

MASTEROPPGAVE

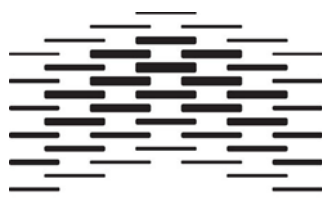
Yrkespedagogikk

Mai 2017

Optimal bruk av dagens tunge kjøretøy
-deltakende observasjon av to læringsarenaer for
yrkessjåfører

Kari Svalebjørg Slettetveit

Fakultet for lærerutdanning og internasjonale studier
Institutt for yrkeslærerutdanning



**HØGSKOLEN I OSLO
OG AKERSHUS**

Sammendrag Masteroppgave.

En yrkessjåførs samlede kompetanse er et komplekst puslespill av ferdigheter i forhold til å manøvrere kjøretøyet, vite hvor mange stropper som må til for å sikre lasten, velge hastighet etter vær og føreforhold, samt viljen til å erverve ny kunnskap fortløpende som det skjer teknologiske fremskritt. Det samme gjelder for en lærer på tunge kjøretøy. Felles for disse er at ofte er teknologien flere steg foran til enhver tid, og man vil oppleve at man ikke får med seg alt som skjer.

Ute i arbeidslivet skjer det utskiftninger i kjøretøyparken i raskere grad enn i trafikkskolesammenheng. Dette er med på å gjøre at flere lærere sitter med for gammel kompetanse i forhold til det som elevene møter når de kommer ut i arbeidslivet. Den kunnskapen som blir formidlet kan i noen tilfeller være så gammel, at elevene ikke er i stand til å gjøre nytte av den. Dette er med på at det kreves mer av læreren i forhold til å sette seg inn i hvordan dagens tunge kjøretøyer virker med i all sin teknologiske prakt.

Det er gjennom læreplanen for yrkessjåførdirektivet satt krav til lærere/kursarrangører at de skal være i stand til å videreformidle den teknologiske utviklingen som skjer i dag, men hvor mange som virkelig er i stand til det, og hvor mange yrkessjåførere som også er i stand til det er uvisst. Teknologien i våre tunge kjøretøy har kommet for å bli, hvor mye av dens finesser vi er villige til å ta til oss vil igjen være preget av den kulturen som er tilknyttet arbeidsplassen, og hvordan behovet for å kjenne til teknologien blir formidlet. Gjennom positive erfaringer med dagens teknologiske systemer i kjøretøyene vil man kunne fremme læringsvilje og en adferds endring i kjørestil som vil både komme sjåføren til nytte og firmaet i form av mindre stress og bedret økonomi. Dersom systemene blir fremstilt overfor sjåførene som en måte å overvåke på, vil flere agere mistenksomt og føle liten tilknytning til systemene. I begge tilfeller er det snakk om flåtestyringssystemer som de fleste store aktører innenfor tunge kjøretøy tilbyr. For å kunne nytte seg av disse systemene må det opplæring til, forklaringer på hvordan ting henger sammen og på hvilke måter utrulling, bremsing, og forbruk for eksempel, måles.

I denne oppgaven er det sett nærmere på forskjellene mellom to sjåførere i to like biler, og hva opplæring har å si for resultatet over en lengre strekning når det kommer til optimal bruk og utnyttelse av kjøretøyet. En sjåfør har fått god opplæring og jobber daglig med det, mens den andre sjåføren sverger til eldre biler uten dagens teknologi. Det er og observert hvordan

sjåfører benytter seg av Scania Drivers Club sitt tilbud om prøve kjøring på eventen Scania Winter. Tilbudet kommer en gang i året, og man får muligheten til å prøve forskjellige biler med ulike løsninger på akselavstander, tonnasje og drivstoff for å nevne noe. Ved å se på disse to sammen opp mot læring, kompetanseheving og fellesskap vil jeg prøve å avdekke muligheter og motstand mot læring og kompetanseheving på et generelt nivå gjennom en teoretisk tilnærming. Det er også gjort et intervju med en person som var tilstede under begge observasjonsstudiene. Dette ble gjort for å supplere inn kunnskap om læring og kompetanseheving innenfor fagområdet.

English summary

The skills of a professional transport vehicle driver are a complex puzzle in manoeuvring the vehicle, securing the load, choosing the right speed regarding the weather conditions and the capacity and will to gain knowledge concerning new technological developments. The same goes for the driving instructor. What is common for both jobs is that the technology seems to be several steps ahead at all times, and it's hard to keep up with everything that happens.

Amongst companies that deal with transportation of both cargo and passengers, the replacement of the fleet exceeds what happens at driving schools. That means that several instructors possess knowledge which is outdated compared to what their students will face when gaining their license and starting to work. Sometimes the knowledge is so outdated that it will no longer be relevant. This means that every instructor needs to keep himself/herself updated in every aspect of technology in transport vehicles. Throughout the curriculum of Certificate of Professional Competence (Driver CPC) it's become mandatory for instructors to be able to share this knowledge. How many out there who are capable of such, is not known. Neither is it common knowledge amongst the drivers of these vehicles. The technology cannot be considered easy, but it's here to stay. What we choose to learn will be a product of the social and technological context surrounding us. By making the technology a positive experience, companies and drivers will develop more knowledge that will encourage the use of technology and to see the difference in their way of driving and the saving of fuel. If these systems are forced upon the drivers, as a form of control, the technology will not be welcomed, but met with hostility and a feeling of being controlled by the companies. The systems I'm referring to are fleet management systems that most producers of transport vehicles offer to buyers. To be able to make use of these systems in an economic matter and as a tool for optimization of the use of the vehicle, training and education is necessary. Explanations on how they interfere with the vehicle and how the free roll system, braking and fuel usage is measured are examples on this matter.

In this thesis, I've studied the difference between two drivers in two similar trucks, and what training and education do for the result of the optimized use of the vehicle. One driver who is fully trained, and one driver with no education in today's technology. I've also observed drivers visiting Scania Winter, an offer for members of the Scania Drivers Club. This offer comes once a year and gives the members an opportunity to test-drive new vehicles with different technical specifications, axle loads and fuel types.

By comparing these two observations, I've tried to see if today's curriculum, training in use and cooperation has reached its maximum of possibilities and goals for drivers' education, or not. These two observational studies are supplemented by an interview with a person who participated in both studies and has knowledge about today's need for extended learning.

Forord

«Du kan hvis du vil» har jeg fått høre i alle år. Det har nok vært med på å sende meg dit jeg er i dag.

Som mange andre kvinner valgte jeg den trygge veien med allmennfag og hodet satt på høyere utdanning. Reiseliv og kultur ble valget den gang, men etter kraftig nedgang i reiselivsbransjen i Norge måtte jeg tenke nytt. Tunge kjøretøy hadde fascinert meg lenge og førerkort på disse ble da en utvei. Det begynte med at det var kjekt å ha, og litt moro. Etter noen år med ulik kjøring ble det trafikkklærerutdanning på lette klasser, deretter en sensorjobb i Statens Vegvesen, videre utdanning som trafikkklærer tunge kjøretøy og til slutt lærer på Notodden Videregående skole og Vg3 Yrkessjåfør. En av Norges 11 landslinjer innenfor faget.

Ofte faller det lett å se på videregående skole som noe kun for de yngste, men innenfor yrkessjåførerutdanningen så er det store alderssprik. Noe som gjør lærerrollen utfordrende, sammen med at kjøretøyenes utvikling skjer i rasende fart.

Utviklingen som har skjedd innenfor tunge kjøretøy er fascinerende og krevende, og ikke minst spennende. Hva må til for å klare å bruke disse kjøretøyene optimalt og er vi villige til å bruke tid på å lære oss det?

Behovet for faglig utvikling og ny kompetanse er stadig tilstede, selv om mange ser både på en trafikkklærer og en yrkessjåfør som ferdig utdannet i det skolegangen er avsluttet og man er sendt ut i arbeidslivet. I mine tanker er det da det hele begynner. Grunnsteinene er lagt ned, reisverket er der, men selve byggingen og formingen av deg som lærer/ yrkessjåfør begynner først når du står der alene med en basiskompetanse.

En stor takk til min eple elskende veileder, dette ville ikke bli gjort uten deg.

Notodden, 01.11.2017. Kari Svalebjørg Slettetveit

Innholdsfortegnelse

Sammendrag Masteroppgave.....	2
English summary	4
Forord.....	6
Figurer og tabeller	9
Kapittel 1	10
Innledning.....	10
Bakgrunn for oppgaven.....	11
Problemstilling	18
Oppgavens innhold.....	20
Kapittel 2	22
Teoretisk ramme	22
Voksnes erfaringer.....	29
Læringsvillighet	30
Handling og praksisfelleskap.....	32
GDE-matrisen	37
Trafikal kompetanse	40
Drøfting av teori.....	48
Betingelser for læring og bruk av teknologi i tunge kjøretøy.....	52
Kapittel 3 Metode	54
Datainnsamling.....	58
Utvalg	60
Validitet, reliabilitet og etikk.....	66
Kapittel 4 «Hold fartsgrensen», et samarbeidsprosjekt.....	70
Kjøreturene.....	72
Kjøretur 1.....	72
Kjøretur 2.....	72
Sjåførene i prosjektet	73
Optimal bruk av dagens kjøretøy/databearbeiding.....	76
Kunsten å bruke et flåtestyringssystem	79
Hva forteller denne informasjonen oss?	80
Kapittel 5	86
Hvilket utbytte har man av et slikt tilbud?	88
En preliminær analyse av observasjoner.....	91
Hvilke funn ble gjort?.....	98
Kapittel 6	100

Flåtestyring, hvem gagner det mest? Konklusjon	100
Referanser	108
Vedlegg 1-4.....	111
Bilder fra Scania FleetManagementPortal.....	111
Vedlegg 5	115
Vedlegg 6	116
Vedlegg 7	121

Figurer og tabeller

- Figur 1: Håndbok 277, Læreplan Yrkessjåførutdanning. (Vegvesen, 2008) s 16
- Figur 2: GDE_matrisen (Vegdirektoratet, 2005, p. 17) bearbeidet etter: Peräaho, Keskinen & Hatakka, 2003 s 37
- Figur 3: Trafikal kompetanse, GDE-matrisens femte nivå, bearbeidet av Dagfinn Moe, SINTEF s 40
- Figur 4: Den didaktiske relasjonsmodellen av Lyngsnes og Rismark s47
- Figur 5 Dreyfus og Dreyfus, oppsummert modell (Dreyfus, 2012, p. 425) s 51
- Figur 6 Oversikt over datainnsamling s 60
- Figur 7: I tabellen er det gjort et utdrag av hvilke målinger som kan gjennomføres i Scania Fleetboard. s 77
- Figur 8: Utsnitt av førerinformasjon hentet i Scania sin FMS-portal Fleet Management System s 80

Kapittel 1

Innledning

Dagens kjøretøy er enkle å kjøre, vri om nøkkelen, og kjør. Men hvor mange er det som kan bruke kjøretøyet sitt optimalt til enhver tid slik det er designet?

Det være seg personbiler og yrkeskjøretøy. Er transportbransjen og trafikkopplæringsbransjen i stand til å gi den nødvendige opplæringen til de som skal bruke kjøretøyene? Og er bransjene villige til å ta mot kunnskapen som blir tilbudt fra de store aktørene i markedet? Eller sitter de godt tilbaketrukket og ytrer for seg selv at dette kan jeg, jeg har jo kjørt lastebil/buss før?

Dagens nyttekjøretøy har store potensialer, men det krever mer av føreren nå enn for 20 år siden. Flere teknologiske nyvinninger å holde styr på, større trafikkbilde og en større håndhevelse av regelverkene setter press på førere og trafikkskoler til å inneha den nødvendige kompetansen for å etterfølge regelverk og samtidig vise at de kan håndtere kjøretøyene.

En overdragelse av en ny lastebil tar som regel et par timer. Alt utstyr som er installert skal gås gjennom, samt en inngående forklaring av hvordan teknologien virker, hva den gjør og hvordan den skal brukes. Det som oftest skjer er at den som skal bruke kjøretøyet ikke får denne informasjonen, og mister viktig informasjon.

Teknologien endres fra modell til modell, noe som gjør kompetanseheving viktig for både en sjåfør og for en tungbillærer.

Læring og kompetanseheving er viktig innenfor alle yrker, noe denne oppgaven vil se nærmere på, og da rettet mot yrkessjåføren og tungbillæreren.



Foto: Kari S. Slettetveit.

«Eit par rondær te så e eg klar te å kjøre te Seljord aleine»

Bildet over er tatt med i oppgaven for å illustrere at viljen og evnen til å tilegne seg nye erfaringer er tilstede i alle aldre. Utfallet vil variere noe siden persepsjonsevnen vi har varierer mye etter vår egen almenntilstand satt opp mot alderen vår. Gleden over å få til noe nytt og spennende forandres ikke, ei heller stoltheten over å ha gjort noe man har trodd var utenkelig i forhold til sin egen alder. (Wolf, 2012, s. 585)

Bakgrunn for oppgaven

Behovet for kompetanse er stigende innenfor de fleste fagområder i dag, og det forandrer seg stadig. For en yrkessjåfør i dag er den enkleste delen av jobben å vri om nøkkelen og starte kjøretøyet sitt. Det er vel og det inntrykket mange har, at sjåførene bare vrir om og kjører. Det

er få som tenker over den mengde lover, regler og forskrifter en sjåfører har å forholde seg til daglig.

For å få en forståelse av hva dette innebærer så vil jeg redegjøre for de direktiv og regelverk som gjelder for ervervelse av førerkort på tunge kjøretøy

I 2003 innførte EU parlamentet et nytt direktiv, som tar for seg grunn- og etterutdanning av gods og person transport sjåfører (Europa-parlamentet og rådets direktiv (2003/59/EF), 2003). Dette var for å komme i møte de endringer som har skjedd innenfor transporten og få yrkessjåfører, ikke cowboyer på veiene.

Yrkessjåførforskriften heretter kalt yrkessjåførkompetanse, YSK (Lovdata, 2017) trådte i kraft 01.04.2008, med gjennomføring av krav om etterutdanning for persontransport 10.09.2008 og godstransport 10.09.2009. Dette skal gjentas hvert 5.år for å beholde yrkesretten. Den første 5 års perioden er nå over og sjåførene kommer nå på kurs for andre gang. Læreplan og innhold er uforandret, så det krever at kursholdere er oppdatert på regelverk og ikke bare snur bunken så det oppleves likt fra første gang sjåførene var på kurs.

YSK er delt inn i to, en grunnutdanning for nye sjåfører og en etterutdanningsdel for at yrkessjåfører skal kunne beholde sin yrkesrett (vegvesen, 2017).

Grunnutdanningen krever etter gjennomføring og godkjente moduler (90% tilstedeværelse) en prøve på trafikkstasjonen, mens etterutdanningen kun krever tilstedeværelse. Selve grunnutdanningen er også delt i to i deler av utdanningen. En del tar for seg transport av gods, og en annen tar for seg transport av personer. Det er også mulig å kombinere disse to slik at man får en kombinert kompetanse med tanke på yrkesutøvelse.

Dette er et direktiv som er gjeldende innenfor hele EU/EØS, men oppbygd i ulike modeller. Norge har sine nasjonale unntak for hvem det gjelder, barnehagebussen (Barnehagebusser er busser innredet som barnehage der dagens aktiviteter varierer med hvor bussen blir kjørt den dagen) er et eksempel på fritak da busskjøringen ikke er hovedvirke til den ansatte.

For å imøtekomme kravet om etterutdanning innenfor persontransport, ble det laget et modulbasert program som tok for seg innholdet i direktivet, bussbransjeavtalen. Meningen var at det skulle tilfredsstillende kravene i etterutdanningen, men modellen ble feil i forhold til den som Veidirektoratet satte, siden den var nettbasert. Fordelen med modellen var at de sjåfører som gjennomførte de modulene som var fikk lønnsøkning for hver gjennomført og bestått modul.

Innholdet i grunnutdanningen i, sammen med læreplan for førerkortklassene C/CE/D/DE og læreplan for vg3 yrkessjåfør er omfattende (Lovdata, 2017), (UDIR, 2017).

Denne grunnutdanningen og føreropplæringen har ulike hovedmål, dette for å skille yrkesrett og førerrett. Yrkesrett er for å kunne være yrkessjåfør og motta lønn for den jobben man gjør, mens en førerrett er for å kunne føre et kjøretøy innenfor den gitte klassen.

Læreplanens hovedmål for å erverve førerkort i de tunge klassene er omfattende, bredspektret og blir gjentatt i det en elev drar til Statens Vegvesen for førerprøve i de gitte klassene.

«Hovedmål for opplæringen til førerkort klasse C/CE, D/DE jf. § 19-1

Etter å ha gjennomført opplæringen for klasse C skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre lastebil forsvarlig, og for å kunne ivareta de oppgaver som er lastebilførerens ansvar. Eleven skal ha de kunnskaper og ferdigheter, den selvinnsikt og risikoforståelse, som er nødvendig for å kjøre på en måte som

- er trafikk sikker
- gir god samhandling
- fører til god trafikkavvikling
- er mest mulig økonomisk og ressursvennlig
- gjør at kjøretøy og veg ikke utsettes for unødig slitasje
- tar hensyn til helse, miljø og andres behov
- er i samsvar med gjeldende regelverk.

Eleven skal kunne

- utføre kontroll og tilsyn med kjøretøyet som er en førers ansvar
- sikre lasten forsvarlig
- fatte riktige beslutninger om kjøring under vanskelige kjøreforhold
- være en ressursperson i krisesituasjoner på veggen.
- ha omtanke for passasjerene (klasse D)» (Vegdirektoratet, Hovemål for opplæring kl C, 2017)

Hovedmålene for grunnutdanningen er;

«Etter å ha gjennomført grunnutdanning for yrkessjåfører skal eleven ha nødvendige

kvalifikasjoner for å kunne arbeide som yrkessjåfør mot vederlag i godstransport eller persontransport.

Eleven skal

- kjøre optimalt og trafiksikkert
- vise profesjonalitet i sin utførelse av yrket
- ivareta egen og andres sikkerhet ved arbeid når kjøretøy står i ro»

og målene for etterutdanningen er:

«I etterutdanningen skal yrkessjåføren oppdatere, utdype og repetere kunnskap som er vesentlig for deres arbeid. Emnene skal hentes fra hovedmålene i grunnutdanningen, og det skal legges vekt på trafiksikker og optimal kjøring.» (Vegvesen, 2008)

Ser man på disse målene så ser man at de henger sammen. Førerkortmålene er grunnstenene, mens ysk-målene er en videreføring av de mål som en elev allerede har vært igjennom. Dette skal til sammen legge et grunnlag for en god og profesjonell yrkesutøvelse som etter 5 år skal friskes opp og videreforedles gjennom dialog med andre yrkesutøvere.

Videre så er selve førerkortopplæringen delt inn i fire trinn, som hver seg skal lede frem til ulike måloppnåelser og sørge for en teknisk og mental utvikling hos den som skal erverve førerkort

«Føreropplæringen har fire trinn. Målene for trinn 1- 3 angir forutsetningene for å ha et godt utbytte av opplæringen på det neste trinnet, og det er derfor viktig at eleven i all hovedsak har nådd målene i et trinn før opplæringen i neste trinn påbegynnes. Det er kjøreferdigheten som avgjør hvilket trinn eleven befinner seg i.

Trinn 1 Grunnkurs

Trinn 2 Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse

Trinn 3 Trafikal del

Trinn 4 Avsluttende opplæring

Målene for trinn 1–4 angir samlet den kompetansen som er nødvendig for å nå hovedmålet. Innholdet i hvert trinn forutsettes videreført og videreutviklet i neste trinn. For å sikre en hensiktsmessig progresjon må de sju temaene vektlegges på ulike tidspunkt i opplæringen. (Vegdirektoratet, Føreropplæring:Vegvesen.no, 2017, s. 14)

Disse målene henger sammen med GDE-matrisen, som vil bli sett nærmere på i kapittel 2, sammen med flere modeller sett opp mot trafikkopplæring, kompetanseheving og lærevillighet. (Vegdirektoratet, 2005, s. 17) Yrkessjåførdirektivet er delt inn i 6 ulike moduler, med et omfattende dykk inn i en bransje som favner store forskjeller innenfor yrkesutøvelsen. Timeantallet for gjennomføring av denne opplæringen er satt til 140 timer ved komprimert grunnutdanning, ved fullstendig grunnutdanning er timeantallet satt til 280 timer. Det er et fåtall skoler som tilbyr 280 timer da det er aldersrelatert, de fleste holder 140 timers kurs med tanke på hvilken alder en må ha for å kunne erverve førerkort på de tunge klassene i Norge (21 år på lastebil og 24 år på buss, 18 år dersom man er tilknyttet videregående skole og har en lærlingekontrakt.)

Modul 1 tar for seg vegtransporten og samfunnet, modul 2 går på yrkessjåførens helse, miljø og sikkerhet, modul 3 er kjøretøy teknikk og optimal bruk av kjøretøy, modul 4 gods/persontrafikkens vilkår, modul 5 er gods/persontransporten i praksis og til slutt modul 6 som er sikker adferd på vegen.

Innenfor disse modulene, hvorav to moduler er ment å spesialisere og skille mellom gods og persontransport (modul 4-5) ligger det innføring i regelverk man daglig må ta stilling til, kunnskaper om lastsikring, være klar over det ansvaret man har under transport av gods og personer, hvilke krav som settes til en yrkessjåfører ved trafikkuhell og krav til å planlegge egen arbeidsdag. Gjennom modul 5 så skal elevene planlegge og gjennomføre to fiktive kjøreoppdrag med ulike innhold. Gjennom sikkerhetskurs på vei som er en del av læreplanen i klasse C/CE/D så vil elevene få øvd seg i å kjøre over lengre strekninger, som igjen er med på å gjøre de bedre rustet til å klare en arbeidsdag på veien.

Modul	Emne	Stikkord
Modul 1	Vegtransporten og samfunnet	Yrkessjåførens rolle, ulike lover og forskrifter, kommunikasjon og sørvis
Modul 2	Yrkessjåførens helse, miljø og sikkerhet	Ulykkesrisiko, helse, organisering, tobakk og rus, ulykkesberedskap
Modul 3	Kjøretøyteknikk og optimal bruk av tunge kjøretøy	Motor, konstruksjon, bremses, kjetting, kontroll av kjøretøy, optimal kjøring
Modul 4, delt i person/gods	Person/godstransportens vilkår	Transportens plass i samfunnet, marked, regelverk, økonomiske vilkår, planlegging og gjennomføring av transportoppdrag
Modul 5, delt i person/gods	Persontransporten praksis/ godstransporten i praksis	Sikring av passasjerer, sikring av last og metoder, service og fremtreden, planlegging og gjennomføring av transportoppdrag
Modul 6	Sikker adferd på vegen	Risiko i yrket, kjøreadferd i ulike miljø/trafikkmengder, økonomisk og optimal

		kjøremåte, refleksjon over egen adferd
--	--	--

Figur 1: Oppsummering av de ulike modulene i Yrkessjåførutdanningen

Håndbok 277, Læreplan Yrkessjåførutdanning. (Vegvesen, 2008)

For å bli trafikklærer tunge kjøretøy må en ha bestått grunnutdanningen for lærer kl. B ved Nord Universitet avd. Stjørdal eller HiOA avd. Kjeller, eller tilsvarende utdanning for kl. B i Danmark eller Sverige, og ha minst 3 års allsidig praksis fra kjøretøy med tillatt totalvekt over 16000 kg. Ved manglende erfaring fra en kjøretøy klasse, så gis det kun godkjenning for den klassen man kan dokumentere erfaring fra. (Nord Universitet, 2017)

Læreplanene som gjelder både for trafikklærerutdanningen, og for førerkortklassene på tunge kjøretøy sammen med yrkessjåførdirektivet er preget av at det er overvekt av teori. I løpet av en opplæringsperiode på et semester skal en trafikklærer være i stand til å kunne undervise i alle fagets teoretiske deler, samt de praktiske, obligatoriske øvelsene. For en elev så er det tilsvarende. De skal være tilstede på minst 90% av undervisningen som er obligatorisk for å få godkjent de ulike modulene som gir de yrkesrett etter bestått teoretisk prøve. Av alle timene som en elev på jakt etter førerkort skal gjennomføre er det 10 timer kjøring av 140 timer i yrkesdirektivsammenheng, mens under førerkort opplæringen så er de obligatoriske timene begrenset til 6 timer kjøring for klasse C/D og CE 10 timer, hvorav 4 er med lastebil og slepvogn og 4 med trekkvogn og semitrailer. Det vil forekomme kjøretimer utenom de obligatoriske timene for måloppnåelse i de ulike trinnene i hver klasse, men som det nå kommer frem så er det minimalt med tanke på den teorien elevene skal gjennom for å livnære seg i et praktisk yrke (Lovdata, 2017).

Problemstilling

«Hvordan oppnå læringsvilje om dagens teknologiske muligheter i tunge kjøretøy?

Hvilke utfordringer innenfor kompetanseheving gir de ulike læringsarenaene?»

Bakgrunnen til denne problemstillingen er at jeg selv har opplevd å kunne litt for lite om dagens kjøretøy. Biler uten det ekstra utstyret som mange elever møter i arbeidslivet og biler av eldre årgang som ikke har de samme mulighetene for innstallering av målere så det kan læres vekk bruk til elevene. Følelsen av å komme til kort som lærer er ikke en god følelse, kompetansen jeg engang hadde er i noen tilfeller for gammel og lite relativ i forhold til dagens kjøretøy. Dette gjelder nok ikke bare meg som lærer, det er nok flere som faller inn i den kategorien. Hva som da blir formidlet til elevene er ikke da nødvendigvis pålitelige eller gyldige utsagn i dagens samfunn, og vil da være med på å forringe kvaliteten som en yrkesutdanning er forventet å formidle til dagens elever. Om læreren ikke bryr seg om utviklingen som skjer med lastebiler kan dette også være med på å begrense en læringsvilje blant yngre og eldre yrkesutøvere.

Metoden som er brukt i oppgaven er kvalitativ, og innenfor dette igjen, benyttet deltakende observasjon.. I begge mine to deltakende prosjekter så er det valgt observasjon for å avgrense omfanget av temaet. Ved å kunne se og delta selv, fikk jeg og se hvordan min egen kompetanse var og om det var mulig for meg å tilegne meg ny kunnskap og kompetanse med tanke på min egen Observasjon er en god metode for å kunne se hvordan personer presenterer seg i sitt eget miljø, samt for å kunne gi informasjon om en praksis i hverdagen (Thagaard, 2013, s. 58)

Det man observerer som forsker kan snakkes om, noe som er med på å gjøre de forståelige for oss.

Å bli observert, er å utlevere seg selv i det miljøet man er i. (Dalland, 2014, s. 187), og som en observatør så er det viktig å skjønne hva som fanger vår interesse. For å få svar på min problemstilling ble observasjon det naturlige valget. Å få et innblikk i hva lærde og ikke lærde i praksisfeltet gjør, er enklere å få til gjennom observasjon og deltakelse i feltet. Gjennom

intervjuer, og kvantitative undersøkelser som spørreundersøkelser, så kan man lett få grunne svar, og gå glipp av de erfaringer man kan gjøre seg med å være deltakende ute i yrkesfaglige feltet.

Oppgavens innhold

I oppgavens første kapittel vil jeg ta for meg bakgrunnen og innledningen for mitt valg av oppgave.

For å forstå oppgavens omfang og hvem den berører så må det informeres om hvilket fagområde, hvilke instanser som er med på å bestemme og hvilken yrkesgruppe som dette berører. Hverdagen til en trafikklærer på tunge kjøretøy, både offentlig ved landslinjer og privat, og en yrkessjåfør er kompleks, og krever kompetanse som igjen bør oppdateres med jevne mellomrom. Jeg vil også presentere problemstillingen og begrunne denne.

Kapittel to, teorikapittelet, vil se nærmere på hvilke teoretiske tilnærminger som er gjeldende for denne oppgaven. Siden fagområdet har elever, lærere og yrkessjåfører i en spredt aldersgruppe fra 18 år og oppover så krever det ikke bare didaktikk, men og en pedagogikk og tilnærming som er tilrettelagt for unge voksne og godt voksne. Læreplanene innenfor føreropplæringen er preget av individuell tilpassing, mens yrkessjåførdirektivet er mer felles å regne da det er for førstegangs reisende inn i yrket (grunnutdanning) og for de som allerede har vært der i minimum fem år (etterutdanning) De teorier som ligger til grunn her er sett opp mot problemstillingen.

Kapittel tre, metode, ser nærmere på hvordan en kompetanse heving av både førere og lærere kan gjøres. Her er det benyttet deltakende observasjon. Gjennom en kjøretur over lengre strekning med en sjåfør som har en høy kompetanse innenfor dagens teknologi og en sjåfør som ikke har samme kompetansen, men som til daglig er yrkessjåfør. Det er også med en deltakelse på Scania Winter, et tilbud for sjåfører der de får prøve ulike kjøretøy og kombinasjoner. Det vil her komme en begrunnelse på hva som gjorde valget i metode i forhold til problemstillingen.

I kapittel fire og i kapittel fem vil det være en analyse og drøfting av kjøreprosjektet «hold fartsgrensen» og Scania Winter. Funnene som ble gjort i disse to prosjektene vil bli ut dypt og sett sammen med læringsteorier benyttet i kapittel to.

Til slutt i oppgaven i kapittel seks vil det bli tatt for seg en oppsummering, konklusjon og tanker om hva som kan gjøres videre for å løfte kompetansen til trafikklærere og yrkessjåfører innenfor dagens kjøretøyteknologi.

Det vil også bli diskutert om dagens opplæring og dagens kunnskap om optimal bruk av kjøretøy er tilstede hos læreren og yrkessjåføren.

Kapittel 2

Teoretisk ramme

I dette kapittelet vil jeg se på de voksnes læring sett opp mot trafikkpedagogikk, samt diskutere de ulike teoriene opp mot læringsbegrepet.

Den teoretiske rammen her vil bygges opp rundt de ulike læreplanene for vg3 yrkessjåfør, YSK og læreplan for kl. C/CE/D/DE

Jeg vil også ta for meg begrepet kompetanse sett opp mot Yrkessjåførdirektivet og hvilke mål det setter i henhold til optimal bruk av kjøretøy. Til slutt vil kapitelet se på de voksnes læring, andragogikk, siden alderen på de som kan erverve førerkort i tunge klasser må være 18 år eller eldre.

Teoriene som blir benyttet i dette kapittelet vil være med på å bidra til å gi en forståelse av hvordan læreplanene er bygd opp, og sådan fremme problemstillingen.

Helt siden ABS-bremser ble allemannseie på midten av 90-tallet har teknologien innenfor kjøretøy gjort massive fremskritt. Kanskje så store at vi som skal kjøre ikke klarer å henge helt med på hva det er disse hjelpemidlene og systemene gjør for oss under kjøring. Det gjelder ikke bare personbiler, men også tunge kjøretøy

I 2008 kom Yrkessjåførdirektivet, og som en del av pensumet dukket «Kjøretøyteknikk og optimal bruk av tunge kjøretøy» opp, sammen med «økonomisk og optimal kjøre måte».

Dette kan sees på som en utvidelse og videreføring av Eco-driving/økonomiskkjørings-kursene som tidligere var i fokus.

Disse to temaene i henholdsvis Modul 3 og Modul 6 i læreplanen sier noe om hva nye yrkessjåfører skal kjenne til og kunne rundt motoralternativer, oppbygging av bremsesystemer, sikring av veggrep, bruk av sikkerhetsutstyr, daglig kontroll av kjøretøyet, riktig kjøreadferd med tanke på transportformer, observasjonsteknikk og informasjonsinnhenting, valg av gir etter hastighet, utnytte rulleeffekten og velge riktig avstand til forankjørende, samt å vise forståelse av forholdet mellom kjøreadferd og trafiksikkerheten.

Dette legger et grunnlag, men hva med alle de mulighetene som finnes i kjøretøyene. All den informasjonen som kan hentes ut av en enkel kjøretur, som forteller sannheten om kjøreadferden, valg av gir, hastighet, bremsinger og forbruk for å nevne noen.

De fleste store aktører på tungbilmarkedet tilbyr tjenester der man kan gå inn i datasystemene

til kjøretøyene og hente ut slik informasjon. Tilrettelagt for både sjåfør og bileier, og med enkle grep kan få en totaloversikt over hvert enkelt kjøretøy være seg for en dag, et gitt tidspunkt eller over lengre tidsperiode.

«Vi har ikke tall på hvordan og hva våre aktive brukere henter ut av dokumentasjon For å forklare litt har vi ca. 6000 brukere med tilgang, dette utgjør ca. 9000 biler/busser. Av disse igjen er det bare 1000-1200 aktive brukere. Ja det er et ubrukt potensiale der ute som våre kunder muligens kunne brukt for å få en mer kostnadseffektiv utnyttelse av sitt kjøretøy som igjen hadde redusert utslipp, redusert kostnader og i tillegg være dokumenterbart. Tror ikke disse tallen vil ha et stort avvik i % når det gjelder aktivt bruk hos de to andre hovedleverandørene av tunge kjøretøy i Norge»

Utdrag fra intervju, vedlegg 6

Scania Fleet Management er et av disse tilbudene. Noe av hensikten bak å ta i bruk et slikt program er for å bruke det som et oversikts og planleggingsverktøy der man kan analysere kjøreadferd og se trender over lengre tid, og få en kontroll over dieselforbruket internt i firmaet. I forbindelse med anbud så vil en slik oversikt gi en bedre økonomisk oversikt og lettere avgjøre om det er lønnsomt på sikt. Det er ikke bare tilgang til data som er i tilbudet fra Scania i forbindelse med bruk av systemet. I kjøre og hviletidsbestemmelsene står det krav til arbeidsgiver om oppbevaring av nedlastede data fra ferdsskrivere i de ulike kjøretøyene til firmaet på et sikkert sted. I Scania sitt system så gis det tilbud om en egen database der hvert firma kan sende sine data til. I utgangspunktet så er det kun bileier som har tilgang inn her, men bileier kan velge å gi sin tilgang til et annet firma, utenom Scania, som tar seg av analyse og oversikt over disse dataene. Noe flere velger å gjøre, da det er en omfattende jobb. Firmaene kan lett identifisere de forskjellige sjåførene ved å tilknytte navn til nummeret på sjåførkortet. Gjør man ikke det, er det vanskelig å se hvem som er hvem i systemet, og en analyse vil ta mye lengre tid. Knytter man et navn til, er det lettere å søke frem den sjåføren man ønsker å se på.

I det øyeblikket man knytter et navn til sjåførkortnummeret, og har gitt tilgang inn i systemet til tredjepart, så kan det oppstå interessekonflikter. Det er et tillitsforhold å la andre studere dine bevegelser innenfor et regelverk, samtidig som det kan være et nødvendig onde i firmaet.

Det er nok viktig å presisere at informasjonen ikke skal komme ut, og man skal ikke være redd for å bli konfrontert med sine bevegelser ute på byen eller under en handletur.

Noen ganger så kan man lese om sjåførar som lurar på hvem som egentlig har tilgang til de dataene de produserer, være seg kjøre-hviletid, bruken av kjøretøyene eller forbruk. Det er det kun bileier, sjåfør og eventuelt tredjepart som kan se. Selgeren som solgte bilen til firmaet har ingen mulighet til å se på dette. Men gjennom chassisnummer kan han se på bruken av kjøretøyet, for eksempel slitasje, turtall og bruk av bremsar. Ved verkstedbesøk så vil mere data komme frem, så eventuelle synder ved å kjøre for hardt vil bli synlig opp. Det er med andre ord ulike tilganger for hvert ledd blant Scania sine avdelinger.

Skulle det være ønskelig med oppfølging fra Scania sin side så avklares det mellom firmaet og Scania for hvert enkelt firma hvor mye eller hvor lite hjelp de eventuelt vil ha.

Dagens læreplaner, et innblikk

I januar 2017 trådte det nye læreplaner i kraft innenfor trafikkopplæringen. Mange av de gamle hovedmålene ble forandret, nye elementer ble implementert og mållisten ble vesentlig lengre enn den var. En av de største forandringene som ble gjort var elevenes egen vurdering av sitt eget ståsted i opplæringen og om de var kommet så langt at de gjennom en trinnvurdering kunne gå vidare og oppover i trinnstigen. Dette er ikke noe unikt for opplæring i tunge klasser, men en fellesnevner for alle førerkort klasser vi har i Norge.

Opplæringen for alle førerkortklasser i Norge er trinnvis. Noen punkt i trinnene er gjort obligatoriske, mens andre er en del av en helhet. Dette gjør at det ikke er like lett bestandig å skille mellom obligatorisk og ikke obligatorisk opplæring. Felles for de er uansett at de skal føre til en måloppnåelse. I dagens læreplan har det blitt flere punkt som viser hva elevene skal gjennom. Disse er tydelig presisert og tydeliggjort gjennom en innholdsbeskrivelse. En av de store fordelene med disse forandringene er at man kan hoppe litt mellom trinnene der dette viser seg å være hensiktsmessig for elevene. For de som skal bli yrkessjåførar er det hensiktsmessig å gjennomføre kurs i ulykkesberedskap tidlig i opplæringen, på trinn 2 og ikke i den avsluttende delen, trinn 4. Dette begrunnes med at de bruker mye tid på veien og blir forventet å være ressurspersoner om det skulle skje en ulykke. (Vegdirektoratet, Vegvesen.no, 2017)

Voksnes læring sett i teoretisk perspektiv

Læring har lenge vært noe mange forbinder med skole, og ikke knyttet opp til det man gjør daglig. Uttrykk som «man lærer så lenge man lever» er ofte brukt i sammenhenger der personer har gjort noe feil, eller ikke når opp til de kravene som er satt innenfor en utførelse

av en jobb. «Dette har jeg ikke gjort før, så det går sikkert bra» som Pippi sa, er og noe enkelte gjemmer seg bak for å ufarliggjøre den situasjonen de har blitt satt i eller satt seg selv i når den erfaringen og kompetansen man har ikke strekker til. Slik samfunnet er bygd opp i dag, så slipper man ikke unna læring i flere sammenhenger enn kun skole. Teknologi, prosedyrer, nye arbeidsoppgaver krever sitt, noe som gjør at læring er tilstede hele tiden. Læring skjer gjennom hele livet og i ulike kontekster.

Det finnes mange ulike definisjoner av hva læring er, og hva det betyr for den enkelte. Behaviorismen har blant annet definert læring som *relativ varig endring av atferd som følge av erfaring* (Sylte, 2013, s. 141)

I dag bærer mye av forståelsen rundt dette preg av at læring er noe som skjer i en praktisk kontekst, og da i en sosial samhandling der forståelsen for det som blir gjort er satt i et større samfunnsmessig perspektiv.

Sett i lys av Lycke, Lauvås og Handal, (Lycke, Lauvås, & Handal, 2011, s. 77) så er læring i et sosiokulturelt perspektiv «*transformasjon av deltakelse fra en relativ perifer (med observasjon og utførelse av sekundære roller) til en mer ansvarlig og sentral posisjon*»

Innenfor yrkessjåfør-yrket så kan det tolkes dit hen at den praksis man får ved å være hjelpemann eller under opplæring skaper læring i et større perspektiv og en bredere forståelse for hva som er praksis i det felleskapet de trer inn i.

I Norge så har vi gode muligheter som voksne til å kunne tilegne oss ny kompetanse og nye erfaringer gjennom arbeidsplassen. Denne blir en læringsarena, både formelt og uformelt, individuelt og kollektiv (Schwencke & Larsen, 2015, s. 114)

Dette vil jeg se på gjennom livslang læring og andragogikken.

Sett i et eksistensielt perspektiv er læring en drivkraft i den menneskelige tilværelse og et af de viktigste midler til, at vi bliver dem vi er, og samtidig er læring en påvirkning, der beriger vores liv og i sandhed gør oss til mennesker. Sådan set er livslang læring et gode. Det er umuligt at forestille sig et mennesker, der ikke lærer. Således har både læringsteoretikere og de, der støtter sociale bevægelser som tilskynder læring, et moralsk grundlag for deres overbevisninger og praksis. Det er innlysende at læring er godt. (Jarvis, 2012, s. 236)

Læring og forskning på denne har vært fokusert på barn og lite på hvordan voksne lærer. Malcolm Knowles innførte begrepet andragogikk og er ansett som en av grunnleggerne av den voksne pedagogikken som brukes i dag. (Knowles, 2012, s. 557)

Den oppfattelsen som var av at utdanning var en form for overlevering av kunnskap må i dag sees vekk i fra. Måten man underviser barn på, kan ikke overføres til voksne. Den kompetansen vi sitter på i dag, eldes fort i dagens teknologiske samfunn og varer ikke livet ut. Mye raser av gårde før vi rekker å få innsikt og er totalt endret den dagen vi prøver å bruke det lille vi tilegnet oss for noen år siden.

Andragogikken til Knowles baserer seg på at det er fire forskjeller på hvordan et barn og en voksen lærer. Ettersom man modnes vil mennesket

- 1) selvforståelse bevege seg fra en forståelse av seg selv som en avhengig person mot en forståelse av seg selv som et selvstyrende menneske.
- 2) akkumulere en voksende erfaringsmengde som i stigende grad blir en ressurs for læring.
- 3) ha en parathet til å lære i stigende grad bli orientert mot utviklingsoppgaver i forhold til personens sosiale roller.
- 4) sitt tidsperspektiv endre seg fra å være orientert mot senere bruk av kunnskapen til umiddelbar anvendelse, og tilsvarende endre sin orientering mot læring sett fra emneorientering og til problemorientering. (Knowles, 2012, p. 560)

Selvforståelsen i disse forskjellene tar utgangspunkt i at vi blir født som avhengige av de rundt oss til enhver tid. Alt som foretas er bestemt og regulert av andre rundt oss. Være seg foreldre, lærere og andre voksne rundt oss. Rollen vi da innehar som er barn er i en lærende rolle, men etter hvert som vi begynner å utvikle oss selv så er vi og i stand til å se oss selv som en person i samfunnet. Evnen og muligheten til å ta egne avgjørelser begynner å tre frem, og behovet for å vise dette blir fremtredende. Noen gagnar i så stor grad av man opponerer mot samfunnet sine normer og hva foreldre aksepterer. For det er akseptert å tro og holde på at barnet er avhengig så lenge som mulig. Lengre enn det som faktisk er reelt for hvert enkelt barn. Det hele forsterkes gjennom skolegangen, der lærere og læreplaner låser hva man skal lære, og ikke åpner for selvrealisering. I de siste årene har det blitt åpnet for å se mere på individet og tilpasse opplæringen etter hver enkelt, men det er fremdeles langt igjen (Knowles, 2012).

Innenfor trafikkopplæringen er det lettere å tilpasse opplæringen for hver enkelt elev ute i kjøretøyene enn det er innenfor klasseromsundervisning. Ingen undervisningstime blir lik, så en lærer har ikke mulighet til å følge et fastlåst skjema. Man kan ha et utgangspunkt i å lære eleven å gire opp og ned, bruke høy og lav serie, sammen med splitting av gir, men ender opp med å øve på fartstilpassing i stedet for, fordi det var det eleven trengte den timen.

I det man blir ansett som voksen så skjer det noe med vår selvfølelse siden rollen endres. Barnet er ikke lengre avhengig av andre og i en konstant lærende situasjon (Knowles, 2012). Personen blir mer en produsent av kunnskap. Være seg som en arbeider, kollega, forelder eller en borger. I det øyeblikket barnet oppfatter seg selv som fullstendig uavhengig, vekkes behovet for å bli sett nettopp slik i samfunnet.

Dette skinner gjennom i det behovet mann som voksen har i det å bli sett på med respekt, være i stand til å ta sine egne avgjørelser og å bli oppfattet som en selvstendig person. Siden andragogikken så sitt lys, har det skjedd vesentlige endringer i det levesett vi har. Dagens 60 åringer er sprekere, har en annen levestandard og et annet forhold til sine jobber enn for 50 år siden. Nye fremskritt i hverdagen med tanke på all teknologi som finnes, tilgjengeligheten på opplevelser og hjelpemidler ved sykdom gjør at for mange så blir hjernen og kompetansen trigget oftere. Man går ikke like mye i et satt spor, men veksler mer på skillet mellom jobb og fritid, og at fritiden ofte består av turer og utfoldelse av interesser.

Det som kan være vanskelig for en voksen person, er å gå inn i en læresituasjon etter å ha blitt seg selv bevisst. De erfaringer som personen gjorde seg som barn i den lærende rollen tilknyttet skoleverket vil følge vedkommende og være avgjørende for hvilket utbytte personen får. Behovet for å møte de voksne med den respekten de forventer og som de bør få vil åpne for en vilje til læring og motivere for et engasjement på en side, og med sjokk og vantro på den andre da dette ikke er hva de forventer i læresituasjonen.

Når man som lærer ser gleden i utviklingen og de nye erfaringene som voksne elever gjør seg, og de refleksjoner som blir gjort underveis, skjønner man at den voksne eleven når en kompetanseheving som personen ikke trodde kom til å skje.

Innenfor denne delen av Knowles sine fire forskjeller så kommer læringsmiljøet inn. Det sosiale miljøet ved å føle at man passer inn, det fysiske miljøet skal være slik at det er tilpasset voksne og det psykiske miljøet skal være i varetatt på en slik måte at de voksne ikke føler at de blir latterliggjort eller behandlet nedlatende (Knowles, 2012, p. 562).

Lærerens/veilederens rolle i dette har stor betydning. Hvordan denne ser eleven der han er, lytter til det eleven sier og viser interesse for eleven er en stor faktor for læringen. En lærer/veileder kan fort bli et forbilde for elever på en skole og ansatte i et firma. Ved å gi de voksne lærende en opplevelse av å være likemenn med hverandre og den som står for undervisningen vil man komme nærmere en lærende situasjon enn om lærer/veileder distanserer seg fra de lærende som er tilstede.

Ved å innlemme nye systemer med tanke på drivstofføkonomi og slitasje/unødige skader, med

og uten bonus i et transportfirma må det komme frem hensikt, årsak og mål. Uten det virker det som noe ledelsen trykker nedover hodet på de ansatte uten at de har noe det skal ha sagt i sammenhengen og uten å få noen gode forklaringer på hva som ligger bak.

I følge Knowles er behovsbestemmelse en annen faktor som kommer frem. Behovet for å lære det den voksne anser som nødvendig i stedet for noe som er påtvunget. For å fremme denne deltakelsen og synliggjøre behovsbestemmelsen så legges det til veie en prosess. Første ledd i prosessen er å kartlegge den kompetanse og egenskaper det kreves i den nye lære-rollen. Det neste leddet er for den lærende å finne sin kompetanse og sitt ståsted, for så å kunne videreutvikle dette til mestring i læresituasjonen. Det siste leddet i prosessen er å få den lærende personen til å se hvor stor avstand eller hvor nærme han er i forhold til den ønskede utviklingen av kompetanse.

For en voksen som skal lære å kjøre et nytt kjøretøy, så er denne prosessen avgjørende for om personen vil klare å bestå en førerprøve eller ikke. Det grunnlaget som en lærer er med på å gi personen og som den lærende har medbestemmelse i, er basisen i denne prosessen.

Planleggingsprosessen er den delen av læringen som gjør at voksne lettere føler seg forpliktet til å delta i når personen har vært med på å forme løpet selv. Innenfor trafikkopplæringen så er det hele tiden dialog mellom lærer og elev på hvordan løpet skal gå videre. Læreren kan ansees som en prosessveileder og en faglig ressursperson. Det samme vil en dyktig veileder innenfor transportbedrifter som lar sine ansatte få ta del i hvordan bruken av flåtesystemer og de tekniske hjelpemidler som finnes i dagens kjøretøy skal gjøres.

Planleggingsprosessen er og viktig for å fastsette mål som er gjennomførbare, som fører til en utvikling, mestringsfølelse og økt kompetanse innenfor opplæringen for å få førerkort, og for å kunne utnytte kjøretøyet optimalt.

Ledelse av læringsopplevelser er tradisjonelt sett på som en rolle læreren har, nemlig å undervise. Læreren har ansvaret for at læring finner sted, tross en passiv deltakelse fra elevene. Skal man undervise voksne så fungerer denne metoden svært dårlig. Det er viktig å få frem at den lærende selv er ansvarlig for egen læring, og at den som er lærer fungerer mer som en katalysator som fremmer vitebegjær. Ved å la de lærende få prøve selv, skape erfaringer, gi muligheter til å få egne erfaringer i hvordan løse for eksempel forskjellene i plassering i kryss med henholdsvis lastebil og henger versus trekkvogn og tralle (også omtalt som semi på folkemunne) vil læring skje på de voksnes premisser og ikke som noe en lærer pålegger/instruerer.

Den femte faktoren i Knowles sine tanker om voksnes læring er evalueringen av læring. Å karaktersette voksne på lik linje med barn kan ofte bli oppfattet som et overtramp av en de ser på som likesinnet. For mange så er karaktersetting det eneste de kjenner til i en læresituasjon, og de finner det da vanskelig å kunne evaluere sin egen kompetanse og måloppnåelse. Det å se seg selv i læresituasjonen og kommentere hva det er man har gjort bra og ikke fullt så bra, hva man kan øve mer på og hva man kan prøve å endre er vanskelig. Mange er redde for å bli bedømt av andre for hva de sier, tror at det vil få følger om de er fornøyde og åpne om det. Det er så mye enklere å si hva man ikke får til enn å si hva man selv føler man mestrer.

I de nye læreplanene innenfor trafikkopplæring, i alle klasser, så er en del av læreprosessen det å kunne vurdere seg selv i forhold til de målene som er satt og gjennom en trinnvurdering kunne uttale seg om de er klare til å prøve seg på nye mål i læreplanen §7-5 Trinnvurdering (Lovdata, 2017).

De elevene som jeg har med å gjøre i læresituasjon i bil må gjennom denne prosessen med å vurdere seg selv. Det sitter langt inne på enkelte å ville si noe, men etter noen uker så ytrer de selv ønsker om å få uttale seg, og melder tilbake kjapt om jeg ikke spør de om hva de gjorde i forrige time, hvordan det gikk og hva de vil fokusere litt på i dagens timer. Flere av elevene opplever en større mestringsfølelse ved å gjøre dette, for de klarer selv å se egen utvikling, ta egne valg og vurdere situasjoner ute i trafikkbildet annerledes enn de gjorde før. Det oppleves som mere konstruktivt å jobbe på denne måten enn kun å få en kjapp tilbakemelding etter endt kjøretime der de ikke nødvendigvis husker de situasjoner som læreren peker på.

Ved å jobbe på denne måten som lærer så blottlegger man seg selv også. Det krever mer av en lærer ved å lage et læringsmiljø der prestasjoner av ulik grad bør anses objektivt og ikke nedlatende overfor den lærende.

Voksnes erfaringer.

De elevene som velger å tre inn i yrket som yrkessjåfører har veldig ulik bakgrunn. Noen har vokst opp med lastebiler, mens andre ikke har noen annen erfaring enn å ha sett de på veien. Noen av erfaringene de har de som er vokst opp med lastebiler vil noen ganger ikke være deres egne, men et sammensurium av andres opplevelser som de har hørt om og sett, og på den måten tatt de som sine egne. Erfaringene som er reelle vil endre seg etter hvert som kompetansen utvikles og ny kunnskap slipper til. Om man som lærer eller som bedriftseier i en fase der nye kjøretøy med ny teknologi kommer på banen begynner å undergrave det den voksne kan fra før av, vil den lærende/eleven føle seg avvist. Dette vil igjen gå utover

læreviljen og troverdigheten en lærer eller bileier har i den gitte sammenhengen.

Innen de voksnes erfaringer så dukker det opp noen større forskjeller fra det å være barn i læresituasjoner. Voksne har mer å bidra med overfor andre, de har et rikere erfaringsgrunnlag og lettere for å finne mening i ny læring, samtidig som de kan være litt fastlåst i vaner og adferd, og dermed litt mindre mottakelige om læring er noe som presses på dem.

Disse ulikhetene har og noen praktiske implikasjoner.

Deltakelse og selvinvolvering har i større grad en plass overfor voksne enn barn. Med bakgrunn i at om den voksne får delta aktivt i det han selv skal lære, dess større er sjansen for at han lærer. Som lærer med en aktiv involvering av de elevene du har, så krever det og at du er i stand til å finne eksempler fra elevens tidligere erfaringer (Knowles, 2012).

Tidligere har jeg nevnt på at det er viktig for den voksne å føle seg sett som elev og at læreren viser interesse for vedkommende. Ved å kunne bruke tidligere erfaringer og kunnskap ved læring av bruk av gir i ulike situasjoner vil en elev lettere forstå en sammenheng. For eksempel vil en elev med bakgrunn fra langrennsløp eller sykling forstå behovet for å endre turtall og bunndrag for å komme seg opp en bakke. Planlegge bakken på forhånd, endre takt til ytelsesmodus for en langrennsløper er avgjørende for hvordan bakken vil forløpe. En syklist må også endre takt og gir for å komme opp. Med en lastebil og et vogntog kan et halvt gir eller et helt, ut ifra tyngden der og da, være avgjørende for om man kommer opp med god flyt eller om man må gire mye og unødvendig. Dette er noe elevene ved en trafikkskole får prøve i praksis ved flere anledninger og de får da prøvd seg frem i ulike situasjoner som er reelle for deres fremtidige utøvelse som yrkessjåfører.

Læringsvillighet

På vei inn i voksenlivet så har de fleste et mål, å få seg en jobb og tilegne seg den kunnskapen som er nødvendig for å kunne mestre den jobben. Annen kunnskap blir sett på som unødvendig der og da, men vil bli gjeldende igjen når den lærende skal oppover i erfaringsstigen og tilegne seg mer kunnskap og kompetanse for å kunne holde på sin jobb og for å få andre arbeidsoppgaver (Knowles, 2012). Samtidig som erfaringene i arbeidslivet endres, så endres også de rollene vi har i samfunnet. Man er ikke bare en arbeider, man får og ofte roller som forsørger, forelder, skaper av et hjem, kollega og venn for å nevne noen. Overgangen til disse rollene kan være utfordrende, men som voksen vil man møte de med et litt annet syn enn et barn. Og på den måten være i stand til å takle det og komme vel gjennom.

Innenfor lærevilligheten er det og noen praktiske implikasjoner. Og det er her mange opplever at de lærende og de ansatte mister interesse, motivasjon og lojalitet overfor situasjonen. I en ny situasjon der læring er ønsket, så er introduksjonen noe av det viktigste. Hvilke mål har den tiltenkte kompetanseøkningen, hvem skal være der sammen med deg, hvem henvender jeg meg til om det skulle være noe av privat årsak? Ustrukturert løp fremmer ikke læring, det vil i større grad hemme læringslysten, kompetanse utviklingen og motivasjonen for å nå de ønskede målene.

Gruppesammensetningen har og sitt å si. Det er viktig for voksne å føle at de er en homogen gruppe, at alle ønsker det samme underveis og at de har felles mål for læresituasjonen de er i. Det skaper lett misnøye om noen i gruppen ikke viser like stor interesse, respekt for faget og ikke møter opp til undervisningen. Ved liten fremgang innenfor mestring av kjøretøy og kjøreadferd kan man og se i de bilgruppene som er satt i videregående opplæring at misnøyen kan bre seg. Enkelte elever føler at de ikke får følge sin naturlige fremgang, og andre føler at de ikke mestrer det andre mestrer. Og på den måten falle fra å trekke seg unna.

En lærer eller veileder overfor voksne må være mere personorienterte enn pensumorienterte. Man kan ikke avvike fra pensum i opplæringen til å bli en yrkessjåfør, men mere fokusere på hva den voksne kan lære av pensum og da fra sitt ståsted og erfaringsbakgrunn.

Tilrettelegging av undervisning rettet mot problemorientering, slik læreplanene for førerkort tunge klasser er, er i tråd med det syn Knowles har på voksnens læring. Ved å tilby fagområde og ikke reint fag innenfor et tema, åpner man for kunnskaps og erfaringsdeling. Gjennom utveksling av førforståelse gis det rom for diskusjoner som igjen kan skape en større forståelse og endret adferd i trafikken.

Følger man den tråden med å organisere læringserfaringer, og ved å stille spørsmål som går på hvordan eleven eller sjåføren vil fremtre i sin profesjon, så vil det være med på å legge den personens føringer for hva som ønskes lært og hva som blir sett på som en utfordring å få gjennomført. Her åpnes det da for et samarbeid mellom lærer og elev for å nå målene ut i fra en felles forståelse og plattform.

Handling og praksisfelleskap

«En profesjonels viden-i-handling er indlejret i den socialt og institutionelt strukturerte sammenheng, der deles af et fællesskab af praktikere. Viden-i-praksis udøves i de institutionelle rammer, der er særlige for professionen, organiseret indenfor dens karakteristiske aktivitetsheder og kendte typer af praksissituasjoner og begrenset eller gjort lettere af den fælles korpus av profesjonel innsigt og dens vurderingssystem» (Schön, 2012, s. 352)

Schön skriver om viten og praksis i handling. De fleste voksne har erfaringer og sine roller innenfor arbeidslivet. Disse igjen er ulike i forhold til de mange profesjonene som finnes der ute. Fellesnevner for alle profesjoner er at de som er en del av et yrke deler enkelte spesialiteter, erfaringer og perspektiver. Gjennom erfaringer gjort tidligere, enten gjennom teori eller praksis vil de være i stand til å løse oppgaver, være seg gjennom kjente mønstre eller ukjente mønstre. Når en voksen går videre inn i sin profesjon utvikler han også en refleksjon over sin viten og sin praksis. Denne kommer til syne gjennom den vurderingsevne som blir gjort for å løse situasjoner som oppstår underveis. Noen av disse handlingene som skjer blir gjort uten å reflektere, da den voksne har de fakta og den erfaring med seg til å løse dette uten større problem. Mens andre handlinger krever mere refleksjon og innhenting av nye fakta og erfaringer.

«Hvis vi ser profesjonell erkendelse som facts, regler og procedurer, der kan anvendes uproblematisk på instrumentelle problemer, ser vi praktikken som helhet som en form for teknisk opplæring. Det vil være instruktørens oppgave at formidle og demonstrere anvendelsen af regler og operationer i forhold til praksis» (Schön, 2012, s. 356)

Innenfor trafikkopplæring så er det viktig å klare å formidle de regler, og de prosedyrer som er viktig for at eleven skal mestre et komplisert trafikkbilde samtidig som han skal forholde seg til hvordan manøvrere kjøretøyet og utnytte det til sitt fulle. Å ferdes i trafikken som yrkessjåfør krever at man har kjennskap til og kan anvende de regler som yrket omfatter til enhver tid. Det samme vil være gjeldende for å kunne bruke dagens kjøretøyer optimalt. Ved å fremme en god praksis og opplevelse av mestring ved bruk av de systemene som de ulike lastebilaktørene tilbyr i dag, kan man skape en endring i praksisfelleskapet og oppnå en annen kultur enn den som tidligere var tilstede.

Livslang læring

Innenfor trafikkopplæring, og andre bransjer, er fokuset på livslang læring blitt mye større. Vi evner å ta til oss læring så lenge lysten er der, og forutsetningene er tilstede for et lærende miljø.

«Læring er livslang, fordi det er noget, der finder sted når vi er bevidste, og ikke behøver at have noget mål i seg selv, selv om der ofte er en hensigt. På en måte er livslang læring hverken tilfældig eller målrettet i sig selv-det er en integreret del af livsprocessen». (Jarvis, 2012, s. 231)

Hensikten med å bringe inn begrepet i trafikkopplæring og utdanning av trafikklærere og yrkessjåfører er at samfunnet stadig er i endring, kompetansekravene endres og mennesket endres selv. Gjennom bytte av arbeid, tilføring av nye kolleger, nye elevgrupper, ny teknologi vil kompetansen endres og fornyes. Om ikke hele tiden bevisst en kompetanseendring der og da, så skjer det noe i underbevisstheten som danner et videre grunnlag.

Læring er en vare, sier Jarvis, hvor ofte det er de voksne som setter premissene for hva som er interessant å lære. Være seg ny lærdom, ny kompetanse eller en bekreftelse på at man fremdeles henger med innenfor yrket man har valgt. Dette igjen er med på å innsnevre hva som er ønsket å lære. Innenfor yrkessjåførbransjen og trafikklærerbransjen er det mange områder å kunne fokusere på. En hverdag for en yrkessjåfør består ikke bare av en type kjøring, men er sammensatt av ulike befordringer av gods og personer. Disse igjen krever sitt eget lille fagområde som kan dreie seg om alt fra håndtering av søppeldunker, frakt av nye biler, transport av kraftfor, transport av rør, befordringer av skoleelever, eldre, syke og andre med behov for tilpasset transport for å komme seg til sykehus eller eldresenter. Klarer man å se bransjen litt mer oppdelt enn kun å være generell, ser man at de ulike delene innenfor bransjen har sine spesifikke områder som krever ulik tilnærming og ulike kompetanser. Læring er ikke bare en vare, det er også omfattet av flere prosesser. M. A. Wolf (Wolf, 2012, s. 586) har delt dette inn i fire prosesser; differensiering, dissonans, dekonstruksjon og rekonstruksjon. Denne inndelingen er hovedsakelig ment for modne voksne, men kan og sees i sammenheng med voksne generelt og den oppfattelsen av en sannhet rundt et emne som de bærer med seg til daglig.

Differensiering baserer seg på å legge merke til de sannheter vi innehar, og at de noen ganger

må forstås på nytt. Når vi kommer så langt at vi må justere litt på våre innarbeidede sannheter så dukker dissonansen opp, forvirringen over at det vi har etablert som sannheter i virkeligheten innehar feil og brister.

Dekonstruksjonen innebærer at vi tar det vi har og skiller det vekk fra hvordan tingene er, og deretter rekonstruerer den kunnskap vi har for å lage nye sannheter på.

Disse fire prosessene kan sees opp mot det meste av det som skjer rundt oss til daglig. For å sette det inn i sammenheng med yrkessjåfører så er det nærliggende å vise dette gjennom en vanlig etablert «sannhet» for en yrkessjåfør. Innenfor yrket så er det mange «sannheter» som florerer. Eksempelvis så er «lasten så tung at den står av seg selv» en av disse. Men for å vise hva jeg legger i disse fire prosessen tar jeg for meg en annen «sannhet» mange har med seg i det de begynner sin ferd inn i bransjen. Sannheten mange har med seg er at «retardereren (brems som virker på kun drivhjulen, som ikke er blokkeringsfri brems) er all bremsen du trenger. Mange sliter med å skille mellom vanlig brems (driftsbrems, to-krets bremsesystem) og retarder. Denne differensieringen tar litt tid å oppfatte for noen. I det en elev/lærer/yrkessjåfør forstår at det er ikke bare retarderen man trenger, for den virker ikke på lave turtall må sannheten justeres på og det oppstår dissonans. Etter utprøving, der det kanskje er erfart at retarder låser hjulene, siden ABS-systemet ikke er koplet til retarderen, så må det nye erfaringer til. Observasjon av hvordan andre bruker retarderen, samtaler for å forstå hvordan systemet er bygd opp er med på å lage en dekonstruksjon av at retarderen er et vidundermiddel som stanser/reducerer hastigheten til kjøretøyet uansett utforming av veien. Rekonstruksjon skjer når yrkessjåføren/eleven/læreren bruker sin nyervervede kunnskap for å bruke retarderen optimalt slik den er utformet på sitt kjøretøy.

Flere av disse sannhetene kommer frem i etterutdanningen av yrkessjåfører, noe som kan være en årsak til en tilsynelatende negativ holdning til kurset. Det er mye som skal gås gjennom i løpet av 35 timer og noen opplever at temaene ikke berører de personlig, og kurset oppleves kun som en melkeku for staten og trafikkskolene/kursarrangørene.

Verdien av livslang læring er ikke like lett å se til enhver tid, det er den som er med på å forme oss til de vi er og de vi kommer til å bli. Det blir og forventet av oss i en jobbsituasjon at vi evner å ta til oss nye kunnskap uten oppfordring og påtvunget fra bedrifts og skoleeiere. Det igjen krever at det praksisfellesskapet vi er en del av til vanlig i vår jobb vil være en del av et lærende fellesskap. Innenfor fellesskap som ikke endres raskt, eller endring blir hemmet av liten vilje til å ta til seg nye kompetanse så finnes det mindre å lære når det kommer til kunnskap. Men det kan være mer å lære i en annen kontekst, som går på for eksempel det

sosiale på en arbeidsplass.

Gjennom samfunnsendringer har det blitt et nytt marked i undervisning for voksne knyttet til den bransjen de er en del av. Selv om læringsmarkedet er stort, mange som vil tilegne seg ny kunnskap, så finnes også de som mener sin eksisterende kompetanse er gyldig livet ut. Livslang læring er et komplekst begrep, ikke bare favner det at vi tilegner oss nye erfaringer og ny kunnskap, men og at vi er et resultat av de omgivelsene vi til daglig befinner oss i . Gjennom myndiggjøring som en subjektiv prosess innenfor læringsarenaer (Schwencke & Larsen, 2015, s. 127) kan man gjennom deltagelse bidra til en opplevelse av yrkesstolthet og egenverdi. Å gjennomføre disse prosessene er det bare den lærende selv som kan utføre, og da gjennom noe som oppleves som meningsfylt og interessant. Jarvis, Schwenke og Larsen er enige i sine oppfattelser for hva som legger grunnlag for voksnes læring. Ved systematikk i de deltakende prosesser, slik at de oppleves som reelle og virkelige er det en større sjans for at det skjer en kompetanseheving på deltakernes premisser, i dette tilfellet de voksne.

Inglar (Inglar, 2015) kaller kunnskap for kyndighet. Dette baserer han på at teoretisk kompetanse(refleksjon) og praktisk kompetanse(handling) er sammenvevd.

Kyndighet er praktisk og teoretisk kompetanse til å gjøre et arbeid, til å håndtere en oppgave. Kyndighet ved yrkes- eller profesjonsutøvelse er å kunne utføre et yrke. (Inglar, 2015, s. 20)

Ved å fremme læringen inn mot hva det er man skal gjøre for å klare å manøvrere tunge kjøretøy med begrunnelser, så holder man seg samtidig innenfor stien om livslang læring. Det er også viktig å forstå at alle lærer forskjellig med tanke på bruk av ulike metoder. Noen lærer ved hjelp av det visuelle, andre auditivt. Det vil si at noen lærer ved å se hvordan det skal gjøres og andre lærer ved å høre og utføre selv.

Gjennom Inglar sin definisjon på kyndighet så blir og erfaring tatt med. Erfaring kommer når man utfører en handling, opplever en konsekvens og ser en sammenheng i det man har gjort. For eksempel kan et feilbasert gir valg inn mot en rundkjøring med fullt lastet vogntog medføre at man kveler motoren (ved manuelt giret kjøretøy). Dette igjen gjør at man stanser og hindrer andre trafikanter, utsetter kjøretøyet for unødig slitasje og øker drivstofforbruket på grunn av en unødvendig stans.

Erfaringer er basert på ens egne handlinger og andre sine. Elever som begynner på en føreropplæring på tunge kjøretøy har ulik bakgrunn, noen med egne handlinger i minnet, andre med kun andre sine erfaringer gjort om til sine egne.

Det er enkeltstående hendelser, situasjonsbetinget i personenes omgivelser og følelsesmessige reaksjoner som gjør erfaringer. Disse igjen kan gi direkte refleksjoner, mens i andre sammenhenger så må de baseres på flere erfaringer.

Gjennom flere ulike sosiale samspill så etableres erfaringene. Utøvelse av yrkessjåføyrket gjør at man til daglig utfordrer sine ferdigheter. Være seg fra plassering og manøvrering i smale gater, til å rygge med slephenger. (Inglar, 2015)

Voksnes læring er ingen lek, det er en bestemt dans som manøvrerer på stram line til enhver tid. I det øyeblikket et kurs, foredrag eller en deltakelse føles bortkastet har man mistet muligheten til å skape ny lærdom og nye kunnskaper. Føles ikke deltakelsen eller tilstedeværelsen som nyttig, er sjansene små for at man kan skape en utvikling og en kompetanseheving.

Innenfor trafikkopplæringen så er det utviklet ulike modeller for hvordan erfaring skjer og hvordan kompetansen heves. En av modellene er GDE-matrisen, Goals for Drivers Education. Gjennom flere delmål innenfor de ulike trinnene i trafikkopplæringen i de ulike klassene, tar modellen høyde for å øke kompetansen, se verdien av læring for å øke selvvurdering og selvinnsikt i handlingen som blir utført. Enten av en selv eller av andre.

GDE-matrisen

		Lærestoff		
		Kunnskaper og ferdigheter	Risikøkende faktorer	Selvurdering og selvinnsett
N I V Å	Overordnet nivå Generelle handlings-tendenser og måter å se omverden på	Generell kunnskap om mennesket. Personlighet, livsstil, verdier, normer, alder og atferdstendenser. Informasjonsbearbeiding 10	Spenningsøkning og risikotaking Holdninger og motiv Selvhevdelse Gruppepress Rusmidler Livsmål og verdier 11	Personlige vurderings-, reaksjons- og handlingstendenser/mønstre i ulike situasjoner. 12
	Strategiske nivå Valg og forhold knyttet til reiser/turer	Reisemåte, reisetidspunkt og reisetid Hensikt og motiv for turen Nødvendighet Tretthet, rusmidler Gruppepress m.v. 7	Tid og tidspunkt Tretthet Ruspåvirkning Personlige motiver Passasjerer Type tur 8	Egne evner til å lage og følge planer Personlige motiver og mål for kjøringen 9
	Taktiske nivå Valg og kjøremåter i trafikale situasjoner	Generell regel- og trafikkunnskap Generelle trafikale ferdigheter Sikkerhetsmarginer Risiko i trafikken 4	Mangelfulle Trafikale kunnskaper og ferdigheter Regelbrudd Vanskelige kjøreforhold Risikoforståelse 5	Egne sterke og svake Regelkunnskap Kjørestil Selvstendighet Risiko- persepsjon og forståelse 6
	Manøvrerings nivå Manøvrering av kjøretøyet	Grunnleggende tekniske ferdigheter Kjøretøykontroll og kunnskaper om kjøretøyet sine egenskaper og virkemåte, fysiske lover m.m. 1	Mangelfulle kunnskaper og ferdigheter Liten grad av automatisering Kjøretøyegetegenskaper Friksjonsforhold m.m. 2	Egne sterke og svake sider når det gjelder: Teknisk kjøreferdighet Kjøretøy- kunnskap og kontroll Fysiske lover o. l. 3

Figur 2: GDE-matrisen (Vegdirektoratet, 2005, p. 17) bearbeidet etter: Peräaho, Keskinen & Hatakka, 2003

GDE-matrisen (Goals for Drivers Education) legger grunnlaget for den føreropplæringen vi har i dag i Norge. Den begrenser seg ikke til kun det tekniske ved å kunne kjøre en bil, en motorsykkel eller et vogntog, men tar og for seg det menneskelige i kjøringen. Den er delt inn i fem ulike nivåer, hvorav det siste nivået vil bli omtalt senere i oppgaven.

Som sett ut av matrisen, så er det fire ulike nivåer som beskriver en førers utvikling under opplæring og mengdetrening.

Innenfor de tre første nivåene i denne matrisen så er et av hovedmålene at en bilfører skal være i stand til å ta egne valg, basert på de erfaringer og den læring som har funnet sted i nivå en, to og tre. De tre første nivåene i GDE-matrisen tar for seg kjøretøybehandling og manøvrering, trafikale situasjoner og til slutt samhandling mellom flere trafikantgrupper (fotgjengere, syklist, tunge/lette kjøretøy) En automatiseringsprosess i å beherske kjøretøyet, samt å kunne reflektere over egen og andres valg i gitte episoder og hendelser.

Det som er ønskelig er at en fører av ulike kjøretøy når opp til det fjerde nivået med selvvurdering og selvinnsett og videre derfra til den femte nivået som tar for seg kultur og førforståelsen for hver enkelt. Denne matrisen sier ikke noe om hver enkelt yrkessjåfør eller elev, men er en generell forståelse av hvilke nivå som hver enkelt bør nå.

Det laveste nivået i matrisen, manøvreringsnivået, bærer preg av en innføring i det å mestre et kjøretøy på et teknisk nivå. Innføring i hvor de ulike brytere er for henholdsvis boggiløft, gir i lav/høy-serie, splitt-gir, vindusviskere og liknende, samt grunnleggende forståelse av hvordan bremsesystemene på tunge kjøretøy fungerer er sentrale her. I denne delen av opplæringen ligger det meste av ansvarsområdet på trafikklæreren når det gjelder å følge trafikkreglene. Selv om dette er grunnleggende kunnskaper fra opplæringen på kl. B, personbil, så vil det for mange ta vesentlig kapasitet å ha kontroll på kjøretøyet den første tiden.

Etter hvert som man oppnår en høyere grad av automatisering vil eleven få mere kapasitet til å selv ta ansvar for å overholde trafikkreglene og begynne å utvikle sine sterke og svake sider.

Dette ligger i det andre nivået i matrisen, som omtales som det taktiske nivået, sammen med vurdering av risiko, sikkerhetsmarginer og vurdering av kjøreforhold for å nevne noen.

Ansvarsområdet flytter seg mer og mer over på eleven i dette nivået etter hvert som eleven viser forståelse og mestring i trafikkbildet med kjøretøyet og dets omfang.

Det tredje nivået i matrisen, det strategiske nivået, innebærer at eleven skal kunne ta sine egne vurderinger i forhold til kjøreturen. Hva vil påvirke eleven i forkant av en kjøretur med tanke på søvn, måltider, rus og liknende. Å kunne velge og planlegge en kjørerute som er hensiktsmessig, planlegge ut ifra føreforhold og vanskelighetsgrad på veien ligger også inn her. Tidsbruken satt opp mot kjøre og hviletidsbestemmelser og ønsket leveringstid fra kunden er forhold som eleven må begynne å lage seg tanker om på dette nivået.

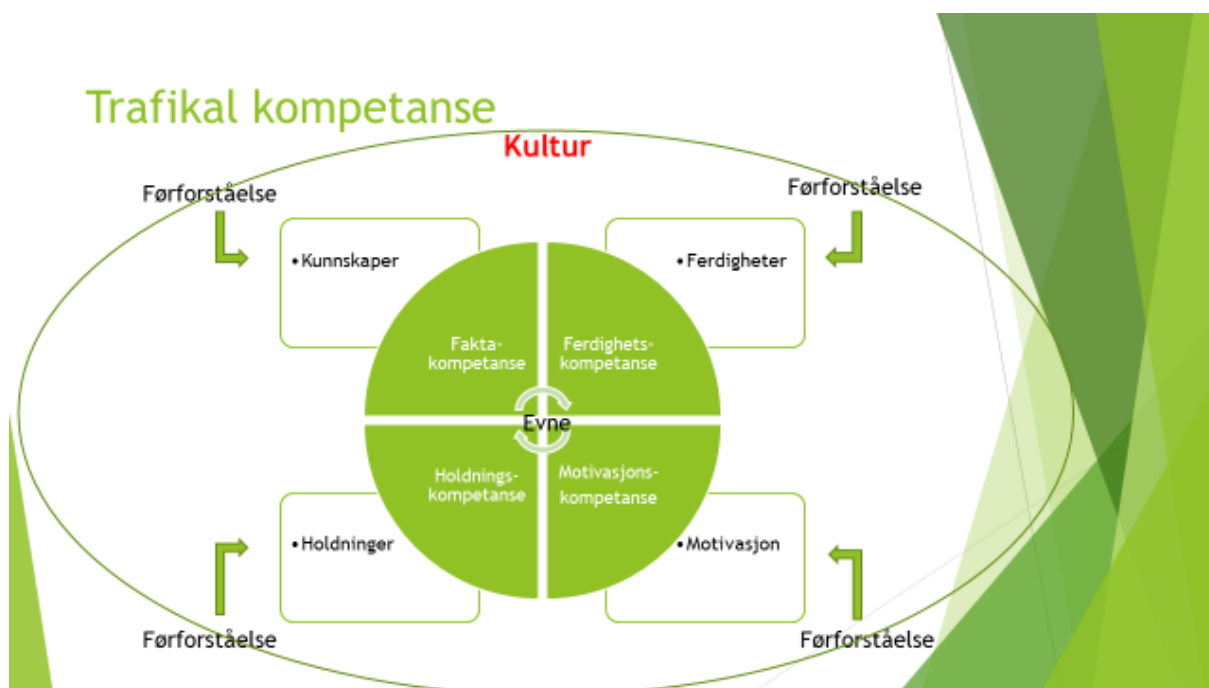
I det fjerde nivået skal eleven vise stor grad av selvstendighet og vise at han mestrer å kunne ferdes i trafikken. Siden dette er nevnt som et overordnet nivå, setter det store krav til en fører av tunge kjøretøy. Han skal være seg selv og sitt ansvar bevisst, samt være klar over at andre i trafikken ikke har like mye og like utdypende opplæring i å ferdes i trafikken. For en yrkessjåførs rolle er ofte ikke bare å kjøre fra A til B med varer eller personer, det er også å være en god rollefigur langs veien ved å vise god adferd og være en problemløser der trafikken gir utfordringer, samt å evne å sette seg inn i andres situasjon og se trafikkbildet fra mer enn et perspektiv.

Gjennom denne modellen og ved tilnærmet full oppnåelse på alle de tolv målene i matrisen, så kan man få den «perfekte» bilfører. Den som er villig til å lære nytt, utforske teknologien og lære seg å bruke kjøretøyene så optimalt som overhodet mulig. Den bilføreren vil også ta hensyn til alt og alle rundt seg, sin egen skikkethet og se egne begrensninger med tanke på utfordringer, psykisk/fysisk tilstand, vær og føreforhold og tilstanden til kjøretøyet for å nevne noe.

Ser man nærmere på mål nummer ti, som er i det fjerde nivået, så kan man se at ikke alle kan klare å komme dit. Viljen til å ta til seg læring, kompetanseheving og endre sin egen adferd faller ikke like lett for alle. Det er ikke å stikke under en stol at vi er formet av kulturen rundt oss, og at den kan på mange måter begrense mottakelse av ny kunnskap og endringsviljen som man innehar. I det femte nivået i GDE-matrisen(figur3) så ses det på det sosiale rundt individet. Kultur, påvirkningskrefter, sosiale grupperinger, verdier og normer.

Her mener de at dette er med på å forme en bilfører, ikke bare opp til et nivå der han/hun behersker bilen, men helhetlig, og gjennom hele livet. Disse faktorene vil være med på å forme en bilfører gjennom hele livet og ikke begrense seg til å stanse ved et gitt punkt innenfor mestring av bilkjøringen.

Trafikal kompetanse



Figur 3: Trafikal kompetanse, GDE_matisens femte nivåa bearbeidet av Dagfinn Moe, SINTEF. Basert på Keskinen, Peräaho & Laapotti (2010)

Yrkessjåførkompetanse mot læreplanenes mål

Kompetanse er i mange sammenhenger sett på som en fellesnevner innenfor en gitt stilling i et yrke, for en yrkessjåfør så vil yrkessjåførkompetanse være vedkommende sin rett til å kunne utføre sitt arbeid mot vederlag. Være seg en bussjåfør eller en godssjåfør.

Å erverve et førerkort er på mange måter bare en grunnmur for å bygge resten av den kompetansen som kreves for å bli en yrkessjåfør og det å kunne bruke kjøretøyene i dag optimalt. Teknologisk utvikling skjer stadig, om ikke de er revolusjonerende fra år til år, så vil de små endringene og utviklingene være med på å kreve mer av sjåførene.

Modellen som er vist øverst på siden, utformet av Dagfinn Moe, Sintef, tar for seg det øverste nivået i GDE-matrisen, kulturbegrepet. Den trafikale kompetansen en sjåfør har med seg er preget av hver enkelt sin førerforståelse og hvordan hver enkelt er formet på forhånd. Kjernen i modellen er evnen, og da evnen til å klare å se sin egen kompetanse ut ifra de ulike utfordringer man møter på som sjåfør. Fakta, holdninger, ferdigheter og motivasjon er grunnsteinene for å utvikle seg til en god sjåfør. Å motivere innenfor disse fire temaene er ikke bestandig like lett, men om forslag blir fremstilt på en nøytral måte, ikke ovenfra og ned,

så vil flere favne om Kultur-begrepet i modellen er det som er overordnet her. Hva er det som gjør at man velger å gå inn i bransjen og med hvilken bakgrunn former man sitt bidrag. Er valget om å gå inn i bransjen et resultat av andre familiemedlemmers valg, og trosser man for eksempel sine foreldre sine formaninger om å ikke gjøre det samme som de?

For veldig mange i bransjen kommer fra familier der yrkessjåfør har vært et valg for mange. Samtidig som de blir frarådet å gjøre det samme som far eller mor. Ofte så er det det eneste yrket de kjenner til, og ser ikke at det finnes andre muligheter.

Jeg spurte en gang en kandidat til førerprøve kl. D når jeg jobbet som sensor hvorfor han ville bli bussjåfør, og svaret jeg fikk var følgende; «Bestefar kjører buss, onkel kjører buss og pappa kjører buss. Så da må nok jeg og kjøre buss» For denne mannen så var det familiekultur å holde seg innenfor yrkessjåfør-yrket. Det var eneste muligheten i hans øyne.

Kulturforskjeller finnes innenfor alle yrker og grupperinger. Vår egen kultur er i stor grad en førforståelse av hva vi tror et yrke dreier seg om. Det er også evnen til å se innenfor alle lagene innenfor et yrke. Med det så mener jeg hvilke utfordringer man kan møte på i forhold til det sosiale med familie og venner, yrkesstoltheten i forhold til å bryte regler, hva som er forventet av deg som arbeidstaker for å nevne noe.

Nye, lakkerte og styla biler med stor motor og høy lønn er hva mange drømmer om når de trer inn i yrket. Virkeligheten er i mange tilfeller en helt annen. Lav lønn i forhold til arbeidsmengde, lange dager, eldre modeller av lastebiler og hengere som tydelig bærer preg av slitasje er et mere realistisk bilde på hvordan hverdagen er for en yrkessjåfør

Modellen baserer seg ikke bare på det å ferdes ute i trafikken. Den trafikale kompetansen er mere kompleks enn det.

Førforståelsen man har for kunnskaper, ferdigheter, holdninger og motivasjon er det som legger grunnlaget for en trafikal kompetanse. Kunnskapen man tar med seg inn i yrket er ofte basert på egne og andres erfaringer, og som igjen har blitt en «sannhet» innenfor de mange områdene yrket favner.

Gjennom denne kunnskapen vil en del holdninger bli skapt. Enkelte yrkessjåfører omtaler seg selv som yrkeskriminelle med bakgrunn i at de føler de blir utsatt for mange og strenge kontroller innenfor de regelverk som arbeidsdagen deres innbefatter. Kjøre og hviletidsbestemmelser, lastsikring og etterutdanning YSK blir av mange sett på som begrensende for arbeidsdagene og unødige kostnader og bruk av arbeidstid. I mange år har

yrket blitt sett på som noe «alle» kan klare, uten egentlig å ha noe grunnlag for en slik uttalelse og uten inngående kjennskap til yrket. For mange er det bare å kjøre bilen som de har i tankene, ikke det som er rundt og som innebærer leveringer, kundebehandling, lasting og tiden det tar å komme seg fra et sted til et annet. Faktorer som risikoforståelse og adferd kommer og inn i denne kategorien. Vil en til blivende/ etablert yrkessjåfør være i stand til å vurdere når det lønner seg å legge på kjetting på egen hånd, eller vil han stole på det han leser på Facebook sine grupper i forhold til føre og fremkommelighet? Vil han bruke Lathund(lastsikringshefte) for å forsvarlig sikre lasten 100% fremover og 50 % til sidene, eller gamble på at kolliene står av seg selv? Hvordan en sjåfør stiller seg overfor andre trafikanter er og en del av holdningene innenfor bransjen. Mange skriker og bærer seg over at personbilister ikke skjønner at de har et ekstra plassbehov, samtidig som de ikke er villige til å gi personbillister den informasjon i trafikkbildet for at de skal skjønne behovet. I opplæringen til de tunge klassene blir det påpekt at de som velger den veien får vesentlig mer opplæring i samarbeid mellom ulike trafikantgrupper og at de bør være den parten som er konfliktløsende istedenfor å skape konflikten.

Det første man møter på når man vil erverve førerkort i de tyngre klassene er et grunnkurs for tunge kjøretøy. Bakgrunnen for et trafikalt grunnkurs i både lette og tunge klasser er nullvisjonen. Å jobbe for mindre ulykker og høyere bevissthet rundt egne handlinger og egen adferd er noe av det som ligger høyest i både lovverk og lærerplaner. Kurset skal ta for seg mye av det man ikke kan lese seg til, det vil si forståelsen for trafikken satt i system og samhandling med de andre trafikantene som også er brukere av veien. Dette for å bygge førerne opp til å bli ansvarsfulle og reflektert over egen risikoterskel. Selvinnsikt, risikoforhold og egen vurdering skal ligge til grunn. Bruk av fakta stoff og ren teori er ikke av det som står i fokus, men det å skape refleksjoner rundt den klassen eleven skal erverve førerkort i og hva det innebærer av forskjell fra andre førerkortklasser. Det er ikke meningen at trinn 1, grunnkurs tunge kjøretøy skal erstatte noe teoretisk, men skal bygge på den sosiale kompetansen man kan forvente at elev har med tanke på at han allerede har førerkort for klasse B. Det er også viktig å få elev til å forstå at mye av den trafikale adferd man har vent seg til med førerkort klasse B ikke er forenlig med å kjøre et større og tyngre kjøretøy. Temaer som plassering, fartstilpassing, egen fremkommelighet og samhandling med andre vil inneha forskjeller som har stor innvirkning på hvordan man ferdes trygt og sikkert i trafikken med lav risiko.

Kunnskapen som deles og ønskes tatt opp av en tilkommende fører av tunge kjøretøy skal være reproduserbar og skal fremme forståelse for trafikkbildet og en forståelse av hvorfor trafikkbildet er bygd opp slik det er. For en som skal bli fører av tyngre kjøretøy, og for de som er førere av personbiler og mc, så betyr det mer å vite hva skiltet har å si for videre kjøring enn hva det heter. For å oppnå dette må det i undervisningen settes av tid til refleksjon og vurdering, noe læreren må ta med seg i sin planlegging av timene til den enkelte elev. På denne måten vil man tilnærme seg det som læreplanen sier er ønskelig når det gjelder summen av trafikal kompetanse, nemlig de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og motivasjon et menneske trenger for å mestre trafikkmiljøet. Eleven skal være i stand til å kunne vurdere seg selv og om målene som er satt for undervisningen er nådd i hans/hennes egne øyne.

Ferdighetene som det nevnes på i modellen innebærer det kjøretekniske, som bruk av kløtsj, gass, ratt, krok og kran for å nevne noe. Herunder faller også lasting og lossing. Varer som i mange tilfeller har en høy verdi er i sjåførens ansvar fra godset kommer på bilen til det losses av. Å ødelegge varer kan bety tap av anbud, merkostnader for firmaet og i verste fall oppsigelse av sjåføren siden han ikke er i stand til å ivareta det ansvaret han har fått. Dette er bare noe av de ferdighetene som kreves. Å kunne lese trafikkbildet og manøvrere kjøretøyet uten å være unødig til hinder, ikke skape farlige situasjoner der skade på kjøretøy og personer kan forekomme og ivareta andres behov i trafikken er også ferdigheter som må jobbes med. Motivasjon for yrket dekker og et stort område. Hvordan man ser på jobben, om det kun er en jobb for å tjene penger eller om det blir ansett som en livsstil. Er yrket noe som gjør deg stolt, siden det er en del av det som holder samfunnet i gang med å levere varer til konsumenter? En yrkessjåfør er ikke bare en rattholder, det er og en som er veldig synlig overfor andre med tanke på kjøretøyet. Ved å innse at man er en del av et større fellesskap og som gjennom sin utvidede kompetanse innenfor det å ferdes på vei sammen med andre, kan motivasjonen for å vise sin egen profesjonalitet øke.

Yrkessjåførdirektivet legger til grunn at gjennom de kompetansekrav som ble satt i modulopplæringen som vil nye yrkessjåførere få en bredere bakgrunn innenfor det som har med transportfag å gjøre. Samtidig så får de også mere direkte rettet kjøretrening mot den førerkortklassen de har valgt (Vegvesen, 2008)

Kjernen i modell om trafikale kompetanse, er evnen. Evnen til å ta til seg den nødvendige kompetansen innenfor fagområdet. Er ikke evnen til å ta til seg nye kunnskaper, endre holdninger, bedre sine ferdigheter og øke motivasjonen tilstede, så er man heller ikke i stand til å endre og bedre sin trafikale kompetanse. Alt henger sammen og utgjør en helhet. Uten denne helheten faller modellen sammen og en yrkessjåfør vil heller ikke være i stand til å følge med på de endringer som skjer innenfor bransjen med tanke på kjøretøytekniske utviklinger, endring i regelverk, forventninger som samfunnet rundt har og på de krav som settes fra styrende etater.

Siden evnen er kjernen i modellen, så kan man og spørre om den som velger å gå inn i yrket evner å bli en yrkessjåfør. Er vedkommende i stand til å ta over seg alt yrket innebærer av utfordringer, medgang og motgang?

Med bakgrunn i dette så ligger det et stort potensiale i å mestre kunsten det er å oppmuntre til kompetanse heving både for lærere og for yrkessjåførere. Å klare å se en verdi i å fornye sin kompetanse for å bli mere attraktiv på et marked som stadig krever oppdatering innenfor regelverk og forskning, irritasjonsmomenter og tekniske utviklinger burde ligge til alle. Problemet er ofte at arbeidsplassen ansees som trygg og at ingen kan true posisjonen man har opparbeidet seg. For min problemstilling viser teorien at det krever sitt å treffe voksne rett når det kommer til ny innlæring. Det er ikke bare å si at man skal på kurs, det må være en motivasjonsfaktor tilstede som trigger et ønske om å lære mer om temaet som blir presentert. Setter man modellen i et annet lys og vinkler den mot trafikklæreren vil noen deler forandre seg, mens førforståelsen vil fremdeles være kulturen som bærer modellen frem. For en trafikklærer vil den trafikale kompetansen også innebære veiledningskompetanse og undervisningskompetanse. Den kunnskap, holdning, ferdighet og motivasjon læreren har vil gjennom veiledning og undervisning være den kompetansen som blir formidlet videre til elevene. Med veiledningskompetanse mener jeg hvordan en lærer formidler for eksempel begrepet hastighet med tunge kjøretøy. Sier læreren «kjør fortere» eller vil han be eleven om å øke tempo for å få mere flyt og fremkommelighet. Undervisningskompetanse i denne sammenhengen innebærer hvordan læreren imøtekommer hver enkelt elev på deres nivå og der de har behov for å bli undervist.

Førforståelsen hos en trafikklærer bærer preg av den kulturen vedkommende er en del av. Erfaringer med ulike elevgrupper og etnisitet, forventninger til hvordan elevene lærer og hvordan de forholder seg til læreren er en del av kulturen.

De holdningene som en trafikklærer har overfor andre trafikantgrupper kan lett bli overført til elevene. Da være seg både gode og ikke gode holdninger til for eksempel syklistene. De er for mange et irritasjonsmoment og mange ønsker de vekk fra hovedveien og inn på gang og sykkelveier slik at de ikke hindrer ferdsele til en tyngre kjøretøy.

For en lærer vil det i slike tilfeller være viktig å klare å motivere for å skape samspill mellom yrkessjåføren og syklisten. Ved å bruke egen erfaring for å fremme motivasjonen for samspillet, kan læreren nå frem. De fleste har på et tidspunkt i livet syklet langs vei selv og erindrer nok den følelsen og ubehaget når et stort kjøretøy dunderer forbi med liten avstand. Klarer en lærer å dra frem slike minner er sjansen større for at neste møte mellom eleven i lastebilen og syklisten vil foregå med større respekt og forståelse.

Ferdighetene en trafikklærer har er i noen tilfeller avgjørende for hvordan en elev tar til seg læring. Klarer læreren å beholde roen i det mest stressende situasjoner og ser hvordan trafikkbildet utvikler seg og å «lese» elevens handlinger? For det er ikke bare kjøreferdigheter som læreren bør inneha. Han må også være forutseende og løsningsorientert, tydelig i sine tilsigelser og forberedt på de mest utrolige spørsmål som dukker opp underveis.

Det finnes en fellesnevner mellom yrkessjåfører/elever og lærere i denne modellen, og det er kompetansen. Øker kravet om kompetanse innenfor de fire faktorene, så gjelder ikke bare det en yrkessjåfør, men og læreren som skal forberede nye sjåfører på yrket. Mange lærere anser ikke behovet for å fornye sine kunnskaper og sine ferdigheter siden det ikke er noen god kultur for etterutdanning av trafikklærere. Er man utdannet så er man utdannet, eneste man kan koste på seg da er å gå ta en faglig leder utdanning for å kunne drive sin egen skole. Mye av det samme kan man finne hos yrkessjåfører og motviljen til 35timers etterutdanning. Bortkastet tid siden de har fører kort og kan kjøre.

Evnen til å se at yrket og bransjen, bilenes teknologi og samfunnets krav endrer seg er ikke bestandig tilstede, og «alt var så mye bedre før» er en gjenganger. Både for de etablerte i bransjen og de som ennå ikke har egen erfaring.

Skulle kompetansekravene endres vesentlig så er det ikke sikkert at alle som er en del av de ulike praksisfelleskapene evner å følge med på hvordan kravene endres.

For en lærer så kan dette medføre at han mister sin troverdighet overfor elevene/yrkessjåførene han underviser. Så hvor mye mer skal en lærer kunne i forhold til en yrkessjåfør? Og hvor ligger førforståelsen til en elev/yrkessjåfør når det kommer til lærerens kompetanse innenfor fagfeltet?

Her finnes det ikke noe enkelt svar, men det er klart at som lærer må man fornye den kompetansen man har og utvikle den videre med jevne mellomrom.

En annen kjernemodell som trafikkopplæring i tunge klasser omfattes av er den didaktiske relasjonsmodellen. Denne legger et grunnlag for hvordan en lærer/kursholder legger sin undervisning til grunn. Gjennom hele føreropplæringen skal opplæringen tilpasses den enkelte, noe som speiler seg i denne modellen. Denne modellen passer ikke bare til lærerens rolle, men også til yrkessjåføren og hans/hennes utvikling underveis i arbeid og karriere. Modellen er i seg selv et verktøy som gir en struktur på det som skal lærer/kompetanseheves. Dette krever igjen at de som er involvert er klar over modellen og lett kan kjenne seg igjen i utformingen av den og forstå bruken av modellen. Ser man den didaktiske relasjonsmodellen opp mot YSK, etterutdanning, så er noe av det viktigste man har med i planlegging av et kursrammefaktorene for de som er deltakere der. Uten å ta høyde for ulikheter, yrkespraksis og erfaringer vil det hele falle fra hverandre. (Lyngsnes & Rismark, 2014, s. 86)

Hovedmålene i relasjonsmodellen ut ifra profesjons/yrkesoppgavene er mål, læreforutsetninger, rammefaktorer, innhold, læreprosessen/arbeidsmåten og til slutt vurderingen.

Yrkets kompetansebehov legger utgangspunktet for de ulike lærerplanene, i dette tilfellet førerkort i tunge klasser, grunnutdanning yrkessjåfør og etterutdanning yrkessjåfører. Ut i fra dette så må læreren/instruktøren legge sin undervisning til rette.

Snur man litt på modellen, slik at yrkessjåføren er den som selv skal tilrettelegge for læring, stiller det hele seg i et annet lys.

Slik jeg ser det, så kan denne relasjonsmodellen sees i ett under kulturbegrepet i figur3, utarbeidet av Keskinen med fler.

Målet for utførelse av en oppgave vil variere innenfor de ulike delene av yrket. Er det gods som kun skal kjøres fra A til B, eller omfatter det å skyss personer trygt frem til en destinasjon.

Læreforutsetningene innenfor utførelsen av et transportoppdrag kan settes opp mot erfaringer som er gjort med liknende oppdrag og hvordan de utviklet seg. Herunder faller psykiske forhold som f.eks. usikkerhet med å kjøre gitte veier eller frykt for ulike typer last. Fysiske utfordringer med tanke på vekten på lasten, eller mengden koffertene som skal lempes inn i en buss, og til slutt de sosiale og kulturelle forholdene med tanke på å kjøre i utlandet der språk og kjøremønster kan by på utfordringer.

Rammefaktorene går på oppdragets art, og hvilke betingelser som er satt for å kunne utføre

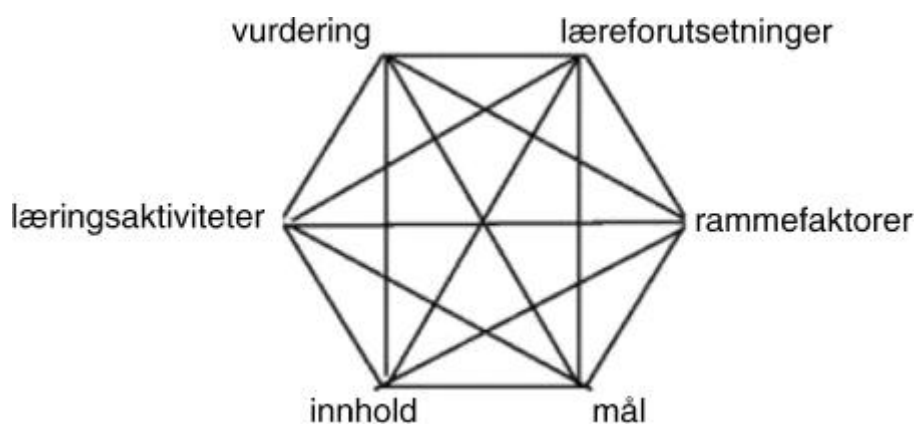
det. Har sjåfører de nødvendige kvalifikasjoner for å kunne utføre oppdraget, eller setter manglende kvalifikasjoner en stopper for å kunne fullføre oppdraget.

Dette må igjen sees i sammenheng med innholdet i det som skal gjøres, om sjåføren er kjent med de krav som settes eller om dette faller utenom sjåførens muligheter til å gjennomføre det hele.

Hvordan en yrkessjåfør utfører sin arbeidsmåte ligger til grunn i de erfaringer og påvirkning andre har hatt på sjåføren. Hvem som har lært han opp, når han ble lært opp og under hvilke omstendigheter.

Vurderingsgrunnlaget innebærer en sjåførs risikoforståelse i trafikken og adferd overfor transportkjøper. Være det seg persontransport eller godstransport.

Den didaktiske relasjonsmodellen er formet som en diamant, og ser man nøye på en diamant så er det mange linjer som er knyttet opp mot hverandre. Tar man vekk en linje vil diamanten miste sin karakteristiske form, og setter man da disse seks kategoriene modellen mot hverandre så blir det brister. De er avhengige av hverandre for å fungere og for å skape en sammenheng.



Figur 3 den didaktiske relasjonsmodellen(modifisert etter Bjørndal & Lieberg) Lyngsnes og Rismark, s86

Drøfting av teori

Som nevnt i **kapittel 1**, så skulle Yrkessjåførdirektivet og dens utforming være med på å gi sjåførene et kompetanseløft og en høyere status. I læreplanen for yrkessjåførutdanningen så er et av hovedmålene i Modul 1 (Vegtransporten og yrkessjåførens rolle i samfunnet) som følger: «opparbeidelse av egen kompetanse og yrkesstolthet» (**Lovdata, 2017**). Dette målet i seg selv legger et grunnlag for hvor omfattende og kompleks opplæringen er.

For å kunne opparbeide egen kompetanse og yrkesstolthet så må grunnlaget ligge der. Om ikke den som veileder en voksen eller er lærer overfor en voksen innehar en egen yrkesstolthet og viser den tydelig, så vil det ikke i alle tilfeller føre til læring og endring.

Videre i modulen, så dukker det opp et annet mål innenfor direkte og nettbasert kommunikasjon. I 1.4.2 skal eleven mestre grunnleggende bruk av nettbasert kommunikasjon, herunder er et hovedmoment «ulike flåtestyringssystemer». Et slikt hovedmoment krever at undervisningspersonellet også har den nødvendige kunnskapen om de ulike systemene som finnes og hvordan de brukes. Innenfor transportbransjen så finnes det et stort utvalg av ulike løsninger. Noen har en felles plattform, mens andre er spesifikke for et firma. Å kunne om alle disse er mye forlangt. Noe annet er å være klar over at de finnes og kunne informere sine elever om at bruken av slike systemer ofte er påkrevd fra arbeidsgivers side. Da nytter det ikke å si at jeg ikke vil, eller ikke kan. For en slik holdning kan medføre tap av arbeid.

I modul 3, «kjøretøyteknikk og optimal bruk av kjøretøy» skal elevene kunne gi forklaringer, samt vise til bevisste valg i forbindelse med transportformer og hva de har å si for miljøet og økonomien i å drive med transport. Et av hovedmomentene i 3.6 «optimal kjøring» er «elektronisk informasjon om forbruk». For en elev så innebærer dette at han/hun skal kunne bruke de hjelpemidler som er i kjøretøyet for å følge med på forbruket og kunne fortelle om dette er normalt, eller unødig høyt.

For å kunne undervise og være i stand til å tilby et læringsutbytte må den som skal lære vekk også ha en grunnkunnskap og en ny kompetanse innenfor området. Bruken av kjøretøyene har blitt vesentlig endret i løpet av få år, og det man lærte for fem år siden om utnyttelse av motorkraft og gir kan i mange tilfeller være utdatert.

I denne modulen så kommer det også frem at det er en forutsetning at læreren bør være oppdatert på hvor den teknologiske utviklingen ligger med tanke på kjøretøyene og de mulighetene som ligger i dem. Både når det gjelder konstruksjon og drivlinje, samt de teknologiske fremskritt som skjer med tanke på bruken av kjøretøyet.

Begrepet «optimal kjøring» går igjen i modul 5, Godstransport/persontransport i praksis, og da innenfor temaet planlegging av kjøring i forbindelse med transportoppdrag. Eleven skal planlegge og gjennomføre to ulike transportoppdrag, og et av hovedmomentene er «sikker og optimal kjøring» Til slutt i læreplanen for yrkessjåførkompetansen, i modul 6 «Sikker adferd på veien» så utvides målet nevnt fra modul 1. Her skal eleven videreutvikle sin yrkessjåførkompetanse og kunne bidra til sikrere trafikk gjennom optimal kjøremåte. Et mål her er og at «eleven skal vise optimal utnyttelse av tunge kjøretøy.

Med andre ord så innebærer dette at gjennom denne teoribaserte kompetansehevingen, med minimalt av praksis, så skal elevene klare å utvikle seg selv innenfor et praktisk område. Dette krever mye av elevene og mye av undervisningspersonellet.

Optimal er i læreplanen definert som «best mulig ut fra rådende forhold». Dette kan sees i lys av både når det gjelder kjøringens art, samt hva eleven har lært og tatt til seg gjennom undervisningen Dreyfus & Dreyfus (Dreyfus, 2012, p. 425) mener i sin bok at menneskets læreevne innenfor et ustrukturert tema, (slik som bilkjøring, der trafikkregler og utøvelse av disse ikke alltid går over ens) er begrenset. Innenfor de tre første stadiene som de kaller nybegynner, avansert nybegynner og kompetent utøver så mener de at mennesket ikke er i stand til å ta egne avgjørelser, men følger blindt et skjema eller en beskjed med rekkefølge på noe de skal utføre. Det blir med andre ord påstått at mennesker i læresituasjoner ikke når frem til egen læring før de har vært gjennom disse tre stadiene. Og da i tillegg tilegnet seg erfaringer og muligheter til å gjenkjenne situasjoner og handlingsmønster. Samtidig så velger de å påstå at et en kompetent utøver innenfor bilkjøring ikke er i stand til å samhandle med andre trafikanter, men kun kjører med et mål for øye og på grensene av hva som er forsvarlig og innenfor gitte lovverk. For tunge kjøretøy gjelder det andre hastighetsbegrensninger enn for lette kjøretøy. (Vegdirektoratet, Forskrift om kjørende og gående, 2017). Dette igjen innebærer en hastighetssperre som ofte er satt til 90 km/t, selv om høyeste tillatte hastighet er 80 km/t. Med tanke på den tonnasje som ofte blir fraktet er det skremmende å se hvor lett det er for enkelte å legge cruisekontrollen på 90 uten tanke på eventuelle skadeomfang, kontroll over kjøretøyet og inntrykket som sendes ut til andre trafikanter. Optimal bruk av kjøretøyet er ikke å «ligge på sperra»(pådrag med gass slik at kjøretøyets hastighet til enhver tid ligger opp til hastighetssperren) der man kan, det innebærer å bruke fartsgrensene optimalt i forhold til trafikk og veiens utforming Dette er noe som er i strid med GDE-matrisen (Keskinen, Peräaho & Laapotti 2003) (Vegdirektoratet, 2005, p. 17) som er utviklet nettopp for bilkjøring

og læring. Denne matrisen bestod i utgangspunktet av fire nivåer, men ble utvidet til fem i 2010.

Nivå	Stadium	Kjennetegn
Nivå 1	Nybegynner	Gjenkjennelse av objektive kjennetegn og trekk
Nivå 2	Avansert nybegynner	Mestring av virkelige situasjoner innenfor emnet
Nivå 3	Kompetanse	Overveldelse av situasjonsbetingede elementer
Nivå 4	Kyndighet	Involvering i emnet, opplevelser ut ifra et bestemt perspektiv
Nivå 5	Ekspertise	Være i ett med emnet/oppgaven

Figur 5 Dreyfus & Dreyfus, oppsummert modell over nivåer i ferdigheter (Dreyfus, 2012, p. 425)

GDE-matrisen versus Dreyfus & Dreyfus sine nivåer

Ser man videre på disse to modellene opp mot hverandre så kaller Dreyfus & Dreyfus sitt fjerde nivå for kyndighet, mens GDE-matrisen tar for seg det menneskelige hos individet. De verdier, den selvkontroll, vaner og livsstil hver enkel har, og som har formet det.

Kyndighet slik forklart i artikkelen, forstås som at mennesket enda ikke er i stand til å reflektere, kun assosiere med tidligere opplevelser for å kunne utføre en handling. Ingen objektivitet, kun basert på tidligere episoder.

GDE-matrisen sier her at de valg som foretas vil være objektive ut ifra hvordan individet er formet fra før av.

Når man når ekspertnivået til Dreyfus & Dreyfus, så vil ifølge dem en bilfører bli ett med kjøretøyet. Han trenger ikke tenke, han bare gjør. Ingen bevisste overveielser, ferdigheten innenfor bilkjøring har nådd sitt klimaks. De sier og at de handlinger som en bilfører utfører baserer seg på fornemmelser og erfaringer fra tidligere liknende situasjoner.

Ved å se disse to relativt ulike modellene mot hverandre er det lett å forstå hva som gjør at Norge har en trinnvis opplæring innenfor alle førerkortklasser. Opplæringen består av egrunnkurs for å bli bevisst på ens egen rolle som trafikant i enten lette klasser eller tunge, kjøretøyteknisk mestring, trafikkalt samarbeid og til slutt selvstendig kjøring. Det hele avsluttes med en førerprøve for å vise at man har nådd opp i henhold til GDE-matrisen og er sitt ansvar bevisst.

De fem nivåene til Dreyfus & Dreyfus kan på noen måter gi en oversikt over hvilke stadier man går gjennom i en læreprosess. Ikke alle nivåene holder mål om man setter de opp mot Knowles og hans tolkninger om de voksnes læring, ei heller om de blir satt opp mot GDE-matrisen til Peräaho med flere. Knowles sier at voksne har evnen til å lære om miljøet rundt de i en læresituasjon er tilfredsstillende og at de blir behandlet med respekt. Dreyfus & Dreyfus er ganske bastante i sine tolkninger om at man når bare gitte nivåer og forblir der. Gjennom andragogikkens vei beskrevet av Knowles, i samsvar med Peräaho med fler, så er læring tilgjengelig og evnen tilstede til å nå lengre enn gitte nivåer og forbli der.

Å påstå at man blir ekspert på å kjøre bil, at man blir i ett med den, sier noe om at man ikke er fokusert og ikke evner å få med seg det som er viktig i trafikkbildet rundt. Hvordan vi oppfatter bilkjøring og hva som kreves av oss ligger mye i vår kultur, som er det femte nivået i GDE-matrisen og Knowles sier om andragogikken. Vår adferd, personlighet, holdninger og

motiver for å kjøre gir oss en anledning til å holde vår kompetanse ved like. Velger vi å ikke utøve yrket over en lengre periode så vil vi ikke lengre være på et ekspert-nivå, men falle nedover i nivåene. Kun gjennom opprettholdelse av kompetansen kan vi klare å forbli på et nivå, og videreutvikle og fornye den kompetansen vi har fra før av.

Dette samsvarer og bedre mot Jarvis, som kaller læring for en vare. Varer har datostempling som best før, eller siste forbruksdag. Noe kunnskap og læring som vi innehar er i best før-kategorien, og noe har reelt en siste forbruksdag. Best før passer godt til kunnskapen rundt gitte årsmodeller av tunge kjøretøy. Selv om datoen er passert vil kunnskapen fremdeles være gjeldende og man kan anvende kompetansen uten at den er forringet. Siste forbruksdag går igjen når det er store forandringer innenfor bransjen. Det være seg nye modeller på markedet med annerledes motorteknologi, nye regelverk eller nye læreplaner. Hva som gjaldt før innenfor bruken av en Euro-5 motor på utslipp er vesentlig forandret for en Euro-6 motor. Nye læreplaner endres, mål og hovedmål får nye formuleringer og annet som man har plan på å lære vekk er tatt ut og ikke lengre relevant i en elev/arbeidstakers øyne.

Å tilegne seg ny kunnskap er for mange en utfordring og oppleves også som at den eksisterende kompetansen og kunnskapen de har ikke holder mål i forhold til den veien bedriften eller skolen velger å gå. Et felles kompetanseløft eller felles videreutdanning kan for mange virke nedlatende i arbeidslivet, og viser tydelig motstand mot et godt organisert opplegg som ville fått den gitte avdelingen inn i et spor som leder til utvikling og en felles plattform. Ved å kartlegge litt hva den enkelte i en bedrift synes kan være interessante emner å utvikle seg i, gir man de en mulighet til selv å velge, og på den måten skape en lærevilje og kunnskapsplattform internt.

For de som ferdes på norske veier daglig, og har kjøretøyene som sin hovedarbeidsplass vil de stadig lære eller erfare noe nytt. Trafikkbildet, andres holdninger til tunge kjøretøy, hvilke kjøretøy de får til bruk gjør at man kan ikke holde fast ved alt man har lært, man må og evne å forandre på kompetansen for å kunne klare å bruke kjøretøyene.

Betingelser for læring og bruk av teknologi i tunge kjøretøy

En bedrift, en avdeling på en skole eller en samling av yrkessjåfører er alle deler av et praksisfellesskap, samtidig som de er deler av en organisasjon.

Chris Argyris (Argyris, 2012) skriver om organisatorisk læring, og beskriver denne type

læring som skjer under to betingelser. Den ene formen for læring skjer når organisasjonen oppnår det som var tilsiktet, og den andre formen for læring skjer når intensjoner og reaksjoner ikke stemmer overens med det som var tilsiktet, men blir korrigert i ettertid. Henholdsvis da en match og en mismatch. Det er viktig å få frem at det er individet som styrer læringen ut i fra handlinger, og ikke organisasjonene/praksisfelleskapet. Disse organisasjonene kan legge til grunn betingelser for å løse problemer ved bruk av flåtesystemer og fremme bruken og viljen til læring. Samtidig så kan medlemmene i organisasjonen og fremme sin motvilje og kun se begrensninger ved systemene med bakgrunn i sin manglende kompetanse/forståelse av nytten.

Argyris kaller dette for singel-loop og double-loop-læring. Singel-loop-læring finner sted når det skapes en match eller en oppdages en mismatch i en gitt handling, og denne korrigeres for å skape en ny match. For en yrkessjåfør så kan dette sees på i flere lys. En match kan være å mestre å rygge med en trekkvogn og tralle, svinge rattet rette veien for å få hengeren dit det er ønsket. Mismatch i denne sammenhengen er å tro at en lastebil og slepvogn oppfører seg likens som en trekkvogn og tralle med tanke på hvilken vei man svinger for å få hengeren dit det er ønsket. Ved å endre svingretning på lastebilen i forhold til trekkvogn, og la hengeren så lov til å «svare» på sjåførens rattvridning så vil en mismatch endres til en match.

Double-loop-læring skjer når en mismatch endres gjennom å undersøke hva som er gjort feil, forandre disse og deretter utføre handlingen annerledes. Sikring av last er eksempel på en double loop-læring. Om man sikrer et stykke gods feil, og opplever at dette velter, så vil man se gjennom hva som førte til at det veltet, for så å forandre tilnæringsmåte og sikre lasten annerledes neste gang.

I dette kapitlet har jeg tatt for meg noe av teorien som finnes innenfor voksnes læring og innenfor trafikkpedagogikken. Det er et omfattende felt, og kunne vært en utdypende studie i seg selv.

I det neste kapitlet vil jeg se på metode og hvilke metoder som ble brukt for å samle inn data for å besvare problemstillingen.

Kapittel 3

Metode

I dette kapitlet så vil jeg gå inn på hvilke metoder som er brukt i forskningen, og begrunnelsen for disse.

Innenfor oppgaveskriving så skiller man ofte på kvalitative og kvantitative datainnsamlinger som metode, og blant disse igjen så er det mange varianter å velge mellom. Alt etter hvordan man formulerer en problemstilling og hvordan man ønsker å samle data.

I min oppgave så er det et utgangspunkt i kvalitative data, nærmere bestemt deltakende observasjon. Datamaterialet i oppgaven består av to deltakende observasjoner, 1kjøreprosjektet «Hold Fartsgrensen» og Scania Winter.

Både i kjøreprosjektet og Scania Winter var jeg fullt deltakende observatør.

Årsaken til at jeg valgte denne metoden er at det ville være et lite utvalg av deltakere i det ene prosjektet og et begrenset utvalg i Scania Winter. Et samarbeidsprosjekt der det er to testpersoner som kjører en gitt strekning med litt ulike oppgaver, samt en faglig samling av yrkessjåfører, en form for eksplorerende studie og observasjon av disse.

Det er valgt kvalitative data i denne oppgaven for å se på de handlinger og adferd innenfor teknologisk bruk av nye kjøretøy som ikke lar seg fange opp ved hjelp av kvantitative data. Kvantitative data gir oss informasjon i form av tall som analyseres for å finne svar på det man leter etter. Læring og bruk er ikke lett å måle i tall, så en kvalitativ metode gjør det lettere å fange opp handlinger, adferd og opplevelser rundt dette. Problemstillingen min ble valgt ut fra et ønske om å kunne se på hva yrkesutøver gjør på ulike arenaer, ikke tallfeste hvor de selv mener sin egen kompetanse og kunnskap ligger.

Dalland har en tabell der det legges klare skiller for hva som er kvalitative og kvantitative data (Dalland, 2014, p. 113). Det nevnes i denne tabellen at kvalitative metoder har en mulighet til nærhet til feltet, i motsetning til kvantitative data som ofte skjer uten noen direkte kontakt med feltet. I en oppgave der man er avhengig av å snakke med mennesker innenfor fagfeltet så er dette en stor fordel. Samtidig så må man og være klar over at man selv ser feltet innenfra og med eget ståsted. Det gjør og at man kan være med på å påvirke det om blir sagt og gjort. I motsetning til kvantitativ metode, som bærer preg av et jeg-det-forhold, så vil det i en kvalitativ metode være et jeg-du-forhold mellom forskeren og den/de som deltar.

Ved å bruke kvalitativ metode, og da en deltakende observasjon, så får man en unik mulighet til å studere menneskers samhandling og språkbruk innenfor et fagområde som man ellers ikke ville fått ved bruk av en kvantitativ metode. (Fangen, 2010, s. 12)

Thagaard påpeker i sin bok at den kvalitative forskningsprosessen kjennetegnes av en fleksibilitet som ikke finnes i den kvantitative metoden. Mulighetene for å forme en problemstilling etter hva man finner er enklere, samtidig som man samler inn data og analyser nesten parallelt for å optimalisere bruken av metoden (Thagaard, 2013, p. 31).

Innenfor både kvantitative og kvalitative metoder er det fordeler og ulemper. Hvilke denne oppgaven har møtt på vil komme nærmere forklart lengre ut i kapitlet.

Observasjon er en stor del av denne oppgaven, og da i hovedsak deltakende observasjon. Denne datainnsamlingsmetoden gjør det mulig å studere mennesker og deres miljø på en unik måte der observatøren ikke i like stor grad kan påvirke deltakerne med språk og samhandling som ved et intervju der språket til den som blir intervjuet tilpasses til intervjueren. Dette innebærer at forskeren er en del av det miljøet/fagområdet som det forskes i, og at gjennom deltakelsen så kan rollen til forskeren endres over tid og gjennom de ulike relasjonene som oppstår. Som forsker så har man et utgangspunkt i en rolle man setter selv, og som man ønsker at skal passe innenfor feltet. Noen ganger så lar ikke det seg gjøre, da personene man har å observere definerer deg annerledes og setter deg i en annen rolle, eventuelt ikke klarer å plassere deg i noen rolle. Noe som igjen medfører usikkerhet og motvilje til å la forskeren komme til i feltet. Om forskeren aksepteres så må man og påberegne at man kan bli utfordret innenfor feltet for å gi en større aksept.

Deltakende observasjon tilsier ikke at man skal oppføre seg som de deltakerne man observerer, men heller prøve å gli naturlig inn og bli en del av det miljøet som er tilstede der og da. (Fangen, 2010)

Deltakende observasjon innebærer at man følger menneskene man studerer i en gitt periode, deltar i den sosiale samhandlingen uten å bli forstyrrende, tilpasser deg situasjonen og trekker deg unna når du har fått nok inntrykk i løpet av en dag.

Da jeg startet på denne oppgaven var andre metoder også et tema. Bruk av kvantitative undersøkelser gjennom ulike grupper på Facebook som har et fag eller en yrkestilhørighet opp mot tunge kjøretøy. Det ble valgt bort til fordel for kvalitativ metode. Årsaken til det var at jeg ønsket å se på ulike arenaer for kunnskapsutvikling og ikke på hva yrkessjåførene sier de

kan.

Å kunne se en praksis, se hva personer gjør mens de gjør det innenfor feltet som undersøkes har større verdi i denne oppgaven. Den er begrenset til å se etter læringsvilje, kunnskap og kompetanse hos utøvere innenfor tungbilyrket.

Ved å velge deltakende observasjon så er mulighetene større til å avgrense antall deltakere, hvilke arenaer man som forsker ønsker å delta på og kan velge de situasjoner som virker til å gi best mulig data.

Det er ikke bare deltakende observasjon som er brukt som kvalitativ metode i denne oppgaven. Et intervju med en av deltakerne som var tilstede under begge prosjektene er også benyttet. Dette intervjuet er i sin helhet gjennomført som et epost-intervju, dette med begrunnelse i avstand til den som skal intervjues.

Ved å gjøre det på den måten, får man det rene ord fra den som blir intervjuet. Det er ikke forskeren som skriver ned ordene, de kommer direkte fra personen som blir intervjuet, og slik sett så er teksten klar til å bli analysert. (Kvale & Brinkmann, 2014, s. 161)

Intervjuet er ment som supplerende kunnskap rundt de to arenaene der jeg har vært observatør siden intervjuobjektet var deltakende på begge arenaer. Ved å la informanten svare på noen spørsmål som omhandler kompetanse og de to arenaene, kunne jeg gjennom svarene se om det var noen områder jeg ønsket utdyping på. E-posten med intervjuet ble sendt tilbake til vedkommende for utdyping, og har på den måten gitt en utfyllende supplerings innenfor de ønskede områdene innenfor fagfeltet.

Det er ikke bare problemfritt å utføre et intervju på denne måten. Ulempene finnes og det stilles høye krav både til den som intervjuer og til den som svarer. Man mister den menneskelige interaksjonen og muligheten til å stille spørsmål på direkten for å oppklare noe man ikke forstår, eller som man ønsker å få vite mer om. Det krever også at de involverte er flinke til å ordlegge seg skriftlig, slik at språket er klart og tydelig. (Kvale & Brinkmann, 2014)

Forsker man innenfor eget fagfelt så er sjansene tilstede for at man ikke stiller de opplagte spørsmålene, men aksepterer tingenes tilstand uten å klare å gå i dybden på de. De hverdagslige situasjonene som kunne vært interessante faller utenom fordi man ikke klarer å skille de ut fra andre mindre viktige situasjoner. Å våge å se på eget felt med et tidvis kritisk blikk kan da være til hjelp for å komme nærmere feltet, samt å skape forståelse overfor andre som ønsker et innblikk.

Innenfor miljøer som ofte defineres av overrepresentasjon av kjønn, så kan en kvinne innenfor et mannsdominert miljø lett bli møtt med skepsis. Men, hun kan og bli møtt som en likesinnet da slike miljø ofte er komplekst sammensatt av alder, erfaring med kvinner innenfor fagfeltet og miljøet de befinner seg i til daglig (Thagaard, Systematikk og innlevelse, 2013, p. 204). Jeg opplevde selv å bli sett på med skepsis av en av instruktørene under kjøring med et tømmervogntog. Han var ikke informert om min rolle, og viste frem sin naturlige skepsis til kvinnelige førere av tunge kjøretøy.

Fangen skriver at det er ikke gitt at man kommer i gang med datainnsamlingen med en gang. Man kan støte på problemer med en gang, som for eksempel kommunikasjonsvansker, skepsis, og feiltolkninger av deltakerne og av deg som forsker (Fangen, 2010).

Det er også viktig at man finner den rollen som føles naturlig under en deltakende observasjon. Skal man påta seg en rolle man ikke føler seg vel med eller skal man la det skje en naturlig rolletilpassing?

(Bjørndal, 2015, p. 33) refererer til observasjon som noe kaotisk. Våre fem sanser jobber intenst for å systematisere de inntrykk vi får i løpet av en kort tid. Det er dette som gjør at to personer kan ha ulik oppfatning av det som skjer rundt de i en situasjon. Hvordan vi oppfatter det som har skjedd blir satt sammen i forhold til hvilket behov vi har innenfor helhetsinntrykk. Alle inntrykk og observasjoner blir kategorisert av oss for å best kunne forklare de for oss selv og kartlegge hvordan dette påvirker oss.

Som en deltakende observatør så jobber sansene i høygir til enhver tid. Tanker rundt hvordan man blir oppfattet og sett på i situasjonen, hvem skal man forholde seg til i en stor gruppe, hvor langt skal man involvere seg i diskusjoner og hvor sosial skal man være.

Observasjon er noe vi gjør til daglig, i alle situasjoner som vi er en del av. Alle inntrykk går gjennom filtre i hjernen og tar med seg videre det som for oss faller best. Inntrykkene vi får kan deles inn i flere kategorier med tanke på hvor de lagres. Minnet vi har kan grovt sett deles opp i tre ulike kategorier; det sensoriske minnet, korttidsminne og langtidsminne. I det sensoriske minnet kommer alle inntrykkene inn, alt det vi ser og opplever blir håndtert her. Siden vi ikke er skapt til å klare å huske eller fordøye hvert eneste inntrykk i løpet av en dag, så blir mye av dette filtrert vekk før det når korttidsminnet. Korttidsminnet behandler de data som slipper gjennom kontrollen og gjør oss i stand til å velge hva som er viktig for oss å ta til oss i ulike situasjoner. Siden minnene stadig blir fornyet så er denne delen av minnet vårt

programmert til å ta til seg inntil sju ting som blir ansett som viktig. I langtidsmindet vårt vil episoder, kunnskap og erfaringer ligge lagret. De opplevelsene ligger i vårt minne permanent (Bjørndal, 2015).

I Scania Winter var jeg en fullt deltakende observatør. Årsaken til dette var for å få ta del av og bli en del av det naturlige miljøet. Ved å både føle og se hva som skjer kan man lettere utvikle et innsideblikk på hva som forgår i de gitte situasjonene. Man trenger ikke være deltaker fullt og helt, men være nok deltaker til at man forstår og får.

I utgangspunktet så ville jeg bare være en vanlig observatør, men for å komme nærmere deltakerne de to dagene, og for å selv få et bredere innblikk i hva Scania Winter kunne tilby så ble rollen endret. Den ble også endret da jeg ble introdusert som forsker før jeg i det hele tatt rakk å forberede meg på situasjonen. Siden jeg ville se på om Scania Winter var en lærings og erfaringsdelings plattform, var jeg ikke ute etter de dype samtalene der man kommer tett og personlig inn på deltakerne. Tross mine tanker om min rolle rundt dette, var det enkelte deltakere som følte seg fortrolige med å dele sin livshistorie med meg. Disse historiene er ikke tatt med i mitt arbeid, fordi de er ikke relevante for oppgaven. Når deltakere blir så fortrolige med en forsker så tyder det på at de aksepterer deg og at de ser på deg som en av «gjengen» der og da.

Datainnsamling

Tabell over data innsamling

Hva	Hvem er informant	Hvem er forsker	Hva er formålet	Når
Samarbeidsprosjekt: «Hold fartsgrensen»	Scania-ansatt på Kløfta og innleid yrkessjåfør valgt ut fra nettet	Jeg, HIOA, Nord Universitet, ATL, Trafikkforum, Scania	Sammenlikne sjåførere, se forskjeller, bruk av kjøretøy	19-21.okt 2015

Scania Winter	Deltakere fra Scania Drivers Club	Jeg	Læringsutbytte, kunnskap om kjøretøyteknologi	8-9 februar 2016
Intervju med informant	Ansatt i transportrellatert bedrift	Jeg	Utdypende informasjon om kompetanseheving, læringskultur	Sept 2017

Figur 6 Tabellen viser en kort oversikt over hele oppgaven og når de ulike delene er gjennomført.

All datainnsamling ble gjort over korte perioder, det vil si over to dager i oktober 2015 og i februar 2016. Årsaken til dette var at disse to observatør-prosjektene hadde en kort varighet og et lite antall deltakere.

I forkant av «hold fartsgrensen» ble det holdt flere møter for å planlegge hvordan dette skulle gjennomføres, hvilke kjøretøy som skulle benyttes, hvilke metoder som skulle brukes der for datainnsamling og hvilke sjåførere som skulle kjøre bilene. Valget på kjøretøy falt på Scania siden de var en av støttespillerne til prosjektet, og da også med en av de ansatte på avdelingen på Kløfta. Den andre sjåføren ble valgt gjennom en annonse på Facebook i en gruppe der man kan søke etter jobb og sjåfører til ulike stillinger.

Intervjuet med informanten ble gjort i etterkant for å supplere de data jeg allerede hadde og gjennomført som et e-post intervju.

Scania Winter-deltakelsen ble et resultat av samarbeidet med Scania. Jeg så på det som en mulighet til å komme inn på en arena der jeg kunne få se nærmere på hva det gikk ut på og om det var læring i den type arenaer der yrkessjåførere samles.

Disse to observasjonsstudiene er like i den forstand at de holder seg innenfor mitt eget fagfelt, men ulike med tanke på gjennomføring og antall deltakere og settingen.

Det lå heller ikke muligheter for å gjøre et langt feltarbeid med tanke på observasjoner i denne sammenheng. Korte feltarbeid, der man ikke skal gå under skinnet på de observerte er mange ganger mest hensiktsmessig i små studier og kan gi de data som er tilstrekkelig. (Fangen, 2010, s. 123)

Utvalg

I denne oppgaven er det brukt et lite antall informanter gjennom prosjektet «Hold fartsgrensen» og gjennom deltakelse på Scania Winter. De to som ble benyttet i det første prosjektet er strategisk utvalgt. Den ene sjåføren for sin kunnskap rundt kjøretøyene, den andre sjåføren for sin manglende. Disse to personene dekker det behovet som behøves for å komme nær problemstillingen og vitenskapsteorien knyttet til fagfeltet når det gjelder kunnskapssøking og endringskultur. Selv om prosjektet er sentrert rundt to personer, så er også de andre deltakerne å regne som informanter da de har kommet med innspill rundt utformingen av prosjektet og sine tanker og erfaringer rundt kompetanseheving og læringsvillighet hos elever/yrkessjåførere. Antallet her vil da være ca. ti personer totalt. For å fremskaffe en sjåfør etter vårt ønske så ble det lagt ut en annonse på et forum på Facebook. Flere meldte sin interesse, men det var kun en som passet inn i forhold til de ønsker vi hadde. Nemlig liten kjennskap til bruk av dagens teknologi i kjøretøy, og bruken av flåtestyringssystemer, samt voksen i alder og bred erfaring fra yrket.

Scania Winter baserer seg på tilgjengelig/tilfeldig utvalg. Årsaken til det er at sjåførere som er medlem av Scania Drivers Club melder sin interesse og blir satt på liste. Bakgrunnen til disse sjåførene vil være svært varierende og sprikende.

Scania Winter er et årlig tilbud som arrangeres i Trysil med deltakere fra hele verden; Russland og Tyrkia for å nevne noen. Tilbudet har en varighet på 5 uker, der norske sjåførere og kan melde sin interesse gjennom medlemskap i Scania Drivers Club. Under disse to dagene får man muligheten stil å prøve ulike kjøretøy og ulike kombinasjoner, få en liten oversikt over hvilke tilbud som finnes på markedet innenfor dekkutrustning, lys og kjetting løsninger, samt å dele erfaringer med andre yrkessjåførere.

Gjennom denne muligheten til å melde seg på disse to dagene så blir det et spesielt utvalg. Dette er yrkessjåførere som har en interesse for Scania som lastebil/vogntog og de regner da det merket for deres arbeidsplass. Mange har en genuin interesse for nettopp dette lastebilmerket og ofte ikke åpne for andre lastebilmerker. I den gruppen jeg fikk være med var det ca. 40 sjåførere fra hele landet. Det er ikke mulig å skape en relasjon til alle disse på så kort tid, så ut ifra dette valgte jeg å la de sjåførene som ville, nærme seg meg som forsker. Dette endte opp med et utvalg på tre sjåførere.

Under prøve kjøring av de ulike vogntogkombinasjonene, lastebilene og bussene så er man ledsaget av en instruktør som vil gi informasjon om kjøretøyet, fortelle hvor kjøreruta går, samt holde orden på køkultur inn og ut av området.

Forskerrolle og dataene i studiene

Gyldigheten av dataene som har kommet frem er knyttet til hvordan de tolkes. Har det vi har forsket på gitt et innblikk i virkeligheten eller er det et resultat som ingen kan relatere seg til. Hvem som tolker disse dataene har også en stor rolle sammen med hvem som formidler dataene til forskeren.

Som kvinnelig forsker innenfor et veldig mannsdominert yrke, så kan det lett bli at deltakerne snakker forskeren etter munn, vektlegger sin kunnskap høyere enn den til kvinnen, samt unngår å meddele viktig informasjon i den tro at det er uviktig eller uinteressant.

En annen variant her er at rollen blir snudd. Den kvinnelige forskeren blir forsket på da det for disse mennene er noe nytt og ukjent. Deltakerne er mer opptatt av å spørre forskeren om jobb, årsaken til at hun valgte yrket og hvor positivt/negativt det er med kvinner innenfor yrket.

Under mine to dager sammen med disse yrkessjåførene ble rollen snudd. Etter at en ivrig dame introduserte meg for hele gruppen uten forvarsel mistet jeg litt av muligheten til å spørre sjåførene slik jeg ønsket. De var mere interessert i å vite om rekruttering til bransjen, hva slags type elever vi fikk inn i videregående skole og om jeg noen gang var redd under kjøretimer. Dette stjal mine muligheter til å vinkle det mot det opplegget som var tilrettelagt av Scania.

I kjøreprosjektet som ble avholdt, ble det og tatt i bruk pulsbelte, samt kamera for å dokumentere eventuelle episoder underveis. Som nevnt tidligere så ga ikke bruken av pulsbelte noen store indikasjoner underveis. Når det gjelder bruken av kamera, så heller ikke disse noen viktige data. Mye med bakgrunn i for liten minnebrikke over så lang strekning, samt problemer med batteri/ladepå kapasitet. Dette har blitt utelatt fra min oppgave da det ikke var hensiktsmessig å bruke den type data inn i deltakende observasjon.

I forbindelse med dette prosjektet ble det ført en logg i etterkant(se vedlegg nr 5). Denne loggen bærer preg av å være deskriptiv og til en viss grad fortolket. Dette er med bakgrunn i at det var lite rom for å notere underveis, da fokuset underveis var å se på puls og se om denne gjorde utslag i ulike situasjoner.

Ofta i observasjonsstudier så dukker det etiske dilemmaet opp. Selv om gruppen jeg observerte under Scania Winter ubønnhørlig var informert, så dukket det opp andre som ikke var klar over min rolle underveis. Dette i form av instruktører, selgere og andre deltakere som ikke var tilstede under presentasjonen av meg.

Observasjonene som er gjort underveis i Scania Winter er mine, og gjort med den bakgrunnen jeg har fra yrkessjåføryrket. Gruppen som ble observert var på over 40 personer i ulike aldre, og gjorde det vanskelig å favne alle, eller få med seg alt som ble sagt og gjort. I løpet av kort tid ute sammen med deltakerne så var det en gjeng på tre stk. som tok meg under sine vinger. Dette har vært med på å snevre inn mine observasjoner, samtidig så ekskluderte de ikke andre underveis slik at observasjonene kun er begrenset til disse mennene.

Siden det nære utvalget av observerte deltakere er så lavt så bør disse observasjonene sees på litt kritisk. Alt vi observerer er ut i fra tidligere erfaringer, vårt eget selvbilde og persepsjoner gjennom nye erfaringer legger et grunnlag for hva vi ser.

Fra oppmøte på Gardermoen til vi var tilbake på Gardermoen dagen etter, ble det gjort ulike observasjoner. Noen observasjoner er gjort mens gruppen samlet seg, en observasjon av første orden slik Bjørndal beskriver det. Og når gruppen var samlet og jeg ble en del av denne så gikk observasjonene over til å bli observasjoner av annen orden.

Bjørndals første orden beskrives ved at man står utenfor den situasjonen som skal observeres og har det som sin hovedoppgave. Ingen interaksjon i så måte, kun konsentrert om å observere. Den andre ordren beskrives ved at oppgaven man utfører som observatør er en del av den gitte situasjonen, ikke en ren observasjon i seg selv, men en del av det som skjer.

(Bjørndal, 2015, s. 32)

For å få gode observasjoner så er det viktig at den som skal observere er seg selv bevisst i kunnskapsmengde innenfor fagområdet, er selvbevisst på hvem man er i rollen og klarer å være saklig i den sammenhengen det observeres i. Som kvinne innenfor yrket så var jeg spent på hvordan mitt kunnskapsnivå, min saklighet og min rolle i dette ville påvirke deltakerne. Selv om jeg opplevde en del blikk og følelsen av å bli målt opp og ned, så virket det som jeg ble akseptert og henvendt til med en naturlig nysgjerrighet, tross at jeg mistet min mulighet for å fortelle om min rolle selv og hva hensikten med tilstedeværelsen var.

Selv om man har dette på plass, så er det også andre faktorer som vil spille inn på hvordan vi observerer. Sansene våre, som syn og hørsel, spiller en avgjørende rolle for hva vi klarer å oppfatte i ulike situasjoner. Har man glemt brillene, eller har en allergisk reaksjon så vil det svekke en del av det vi observerer for vi klarer ikke oppfatte hele bildet. Det samme gjelder om man ikke hører godt det som blir sagt i en samtale som følge av å ha glemt høreapparat, eller at bakgrunnsstøyen gjør det vanskelig å få med seg det som blir sagt. Er det mange rundt som prater i kor, så er det og med på å vanskeliggjøre lyttebiten.

Det er ikke bare sansene våre som preger observasjonene. Den psykiske tilstanden observatøren innehar når det skal observeres spiller og en rolle. Har observatøren sovet godt, er han/hun sulten, fryser observatøren eller er situasjonen rundt ubehagelig?

Sammen med den psykiske tilstanden observatøren har, så vil førsteinntrykket og sisteinntrykket være en del av den helhetlige observasjonen og hvordan observasjonene blir tolket i ettertid.

Det er naturlig å være spent på nye situasjoner og hvordan de vil utvikle seg. Første inntrykket av Scania Winter var at det bar preg av god organisering, men siste inntrykket tonet det hele ned da bussjåføren som tok oss fra Trysil til tider var en risiko for seg selv og andre i trafikken.

For å ikke la meg farge av tanken på at Scania Winter er vesentlig preget av selvpromotering og ønsker om flere kunder, så måtte jeg møte med et åpent sinn. Det er ikke alltid like enkelt å se forbi merkevaren til Scania, for den er ofte godt implementert i sjåførene som deltar. Klær og arbeidsbil med Scania-logo, og preg av at Scania er det beste merket i lastebilverden.

De personlige forholdene som går på kjønn, tilhørighet i fellesskapet, motiv for observasjonene og ens egne holdninger bidrar og til hva man får ut av observasjonene og hva man vil observere.

Som kvinne innenfor et mannsdominert miljø vil observasjonene mine noen ganger være annerledes enn en mann. Basert på mine tidligere erfaringer og tilhørighet i bransjen så har jeg opplevd å bli satt i tvil når det kommer til kunnskaper og erfaringer av menn. For å ikke få samme opplevelsen igjen, så passet jeg på å være ydmyk og heller være en lyttende og observant deltaker. I tråd med min rolle som forsker i denne sammenhengen.

Bjørndal skriver i sin bok om de ulike formene for observasjon. I forbindelse med Scania Winter så var min rolle som forsker og observasjoner av andre orden. Jeg var en deltakende observatør som ikke delte med meg hva jeg observerte overfor gruppen som deltok. Det vil si en høy grad av deltakelse i eventen, samtidig som min grad av åpenhet til hva som ble lagt merke til var lav.

Denne type observasjon medfører liten mulighet til å registrere sine observasjoner underveis uten at det vil påvirke de andre deltakerne og muligens gjøre de usikre og miste sin naturlige adferd. Registreringen skjer da i etterkant og vil da bære preg av å være retrospektive. Med andre ord så ser man tilbake på det som har skjedd i løpet av tidsperioden man er observatør. Av den årsak så er loggen jeg har preget av en viss fortolkning av det jeg har observert og

vært en del av (vedlegg nr 7) På Scania Winter var det liten tid til å få gjort registreringer underveis, så mange av observasjonene er registrert i ettertid, og bærer preg av en ustrukturert registrering. Ulempen med dette er at man lett kan falle for generaliseringer av de observerte data og av menneskene som deltok. Det er da viktig å holde på sin egne faglige kunnskap for å gi dataene den kvaliteten som er nødvendig.

I kapittel fire og fem er det gjengivelser av loggen i korte utdrag.

Loggene fra disse to observasjonssituasjonene har i etterkant blitt sett på med «nytt blikk». En analyse av det man har sett skal ikke favne alt, men se etter mønster, forenkle det man har observert og sammenlikne det man har observert (Bjørndal, 2015, s. 122)

Ut fra dette danner det seg en et bilde, en analyse og en bred forståelse for det som har skjedd der man er observatør.

Tolkning av observasjoner

Til enhver tid så tolker vi det vi ser, alle observasjoner gjennomgår den samme prosessen.

Noen blir mere vektlagt enn andre, og betyr mer for oss enn andre observasjoner.

Våre verdier og vår bakgrunn er avgjørende for hva som blir oppfattet av observasjonene og hvordan vi tolker de.

Direkte observasjoner har sine sterke og svake sider(Bjørndal,) og siden det er slik er det viktig å skille mellom beskrivelser og tolkninger. En beskrivelse vil være å fortelle hva som skjedde i en gitt situasjon, mens en tolkning vil fortelle hvordan observatøren opplevde det hele.

Noen av de sterke sidene med direkte og deltakende observasjon er at det som blir observert er det som faktisk blir gjort og ikke bare hva som blir sagt at blir gjort. Innenfor yrkessjåfører så finnes det mange som er fåmælte i forhold til å kunne uttrykke det de gjør, og ved hjelp av observasjoner kommer mye handling frem som er verdifullt for observasjonen. Gjennom en lav grad av struktur i hvordan man observerer så kan observatøren bli mere åpen for å se ting fra en annen side enn vanlig. Det sammen gjelder i interaksjon mellom de ulike deltakerne.

Ved lav struktur så kan man lettere se de komplekse forholdene mellom menneskene og hvordan de håndterer hverandre.

Selv om deltakerne på Scania Winter er en del av et større praksisfelleskap så vil de måle hverandre for å finne ut av hvor de andre hører til i et hierarki innenfor bransjen. Denne målingen fremkommer gjennom samtaler rundt type kjøring, type kjøretøy og type

strekninger de andre forholder seg til, og hvilket firma de er ansatt i.

Gjennom en høy grad av åpenhet av observatøren og bakgrunnen for observasjonene kan det bli lettere å få tilrettelagt forholdene for observatøren. Det er i enkelte tilfeller lettere å akseptere noen inn i et praksisfelleskap om man vet hva de gjør der enn om det holdes skjult og hemmelig, eventuelt blir avslørt underveis. Samtidig ved en høy grad av åpenhet så kan man i større grad sikre de etiske hensynene med at deltakerne kjenner din rolle i det hele. Under Scania Winter valgte jeg og en høy grad av deltakelse. Ikke bare av den grunn at jeg ville unngå å stikke meg ut, men også for å få ta del i hva de andre gjorde og opplevde. Det gjør det lettere å identifisere seg med de andre og forstå hva dette innebærer. Samtidig gjør deltakelsen det lettere å få informasjon som ikke andre utenforstående kan få tak i. Den tekniske fagpraten og klengenavn på kjøretøy, hengere og konstruksjoner vil for utenforstående ofte betegne seg som uforståelig. Det igjen medfører at for å få forståelsen så må man overfor de man observerer stille en del spørsmål som for de er innlysende.

Fortolkningsrammer

Alt det man observerer må omformes til informasjon man kan bruke for å beskrive hva man har sett. Fangen (Fangen, 2010, s. 208) deler fortolkning inn i tre grader.

Første grads fortolkning, som er en deskriptiv beskrivelse og erfaringsbeskrivelse av det man har sett.

Andre gradsfortolkning som sier noe om konteksten og samspillet mellom aktørene og observatøren.

Tredje grad er teoriladet og setter spørsmål om det hele er troverdig.

Analyse i seg selv tilsier at man beskriver det man har sett og hørt gjennom sine observasjoner. I en første gradsfortolkning så er det lett å bli erfarings nær og dermed ikke være i stand til å beskrive mer enn situasjoner. De man kunne fanget opp av mønstre, trender eller struktur faller bort, og man sitter igjen med det hverdagslige. Ved å kun se på deltakerne til Scania Winter og Hold Fartsgrensen så gir ikke de jeg så eller hørte noen informasjon utenom at de var tilstede med bakgrunn i en felles interesse for tunge kjøretøy og opplæring av yrkessjåfører

Den erfaringsfjerne analysen er del av andregradsfortolkning. Her går man inn for den tykke beskrivelsen av det man observerer, hva du som forsker oppfatter med den handlingen den observerte utfører. Vil latter ved en bomgiring i motbakke være for å vise at man ler av seg

selv, et forsøk på å ufarliggjøre situasjonen, eller en nervøs reaksjon.

I den tredje fortolkningsrammen er det tolkningen man gjør med tanke på skjulte interesser og drivkrefter. Et kritisk blikk på de observerte og deres skjulte agendaer og behov kan avdekke hva som er drivkraften bak handlinger og adferd.

Gjør en elev som læreren sier kun for å tekke denne som del av et spill, eller er det en ekte handling? Noen ganger kommer man ikke til bunns i det, før man kan observere vedkommende på nytt i en annen kontekst. (Fangen, 2010)

Som nevnt tidligere i kapittelet har jeg valgt å gå for en annen grads fortolkning av de observasjoner som har blitt gjort i mine to deltakende observasjonsstudier. Samtidig som noe også vil ligge inn i den første graden av fortolkning, da mye vil bli gjengitt som direkte observert, uten å vektlegge det mer enn det som var synlig der og da. Det finnes flere måter å gjengi observasjoner på. I de to neste kapitlene vil noen av observasjonene som ble gjort være gjengitt som bekjennende observasjoner. (Fangen, 2010, s. 262) Årsaken til at dette er valgt er for å la leseren få oppleve min stemme i disse to deltakende observasjonene i enkelte gitte situasjoner som oppstår som kvinne inn i mannsdominert miljø.

Validitet, reliabilitet og etikk

For å skape troverdighet i forhold til de observasjoner som er gjort er det viktig å se igjennom de og diskutere de data man finner som forsker.

På hvilken måte er observasjonene gjort, blir de gjengitt korrekt eller er de farget av observatørens førforståelse eller ønske om hvordan det skal og bør være.

Observasjoner er en enorm mengde informasjon som hjernen vår skal filtrere og omforme til bilder og minner vi kan gjøre oss nytte av. Dette gjør at man aldri kan være sikker på en observasjon, for de vil være ulike for alle som er tilstede i det øyeblikket observasjonen blir gjort. Forskeren er et instrument i metoden, og kan lett bli et objekt i det hele. Det vil si at rollen som forsker blir snudd, og de man skulle observere observerer forskeren i stedet for. Som deltakende observatør og forsker, så er man en del av den kunnskapen som blir skapt der observasjonen finner sted.

Selv om direkte og deltakende observasjon har sine sterke sider, så finnes også de svake.

Noen av de svake sidene både generelt og ved lav grad av struktur er at dette er en metode

som er krevende både ved innsamling av referanser og data, samt at det er tidskrevende. Når graden av struktur er lav, så kan og datainnsamlingen bære preg av unøyaktighet. Å få med seg alt som er viktig eller essensielt kan glippe da det blir for mye å ta inn over seg, samtidig som man ikke har tid til å notere ned.

En annen svak side ved direkte observasjon med høy åpenhet er at de som blir observert kan endre sin adferd for å tilfredsstille observatøren. Adferds endringer kan komme til syne, noe som er med på å gi observasjonene tydelige svakheter. Påtatte holdninger og perfekt fremtreden er noe av det man da kan oppleve.

Tilsvarende kan skje dersom observatøren har en høy grad av deltakelse. Påvirkning fra observatøren kan medføre adferdsendringer, samt at observatøren kan komme for tett og nærme på de som blir observert. Det blir skapt en form for nærhet og tilknytning som virker negativt inn på hva rollen er i deltakelsen. Tilknytning og erkjennelse for problemer og vanskeligheter skjermer for å se disse i et annet lys. (Bjørndal, 2015)

Det er to aspekter ved min observatørrolle som er viktig å få frem. På den ene siden er jeg på innsiden av gruppen som blir observert ved at jeg har erfaring som yrkessjåfør og lærer på tunge kjøretøy. Samtidig så er jeg på utsiden ved at jeg er kvinne og forsker inn i et mannsdominert miljø (Fangen, 2010, s. 72)

Innsiden er gjeldende for min kompetanse, kunnskap og erfaring innenfor den jobben jeg har til daglig, og den jobben jeg hadde før som yrkessjåfør for både vogntog og buss. Summen av disse to lar meg få et innpass, være seg med mistro til ferdigheter og kunnskap, eller anerkjennelse for denne. Kvinnen og forskeren som står på utsiden defineres av det utradisjonelle og for mange det uvante. Som igjen vil by på andre observasjoner i feltarbeidet og andre handlinger fra de mennene som blir observert enn de en mann ville observert og opplevd.

For å unngå at deltakerne i «hold fartsgrensen» ikke skal bli gjenkjent, så er det ikke benyttet annet enn kjønn og ca. alder i beskrivelsen av dem. Annen informasjon som går på bosted, familie og liknende er utelatt da det ikke er relevant for oppgaven.

Deltakerne på Scania Winter er ikke nevnt med annet enn kjønn og sirka antall. Annen informasjon er heller ikke her nødvendig for oppgaven.

Ved å anonymisere deltakerne på denne måten så er personvernet ivaretatt og forskningen trenger ikke meldes for NSD (Meldeplikt, 2017) Det trengs heller ikke noen form for samtykke erklæring fra de involverte, da det ikke er de enkeltvis som blir observert, men alle

sett i lys av et fellesskap med et felles mål; hold fartsgrensen-prosjektet og Scania Winter. Deltakerne i «hold fartsgrensen» er kjente for meg som forsker, både de to sjåførene og de andre som bidro i prosjektet. Deres identitet er ikke av interesse for denne oppgaven, og er av den grunn ikke nevnt i vesentlig grad. I gruppen av deltakere som ble observert under Scania Winter var det kun et fåtall som var kjent for meg, de var blant de som organiserte denne eventen og er av liten interesse i forskningen.

Når man observerer en gruppe, være seg liten eller stor, er det viktig å behandle hele gruppen med respekt. Det gjelder ikke bare gruppen i seg selv, men også de som er rundt og i dette tilfellet praksisfelleskapet og yrket de er en del av. Det å ta seg i akt til enhver tid er ingen enkel oppgave. Det kan være deltakere som har en adferd og meninger som ikke er forenlig som dine egne. Den retten må de få inneha uten at du som forsker går inn i en diskusjon for å fremme ditt syn.

Selv om de som var tilstede ved start av Scania Winter på Gardermoen var informert om min rolle, så dukket det opp deltakere underveis som ikke var klar over min rolle siden informasjonen ikke ble gitt på nytt. Det ble da naturlig å vente med å informere om dette til de kom til meg for å prate, siden ryktene om min tilstedeværelse gikk rundt i gruppen. (Fangen, 2010, s. 192)

Selv om deltakerne var klar over at de ble observert og at det var min rolle, så vil det dukke opp informasjon som ikke er relevant for deltakelsen og observeringen. Dette må man klare å se vekk i fra og legge til side når man tolker observasjonene. Det er viktig å vise de som blir observert den respekten de skal ha, selv om man ser at ting de gjør ikke er innenfor ditt eget bilde av akseptabelt i gitte situasjoner. Som deltakende observatør skal man ikke forsøke å endre eller påvirke de andre på noen måte, og heller ikke skape diskusjoner som kan føre til endring. Meningen med observasjon er å få innblikk, ikke ønsket adferd.

Det er som nevnt også benyttet et kvalitativt intervju i oppgaven. Intervjuet er gjort pr epost med en som var deltaker på hold fartsgrense og instruktør på Scania Winter. Vedkommende sin anonymitet må også ivaretas gjennom intervjuet og den informasjonen han velger å dele. Det er i intervjuet ikke stilt spørsmål om navn og alder, men spørsmål som går direkte på erfaring, kunnskap og kompetanse om feltet innenfor yrkessjåførbransjen vedkommende er en del av. Bransjerelatert kunnskap som kan konkurransevris er heller ikke tatt med, da det ikke er relevant for hverken intervjuobjektet eller for oppgaven.

Metoder innenfor forskning vil variere ut i fra tema og ønsket type data. I min oppgave valgte jeg deltakende observasjon både for å komme nærmere deltakere og for å få et større innblikk i hva deltakerne i de to prosjektene gjorde. Samt et kvalitativt intervju for å supplere inn kunnskap om læring, kompetanseheving og bruk av kjøretøy fra en markedsaktør.

I de to neste kapitlene vil det komme et innblikk i de to deltakende observasjonene som ble gjort for å samle inn data til oppgaven, sammen med funn sett opp mot læringsteoriene som er nevnt i kapittel 2.

Kapittel 4

«Hold fartsgrensen», et samarbeidsprosjekt



Foto: Kari S. Slettetveit.

Scania R490'er brukt i prosjektet. Vogntog til venstre er benyttet av testpersonen, mens vogntoget til høyre er benyttet av bransjen sin ansatt.

I dette kapittelet vil jeg se på den første deltakende observasjonen som ble gjort, og komme med funnene som ble gjort underveis på disse to dagene.

I oktober 2015 ble det gjennomført et prosjekt i samarbeid med HiOA, HiNT (nå NORD universitet), Norsk Scania avd. Kløfta, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL), SOTIN (opplæringskontoret i Oslo og Akershus) Trafikkforum og Notodden Videregående skole. Der ser en på hvilke faktorer som stresser en sjåfør (tidspress i løpet av arbeidsdagen) over en lengre kjørerute (Kløfta-Trondheim), forbruk, måling av utrulling (hvor langt kjøretøyet triller) bruk av brems, antall giringer osv. gjennom Scania sitt flåtesystem. Til å

utføre dette er det to sjåførere, samt 4 observatører (en observatør i hver sin bil, nye observatører på retur) og flere deltakere som kjører eget kjøretøy samme ruta. Kontrollkjøretøy blir ført av en mann med arbeidsrolle innenfor bransjen som jobber med systemet til daglig, testpersonen er en selvstendig næringsdrivende med 26 års erfaring fra ulike typer kjøring. Være seg buss, hengende last og stykkgoods for å nevne noe. Testpersonen er ikke kjent med noen form for flåtestyringssystem, eller bruk av nyere teknologi i kjøretøy. Han har heller ikke noen opplæring i hva disse gjør, hvordan de fungerer, men har som mange andre yrkesutøvere i bransjen sterke meninger om systemene.

Kjøretøyene er to trekkvogner, Scania R490 med traller, lastet til henholdsvis 36 og 37 tonn. De har lik dekkdimensjon på trekkvognene, og samme dekkdimensjon på trallene. Trallene er ulike i påbygg, den ene er et Kögel-påbygg, den andre er Ekeri-påbygg. Siden det er ulike påbygg ble det en høydeforskjell på disse. Vogntog kjørt av Scania sin mann målte 4,09 meter (Kögel) og vogntog kjørt av testpersonen målte 4,24 meter (Ekeri).

Dekkkdimensjonen på trallene var lik, men Ekeri-tralla kjørte med Continental HTC1 og Kögel-tralla hadde HTCW2. Henholdsvis «Construction» og «Winter»-dekk.

Begge kjøretøyene er utstyrt med Opticruise, en girkasse som gir deg muligheter til å velge ulike moduser(A/AE/AP/AO/M). Girkassen er utformet slik at det ikke er clutchpedal, selv om det er en mekanisk girkasse.(utdyp)

Kjøreturen som ble gjennomført startet på Scania Kløfta, gikk via Østerdalen med stopp på Hanestad Vertshus og endte på Scania Heimdal.

Begge sjåførene ble utstyrt med pulsmåler, der passasjeren sin oppgave var å notere hvis det var noen merkbare endringer i puls underveis.

Det ble også montert kamera i bilene for å filme om noe skjedde underveis for å bygge opp under en eventuell pulsøkning. Kontrollsjåføren hadde i oppgave å kjøre så optimalt som mulig med tanke på forbruk, utrulling, bremsing og ikke over tillat hastighet som er 80 km for vogntog. Testpersonen hadde friere spillerom, han kunne kjøre slik han gjorde til daglig, men innenfor gjeldende regelverk.

Kontrollkjøretøyet startet fra Kløfta først, og testkjøretøyet startet en god stund etterpå. Dette for at begge sjåførene skulle ha mulighet til å kjøre sitt løp og ikke se hverandre i hverken speil eller rundt første sving. En annen årsak var å se om testsjåføren ville kjøre fortere for å ta igjen vogntoget foran.

Kjøreturene

Forberedelser

Dagen før avreise og selve avreisedagen ble det gjort en del forberedelser. Vogntogene ble lastet opp til tilnærmet lik vekt og det ble avklart hvilket utstyr som skulle brukes. Det var og en gjennomgang av utstyret, og hvordan det skulle brukes.

Bilene ble tanket, slik at det ikke skulle være nødvendig underveis. Alt for å unngå unødvendig heft under kjøreturen.

«Det er tid for å kople sammen det ene settet. En av mennene i prosjektet ivrer etter oppgaven, for dette har han ikke gjort før. Det forundrer meg, siden han er lærer. Utdannet lærer på tunge kjøretøy, så det burde være en smal sak. Jeg velger å gå vekk, gjøre annet forefallende, men jeg velger også å bivåne det hele. Det er med undring jeg ser han må ha hjelp fra kontrollsjåføren for å få trekkvognen i gir, og jeg ser kontrollsjåføren skvetter til i det trekkvogn og tralle koples sammen med et gedigent smell. Læreren velger å le det hele vekk, kommer til meg med en utdypende forklaring på at det var ikke sann han pleide å gjøre det. Og jeg undres mer»

Utdrag fra logg, vedlegg 5

Kjøretur 1

Denne dagen var det fint vær med tørre veier og lite trafikk. Det var veiarbeid ved tre anledninger, uten at det påvirket sjåførene noe. Utenom det så var det ikke noen trafikale episoder underveis som gjorde sjåførene stresset.

Hos Scania-sjåføren så var det noen puls-utslag på ulike hverdags situasjoner. Å få en müslibar, snakke om forbruk, høy hastighet over en fartsdemper, samt toalettbesøk ga høyere puls som etter kort tid roet seg igjen.

Det ble ikke registrert liknende hos test-personen, da han normalt lever med høy puls.

Kjøretur 2

Over natta forandret vær og føreforhold seg vesentlig. Temperaturen falt noen grader, og det dro også med seg regn, sludd og snø. Noe som påvirker kjøreforholdene og forbruket.

Det ble ikke registrert nevneverdige endringer i puls på turen tilbake til Kløfta før turen nærmet seg slutt og kjøreturen var over for begge førerne.

Selv om ikke pulsmåling i seg selv ga de store erfaringene, eller muligheten til å se noen trender så ble det sett på en del andre ting samtidig.

Sjåførene i prosjektet

De to sjåførene som er benyttet i prosjektet er begge yrkessjåførere, samtidig som en av de ferdes daglig på norske veier og den andre er ansatt i bedrift som jobber med disse systemene til daglig. Denne personen er heretter kalt «kontrollperson» Testpersonen viste seg å ikke ha noen erfaring med bruk av flåtestyringssystemer, og ei heller store kunnskaper om nyere teknologi ifølge han selv.

«Det kommer et vogntog inn på plassen, med full firmalogo til testsjåføren på sida. Alle kikker, og begynner å prate om sjåføren er den typen som var ønskelig for prosjektet. Han kommer mot oss, rett i ryggen og en klar holdning på at han gjør prosjektet en tjeneste. Alle presenterer seg, og da begynner kampen om mest kompetanse innenfor bransjen. Noen deltar, andre trekker seg vekk»

Utdrag fra logg, vedlegg 5

Ved å bruke portalen til Scania er det hentet ut ulike data fra kjøreturen de to foretok. Kjøretøyene som ble brukt under prosjektet er like, to trekkvogner av typen R490. Forskjellen var trallene som disse trakk. Vær og føreforhold var likt på turen til Trondheim, mens noe ulikt på turen sørover igjen dagen etter. Kriteriene for turen var at Scania-sjåføren skulle kjøre mest mulig drivstoffs økonomisk, mens test-sjåføren skulle kjøre slik han gjør til daglig. Bilene startet med 45 minutters mellomrom, med felles destinasjon for pause og felles destinasjon for overnatting.

Funnene som er gjort på turen til Trondheim viser forskjeller hos de to. Den ene forskjellen, som også kan ha en stor innvirkning på resultatene er valg av gir modus. Kontroll-sjåføren valgte økonomi i ytelsesmodus, mens test-sjåføren valgte standard. Etter å ha spurt testsjåføren om det var et bevisst valg, så sa han at var ikke klar over at det var flere moduser å velge mellom. Han gjorde som han vanligvis gjør, setter bilen i gir og kjører.

Hvilken modus en sjåfør velger vil påvirke forbruket. Samtidig så er det viktig at man lærer å bruke den modusen som er mest gunstig i forhold til vei, tonnasje og type kjøring, og at kjøretøyet blir bestilt med de nødvendige spesifikasjonene. Ytelsesmodus økonomi vil ikke

være gunstig for en tippbil som går mesteparten av tida si inne på et anleggsområde, men vil passe bedre for et kjøretøy som ferdes i det vanlige veinettet.

Forbruket viste seg å være ulike. Kontrollsjåføren hadde et forbruk på 32,0 l pr 100 km og 35,0 l pr 100 km, mens testsjåføren hadde et forbruk på 35,2 l pr 100 km og 40,3 l pr 100 km. Ser man dette i sammenheng med snitthastighetene, der testsjåføren ligger 2 km over Scania sjåføren begge veier og opp mot utrulling som er markant forskjellig. Så er det et mønster. Som nevnt tidligere så måles utrulling som den tiden sjåføren ikke bruker gasspedalen og på den måten gir systemet drivstoff. Det er mange sjåførere som ikke klarer å ta foten helt vekk fra pedalen, men må til enhver tid bruke den litt. Små dytt på pedalen for å være sikre på at bilen går. Ved å bli bevisst på dette så er det muligheter til å spare drivstoff. Om dette var gjeldende for testsjåføren fikk jeg ikke klarhet i fra den observatøren som var med i bilen hans.

Gjennomsnittshastigheten på disse to sjåførene er høy, noe av årsaken til dette er at det var lite trafikk på det tidspunktet av døgnet når forsøket fant sted. Det var veiarbeid ved flere anledninger uten av det har påvirket hastigheten nevneverdig.

Ser man på antall bremsinger som de to sjåførene har gjort undervegs så er det litt forskjell på kontroll-sjåfør og test-sjåføren på tur opp. Kontrollsjåføren har ti færre bremsinger på tur opp, mens forskjellen er markant forskjellig på returen. Det skiller det over 30 bremsinger på de to sjåførene.

Det er også høyere snitthastighet på begge sjåførene på returen, dette tross vekslende føre (slaps og snødekke deler av strekningen). Noe av dette kan forklares med at passasjerer til test-sjåføren skulle være et sted til et gitt klokkeslett, og test-sjåføren selv ville komme så langt som mulig med eget vogntog etter endt tur fra Trondheim. For kontrollsjåføren sin del så endte arbeidsdagen på Kløfta, og denne sjåføren hadde da ikke samme stressfaktor inn i bildet som testsjåføren.

Høyeste hastighet er også noe som ble målt under kjøreturen. Her skiller det 15 km/t på de to sjåførene. Hvor mye over den gitte fartsgrense for tunge kjøretøy tillater man seg vises i systemet. Her velger test-sjåføren å trille opp til en hastighet av 112 km/t, mens kontrollsjåføren velger 97 km/t som sin høyeste hastighet. Begge hastigheter er vesentlig høyere enn tillat. Hva årsaken til dette er ikke spurt om, men det kan stilles spørsmål om det fra begge sjåførers side er tatt risikovurdering i forhold til sted, type vei, mengden trafikk og tanker rundt de fysiske kreftene som påvirker et vogntog i slike hastigheter.

Tiden disse sjåførene har brukt på strekningen, 465 km, er også ulik. Her er det flere faktorer som spiller inn. Den ene faktoren er hvilken ytelsesmodus de har valgt, snitthastigheten, tid med bruk av konstantfartsholder og utrulling for å nevne noen. Som nevnt tidligere valgte Kontrollsjåføren økonomimodus, mens test-sjåføren gikk for standard modus. Det er vesentlige forskjeller på disse to modusene når de velger å gir, for eksempel i motbakker. Her velger økonomimodusen å gire når turtelleren er helt ned i ca. 800 omdreininger, mens standardmodusen velger å gire ved ca. 1000 omdreininger. Test-sjåføren har kjørt under halve strekningen med konstantfartsholder, mens kontrollsjåføren har valgt å ha sin konstantfartsholder aktivert over 90% av strekningen. Utrulling i denne forbindelsen er veldig forskjellig på de to sjåførene. Kontrollsjåføren har en utrulling på 32% av turen til Trondheim, mens test-sjåføren har 19%. Å klare å holde foten vekk fra gasspedalen er for mange en prøvelse. Det er en mulig årsak, men også at kjøretøyet er ukjent for test-sjåføren og han da ikke tør/ er villig til å la kjøretøyet bruke den kinetiske energien som kjøretøyet innehar ved kjøring i nedoverbakker. Kontrollsjåføren vil også kunne score høyere her siden han kjenner kjøretøyet og dets muligheter.

Forskjellen i tidsbruken på disse to sjåførene er stor. Der kontrollsjåføren bruker 6 timer og 32 minutter på turen opp, bruker testsjåføren 6 timer og 16 minutter. På returen er differansen mer. Da bruker kontrollsjåføren 6t og 29 minutter, mens testsjåføren bruker kun 6 t. Dette kan forklares med tidligere nevnt årsak sammen med høy snitthastighet og et ønske om å nå lengst mulig med eget kjøretøy.

Selv med ulikheter i bruken av kjøretøyet, og ulik utnytting av de muligheter som et nytt vogntog gir med teknologi, så scorer begge sjåførere høyt på kjørepoeng. De to sjåførene har ulik tilnærming til bruken, men begge viser at de kan håndtere kjøretøyet.

Ser man på dette samlet, så er ikke bruken av vogntoget noe problem, selv med manglende ny kompetanse på bruk av dagens tunge kjøretøy. Men det mangler det lille ekstra som kunne gjort en forskjell på stressnivå, unødige nedbremsinger og drivstoff forbruk. Det er ikke lett å fronte det mot en sjåfør som allerede kan «alt». Setter man det opp mot problemstillingen og da «hvilke utfordringer innenfor kompetanseheving gir de ulike læringsarenaene», så er det ikke noe entydig svar på hvilke utfordringer som finnes. Et mulig svar er at det vil finnes de som ikke ser behovet for å lære seg hvordan kjøretøyene fungerer, for de kommer frem til laste/losse-sted, sjefen betaler drivstoff og de klarte det nesten innenfor det regelverks om er satt med tanke på kjøre og hviletidsbestemmelsene.

Forskjellen mellom sjåførene er ikke bare i bruken og kompetansen, men også det å klare å se på læring som en vare (Jarvis, 2012) Mens kontrollsjåføren villig tar til seg den utviklingen som finnes, henger testsjåføren igjen i at det han lærte for lenge siden fremdeles er gjeldende i dag. Kompetansen er der, samtidig som den ikke når helt opp innenfor dagens teknologi i kjøretøyene.

Optimal bruk av dagens kjøretøy/databearbeiding

Data		Tur		Retur	Differanse
Forbruk	Bil 1	32,0	Bil 1	34,7	+2,7
	Bil 2	35,2	Bil 2	40,1	+4,9
Bremsinger	Bil 1	45	Bil 1	22	-23
	Bil 2	55	Bil 2	57	+2
Harde nedbremsinger	Bil 1	1	Bil 1	0	-1
	Bil 2	2	Bil 2	1	-1
Snitthastighet	Bil 1	70	Bil 1	72	+2
	Bil 2	74	Bil 2	76	+2
Høyeste hastighet	Bil 1	97	Bil 1	96	-1

	Bil 2	112	Bil 2	100	-12
Tidsbruk	Bil 1	6.32	Bil 1	6.29	-3
	Bil 2	6.16	Bil 2	6.00	-16
Utrulling	Bil 1	32,1 %	Bil 1	28,5 %	-3,6 %
	Bil 2	19 %	Bil 2	15,2 %	-3,8 %
Kjørepoeng	Bil 1	83 %	Bil 1	75 %	-8 %
	Bil 2	73 %	Bil 2	70 %	-3 %

Figur 7: Sammendrag av utvalgt informasjon fra kjøreprosjektet hentet fra Scania sin FMS

I tabellen over er det gjort et utdrag av hvilke målinger som kan gjennomføres i Scania Fleet Board. I dette forsøket så var fokuset på forbruk, bremsinger, harde nedbremsinger, snitthastighet, høyeste hastighet, tidsbruk, utrulling og kjørepoeng.

Bil 1 er kjørt av kontrollsjåførent, mens bil 2 er kjørt av testpersonen.

De forskjellige tallene viser ulikhetene mellom disse to sjåførene på tur/retur, og de to seg imellom.

Tabellen leses slik at hvert punkt og hver sjåfør står under hverandre på tur til Trondheim og likens på retur til Kløfta.

Når man setter disse to sjåførene opp mot hverandre, så har det blitt avdekket at man kan klare seg ved å nå ekspert nivået til Dreyfus & Dreyfus.(se figur 5) Å bli i ett med kjøretøyet, manøvrere det dit det skal. Men det er ikke uten brister. Det seg at uten å ta til seg mere kompetanse og tilføre ny kunnskap så vil man ikke klare å bruke kjøretøyene optimalt og slik det er tenkt. Dette skiller seg fra begrepet livslang læring som tilsier at vi stadig er i stand til å ta til oss ny kunnskap. Evner man ikke, eller vil ikke, ut i fra den kulturen man er en del av, eller det felleskapet man tilhører, så vil man stagnere og være låst et sted som ikke tilfører

noen form for læring. Kulturen man tar med seg inn i utøvelsen av yrket legger føringer for hva man er villig til å ta til seg av ny kompetanse når anledningen byr seg.

Av funnene gjort mellom disse to førerne i prosjektet, så er det noe jeg ønsker å se litt nærmere på. Forbruk er det jeg vil legge hovedtyngden på, siden det har forbindelse med de andre målingene som er vist i tabellen. Læreplanen for yrkessjåførutdanning, samt læreplanene for tunge kjøretøy tar for seg dette ved flere anledninger. Som nevnt i teorikapittelet så er det en viktig del av det å være yrkessjåfør, samt å tilfredsstillende krav som en arbeidsgiver kan sette internt i sitt firma. Fokus på forbruk er noe som elever ved trafikkskoler får høre om og blir forklart gjennom hele førerkort opplæringen, og i yrkessjåføropplæringen. Graden av informasjon elever/ deltakere på kurs vil få vil variere med den læreren og instruktør som er tilstede. Noen er flinke til å tilegne seg kunnskaper, mens andre henger igjen med gammel kompetanse. Dette gjelder og yrkessjåførene. All den endring som skjer med motorer og girsystemer krever at man setter seg inn i hvordan man kan redusere forbruk av drivstoff.

Mellom disse to sjåførene så skiller det mest i forbruk på retur til Kløfta. Noe av årsaken kan ligge i litt ulike kjøreføreforhold, men det kan ikke utelates at den valgte hastigheten til testsjåføren, sammen med antall bremsinger har gjort sitt for forbruket. Høyere hastighet gjør at motoren går på høyere turtall, samt at retardasjon av hastigheten inn mot skarpe kurver, kryss og hindringer øker. Ujevnt tempo er og med på å øke forbruket, brå retardasjon og hard akselerasjon krever mer av motoren og øker dermed forbruket på sikt.

En annen faktor som spiller inn på forbruket er utrulling. Testsjåføren scorer lavt på utnyttelse av terrenget sett opp mot kontrollsjåføren. Ved å konstant holde foten på gassen så kutter man muligheten for å bruke den delen av systemet som gjør at kjøretøyet går i frirull og på den måten sparer drivstoff.

Ved å øke kunnskapen rundt hvordan systemene i de ulike lastebilene fungerer vil det være lettere for yrkessjåfører, lærere og elever å kunne bruke kjøretøyene optimalt. Et enkelt sted å starte er å oppmuntre til å skru på kjørepoeng-funksjonen. Denne gir informasjon underveis på hva man gjør bra og hva man kan bli bedre på.

Kunsten å bruke et flåtestyringssystem

I en slik flåtestyringsportal ligger de data en sjåfør og bileier trenger for å kunne følge med på egen og ansattes kjøreadferd. Ved å bruke kjøretøyet sin førerstøtte (kjørepoeng) aktivt under kjøring vil man kunne få tips og hint om hvordan utnytte typografien bedre (utrulling, giring, brems) og redusere forbruket for å nevne noe. Etter endt kjøretur kan man logge seg inn i portalen og hente ut mere utdypende data.

Det finnes mange muligheter inne i dette systemet, men her velger vi å se på analyse verktøyet og da «trafikklysrapport» som er Scania sitt navn på analysen.

Gjennom egne definisjoner gitt i de ulike parameterne for kjøretøyet/flåten, som for eksempel at antall prosent av kjørestrekningen blir satt til 15%, vil det komme frem i rapporten om målet er nådd. Det er også mulig å legge til om dette er viktig eller ikke for flåten. Skal man sammenlikne førere internt vil det være til stor hjelp å sette parametere som er realistiske i forhold til type transportoppdrag som til enhver tid blir utført.

Trafikklysrapporten angis ved hjelp av en fargekode. Grønt der det er kjørt i henhold til målene, gult og rødt om det er kjørt på en slik måte at målene ikke er nådd.

I denne rapporten så kan man hente ut informasjon om gjennomsnittsverdi for transportarbeid, gjennomsnittlig drivstofforbruk, tomgangskjøring, overturtall, for høy hastighet, kjøring utenfor optimalt turtallsområde, bremsinger, kraftige nedbremsinger, utrulling, kjøring med kjøretøyvarsel og kjøretøyet førerstøtte.

Kan bruken av slike flåtestyringsprogrammer skape en læringsvilje blant yrkessjåfører og lærere? Som nevnt i kapittel to, så må det ligge til rette for at dette skal oppleves som noe man har igjen for å lære, at det gir den som skal lære noe og at den lærende anerkjenner behovet for denne kunnskapen.

Hva forteller denne informasjonen oss?



Figur 8: Utsnitt av førerinformasjon hentet i FMS-portal (Scania sitt flåtestyringsystem)

Figuren over illustrerer hvilken informasjon som kan hentes ut for hver sjåfører. Man kan hente ut for en dag, eller en annen gitt tidsperiode for å få et innblikk i hvordan denne sjåføren kjører.

Med *transportarbeid* så menes det antall tonn i totalvekt som kjøretøyet har flyttet innenfor en gitt periode. Dette ganges med antall kilometer som er kjørt innenfor samme periode. Da får man selve transportarbeidet. Samme regnestykket der man deler på forbrukt drivstoffmengde, får man gjennomsnittlig transportarbeid.

Gjennomsnittlig drivstofforbruk er mengden drivstoff brukt pr 100 km, dette beregnes under kjøring og tomgang. Bruk av kraftuttak er ikke med i denne beregningen, og kommer frem som egen måling i driftsanalyse av forbruket. Skal tallene brukes i en analyse så er det viktig at det tas høyde for ulikheter som vær og føreforhold, ulikheter med kjøretøy, og at man sammenlikner en tidsperiode som ikke er for lang. Forskjellen i forbruk mellom sjåførene i

prosjektet her er merkbar.

Tomgangskjøring (% av motordriftstid) betyr at strømmen er slått på i kjøretøyet, hastigheten er lavere enn 4 km/t og ingen kraftuttak er i bruk. For at systemet skal registrere det som tomgangskjøring må kjøretøyet være i gang i mer enn 30 sekunder.

Overturtall (% av motordriftstid) betyr at føreren har kjørt med for høyt turtall i forhold til de grenseverdier som er satt opp i portalen. Motorturtall på over 1600 OPM. regnes her som overturtall, og om føreren da velger å kjøre på høyere turtall enn fastsatt verdier under store deler av motordriftstiden vil det medføre en lavere score i trafikklyrapporten.

For høy hastighet (% av motordriftstid) er når føreren har overskredet den verdien som er satt opp i portalen, samtidig som føreren trår inn gasspedalen. Det er ikke å anse som for høy hastighet dersom kjøretøyet ruller og føreren ikke berører gasspedalen. Mellom de to sjåførene i prosjektet så er det forskjeller på dette området. Der Scania sin sjåfør ikke har noen form for overhastighet så er testpersonen i høy hastighet 4,9% av tiden på tur 1 og hele 17,9%. Noe som tilsvarer ca. 167 minutter av kjøretiden der hastigheten er over fastsatte parametere og kan være en risiko for annen trafikk. Ser man det i sammenheng med at høyeste registrerte hastighet på testsjåføren er 112 km/t, så er det lov å være skeptisk.

Kjøring utenfor optimalt turtallsområde (% av motordriftstid) betyr at turtallet har vært utenfor det grønne feltet i turtelleren. Dette området vil variere utfra forholdene til det enkelte kjøretøy i de ulike seriene (P, G, R og T-serie) Informasjonen overføres til portalen hver gang motorturtallet er over de ulike grensene. På andre kjøretøyer i Scania sitt utvalg kan man spesifisere sine egne motorturtall.

Bremsinger innebærer hvor ofte bremsepedalen har vært brukt i gjennomsnitt. Verdien er oppgitt som et antall ganger pr 100 km. Det er bare oppbremsinger som tas mer enn 3 sekunder etter hverandre som blir tatt med.

Kraftige bremsinger er definert her som kraftig dersom kjørehastigheten faller med mer enn 9 km/t på mindre enn et sekund. Noe som innebærer at man kjenner oppbremsingen godt på kroppen. Det telles kun de kraftige bremsinger som finner sted 3 sekunder etter hverandre her også.

Kraftige akselerasjoner innebærer akselerasjoner utenfor de gitte verdiene i portalen. Disse måles i gjennomsnitt og per 100 km. Definisjonen på kraftig akselerasjon endres i henhold til kjørehastigheten. Det er her, som med bremsing, at det er kun de akselerasjoner som finner sted 3 sekund eller mer etter den forrige som registreres.

Utrulling (% av motordriftstid) betyr den prosentandelen av strekningen som kjøretøyet ble kjørt uten at det var noen form for drivstoffinnsprøytning. Det vil si at føreren ikke berører gasspedalen.

Sammenlikner man disse to sjåførene, se tabell, så er det store forskjeller på utrulling. Årsakene til det kan være sammensatt. Men ofte så ligger det i at en sjåfør ikke klarer å ta foten helt vekk fra gasspedalen og dermed aktiverer innsprøytning av drivstoff for så å ikke få registrert at man utnytter terrenget best mulig.

Kjøring med kjøretøyvarsel(% av motordriftstid) innebærer at føreren har fortsatt sin kjøring selv om det har kommet frem varsel på alvorlig motorfeil, bremsebelegg, dynamofeil, høy motortemperatur, kjøring uten sikkerhetsbelte, kjørestrekning for vedlikehold overskredet, lavt AdBlue-nivå, lavt dekktrykk, lavt kjølevæsknivå, lavt oljetrykk og clutch overbelastet.

Scania førerstøtte(gjennomsnittspoeng i %) innebærer at portalen utarbeider et gjennomsnittspoeng på bakgrunn av fire forskjellige kategorier. Bakkekjøring, planlegging, bremsebruk og gir valg.

Bakkekjøring baserer seg på hvor godt føreren kjører i kupert terreng. Det påvirkes av bruken av gasspedal, bremsepedal og kinetiske energien som bakkene gir. Dersom den adaptive cruisekontrollen er aktivert, sammen med avstandskontroll til kjøretøyet foran, vil det ikke telles kjørepoeng. Det samme gjelder dersom fører har valgt å aktivere Scania Eco cruise. Ved bruk av vanlig konstantfartsholder aktivert, vil det fremdeles gi poeng, for her forventes det at fører deaktiverer konstantfartsholderen der det er muligheter til å redusere drivstofforbruket. Planlegging gir poeng i forhold til hvor godt føreren planlegger bremsing og om føreren begynner sin nedbremsing i god tid i forhold til trafikksituasjonen.

I kategorien bruk av bremses vurderer systemet om føreren velger riktig bremsemetode og hvor godt bremsene blir brukt. Høy score oppnås ved bruk av motorbrems og ekstrabremses. For at denne kategorien skal kunne gi poeng, må kjøretøyet være utstyrt med retarder og EBS (elektronisk bremsesystem). For best mulig score bør den automatiske retarderen aktiveres i situasjoner der den har en fordelaktig innvirkning på drivstofforbruket.

Til slutt så er det valg av gir, poengene her påvirkes av de gir valg som blir gjort som gir et lavt drivstofforbruk. Ved aktivering av Scania Opticruise så vil det ikke gi noen kjørepoeng. Årsaken til at dette er med i oppgaven er for å vise hvor mye som ligger inn i et flåtesystem. Det er ikke alt som yrkessjåfører, ei heller lærere i bransjen, vet om at ligger til grunn for å oppnå god kjøretøyscore i systemet. Utfordringene med kompetanseheving innenfor bruk av

tunge kjøretøy ligger ikke nødvendigvis i at sjåfører og lærere ikke vil ta til seg læring, at de ikke ser på den som en vare. Men det kan og ligge i det faktum at mye av denne informasjonen ikke når frem og ut der den burde.

«De som jobber med overlevering har i mange tilfeller utfordringer med å få kunden til å sette av tid slik at sjåfører kan komme og være med.

Hva hjelper det oss at «sjefen» kommer og får opplæring ved overlevering av ny lastebil? Det er jo ikke han som kjører lastebilen.

Vi vet heller ikke hvordan «sjefen» formidler sin kunnskap videre»

Utdrag fra intervju, vedlegg 6

Oppsummering

I dette kjøreprosjektet så var testpersonen den mest interessante. En mann med mye kunnskap ifølge han selv, men kunnskapen hans hadde brister og var tilegnet for å kunne «ta» kontrollører om han ble stoppet i kontroll. Samtidig så kom det klart frem at han med jevne mellomrom prøvde å heve seg over meg som forsker ved å forsøke å sette meg fast på regelverk, tidsbruk på strekninger, innhold i læreplaner og hvordan opplæringen for tunge kjøretøy egentlig skulle være.

Prosjektet hadde som formål å se på kunnskap og kompetanse, og selv om praten rundt middag var ment som avslappende, og om løst og fast, ble den fort vinklet inn mot fagområdet. Det som er litt fascinerende under slike middager er hvordan deltakere prøver å hevde seg over hverandre. Og når det ikke går, så må det en annen taktikk inn i bildet. Som eneste kvinne i prosjektet ble det da min tur til å bli dratt inn i dette

«Etter hvert som praten roer seg og de er enige om å være uenige, så blir blikket vendt mot meg. Det var min tur til å måtte svare for meg, min kompetanse og mine meninger virket det som. Og jeg tok feil. Det var noe annet som kom, et forsøk på å heve seg over meg gjennom kjønnsroller; «hvordan sminker man ei rose?» ytrer testsjåføren. De andre kikker ned, tenker sitt, jeg smiler, velger å ikke kommentere og vrir praten over på noe annet.»

Utdrag fra logg, vedlegg 7

I testsjåførens bilde så var det mest økonomisk å drive firma i Norge med sjåfører som var

mest lik han selv, det vil si at de ikke hadde familie å komme hjem til og kunne jobbe hele helgene med vedlikehold på bilene hans. Bilparken var av varierende alder, hvorav den nyeste var fra 2008. Det kunne gjennom han forsvares med at det var mest økonomisk å drive firma med eldre biler da de ikke kostet så mye i innkjøp.

Denne testsjåføren har nok i sine egne tanker nådd ekspert-nivået til Dreyfus og Dreyfus (tabell s 39), og mye tyder på at han har blitt der. Kompetansen er der, jobben blir gjort, men evnen til å forandre seg og ta til seg det nye som kommer er ikke der. Den trafikale kompetansen (figur s 40) denne sjåføren har med seg legger føringer for hvilken kultur og hvilke evner han har i forhold til kunnskaper og ferdigheter. Fakta og ferdighetskompetanse er låst i sjåførens egne «sannheter» om hvordan ting skal være. Evnen til å ta til seg ny fakta og nye ferdigheter kommer ikke frem, det som kommer frem er at han holder på gammel kompetanse for det er det han trenger i sitt virke. Nye ting, spesielt da teknologi i kjøretøy er bare tull og meningsløst. Han anser seg selv til å være for gammel til å tilegne seg ny kunnskap rundt kjøretøy.

Kontrollsjåføren er rake motsetningen av test-sjåføren. Dette er en mann som må ta til seg ny kompetanse, nye fakta og sørge for å inneha motivasjon for læring i sin kultur hele tiden. Siden jobben hans består av å lære vekk hvordan nye kjøretøy fungerer og hvilke muligheter som finnes for å kunne utnytte kjøretøyene optimalt, så kan ikke han henge igjen i ekspert-nivået. Han må se på læring som livslang (Jarvis, Livslang læring, 2012), og som en vare med best før-dato. Rollen til denne mannen inn i kulturen han er en del av innenfor tungekjøretøy krever at han er oppdatert og kan svare på det som lures på med nye kjøretøy. Han må også kunne sammenlikne gammel teknologi opp mot ny teknologi, samt forklare forskjellene og hvordan man bruker det nye som har kommet. Et eksempel på dette er forskjellene på Euro 5 og Euro 6 motorer, og forbrenning av Ad-Blue. Forandringen i brenselskamre, og temperatur i eksos gjør at man må kjøre med høyere turtall i nedoverbakke ved bruk av retarder for å unngå at systemet svikter. Bilen korrigerer dette selv, men siden det da blir høyere turtall, så velger mange sjåfører å overstyre systemet slik at turtallet roer seg. Det kan medføre skader på systemet uten at sjåførene er klar over det, om de ikke har fått forklart hva som kan skje ved feil bruk.

Læringsviljen til disse to sjåførene ligger langt fra hverandre, for selv når testsjåføren hadde muligheter med fagperson til stede så var det ikke av interesse å tilegne seg ny kunnskap. Hans førforståelser og sannheter var så godt implementert i hans kultur (ref kap 2) at ved forsøk på å skape læringsvilje ville det bli møtt med stor motstand. Mulighetene for å endre

denne holdningen ligger nok et sted, men vil møte motstand.

Å oppnå læringsvilje om dagens teknologiske muligheter i tunge kjøretøy hos voksne yrkessjåfører og trafikklærere er oppnåelig. Det krever at man motiverer riktig, og legger til rette slik at de som skal lære ikke føler seg underlegne og at den kunnskap og kompetanse som de allerede innehar ikke blir undervurdert. Eksisterende kompetanse er grunnsteiner som man kan bygge videre på om forholdene blir lagt til rette i et miljø som oppmuntrer, og åpner for at det man allerede kan, er verdt noe.

I dette kapitlet har jeg sett på et kjøreprosjekt og kunnskapen til to sjåfører. Gjennom deltakende observasjon over to dager, og data hentet fra flåtestyringssystemet, har jeg vist at behovet for kunnskap og ny kompetanse er tilstede.

I det neste kapitlet ser jeg på et sjåførtilbud og om det er læringsverdi i den type arenaer.

Kapittel 5

Scania Winter, analyse og drøfting



Foto: Kari S. Slettetveit

Scania trekkvogn lyssatt utenfor SAS hotell, Trysil

Innenfor de fleste bransjer så finnes de ulike arenaer for oppdateringer innenfor regelverk, tekniske nyvinninger, og bruksutstyr. Noen bruker tiden godt for å ta til seg ny kompetanse, noen bruker mere tid på det sosiale og på å tilknytte seg nye kontakter.

Scania Winter er en arena der man kan få prøvd nye kjøretøyer, ulike akselkombinasjoner og drivstoffkombinasjoner. Men det er og mye mer.

Opplegget består av ulike tilbydere på markedet når det kommer til påbygg og tilbehør, som kjetting, arbeidslys, leasing muligheter på kjøretøy, og alkoholås.

Scania har sine egne ansatte som tar seg av instruktørrollene og yrkessjåfører fra hele landet som deltakere.

Deltakerne

Som nevnt innledningsvis så er det deltakere fra hele Norge i gruppen jeg observerte. De fleste menn i voksen alder, og tre kvinner.

Alle har ulik kjøring, ulik erfaring og ulik tilknytning til yrkessjåførbransjen, det være seg fra distribusjon, langtransport, renovasjon, tippbil, instruktører for forsvaret og meg selv som trafikkklærer tunge kjøretøy.

Dette er med på å gjøre gruppen og fellesskapet til et stort mangfold med høy kompetanse innenfor en bransje som favner store variasjoner av type kjøring. Det er ikke bare for yrkessjåfører innenfor gods, flere av deltakerne jobbet utelukkende med persontransport. Og for meg da, som har opplæring innenfor både gods og persontransport så ga det muligheter til å tilegne seg ny kunnskap og å sammenlikne erfaringer med ulike kjøretøy. Av de i gruppen som jeg fikk tid til å prate med så var alle ivrige på å dele sine erfaringer og deres egen kunnskap innenfor dagens kjøretøy.

«De kommer rolig til møtestedet, kikker på de andre, nikker anerkjennende mens de småprater med kjente. Noen hilser takk for sist, men ingen presenterer seg for de de ikke kjenner. Det er litt som katten rundt grøten, venter på at temperaturen skal gå ned. Kaffe kjøpes, røykepauser tas og småpratene går mens de venter på bussen. De samme blikkene gis til meg når jeg trer inn i gruppen, ingen forskjell der»

Utdrag fra logg, vedlegg 7

Instruktørene

De instruktørene som er tilstede er ansatte i Scania-systemet. Alt fra mekanikere, selgere og til opplæringsansvarlige. Det gjør at graden av kunnskaper om kjøretøyene er variabel og tidvis lite informativ

I de ulike bilene fantes det en generell spesifisering av kjøretøyene, mens instruktørene sjeldent ga noen tilleggsinformasjon til de som ville prøvekjøre. Det var kun en av de instruktørene jeg kjørte sammen med som kunne gi meg informasjon om bruken av kjøretøyet og det var sammen mannen som var med på prosjektet «Hold fartsgrensen». De andre virket som de kun var tilstede, ikke hadde satt seg inn i hvordan kjøretøyet virket og hvordan det skulle brukes. Noen av instruktørene viste og sin egen mistro til kvinnelige sjåførere og deres kunnskapsnivå om kjøringen. Selv med forklaring på hva man jobbet med så var skepsisen til å ta og kjenne på.

Det man kan lure på er om de som er instruktører selv innehar den kunnskap og kompetanse om kjøretøyene som er med i opplegget, om denne er høy nok til å kunne formidle det videre slik at det er forståelig for deltakerne.

En generell grunnforståelse og innsikt i hva deres egen merkevare har å tilby er jo å foretrekke, men ikke noe man kan ta for gitt.

Hvilket utbytte har man av et slikt tilbud?

Utbytte av å delta på Scania Winter vil være ulikt for alle parter, både deltakere og instruktører. Noen deltakere bruker tiden til å innhente informasjon, ny kunnskap og nye erfaringer, mens andre bruker tiden på å kunne nyte den sosiale arenaen med alt det måtte bringe. Det samme gjelder også for enkelte instruktører, det sosiale overdøver den rollen de innehar overfor de deltakerne som benytter seg av tilbudet.

Ulikhetene i utbytte vil og være forskjellig for forskeren og om denne klarer å holde forskerrollen hele tiden, eller glir inn i sin daglige rolle, være seg deltakerrollen eller lærerrollen. Det jeg sitter igjen med er at det er mange dyktige sjåførere der ute, hvor bedriftene ennå ikke har tatt i bruk dagens teknologi med tanke på opplæring som vil komme både firmaer og ansatte til gode.

Optimal bruk av kjøretøy er ei heller i fokus under et slikt opplegg, noe det med stor fordel kunne ha vært. De som benytter seg av tilbudet, uansett agenda for deltakelsen, er potensielle budbringere og fremmere av en optimal bruk av kjøretøy. De kan være gode ambassadører for andre yrkessjåførere når det kommer til opplæring i bruk av kjøretøyene ved overtakelse av helt nye kjøretøy, samt å skape et bedre samhold innad i de ulike transportselskapene med å fronte lave forbruk, lavere unødig slitasje og en høyere forståelse for hvordan dagens kjøretøy fungerer.

Utfordringene med et slikt opplegg er å treffe alle der de er i sin kompetanse og lærevillighet. Noen vil bare kjøre for å kjøre og kunne skryte av det i ettertid, at de for eksempel har kjørt

modulvogntog, 25.25 meter. Mens andre prøver å suge til seg kunnskap om hvordan kjøretøyet virker og fungerer best. Og hvilke løsninger i gir modus og ekstra tilbehør som vil være til det beste for deres type transport.

De forventningene jeg hadde til et læringsutbytte og innenfor observasjon og deling av erfaringsutbytte ble ikke oppfylt. Det kan ha noe med at jeg som forsker la listen litt for høyt og ikke selv var klar over hvordan opplegget var. Det kan og basere seg på at jeg ikke var tydelig nok overfor meg selv på hva slags rolle jeg hadde til enhver tid.

Mine forventninger, da som deltakende, samt flere av deltakernes forventninger var at man fikk mere innføring i de tekniske hjelpemidlene som var tilstede i de ulike kjøretøyene og bruken av de. Siden instruktørene bar preg av ulikt kompetansenivå, så var skuffelsen stor da de bare fortalte kjøreruten og ikke hvordan bilen kunne brukes optimalt.

Fordelene med et slikt opplegg er at man kan få prøve kjøretøy man ikke har tilgang til i sin egen hverdag. Andre akselkombinasjoner, utstrekking, tonnasje og utstyr.

Men som en bi effekt kan vi under en slik event gi kunden muligheter til å teste ut og se på sikkerhetssystemer live. F.eks. bremsesystemer, kjetting/ On spot., Autoline, Fleet mm.

Utdrag fra intervju , vedlegg 6

Det er for mange tøft å måtte ta til seg kunnskap delt ut av andre. Under en arena som Scania Winter, så er det lett å føle seg likestilt med de som er instruktører. Noen deltakere har vært sjåfører i en «mannsalder», forsket frem hvordan kjøretøyene virker, lagt seg til en kjøreadferd som de mener er den ene rette og erfaringer som er gitt innenfor en bestemt type kjøring. Selv om de selvvalgt og villig har satt seg i en situasjon som åpner for læring, så finnes det de som ikke ønsker å tilegne seg ny kunnskap og nye erfaringer. I dagens samfunn så mottar man mye informasjon til daglig, tidvis så mye at man må foreta valg for hva man vil ta til seg på et indre psykologisk plan. Innenfor de områdene man selv mener man har god forståelse av, vil dette psykiske forsvaret legge føringer til hvordan inntrykk blir behandlet. Faller de sammen med den generelle førforståelsen man har, er det lettere å ta de til seg enn om inntrykkene avviker fra førforståelsen. I det sistnevnte vil det være enkelt å fordreie inntrykket slik at det passer inn i det vi allerede vet. Ulempen med det psykiske forsvaret er at man stenger ute muligheten til å lære noe nytt. «Sånn var det før, og sånn skal det fortsette med å være» er en trygghet. Belastningen med å lære noe nytt forsvinner, og man kan fortsette i den samme gamle tralten. Dette kan sees i sammenheng med utfordringen det er å ta til seg ny kunnskap om den strider imot den rollen man allerede innehar som yrkessjåfør. Å

forandre på seg selv, krever mye mer enn å lære noe nytt. (Illeris, 2012, s. 580)

De sosiale forandringene i samfunn der endringer ikke skjer hurtig innad i samfunnet, men rundt de som er en del av samfunnet, kan det virke som det ikke er så mye nytt å lære sett med det blotte øye. (Jarvis, 2012, s. 237)

Utbytte av en slik event har mange vinklinger og innvirkninger. Forskeren vil se sitt eget fagfelt og hvilke utfordringer, gleder og nedturer dette innebærer. Instruktørene vil oppleve et mangfold av ulike sjåførere innenfor ulike områder av transportnæringen, og deltakerne vil oppleve en følelse av å være del av et praksisfelleskap.

Forskerrollen

I løpet av de to dagene jeg observerte på Scania Winter ble jeg bombardert med ulike inntrykk fra både deltakere og arrangører.

Det første inntrykket man får av et menneske, en situasjon, en forsamling, er vanskelig å endre. Gjennom nye inntrykk og nye hendelser i den gitte situasjon så leter vi etter en bekreftelse på at det første vi så, er den ene sannheten som finnes.

Det siste inntrykket vi får, er også med på å bestemme hva vi sitter igjen med.

Helhetsopplevelsen er preget av det siste vi opplever i en gitt situasjon, være seg et møte, et kurs eller en interaksjon med andre mennesker.

Et tilbud som det Scania har, kan i noen tilfeller gjøre det hele til en glorifisert fest for merkevaren Scania. Det er en opplevelse å få servert nye biler på rekke og rad til utprøving, egen skyss og egen reiseleder, samt bevertning over to dager. Kun gjennom å vise sin interesse for et bilmerke. Om merket virkelig er så bra som det blir fremstilt, overskygges av de «godene» som blir presentert. Uansett feil og mangler, kan man utelukkende ende opp med å rose merkevaren som noe positivt. (Bjørndal, 2015, s. 42)

Ved observasjon iakttar vi et annet menneske, men ikke slik vi gjerne gjør det i det daglige, der ute av øye ofte er ute av sinn. (Dalland, 2014, s. 186)

Å være en observatør er ofte å ikke påvirke situasjonen, bare være en del av den. Selv om man lett kan tenke at et intervju er mere pågående enn en observasjon, så er det å bli observert også en påkjennelse for mange. Hvem man er i ulike situasjoner kan man ikke styre på lik linje med hvordan man fremtrer i en intervjusituasjon. Å observere noen gjør at man ser mennesket der og da, intervjuer man så har personen tid til å tenke og formulere seg selv i den

retningen forskeren ønsker.

Som observatør under Scania Winter, så valgte jeg å være deltakende. De som var tilstede hadde en liten orientering om hvorfor jeg var tilstede, og lot meg til en viss grad gli inn i mengden.

Det vanskelige med denne metoden er å samle alle de inntrykk som blir mottatt underveis, og få en struktur på dem. For i begynnelsen så er det et herlig kaos av inntrykk.

Den kvalitative observasjonen skiller seg fra den kvantitative, ved at når den kvantitative teller antall episoder/interaksjoner i en sekvens, tar den kvalitative søken mot å oppnå en helhetsforståelse av det/den/de som observeres. (Dalland, 2014, s. 191)

Helheten i det som skjer er viktigere enn å se på de enkelte interaksjonene mellom menneskene som blir observert, og helheten i omgivelsene de er i. Selve rollen som forsker kan være vanskelig til tider, å gli inn som deltaker innenfor et fagfelt man kjenner godt kan lett skje og da mister man litt av den distanseringen man burde innehatt. Når gruppen mennesker man observerer inkluderer deg fullt og helt, og drar deg med inn i det som skjer, viskes rollemønstrene ut, og man blir ufrivillig en deltaker. Det er ikke bare ulemper med å miste rollen man tenke å inneha, for det kan også bidra til at man kommer nærmere de man observerer uten at man virker skremmende eller påtrengende. (Fangen, 2010, s. 85)

En preliminær analyse av observasjoner

«Det første jeg la merke til ved oppmøte på Gardermoen var at de som var deltakere flokket seg litt sammen, basert på klær og kjennskap. Mange var lette å identifisere ut i fra merkevare logo på klær, Scania. Samtidig som jeg observerte og kartla hvem deltakerne kunne være, så ble jeg og observert i den hensikt at de lurte på hvem jeg var og hvilken rolle jeg hadde i det hele.

Hvordan gruppen som møtte på Gardermoen så på meg når jeg ble introdusert som forsker, uten at jeg selv var forberedt på det var nok delt. Noen med en skepsis på om jeg skulle måle deres ferdigheter, sette spørsmål ved kunnskapen eller bare være en del av gruppen. For noen så ble denne skepsisen byttet ut med nysgjerrighet når de oppdaget at jeg var deltaker og var med på å prøve kjøretøyene. Denne nysgjerrigheten holdt seg gjennom begge dagene, og kom fra ulike mannlige deltakere. De få kvinnene som var tilstede holdt seg til sine, og var lite interessert i hverandre. Det er lett å tro at kvinner vil trekke til hverandre i en setting der

majoriteten er menn, men ut i fra min erfaring fra bransjen så er ikke dette tilfelle. Da må det være en ren samling for kvinner, og ikke delt mellom kvinner og menn.

Noe av skepsisen til meg som kvinnelig forsker og deltaker kom også frem fra noen deltakere når det ble snakk om erfaringen med gitte typer kjøretøy. En mann ansatt i et bussfirma på Østlandet klagde på en type buss som er lik den som finnes i kjøretøyparken der jeg jobber til daglig. Det var tydelig at han satte mine erfaringer med den type buss i tvil, og mine erfaringer som yrkessjåfør. Gjennom hans uttalelser så var det tydelig at mine erfaringer var feil og hans var de riktige, og jeg hadde ikke noen rett til å uttale meg siden jeg ikke kjørte til daglig. En annen episode var under kjøring av et tømmervogntog. På grunn av varierende føre og at noen få hadde satt seg fast så ble kjøreruta stengt og vi fikk kun lov til å ferdes på hovedveien. Instruktøren i bilen var klar over min utdanning, min yrkessjåførbakgrunn, og min kjennskap til de som var i ledelsen der oppe, men reagerte som om jeg var en novise med tanke på Dreyfus & Dreyfus sine nivåer (tabell s 40) når jeg spurte om han kunne be om tillatelse til å kjøre den delen av ruta som var blitt stengt på vegne av meg. Mistroen forsterket seg når et kjøretøy hadde satt seg fast under innkjøring til flyplassen igjen, og han ikke tillot at jeg løftet boggi, men trykket selv ved å hive seg over meg for å nå knapper. Videre så gikk han, hva jeg velger å kalle berserk, på strøkasse-knappen i sin frykt for at kjøretøyet vi også satt i skulle kjøre seg fast»

Selv om noen av observasjonene jeg gjorde meg var i en skeptisk avdeling, så var det og noen observasjoner i en annen avdeling. En liten gjeng på tre menn fra Nord-Norge som kjente hverandre fra før av, inkluderte meg i sin gjeng. De delte mye av sin arbeidsdag, røverhistorier og sine erfaringer med ulike kjøretøy, samtidig som de lyttet til mine erfaringer som yrkessjåfør og som trafikkklærer.

Når andre så at disse inkluderte meg, så endret settingen seg vesentlig. Mye av skepsisen forsvant og en ny form for inkludering kom frem. Det ble lettere å spørre deltakerne om sine erfaringer med flåtestyring, bruk av kjøretips og liknende, samtidig som de stilte spørsmål tilbake om dette ble vektlagt i dagens opplæring. Flere lurte på hvordan det stod til med de som valgte å gå inn i yrket, om de var blivende sjåfører eller om de kom til å slutte så fort de skjønnte at det er ikke bare glansbilder å hente i bransjen.

De to dagene man er deltaker begynner med oppmøte på Gardermoen, der det er laget til

tilbringerskyss og opptelling av deltakerne. Det er også muligheter for å møte opp direkte i Trysil, og å bli plukket opp underveis. Jeg var en av de som møtte på Gardermoen og fulgte bussen hele veien. Sjansen for at man møter på kjente ansikter vil variere, og for mitt vedkommende var det kun et ansikt som var kjent fra nett, og da en felles facebook-gruppe. Noe som både vil være en fordel og en ulempe.

Resten av deltakerne var i små grupperinger som hadde fått mulighet til å gjøre dette sammen som en del av firmautflukt og mulighet til litt faglig oppdatering. Selv om man i utgangspunktet er en del av et praksisfellesskap innenfor yrkessjåfør-yrket, så er det ikke automatikk i å prate med alle andre deltakere i det man møtes. Som på andre arenaer så må det litt blikkutveksling, lytting og måling til. Gruppen bestod hovedsakelig av menn, i voksen alder, og tre kvinner, inkludert meg selv. Det som er interessant å se er de ulike interaksjonene som oppstår underveis og hvem som får kontakt med hvem.

Under kjøreturen til Trysil satt latteren løst hos de små grupperingene og praten gikk løst, det som endret seg var når vi kom til flyplassen der bilene vi kunne kjøre stod. Hva var det som kom til å møte oss, hvordan var opplegget, ble vi styrt inn i ulike biler bestemt av arrangørene eller kunne vi velge fritt?



Foto: Kari S. Slettetveit

Noen av bilene som var tilgjengelig for prøving på Scania Winter

I løpet av kort tid fikk deltakerne mulighet til å kle seg i litt varmere klær, siden det hele foregår ute og været var smårusket. Det ble og anbefalt å ha med varme klær på forhånd, så dette kom ikke som noen overraskelse på noen. Når dette var gjort var det klart for en liten introduksjon der vi fikk svar på noen av de spørsmålene vi hadde og hvilke retningslinjer vi skulle følge.

For å unngå kø, samt møting på trange steder langs veien til flyplassen var det radiokontakt mellom alle kjøretøyene og instruktørene. Radiokontakten var der av sikkerhetsmessige årsaker. Tross dette, så skjedde det flere episoder der kjøretøy satte seg fast og andre måtte rygge. Dette medfører at tiden disponibel til å prøve flere kjøretøykombinasjoner reduseres, og tiden tilgjengelig ikke alltid vil strekke til. Som aktivt deltakende på Scania Winter så fikk jeg tid til å prøve fire ulike kombinasjoner; en hybrid buss, et tømmer vogntog, en tipp-semi og et modulvogntog. Et lite utvalg av det som var tilgjengelig, og valgt ut ifra hva jeg fant interessant. Samt at å få prøve disse kombinasjonene ville gi meg ny kunnskap og nye erfaringer å bringe med meg tilbake til min hverdag som lærer

Det virket som de fleste fikk prøve de kombinasjonene de ønsket, selv om det var mere interesse for noen kombinasjoner enn andre. Et tungt lastet tømmer-vogntog, samt modulvogntoget stod høyt på mange sin liste over kjøretøy de ønsket å prøve.

Etter noen timer med mulighet til å prøve de ulike kjøretøyene og mulighet til kaffe, vafler og matbit, så bar det til hotellet. Etter kun kort tid var det rigget til med litt mere mat og en uoffisiell bowlingkonkurranse der vi ble satt på lag i tilfeldig utvalg. I løpet av denne turneringen hadde man muligheten til å mingle litt mer og bli kjent med de andre som var tilstede. I løpet av dagen oppe på flyplassen så fant man tid til å snakke med andre, og omrokere litt på grupperingene som allerede eksisterte. Noe som åpnet for nye muligheter til erfaringsutveksling om de ulike kjøretøyene kontra de man bruker til daglig.

Det hele bærer preg av en uhøytidelig tone, samt arena for latter og røverhistorier underveis. Når bowlingen er over, er det klart for en mere høytidelig middag med presentasjon av Scania og en gjennomgang av hva de tilbyr innenfor de ulike markedene og innenfor ulike typer drivstoff. Det var og en presentasjon av årets salgshall og hvem som toppet den i Norge i forhold til konkurrentene, det vil si Volvo, Mercedes, MAN, Iveco og så videre. Nyvinninger måtte og presenteres, men på spørsmål om det kom noen ny utgave av Scania lot de

informasjonen henge i luften. (Denne ble senere presentert i 2016, R-serien og S-serien, mens tippbil utgaven, XT, ble lansert i 2017)

Den uhytidelige bowlingkonkurransen går ikke usett hen, premieutdeling hører med.

Selvfølger da med Scania rekvisitter i ulike varianter.

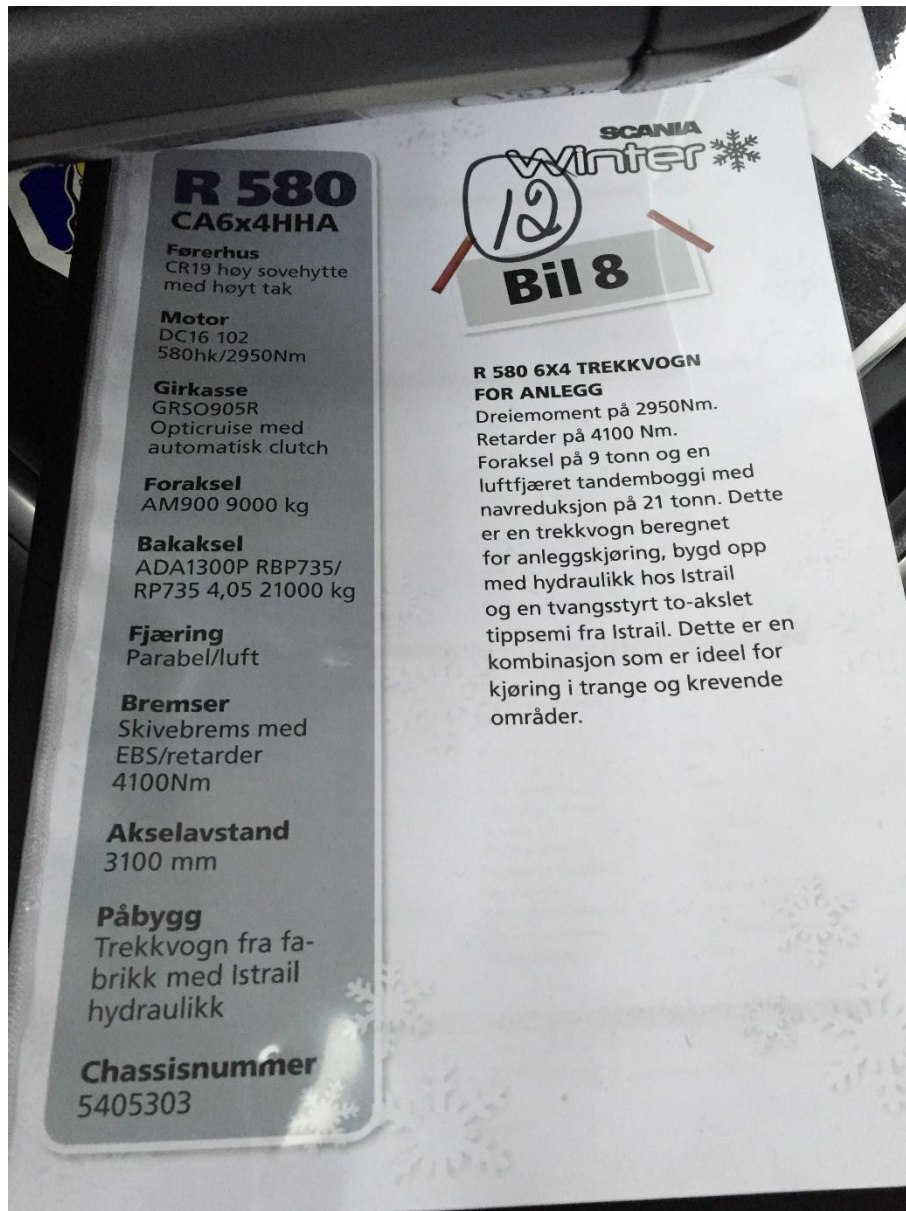


Foto: Kari S. Slettetveit

Eksempel på spesifikasjon på et av kjøretøyene som var tilgjengelig på Scania Winter

Dag 2

Scania Winter gir deltakerne en mulighet til å få oversikt over de dekktyper, lys/blitzere/varsellamper, flåtestyringsprogrammer, kjettinger og økonomiprogrammer som tilbys ute på markedet. Selgere og samarbeidspartnere til Scania har mulighet til å kapre nye kunder, samt at deltakerne har muligheter til å gjøre innkjøp, få tilbud, samt å erverve ny kunnskap om hva som finnes på markedet.

Det er og lagt opp til forelesninger og presentasjoner av hva som finnes av muligheter og bruksområder for ulike løsninger innenfor transporten.

Representanter fra ulike bransjer som har sine kundegrupper innenfor tungbilmarkedet kommer med et utvalg av hva de kan tilby. Å vise hvilke muligheter som finnes der ute, er viktig for salg, men også for å vise fremgang og løsninger som kan gjøre en arbeidshverdag enklere.

Dagen bærer litt preg av at mange venter på å få dra hjem. Det flere av deltakerne ser på som hovedpoenget med disse to dagene er over, nemlig selve muligheten til å få prøve nye kjøretøy. Det mingles fremdeles mellom deltakerne og praten går fremdeles løst mellom de som er tilstede.

Interessen for meg og min jobb som lærer på tunge kjøretøy har ikke minsket og det er stadig spørsmål om rekruttering, hvordan skoleåret er lagt opp og hva slags kunnskaper som elevene får etter endt utdanning. Med tanke på hvordan mange spør, så virker det som kunnskapen om hvordan opplæringen foregår, hvilke krav til inntak til videregående skole er, og hvordan sjansene for jobb for elevene er når de er ferdig utdannet, ikke er godt nok synlig ut til bransjen. Selve skoletilbudet vet de fleste om, men ikke hvilke krav som nå er tilstede for å erverve førerkort på de tunge klassene. Noen av kommentarene viser også at enkelte mener det er mangler i opplæringen, kunnskap om rangering av containere, (kople av og på containere med for eksempel brus), bruk av lastebilkran, utregninger av anbud for å nevne noe. Mange av tingene som ble etterlyst og sett på som mangler er tatt ut av opplæringen, da bransjen selv har ment at de skal ta den opplæringen. Kravet om kranførerbevis og ADR_bevis (landtransport av farlig gods), samt krav til henger (klasse CE) ble fjernet som krav fra fagprøven med begrunnelser i at det var for vanskelig, færre som tok fagbrev og behovene innenfor bransjen hadde endret seg. (Ressurssenter, 2017)

(Utdanningsdepartementet, 2017)

Slik mange ser det, så får man svakere sjåførere ut på veien, siden de mangler vesentlige sertifiseringer for å kunne kjøre alt mulig av gods og kunne bruke hverdagslig utstyr.

Det dukker også opp spørsmål rundt min kompetanse og hva som har gjort at jeg valgte å bli yrkessjåfør og videre utdanne meg til tungbil-lærer siden det ikke er noe typisk kvinneyrke. Det har ikke jeg noe godt svar på, det er mange tilfeldigheter som er inn i bildet, samt at jeg valgte å ta sjansen når den bød seg.

Etter en avslutningslunsj, litt erfaringsutveksling så var det klart for hjemreise for den gruppen som jeg var med. Samtidig så dukket det opp nye deltakere, blant annet sensorer fra Statens vegvesen som etter mye frem og tilbake hadde fått lov å dra dit for faglig påfyll. Det er ikke bare yrkessjåførere som trenger å prøve nye kjøretøy, men også de som er satt til å vurdere de kommende sjåførene. For disse menn og kvinner er mulighetene vanskelige for å få de nødvendige oppdateringene, da Statens vegvesen på mange måter mener det ikke er noe behov for sensorer å kunne så mye om dagens teknologi, de skal jo bare vurdere kandidaters kjøreferdigheter. Det blir glemt at disse sensorene også skal kunne se om kandidatene kan bruke kjøretøyet i tråd med de mål som læreplanen setter og i forhold til hvilke muligheter som kjøretøyene gir.

Det som er interessant her er at disse er i en yrkesgruppe som det forventes av at kan det meste om kjøretøyer som blir brukt i dag, selv om det ikke er hovevirke i sensorgjerningen. Denne gruppen ser behovet for å holde seg oppdatert på det som rører seg ute i arbeidsdagen til yrkessjåførene og anser læring som en vare. Den må byttes ut, eller fylles på med jevne mellomrom for å kunne bevare sin troverdighet.

De som var deltakere under Scania Winter var alle godt voksne med bred og lang erfaring fra bransjen. Mange så fordeler med å delta på arrangementet, ikke bare for testkjøring av kjøretøyene som var tilgjengelige, men også for å kunne møte andre likesinnede og dele erfaringer. Samtalene med andre sjåførere gir et erfaringsutbytte slik Inglar (Inglar, 2015) beskriver det, selv om det ikke reflekteres over der og da, så vil det bli tenkt over ved senere anledninger.

Erfaringer er indre representasjoner av ytre og indre (emosjonelle) opplevelser som setter relativt varige spor i organismen.

(Inglar, 2015, s. 24)

Scania Winter er ikke en direkte plattform for læring, men det er fremdeles muligheter til å hente ut læring der om man ser på det som en vare. (Jarvis, Livslang læring, 2012) Noe gammel kunnskap blir byttet ut med ny, og nye erfaringer blir gjort.

Scania Winter gir oss en mulighet til å vise frem våre produkter. Selvsagt er en av grunnene ren markedsføring, men vi ser også at vi når frem med det som er den digitale hverdagen. Og hva vi kan tilby og hva kunden faktisk har i bilen.

Utdrag fra intervju, vedlegg 6

Hvilke funn ble gjort?

Det er få konkrete funn som er gjort med tanke på kompetanseheving og læringsutbytte som en direkte følge av selve Scania Winter. Det flere nevnte som nyttig var dialog med andre for å kunne se muligheter til utføring av tilsvarende utfordringer de hadde i sin jobb.

Scania Winter er i stor grad en sosial happening, der yrkessjåfører fra de ulike delene av transportbransjen i Norge har mulighet til å bli sett som enkeltpersoner og ikke del av et firma. Det gir og muligheter til å få opplevelser som ikke er direkte knyttet til egen hverdag, samtidig som man får være del av et praksisfelleskap.

Wenger, (Wenger, 2012, s. 142) definerer et felleskap som;

«en måte hvorpå vi kan tale om de sociale former, indenfor hvilke vores aktiviteter kan defineres som som værd at beskæftige sig med, og vores deltakelse anerkendes som kompetence»

Et praksisfelleskap er noe alle er en del av, både hjemme, på treningssenteret og på jobben eksempelvis, og disse endres gjennom hele livet. De færreste av disse felleskapene har navn, men for mange av deltakerne på Scania Winter har det et navn; Scania Drivers' Club. Selv om ikke alle deltakerne var medlemmer der, ble de ikke utestengt. Felleskapet bestod i å få være på en arena der de kunne møte andre likesinnede. Dette viser at felleskap er uformelle og går så i ett med hverdagen at de sjelden merkes.

Deltakernes interesse i meg som lærer inn i dette felleskapet kan vises tilbake til at de ønsker å rekruttere nye medlemmer inn i sitt fellesskap, for ved å få nye mennesker inn i felleskapet så vil de tilføre ny kompetanse og nye kunnskap inn i et allerede eksisterende felleskap siden læring ikke er i seg selv en separat aktivitet. (Wenger, 2012, s. 148)

Gjennom dette kapittelet har jeg delt med meg de erfaringer og observasjoner som ble gjort

gjennom deltakelse på Scania Winter. Utfallet av de to observasjonsstudiene som er gjennomført vil bli gjennomgått i det siste kapittelet i denne oppgaven.

Kapittel 6

Flåtestyring, hvem gagner det mest? Konklusjon

I oppgavens siste kapittel vil jeg oppsummere hva jeg har gjort, hvilke tanker jeg har om de to deltagende observasjonsstudiene og hvilke konklusjoner jeg har gjort meg på bakgrunn av disse.

I dag som sjåfør så blir du registrert og kartlagt til enhver tid. Kjøretøyene er ofte utstyrt med GPS-sender i tilfelle tyveri, og i flåtestyringssammenheng, ferdsskriveren laster ned data rett til en datamaskin på kontoret, bomringen registrerer alle passeringene dine og hver gang du fyller drivstoff så står det hvor og når dette ble gjort. Med andre ord, så er bevegelsene en yrkessjåfør gjør veldig synlig i samfunnet med tanke på elektroniske spor.

Disse sporene kan brukes til mye, og de kan også misbrukes. Personvernet er i mange tilfeller svekket, da bileier har full tilgang til å se hvor lenge kjøretøyet hans står stille og ofte hvor det står. Da er det lett å finne ut av om det er i laste/losse-sammenheng, eller om det er private årsaker til at kjøretøyet ikke er i drift. Blir personvernet overholdt, eller finnes det de sjefer som bevisst misbruker de data som finnes rundt firmaets ansatte?

Leser man litt på diverse forum på Facebook der sjåfører ytrer seg, så er det varierende uttrykk for hva de synes om de ulike systemene som finnes.

Mange av disse ulike reaksjonene baserer seg på hvordan bruk og hensikt blir presentert.

Jeg erfarte selv som bussjåfør å bli presentert for tilsynelatende uoppnåelige tall for avdelingen jeg tilhørte når de innførte bonus. Bonus til hver ansatt i avdelingen for ingen skader på busser og ved å redusere forbruket på bussene. Den avdelingen med minst forbruk var også den som skulle redusere mest. Noe vi på den gitte avdelingen ikke var i stand til å klare med tanke på alder på busser og mye utskifting av bussene. Andre avdelinger slapp enklere unna fordi de lå høyt i forbruk og fikk tid til å redusere dette.

Når slike grep blir presentert som uoppnåelige blant de ansatte, så mister en litt motivasjonen og viljen til å være med på å dra lasset. Jeg har og opplevd det i min favør etter å ha overtatt et vogntog. Kjøringen var stort sett den samme, lik tonnasje på lasten og samme kjørestrekninger. Likevel så reduserte jeg forbruket på vogntoget med over 1 liter pr mil, noe som reduserte i en god bonusutbetaling fra bileier. Hans ord den gangen var «kjører du billig,

så får du igjen for det av meg»

Skal man som lærer og bileier/selskap fronte flåtestyring og da ofte redusert forbruk på bilene må det formidles rett. La de som blir involvert få føle at de får noe tilbake for den innsatsen de gjør.

Samtidig så er det viktig å få frem hensikten og ønsket med det. Er det kun for å spare bedriften for unødige kostnader, være seg dekkslitasje, høyt drivstoff forbruk og forsikringer som eksempel, eller er det og av hensyn til sjåførene og arbeidsdagen deres.

Noen bedrifter går inn på en avtale med forsikringsselskapene om reduserte egenandeler dersom bilene blir utstyrt med hastighetsbegrensning på 80 km/t. Forsikringsselskapene har her lovverket på sin side, da det sier at « høyeste tillate hastighet for kjøretøy over 3500 kg er 80 km/t» § 6 fartsregler (Lovdata, 2017) For noen sjåførere oppleves det som stressende den første perioden, da med bakgrunn i at de må endre og legge om sin kjøreadferd for å klare å nå frem til bestemmelsessted etter gammel kunnskap. Mens andre føler det som en befrielse å kunne roe ned, finne flyten og få opplevelsen av bedre arbeidsforhold.

Tanker om observasjoner

Når jeg i ettertid ser tilbake på mine to deltakende observasjonsstudier, så ser jeg at noe kunne vært gjort annerledes og noe har potensiale til å bli endret på innenfor dagens opplæring. Både med tanke på yrkessjåførene og yrkessjåførdirektivet, men og i forhold til tungbil-læreren.

Det jeg ser jeg kunne gjort annerledes var å forberede meg mere på observatør-rollen. En deltakende observatør har liten mulighet til å notere underveis, liten mulighet til å trekke seg unna det man deltar i. Ved hjelp av små notater man kan notere stikkord til bearbeiding senere, men de igjen vil ikke da være direkte observasjoner, men bli annengradsfortolkninger. Dagen går fort og det er mange inntrykk som skal bearbeides når man får litt tid for seg selv. Å sortere tanker er ikke bestandig like lett, og noen ganger kan det lønne seg å komme ut av situasjonen for å klare å organisere det som er viktig og hva som ikke er fullt så viktig. Som forsker innenfor eget fagfelt så har det vært en interessant studie. Å møte nye mennesker på tvers av opplæringsinstitusjoner, interesseorganisasjoner og private tilbydere på markedet har gitt meg som lærer en bredere relasjons kompetanse og forståelse for hva jeg har å forholde meg til ute i bransjen. De diskusjoner og samtaler som fant sted under

kjøreprosjektet «hold fartsgrensen» har gitt meg både bekreftelse på mitt eget ståsted og kompetanse, samt nye impulser i forhold til eget arbeid og min utvikling som lærer.

Det åpnet og for å se at behovet for ny kunnskap og nytt innhold i lærebøkene som er til rådighet nå. Mye læremateriell er basert på gammel kunnskap, og utelater den teknologiske utviklingen som har skjedd. Selv om det i yrkessjåførutdanningen står at nye sjåfører skal ha kunnskap om dagens systemer så er det lite som fortelles om dagens kjøretøy. Det samme gjelder for førerkortopplæringen og det tekniske kapittelet i lærebøkene. Flere deler er basiskunnskap, mens mye annet er forandret de siste årene.

Innenfor modul 3 og modul 6 så er fokuset tilstede for at elever og yrkessjåfører skal lære om bruken av flåtestyringssystemer og hvordan holde et lavt forbruk på kjøretøyet. Det i seg selv er utfordrende i en bransje med mange tilnæringsmåter og lærere med ulik kompetanse og egen erfaring fra disse. Med bakgrunn i min egen arbeidsplass der en snittalder på avdelingen er 56 år, så sier det litt seg selv at grunnkompetansen kan være gammel og har et behov for å fornyes.

Mange trafikkklærere mener at når de er ferdig utdannet så trenger de ikke noe mer, og jeg selv fikk høre når jeg ville begynne på en bachelorgrad i trafikkpedagogikk at det ikke var nødvendig med mer utdanning og det ville være bortkastet. Dette er på lik linje med mange uttalelser jeg har hørt fra yrkessjåfører når det gjelder etterutdanningen. De har et yrke og trenger ikke noe mer faglig påfyll.

Scania Winter ble noe annet enn det jeg på forhånd hadde forventet. Å bygge forventninger til noe man ikke vet hvordan utarter seg kan gjøre at man blir skuffet. Og i dette tilfellet så gjorde jeg det. Min forventning var at dette var en læringsplattform på et annet nivå enn det var.

Denne arenaen er mere for moro og en sosial oppdatering med andre yrkessjåfører og yrkestilhørere enn det er for direkte læring. Merkevaren i dette tilfellet er hovedattraksjonen, den selger og er med på å bygge lastebilmerket til det det er blant sjåfører.

Selv om jeg ikke fikk det læringsutbyttet jeg forventet av denne deltakende observasjonen, så fikk jeg mye annet. Mulighetene til å knytte kontakter, prøve nye kjøretøykombinasjoner og å få være en del av en sosial setting der jeg til slutt ble anerkjent for den kompetansen jeg innehar.

En annen ting med Scania Winter er at det er moro. Å få prøve ulike kjøretøy, snakke med andre, høre på røverhistoriene og gjøre noe annet enn det man gjør til daglig.

Hvor har dette ledet hen?

Har yrkessjåføren og trafikklæreren kunnskapen til å bruke dagens tunge kjøretøy optimalt? Det er ikke like lett å besvare dette, men om jeg velger å se det fra mitt eget ståsted, så er svaret nei. Jeg er ikke i stand til det selv uten å få mer opplæring fra de som virkelig kan de ulike kjøretøyene. Selv om jeg svarer nei for min egen del, så finnes det mange flinke lærere der ute, og flinke sjåførere som følger med og vier tid til å kunne videreformidle den utviklingen som skjer med dagens kjøretøy. Det finnes og de som ikke anser det som noe viktig, de har en kompetanse og trenger ikke å endre på den eller tilføre noe nytt.

Basert på min erfaring fra yrket, både som lærer og yrkessjåfør så ser jeg at det finnes potensiale til å endre dagens opplæring. Både for tungebil-læreren og for tilkommende yrkessjåførere

Det burde også vektlegges mer i opplæringen at det i de fleste tilfeller er opplæring av voksne i ulik alder og at dette krever en annen tilnærming enn ungdom. Samfunnet endrer seg og det må den lærende plattformen vi er en del av til daglig også.

Endringer kommer enten man vil det eller ikke, og disse kan man ikke motarbeide. Velger man å gjøre det, blir man lett sittende på et gammelt ekspert-nivå, uten evne til å tilegne seg ny faktakompetanse for hva som skjer av teknologiske fremskritt, motivasjonskompetanse for å utvikle seg eller uten ny ferdighetskompetanse å føre videre til nye yrkesutøvere.

Å klare å skape gode læringsmiljø med god kompetanseheving for alle involverte er vanskelig. YSK har vist seg å være et slikt vanskelig område. Hører man og leser tilbakemeldinger fra de som har vært på etterutdanning så viser det seg at det er stor enighet blant yrkessjåførere at det var lite som ble oppfattet som relevant for dem. Mange ulikheter mellom de ulike typer av godstransport gjør at enkeltpersoner føler seg utenfor det praksisfelleskapet de er en del av på et etterutdanningskurs. Deler av kurset føles lite relevant for den enkelte, og med det så mister man interessen og læringsviljen daler.

Innføringen av YSK skulle heve kompetansen og yrkesstoltheten til yrkessjåførene, men på mange måter så oppleves det som tidvis bortkastet tid. Det finnes mange ulike løsninger for gjennomføringen av dette kurset som ikke er lik den modellen som blir gjennomført her. Og det kunne sikkert vært gjort på mange flere måter. Et mulig løsningsforslag for å nå flere yrkessjåførere i å føle at de lærer noe, opplever kompetanseheving kunne være å delegerer noe av kurset til den enkelte bedrift. Siden variasjonen innenfor bransjen er stor, ville det vært

gunstig å kunne tilrettelegge slik at enkelte emner kunne tas i bedrift, mens andre gjennomføres på kurs i annen regi. Eksempler på emner som kunne vært knyttet til den enkelte bedrift er følgende

Modul	Emne	Begrunnelse
1. Vegtransporten og samfunnet	1.4 kommunikasjon og service	Ulike laste/losseplasser som bedriften er involvert med krever ulike løsninger direkte rettet mot bedriften og de ansatte
2. Yrkessjåførens sikkerhet, helse og arbeidsmiljø	2.1 Ulykkesrisiko i transportbransjen 2.2 Organisasjoner i arbeidslivet og forsikringsordninger 2.3 Pensjonsordninger 2.4 Personlige forhold 2.5 Ergonomi og helse 2.6 Levevaners betydning for helse	Risiko for ulykker, sett vekk fra antall km langs veien, vil variere ut i fra type gods som firmaene har kjøring på. Organisering, forsikring og pensjonsordninger blir stadig viktigere å inneha, bedrifter har ofte muligheter til å inngå gunstige avtaler for sine ansatte. Personlige forhold, ergonomi og levevaner kan kartlegges internt og være til hjelp for å tilrettelegge der det er behov

3	Kjøretøyteknikk og optimal bruk av tunge kjøretøy (hele modulen)	Hvert firma har ulike kjøretøy, forskjellige motorstørrelser, utstyr og dekkvalg. Vil gjøre det lettere å gi direkte kompetanseheving når man kjenner bakgrunn forkjøringen og utstyrets art
G4.	4.2 Lover og regler og bruk av dokumenter i godstransporten	Ulike typer gods og transporter blir berørt av ulike regler. Spesifisering innenfor type regler som gjelder innenfor bedriften
G5	5.2 Sikring av last	Kunder krever ulike håndtering av sitt gods, ulike løsninger på samlasting, lasting og sikring
6	6.2 Økonomisk og optimal kjøremåte 6.3 Sikker adferd i trafikk og transportoppdrag	Definere hva som er ønskelig i forhold til firmaets profil ut i bransjen med tanke på adferd, hensyn til med-trafikanter og valg av kjøreruter under oppdrag

Dette er tanker som har formet seg etter å ha vært tilstede på noen etterutdanningskurs, samt gjennom samtaler med yrkessjåfører og lærere innenfor bransjen. Om en slik mulighet skulle dukke opp, at bedrifter kan få en slik mulighet så kreves det selvfølgelig at de har en læreplan som dekker målene som er satt i etterutdanningen og at denne kan kontrolleres av tilsynsmyndigheten som Statens Vegvesen innehar. Ved å tilby etterutdanningen i en annen

form enn den som allerede er satt, kan mulighetene for å tilfredsstille yrkessjåfører og bedriftseiere øke. Følelsen av tiltro fra myndighetene inn i en bransje som opplever negative medieoppslag og frynsete rykte på daglig basis, opplevelse av relevans for yrkessjåførens egen hverdag og eierskap til kurset legger føringer for et lærings og kompetansehevingsmiljø der flere kan oppleve tilhørighet det praksisfellesskapet de er en del av.

Yrkessjåføren er en yrkesutøver som tilbringer store deler av arbeidsdagen sin alene, selv i disse dager med gode teknologiske løsninger og mobildekning de fleste steder har de sjeldent med seg andre kolleger i kjøretøyet sitt. For noen medfører dette ensomhet, andre trives med en slik tilværelse. Selv om man i utgangspunktet kan plassere en yrkessjåfør inn i et stort praksisfellesskap så trenger de fleste å ha en nær gruppe mennesker i sitt fellesskap for å skape identitet i fellesskapet og i egen rolle i bedriften.

Hva kunne vært gjort annerledes?

Når jeg ser tilbake på de to observasjonsstudiene jeg har vært en del av, så er det noen ting jeg ville gjort annerledes om jeg skulle gjøre de en gang til. Det ene jeg ville gjort annerledes er å sette meg tydeligere rammer for hvordan observasjonene skulle gjennomføres. Lage gode rammer og være tydeligere overfor meg selv på hva jeg som forsker burde se etter. Tross dette så har jeg fått mye data og godt innblikk i deler av min yrkestilhørighet som jeg ikke ville fått uten å ha gjort de to deltakende observasjonene. En annen ting er å ha sett mere på hva det innebærer å være en kvinnelig forsker innenfor eget fagfelt, som er veldig mannsdominert. Min tilstedeværelse med tanke på klesvalg (til orientering så har jeg valgt å gå kun i kjoler og skjørt både i arbeid og på fritid) kan ha gjort deltakere usikre på meg og ikke klart å se forskeren/deltakeren slik ønsket var. Selv om dette kan ha påvirket noen av de som ble observert, så var ikke dette til nevneverdig hinder for utbytte av observasjonsstudiene.

En avslutning

Denne oppgaven har prøvd å belyse ulike sider med læring og kompetanseheving innenfor yrkessjåføreryrket, og voksnes læring. Det er ingen lett oppgave å tilfredsstille alle de ulike utøverne innenfor yrket, være seg i utdanningsøyemed, kompetanseheving eller nyinnlæring. Problemstillingen jeg har som utgangspunkt gir ikke noen gode svar på om det finnes konkrete tiltak, ei heller om de arenaene som jeg har observert er gode eller ikke fullt så gode i den sammenheng. De to ulike arenaene har sine formål, både for å avdekke mangler i

kompetanse som i «hold fartsgrensen» og i å gi opplevelser som i «Scania Winter». På hver sin måte kan de skape en liten spore av lyst til å tilegne seg ny kunnskap, heve gammel kompetanse og endre kjøreadferd ved å være en del av hva bransjen har å by på ut til sine utøvere.

En ting er sikkert, uten denne gruppen yrkesutøvere så ville ikke min hverdag bydd på så mange artige og krevende utfordringer som dukker opp i løpet av arbeidsdagen. De nye yrkesutøverne, elevene ved landslinjer og private skoler, tilfører kompetanse inn i bedriftene. Kompetanse noen har glemt, eller som de tar til seg og viderefører. For å klare å videreføre denne kompetansen så må den inneha en konkret nytteverdi for den som blir tilbudt kompetansen. Presenteres den overfor en yrkessjåfør på en slik måte at vedkommende føler at hans/hennes kompetanse blir sett og anerkjent er det lettere å ta til seg endringer og teknologi som flåtestyring inn i bedriften.

Referanser

- Argyris, C. (2012). Organisatorisk læring - Sigel og double-loop. I K. Illeris, *49 tekster om læring*. Samfunnslitteratur 2012.
- Bjørndal, C. R. (2015). *Det vurderende øyet* (2. utg.). Gyldendal Norsk Forlag AS.
- Dalland, O. (2014). *Metode og Oppgaveskriving* (5. utg.). Gyldendal Norsk Forlag AS.
- Dreyfus, D. &. (2012). 49 tekster om læring. I K. Illeris, *49 tekster om læring*. Samfundslitteratur.
- Europa-parlamentet og rådets direktiv (2003/59/EF). (2003, juli 15). *www.vegvesen.no*. Hentet mars 10, 2016 fra yrkessjåfør: http://www.vegvesen.no/_attachment/60416/binary/12105?fast_title=Yrkessj%C3%A5f%C3%B8rdirektivet
- Fangen, K. (2010). *Deltagende observasjon*. Vigmostad & Bjørke AS.
- Illeris, K. (2012). Hva er det særlige ved voksnes læring. I K. Illeris, *49 tekster om læring*. Samfundslitteratur.
- Inglar, T. (2015). Erfaringslæring i yrkesopplæringen - hva er det, og kan det forbeygge frafall. I T. I. (red), *Erfaringslæring*. Portal Forlag.
- Jarvis, P. (2012). Livslang læring. I K. Illeris, *49 tekster om læring*. Samfunnslitteratur.
- Jarvis, P. (2012). Livslang læring-et flertydig begrep. I K. Illeris, *49 tekster om læring*. Samfunnslitteratur.
- Knowles, M. (2012). 49 tekster om læring. I K. Illeris, *49 tekster om læring*. Samfundslitteratur.
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2014). *Det kvalitative forskningsintervju* (2. utg., Vol. 2014). Gyldendal Akademisk.
- Lovdata. (2017, 04 27). *Lovdata*. Hentet fra trafikkopplæringsforskriften: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-10-01-1339?q=yrkessj%C3%A5f%C3%B8rforskriften>
- Lovdata. (2017, 04 27). *Lovdata*. Hentet fra vegtrafikkloven: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4?q=vegtrafikkloven>
- Lovdata. (2017, 04 27). *Yrkessjåførforskriften*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2008-04-16-362?q=yrkessj%C3%A5f%C3%B8rforskriften>
- Lycke, K. H., Lauvås, P., & Handal, G. (2011). Reflekterende veiledning og veiledning i lærende fellesskap - en grenseoppgang. I K. Skagen, *Kunnskap og handling i pedagogisk veiledning* (2. utg.). Fagbokforlaget.
- Lyngsnes, K., & Rismark, M. (2014). *Didaktisk arbeid* (3. utg.). Gyldendal Akademisk.
- Meldeplikt*. (2017, 10 30). Hentet fra Norsk Senter for Forskningsdata: http://www.nsd.uib.no/personvernombud/meld_prosjekt/index.html

- Nord Universitet. (2017, 04 27). *Nord Universitet*. Hentet fra Trafikkklærer tunge kjoretøy, 30 studiepoeng: <https://www.nord.no/no/studier/trafikklarerer-tunge-kjoretoy-30-studiepoeng>
- Ressurssenter, N. (2017, 10 31). *Fagbrev Yrkessjåfør*. Hentet fra Notodden Ressurssenter: <http://nrs.tm.no/Utdanning/Fagbrev/Yrkessj%C3%A5f%C3%B8r.aspx>
- Schwencke, E., & Larsen, A. (2015). Arbeidsplassen som læringsarena. I O. Eikeland, H. Hiim, & E. Schwencke, *Yrkespedagogiske perspektiver* (1. utg., Vol. 2015). Gyldendal Akademisk.
- Schön, D. (2012). Refleksjon i handling. I K. Illeris, *49 tekster om læring*. Samfunnslitteratur.
- Sylte, A. L. (2013). *Profesjonsretting/yrkesretting av pedagogikk og didaktikk* (1. utg.). Gyldendal Akademisk.
- Thagaard, T. (2013). *Systematikk og innlevelse* (4. utg.). Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS.
- Thagaard, T. (2013). *Systematikk og innlevelse, en innføring i kvalitativ metode* (4. utg.). Fagbokforlaget.
- UDIR. (2017, 04 27). *Læreplan i yrkessjåførfaget Vg3 / opplæring i bedrift (YRK3-02)*. Hentet fra udir.no: <https://www.udir.no/kl06/YRK3-02>
- Utdanningsdepartementet. (2017, 10 31). *Læreplan i yrkessjåførfaget*. Hentet fra Udir.no: <https://www.udir.no/kl06/YRK3-02>
- Vegdirektoratet. (2005). *Vegvesen.no*. Hentet fra Håndbok 260 Ny føreropplæring (2005): www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker
- Vegdirektoratet. (2017, 10 30). *Forskrift om kjørende og gående*. Hentet fra Lovdata.no: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1986-03-21-747/%C2%A713#§13>
- Vegdirektoratet. (2017, 30 10). *Føreropplæring: Vegvesen.no*. Hentet fra Vegvesen.no: https://www.vegvesen.no/_attachment/61495/binary/1158826?fast_title=H%C3%A5ndbok+V856+L%C3%A6replan+klasse+C+og+CE.pdf
- Vegdirektoratet. (2017, 10 30). *Hovemål for opplæring kl C*. Hentet fra Lovdata.no: https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-10-01-1339/KAPITTEL_19#KAPITTEL_19
- Vegdirektoratet. (2017, 05 01). *Vegvesen.no*. Hentet fra http://www.vegvesen.no/_attachment/61495/binary/1158826
- Vegvesen. (2008). *Læreplan Yrkessjåførutdanning Håndbok 277*. Statens vegvesen.
- vegvesen. (2017, 04 27). *Yrkessjåførkompetanse*. Hentet fra vegvesen.no: <http://www.vegvesen.no/forerkort/yrkessjåfor/yrkessjåforkompetanse>
- Wenger, E. (2012). En social teori om læring. I K. Illeris, *49 tekster om læring*. Samfunnslitteratur.

Wolf, M. A. (2012). Modne voksnes læring. I K. Illeris, *49 tekster om læring* (1. utg., Vol. 2012, s. 585). Samfunnslitteratur.

Vedlegg 1-4


Bilder fra Scania FleetManagementPortal.

Start	Aktiviteter	Analyse	Innstillinger
-------	-------------	---------	---------------

Status
 -- Alle -- VISE

Med visse kjøretøyer kan verdien for bremsing vises som lavere enn den faktiske verdien. Eksporter til Ex

Kjøretøy	Startda...	Slutta...	Kilometerell...	Avstand (km)	Totalt drivstofforbruk (liter)	Gjennomsnittlig drivstofforbruk (l/100 km)	Gjennomsnittshastighet (km/t)	Rang
DP79362	20.10.2015 09:37	21.10.2015 07:14	6119	187	99	53,0	27,5	
DP81325	20.10.2015 09:09	21.10.2015 07:08	477	160	92	56,6	31,0	
DP80144	20.10.2015 09:09	21.10.2015 06:51	5042	179	104	56,9	30,2	
CV75532	20.10.2015 10:02	21.10.2015 05:35	23078	312	111	35,5	37,6	
CV76381	20.10.2015 09:16	21.10.2015 08:07	20555	465	164	35,2	73,9	
CV75232	20.10.2015 09:00	22.10.2015 12:06	14230	205	48	23,2	65,7	
CV75167	20.10.2015 09:00	21.10.2015 08:05	30754	465	149	32,0	70,5	




CV75167

Total kjøretid (timer): 6:36

Total kjørestrekning (km): 465

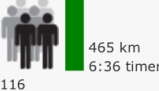
Strekning med tilhenger (km): 465

Gjennomsnittshastighet (km/t): 70



	Verdi	Enhet
Motordriftstid	6:36	timer, minutter
Motorens driftstid, tomgang	0:09	timer, minutter
Motordriftstid, bruk av kraftuttak	0:00	timer, minutter
Totalt drivstofforbruk, tomgang	0	liter
Totalt drivstofforbruk, bruk av kraftuttak	0	liter
Drivstofforbruk per time	22,5	l/h
Strekning med tilhenger	465	km
Gjennomsnittsvekt	37	tonn
Transportarbeid	17290	
Høyeste hastighet	97,0	km/t
Høyeste motorturtall	2180,0	opm
Strekning med konstantfartsholder	387	km
Utrulling i nøytral	0	km
Bremsinger	41	
Kraftige oppbremsinger	1	
Bakkekjøring	45	Gjennomsnittspoeng i %
Planlegging	100	Gjennomsnittspoeng i %
Bruk av bremses	90	Gjennomsnittspoeng i %
Valg av gir	100	Gjennomsnittspoeng i %
Ytelsesmodus - standard	0	% av avstand
Ytelsesmodus - kraft	0	% av avstand
Ytelsesmodus - økonomi	100	% av avstand
Ytelsesmodus - terreng	0	% av avstand

Alle førere



465 km
6:36 timer

Kjøretøydata

Transportarbeid, gjennomsnitt (tonn-km/l) 116

Gjennomsnittlig drivstofforbruk (l/100 km) 32,0 (≤ 37,0) ✓

Tomgang (% av motordriftstid) 2,4 (≤ 10,0) ✓

Overturtall (% av motordriftstid) 0,0

Før høy hastighet (% av motordriftstid) 0,0

Kjøring utenfor optimalt turtallsområde (% av motordriftstid) 0,0

Bremsinger (# / 100 km) 8,8

Kraftige oppbremsinger (# / 100 km) 0,2

Kraftige akselerasjoner (# / 100 km) 0,0

Utrulling (% av strekning) 32,1

Kjøring med kjøretøyvarsel (% av strekning) 100,0

Scania førerstøtte (gjennomsnittspoeng i %) 84

[Driftsanalyse](#)

Gjennomsnittlig resultat | Fører 1-1

Flåtens gjennomsnittsverdi	20.10.2015 09:00	22.10.2015 12:06	14322	282	109	38,7	46,8
----------------------------	------------------	------------------	-------	-----	-----	------	------

Vedlegg 1 Scaniasjåfør tur Trondheim

Kjøretøy	Startda...	Slutta...	Kilometertell...	Avstand (km)	Totalt drivstofforbruk (liter)	Gjennomsnittlig drivstofforbruk (l/100 km)	Gjennomsnittshastighet (km/t)	Rang
> DP79362	21.10.2015 08:21	22.10.2015 10:50	6230	110	71	64,3	15,0	
> DP81325	21.10.2015 08:01	22.10.2015 06:15	769	282	158	55,6	36,0	
> DP80144	21.10.2015 08:00	22.10.2015 08:14	5291	230	111	47,5	28,3	
> CV75532	21.10.2015 08:09	22.10.2015 15:36	23358	199	65	32,6	51,6	
> CV76381	21.10.2015 08:07	22.10.2015 12:22	21020	465	188	40,3	72,5	
∨ CV75167	21.10.2015 08:05	22.10.2015 10:55	31220	465	163	35,0	70,4	



CV75167

Total kjøretid (timer): 6:37

Total kjørestrekning (km): 465

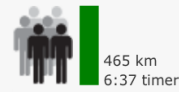
Strekning med tilhenger (km): 465

Gjennomsnittshastighet (km/t): 70



Alle førere	Verdi	Enhet
Transportarbeid, gjennomsnitt (tonn-km/l)	108	
Gjennomsnittlig drivstofforbruk (l/100 km)	35,0 (≤ 37,0)	✓
Tomgang (% av motordriftstid)	3,2 (≤ 10,0)	✓
Overturtall (% av motordriftstid)	0,0	
For høy hastighet (% av motordriftstid)	0,2	
Kjøring utenfor optimalt turtallsområde (% av motordriftstid)	0,0	
Bremsinger (#/100 km)	6,2	
Kraftige oppbremsinger (#/100 km)	0,0	
Kraftige akselerasjoner (#/100 km)	0,0	
Utrulling (% av strekning)	27,9	
Kjøring med kjøretøyvarsel (% av strekning)	100,0	
Scania førerstøtte (gjennomsnittspoeng i %)	82	

Alle førere



Kjøretøydata


Verdi	Enhet
6:37	timer, minutter
0:12	timer, minutter
0:00	timer, minutter
0	liter
0	liter
24,7	l/h
465	km
38	tonn
17600	
96,0	km/t
2120,0	opm
410	km
0	km
29	
0	
46	Gjennomsnittspoeng i %
91	Gjennomsnittspoeng i %
91	Gjennomsnittspoeng i %
100	Gjennomsnittspoeng i %
0	% av avstand
0	% av avstand
100	% av avstand
0	% av avstand

Driftsanalyse

Gjennomsnittlig resultat | Fører 1-1

Flåtens	21.10.2015	22.10.2015	14648	292	126	43,0	43,6
gjennomsnittsverdi	08:00	15:36					

Vedlegg 2 Scania sjåfør retur Trondheim

Start	Aktiviteter	Analyse	Innstillinger							
Eksporter til Ex										
Kjøretøy	Startda...	Sluttda...	Kilometerell...	Avstand (km)	Totalt drivstofforbruk (liter)	Gjennomsnittlig drivstofforbruk (l/100 km)	Gjennomsnittshastighet (km/t)	Rang		
> DP79362	20.10.2015 09:37	21.10.2015 07:14	6119	187	99	53,0	27,5			
> DP81325	20.10.2015 09:09	21.10.2015 07:08	477	160	92	56,6	31,0			
> DP80144	20.10.2015 09:09	21.10.2015 06:51	5042	179	104	56,9	30,2			
> CV75532	20.10.2015 10:02	21.10.2015 05:35	23078	312	111	35,5	37,6			
> CV76381	20.10.2015 09:16	21.10.2015 08:07	20555	465	164	35,2	73,9			
CV76381			Total kjøretid (timer): 6:17		Total kjørestrekning (km): 465		Strekning med tilhenger (km): 465			
					Gjennomsnittshastighet (km/t): 74					
			Alle førere  465 km 6:17 timer		Kjøretøydata		Verdi Enhet			
Transportarbeid, gjennomsnitt (tonn-km/l)			103		Motordriftstid		6:17 timer, minutter			
Gjennomsnittlig drivstofforbruk (l/100 km)			35,2 (≤ 37,0) ✓		Motorens driftstid, tomgang		0:14 timer, minutter			
Tomgang (% av motordriftstid)			3,6 (≤ 10,0) ✓		Motordriftstid, bruk av kraftuttak		0:00 timer, minutter			
Overturtall (% av motordriftstid)			0,1		Totalt drivstofforbruk, tomgang		0 liter			
For høy hastighet (% av motordriftstid)			4,9		Totalt drivstofforbruk, bruk av kraftuttak		0 liter			
Kjøring utenfor optimalt turtallsområde (% av motordriftstid)			0,0		Drivstofforbruk per time		26,0 l/h			
Bremsinger (#/100 km)			11,8		Strekning med tilhenger		465 km			
Kraftige oppbremsinger (#/100 km)			0,4		Gjennomsnittsvekt		36 tonn			
Kraftige akselerasjoner (#/100 km)			0,0		Transportarbeid		16840			
Utrulling (% av strekning)			19,0		Høyeste hastighet		112,0 km/t			
Kjøring med kjøretøyvarsel (% av strekning)			0,0		Høyeste motorturtall		2160,0 opm			
Scania førerstøtte (gjennomsnittspoeng i %)			73		Strekning med konstantfartsholder		244 km			
					Utrulling i nøytral		0 km			
					Bremsinger		55			
					Kraftige oppbremsinger		2			
					Bakkekjøring		41 Gjennomsnittspoeng i %			
					Planlegging		58 Gjennomsnittspoeng i %			
					Bruk av bremser		91 Gjennomsnittspoeng i %			
					Valg av gir		100 Gjennomsnittspoeng i %			
					Ytelsesmodus - standard		100 % av avstand			
					Ytelsesmodus - kraft		0 % av avstand			
					Ytelsesmodus - økonomi		0 % av avstand			
					Ytelsesmodus - terreng		0 % av avstand			
Gjennomsnittlig resultat Fører 1-2										
> CV75232	20.10.2015 09:00	22.10.2015 12:06	14230	205	48	23,2	65,7			
> CV75167	20.10.2015 09:00	21.10.2015 08:05	30754	465	149	32,0	70,5			
Flåtens gjennomsnittsverdi			20.10.2015 09:00 22.10.2015 12:06		14322 282		109 38,7		46,8	

Vedlegg 3 Testsjåfør til Trondheim

Ingen tjeneste 09.52 72 % fmp.scania.com

Start Aktiviteter Analyse Innstillinger

Uke Måned Kvartal Ar Egendefinert Startdato 21.10.2015 08:00 Sluttdato 22.10.2015 00:00

Status -- Alle -- VISE

Med visse kjøretøyer kan verdien for bremsing vises som lavere enn den faktiske verdien. Eksporter til Ex

Kjøretøy	Startda...	Sluttda...	Kilometerell...	Avstand (km)	Totalt drivstofforbruk (liter)	Gjennomsnittlig drivstofforbruk (l/100 km)	Gjennomsnittshastighet (km/t)	Rang
DP79362	21.10.2015 08:21	22.10.2015 10:50	6230	110	71	64,3	15,0	
DP81325	21.10.2015 08:01	22.10.2015 06:15	769	282	158	55,6	36,0	
DP80144	21.10.2015 08:00	22.10.2015 08:14	5291	230	111	47,5	28,3	
CV75532	21.10.2015 08:09	22.10.2015 15:36	23358	199	65	32,6	51,6	
CV76381	21.10.2015 08:07	22.10.2015 12:22	21020	465	188	40,3	72,5	

CV76381 Total kjøretid (timer): 6:25 Total kjørestrekning (km): 465 Strekning med tilhenger (km): 465 Gjennomsnittshastighet (km/t): 72

Alle førere	Kjøretøydata	Verdi	Enhet
465 km 6:25 timer	Motordriftstid	6:25	timer, minutter
	Motorens driftstid, tomgang	0:25	timer, minutter
	Motordriftstid, bruk av kraftuttak	0:00	timer, minutter
	Totalt drivstofforbruk, tomgang	1	liter
	Totalt drivstofforbruk, bruk av kraftuttak	0	liter
	Drivstofforbruk per time	29,2	l/h
	Strekning med tilhenger	465	km
	Gjennomsnittsvekt	37	tonn
	Transportarbeid	17420	
	Høyeste hastighet	100,0	km/t
	Høyeste motorturtall	2140,0	opm
	Strekning med konstantfartsholder	171	km
	Utrulling i nøytral	0	km
	Bremsinger	57	
	Kraftige oppbremsinger	1	
	Bakkekjøring	31	Gjennomsnittspoeng i %
	Planlegging	65	Gjennomsnittspoeng i %
	Bruk av bremseser	83	Gjennomsnittspoeng i %
	Valg av gir	100	Gjennomsnittspoeng i %
	Ytelsesmodus - standard	100	% av avstand
	Ytelsesmodus - kraft	0	% av avstand
	Ytelsesmodus - økonomi	0	% av avstand
	Ytelsesmodus - terreng	0	% av avstand

Gjennomsnittlig resultat | Fører 1-2

CV75167	21.10.2015 08:05	22.10.2015 10:55	31220	465	163	35,0	70,4
Flåtens gjennomsnittsverdi	21.10.2015 08:00	22.10.2015 15:36	14648	292	126	43,0	43,6

Vedlegg 4 Testsjåfør retur Trondheim

Vedlegg 5

Logg fra Hold Fartsgrensen, kategorisert etter tidsløp

Forkant; møter, usikkerhet rundt å få deltaker, hva jeg gjorde der(de som inviterte meg), hvem som skal gjøre hva, kjøretøy, penger(hvem betaler hva), mange meninger, vil mye på en gang, usikkerhet rundt måleutstyr

Dagen før; laste hengere, sjekke utstyr, veie hengere, mange blikk etter fjerde runden på vekta på Jessheim, moro å kjøre litt selv.

Før avgang; kopling av tralle med et smell, rot med utstyr, usikkerhet rundt bruk, kamera virker ikke som det skal, pulsmålere jukser, stress hos enkelte, uenighet/misforståelse rundt avreise tidspunkt, usikkerhet rundt vente/ikke vente underveis, bildetaking, intervju med noen, ikke betrodd til å være med testsjåfør(bedre om det var en mann), «måler» hverandre, kunnskapsmarkering fra test sjåfør

Underveis; rot med måling, kamera svikter, intersystemet til Scania takler ikke all data, rot med avreise for testsjåfør(usikker observatør i bil)

Ankomst; oppsummering, oppgitthet over testsjåfør, nedlatende prat, markeringsbehov mellom menn i alle roller-sjåfører/lærere/instruktører, markeringsbehov overfor meg fra testsjåfør, teite sjekketriks

Tilbaketur; tatt ut av vogntog, følgebil, samtaler om opplæring, raskt oppbrudd, ikke oppsummering, skylder på hverandre for manglende fungerende utstyr

Etterkant; somling for å få til møte, skylder på hverandre for ting som ikke er gjort, mistet interessen, for lite til å kunne publisere i tidsskrift, prosjekt faller fra hverandre

Vedlegg 6

Intervjuguide

Arbeidsrolle;

Sjåføropplæringsansvar

Hva er din yrkesbakgrunn?

(Erfaring og kompetanse)

Yrkessjåfør på både last og persontransport 15 år på veien (fagbrev)Lærer på V.G. Skole,PPU fra høgskolen i Akershus og Hms i transport fra Høgskolen i Nord-trønderlag. Utover dette har jeg en del interne kurs fra bedrifter jeg har jobbet i som kan være relevante for dette interjuet

Eks: Ulykke og media håndtering, skadestedsledning, bruk av digitale fleet program mm.Samt at den stillingen jeg har i dag gjør at jeg har førstehands info. om siste nytt og hva som kommer i nær fremtid fra vår leverandør av tunge kjøretøy.

Hvilke utfordringer ser du i bransjen med tanke på den teknologiske utviklingen med dagens kjøretøy?

(Ved overlevering av nye kjøretøy, forståelsen av bruk, bruk av flåtestyring og dens muligheter og viljen til å endre kjøreadferd.)

Med tanke på tungbilbransjen, innehar de den nødvendige kompetansen for å lære å bruke kjøretøyet optimalt slik beskrevet i YSK?

(Erfaringer fra samtaler med kunder, kundehenvendelser, trafikkopplæringsinstitusjoner.)

Det som kommer til og bli utfordringen for bedrifter og sjåførere er slik jeg ser det er krav om dokumentasjon. Dette pga.at deler av bransjen ikke har tradisjon for bruk av digitale verktøy og herav ofte lav kompetanse. (nye til er farlig... bedre før)

Denne dokumentasjonen vil gripe inn i bedriften hverdag, mens vilje og muligheter til å avsette ressurser ikke er der det burde være.

Finnes det noe tall på hvor mange som velger å bruke tid?

Vi har ikke tall på hvordan og hva våre aktive brukere henter ut av dokumentasjon.

Men for å forklare litt har vi ca. 6000 brukere med tilgang, dette utgjør ca. 9000 biler/busser.

Av disse igjen er det bare 1000-1200 aktive brukere.

Ja det er et ubrukt potensiale der ute for våre kunder muligens kunne brukt for å få en mer kostnadseffektiv utnyttelse av sitt kjøretøy som igjen hadde redusert utslitt, redusert kostnader og i tillegg være dokumenterbart.

Tror ikke disse tallene vil ha et stort avvik i % når det gjelder aktivt bruk hos de to andre hovedleverandørene av tunge kjøretøy i Norge

Det jeg vet er at de andre merkene har lavere andel brukere med tilgang enn vi har.

Ser vi på det rent fysiske med å kjøre/bruken av tunge kjøretøy, sliter vi som leverandør med at kunden ikke avsetter/prioriterer tid over levering/kurs på nye kjøretøy. Dette er noe som kan føre til feil bruk, som igjen fører til høyt forbruk, skader på kjøretøyet og sist og ikke minst farlige situasjoner i trafikken.

Jeg mener ikke at det er dårlig sjåfører, tvert i mot. Og det finnes mange der ute som gjør en fantastisk jobb med å holde seg oppdatert, men det er ofte av egen interesse.

Får dere direkte henvendelser fra sjåfører og hva går de i så fall ut på?

Ja vi har vel ukentlig spørsmål om bruk av bil og hvordan bilen bør kjøres for og få gode kjøretips poeng. (Kjøretips er et system der bilen umiddelbart gir sjåføren tilbakemelding på hvordan kjøretøyet blir brukt.)

Setter vi litt tall på slike henvendelser er det vel ca. 50-100 i året inn til oss sentralt, så kan vi sikkert regne med samme antall ute på anleggene. Tot 200-300 i året.

I tillegg kommer foredrag om tema vi holder på sjåførmøter ute hos kunder. Her når vi ca. 100 sjåfører pr år.

Disse tallene er ikke dokumentert, men en antagelse fra meg basert på opplevelser og forespørsler.

Det må jobbes målrettet for og få til en holdningsendring i bransjen på tema digital hverdag.

Vi ser jo også at kunder kjøper digitale fleet løsninger uten å bruke tid på mulighetene som ligger.

(Det er noe de har, men ikke bruker aktivt)

Er det systemer som fanger opp disse og «purrer» på kundene for at de skal ta i bruk systemene?

Nei det er ikke systemer for purring av kunder. Men vi fanger opp mange kunder med vårt servicenett og lokal kunnskap ute på våre 46 verksteder rund i landet.

Hvilke tanker har du rundt dagens læremateriell og læreplaner for førerkort på tunge kjøretøy og YSK?

(Endringer, utdypinger, temaer som burde inn/ut, timeantall grunn/etterutdanning)

Det må inn mer fokus på fordelene som en digital fleet løsning kan gi.

Kan du gi noen eksempler?

Transport kjøper og myndigheten kan ha en stimulerende effekt ved å stille krav.

Dette ser vi i de anbud ser transport kjøper har fleet og miljødokumentasjonen som et krav.

Vi ser vel også at det enkelte ganger dessverre er fokus er rask levering. Her ville en aktiv bruk av fleet kunne vært til stor hjelp i planleggingsfasen av et oppdrag.

Til sist er det og kunne følge opp sjåførere med tanke på forbruk av drivstoff.

(hadde en samtale med en kunde med 14 enheter som hadde redusert forbruket i sin bedrift med ca 600.000 kr pr år etter at har fulgte opp sjåførene med forbruk.)

Hva kan prosjekt som «Hold fartsgrensen» være med på å bidra med innenfor kompetanseheving på tungbilsjåførere og lærere?

(Kan det gi kompetanseheving, yrkesstolthet, endringsvilje?)

Jeg tror alle slike prosjekter er med på at vi kommer litt nærmere der vi burde være.

Så tror jeg nøkkelen kan ligge hos transport kjøper. I det øyeblikket transport kjøper er på banen og «premierer» de som ligger i forkant kan det skapes en endringsvilje.

Hvilke premier er det du har i tankene her?

At transport kjøper gir de som kan dokumentere bruk av fleet fordeler i en pris forhandling/anbud

Hvilken hensikt har Scania Winter, og hvilke erfaringer har du gjort deg?
(Kompetanseheving, faglig utbytte, reklame for firmaet, boltreplass for interesserte)

Scania Winter gir oss en mulighet til og vise frem våre produkter. Selvsagt er en av grunnene ren markedsføring, men vi ser også at vi når frem med det som er den digitale hverdagen. Og hva vi kan tilby og hva kunden faktisk har i bilen.

Hvilken effekt har Scania winter?

Scania Winter er et merkevare event som et 100% markedsførings produkt.

Men som en bi effekt kan der under en slik event gi kunden muligheter til å teste ut og se på sikkerhetssystemer live. F.eks bremsesystemer, kjetting/ onspot., Autoline, fleet mm.

Det som ofte henvendelsen fra kunden starter med dette som går på ned lasting av kjøre og hviletid.

(jeg vet/tro jeg har dette med nedlasting av skriver inkludert i service avtalen med leverandør, men hvordan bruker jeg det?)

Hvert år etter Scania Winter har vi mange kunder vi besøker for å gi opplæring.

Det som forundrer meg litt er at de aller fleste har fått informasjon fra selger eller verkstedet og tjenesten uten at dette vekker interesse.

En mulig grunn kan være at fokus for kunden er å få bilen inn i kjøring så for som mulig etter en overlevering, så glemmes det eller blir lagt på «vent»

Til slutt vil jeg si litt om overlevering av nye kjøretøy. Vi legger ned mye redusjer i internopplæring for å øke kompetansen på overlevering. Faktisk ligger dette inne som en eget kurs i bedriften for hele verden.

De som er jobber med overlevering har i mange tilfeller utfordringer med å så kunden til å sette av tid slik at sjåfører kan komme og være med.

Hva hjelper det oss at «sjefen» kommer og får opplæring ved overlevering av ny lastebil? Det er jo ikke han som kjører lastebilen.

Vi vet heller ikke hvordan «sjefen» formidler sin kunnskap videre

Kan du vise til noen eksempler på formidling/ikke formidling av kunnskap?

Har et typisk eks. på det. Hos firma xxxx. Som er en stor kunde.

Selv om vi her alltid som en del av avtalen levere bilen ute hos kunde møter vi sjelden sjåføren. Her møter bilansvarlig opp og går gjennom bilen sammen en oss for og sjekke av produktet er i henhold til bestilling. Vi gir også bilansvarlig en gjennomgang på hva som er nytt på siste modell. Det vi her opplever er at vårt budskap ikke alltid når sjåføren. Vi har heller ingen kontroll på og den faktiske opplæringen er korrekt. Dette eksemplet er dessverre ikke et unntak. Et annet senario er at vi har fått gitt sjåføren en god opplæring på ny bil, men etter 3 mnd. slutter sjåføren i firma og ny mann blir ansatt. Den nye sjåføren får jo praktiskalt ny bil uten opplæring.

Disse eksemplene må ikke tolkes dit at vi føler vi får gitt dårlig opplæring til alle sjåfører. Vi har god dialog med 80% av våre kunder på opplæring. Samtidig bruker vi en del resurs på å nå de siste 20% .Selvsagt når vi mange med opplæring og kurs, men vi ønsker oss flere.

Vedlegg 7

Logg Scania Winter, kategorisert

Gardermoen, oppmøte; små grupperinger, samles, men ikkje saman, fleire som kjenner hverandre, måling av «de» andre, opprop, introduksjon av meg, ikke ventet, (holder avstand til guide dukker opp)

Buss; mye latter, flere kommer på underveis, mere info, tett skjema, fin natur

Trysil; ruskete vær, blikk på meg som går i kjole, de er kledd som til nordpolen, mulighet til å skifte, kaffe/brus og kake/mat inne, øyne på alle når de går inn(arrangører/instruktører), løs prat ute i snødrivet, målbeviste i valg på kjøretøy, usikre instruktører, liten aktivitet ute på andre stands, løs prat inne, latter ute i snøen, usikkerhet i blikket til et par instruktører over å ha kvinne i bil, fastkjøring, dårlig kommunikasjon på radio, andre damene holder seg med sine, samme grupperinger ut-inn for kjøring og varme, tre menn nordfra tar meg under vingene, åpen lett prat om løst og fast/relevant ikke relevant

Hotel; stramt skjema, sosiale aktiviteter, spredning i gruppen, noen deltar andre ikke, middag, bord med ledelse, distanse til sjåførene, livshistorier(behov for å kunne dele med utenforstående) underholdning, vinner av bowling, intro om ulike drivstoff, etter middag oppbrudd for noen, jeg «måtte» være med i bar, mange som vil prate/undersøke hvem jeg er, rekker ikke prate mye med alle, lurert på jobb, elever, rekruttering

Foredrag dag 2; få møter, lang natt? Menneskene på stand overser damene, er usynlige for de, nye medlemmer i gruppen kommer til meg for å prate, samme spørsmål som dagen før, rastløshet river i mange, venter på å dra hjem, rolig på bussen, ubehagelig sjåfør, folk holder seg fast, «bremser», noe anstrengt latter

Gardermoen; oppbrudd, folk sier ha det, lager avtaler, springer for å rekke fly, lettet over å kunne gå ut av bussen, stemningen endrer seg med en gang.