for å ha noen punkter og en konkret plan for øvelseskjøringen. Jeg vil minne om at dette er ledsagerveiledningen før den forelå i ny versjon, slik at det var nødvendig å lese gjennom på forhånd for å få helheten i øvelsen, da ord til ledsager og direkte sitater stod blandet. På spørsmålet «Kan ledsagerveiledningen være med på å redusere usikkerheten rundt øvelseskjøring? Hvis «ja», hvordan?» svarte begge ja. Ledsagerveiledningen ville være med på å gi ledsagere trygghet i rollen ved at ledsager fikk en huskeliste å forholde seg til i forhold til hva som skulle læres bort, og hvordan. Det ble nevnt at det var fort gjort for en vanlig sjåfør glemme de små detaljer i den private øvelseskjøringen, som for eksempel sittestilling og speil. Den ene svarte at hun trodde hun ikke ville greid å lære bort enkelte øvelser uten ledsagerveiledningen, fordi de er automatisert hos ledsager. Bakkestart ble trukket fram som eksempel. Til slutt ble det stilt et åpent spørsmål «Har du noen andre kommentarer, positive eller negative?». Den ene svarte at ledsagerveiledningen var veldig lett forståelig, oversiktlig og forklarende, og at det var lett å lage punkter med mål for opplæringen. Ledsager hadde også lært noe nytt selv, og påstod å ha blitt en bedre sjåfør. Den andre svarte at han synes det var på tide at det kom en slik bok på markedet. Den ene ledsageren hadde øvelseskjørt i flere år tidligere, og med dem han øvelseskjørte med nå før han fikk ledsagerveiledningen. Derfor

ble det var litt vanskelig for øvelseskjørerne å svare i etterkant på konkrete spørsmål, da de ikke visste hva som kom fra ledsagerveiledningen, og hva ledsager uansett hadde gjort/sagt som ledsager. De svarte generelt at de var fornøyde med opplæringen. Øvelseskjøreren fra den andre ledsageren svarte at øvelsene var bra tilpasset hans nivå. På spørsmålet om hvilke tilbakemeldinger han hadde fått fra ledsager når han øvelseskjørte, svarte han at det var litt mye mas når han gjorde en feil, men at han fikk skryt når det gikk bra. På spørsmålet om han visste hva ledsager så etter mens han øvelseskjørte, svarte han at ledsager var opptatt av hvordan han plasserte bilen i veibanen og at han brukte speilene. Han kommenterte at hun sikkert så etter flere ting, og at det var litt vanskelig å svare på spørsmålet.

Ut fra overnevnte tilbakemeldinger fikk jeg som forsker mer dokumentasjon på aksjonsforskningen som har foregått. I tillegg til de to overnevnte ledsagere, kom jeg på at en av ledsagerne som prøvde ut ledsagerveiledningen høsten 2009 hadde sagt seg villig til å framstå med en anbefaling på baksiden av ledsagerveiledningen når den foreligger som bok. Jeg ringte henne for å høre om hun kunne svare på spørsmål pr mail, slik at jeg fikk mer skriftlig dokumentasjon. Det ville hun gjøre. Samtidig fortalte hun at hun var i gang med å øvelseskjøre med barn nummer to, og brukte ledsagerveiledningen intensivt for tiden. Hun uttalte at hun var litt skuffet over at ledsagerveiledningen ikke forelå som bok enda, da hun hadde gledet seg til å øvelseskjøre med en ledsagerveiledning som bok. Nettopp fordi hun synes ledsagerveiledningen var et «fantastisk hjelpemiddel, og at alle skulle hatt en slik». Jeg sendte henne den siste versjonen av ledsagerveiledningen. Da hun mottok mailen med ledsagerveiledningen, fikk jeg uoppfordret tilbakemelding om at den nye versjonen var blitt «skikkelig fin» og at de skulle bruke den mange ganger i uken. Jeg spurte da om ledsager og øvelseskjører ville logge om øvelseskjøringen. De svarte ja. Perioden var kort, da dette var tett opptil innlevering av masteroppgaven. Loggene gav meg likevel to verdifulle tilbakemeldinger. Ledsagerveiledningen i den nye versjonen ivaretar funksjonen til den forrige utgaven av ledsagerveiledningen, tross i en reduksjon i tegnene på 47 %. I tillegg fungerer den bedre, da ledsager opplever at den nye versjonen gjorde det lettere å gjennomføre øvelsen. Jeg gjengir her første logg fra ledsager, med spørsmålene i kursiv:

1)Hvilken øvelse har dere øvd på i dag?

1. I dag har vi øvd på høyresvinger.

2)Hvordan brukte du ledsagerveiledningen?

2. Jeg som ledsager leste avsnittet om høyre- og venstrekjøring før vi startet. Det ga meg gode tips til hvordan jeg skulle lære bort høyresving. Under kjøring forberedte jeg (øvelseskjører) på hva hun skulle gjøre når vi kom til et kryss ved å lese opp punktene på side 22.

3)Hvordan synes du ledsagerveiledningen fungerte?

3. Den nye veiledningen er veldig bra Marianne:) Den er gir god forklaring på hvordan jeg skal lede øvelsen og har fine illustrerende bilder. De blå boksene til opplesning for kandidaten er med på å gjøre oppgaven veldig tydelig.

4)Har du noen andre kommentarer til den delen av ledsagerveiledningen du har brukt i dag?

4. Vi har strevd en stund med å bremse ned på giret før en sving.

Med veiledningen fikk jeg en fin trinn for trinn hjelp som gjorde det lettere å gjennomføre øvelsen. Særlig de tipsene hvis vi ikke får til øvelsen, så vi brukte tips nr 3 med lavere fart. Det funka!

Loggen fra øvelseskjører viser at hun har samme opplevelse av øvelseskjøringen som ledsager. Nivået er godt tilpasset det hun kan fra før (de har brukt den gamle utgaven av ledsagerveiledningen), og hun opplever ledsager som klar og tydelig. Hun får ros fra ledsager om at hun klarer øvelsen bedre enn tidligere, og føler mestring. Hun kjører med både mor og far som ledsagere, og begge benytter ledsagerveiledningen. Mor og far er

begge fornøyde med ledsagerveiledningen og merker stor forskjell i øvelseskjøring med og uten bruk av ledsagerveiledning. Fra en logg:

Det viktigste for meg/ oss har vært både den "trinn for trinn" forklaringen som skal gis til den som kjører (det blir mindre ord/ snakk/ mas når jeg kan forholde meg til det som står der).

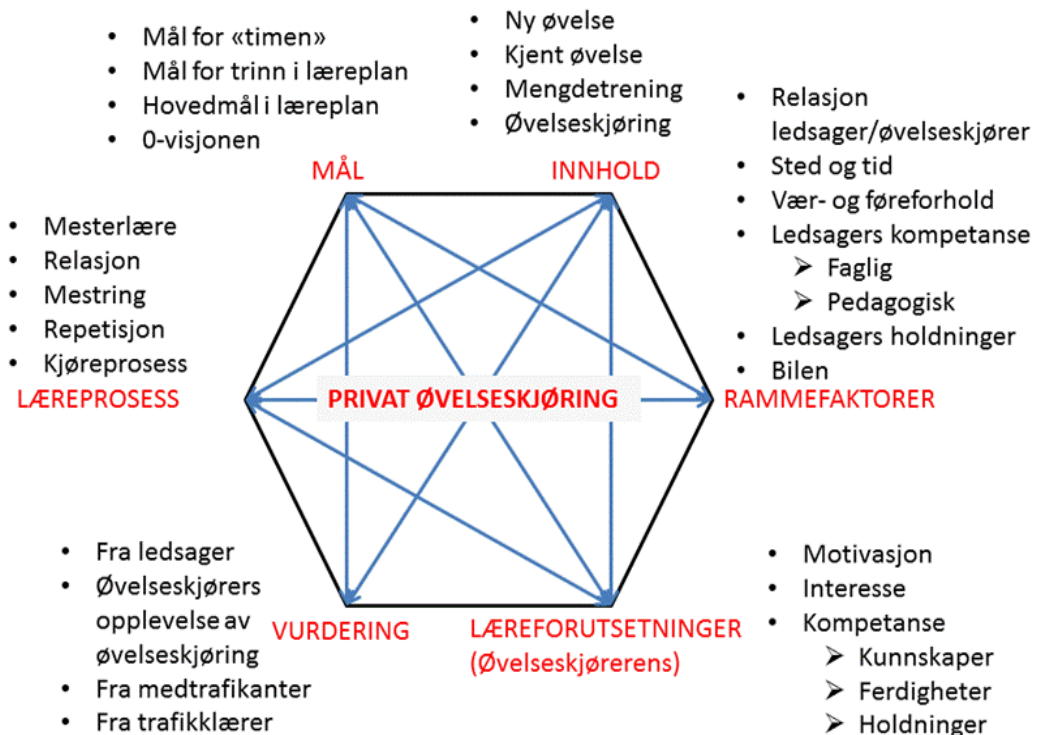
Også forklaringen på hvordan vi korrekt gjennomfører litt trøblete øvelser. (som dette med høyresving og bremse ned mot kryss).

Ledsagerveiledningen gir en stor trygghet i opplæringen. Særlig synes vi at starten har vært god. Med den første kjørte vi på veien nesten med det samme. De to andre har fått opplæring etter ledsagerveiledningen og har **behersket bilen bedre** når de kom ut på veien. Det er også en stor trygghet i at vi kan **lese oss opp på det vi skal gjennom på øvelseskjøringen** og forklare den som kjører før vi starter hvordan dagens øvelse skal gjøres. Da er vi godt forberedt begge to. Jeg tror den kan gi (øvelseskjøreren) god innføring i kjøreopplæring også ved at hun leser den.

Om denne siste aksjonen hadde noen betydning for FOU-arbeidet, diskuteres nærmere i kapittel 6.

DRM-modell for privat øvelseskjøring

DRM for privat øvelseskjøring



Figur 5. Den didaktiske relasjonsmodellen for privat øvelseskjøring. Copyright Marianne Merli.

«DRM for privat øvelseskjøring» er inspirert av modellen til Bjørndal og Liberg (Bjørndal & Lieberg, 1978, p. 135) og Hiim og Hippe (Hiim & Hippe, 1998, p. 62; 2001, p. 278). Bjørndal og Liberg sin modell inneholdt fem faktorer: Mål, faginnhold, evaluering, didaktiske forutsetninger og læringsaktiviteter. Hiim og Hippe sin modell inneholder seks kategorier: Mål, innhold, vurdering, læreprosessen, rammefaktorer og læreforutsetninger. «DRM for privat øvelseskjøring» har seks kategorier lik Hiim og Hippe sin modell. Hver kategori har underkategorier, i tillegg et tema alle kategorier er sentrert rundt.

Masteroppgaven tar utgangspunkt i et problem meldt av elever ved en trafikkskole. De ønsket hjelp til privat øvelseskjøring ved at ledsager skulle bli bedre til å lære bort å kjøre bil. Problemet for elevene var å anse som et didaktisk problem. Ledsagerveiledningen er å anse som løsningen på problemet. For å utvikle en ledsagerveiledning som skulle løse

problemet for både øvelseskjører og ledsager, måtte situasjonen «privat øvelseskjøring» settes inn i system ved hjelp av DRM. Temaet for modellen er derfor «privat øvelseskjøring». Situasjonen «privat øvelseskjøring» ble analysert ut fra de ulike kategoriene. Underkategorier av hver kategori er skrevet inn i modellen «DRM for privat øvelseskjøring». Videre i dette kapitlet vil de seks kategoriene bli satt i sammenheng med ledsagerveiledningen via underkategoriene.

Oppsummering og videre framdrift

Dette kapitlet har handlet om de ulike prosessene i FOU-arbeidet og aksjonsforskningen som har pågått, og hvordan dette har påvirket ledsagerveiledningens form og innhold. Neste kapittel vil handle om kunnskapsgrunnlaget ledsagerveiledningen bygger på.

Kapittel 5 – Kunnskapsgrunnlag

I forrige kapittel ble hovedprosessene i FOU-arbeidet med ledsagerveiledningen gjennomgått. Dette kapitlet vil handle om kunnskapsgrunnlaget ledsagerveiledningen bygger på, med spesielt vekt på den didaktiske relasjonsmodellen, heretter kalt DRM. Situasjonen «privat øvelseskjøring» er valgt for å utarbeide en DRM-modell som ledsagerveiledningen bygger på. Hver kategori og underkategori i DRM-modellen vil bli presentert, herunder kommer mesterlære og kjøreporsess. Foruten om DRM, bygger ledsagerveiledningen på kunnskap om voksenpedagogikk, som også omtales til slutt i kapitlet.

Mål

Mål for privat øvelseskjøring er delt i fire underkategorier som videre i masteroppgaven presenteres hver for seg.

Mål for timen

Ledsager har en plan for den konkrete tiden, heretter kalt timen, øvelseskjøringen skal pågå sammenhengende. Dette kan for eksempel være å øve på igangsetting og stans. Ledsagerveiledningen har øvelser som tilpasses hver øvelse.

Mål for trinn i læreplan

Trinnene i læreplan klasse B har blitt presentert for øvelseskjøreren i trafikkalt grunnkurs. Har ledsager vært på mengdetreningsmøte ved en trafikkstasjon, har også han blitt presentert for målene i læreplanen. Det antas at privat øvelseskjøring har som mål å oppnå målene i læreplanen så langt det lar seg gjøre. Ledsagerveiledningen er bygget opp etter læreplan klasse B.

Hovedmål i læreplanen

Hovedmålet i læreplanen er presentert for øvelseskjører og ledsager som nevnt under «mål for trinn i læreplan». Det antas at et av målene for privat øvelseskjøring er at øvelseskjøreren skal få førerkort. For å få førerkort må øvelseskjøreren avlegge en praktisk prøve ved en trafikkstasjon, og denne bedømmes etter om kandidaten har oppnådd hovedmålet i læreplan klasse B. Ledsagerveiledningen er tenkt som en hjelp på veien til førerkortet. Den hjelper ledsageren å tilrettelegge øvelseskjøringen på en slik måte at øvelseskjøreren skal bli en dyktig sjåfør.

0-visjonen

Visjonen om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade, 0-visjonen, ble vedtatt av stortinget som satsningsområde under behandlingen av Nasjonal transportplan for 2002- 2011(St. meld. nr. 46 (1999 - 2000), 2000, p. 198).

0-visjonen bygger på tre grunnpilarer: Etikk, vitenskapelighet og ansvar. Med ansvar forstås at alle må ta ansvar. Det antas at enhver ledsager har et ønske om at deres øvelseskjører ikke skal bli en del av ulykkesstatistikken i trafikken. Det antas at enhver ledsager ønsker at øvelseskjøreren skal bli så god som mulig. At øvelseskjøreren mestrer de ulike situasjonene en bilfører kommer ut for, uten selv å miste livet eller bli hardt skadd i trafikken. Og uten å være skyld i at andre blir hardt skadd eller drept i trafikken. Ledsagerveiledningen er et bidrag til 0-visjonen. Ved å tilrettelegge øvelseskjøringen på en slik måte at øvelsene er tilpasset øvelseskjøreren sitt nivå, og ledsager er oppmerksom på farer i forbindelse med øvelsene, vil forhåpentligvis øvelseskjøringen foregå uten at trafikkuulykker oppstår. Ledsagerveiledningen vil forhåpentligvis føre til mer privat øvelseskjøring, slik at øvelseskjører får mer mengdetrening før han erverver førerkortet. Mengdetrening er med på å redusere ulykkesstatistikken for unge førere. Ledsagerveiledningens mulige betydning for 0-visjonen omtales i forbindelse med et eksempel fra virkeligheten i kapittel 6.

Innhold

Innhold i DRM for privat øvelseskjøring deles i fire underkategorier som videre i masteroppgaven presenteres hver for seg.

Ny øvelse

Øvelseskjøreren kan trene på nye øvelser. Ledsagerveiledningen presenterer nye øvelser med forslag til forklaringer for ledsager. På denne måten søker ledsagerveiledningen å hjelpe ledsager med å bli flinkere til legge til rette for at læring kan skje.

Ledsagerveiledningen gjør ledsager oppmerksom på at å lære seg noe nytt tar tid, og at ledsager ikke må forvente at øvelseskjøreren intuitivt forstår.

Kjent øvelse

Øvelseskjøreren kan øve på kjente øvelser. Det kan være øvelser det har vært øvet på i privat øvelseskjøring, eller øvelser som har vært gjennomgått ved en trafikkskole. Ved å

bruke ledsagerveiledningen vil ledsageren i den private øvelseskjøringen vektlegge mange av de samme tingene som en trafikklærer. Dette vil gjøre det lettere for øvelseskjøreren, da «hjem og skole» kan samarbeide via ledsagerveiledningen.

Mengdetrening

Den private øvelseskjøringen kan være mengdetrening. Mengdetrening vil si at øvelseskjøreren øver tidligere innlærte øvelser for at øvelsene skal bli automatisert. Mengdetrening anses å være med på å redusere ulykkesrisikoen i trafikken etter erverv av førerkort, forutsatt at mengden er stor nok i antall kilometer. Mengdetrening er en av satsingsområdene til Statens vegvesen innen trafikksikkerhet. Dette er grunnen til at alderskravet for å øvelseskjøre ble redusert til 16 år i 1994 (Ulleberg, 2003). Ledsagerveiledningen er et forsøk på å få flere potensielle ledsagere til å gjennomføre privat øvelseskjøring ved å gjøre ledsageren trygg i rollen. På denne måten håpes det at ledsagerveiledningen stimulerer til mer privat øvelseskjøring, som igjen fører til mer mengdetrening.

Øvelseskjøring

Øvelseskjøring er når en øvelseskjører kjører med en ledsager privat eller med en trafikklærer ved en trafikkskole. Privat øvelseskjøring kan inneholde nye og ukjente øvelser, eller det kan kalles nyinnlæring eller mengdetrening. Ledsagerveiledningen søker å stimulere til mer privat øvelseskjøring, ved å gjøre ledsager trygg i rollen.

Rammefaktorer

Rammefaktorer er delt opp i fem underpunkter som videre i masteroppgaven presenteres hver for seg.

Relasjonen mellom ledsager og øvelseskjører

Det finnes som regel en nær relasjon mellom ledsager og øvelseskjører. Foresatt og barn, besteforelder og barnebarn, kjærester, samboere, ektefeller, annen familierelasjon, gode venner. Den nære relasjonen gjør at det i den private øvelseskjøringen kan oppstå konflikter i forholdet mellom øvelseskjører og ledsager som har sitt utspring i et inngrodd mønster. Konflikter kan også tas med fra middagsbordet og inn i bilen.

Ledsagerveiledningen legger opp til å skape et godt læringsmiljø ved å få ledsager til å være bevisst på relasjonen og avklare roller og ansvar med øvelseskjøreren.

Sted og tid

Det er i vegtrafikkloven ingen forbud mot hvor øvelseskjøring kan finne sted. Tidligere var det forbud mot å øvelseskjøre på motorvei, noe mange ledsagere er usikker på om er tillatt. Ledsagerveiledningen gjør oppmerksom på at det er tillatt å kjøre på motorvei. Stedet privat øvelseskjøring foregår på er avgjørende for utbyttet av øvelseskjøringen. Ledsagerveiledningen definerer øvelsesområdet for hver øvelse. Den geografiske plasseringen i Norges land er avgjørende for hvilke øvelsesområder som er tilgjengelig. Personer som bor på landet vil ha landevegen lettere tilgjengelig enn en som bor i byen. En som bor i byen vil ha rundkjøringer mer tilgjengelig enn en som bor på landet. Likevel vil alle ha en stor parkeringsplass og et rolig boligområde innen rimelig nærhet, slik at ledsagerveiledningens anbefalte øvingsområde for tekniske øvelser burde være mulig å finne for alle ledsagere, uavhengig av geografisk plassering. De trafikale øvelsene vil bli av ulik viktighet for den private øvelseskjøringen. En som bor mange mil fra rundkjøringer og lyskryss, vil ikke ha så stort behov for å bli best mulig i disse øvelsene. En som bor i byen bør trene mye på dette. Ledsagerveiledningen tilrettelegger øvelseskjøringen ved å definere øvelsesområdet for alle trafikale øvelser, og hvordan øvelsene bør gjennomføres.

Tid er et vidt begrep. Som rammefaktor for privat øvelseskjøring rommer ordet tid: Tidsklemme, tid på døgnet, årstid.

Tidsklemme er et sentralt begrep, som handler om at det er så travelt. Å få tid til øvelseskjøring i en fra før travel hverdag vil være en utfordring. Ledsagerveiledningen foreslår å sette opp øvelseskjøring på lik linje med for eksempel fotballtrening. En fast tid i uken, slik at øvelseskjøring blir gjennomført og mengdetreningen blir i en slik størrelsesorden som til enhver tid anbefales. Pr dags dato anbefaler Statens vegvesen 140 timer (Statens vegvesen, 2013b).

Tid på døgnet påvirker trafikk tettheten under øvelseskjøringen, herunder rushtid med påfølgende rushtrafikk. Å velge tid på døgnet for øvelseskjøring kan være problematisk i forhold til tidsklemma. Øvelseskjøring som blir klemt inn eksempelvis som mengdetrening på vei hjem fra jobb/skole, kan foregå i rushtrafikk. Rushtrafikk kan være vanskelig å forholde seg til for en ny sjåfør grunnet stor trafikk tetthet og komplekse

trafikksituasjoner. Rushtrafikken preges av køkjøring, stor trafikk tetthet. Det antas at mange sjåførere har det travelt om morgenen og på vei hjem fra jobb, på grunn av tidsklemma. Lavt blodsukker kan forekomme på grunn av at sjåførene ikke har spist frokost, eller det er lenge siden lunsj. Dette er med på å gjøre trafikkbildet mer egoistisk, noe som setter høyere krav til sjåfører, ved for eksempel å ta høyere risiko ved å velge kortere luker i rundkjøringer eller kryss. Dette kan bli for krevende for en øvelseskjører. Ledsager og øvelseskjører kan også ha lavt blodsukker fordi det er lenge siden lunsj. Lavt blodsukkeret påvirker konsentrasjonen og humøret, og dette kan føre til unødvendige gnisninger mellom ledsager og øvelseskjører. Konsentrasjonen bør være god for maksimalt utbytte av privat øvelseskjøring.

Tid på året påvirker vær og føreforhold, og lysforhold. Kjøring på snøføre forekommer svært sjeldent om sommeren. Om sommeren er det lenge lyst, og informasjonsinnhenting er enklere i dagslys enn i skumring og mørke. Tid på året kan også omfatte ferietid og store utfartsdager i trafikken. Dette igjen påvirker trafikk tettheten som nevnt under tid på døgnet.

Ledsagerveiledningen søker å få ledsager og øvelseskjører til å ha god tid til øvelseskjøring, underforstått uten å bli rammet av tidsklemma. Ved ikke å rammes av tidsklemma, antas det at ledsager og øvelseskjører har tid til å innta mat før øvelseskjøring, og at de kan velge å øvelseskjøre i den trafikk tettheten de ønsker i forhold til det nivået øvelseskjøreren befinner seg på.

Vær- og føreforhold

Vær- og føreforhold varierer. Veggrepet påvirkes av føreforholdene. Varierende veggrep setter varierende krav til øvelseskjører og ledsager. Det krever mer å kjøre når føret fører til dårlig veggrep, enn ved godt veggrep. Værforholdene kan påvirke sikten, som igjen påvirker informasjonsinnhenting. Ledsagerveiledningen var påtenkt et kapittel om vær- og føreforhold. Isteden skal inn en henvisning til temaet i «Veien om førerkortet».

Ledsagers kompetanse

Ledsagers kompetanse påvirker den private øvelseskjøringen. Ledsagers kompetanse er delt i faglig og pedagogisk kompetanse. Med faglig kompetanse menes ledsagers erfaring og dyktighet som sjåfør, samt ledsagers kjøretøytekniske kompetanse. Kjøretøyteknisk

kompetanse vil påvirke ledsagers forståelse for bilbehandling, som igjen vil påvirke hva ledsager legger vekt på i de første tekniske øvelsene. Med ledsager pedagogiske evner menes evnen til å lære bort. Alle yrker er representert i ledsagerrollen, alt fra lærere til frisører, snekkere og kassamedarbeidere. Disse har ulik pedagogisk erfaring, noe som vil påvirke den ledsagers evner i rollen som ledsager for privat øvelseskjøring.

Ledsagerveiledningen søker å heve den faglige og pedagogiske kompetansen hos ledsager.

Ledsagers holdninger

Ledsagers holdninger vil påvirke den private øvelseskjøringen. Enkelte kjører aldri fortere enn fartsgrensen, andre kjører ofte fortere enn fartsgrensen. Disse holdningene vil kunne overføres fra ledsager til øvelseskjører på et eller annet punkt, enten før eller under øvelseskjøringen. Ledsagers holdninger vil påvirke den private øvelseskjøringen i forhold til hvordan ulike trafikksituasjoner løses. Eksempler på situasjoner som i stor grad preges av holdninger er valg av fart på motorvei, valg av fart på en veg nær en skole, og valg av fart og sideavstand i forhold til forbikjøring av syklist. Ledsagerveiledningen oppfordrer ledsager til ikke å benytte seg av pedagogikken «gjør som jeg sier, men ikke som jeg gjør». Ledsagerveiledningen oppfordrer ledsager til å lære bort gode holdninger ved alltid å kjøre på en trygg, lovlig og forsvarlig.

Bilen

Bilen det øvelseskjøres med påvirker øvelseskjøringen. En ny og en gammel bil har ulike teknologi, herunder varierende art av sikkerhetsrelaterte programmer. Eksempelvis elektronisk stabiliseringsprogram (ESP) og antiblokkeringsystem (ABS). Bilen kan ha manuell- eller automatgir, dette påvirker hva den private øvelseskjøringen kan inneholde av øvelser. Bilens dekkutrustning og tekniske stand påvirker veggrepet og kjøreegenskapene. De fleste øvelsene i ledsagerveiledningen kan benyttes uansett type gir.

Læreforutsetninger

Med læreforutsetninger i «DRM for privat øvelseskjøring» menes øvelseskjørerens læreforutsetninger. Læreforutsetninger er delt i tre underkategorier, som videre i masteroppgaven presenteres hver for seg.

Motivasjon

Øvelseskjørerens motivasjon for privat øvelseskjøring kan avhenge av ulike aspekter. Det økonomiske aspektet om hvem som betaler for førerkortet. For de fleste er førerkortet en betydelig kostnad i totaløkonomien. Betaler øvelseskjøreren førerkortet selv, vil han vinne mye på å øvelseskjøre privat, kontra hvis førerkortet betales av andre. Bruksverdien av førerkortet er et annet aspekt. Skal øvelseskjøreren ta førerkort for å benytte det i jobbsammenheng eller i fritid, eksempelvis for å komme seg til og fra ulike aktiviteter, jobb eller skole. Eller skal førerkortet tas fordi alle andre i vennekretsen tar førerkort når de fyller 18 år, og det sees på som en selvfølge. Er det ledsager eller øvelseskjører som har foreslått å øvelseskjøre den konkrete «timen» de øvelseskjører. Dette påvirker hvor mottakelig øvelseskjøreren er for læring.

Interesse

Øvelseskjørerens generelle interesse for bil, herunder bilkjøring og bilteknikk, er en del av læreforutsetningene. En som interesserer seg for å skru bil har bedre forutsetninger for å vite hvordan bilen fungerer, enn en som ikke kan noen ting om det kjøretøytekniske. En som eksempelvis har motorsport som hobby har mer interesse for bilkjøring enn en som ikke har noen interesse for bilkjøring generelt.

Kompetanse

Med øvelseskjørerens kompetanse mener jeg hans kunnskaper, ferdigheter og holdninger. Begrunnelsen for begrepene knyttet til kompetanse, er at disse begrepene benyttes gjennomgående i læreplan klasse B (Statens vegvesen, 2004). Øvelseskjørerens kompetanse omfatter både trafikal kompetanse og generell kompetanse. Hans evne til å benytte sin generelle kompetanse ved privat øvelseskjøring påvirker utbyttet av den private øvelseskjøringen. Eksempelvis en generell kompetanse om barn, kan omsettes til trafikal kompetanse om å ta hensyn til barn i trafikken fordi de er små og har lite erfaring med trafikken.

Med kunnskaper menes generelle og trafikale kunnskaper. En del trafikale kunnskaper har øvelseskjøreren ervervet ved trafikal grunnkurs, dette vil variere fra øvelseskjører til øvelseskjører ut fra hans interesse og motivasjon ved deltakelse i trafikal grunnkurs. Øvelseskjørers kunnskap om trafikk varierer ut fra hans oppvekst og erfaring. En del har

vært medlem i ulike klubber som retter seg mot barn, eksempelvis Barnas Trafikklubb (Trygg Trafikk, udatert). Kunnskap ervervet gjennom slike klubber gir gode læreforutsetninger for privat øvelseskjøring. Øvelseskjører kan inneha mopedførerkort eller førerkort for lett motorsykkel, som igjen vil høyne hans trafikale kunnskap.

Med erfaring menes øvelseskjørerens generelle og trafikale erfaring. Den trafikale erfaringen har han tilegnet seg ved å være i trafikken siden han var liten. Han har erfaring som fotgjenger, syklist og passasjer i motorvogn. Kanskje har han erfaring som sjåfør av moped eller lett motorsykkel. Øvelseskjørere over 18 år kan også ha erfaring fra mellomtung motorsykkel, og de over 24 år kan erfaring fra tung motorsykkel. Øvelseskjøreres erfaring i å ferdes i trafikken på ulike måter påvirker hans trafikale kompetanse.

For å favne et bredest mulig omfang av øvelseskjørere, har ledsagerveiledningen tatt utgangspunkt i en øvelseskjører uten trafikal erfaring som motorvognfører.

Vurdering

Vurdering er delt i fire underkategorier som videre i masteroppgaven presenteres hver for seg.

Fra ledsager

Øvelseskjøreren vil få en eller flere vurderinger fra ledsager, undervegs og etter «timen». Ledsager vil vurdere den private øvelseskjøringen ut fra sine referanserammer, herunder trafikal kompetanse. Ledsagerveiledningen søker å forklare øvelsene slik at ledsager har et større grunnlag å gi vurdering på.

Øvelseskjørerens opplevelse av øvelseskjøringen

Øvelseskjøreren vil ha en opplevelse av den private øvelseskjøringen for hver «time». Han vil ha en opplevelse av hvordan han mestret øvelseskjøringen. Ledsagerveiledningen søker å legge opp øvelsene tilpasset øvelseskjørerens nivå, og på en slik måte at ledsager er tydelig i formidling av øvelsen. Ledsagerveiledningen søker med dette at privat øvelseskjøring vil gi øvelseskjøreren en følelse av mestring.

Fra medtrafikanter

En øvelseskjører vil være en del av trafikken som helhet, og ferdes blant andre trafikanter. Øvelseskjøreren kan oppleve at medtrafikantene kan gi en vurdering, særlig i situasjoner hvor medtrafikanter er misfornøyd med øvelseskjøreren sin kjøring. Medtrafikanter kan gi vurdering i form av bruk av lyshorn, men mest brukt er lydhorn eller kroppsspråk. Kroppsspråk som eksempelvis å riste på hodet, slå ut med armene eller vise fingeren. Ledsagerveiledningen søker å unngå at slike situasjoner oppstår. Eksempelvis ved at øvelseskjøreren lærer de tekniske ferdighetene før han øver på de trafikale øvelsene, og ved å beskrive øvelsesområder som passer til øvelsene.

Fra trafikklærer

Privat øvelseskjøring kan foregå parallelt med kjøring ved en trafikkskole. Trafikklæreren gir tilbakemeldinger på øvelseskjørerenes kjøreferdigheter. Trafikklæreren vil også kunne gi tilbakemeldinger på framgang mellom undervisningstimene.

Læreprosess

Med læreprosess i «DRM for privat øvelseskjøring» menes både ulike metoder for læring, og på hvilke områder læreprosessprosesser kan foregå i situasjonen «privat øvelseskjøring». Læreprosess er delt i fem underkategorier som videre i masteroppgaven presenteres hver for seg.

Mesterlære

Privat øvelseskjøring kan sees på som en form for mesterlære i begrepets videste forstand (Kvale, Nielsen, Bureid, & Jensen, 1999, pp. 20,21). Mesterlære handler om at mesteren overfører sine kunnskaper, syn og verdier til lærlingen. Mesterlære er en form for læreprosess som ikke bygger på noe skille mellom læring og bruk av det lærte, og hvor opplæringen foregår i den kontekst det lærte skal benyttes (Kvale et al., 1999, p. 23) En definisjon på mesterlære er: «Læring gjennom deltakelse i et praksisfellesskap med gjensidige forpliktelser for mester og lærling i en spesifikk sosial struktur over et lengre tidsrom» (Kvale et al., 1999, p. 243). Mesterlære i forbindelse med privat øvelseskjøring må forstås som at ledsageren er mesteren, og øvelseskjøreren er lærlingen. Mesterlære er en læreprosess i den private øvelseskjøringen som også går utover tiden øvelseskjøreren øvelseskjører. Øvelseskjøreren vil ofte følge nøye med når ledsageren kjører selv. Ved observasjon lærer øvelseskjøreren av ledsageren, og forsøker å herme

etter ledsageren i den private øvelseskjøringen. Dette er å anse som taus kunnskap, noe som kjennetegner mesterlære (Kvale et al., 1999, p. 24).

I den private øvelseskjøringen er øvelseskjøreren er prisgitt ledsagers kvaliteter, slik som ledsagers egen kjørestil, trafikal kompetanse, kjøretøYTEknisk kompetanse og pedagogiske evner. Dette er i tråd med det som Hiim, Hippe og Keeping skriver om mesterens kvaliteter (Hiim, Hippe, & Keeping, 1998, p. 26). Ledsagerveiledningen gjør ledsager oppmerksom på mesterlære i den private øvelseskjøringen.

Ledsagerveiledningen søker å legge til rette for å heve den faglige og pedagogiske kompetanse hos ledsager, og gjøre han bevisst sin rolle som mester og ledsager.

Relasjon

Relasjonen mellom ledsager og øvelseskjører vil påvirkes av den private øvelseskjøringen. En god relasjon kan utvikle seg til å bli enda bedre. En relasjon som kan være noe dårlig i utgangspunktet, kan endre seg til å bli en god relasjon. Eksempelvis hvis øvelseskjører opplever at ledsager innehar en kompetanse som øvelseskjører ønsker å erverve. Det kan være at ledsager og øvelseskjører opplever den private øvelseskjøringen som kvalitetstid, og lærer hverandre bedre å kjenne, eller lærer å kjenne nye sider ved hverandre. Således er relasjonen i en læreprosess. Ledsagerveiledningen søker å legge til rette for at ledsager skal bli trygg i rollen sin, og på den måten framstå for øvelseskjøreren som en trygg, rolig, kunnskapsrik og pedagogisk ledsager. På denne måte søker ledsagerveiledningen å bidra til en læreprosess i relasjonen mellom ledsager og øvelseskjører. Dette vil igjen påvirke læreprosessen som handler om å lære seg å kjøre bil.

Mestring

Det er et gjensidig forhold mellom mestring og læreprosess. Å føle mestring er viktig for læreprosessen, og læreprosessen fører til mestring. Å føle mestring kan være en god motivasjon for å ønske å lære mer. Øvelseskjøreren føler mestring når han får til øvelsene. Ledsagerveiledningen legger opp til en kontinuerlig mestringsfølelse ved at øvelseskjøreren får øvelser som passer til nivået han er på.

Repetisjon

I den private øvelseskjøringen får øvelseskjøreren øve på både nye og kjente øvelser. Repetisjon er viktig for læringsprosessen. Ledsagerveiledningen legger vekt på repetisjon

av den enkelte øvelse og spesielt av øvelsen «systematisk og automatisert informasjonsinnhenting». Repetisjon fremmer kjøreprosessen, da kjøreprosessen blant annet avhenger av førerens ferdigheter (Moe, 2009, p. 62). Ledsagerveiledningen vil få en henvisning til hvor kjøreprosessen er beskrevet i «Veien til førerkortet», for å underbygge viktigheten av repetisjon.

Kjøreprosess

Kjøreprosessen beskriver hvordan en bilfører sanser, oppfatter, beslutter og handler i trafikken. Kjøreprosessen blir presentert i lærebøkene for førerkort klasse B, eksempelvis i «Veien til førerkortet» hvor den også er visuelt framstilt (Moe et al., 2011, p. 50). Det antas at øvelseskjører leser en lærebok på et eller annet tidspunkt i løpet av perioden privat øvelseskjøring pågår. Kjøreprosessen benyttes for å mestre å bli bilfører. Den hører derfor inn under kategorien «Læreprosess» i «DRM for privat øvelseskjøring».

Kjøreprosessen avhenger av tidligere erfaring og kunnskap, i tillegg til øvelseskjørerens verdier, tilstand og motiver (Moe, 2008). Privat øvelseskjøring er med på å utvikle øvelseskjørerens kunnskap og ferdigheter, slik at øvelseskjøreren får en bedre kjøreprosess. Ledsagerveiledningen søker å gjøre ledsager oppmerksom på kjøreprosessen, for å være denne bevisst i læreprosessen. Å se langt og bevege blikket er en del av kjøreprosessens «sanse». Ledsagerveiledningen søker via ledsager å få øvelseskjøreren til se langt fram og bevege blikket. I Ledsagerveiledningens innledning er det poengtert at å se langt fram og bevege blikket i stor grad er nøkkelen til suksess (Merli, 2013, p. 7). I tillegg søker ledsagerveiledningen å få ledsager til å stille spørsmål som tvinger øvelseskjøreren til å se langt fram og bevege blikket.

Voksenpedagogikk

Minimumskravet for å være ledsager er være minst 25 år. En person som har fylt 25 år må defineres som voksen. Ledsagerveiledningen må derfor bygges på kunnskaper om voksenpedagogikk. En definisjon på voksenpedagogikk er «...det praksisfeltet som omfatter det å legge til rette for læring hos voksne, samt utvikling og forskning innenfor dette feltet» (Nordskog & Popperud, 2000, p. 14).

Seks voksenpedagogiske prinsipper og ledsagerveiledningen

Ledsagerveiledningen er utviklet med tanke på voksenopplæring, og forholder seg til de seks voksenpedagogiske prinsippene som omtales i Voksenpedagogikk Modul 1:

- voksne er mest motivert for læring som har sammenheng med deres livssituasjon
- voksne lærer lettere dersom de kan være aktive og påvirke sin egen læringsprosess
- voksne har innsikt og erfaringer som læringen må ta utgangspunkt i og bygge på
- erfaring er en viktig del av læreprosessen
- voksne lærer lettere når teori og praksis ikke er atskilt, men blir kombinert i læringsprosessen
- voksne er ofte mer interessert i å lære for å finne løsninger enn å lære mer teori (Nordskog & Popperud, 2000, p. 15)

Ledsagerveiledningen er myntet på voksne som skal være ledsagere for privat øvelseskjøring. Ofte er det ledsagerens barn som er øvelseskjøreren, og ledsageren er i en livssituasjon hvor barnet er i ferd med å bli voksen og skal ta førerkort. Privat øvelseskjøring henger dermed med livssituasjonen til ledsageren.

Ledsagerveiledningen er ment brukt som en veiledning til ledsageren. Ledsageren kan bruke ledsagerveiledningen som et utgangspunkt for å bli trygg og dyktig i rollen som ledsager i løpet av den tiden han fungerer som ledsager. Ledsagerveiledningen er ikke bastant i sin skrivemåte, men kommer med forslag på hva som kan sies. Ledsageren vil kanskje velge å benytte seg av de blå boksene de første gangene han er ledsager for en øvelse, men det antas at han vil lage egne formuleringer etter hvert som øvelsen gjentas. Slik vil ledsageren være aktiv og påvirke sin egen læreprosess.

Ledsagerveiledningen bygger på det ledsageren kan fra før, og bevisstgjør ham på automatiserte handlinger. Alle tekniske øvelser ikke forklart i detalj. Således tar ledsagerveiledningen hensyn til ledsager innsikt og erfaringer.

Øvelsene i ledsagerveiledningen er bygget opp ved en progresjon lik øvelsene i læreplan klasse B. Når ledsageren har vært ledsager gjennom de tekniske øvelsene, har han mer erfaring for å være ledsager i de trafikale øvelsene. Den erfaringen ledsager har tilegnet seg gjennom å være ledsager i de tekniske øvelsene før han er ledsager i de trafikale øvelsene, vil være en del av læreprosessen for rollen som ledsager.

Ledsagerveiledningen er utarbeidet slik at den har to nivåer av tekst. En tekst til ledsager, og en tekst ledsager kan si til øvelseskjører. Når bilen det øvelseskjøres med er i fart, er det enkelt for ledsager å finne de blå boksene. Ledsager skal benytte ledsagerveiledningen i praksis som ledsager for privat øvelseskjøring, før eller under øvelseskjøring. Ledsagerveiledningen vil således bli benyttet som en kombinasjon av teori og praksis i læringsprosessen for ledsager.

Ledsagerveiledningen er ment som en veiledningsbok for å gjøre det enklere å tre inn i rollen som ledsager for privat øvelseskjøring. Således er ledsagerveiledningen ikke en ren teoribok, men interessant for en ledsager som ønsker lære for å finne løsninger i rollen som ledsager.

Heterogene voksne

Voksne, herunder ledsagere, er en heterogen gruppe med svært ulike forutsetninger. Noen av disse ulike forutsetningene som har betydning for ledsagerrollen er omtalt i «DRM for privat øvelseskjøring» under «rammefaktorer». Ledsagerne skal være ledsagere for en like heterogen gruppe øvelseskjørere. Ledsagerveiledningen har tatt høyde for å favne alle øvelseskjørere, uansett læreforutsetninger. Som en konsekvens av dette, må ledsagerveiledningen tilpasses en heterogen gruppe ledsagere. Ledsagerveiledningen kan benyttes av alle ledsagere, uansett ledsagers kunnskaper og erfaringer. I utprøvningsfasen har den vært prøvd ut av ledsagere med ulik faglig bakgrunn, eksempelvis en yrkesfaglærer, en butikkmedarbeider, en major og en mekaniker. De har brukt ledsagerveiledningen på ulike måter. Noen har lest øvelsen på forhånd og laget seg en plan for «timen» via stikkord, andre har brukt den ved å lese opp direkte sitater for øvelseskjøreren. Felles for den heterogene gruppen som har prøvd ut ledsagerveiledningen, er tilbakemeldingen om at ledsagerveiledningen er et godt hjelpemiddel i rollen som ledsager. Ledsagerveiledningen gjør ledsager oppmerksom på

konkrete øvelser, tilrettelegger for at øvelseskjøreren føler mestring ved at øvelseskjører føler øvelsene er tilpasset deres nivå, og gjør ledsager trygg i rollen som ledsager.

Oppsummering og videre framdrift

Dette kapitlet har handlet om kunnskapsgrunnlaget ledsagerveiledningen bygger på. Voksenpedagogikk og den didaktiske relasjonsmodellen, med vekt på «DRM for privat øvelseskjøring». De ulike kategorier og underkategorier har blitt presentert, herunder mesterlære og kjøreprosessen. Ledsagerveiledningen har søkt å ta hensyn til, eller omhandle, alle kategorier og de fleste underkategorier i «DRM for privat øvelseskjøring». Neste kapittel vil være et drøftingskapittel hvor ulike temaer i forbindelse med masteroppgaven og ledsagerveiledningen vil bli diskutert.

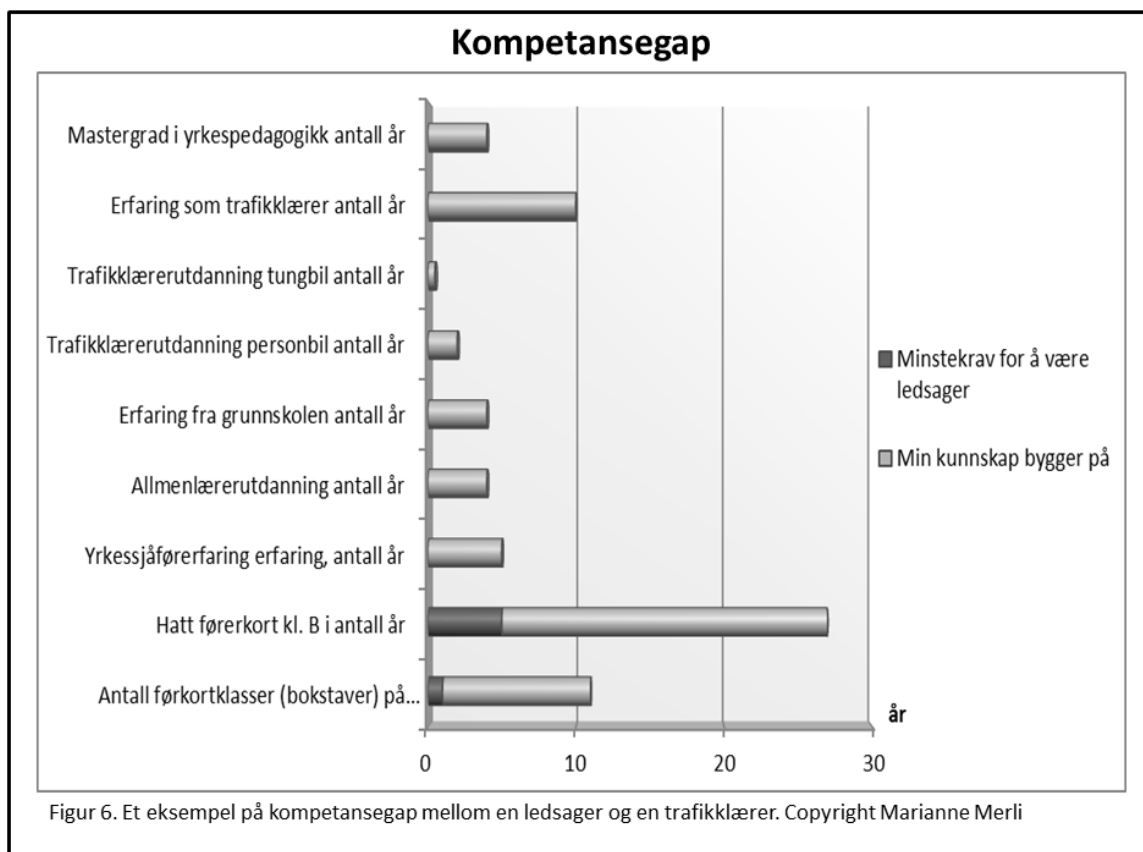
Kapittel 6 – Drøfting

I dette kapittelet vil ulike temaer i forbindelse med FOU-arbeidet drøftes. Temaene er etikk, bruk av uttrykkene «kunnskaper» og «ferdigheter», og aksjonenes pålitelighet og betydning. I tillegg vil reliabiliteten, validiteten og generaliserbarheten til masteroppgaven, herunder ledsagerveiledningen, diskuteres.

Etiske utfordringer

I forbindelse med å utgi ledsagerveiledningen som bok, eksisterer det noen etiske utfordringer. På den ene siden er det en etisk utfordring om jeg trækker andre kjørelærere på tærne ved å utgi ledsagerveiledningen som bok. Avslører jeg yrkeshemmeligheter? Tar jeg jobben fra trafikklæreren? Hvem eier kunnskapen? På den andre siden står ledsageren, ofte en forelder. Respekterer jeg ledsagere, eller undervurderer jeg deres kompetanse som ledsagere?

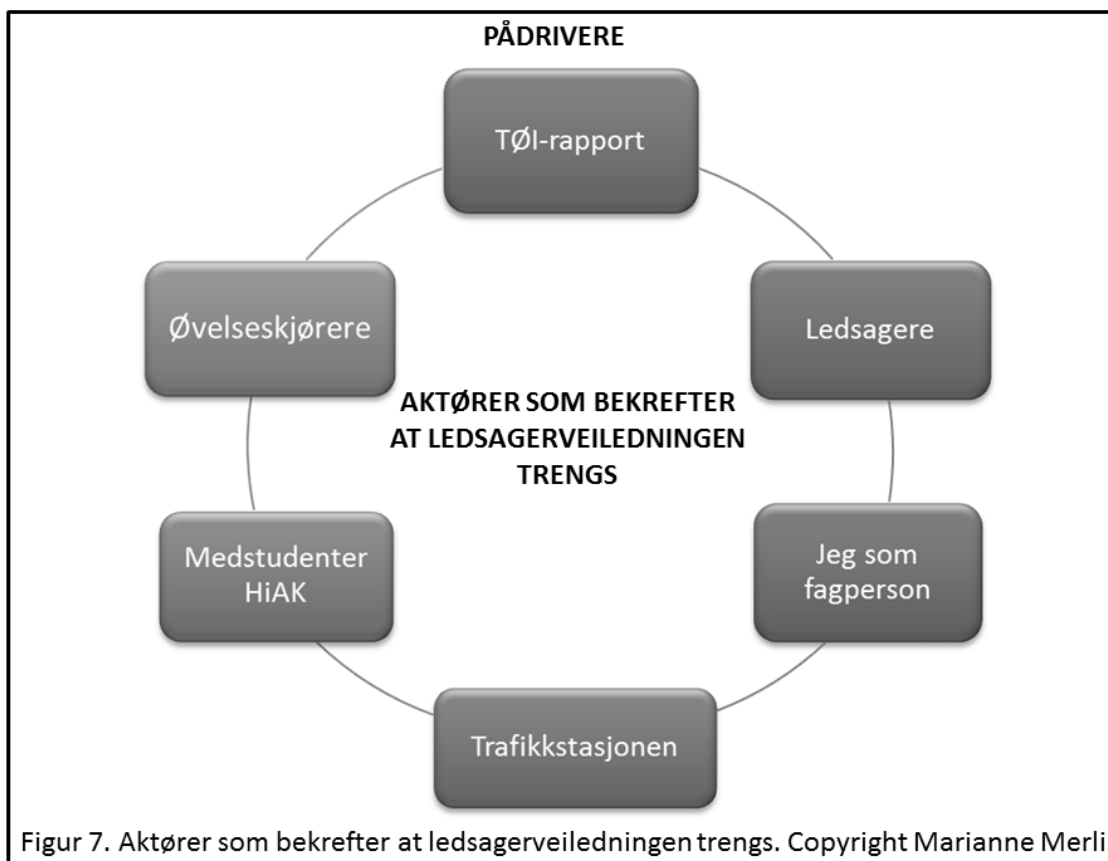
Privat øvelseskjøring foregår ikke av hjelp av profesjonelle yrkesutøvere. Rollen som ledsager besittes av mange forskjellige mennesker med ulik alder, kjønn og bakgrunn. Det eneste faglige kravet for å være ledsager under privat øvelseskjøring er at vedkommende har hatt førerkort sammenhengende siste fem år. Det er ingen krav om at ledsager skal erfaring som sjåfør i løpet av disse fem årene. Det er trafikklærerne som sitter på profesjonskunnskapen. Gapet i trafikkompetanse mellom meg som trafikklærer og minimumskrav som ledsager vises i figur 6 på neste side.



Er det riktig at jeg som trafikklærer skal dele kunnskapen jeg har tilegnet meg? Hvis jeg ikke deler den, får jeg ikke hjulpet øvelseskjørere med å få en ledsager som er «flinkere til å lære bort å kjøre bil». Hvis jeg deler kunnskapen, risikerer jeg å få alle trafikklærere på nakken med utsagn som at jeg «tar jobben fra dem». Hvem eier kunnskapen? Det er allment akseptert at eksempelvis en kokk deler av sin kunnskap via en kokebok, men vil det bli akseptert at en trafikklærer deler sin kunnskap om trafikkopplæring? Tar jeg jobben fra en trafikklærer ved å legge til rette for at ledsager blir trygg i rollen som ledsager, noe som kan føre høyere kvalitet i den private øvelseskjøringen? Tar jeg jobben fra en trafikklærer ved å legge til rette for at øvelseskjører og ledsager har avklarte roller og godt læringsmiljø i den private øvelseskjøringen? Tar jeg jobben fra en trafikklærer ved å legge til rette for at ledsager og øvelseskjører føler mestring i rollene, noe som kan føre til mer privat øvelseskjøring? For å bli en sikker trafikant som unngå ulykker, anbefaler Statens vegvesen 140 timer med øvelseskjøring (Statens vegvesen, 2013b). Dette tilsvarer nesten 190 undervisningstimer ved en trafikkskole. En elev ved en trafikkskole har normalt ikke 190 undervisningstimer før han avlegger praktisk prøve ved en trafikstasjon. Obligatoriske undervisningstimer på offentlig veg utgjør totalt 10 (11) timer

(Statens vegvesen, 2004, pp. 28,34,45). En gjennomsnittselev ved en trafikkskole antas å ha mellom 40 og 50 undervisningstimer inkludert all obligatorisk undervisning på trinn 2, 3 og 4, før praktisk prøve avlegges. Det er et gap på cirka 150 klokke timer i forhold til Statens vegvesens anbefalte timer med øvelseskjøring. Det er «ingen» som tar 190 undervisningstimer ved en trafikkskole for å oppnå anbefalt antall øvelseskjøring. Dette argumentet ble også brukt i ATL som et av argumentene for at en bransjeorganisasjon skulle kunne utgi en bok om privat øvelseskjøring.

I utgangspunktet var det elever ved en trafikkskole som uttrykte at ledsagere trengte hjelp. Hva mener ledsagere selv, trenger de hjelp? Har de behov for kunnskapen jeg har tilegnet meg? «Alle» kan jo kjøre bil! Undervurderer jeg ledsagere som gruppe? Er de så dyktige de kan bli i rollen som ledsager, eller vil de ha nytte av en ledsagerveiledning? Det lille utvalget ledsagere i aksjonsforskningen ser nytteverdien av ledsagerveiledningen, og uttrykker at «alle ledsagere bør ha en slik ledsagerveiledning». I tillegg gav ulike aktører i FOU-arbeidet meg pågangsmot og drivkraft for å gjøre ledsagerveiledningen ferdig med mål om å utgi den i bokform. Dette vises i figur 7 på neste side.



Tidligere medstudenter fra HiAK spurte etter ledsagerveiledningen. Ledsagere og øvelseskjørere uttrykte at ledsagerveiledningen hadde stor verdi for dem. TØI-rapport 675/2003 konkluderer med at ledsagere så på et hefte for ledsagere som det beste tiltaket for å stimulere til økt omfang av øvelseskjøring. Ansatte ved trafikkstasjonen i Lillestrøm spurte etter ledsagerveiledningen, og fortalte at det gikk rykter om den «på bygda», den ble etterspurt av ledsagere på mengdetreningsmøter. Jeg som fagperson mener at ledsagerveiledningen trengs, noe min erfaring bekrefter. Da jeg arbeidet som trafikklærer klasse B opplevde jeg at en av mine elever, heretter kalt A, var innblandet i en alvorlig frontkollisjon under privat øvelseskjøring. A ble hardt skadd og satt fastklemt i bilvraket i to timer. Deretter ble A fløyet med et legehelikopter til sykehuset. A fikk 6 måneders sykefravær fra jobb og fra føreropplæringen. En av årsakene til ulykken var at privat øvelseskjøring foregikk på forkjørsvog med høy hastighet, mens A øvde på trinn to (tekniske øvelser) ved trafikkskolen. A fortalte at ledsager var ikke oppmerksom på at A ikke hadde kunnskap om at A hadde vikeplikt for bilen imot da A skulle svinge til venstre av forkjørsvog. Hadde ledsager hatt og brukt ledsagerveiledningen, ville antakelig øvelseskjøringen hatt et annet utfall. Formålet med øvelseskjøringen den aktuelle dagen var ren øvelseskjøring, og øvelsesområdet valgt ut fra øvelseskjører og ledsagers forutsetninger for å velge. Hadde ledsager hatt ledsagerveiledningen, ville antakelig øvelsen vært tilpasset øvelseskjører og foregått på et egnet øvelsesområde, og ulykken ville vært unngått.

Ledsagerveiledningens hovedoppgave er å hjelpe ledsager med å legge til rette for trygg, sikker og forsvarlig privat øvelseskjøring av høy kvalitet. Først ved å utgi ledsagerveiledningen som bok, vil den bli tilgjengelig for alle potensielle ledsagere. Eller det kan sies på en annen måte: Ved å utgi ledsagerveiledningen som bok, vil den være til mest mulig nytte for mange, jamfør nytteetikk (Kversøy, 2005, p. 32). Ubehaget som følger med ved å følge nytteetikken og å utgi ledsagerveiledningen som bok, kan være at enkelte trafikklærere føler at jeg går dem i næringa. Hvis ledsagerveiledningen i sin ytterste konsekvens kan bidra til 0-versjonen ved spare en hardt skadd eller et liv i trafikken, er verdien av et liv større enn om en trafikklærer mister jobben på grunn av ledsagerveiledningen. Etske utfordringer om ledsagerveiledningen skal gis ut i bokform er løst ved å benytte nytteetikk.

Ordlyden «kunnskaper» og «ferdigheter»

Ordene «kunnskaper» og «ferdigheter» er benyttet gjentatte ganger i denne masteroppgaven, og benyttes på bakgrunn av læreplan førerkort klasse B. «Kunnskaper» og «ferdigheter» er ord som begge er gjentatt i læreplan førerkort klasse B og BE, del B, over 40 ganger. De er benyttet både i delmål og mål for ulike trinn, og i hovedmål for opplæringen. Læreplan klasse B er fastsatt av Vegdirektoratet, og føreropplæringen hører inn under samferdselsdepartementet. Læreplaner fastsatt av Utdanningsdirektoratet gjelder for grunnskole, videregående og voksenopplæring. Denne opplæringen hører inn under kunnskapsdepartementet. I 2006 innførte kunnskapsdepartementet kunnskapsløftet. Hovedmålene for undervisning ble formulert som kompetansemål og beveget seg vekk fra de tidligere detaljerte og styrende R94 og L97. I kunnskapsløftet fem grunnleggende ferdigheter definert: Å kunne bruke digitale verktøy, å kunne uttrykke seg muntlig, å kunne lese, å kunne regne og å kunne skrive. Ordet ferdigheter ble ikke benyttet i definisjonen av de grunnleggende ferdighetene, men ordlyden er revidert til å hete «digitale ferdigheter» og «muntlige ferdigheter» (Utdanningsdirektoratet, 2012).

Mål for trafikkopplæring fastsatt av Vegdirektoratet gjennom trafikkopplæringsforskriften av 2004, og det ble innført ny læreplan klasse B gjeldende fra 1. januar 2005 (Statens vegvesen, 2004). Dette var året før kunnskapsløftet ble innført. Læreplan førerkort klasse B og BE legger kompetansebegrepet til grunn, men benytter seg mye av ordene «kunnskap» og «ferdigheter». Dette kan ha sin bakgrunn i GADGET-matrisen (se side 26), som føreropplæringen bygger på. Kunnskap og ferdigheter er grunnleggende i matrisen. En annen grunn til at det er lagt vekt på ordene kunnskap og ferdigheter i læreplan førerkort klasse B og BE, er at læreplanen er detaljstyrt, med føringer om hvordan undervisningen skal foregå, hva elevene skal tilegne seg av trafikal kompetanse og hvordan undervisningen skal og bør foregå.

Privat øvelseskjøring er en del av føreropplæringen, og i læreplan legges det vekt på at eventuelle ledsagere bør få veiledning av trafikklæreren for hvordan målene skal forstås (Statens vegvesen, 2004, p. 33).

Masteroppgavens bruk av ordene «kunnskap» og «ferdigheter» må sees i sammenheng med den læreplan den forholder seg til, og at denne læreplanen ikke er innenfor kunnskapsløftets rammer.

Aksjonenes pålitelighet og betydning

Loggenes betydning hadde stor verdi i og med at loggene gav tilbakemeldinger som førte til endringer i ledsagerveiledningen. Loggene ble skrevet av både ledsagere og øvelseskjørere. Loggene ble vurdert opp mot hverandre, for å se om de hadde samme opplevelse og nytte av ledsagerveiledningen i privat øvelseskjøringen. Svakheten ved metoden er at ledsager og øvelseskjørere stod i nær relasjon til hverandre, og kunne ha pratet med hverandre før de skrev loggene. Hvis det er tilfelle, er ikke innholdet i loggene pålitelig.

Aksjonen som om fattet videofilming av bakkestart uten bruk av parkeringsbrems viste at ledsagerveiledningen hadde høy nytteverdi. Begge øvelseskjørerne lærte seg øvelsen relativt raskt, som omtalt i kapittel 4. Spørsmålet er om øvelseskjørerne og ledsagerne hadde tjuvtrent på denne øvelsen før de møtte til videofilming. I så fall vil resultatet av aksjonen ikke være pålitelig. Som forsker kan jeg ikke uttale meg om troverdigheten til ledsagere. De lovet at de ikke skulle øve på bakkestart på forhånd. Kong Christian V lov av 1687, som antas fortsatt å ha gyldighet i dag, sier at en skal holde det en lover. Har de brutt loven, og øvd på forhånd? Spilte de skuespill under videofilmingen, eller er det virkeligheten som er filmet på video? Dette finnes det ingen sikre svar på. Utfra tolking av video kan det se ut som om det er første gang øvelseskjører prøver bakkestart, på grunn av den klassiske feilen at motoren kveles, bilen triller bakover og at det tar lang tid å finne gripepunktet. På dette bygges antakelse om at aksjonen videofilming er realistisk førstegangstrening på bakkestart, og at aksjonen har betydning i dokumentasjonen for nytteverdien av ledsagerveiledningen.

Metoden observasjon har den svakhet at når noen vet at de blir observert, kan de oppføre seg annerledes enn når de ikke blir observert. Under observasjon av privat øvelseskjøringen kan det være at ledsagere og øvelseskjørere var nervøse, og således glemte ting de normalt ville ha gjort. Det kan også være at de presterte ekstra bra den tiden de ble observert. Under observasjon ved trafikkstasjon kan det være at ledsagere

ikke turte stille spørsmål fordi de ble observert. Observasjonene la grunnlag for endringer i ledsagerveiledningen. Selv om aktører var påvirket av meg som observatør, vil de ting som ble observert ha noe sannhet i seg.

Fagfellevurderingen av ledsagerveiledningen er en av de viktigste aksjonene for å kvalitetssikre FOU-arbeidet. Det eksplorerende forskningsdesignet som er benyttet har en svakhet i at få aktører har deltatt i forskningsarbeidet. Uten en fagfellevurdering ville ledsagerveiledningen vært et produkt uten tung, faglig kvalitetssikring.

Fagfellevurderingen er gjennomført av personer tilknyttet ATL, en av to bransjeorganisasjoner for trafikklærere i Norge. Ved fagfellevurderingen ble innholdet i ledsagerveiledningen faglig kvalitetssikret. Samtidig bidro fagfellevurderingen til at ledsagerveiledningen fikk en mer tydelig form og ble mer brukervennlig. Et tydelig skille mellom de to nivåene i teksten ble innført, og språket ble betraktelig forenklet.

Aksjon 2013 var dårlig planlagt, og kom som et selvpålagt krav om mer dokumentasjon av tidligere arbeid i FOU-arbeidet. Aksjonen gav samme resultat som tidligere aksjoner, den pekte i positiv retning for nytteverdien av ledsagerveiledningen. Aksjon 2013 er den eneste aksjonen hvor den reviderte versjonen av ledsagerveiledningen er prøvd ut. To ledsagere har benyttet ledsagerveiledningen slik den forelå før fagfellevurderingen, og to ledsagere har prøvd ut ledsagerveiledningen i den form den foreligger nå. De to sistnevnte ledsagere har hatt samme øvelseskjører. Aksjon 2013 kan ikke dokumentere at den reviderte versjonen er bedre enn den første versjonen. Aksjon 2013 kan bidra med mer dokumentasjon i FOU-arbeidet. Etter aksjon 2013 foreligger skriftlig dokumentasjon fra 7 ledsagere, mot tidligere 3 ledsagere. En av ledsagerne har prøvd ut både den gamle og den nye versjonen. Hun uttrykker at ledsagerveiledningen, slik den foreligger nå, er tydelig og samtidig enklere enn den gamle versjonen. Denne tilbakemeldingen er viktig for meg som forfatter, selv om den ikke er så viktig for FOU-arbeidet i sin helhet. En endring i ledsagerveiledningen vil skje på bakgrunn av aksjon 2013, som følge av logg 8.mai 2013. Endringen vil være at det for hver øvelse skal inn en setning, hvor ledsageren skal be øvelseskjører forklare hva han skal gjøre. Slik jobber en trafikklærer, og forslaget om at ledsager kan jobbe på samme måte, kom fra en ledsager i aksjon 2013. Å be øvelseskjøreren forklare øvelsen, er en måte å sjekke hva øvelseskjøreren har av kunnskap om øvelsen. Eksempel på setning i forbindelse med øvelsen som omhandler å

svinge til høyre i vegkryss: «Når øvelseskjører har trent på øvelsen noen ganger, kan du be øvelseskjører forklare deg hva han vil gjøre når han nærmer seg krysset. Si for eksempel: Hva vil du gjøre for å klare å svinge til høyre i krysset foran deg?». Det er mulig dette kan komme tidlig i ledsagerveiledningen, som en opplysning om hva ledsagere kan gjøre for hver øvelse. Da kan det bli en egen blå boks under hver øvelse, med teksten « Kan du forklare meg hvordan du vil jobbe med denne øvelsen?». Enkelt og tydelig. Endringen må diskuteres med forlaget, og endingen er foreløpig ikke innført i den versjonen av ledsagerveiledningen som foreligger. Kommer endringen inn, har aksjon 2013 ført til en endring i ledsagerveiledningen, og således vil aksjon 2013 være en viktig aksjon.

Reliabilitet og validitet

Akjsjonenes pålitelighet (reliabilitet) er diskutert overfor. Graden av reliabiliteten til masteroppgaven avhenger av at undersøkelser er gjennomført på en nøyaktig måte. Så nøyaktig at man får de samme dataene hvis undersøkelsesopplegget benyttes om igjen ved en annen datainnsamling. (Grønmo, 2004, p. 423). Ledsagerveiledningens nytteverdi har blitt undersøkt ved det samme undersøkelsesopplegget tre ganger. I tre faser av FOU-arbeidet har den vært utprøvd: I fase 2 (2007-2008) fase 3 (2009 – 2011) og i aksjon 2013 (2013). Metodene i fase 2 og aksjon 2013 var logg. Metoden i fase 3 var uformell tilbakemelding og observasjon. Resultatet av aksjonen var de samme: Alle ledsagere uttrykte at ledsagerveiledningen har stor nytteverdi. Øvelseskjørerne er fornøyde med ledsagerens jobb under aksjonene. På bakgrunn av dette kunne det vært trukket en konklusjon om at masteroppgaven har reliabilitet. Imidlertid må det tas hensyn til det lille utvalget som har deltatt i aksjonen. Ikke bare er utvalget lite, men med et unntak består utvalget av personer hvor relasjonen mellom ledsager og øvelseskjører er foresatt/barn relasjon. Utvalget er ikke tilfredsstillende for å trekke en konklusjon om at reliabiliteten er ivaretatt. Bruk av fagfellevurdering styrker den faglige tyngden bak ledsagerveiledningen, og således også reliabiliteten. Det er grunn til å tro at forskningsprosessen kan gjentas med det samme undersøkelsesopplegget med et større og mer heterogent utvalg, og at undersøkelsen ville ha ført til de samme resultatene. Dermed kan forskningsarbeidet sies å ha høy reliabilitet.

Validiteten er uttrykk for at dataene i undersøkelsesopplegget er gyldig for å belyse problemstillingen (Grønmo, 2004, p. 426).

For å belyse problemstillingene er det brukt en rekke ulike metoder utfra hva som skulle belyses. Metodene har gitt meg som forsker de tilbakemeldinger og funn jeg har hatt behov for i forbindelse med problemstillingene. At en bransjeorganisasjon velger å anta ledsagerveiledningen tyder også på at ledsagerveiledningens validitet er høy. Fagfellevurdering er en av metodene som er benyttet for at ledsagerveiledningen skal ha høy kvalitet og høy nytteverdi. På bakgrunn av de ulike metodene som har vært benyttet, og på bakgrunn av at ledsagerveiledningen er antatt av et forlag, kan det konkluderes med at validiteten til masteroppgaven er høy.

Ledsagerveiledningens konseptuelle generalisering

I kvalitativ forskning brukes begrepet konseptuell generalisering når forskningen leder til et konsept eller en teori som har relevans for flere enn de som er studert (Tjora, 2010, p. 209). Hvis ledsagerveiledningen skal sies å ha konseptuell generaliserbarhet, må den kunne ha nytteverdi for flere ledsager enn de som har vært med i aksjonene. Gruppen som har prøvd ut ledsagerveiledningen består av personer i relasjonen foresatt/barn, med unntak av et søskenpar. Ledsagerne har vært menn og kvinner i alderen 40 – 50 år. Som nevnt i kapittel 5 består ledsagere av en heterogen gruppe voksne. Menn og kvinner i alle aldre over 25 år, med ulik livserfaring og sjåførerfaring. Relasjonen til øvelseskjøreren kan være ektefelle, samboer, ny kjæreste, slektning eller venn. Aksjonene gir ikke grunnlag for å si at ledsagerveiledningen har høy nytteverdi for alle ledsagere. Derimot kan min erfaring som trafikklærer belyse den konseptuelle generaliseringen. Tidligere i dette kapittelet er det skrevet om vennene i tjuåra som havnet i en alvorlig trafikulykke på grunn av privat øvelseskjøring. De kunne hatt nytte av ledsagerveiledningen. Jeg har hatt en kvinnelig elev som var 63 år, hun øvelseskjørte både med sin mann i 70-årene og sin sønn som var yrkessjåfør. Den 63 år gamle kvinnen slet med de samme tingene som en 18 år gammel elev, eksempelvis kenguruhopping i igangsettingen, bomgiring og problemer med fartstilpasning. Etter en stund med privat øvelseskjøring, søkte mannen hennes råd hos meg. Han fikk et ark med stikkord på om hvilket øvelsesområde de kunne øvelseskjøre i for å trene på rundkjøringer. På arket stod også stikkord for hvilken fart den 63 år gamle kvinnen burde ha tjue meter før rundkjøringen, og hvilket gir hun burde velge. På arket stod det også at det ledsager måtte minne henne var på å se langt fram og bevege blikket. Dette paret

ledsager/øvelseskjører synes arket hjalp på øvelseskjøringen. Jeg vil anta at disse to hadde hatt stor nytte av ledsagerveiledningen. Et annet eksempel er han som kjørte med sin mormor. Mormor hadde øvelseskjørt med alle barnebarna sine, men synes det var vanskelig med rundkjøringer. Eleven fikk med seg et ark jeg skrev som handlet om å kjøre i rundkjøringer. Neste gang eleven kom til undervisningstime med meg, kunne jeg se framgang siden sist han hadde tatt en undervisningstime. Mormor hadde gjort en god jobb ved hjelp av arket, og ville hatt nytte av ledsagerveiledningens øvelse om rundkjøringer (Merli, 2013, p. 37). Et siste eksempel er et ektepar med innvandrer bakgrunn. Kvinnen var ikke så veldig flink i norsk, og hun hadde problemer med de grunnleggende tekniske øvelsene, og slet med svingpunktet. Hun øvelseskjørte privat med mannen sin, over hele Romerike, noe jeg som profesjonell anså som en risikosport utfra det jeg hadde det i undervisningstimene. De utsatte både seg selv og andre trafikanter for stor risiko. Kvinnen fortalte at mannen synes hun var lite flink, og at hun ikke ble noe bedre, men at mannen var tålmodig og ønsket at hun skulle få førerkort. Mannen pleide å kjøre henne til undervisningstime, og en dag pratet jeg med ham. Vi hadde en god samtale, og han var svært interessert i tips. Jeg fortalte ham om et øvelsesområde som passet for å øve på høyresvinger. Runden tok ikke mer enn fem minutter og det var ingen vikeplikt å passe på. Jeg fortalte ham viktigheten av at hun så langt fram mens hun kjørte. Ekteparet øvde hjemme i en måned, og jeg observerte dem kjørende denne lille runden. Den private øvelseskjøringen gav resultater. De var begge fornøyde med rådene de hadde fått. For kvinnen var det enklere å motta beskjeder på morsmålet, og for mannen var det enklere å øvelseskjøre når han visste konkret hva de skulle øve på. Det ble slik at hun kom til trafikkskolen og hadde undervisningstime med meg som trafikklærer, og så øve hun og mannen hjemme. Noen ganger var mannen med i undervisningstimen for å observere hvordan jeg jobbet, andre ganger hadde vi en samtale etter undervisningstimen. Dette ekteparet ville hatt god nytte av ledsagerveiledningen.

På bakgrunn av nevnte eksempler, loggene, TØI-rapport 675/2003 og at ledsagerveiledningen er antatt av et forlag, må det antas at ledsagerveiledningen har konseptuell generalisering.

Oppsummering og veien framdrift

I dette kapitlet har ulike temaer blitt diskutert, herunder reliabilitet, validitet og konseptuell generalisering. Neste og siste kapittel vil være en konklusjon og veien videre.

Kapittel 6 – konklusjon

Masteroppgaven i to deler handler om ledsagerveiledningen. Problemstillingene ledsagerveiledningen bygger på er:

1. Hvordan utarbeide en ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring?
2. Hvilken nytteverdi kan en slik ledsagerveiledning ha?

Masteroppgaven har søkt å gi svar på disse spørsmålene ved å forklare hvordan ledsagerveiledningen ble til, og hvilket kunnskapsgrunnlag den bygges på.

Konklusjon og veien videre

På bakgrunn av de ulike metodene som er benyttet i FOU-arbeidet, og kvalitetssikringen via fagfelleevaluering, konkluderes det med at ledsagerveiledningen ble utarbeidet på en måte som gir ledsagerveiledningen høy nytteverdi for alle ledsagere. Dette vil igjen gi ledsagerveiledningen høy nytteverdi for øvelseskjørere. Ledsagerveiledningen vil bidra til at privat øvelseskjøring foregår på en trygg, sikker og forsvarlig måte.

Det ville vært interessant å foreta videre forskning på ledsagerveiledningens nytteverdi. Eksempelvis ved å gjennomføre en forskning over flere år hvor nytteverdien av ledsagerveiledningen kunne bli forsøkt målt. Det kunne også vært interessant å sammenlikne en gruppe øvelseskjørere hvor ledsager benyttet ledsagerveiledningen med en gruppe øvelseskjørere hvor ledsager ikke benyttet ledsagerveiledningen. Det kunne blitt sammenliknet hvor mange timer privat øvelseskjøring som ble gjennomført, hvor mange undervisningstimer øvelseskjører har før praktisk prøve avlegges, strykprosenten på praktisk prøve, og antall uhell den ferske sjåføren var innblandet i første to år etter erverv av førerkort. 0-visjonen og føreropplæringen er begge videre satsningsområde i Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 (Meld.St. 26 (2012 - 2013), 2013, p. 194).

Ledsagerveiledningen er ment som et bidrag til disse satsningsområdene. Videre forskning på ledsagerveiledningens nytteverdi krever ressurser, men kan være av betydelig interesse for både det private og det offentlige.

Kildeliste

- Bjørndal, B., & Lieberg, S. (1978). *Nye veier i didaktikken?: en innføring i didaktiske emner og begreper*. Oslo: Aschehoug.
- Bø, O. (1995). *FoU-metodikk*. [Oslo]: TANO.
- Dahlback, J., Hansen, K., Haaland, G., Sylte, A.L.,. (2012). *Yrkesdidaktisk kunnskapsutvikling og implementering av nye læreplaner (KIP)*.
- Dalen, M. (2011). *Intervju som forskningsmetode*. Oslo: Universitetsforl.
- Dege, J. T. (1995). *Europeisk filosofihistorie: fra antikken til nåtiden*. Oslo: Minerva.
- Grønmo, S. (2004). *Samfunnsvitenskapelige metoder*. Bergen: Fagbokforl.
- Hiim, H. (2007). *Forskningsdesign pedagogisk aksjonsforskning*. Paper presented at the Masterstudie i yrkespedagogikk, Høgskolen i Akershus.
- Hiim, H., & Hippe, E. (1998). *Læring gjennom opplevelse, forståelse og handling: en studiebok i didaktikk*. Oslo: Universitetsforl.
- Hiim, H., & Hippe, E. (2001). *Å utdanne profesjonelle yrkesutøvere*. Oslo: Gyldendal akademisk.
- Hiim, H., Hippe, E., & Keeping, D. (1998). *Undervisningsplanlegging for yrkeslærere*. Oslo: Universitetsforl.
- Høgskolen i Oslo. (2002). Undersøkelsesmetoder m statistikk,. Retrieved 0504, 2012, from <http://www.jbi.hio.no/bibin/BoS21/def.htm#E>
- Kjartan s. Kversøy. (2007). *Kjennetegn ved aksjonsforskning*. Høgskolen i Akershus.
- Kvale, S., Nielsen, K., Bureid, G., & Jensen, K. (1999). *Mesterlære: læring som sosial praksis*. Oslo: Ad Notam Gyldendal.
- Kversøy, K. S. (2005). *Etikk - en praktisk vinkling*: Fagbokforlaget.
- Lovdata. (2013a). Forskrift om trafikkopplæring og føreprøver m.m. *Kapittel 7. generelt om trafikkopplæringens innhold*. Retrieved 2204, 2013, from <http://www.lovdata.no/for/sf/sd/td-20041001-1339-007.html#7-2>
- Lovdata. (2013b). Kong Christian V lov. from <http://www.lovdata.no/all/hl-16870415-000.html>
- Lovvdata. (2013). Lov om vegtrafikk. Retrieved 2204, 2013, from <http://www.lovdata.no/all/tl-19650618-004-004.html#28>
- McNiff, J., & Whitehead, J. (2009). *Doing and writing action research*. Los Angeles: Sage.
- Meld.St. 26 (2012 - 2013). (2013). *Nasjonal transportplan 2014 - 2023*. Retrieved from <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/stmeld/2012-2013/meld-st-26-20122013.html?id=722102>.
- Merli, M. (2013). *Ledsagerveiledning for privat øvelseskjøring*.
- Moe, D. (2008). *Menneske, risiko og kjøreatferd*. Trondheim: [D. Moe].
- Moe, D. (2009). *Kjøreprosessen: en modell for analyse og forklaring av kjøreatferd basert på biologiske og psykologiske forutsetninger*. Trondheim: [D. Moe].
- Moe, D., Nermark, J., & Torsmyr, K. (2011). *Veien til førerkortet*. [Oslo]: Autoriserte trafikkskolers landsforbund.
- Nordskog, H., & Popperud, O. (2000). *Sentrale emner i voksenpedagogikk (Vol. Modul 1)*. Bekkestua: NKI forl.
- Peräaho, M., Keskinen, E., & Hatakka, M. (2004). *Førerkompetanse i et hierarkisk perspektiv : konsekvenser for føreropplæringen*. Oslo: Vegdirektoratet.
- Ryen, A. (2002). *Det kvalitative intervjuet: fra vitenskapsteori til feltarbeid*. Bergen: Fagbokforl.

- St. meld. nr. 46 (1999 - 2000). (2000). *Nasjonal transportplan 2002 - 2011*. Oslo:
Retrieved from
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/stmeld/19992000/stmeld-nr-46-1999-2000-.html?id=193608>.
- Statens vegvesen. (2004). *Læreplan Førerkort klasse B og BE*. Oslo.
- Statens vegvesen. (2013a). Statistikk teoretisk og praktisk prøve. Retrieved 0404, 2013, from
<http://www.vegvesen.no/Forerkort/Foreropplaering/Forerproven/Statistikk+teoretisk+og+praktisk+prove>
- Statens vegvesen. (2013b). Øvelseskjøring.
- Store Norske Leksikon. (udatert). Fagfelle vurdering. Retrieved 2204, 2013, from
<http://snl.no/fagfelle vurdering>
- Tjora, A. H. (2010). *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. Oslo: Gyldendal akademisk.
- Trygg Trafikk. (udatert). Barnas Trafikkklubb. from <http://www.barnastrafikkklubb.no/>
- Ulleberg, P. (2003). *Omfang av privat øvelseskjøring blant ungdom på 16 og 17 år* (Vol. 675/2003). Oslo: TØI.
- Utdanningsdirektoratet. (2012). Rammeverk for grunnleggende ferdigheter. Retrieved 0405, 2013, from <http://www.udir.no/Lareplaner/Forsok-og-pagaende-arbeid/Lareplangrupper/Rammeverk-for-grunnleggende-ferdigheter/>
- Utdanningsdirektoratet. (udatert). Logg. Retrieved 0305, 2013, from
<http://www.udir.no/Lareplaner/Veiledninger-til-LK06/Samfunnsfag/Veiledning-til-lareplan-i-samfunnsfag/Samfunnsfag-NY/1--4-arstrinn/Veiledninger-/Logg/>
- Whitehead, J., & McNiff, J. (2006). *Action research: living theory*. London: SAGE.
- With, L. (2011). *Skriv enda bedre læreboktekster*. Paper presented at the Skriv enda bedre læreboktekster, Gardermoen.

VEDLEGG

Vedlegg A



Marianne Merli



Dato

29.04.13

Bekreftelse

ATL bekrefter med dette at det ble inngått kontrakt med Marianne Merli på Ledsagerveiledning, 17.11.2011.

Med vennlig hilsen

Siri Rønneberg

Forlagsredaktør

Autoriserte TRAFIKKSKOLERS Landsforbund

Autoriserte TRAFIKKSKOLERS Landsforbund Besøksadresse: Ryensvingen 15, 0680 Oslo Postadresse: Postboks 144, Manglerud, 0612 Oslo Ordre: 22 62 60 90 Tlf.: 22 62 60 80 E-post: atl@atl.no Web: www.atl.no

ATL
Bankgiro 6084.06.04406 Foretaksregisteret: NO 981 454 901

ATLs INTERESSEKONTOR
Bankgiro 6084.06.04392 Foretaksregisteret: NO 950 982 527 MVA

Vedlegg B

Telefonintervju med trafikk læreren (T) til øvelseskjører A.

Intervjuet

JEG: Du har i dag hatt første undervisningstime med en ny elev, A. Kan du si litt om hva du synes om eleven sine prestasjoner, og hvilke øvelser dere øvde på i dag?

T: Jeg fikk tatt hele trinn 2 med henne, utenom veiledningstimen på trinn 2 og sikkerhetskontrollen. **Hun var veldig flink, blikkbruken hennes var bare knallbra! Hun ligger langt over trinn 2 når det gjelder blikkbruk, sånt forventer jeg ikke første kjøretime. Det var tydelig at hun hadde en del bakgrunn fra før, og faren hennes har gjort en god jobb. Jeg kunne bruke det han hadde gjort videre, og det er ikke alltid!**

JEG: Hvor og hvordan begynte du undervisningstimen?

T: Jeg plukket henne opp utenfor skolen hennes, som ligger i et boligområde, med relativt trafikkerte veier rundt. Jeg spurte om hun var trygg nok til å begynne å kjøre derfra, og det bekreftet hun at hun var.

Så begynte jeg forfra med 2.5 - altså sittestilling og innstillinger av sete, ratt og speil. Hun fant seg raskt en god sittestilling.

Fordi eleven alltid vil trenge tilvenning til en fremmed bil, begynte jeg med clutchen. Hun fortalte at hun hadde kjørt en del hjemme, så vi ble enige om at vi skulle kjøre en tur, så skulle jeg se hva som var på plass, og hva som manglet.

JEG: Hvordan gikk kjøreturen?

T: Vi kjørte raskt ut fra boligområdet og det ble en ganske stor og krevende runde. **Det var tydelig at hun hadde kjørt bil før, så vi fikk gjort mye på kjøretimen.**

Hun hadde selvfølgelig noen uvaner. Den som var verst for henne, var føringa av girspaken. Den var for kjøreskoleaktig!

JEG: Kan du forklare hva du mener?

T: Ja. Det var veldig markerte bevegelser i sånn "1-2-3" mellom 2. gir og 3. gir. Det er det jeg mener. Det blir litt for kjøreskoleaktig for meg. Hun var egentlig myk og flink i bevegelsene, men hun ville liksom bestemme over girstanga, og ikke la den dyttes i fri. Hun bestemte, ville liksom ikke stole på at girstanga gikk til fri av seg selv. Derfor så bommet hun litt når hun skulle i 3. gir, kunne bli 5.gir isteden.

Ellers slet hun litt med at hun absolutt skulle ha begge hender på rattet før hun tok ut clutchen. Jeg forklarte henne at dette tok veldig lang tid. Men dette ordner seg etter hvert. Giringene var vel det hun slet meste med, for når hun girte, gjorde hun jo riktig

med bena, clutchen og gassen, men når hun var ferdig slapp hun gassen! Tror hun var redd for at bilen ville stikke av. Den går kanskje litt fortere på tomgangshastighet enn bilen hjemme. Nå er hun klar over det, i hvert fall, og hun lærer raskt.

Apropos tomgangshastighet, så visste hun ikke hva dette var. Jeg forklarte det i forbindelse med kjøring mot noen kryss med dårlig sikt, og dette gikk fint.

Også må jeg nevne bakkestarten. Jeg liker ikke at elevene begynner med clutchen først, jeg vil at de skal slippe bremsen først. A slapp clutchen først, men da tar det jo så lang tid! Forklarte at målet med bakkestart er å "ikke trille nevneverdig bakover". Litt er lov. Så dette må hun øve litt på, så er hun klar for veiledningstime på trinn 2.

JEG: Når tror du A er klar for veiledningstime på trinn 2?

T: Det tar vi neste time. Hun trengte bare en ommøblering på bakkestarten, samt tilvenning til ny bil, så er hun klar. **Jeg er overrasket over hvor mye hun kunne. Trinn 2 er jo mye mikk og makk, og det er ikke uvanlig at det går opp mot ti timer før en elev er ved mål og klar til veiledningstime på trinn 2. Men A var så flink, faren hennes har gjort en meget god jobb, så jeg putta på masse i kjøretimen, og pirket mye..**

Jeg var litt redd det kunne bli litt mye, og oppfattes som negativt, men tror hun er typen som tåler det. Jeg snakket også om det med henne, at fordi hun var så flink, ble det mye pinking. Men hun virket fornøyd med det, hun ville ha lappen så fort som mulig!

JEG: Hvis du kort fikk spørsmålet av meg som kollega "Hvordan var den nye eleven du hadde i dag?", hva ville du ha svart?

T. **Hun var meget dyktig. Du skulle sett den blikkbruken! Hun befinner seg på et nivå mellom trinn 2 og trinn 3. Langt over snittet. Jeg kan ikke forstå annet enn at hun skal bli ferdig på langt under snittet når det gjelder antall kjøretimer.**

Vedlegg C

Hei elev A!

I forbindelse med din første kjøretime, er det fint hvis du vil svare meg på følgende spørsmål:

1. Hvordan opplevde du det var å ha din første kjøretime, i forhold til å kjøre hjemme?
2. Hva slags tilbakemeldinger fikk du av kjørelæreren?
3. Tror du at veiledningsboka som din pappa har brukt under øvelseskjøringen hjemme, har gitt deg et bedre grunnlag for å begynne på en kjøreskole, enn om dere ikke hadde brukt boka? Det er fint hvis du begrunner svaret.

TAKK:-)

Hilsen Marianne

Hei Marianne!

1. Min første kjøretime hos køreskole var veldig anderledes enn å kjøre hjemme. Det var litt strengere hos kjøreskolen, gjør jeg en feil stopper kjørelæreren min meg og spør meg hvorfor jeg gjør som jeg gjør og ber meg gjøre det om igjen etter å ha forklart meg. Og vi gjør det helt til han ser forbedring. Det var ikke så mye av det hjemme kanskje. Jeg følte meg også litt dårligere til å kjøre enn det jeg trodde, men det kan være fordi det er mye mer pirk og ny bil jeg ikke er vant til på kjøreskolen. Men det var en positiv opplevelse. Og jeg følte meg litt mer usikker enn det jeg er hjemme.
2. Kjørelæreren sa jeg kunne mye fra før av, men at jeg var litt for "hard" på cluthen og litt brå i kjøringen. Men at jeg var god med blikket og det var han imponert over tror jeg.
3. Ja, det tror jeg absolutt! Med veiledningsboka har vi fått noen retningslinjer å forholde oss til, og kjøringen har gått gradvis. Jeg har lært veldig mye av den og jeg tror den har vært til stor hjelp for pappa, særlig med tanke på forklaringer. Det som står i boka er lett å forstå og det er presist :) Så den boka har vært god å ha med seg under hele kjøringen.

Bare hyggelig å svare:)

Hilsen A.