



Trafikalt grunnkurs i ungdomsskolen

En undersøkelse basert på intervjuer med elever, lærere og skoleledere ved seks skoler

Berit Lødding

Rapport 8/2011

NIFU

Trafikalt grunnkurs i ungdomsskolen

En undersøkelse basert på intervjuer med elever, lærere og skoleledere ved seks skoler

Berit Lødding

Rapport 8/2011

Rapport nr. Rapport 8/2011

Utgitt av Nordisk institutt for studier av innovasjon, forskning og utdanning
Adresse PB 5183 Majorstuen, NO-0302 Oslo. Besøksadresse: Wergelandsveien 7

Oppdragsgiver Trygg Trafikk
Adresse Postboks 2610 St. Hanshaugen, N-0131 Oslo

Oppdragsgiver Statens vegvesen Vegdirektoratet
Adresse Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo

Trykk Link Grafisk

ISBN 978-82-7218-745-2
ISSN 1892-2597

www.nifu.no

Forord

Den undersøkelsen som det rapporteres fra her, har vært finansiert av Trygg Trafikk og Statens vegvesen. Oppdragsgiver kontaktet skoler med ungdomstrinn som har drevet opplæring i trafikalt grunnkurs og formidlet kontaktinformasjon til NIFU. Skolebesøkene ble gjennomført mot slutten av skoleåret 2009/2010. Undersøkelsen baserer seg på ett intervju med ledelse og lærer som driver opplæringen, samt to gruppeintervjuer med elever ved hver av skolene.

Vi ønsker å takke for imøtekommenhet og engasjement ved alle de seks skolene som er besøkt i dette prosjektet. Takk også til Kristin Eli Strømme og Elisabeth Schøyen Natvig i Trygg Trafikk, som har vært prosjektledere, og til Christina Eriksen i Statens vegvesen. Også andre medarbeidere hos de to oppdragsgiverne har gitt verdifulle bidrag under utformingen av spørsmål og i diskusjoner av foreløpige resultater og rapportutkast. Konklusjonene er likevel forfatterens og NIFUs ansvar. Forfatteren ønsker i tillegg å takke Vibeke Opheim som har lest og kommentert hele rapporten.

Oslo, 18032011

Sveinung Skule
Direktør

Vibeke Opheim
Forskningsleder

Innhold

Sammendrag	7
1 Tematikk, utvalg, fremgangsmåte	11
1.1 Bakgrunn for prosjektet	11
1.2 Trafikalt grunnkurs	12
1.3 To modeller for trafikalt grunnkurs i ungdomsskolen	13
1.4 Kunnskapsbehov	14
1.4.1 Rammer	14
1.4.2 Stabilitet og støtte	14
1.4.3 Kunnskapsløftet og trafikalt grunnkurs	15
1.4.4 Innhold og metode	15
1.4.5 Foreldre	15
1.5 Utvalg av skoler	15
1.6 Intervjuene	16
1.7 Analyse	17
1.8 Rapportens disposisjon	17
2 Skolene i undersøkelsen	19
2.1 "I-skoler" og "T-skoler"	19
2.2 Presentasjon av skolene	20
2.3 Variasjon i utvalget	22
3 Organisatoriske rammer	23
3.1 Er hele eller deler av trafikalt grunnkurs gitt ved skolen?	23
3.2 Er det kontakt med trafikkskoler – hvordan praktiseres dette i så fall?	24
3.3 Forhold rundt organisering, betaling og honorar	24
3.4 Hvor mange elever får tilbudet, og hvor mange takker ja?	25
3.5 Hvor store grupper er det? Hvordan følges obligatorisk fremmøte opp?	25
3.6 Organisering i tid og prinsipper for gruppeinndeling	25
3.7 Er det noe som savnes av utstyr, rom, læringsressurser eller lignende?	26
3.8 Oppsummering	26
4 Stabilitet og støtte	27
4.1 Hvordan ble ordningen igangsatt, på eget initiativ eller påvirket av andre?	27
4.2 Lærerkompetanse, kvalifisering og betydning av en mulig stipendordning?	29
4.3 Hva skal til for å sikre stabilitet – ressurspersoner, veiledning, nettverk?	31
4.4 Hva skal til for å sikre stabilitet – integrasjon i læreplanen!	32
5 Kunnskapsløftet og trafikalt grunnkurs	33
5.1 Skoler med trafikalt grunnkurs innenfor skoletiden	33
5.1.1 Hvilke mål i Kunnskapsløftet relateres til trafikalt grunnkurs?	33
5.1.2 Hvordan har skolene funnet rom for det – hvilke fag og timerressurser brukes?	35
5.1.3 Signaler fra skoleeier	36
5.2 Skoler med trafikalt grunnkurs i tillegg til skoletiden	36
5.2.1 Diskusjoner om hvorvidt trafikalt grunnkurs kan knyttes til Kunnskapsløftet	36
5.2.2 Signaler fra skoleeier	38
5.3 Grenser for skolens oppgaver og ansvar?	38
5.4 Kan trafikalt grunnkurs bidra til å hindre frafallet i skolen, og på hvilke måter i så fall?	40
5.5 Oppsummerende drøfting	41
6 Innhold, metode, koblinger til andre fag	43
6.1 Hvilke læringsressurser brukes?	43
6.2 Om skolens særlige fortrinn for å gi trafikalt grunnkurs	44
6.3 Hvilke metoder lykkes skolene best med?	46
6.4 Hvilke temaer fenger elevene?	47
6.5 Integreres læringen i andre fag og andre sammenhenger etter at trafikalt grunnkurs er gjennomført?	49
6.6 Oppsummering	54

7	Elevers motivasjon for og refleksjoner om trafikalt grunnkurs	57
7.1	Hvorfor takket elevene ja til trafikalt grunnkurs, og hva er deres anbefalinger?	57
7.2	Foreldres involvering	59
7.3	Morsomst når det ikke er skole?	60
7.4	Hva tenker elevene om tiltak for trafiksikkerhet?	63
7.5	Oppsummering	65
8	Konklusjoner	67
	Referanser	71
	Intervjuguide for samtaler med ledelse og lærere	73
	Intervjuguide for samtaler med elever	76

Sammendrag

Denne undersøkelsen handler om hvilke erfaringer skoleledere, lærere og elever har med trafikalt grunnkurs i tilknytning til skolen. Prosjektet er orientert om å imøtekomme kunnskapsbehov hos oppdragsgiverne som er Trygg Trafikk og Statens vegvesen. De overordnede spørsmålene som stilles er for det første om skoleledelse, lærere og elever mener at trafikalt grunnkurs passer i skolen. For det andre spør vi om tilknytningen til skolen kan sies å fremme elevers forståelse av trafikken som system og deres risikoforståelse. Disse spørsmålene belyses på grunnlag av svar på flere andre spørsmål om organisering, grad av stabilitet ved ordningen, forholdet mellom trafikalt grunnkurs og Kunnskapsløftet samt innhold og metode i grunnkurset.

Undersøkelsen er en casestudie av seks grunnskoler med ungdomstrinn. Tre av skolene gir trafikalt grunnkurs som en del av den ordinære undervisningen og innenfor det ordinære timetallet (her kalt I-skoler). Tre skoler tilbyr trafikalt grunnkurs som tillegg til den ordinære skoletiden (her kalt T-skoler). Det er foretatt tre gruppeintervjuer ved hver skole, et med ledelse og lærer og to med elever.

Trafikalt grunnkurs består av 17 undervisningstimer, inkludert mørkekjøringsdemonstrasjon og opplæring i førstehjelp. Å la en trafikkskole stå for mørkekjøringskomponenten er en ordning som to av I-skolene har funnet mest hensiktsmessig. Vi ser at kostnaden for elever er den samme ved en I-skole som samarbeider med en trafikkskole for mørkekjøring som den er ved en T-skole som tilbyr alle komponentene i trafikalt grunnkurs mot at elever betaler en egenandel. Vi ser dessuten at rekrutteringen av elever til trafikalt grunnkurs er betydelig sterkere ved I-skolene enn ved de to T-skolene hvor det har vært mulig å kartlegge dette.

Ordningen fremstår som relativt sårbar og personavhengig, enten vi snakker om I-skoler eller T-skoler. Særlig rektorer peker på at stramme skolebudsjetter vanskeliggjør kvalifisering av nye lærere. Kravet til lærere som underviser i trafikalt grunnkurs er at de har gjennomført det spesielle femdagerskurset som Høgskolen i Nord-Trøndelag arrangerer. Det kan også være et spørsmål om personlig egnethet og engasjement for

å lære ungdom om trafikk og dessuten kompetanse for å drive problemorientert undervisning, slik læreplanen i trafikalt grunnkurs anbefaler – en arbeidsmetode hvor elever stimuleres til aktivitet gjennom diskusjon og dialog.

Den beste garantien for stabilitet vil være at trafikalt grunnkurs forankres i Kunnskapsløftet, noe som også ville ha forpliktet skoleeier til å skaffe kvalifisert personale. Dette er et resonnement som særlig trekkes frem ved T-skoler, hvor en mener at det i dag ikke finnes grunnlag for å forankre trafikalt grunnkurs i læreplanen. Ved I-skoler er det i første rekke gjennom henvisning til den generelle delen av læreplanen Kunnskapsløftet at en finner holdepunkter for at trafikalt grunnkurs kan gis innenfor den ordinære undervisningen. Ved en av skolene blir grunnkurset relatert til kompetansemål i fagene RLE, samfunnsfag, kroppsøving, naturfag og matematikk. Ved en annen I-skole sikrer de først at elevene får det timetallet de har krav på i alle fag for så å gi rom for trafikalt grunnkurs innenfor rammen av det ordinære timetallet. Selv uten klare retningslinjer for hvilke timer som kan brukes til trafikalt grunnkurs, hadde de tre I-skolene på intervjudtidspunktet kommet frem til nokså like løsninger.

På spørsmålet om hva som fanger elevene mest, er det ofte mørkekjøring og førstehjelp som fremheves både av lærere og av elevene selv. Dette kan delvis henge sammen med at det foregår på andre læringsarenaer enn i klasserommet. Det kan også handle om en praktisk orientert opplæring i det elevene får erfaring med hva en bilfører ser og ikke ser under gitte forhold, samt hvilke konsekvenser ulykker kan ha. Å trekke hjelmen av en skadet person er blant temaene som går igjen når elevene forestiller seg hva de kommer til å huske fra kurset etter to år. På denne måten fremstår det attraktive med trafikalt grunnkurs mest av alt å være alt det som ikke ligner på vanlig skole. Prinsippet om frivillighet blir også nevnt når elever forklarer hvorfor de likte kurset. At trafikalt grunnkurs er noe de oppfatter at de har bruk for, er også en sterk motivasjonsfaktor ifølge flere av de elevene vi har snakket med.

Elever ved I-skolene tilkjenner at de ser sammenhenger mellom innholdet i trafikalt grunnkurs og andre fag i skolen. Akselerasjon, bremselengde, fart og masse er eksempler på slike temaer. Forbindelser til ordinære fag har også vært omtalt av elevene ved to av T-skolene, men ved den tredje T-skolen forholder dette seg annerledes. Her er det slik at lærerne i trafikalt grunnkurs besøker den enkelte skole og underviser elevene i deres fritid, men uten særlig samarbeid med ungdomsskolelærerne. Tematiske forbindelser mellom trafikalt grunnkurs og ordinære fag i skolen var noe elevene innenfor denne ordningen ikke hadde oppfattet eller tenkt over. På den andre siden ga de uttrykk for begeistring over noe de mente de sjelden opplevde ellers, nemlig at lærerne i trafikalt grunnkurs behandlet dem som tenkende og meningsberettigede personer.

Når elevene ga uttrykk for at trafikalt grunnkurs ikke er som vanlig skole, var det alltid med vekt på at det er mindre kjedelig og mer engasjerende. På spørsmål om det passer i skolen svarte elevene i overveiende grad bekreftende. Ved flere skoler tilkjenner lærere at potensialet er større enn de har klart å utnytte når det gjelder å trekke linjer mellom temaene i trafikalt grunnkurs og andre fag. Lærere og skoleledelse har også fremholdt at trafikalt grunnkurs kan stimulere mestringsfølelse og motivasjon hos de

elevene som strever i ordinære skolefag. Mer allment har det vært pekt på et behov for større praksisretting av undervisningen på ungdomstrinnet. Trafikalt grunnkurs kan i så måte sies å ha et stort potensiale når det gjelder å synliggjøre for elevene forbindelsene som finnes mellom det abstrakte og teoretiske i klasserommet og en virkelighet utenfor. Det er med andre ord flere argumenter som taler for at trafikalt grunnkurs passer i skolen, uten at synspunktene på dette området kan oppfattes som helt entydige.

Lærere mener at elever har utbytte av å forstå hva som har skjedd i ulykker innenfor regionen. Dette gir en vekker og aktualiserer innholdet i trafikalt grunnkurs, ble det poengtert. En lærer var imidlertid ganske skeptisk til at en kan dempe ungdoms og særlig gutters risikovillighet ved hjelp av trafikalt grunnkurs. Han knyttet ikke dette til om tilbudet gis i skolen eller ikke, men til forholdet mellom alder og modenhet som varierende mellom gutter og jenter. Ved en av I-skolene ble det spesielt fremhevet at problemorientert undervisning, som er den anbefalte arbeidsmetoden i trafikalt grunnkurs og forstått som særlig egnet i arbeid med holdninger og motivasjon, er en tilnærming som ungdomsskolelærere har særlig gode forutsetninger for å gjennomføre. Det handler om at de er utdannet pedagoger, at de kjenner alderstrinnet og at de kjenner den enkelte eleven. At elevene også kjenner hverandre bidrar også positivt til at de våger å være aktive i diskusjonene, ble det sagt. Med hensyn til det andre overordnede spørsmålet – om hvorvidt tilknytningen til skolen fremmer risikoforståelse, er altså meningene delte. Argumentet om at trafikalt grunnkurs ikke gjør noen forskjell handler om alderstrinnet og dermed bare indirekte om skoletilknytningen. Argumentet for at trafikalt grunnkurs med fordel kan plasseres i skolen handler om metodisk kompetanse og etablerte sosiale relasjoner.

1 Tematikk, utvalg, fremgangsmåte

1.1 Bakgrunn for prosjektet

Oppdragsgiver for dette prosjektet er Trygg Trafikk og Statens vegvesen som sammen har utarbeidet en prosjektbeskrivelse (Trygg Trafikk 2010) for å legge til rette for at flere grunnskoler med ungdomstrinn skal kunne tilby trafikalt grunnkurs i tilknytning til skolene. Dette er også i tråd med Regjeringens mål i Nasjonal transportplan:

«Regjeringen søker i planperioden et tettere samarbeid mellom samferdsels- og utdanningsmyndighetene for en ytterligere styrking av trafikkopplæring i samsvar med intensjonen i læreplanene for grunnopplæringen i Kunnskapsløftet. Det er videre et mål å tilrettelegge for samarbeid mellom den offentlige skole og trafikkskolene, og for at flere offentlige skoler skal kunne tilby trafikalt grunnkurs i tilknytning til skolene. Opplæring i trafikalt grunnkurs må foregå som et tillegg til det ordinære timetallet elevene har krav på i de ulike fagene.» St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan, kapittel 17.7.1.

I sin prosjektbeskrivelse viser også Trygg Trafikk til en rapport fra OECD (2006) som slår fast at i OECD-landene er trafikkulykker den viktigste dødsårsaken for ungdom mellom 15 og 25 år. I Norge er en firedel av de drepte mellom 15 og 24 år, mens aldersgruppen bare utgjør 10 prosent av befolkningen og står for 7 prosent av trafikken. Blant tiltakene som OECD foreslår, er mengdetrening forut for førerkort, listet som det nest viktigste tiltaket etter ordinære sikkerhetstiltak. Økt fokus på risikoforståelse inngår som det fjerde av de fem høyest prioriterte tiltakene.

Dette prosjektet er beskrevet i Trygg Trafikks prosjektbeskrivelse under Metode og tiltak: *«Mer kunnskap: Metoden er først å undersøke mer rundt dagens praktisering gjennom case-studier, der vi foretar en kvalitativ kartlegging av organisering og gjennomføring av trafikalt grunnkurs i noen utvalgte skoler.»* (Trygg Trafikk 2010: 3)

NIFUs oppgave har altså vært å undersøke hvordan trafikalt grunnkurs praktiseres på noen utvalgte grunnskoler med ungdomstrinn. I denne forbindelse var det utarbeidet spørsmål som Trygg Trafikk ønsket svar på. Etter at NIFU fikk i oppdrag å gjennomføre casestudien, ble spørsmålene innarbeidet i intervjuguider til ulike informantgrupper ved skolene. Spørsmålene presenteres i avsnitt 1.4 i dette kapitlet og besvares fra og med kapittel 3 i denne rapporten. Intervjuguidene inngår som vedlegg.

1.2 Trafikalt grunnkurs

Grunnkurset er en obligatorisk del av all føreropplæring (det vil si for moped, motorsyssel, personbil, tre- og firehjuls moped, snøscooter og traktor). I læreplanen (Statens vegvesen 2004) fremgår det at trafikalt grunnkurs består av 17 undervisningstimer med obligatorisk fremmøte. Grunnkurset kan gjennomføres i grupper med inntil 16 elever. Av de 17 timene, skal 4 timer være undervisning om førstehjelp og tiltak ved ulykker, hvorav 1 time skal brukes til praktisk øving i forbindelse med en arrangert ulykke. Undervisningen i førstehjelp skal gjennomføres av kvalifisert personell godkjent av Norsk Førstehjelpsråd (ibid.: 16-17). Det skal også være 3 timers undervisning om kjøring i mørket, hvorav minst en time skal være en utedemonstrasjon, som kan gjennomføres med inntil 6 elever per lærer. Minst en time av opplæringen i mørkekjøring gjennomføres som demonstrasjon i bil med eleven som passasjer, og den kan gjennomføres med inntil 2 elever i bilen. Øvrig undervisning skal være 10 timer og fordeles over minst tre samlinger.

I læreplanen heter det videre om innholdet at kurset ikke bare skal inneholde faktakunnskap, men i like stor grad fremme forståelse for trafikken som system. Det er mer ønskelig at elevene får forståelse for hvorfor reglene er formulert som de er, enn at reglene pugges ordrett. Nyttens av å vite hva et skilt heter er langt mindre enn nyttens av å vite hvorfor skiltet er plassert et bestemt sted. Det fremgår videre at en skal fokusere på førerens ansvar og betydningen av selvinnsikt og selvkritisk vurdering (ibid.: 24).

Om undervisningen heter det at læreren bør legge til rette for problemorientert undervisning, noe som innebærer at læreren må forberede konkrete problemstillinger slik at diskusjonene fører frem til konkrete resultater. Det anbefales å bygge på elevenes erfaring fra trafikken som fotgjengere, det vil si å gå fra det kjente til det ukjente. Om problemorientert undervisning som metode anføres det at den kan oppfattes som mindre effektiv enn formidling, og dessuten krevende ettersom læreren må sette seg selv mer i bakgrunnen, samtidig som han må være åpen for alle innspill. Metoden er forenlig med gruppearbeid og dialog, og læreren må bruke spørreteknikker som oppmuntrer til deltakelse. Metoden er ifølge læreplanen særlig godt egnet når det er tale om arbeid med holdninger og motivasjon (ibid.: 25).

Før elevene begynner å kjøre i trafikken, må de ha tilegnet seg forståelse for lover og regler som styrer samhandlingen mellom trafikanter, trafikken som system og førerens rolle i dette systemet, heter det i læreplanen (ibid.: 9). Helt konkret er det slik at ungdom må ha fylt 16 år og de må ha gjennomført trafikalt grunnkurs før de

kan starte med øvelseskjøring. I tilbud om trafikalt grunnkurs til ungdomsskoleelever kan det imidlertid også vektlegges at de fortsatt vil være trafikanter uansett om de har eller ikke har planer om å ta førerkort for personbil, mopedsertifikat eller annet.

Når vi bruker betegnelsen 'læreplanen' i denne rapporten, er det alltid LK06, det vil si læreplanen Kunnskapsløftet vi refererer til, med mindre det fremgår eksplisitt at det er læreplanen for føreropplæringen (Statens vegvesen 2004) vi sikter til.

1.3 To modeller for trafikalt grunnkurs i ungdomsskolen

Noen skoler gir trafikalt grunnkurs i tillegg til den ordinære undervisningen på 10. trinn, det vil si utenfor skoletiden, mens andre gir det som en del av den ordinære undervisningen og det ordinære timetallet. For casestudien ble det valgt tre skoler av hver type, og disse er nærmere presentert i kapittel 2. I rapporten bruker vi henholdsvis betegnelsene T-skole og I-skole om de to typene arrangement, slik vi også redegjør for i kapittel 2.1.

Fra prosjektbeskrivelsen (Trygg Trafikk 2010) fremgår det at ved skoler som gir trafikalt grunnkurs som en del av det ordinære timetallet, er det rektor som har tilsynsmyndighet. Skolen må:

- Ha en lærer som er godkjent for å undervise i trafikalt grunnkurs etter et særskilt fem dagers kurs ved Høgskolen i Nord-Trøndelag
- Melde inn til Statens vegvesen at skolen har tilbud om trafikalt grunnkurs
- Melde fra hvilke elever som har gjennomført trafikalt grunnkurs og hvilke deler som eventuelt gjenstår
- Avklare hvilke fag eller timeresurser som skal brukes
- Følge forskriftens krav om gruppestørrelse, fremmøte, innhold, metode og antall samlinger
- Innhente foreldresamtykke og ha et alternativt tilbud

For skoler som driver trafikalt grunnkurs i tillegg til det ordinære timetallet, er det Statens vegvesen som har tilsynsmyndighet. Skolen må:

- Samarbeide med en trafikkskole som har ansvaret, eller
- registrere seg som trafikkskole hvis de vil ha ansvaret selv, eller
- ha delt modell, der skolen har ansvaret for noe og trafikkskolen har ansvaret for noe
- Følge forskriftens krav om gruppestørrelse, fremmøte, innhold, metode og antall samlinger

Om utbredelsen av disse modellene kan det nevnes at høsten 2009 var det 7 prosent som hadde trafikalt grunnkurs som en del av skoletiden mens 29 prosent hadde det utenfor skoletiden blant 120 1-10-skoler. Blant 108 ungdomsskoler var andelene henholdsvis 10 og 28 prosent (Vibe & Evensen 2010: 78-79).

1.4 Kunnskapsbehov

Oppgaven har bestått i å skaffe mer kunnskap til Trygg Trafikk og Statens vegvesen om hvordan trafikalt grunnkurs er organisert ved de enkelte skolene. Spørsmålene varierer på noen områder avhengig av modell, det vil si om trafikalt grunnkurs blir gitt som en del av det ordinære timetallet i skolen eller som et tillegg til timetallet.

Svar på spørsmålene som var formulert før intervjuingen tok til, danner grunnlag for å belyse to mer overordnede spørsmål som er blitt stilt underveis i arbeidet:

1. Er trafikalt grunnkurs et tilbud som passer i skolen?
2. På hvilken måte kan trafikalt grunnkurs gitt i tilknytning til skolen, eventuelt bidra til å styrke målene for grunnkurset?

Det første spørsmålet blir belyst gjennom intervjuene med lærere og ledelse ved den enkelte skole, samt gjennom intervjuene med elever. Med målene for trafikalt grunnkurs i spørsmål 2 menes i hovedsak risikoforståelse og forståelse av trafikken som system, som det fremgår av læreplanen (Statens vegvesen 2004:16). Også dette spørsmålet besvares på grunnlag av intervjumaterialet, i første rekke intervjuene med lærere og skoleledelse.

Følgende temaer og spørsmål inngikk i bestillingen og har dannet utgangspunkt for utarbeiding av intervjuguidene:

1.4.1 *Rammer*

Trygg Trafikk og Statens vegvesen ønsker informasjon om forholdene rundt organisering, om alle delene i trafikalt grunnkurs blir gitt ved skolen eller om deler (som mørkekjøring eller førstehjelp) gis i regi av andre. Om det er kontakt med en eller flere trafikkskoler og hvordan dette praktiseres vil en også ha informasjon om, likeledes eventuelle mangler med hensyn til utstyr, rom og læringsressurser for å tilby trafikalt grunnkurs ved skolene. Oppdragsgiverne ønsker videre å vite hvor mange elever som får tilbudet og hvor mange som takker ja, hvor store gruppene er og hvordan prinsippet om obligatorisk oppmøte blir fulgt opp.

1.4.2 *Stabilitet og støtte*

Spørsmålet om hvor stabil ordningen oppleves og eventuelt hvor sårbar og personavhengig den er, skal også belyses. Prosjektet skal undersøke hva som skal til for å sikre stabilitet og i hvilken grad ressurspersoner, veiledning og nettverk kan ha betydning for stabilitet. Videre ønsker en synspunkter på om det ville sikre stabilitet dersom det ble etablert en stipendordning for at lærere kan gjennomføre femdagerskurset som kreves for at de kan undervise i trafikalt grunnkurs. Hvordan ordningen ble igangsatt, det vil si om det var et eget initiativ ved skolen eller om de var påvirket av andre skal også klarlegges i sammenheng med denne tematikken.

1.4.3 Kunnskapsløftet og trafikalt grunnkurs

For de skolene som har tilbudet om trafikalt grunnkurs innenfor det ordinære timetallet, ønsker Trygg Trafikk å vite hvilke mål i Kunnskapsløftet som relateres til trafikalt grunnkurs. En ønsker også innsikt i hvilken prosess som ligger bak vurderingen av trafikalt grunnkurs som en del av timetallet, hvem som har vært med i prosessen, hva hindringene eller motargumentene har vært, og hvordan skoleledelsen i kommunen stiller seg til spørsmålet. Trygg Trafikk ønsker videre å få innhentet synspunkter på hvorvidt trafikalt grunnkurs i ungdomsskolen kan bidra til å hindre frafallet i skolen, og i så fall hvordan.

1.4.4 Innhold og metode

For begge måter å organisere trafikalt grunnkurs på, ønsker Trygg Trafikk og Statens vegvesen å vite hvilke temaer som fanger elevene mest, hvilke metoder lærerne mener at de lykkes best med, hvilke læringsressurser de bruker og om det er noe de savner. Ikke minst ønsker en å vite om læringen integreres i andre fag og sammenhenger etter at trafikalt grunnkurs er gjennomført.

1.4.5 Foreldre

For begge modeller ønsket oppdragsgiverne å vite hvordan foreldrene stiller seg til trafikalt grunnkurs, det vil si hva slags informasjon de har fått i forkant av opplæringen, om de har kontakt med opplæringen underveis, samt hvor fornøyd de er med den opplæringen barna deres har fått. Videre skulle det undersøkes om det ble gjort noe for å etablere kontakt med trafikkskole for videre føreropplæring, og om skolene har formidlet informasjon om anbefalt mengdetrening og tidsaspektet ved hele opplæringen, det vil si "intensjonene" i føreropplæringen.

Før prosjektet kom i gang ble Trygg Trafikk og NIFU enige om at foreldrene ikke skulle intervjues særskilt, men at informasjon om foreldres involvering og synspunkter på opplæringen skulle hentes fra intervjuer med skolens ledelse, lærere og elever. Årsaken til dette var at det trolig ville være lite informasjon å hente fra foreldre direkte på grunn av mangelfull kjennskap til ordningen, samt store muligheter for skjevheter med hensyn til hvilke foreldre som ville ønske å svare. Parallelt med dette har synspunkter fra elevene fått noe større plass enn prosjektbeskrivelsen i utgangspunktet la opp til.

1.5 Utvalg av skoler

Trygg Trafikk tok den første kontakten med skolene med forespørsel om de ville delta i undersøkelsen. Liste over skoler og kontaktpersoner ble formidlet til NIFU som gjorde konkrete avtaler. De seks skolene er fordelt på fem fylker og befinner seg på Østlandet, Vestlandet, i Midt-Norge og Nord-Norge. Det er vår vurdering at den geografiske spredningen har gitt en verdifull variasjon mellom skolene med hensyn til elevenes sosioøkonomiske bakgrunn og næringsgrunnlag i regionen, folketetthet og avstand til nærmeste alternative tilbyder av trafikalt grunnkurs. Også standard på

veiene, naturforhold og trafikkmengde varierer og har vært tematisert i intervjupersonenes omtaler av lokale forhold.

Vi har ikke oversikt over hvor mange skoler som eventuelt har takket nei til å delta i undersøkelsen. Uansett har skolene vært rekruttert til undersøkelsen fordi de tilbyr trafikalt grunnkurs, og ut fra målet om å inkludere tre skoler av hver type (se avsnitt 1.3). Vi har altså ikke å gjøre med et tilfeldig utvalg av ungdomsskoler, men med skoler hvor det finnes motivasjon for å gi elevene trafikalt grunnkurs på skolen, enten det er innenfor eller i tillegg til det ordinære timetallet. Hvordan andre skoler vurderer spørsmålet eller hvorfor andre skoler med ungdomstrinn ikke tilbyr trafikalt grunnkurs, kan denne undersøkelsen ikke gi svar på.

1.6 Intervjuene

Alle skolebesøk og intervjuer ble gjennomført i perioden 29. mai – 15. juni 2010. Ved den enkelte skole ble første intervju gjennomført med læreren som underviser i trafikalt grunnkurs sammen med skolens rektor. Ved ett tilfelle deltok to lærere sammen med skoleledelsen. Intervjuene med lærer og ledelse varte vanligvis omtrent en time. Det kan nevnes at blant alle disse 13 personene som ble intervjuet, var det bare to kvinner: en rektor og en lærer i trafikalt grunnkurs.

Deretter ble det gjort to gruppeintervjuer med elever, hvert intervju med en varighet på 30-45 minutter. På vår forespørsel ble dette organisert slik at jenter og gutter ble intervjuet hver for seg. Årsaken til dette var at temaene også dreide seg om oppfatninger om gutters og jenters atferd i trafikken, og ved å stille spørsmål i en kjønnshomogen gruppe, mente vi at elevene kunne svare mer oppriktig enn om de deltok i en blandet gruppe.

Elevene ble rekruttert av læreren. Vi hadde ikke gitt andre instruksjoner enn at det ville være en fordel om elevene var trygge i situasjonen og villige til å uttrykke egne meninger. En av lærerne understreket at han ikke hadde instruert elevene og heller ikke valgt de som var mest positive, men lagt et tilfeldighetsprinsipp til grunn. Andre hadde simpelthen rekruttert elevene på grunnlag av frivillighet.

Alle intervjuene ble tatt opp på bånd, de er senere spilt igjennom, og viktige sekvenser er skrevet ut. Under skolebesøkene ble informantene fortalt at verken skoler eller personer skulle kunne gjenkjennes i denne rapporteringen. Dette er ivarettatt ved at skolene har fått fiktive navn og et begrenset antall opplysninger er gitt om hver enkelt skole. Trygg Trafikk, som tok førstegangskontakt med utvalget og formidlet kontaktinformasjon til NIFU, vil trolig kunne gjenkjenne skolene, noe vi ikke har grunn til å tro vil innebære noen ulempe for skolene. I de sekvensene fra intervjuene som er gjengitt i denne rapporten, er alle dialekter omformulert til bokmål (med bruk av likestilte hovedformer). Selv om dette betyr at en del av autentisiteten går tapt, har vi sett dette som et viktig ledd i anonymiseringen. I sitatene brukes gjennomgående betegnelsen leder, og denne står for enhetsleder (det vil si rektor) eller daglig leder (av senteret).

1.7 Analyse

I presentasjonen som følger, er det lagt vekt på å formidle variasjon i den informasjonen vi har fått fra skolene. Gjennomgående gjengis det vi har fått vite fra skolene på de spørsmålene som er omtalt ovenfor, se også vedlagte intervjuguider. Mye av rapporten har med andre ord en gjenfortellende og opplysende eller refererende form. Dette gjelder i spørsmål om elevene betaler noe, hvilke læremidler de bruker, gruppestørrelse og andre relativt konkrete spørsmål.

På andre områder er det interessant å jakte på mulige sammenhenger og systematikk i de forskjellene vi kan spore. Vi har ingen vesentlige holdepunkter for at elever og de voksne intervjupersonene ved en og samme skole har ulike oppfatninger av situasjonen. Derimot finnes det interessante forskjeller i synspunkter på viktige spørsmål, som i hvilken grad innholdet i trafikalt grunnkurs er relevant i andre fag i skolen, og i hvilken grad dette utnyttes og vektlegges av lærere og omtales av elevene. Det kan være flere forklaringer på denne variasjonen. Ett spørsmål er om den læreren som underviser i trafikalt grunnkurs også underviser i andre fag, eventuelt er med i planleggingen av de andre fagene. Et annet spørsmål er når i løpet av 10. trinn elevene får opplæringen i trafikalt grunnkurs med tanke på deres muligheter for å kjenne igjen relevante temaer i andre fag. Lærernes institusjonstilknytning synes også å spille en rolle, det vil si grad av samhandling mellom lærerne i trafikalt grunnkurs og ungdomsskolelærerne. Dette er et eksempel på hvordan en kan ane noen mønstre i materialet, og vi har som målsetning å klarlegge sammenhenger eller i det minste tendenser til systematiske forskjeller på tvers av casene.

1.8 Rapportens disposisjon

Etter en presentasjon av hver skole som inngår i casestudien i kapittel 2, følger ett kapittel for hvert av temaene som er omtalt i avsnittene 1.4.1–1.4.4. Bakgrunn, problemstillinger, datamateriale og metode er beskrevet i dette kapitlet, hvor det også er gitt en beskrivelse av hensikten med trafikalt grunnkurs og anbefalt undervisningsmetode. Elevers synspunkter er gjengitt i kapittel 6, og kapittel 7 refererer mer utførlig fra gruppeintervjuene med elever. I kapittel 8 oppsummeres temaer på tvers av de foregående kapitlene.

2 Skolene i undersøkelsen

Dette kapitlet redegjør for enhetene i casestudien. En av dem er strengt tatt ikke en skole, men et senter som gjennomfører trafikalt grunnkurs for elever ved flere ungdomsskoler i området. Senteret er her gruppert sammen med skoler som gjennomfører trafikalt grunnkurs som et tillegg til det ordinære timetallet, men står i en særstilling på den måten at lærerne som underviser i trafikalt grunnkurs ikke er en del av ungdomsskolens stab. De to modellene for trafikalt grunnkurs beskrives i det følgende.

2.1 “I-skoler” og “T-skoler”

I-skole er en betegnelse brukt i denne rapporten på skoler som har trafikalt grunnkurs *integret* i den ordinære undervisningen. Dette er også indikert i den første bokstaven i skolenes fiktive navn.

T-skole er en betegnelse brukt i denne rapporten på skoler som tilbyr trafikalt grunnkurs utenfor ordinær undervisning, det vil si i tillegg til skoletiden. Dette er også indikert i den første bokstaven i skolenes fiktive navn. For en mer utførlig omtale av de to modellene, henvises til avsnitt 1.3. Som en mer nøytral samlebetegnelse vil vi bruke formuleringen “trafikalt grunnkurs *i tilknytning til skolen*”.

Selv om regjeringen i nasjonal transportplan gjør det klart at trafikalt grunnkurs må gis i tillegg til ordinær undervisning, finnes det altså skoler som tolker det slik at trafikalt grunnkurs er forenlig med og kan oppfattes som inneholdt i læreplanen for Kunnskapsløftet. Hvordan en har vurdert dette ved de forskjellige skolene, er en del av oppgaven som dette prosjektet skal gi svar på. I kapittel 5 er spørsmålet utførlig behandlet med gjengivelse av resonnementene fra de enkelte skolene.

2.2 Presentasjon av skolene

Samlet sett gir utvalget av skoler en betydelig spredning geografisk og dessuten en viss variasjon med hensyn til elevtall. I det følgende presenterer vi hver skole med noen enkle fakta om antall elever på 10. trinn og antall ansatte som er kvalifisert for å undervise i trafikalt grunnkurs. Vi gir dessuten opplysninger om to kontekstuelle forhold som vi tror kan ha en viss relevans. I begge tilfeller har vi hentet opplysningene fra Statistisk sentralbyrå. Det første gjelder utdanningsnivået i befolkningen, nærmere bestemt andelen av befolkningen i kommunen som har høyere utdanning. Dette forteller ikke noe direkte om elevenes foreldre, men kan gi en indikasjon på næringsliv og typer arbeidsplasser i kommunen. Som indikasjon på kollektivtilbudet i området bygger vi på data om antall reiser, det vil si påstigninger per innbygger samt passasjerkilometer per innbygger i fylket. Her deler vi begge variabler inn i høy middels og lav for fylkene som de seks skolene ligger i. For en av kommunene vil tall på fylkesnivå være misvisende, noe vi også poengterer.

Hensikten med å formidle denne informasjonen er å kontekstualisere opplæringen i trafikalt grunnkurs med noen enkle parametre som viser noe av variasjonen mellom skolene i utvalget. Ungdommene som er intervjuet i denne undersøkelsen, lever i nokså forskjellige nærmiljøer med betydelige forskjeller i kollektivtilbud, men også forskjeller i veistandard og typer av risiko ved å ferdes som trafikant. Dette skal vi komme nærmere inn på i referater fra intervjuene.

Inning ungdomsskole

Grunnskole med ungdomstrinn. Mindre enn 50 elever på 10. trinn. To i skolens stab er kvalifiserte for og underviser i trafikalt grunnkurs. Trafikalt grunnkurs gis innenfor ordinær skoletid.

Folkerik kommune. Nesten halvparten av sysselsatte bosatt i kommunen har høyere utdanning. Høyt antall reiser og høyt antall passasjerkilometer per innbygger i fylket.

Insdal ungdomsskole

Grunnskole med ungdomstrinn, om lag 75 elever på 10. trinn. To i skolens stab er kvalifisert for og underviser i trafikalt grunnkurs. Trafikalt grunnkurs gis innenfor ordinær skoletid.

Middels stort tettsted og relativt lav gjennomsnittsalder i befolkningen på grunn av høyt studenttall. Nesten en tredel av sysselsatte bosatt i kommunen har høyere utdanning. Middels antall påstigninger og høyt antall passasjerkilometer per innbygger i fylket.

Indrebygd ungdomsskole

Grunnskole med ungdomstrinn, mindre enn 40 elever på 10. trinn. En i skolens stab er kvalifisert for og underviser i trafikalt grunnkurs. Trafikalt grunnkurs gis innenfor ordinær skoletid.

Liten kommune med lavt befolkningstall. Drøyt en femdel av sysselsatte bosatt i kommunen har høyere utdanning. Lavt antall påstigninger og middels antall passasjerkilometer per innbygger i fylket.

Tramborg senter

Senter som gir opplæring i trafikalt grunnkurs til ungdomsskoleelever, og som også har en rekke andre tilbud for ungdom. En klar pedagogisk profil og innretning mot ungdom skiller senteret fra alminnelige trafikkskoler. Senteret har flere kvalifiserte lærere som underviser i trafikalt grunnkurs ved de forskjellige grunnskolene med ungdomstrinn. Trafikalt grunnkurs gis i tillegg til ordinær skoletid, det foregår på ettermiddager og kvelder eller på fridager etter avtale med elevene.

Middels stor by med tilsvarende befolkningstall. Nær en tredel av sysselsatte bosatt i kommunen har høyere utdanning. Lavt antall påstigninger og lavt antall passasjerkilometer per innbygger i fylket, men dette synes misvisende for den aktuelle byen.

Trøffelmark ungdomsskole

Grunnskole med ungdomstrinn, om lag 75 elever på 10. trinn. En i skolens stab er kvalifisert for og underviser i trafikalt grunnkurs, en annen assisterer ved mørkekjøring. Trafikalt grunnkurs gis i tillegg til ordinær skoletid.

Relativt sparsomt befolket kommune mellom flere større byer. Mellom en firedel og en tredel av sysselsatte bosatt i kommunen har høyere utdanning. Middels antall påstigninger og middels antall passasjerkilometer per innbygger i fylket.

Trugnes ungdomsskole

Grunnskole med ungdomstrinn, i underkant av 160 elever på 10. trinn. To i skolens stab er kvalifisert for og underviser i trafikalt grunnkurs. Trafikalt grunnkurs gis i tillegg til ordinær skoletid, i regi av fritidsklubben som har samme lokaliteter.

Relativt høyt antall innbyggere i en kommune som ligger nær større by. Nesten en tredel av sysselsatte bosatt i kommunen har høyere utdanning. Høyt antall påstigninger og høyt antall passasjerkilometer per innbygger i fylket.

2.3 Variasjon i utvalget

Oversikten viser noe av variasjonen i utvalget. På flere måter representerer Inning og Indrebygd ytterpunkter, selv om de har det til felles at begge har trafikalt grunnkurs integrert i den ordinære undervisningen. Inning ligger i en kommune hvor en meget høy andel av befolkningen har høyere utdanning, noe som også preger næringsliv og sysselsetting. Vi må anta at foreldre også har klare forventninger til at ungdommene skal ta høyere utdanning. Indrebygd er mer preget av primærnæringer, og en lav andel av befolkningen har høyere utdanning. Bebyggelsen er spredt, og noen elever bor på steder som ligger langt fra skolekamerater så vel som fra skolen. For alle elevene ved denne skolen er det en betydelig avstand til nærmeste alternative tilbydere av trafikalt grunnkurs.

Enkelte elever ved Indrebygd forventes å kunne kjøre traktor for å hjelpe til på gården, noe som heller ikke er fremmed for ungdom ved Trøffelmark skole. Trugnes og Inning har til felles at de ligger i folkerike kommuner, og selv om kollektivtilbudet er relativt godt, befinner vi oss et godt stykke utenfor sentrum av nærmeste by. Her er det også godt utbygde veier, og lite krevende naturforhold som gir spesiell risiko på veiene. Dette er på ulike måter tilfellet både for Insdal og Indrebygd sine omgivelser, med til dels smale og uoversiktlige veier og store høydeforskjeller. Tramborg er den desidert største tilbyderen blant de seks, ettersom tilbudet går til elevene ved flere grunnskoler med ungdomstrinn. Her har det vært formidlet at det finnes en heterogenitet i elevmassen med hensyn til familienes økonomi, noe som ikke har vært tematisert i samme grad ved noen av de øvrige skolene som synes å rekruttere fra mer homogene nærmiljøer.

3 Organisatoriske rammer

I dette kapitlet skal vi gi svar på flere spørsmål som var formulert forut for undersøkelsen om organisering, rekruttering av elever, gruppestørrelse, kontroll av obligatorisk fremmøte, utstyrssituasjonen med hensyn til å gi trafikalt grunnkurs, kontakt og eventuelt samarbeid med en eller flere trafikkskoler og om hele eller deler av trafikalt grunnkurs tilbys ved skolen.

3.1 Er hele eller deler av trafikalt grunnkurs gitt ved skolen?

Blant de seks skolene i utvalget er det fire som gir all opplæring ved skolen, mens ved to, som begge har trafikalt grunnkurs som en del av det ordinære timetallet, henvises elevene til trafikkskoler for mørkekjøringsdemonstrasjonen. Ved Insdal skole er dette begrunnet med at denne demonstrasjonen krever store ressurser, og dersom skolen skulle stå for dette, ville det legge beslag på like mange timer som de bruker til de øvrige delene av trafikalt grunnkurs. Det ville dessuten ha krevd betydelig innsats fra foreldre om skolen skulle ha tatt ansvar for mørkekjøringsdemonstrasjonen. En fordel med arrangementet slik det er utformet i dag, er at det gir grunnlag for samarbeid og dialog mellom skolen og trafikkskolene. Trafikkskolene ser dessuten at de får kunder, ble det hevdet under intervjuet med lærer og rektor.

Ved en av skolene som gjennomfører mørkekjøringsdemonstrasjon for elevene, ble det fremhevet at dette er en krevende komponent i opplæringen. Det ble fortalt at læreren stiller sin private bil til disposisjon mot kjøregodtgjørelse fra skolen, men dette ble omtalt som et krevende arrangement. Rektor pekte på at det ikke finnes skriftlige retningslinjer for hvordan dette skal gjennomføres og kompenseres, men at skolen hadde undersøkt og innrettet seg etter praksis ved andre skoler som gir dette tilbudet.

Alle de seks skolene har inkludert førstehjelp i tilbudet om trafikalt grunnkurs i tilknytning til skolen. I kapittel 6 og 7 tar vi for oss hvordan elever likte de ulike elementene, og hva de mente de lærte mest av.

3.2 Er det kontakt med trafikkskoler – hvordan praktiseres dette i så fall?

De to skolene som samarbeider med trafikkskoler, har i intervjuene lagt noe ulik vekt på betydningen av dette. Som nevnt ovenfor ser de det som et grunnlag for dialog og samarbeid ved en av skolene. Ved den andre skolen synes det i større grad som dette er atskilt fra skolens oppmerksomhetsområde. Med en spesiell avtale får skolens elever mørkekjøringsopplæring ved trafikkskolen til redusert pris. Uansett er det elevene som må ta kontakt med en trafikkskole og få avtale om gjennomføringen av mørkekjøringsdemonstrasjonen.

3.3 Forhold rundt organisering, betaling og honorar

At skolen ikke har et økonomisk motiv for å tilby trafikalt grunnkurs ble fremhevet som en av grunnene for den store oppslutningen fra elever og foreldre om trafikalt grunnkurs ved Inning skole. Det varierer imidlertid fra skole til skole hvor mye det koster elevene å gjennomføre trafikalt grunnkurs. Ved de skolene som tilbyr trafikalt grunnkurs som en del av den ordinære opplæringen (I-skoler), skal ikke opplæringen i trafikalt grunnkurs koste noe, men spørsmålet er om elevene er henvist til trafikkskole for å få gjennomført for eksempel mørkekjøring. I så fall vil det være prisen på mørkekjøringskurset ved en trafikkskole som avgjør hva som blir kostnaden for den enkelte elevs foresatte.

For elever som får kurset i tillegg til ordinær undervisning (T-skoler), finner vi de høyeste prisene. Her finner vi imidlertid også en skole som tilbyr hele kurset, mørkekjøring inkludert, for samme pris som gjaldt ved en av I-skolene hvor mørkekjøring må tas utenfor skolen. For vårt lille utvalg av skoler er det altså slik at prisen for samtlige tre elementer i trafikalt grunnkurs for den enkelte elev varierer en del, men ikke på noen helt entydig måte mellom I-skoler og T-skoler.

Selv om elevene ved et par av skolene må ta mørkekjøringsdemonstrasjonen ved en trafikkskole, fremheves det at dette likevel blir rimeligere for elevenes foresatte enn om de hadde måttet ta hele trafikalt grunnkurs ved en trafikkskole. Både fra I-skoler og T-skoler har det vært fremholdt at finansieringen av trafikalt grunnkurs kan være problematisk, og noen skoler har pekt på at retningslinjene er uklare når det gjelder spørsmål i skjæringspunktet mellom organisering og elevers egenandel. Dette berører ikke minst spørsmålet om trafikalt grunnkurs kan betraktes som en del av Kunnskapsløftet eller ikke, og dette skal vi komme tilbake til.

3.4 Hvor mange elever får tilbudet, og hvor mange takker ja?

Samtlige elever på 10. trinn får tilbud om trafikalt grunnkurs, blir det fortalt fra alle de seks skolene. Ved Tramborg har vi ikke klart å kartlegge hvor mange som får tilbudet om trafikalt grunnkurs, ettersom det dreier seg om elever ved syv grunnskoler med ungdomstrinn. Likevel fikk vi greie på at cirka 240 elever gjennomførte kurset det aktuelle skoleåret. Ved de to andre T-skolene har henholdsvis to tredeler og nær tre firedeler av de som fikk tilbudet, takket ja.

Ved alle de tre I-skolene har samtlige elever takket ja til tilbudet om trafikalt grunnkurs. I dette spørsmålet kan vi altså se et skille mellom I-skoler og T-skoler.

3.5 Hvor store grupper er det? Hvordan følges obligatorisk fremmøte opp?

På spørsmål om gruppestørrelse ble det gjennomgående svart at dette er bestemt i forskriften, det er 16 elever i hver gruppe. Obligatorisk fremmøte følges opp ved hjelp av opprop, eller det foregår ved at læreren, som kjenner elevene, noterer eventuelt fravær. At læreren kjenner elevene, og at elevene også kjenner hverandre er en fordel som har vært betont av flere, i sammenheng med innholdet og metoden som brukes i trafikalt grunnkurs, og dette skal vi komme tilbake til.

Sjansene for elever som har vært syke, til likevel å gjennomføre kurset, fremstår ikke som noe stort problem ved noen av skolene i utvalget. Når opplæringen foregår puljevis, er det relativt enkelt å gi enkeltelever sjansen til å få med seg det de måtte mangle. Ved flere skoler synes det som lærerne strekker seg langt og kan be om ekstra tid for å gi elevene den undervisningen de måtte mangle. Ved en skole ble det fortalt at det alltid vil være en eller to elever som må vente til kurset starter opp igjen om høsten. Uansett poengterer mange av lærerne at elever sjelden er syke når trafikalt grunnkurs gjennomføres.

3.6 Organisering i tid og prinsipper for gruppeinndeling

Ved de tre I-skolene har hver enkelt elev hatt kurset i løpet henholdsvis av 3 dager, 5 uker og 7 uker skoleåret 2009/2010. Ved T-skolene var det også forskjeller i hvordan kurset ble organisert i tid. En skole hadde fire puljer gjennom skoleåret, det vil si to før jul og to etter jul. En annen skole gjennomførte trafikalt grunnkurs for alle elever i løpet av februar. Den tredje skolen var det noe mer opptil den enkelte lærer, den ene kjørte det som dobbelttime over flere uker, mens den andre foretrakk å gjennomføre det mer intensivt. Ved noen skoler har det vært pekt på betingelser for når på året mørkekjøring kan gjennomføres, men ved skoler hvor mørkekjøring foregår i samarbeid med en trafikkskole, er de ikke berørt av dette.

Prinsippet for gruppeinndelingen er oftest alder, slik at de som er født tidlig på året får trafikalt grunnkurs først, og de kan begynne å prøve kjøre når de er fylt 16. En lærer foretrakk å gjennomføre det klassevis og uavhengig av alder.

3.7 Er det noe som savnes av utstyr, rom, læringsressurser eller lignende?

Kan hende ville svarene vært annerledes dersom Trygg Trafikk hadde stilt spørsmålet om det er noe skolen mangler for å gjennomføre opplæringen på en god måte. I alle fall svarte nesten alle skolene negativt på dette. Ett unntak var læreren ved Indrebygd skole som poengterte at det er vanskelig å vite hva man kunne ha trengt:

Lærer: Jeg savner en oversikt over hva som finnes av læremidler, for eksempel hva trafikkskolene bruker.

Hvilke læringsressurser skolene bruker, er omtalt i avsnitt 6.1.

3.8 Oppsummering

Det er få av spørsmålene vi har behandlet i dette kapitlet hvor det kan sies å gå et skille mellom I-skoler og T-skoler. Vårt intervjumateriale forteller at det kan være samme pris for alle komponentene av trafikalt grunnkurs ved en I-skole som ved en T-skole. Vi ser likevel en tendens til at hele kurset koster mer ved en T-skole enn ved en I-skole. Dette kan også bidra til at lavere andeler elever takker ja til tilbudet ved T-skoler sammenlignet med I-skoler hvor praktisk talt alle takker ja.

4 Stabilitet og støtte

Før vi nærmer oss spørsmål om i hvilken grad skolens tilbud om trafikalt grunnkurs er sårbart for endringer i personale eller ledelse, skal vi ta for oss hva lærere og ledelse har sagt om bakgrunnen for at ordningen ble igangsatt.

4.1 Hvordan ble ordningen igangsatt, på eget initiativ eller påvirket av andre?

Med dette spørsmålet beveger vi oss etter hvert mot de eksplisitte motivene for å tilby trafikalt grunnkurs ved skolene. Ved samtlige seks skoler synes engasjementet for trafikalt grunnkurs å være ganske klart, men en må gjerne huske at det er den læreren som underviser i faget og skolens leder vi har snakket med ved den enkelte skole, ikke for eksempel andre lærere. På grunnlag av intervjumaterialet er det vanskelig å finne holdepunkter for at igangsettelsen kommer som en påvirkning fra andre aktører. Trafikalt grunnkurs er noe intervjupersonene har et eiendomsforhold til og som flere av dem forteller at de brenner for. Ikke sjelden kan det handle om synspunkter på at trafikalt grunnkurs er noe elevene trenger. Vi skal imidlertid starte med et blikk på historien, hva intervjupersonene forteller om hvordan tilbudet oppstod.

Alle de seks skolene har en erfaring med mopedopplæring, og på spørsmålet om hvordan tilbudet om trafikalt grunnkurs kom opp, blir det gjennomgående pekt på mopedopplæringen. Følgende sekvens fra intervjuet ved Indrebygd kan illustrere dette:

Berit: Kan dere fortelle litt om bakgrunnen for at ordningen ble igangsatt ved denne skolen? Hvor kom ideen fra?

Lærer: Vi hadde mopedopplæring. Helt siden 77/78 eller var det 87? Det er så lenge siden at jeg husker ikke. Det kom et krav om mopedførerbeviset i sin tid.

Berit: Hvor oppstod ideen om å legge det til skolen?

Leder: Den oppstod nok på rommet mitt, jeg var rådgiver og styrte med valgfagene. Fra motorførernes avholdsforbund fikk vi to mopeder slik at vi kunne gi trafikkopplæring til ungdommene våre. Og da kom vi i gang.

Lærer: I dag har vi 7 mopeder.

Berit: Kunne dere ha drevet trafikal grunnkurs uten mopedopplæring?

Lærer: Ja, det kunne vi ha gjort. Det er noe en må ha i bunnen for all opplæring. For bil og traktor og alt sånt.

At mopedopplæringen var et valgfag, er også fremhevet i følgende fortelling fra Tramborg:

Leder: Det starta med at dette var et valgfag i skolen, og da hadde jeg et ansvar for alle skolene, men vi hadde lærere som hadde undervisning på sin skole, som hadde vært med på det ukeskurset ved Høgskolen i Nord-Trøndelag. Etter hvert forsvant de mulighetene, og da var spørsmålet hva gjør vi nå ...

Både med hensyn til skolenes utstyr og bakgrunnen til lærere som underviser i trafikal grunnkurs, er mopedopplæring et viktig stikkord. Moped er også blitt brakt på banen i omtalen av elevenes etterspørsel etter trafikal grunnkurs. Ved et par skoler ble det poengtert at mopedopplæring en gang var et svært populært valgfag, men at interessen ser ut til å være dalende. Dette er en endring som en lærer ved Trugnes skole ønsker velkommen:

Lærer: Moped ser ut som det er på vei ut. Det er jo greit om det avgår ved en stille død.

Ved Insdal skole brakte rektor det på bane at det var større interesse for mopeder før, hvorpå læreren fortsatte:

Lærer: Dette er noe foreldrene tar opp med ungene sine, denne holdningen har de, og det er en fin innfallsport nettopp på spørsmål om sertifikat, hvilken type skal de gå inn på. Moped kan være en trafikkfarlig farkost, og da får de opplæringa her, og på en måte kan de starte en god dialog med foreldrene sine. Jeg tror vi hadde flere før, det var mye større press på det før, for da mente alle sammen at det var kjekt. Jeg tror at trafikal grunnkurs har redusert det presset.

Leder: All den unødvendige kjøringen til skolen fordi det var så kjekt, jeg tror det har avtatt.

I den grad mopedopplæring har vært innfallsporten til trafikal grunnkurs for elevene, ser det altså ut til at dette kan være i ferd med å endre seg. Å gjøre skolen attraktiv for søkere har vært et tema ved et par av skolene som ligger i relativt tettbygde strøk og hvor det finnes en eller annen variant av fritt skolevalg. Ved den ene skolen var det et poeng å kunne tilby trafikal grunnkurs på linje med andre skoler i området. For den andre skolen var poenget å tilby noe andre skoler i området ikke har. Fra skolens side kan også formeninger om hva elevene trenger fremstå som et viktig motiv for å tilby trafikal grunnkurs, slik følgende sekvens fra Inning skole viser:

Berit: Hvordan fikk dere ideen om trafikal grunnkurs?

Lærer (henvendt til leder): Det har vel noe å gjøre med at du har drevet med det?

4 Stabilitet og støtte

Leder: Ja, og det er fordi jeg mener at det er en naturlig del av skolen, og det er en motivasjonsfaktor for elevene, og det er et avbrekk i den teoretiske undervisningen, og det er jo viktig trafikksikkerhetsmessig å få det inn. Og jeg brenner for det, siden jeg har holdt på med det. Og så har det vært lett å få med [Lærer] på det.

Vi skal komme tilbake til elevers motiver for å velge trafikalt grunnkurs i kapittel 7. Tanken om å gi elever ferdigheter som trafikanter er også beveggrunnen som poengteres fra Trøffelmark skole:

Berit: Kan dere fortelle litt om bakgrunnen for at ordningen ble igangsatt ved denne skolen?

Leder (henvendt til lærer): Det var vel egentlig du som hadde ideen ut fra det at vi så at dette kunne være aktuelt for ungdomsskoleelever, fordi det hører inn, for å være en god trafikanter. Og det var et økonomisk aspekt ved det også, at vi kunne tilby det på en ok måte, fordi det ikke skulle koste all verden.

Ikke bare penger, men i betydelig grad også *tid* er spart for elevene ved Indrebygd skole ved at trafikalt grunnkurs gis på skolen:

Leder: Det er en trafikkskole i [By] som er den nærmeste, 5 mil unna. Så foreldrene har en dobbel gevinst ved at de slipper å transportere elevene dit. Og vi som skole har kanskje den største gevinsten når ikke halve 10. klassen skal ha fridag nå og da fordi de skal til [By] og ha to timer undervisning på trafikkskolen, for da må de være borte hele dagen.

Historisk sett har altså mopedopplæring som valgfag spilt en ganske avgjørende rolle for at trafikalt grunnkurs tilbys ved de seks skolene vi har besøkt. Dette har gitt ressurser, både i form av utstyr og i form av kompetanse og interesse hos involverte lærere. Det finnes i tillegg en viktig orientering om hva elevene etterspør, og en formening om at de trenger trafikale ferdigheter. Som vi har sett, har ledelse og lærere ved to av skolene vært inne på at interessen for mopedopplæring er dalende blant elevene, noe ingen av dem beklager. Det finnes også en motivasjon for å tilby trafikalt grunnkurs i at ungdomsskoleelever trenger å øve seg opp til å bli gode trafikanter, enten de i fremtiden kommer til å være fotgjengere, syklister, mopedister eller bilister. Andre argumenter som har vært fremsatt fra skolenes side for at trafikalt grunnkurs egner seg i skolen, kommer vi tilbake til i spørsmålet om tilknytning til læreplanen og Kunnskapsløftet.

4.2 Lærerkompetanse, kvalifisering og betydning av en mulig stipendordning?

Alle skolene i utvalget har, som det også kreves, minst en kvalifisert lærer som underviser i trafikalt grunnkurs. Noen steder kan det finnes en som hjelper til med spesifikke oppgaver for eksempel ved mørkekjøring uten å være kvalifisert fra Høgskolen i Nord-Trøndelag. Det varierer langt mer hvordan skolene omtaler fremtidsutsiktene. Ved Indrebygd skulle en annen lærer i staben snart gå i gang med femdagerskurset ved Høgskolen i Nord-Trøndelag. Ved Insdal skole var to i staben kvalifiserte, det samme gjaldt Inning.

Ved Trøffelmark og ved Trugnes var kontinuiteten et større problem:

Leder: Men om [Lærer] slutter, eller om han gikk av med pensjon, da ville hele tilbudet ha ramla sammen. Jeg kunne ikke stimulere noen lærere til å utdanne seg til kjørelærere. Jeg ville ikke ha gjort det, det er jeg ganske sikker på. Selv om jeg kan beklage det, at det ikke er penger til det, så ville jeg ikke kunnet gjøre det.

Leder: Og hadde ikke [Lærer] vært der og kjørt dette, så er det ikke sikkert at vi hadde hatt trafikalt grunnkurs. Når jeg tenker på de andre lærerne vi har så er det ikke noen som kunne gå rett inn i det og overta det og drevet det. Det tror jeg ikke.

Her ser vi at både økonomi og mangel på egnede lærere kan være et hinder for kontinuitet. Ofte fremheves personlig egnethet og interesse som avgjørende for en lærer i trafikalt grunnkurs. Kanskje aller sterkest kommer dette til uttrykk ved Tramborg, som jo gjennomfører trafikkopplæring for mange skoler:

Lærer: Jeg tror at trafikalt grunnkurs det er som det var i gamle dager med prest og doktor, det var et kall, du må ha spesiell interesse, du må kunne trafikk, og det er en fordel at du kommer fra trafikkskole, politi, for det er komplisert å sette seg inn i det og være troverdig.

Leder: Og det er viktig, for når jeg tenker på at du skal begynne å utdanne lærere, jeg kjenner det fra da vi holdt på med moped, at vi hadde entusiastene hele sommeren, dette her betydde noe for dem, og så hadde vi dem som gikk rundt i fine sko og slips omtrent og som ikke turte å nærme seg mopeden og demonstrere hvordan det skulle foregå. Det var som natt og dag. Jeg tror det blir en kjempeutfordring for skolene hvis trafikalt grunnkurs skal inn.

Her kontrasteres altså de som brenner for å gi opplæring i trafikk med de som har en større avstand til det. Dette var også et poeng ved Inning:

Leder: Dette er jo veldig personavhengig.

Lærer: Ja, ikke minst.

Leder: Det må være folk som brenner for litt alternativ pedagogikk, ikke norsklæreren nødvendigvis.

Lærer: Og en som har kjørt litt motorsykkel, en må jo ha holdt på litt ute i trafikken, da.

Ikke bare mangel på interesse, men mangel på en type personlighet som egner seg, synes altså å være en hindring for kontinuitet. Når rektoren her er inne på alternativ pedagogikk er det den problemorienterte tilnærmingen han refererer til, som er beskrevet i omtalen av trafikalt grunnkurs i kapittel 1. Poenget om hvor viktig interessen og engasjementet er, har vært fremhevet av flere, som i spørsmål om kvalifisering av lærere: «*Det må være noen som brenner for dette her*». «*Uten ildsjeler hadde dette aldri gått, ble det poengtert ved en av I-skolene*».

Kanskje ikke overraskende var det ingen av skolene som benektet at en stipendordning ville ha en betydning i spørsmålet om å kvalifisere nye lærere til å ta undervisning i trafikalt grunnkurs. Det varierer noe hvor avgjørende det er, og vi har sett at en av skolene var i ferd med å kvalifisere en arvtaker eller avløser for den læreren som hadde oppgaven på intervjudtidspunktet. En av de klareste uttalelsene

om nødvendigheten av en stipendordning kommer til uttrykk fra Trugnes. Læreren viste til at det ble kostet kurs på to av lærerne noen år tidligere, hvorpå rektor resonnererte:

Leder: Ja, men det er noen år siden. Vi hadde mer penger da. Jeg er ikke sikker på om jeg hadde gjort det nå, altså. Jeg tror ikke jeg hadde gjort det nå. Og det var jo relativt kostbart, for dere dro jo til Trondheim og bodde jo der og fikk vikar, så det kosta noen tusen det.

Også rektor ved Trøffelmark mente at skolebudsjettet i dag er strammere enn før, og at det stadig blir strammere. Derfor vil det bare unntaksvis la seg gjøre å sende en lærer på et kurs som koster mange tusen kroner. Flere skoler hevder altså at økonomi er sentralt, men mangel på lærere som egner seg kan også være en årsak til at tilbudet kan komme til å opphøre. En av intervjupersonene fortalte at han hadde drevet trafikalt grunnkurs og mopedopplæring ved den skolen hvor han jobbet før, men at det bare hadde tatt en måned etter at skolen fikk ny rektor før mopedene og alt var solgt, det ble nedlagt fordi det ikke lenger var prioritert.

4.3 Hva skal til for å sikre stabilitet – ressurspersoner, veiledning, nettverk?

I samtlige samtaler ble det fremhevet som ganske avgjørende at ledelsen ved skolen støtter opp om tilbudet. Fortellingen om hvordan alt var solgt bare en måned etter at en rektor vi snakket med hadde byttet skole, underbygger dette. Under intervjuene ble ledelsens betydning i opprettholdelsen av tilbudet ofte brakt på bane. Ved Indrebygd hadde trafikalt grunnkurs blitt lagt inn som en del av den ordinære undervisningen, fordi rektor så dette som hensiktsmessig:

Lærer: I fjor kjørte vi dette på ettermiddag og kveldstid, for han rektoren vi hadde i fjor han var skeptisk til å ta det inn på skolen, så da kjørte vi på fritida til elevene.

Berit: Så det betyr at ledelsen har litt å si og da.

Lærer: Ja, ledelsen har litt å si, ikke lite heller.

Berit: For å lage rom til det?

Leder: Det er snakk om å tørre, jeg tror det er så enkelt, å bare tørre å satse på det.

Det er sånn med rusforebygging og alt sånt og, hvis kommunen bare bestemmer seg for at det skal vi ha, så får man det til. Jeg synes at trafikk bør få stor oppmerksomhet fra politikerne.

Denne rektoren viser altså til kommunepolitikere og skoleeier når det gjelder sjansen for å få trafikk på agendaen for ungdomsskolen. Dette har også vært fremme når kommunen har vært omtalt ved andre skoler. Det kan også handle om en satsing kommunen har rettet mot ungdom, som trafikalt grunnkurs kan forstås innenfor. Ved Inning ble det fortalt at representanten for skoleeier stiller seg positiv til hva de har fått til på skolen. Ved en annen skole hadde de etter sigende informert skoleeier om tilbudet uten å gå i detaljer. Vi kommer tilbake til skoleeiers innflytelse i kapittel 5.

Andre ressurspersoner eller nettverk eksternt har i liten grad vært noe tema i intervjuene ved skolene, selv om forskjellige aktører eller bekjentskaper kan være

nevnt i forbindelse med anskaffelse av utstyr og utvikling av læringsressurser. Enkelte av lærerne har nevnt at de har kontakt med medstudenter fra femdagerskurset ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, og dette kan handle om å utveksle undervisningsmateriell, men i liten grad om vilkår for stabilitet.

4.4 Hva skal til for å sikre stabilitet – integrasjon i læreplanen!

På direkte spørsmål om hva som skal til for å sikre stabilitet for trafikalt grunnkurs, finnes ett hyppig brukt argument: at trafikalt grunnkurs blir en del av læreplanen, noe som ofte oppfattes å være langt fra tilfellet i øyeblikket. Dette er ikke minst tematisert ved T-skolene, her eksemplifisert fra Trøffelmark:

Leder: Det som skal til er at det er forankra i Kunnskapsløftet, i våre planer som vi er forplikta i forhold til. Det er viktig, og da kan du også legge det inn i skoletiden, men som jeg ser det nå, så er det lite plass igjen til å gjøre ting utenom. Men det er en forankring vi må ha. Vi kjører det jo utafør skoletiden, fordi vi ikke har rom for det i dagene.

Også ved I-skoler er sammenhengen klar om at forankring i læreplanen vil føre til stabilitet, her eksemplifisert ved Indrebygd:

Leder: Skolen må ha definert at trafikkopplæringa skal være en del av undervisninga skolen skal ha for elevene. Og at noen i personalet må ha den kompetansen som kreves for det. Og da blir det faget med på en prioritert liste over den utdanninga vi kan gi støtte til, og trafikk burde stått på den lista sånn at ansatte i skoleverket vet at ved Høgskolen i Nord-Trøndelag arrangeres det ukeskurs med jevne mellomrom, og det kan vi søke og det kan vi få stipend til, kommunale stipend.

Dersom trafikalt grunnkurs var innlemmet i læreplanen ville det ha løst en vesentlig del av problemet med personavhengighet og sårbarhet for skifte i personale og ledelse. Dessuten ville det ha forpliktet til kvalifisering av lærere.

Et spørsmål som var stilt forut for denne undersøkelsen, var: Hvor stabil oppleves ordningen – eventuelt hvor sårbar og personavhengig oppleves den? Etter å ha gjennomført intervjuene kan det bekreftes at ordningen oppfattes som sårbar. Vi har sett at en skole tegner til å måtte legge ned tilbudet ved neste korsvei, det vil si at alt trolig vil komme til å rakne når den læreren som driver det i dag, måtte finne på å slutte. Ved andre skoler skinner det også igjennom at en ser seg avhengig av de personene som holder det oppe, og det ligger ikke nødvendigvis noen oppfatning av at ordningen er sårbar så lenge de ikke har tenkt å gi seg. Det som i aller høyeste grad vil sikre stabilitet er at trafikkopplæringen blir en del av læreplanen. Ved mange av skolene mener man at dette ikke er tilfellet i dag. I neste kapittel skal det handle om forholdet mellom trafikalt grunnkurs og Kunnskapsløftet.

5 Kunnskapsløftet og trafikalt grunnkurs

I utgangspunktet kan vi forvente at en ved I-skolene og T-skolene har forskjellig syn på om trafikalt grunnkurs er forenlig med Kunnskapsløftet. De skolene som finner rom for trafikalt grunnkurs innenfor den ordinære undervisningen (I-skolene), kan forventes å argumentere for at det er i overensstemmelse med mål i Kunnskapsløftet, mens skolene som arrangerer trafikalt grunnkurs utenfor skoletid (T-skolene) vil ha et annet syn. I det følgende skal vi referere synspunktene. Vi skal også referere fra svar på spørsmål om trafikkopplæringens plass i skolen og i konkurranse med andre oppgaver som skolen blir utpekt til eller forventet å håndtere. Dette er spørsmål som har vært stilt til både T-skoler og I-skoler. Til slutt gjengis synspunkter på hvorvidt og eventuelt hvordan trafikalt grunnkurs kan bidra til å redusere frafallet i videregående opplæring.

5.1 Skoler med trafikalt grunnkurs innenfor skoletiden

Vi skal først ta for oss resonnementene ved I-skolene for at trafikalt grunnkurs betraktes som forenlig med Kunnskapsløftet, før vi ser nærmere på hvordan det organiseres i timeplanen og hvilke signaler skolen har fått fra skoleeier om integrasjonen av trafikalt grunnkurs.

5.1.1 Hvilke mål i Kunnskapsløftet relateres til trafikalt grunnkurs?

Ved Insdal skole er det særlig læreplanens generelle del som trekkes frem, og stikkordet allmennkunnskap, men lærer og rektor går også videre:

Lærer: Trafikkunnskap er forenlig med læringsmål i mange fag, allmennkunnskap ligger i bunnen for alt. Læreplanen generell del, der er det utrolig mye å hente, refleksjon, holdningsskapende kurs. Det er lett å finne rom for det i planene hvis man går litt videre på det. Det står ikke så mye som kan kobles direkte til det, men det er et

temaområde som kan integreres. Førstehjelp, lokalkunnskap, ... Det går også på tvers, det kan sees som et tverremne.

I en annen sammenheng trakk også rektor frem poenget om allmenndannelse:

Leder: Det er med på å berike elevens opplevelse av at skolen er interessant, er med på å gi allmennkunnskap sin nytte. Også i forhold til entreprenørskapsarbeidet.

Lærer: Vi har rom for dette, det er en del av allmenndannelsen.

Ved Indrebygd skole ble det stille et øyeblikk da spørsmålet var stilt om hvordan trafikalt grunnkurs relateres til mål i Kunnskapsløftet, før rektor uttalte:

Leder: Har du ikke et annet spørsmål? [latter] Det er ikke noe problem å gjøre det, uten at vi skal fortelle nøyaktig hvor, så står det at vi skal ha trafikkopplæring. [...] så det er ikke noe problem å drive med forskjellige andre aktiviteter, som det står i Kunnskapsløftet at skolen bør gjøre noe med, alt fra friluftsliv til trafikk og rusforebygging. Det er ikke noe problem å bruke tid til det, og når trafikk er noe de vil at elevene skal få, så gjør vi det.

Berit: Noen får det til, og andre sier at det er veldig vanskelig.

Leder: Jeg skjønner hvorfor det kan være vanskelig for som jeg sa, vi bruker noe på det, det koster noe. Og så skal du forsvare det overfor politiske myndigheter og de som regulerer regnskap og sånt.

Hvordan kabalen går opp med hensyn til bruk av tid, hadde denne rektoren nøye regnet ut, men dette er tema i neste avsnitt. Vanskeligheter med å finne forbindelseslinjer mellom læreplanen og trafikalt grunnkurs, ble også poengtert ved Inning skole:

Leder: Vi syns at trafikk sikkerhetsarbeidet er blitt borte fra ungdomsskolen. Det står veldig lite om det i planen, det eneste er lite grann i naturfag, og ellers står det ikke noe særlig om trafikk andre steder. Og dette er jo et viktig område. Det er noe med at elevene er trafikanter nå uansett om de skal ta lappen eller ikke. Så vi ser litt mer bredt på trafikalt grunnkurs enn akkurat at vi skal ut og øvelseskjøre neste uke. Og derfor kan vi trekke det inn i skolen. [...] Og vi har sett at det er ganske mange kompetansemål som kan knyttes opp til de temaene som vi jobber med i trafikalt grunnkurs.

Senere i samtalen kom vi tilbake til hvordan skolen hadde annonsert tilbudet overfor foreldrene med henvisning til målene i Kunnskapsløftet:

Leder: Nå husker jeg ikke akkurat hva det står, men ...ja, skal gi en bred forberedelse til livet. For samvirke og samhold i samfunnsliv. Og atferd og væremåte. Ruste elevene til å ta del i de voksnes verden og med de forutsetningene den enkelte elev møter med. Ja, det er jo som skrevet for trafikalt grunnkurs! [latter] Ja for vi har jo elever som blir overkjørt i fotgjengerfeltet her borte og hvis de kan få med en ballast herfra som gjør at de kan unngå å komme opp i ulykker og bli mer observante og hensynsfulle, og aktsom både som fotgjenger og syklist og sjåfør på moped og bil, så har vi det der.

Med unntak for enkelte tema i naturfag, er det læreplanens generelle del som fremfor alt oppfattes å åpne for trafikalt grunnkurs, det kan også gjøres til et tverrgående emne, det kan kobles til entreprenørskap, lokalkunnskap eller satsinger for å få ungdom til å ville bosette seg på stedet som voksne, dessuten til holdningsskapende arbeid mot rus.

5.1.2 Hvordan har skolene funnet rom for det – hvilke fag og timeressurser brukes?

At trafikalt grunnkurs oppfattes som et tverrgående tema gjenspeiles også i bruken av timer og fag. Rektoren ved Indrebygd skole redegjorde for dette:

Leder: Og når en ser på timetallet vi skal ha i de forskjellige fagene, så har vi på timeplanen vår RLE, religion, livssyn og etikk, så har vi 14 timer mer enn det vi skal ha når vi kjører med to timer i uka. I norsk har vi 30 timer mer enn det vi skal ha når vi kjører med fem timer norsk hver uke. I alle tre årstrinnene våre. Det betyr at det i løpet av et skoleår, hvis en ikke gjør noe annet enn det å ha fag, så får elevene mer timer i de aller fleste fagene. Hos oss er det kun naturfag hvor vi har en time for mye. Så naturfagtimer burde ikke brukes til trafikk.

Et tilsvarende regnskap ble skissert for bruk av lærerne arbeidstid og på en slik måte at kabelen gikk opp, godt og vel. Ved Insdal skole, hvor det jo var poengtert at trafikalt grunnkurs kan betraktes som et tverrgående tema, var den konkrete plasseringen av timene ikke særlig komplisert:

Lærer: Det er relatert til kroppsøving, matte og naturfag, og til utdanningsvalg, men vi er ikke så nøye på at det legges i akkurat de timene, det er heller omvendt: vi ser på hvor vi kan hente timer, ikke hvilke fag som er beslektet.

En stund, fortalte denne læreren, ble trafikalt grunnkurs lagt inn i faget utdanningsvalg som utprøving av utdanningsprogrammet teknologi og design i videregående opplæring, men det fikk ingen ordentlig plass. En tid var det lagt inn i klassens time, mens de gjennom de siste to årene hadde brukt tid fra ordinære fag i skolen.

Ved Inning skole var koblingen til kompetansemål mer eksplisitt når spørsmålet var hvilke fag som blir brukt:

Berit: Hvilke fag eller timeressurser bruker dere til dette?

Leder: Siden vi legger det opp sånn som vi gjør, så tar vi fra alle fag. For kurset går over tre dager, og hvis kurset er på mandag og de ikke har gym den dagen, så tar vi ikke av gymmen. Det er en dag i løpet av et treårsløp, som vi løser opp. Så det er litt vilkårlig. Men det er fokus på at det er RLE, samfunnsfag, gym og naturfag og matte.

Lærer: Som kan relateres til trafikalt grunnkurs.

Leder: Vi har tatt kompetansemål fra de fagene som dekker det innholdet vi har i trafikalt grunnkurs.

Å avholde trafikalt grunnkurs innenfor faget utdanningsvalg eller klassens time, er sannsynligvis vanskeligere å begrunne, og vi ser at den skolen som har forsøkt dette,

har gått over til å bruke andre timer. Timene som brukes er gjennomgående timer som kan relateres til innholdet i grunnkurset, eller at innholdet i trafikalt grunnkurs kan relateres til kompetansemål i noen bestemte fag. Selv uten retningslinjer for hvordan dette skal gjøres, kan det synes som disse tre I-skolene på intervjudtidspunktet hadde funnet frem til noen lunne den samme løsningen.

5.1.3 Signaler fra skoleeier

Ved Inning skole ble det fortalt at representanter for skoleeier var positive til skolens satsing på trafikalt grunnkurs og samtykket til forståelsen av at dette ligger innenfor den generelle delen av læreplanen og er i overensstemmelse med et dannelsesperspektiv.

Ved Indrebygd skole har vi sett at rektor viste til kommunepolitikernes meninger om kostnader i forbindelse med integrasjonen av trafikalt grunnkurs i skoletiden, men på direkte spørsmål om hvilke signaler de hadde fått fra skoleeier, svarte læreren at de aldri hadde hørt noe negativt, og rektor forklarte:

Leder: Det er vi som har drevet det. Kommunen har knapt noen saksbehandling for dette. Og innenfor budsjettet så gjør vi brukbart som vi vil, bare det ikke går utover det totale budsjettet vårt.

Ved Insdal ble det også fremhevet at skolen har en stor grad av selvstyre:

Leder: Med en slik flat struktur som vi har, så er det litt opp til hver enkelt skole. Rektor er nesten suveren i dag. Og så lenge vi mener at dette er en positiv ting, og vi har foreldrene bak oss, så er det ingen som stopper oss i dette. Det er ingen som vil si nei hvis vi mener det er viktig.

At skolen gjør som den vil, med mer eller mindre eksplisitt bifall fra skoleeier, er det bildet som tegnes. Vi skal i avsnitt 5.2.2 se at dette også er situasjonen ved T-skolene.

5.2 Skoler med trafikalt grunnkurs i tillegg til skoletiden

Det vesentligste spørsmålet til de tre aktuelle skolene innenfor det temaområdet vi behandler i dette kapitlet, var hvordan de vurderte forholdet mellom trafikalt grunnkurs og Kunnskapsløftet. De fikk også spørsmål om signaler fra skoleeier om at skolen la til rette for trafikalt grunnkurs etter skoletid.

5.2.1 Diskusjoner om hvorvidt trafikalt grunnkurs kan knyttes til Kunnskapsløftet

Lederen ved Tramborg reflekterte over eksempler på gode formål som presser på for å få plass i skolen, samtidig som lærere hevder at det går ut over undervisningen. I denne sammenheng pekte han på viktigheten av at trafikalt grunnkurs er forankret i læreplanen.

5 Kunnskapsløftet og trafikalt grunnkurs

Leder: Og jeg tror at hvis man skal få trafikalt grunnkurs på plass i grunnskolen, som Vegdirektoratet ønsker, så vidt jeg har forstått, så må det stå helt spesifikt i Kunnskapsløftet på 10. trinn: trafikalt grunnkurs. Men sånn som nå når vi må leite med lys og lykte og ja, vi kan snike inn et emne der og vi kan snike inn et emne der for at vi klarer å finne et alibi, så blir det straks mer plundrete.

Da problemstillingen ble presentert under intervjuet ved Trøffelmark skole, om at noen skoler finner rom for trafikalt grunnkurs innenfor Kunnskapsløftet, mens andre mener at det ikke har noe med Kunnskapsløftet å gjøre, repliserte læreren:

Lærer: Det skjønner jeg ikke hvor de kan finne det hen.

Leder: Det er veldig mange temaer vi skal innom, men å gjennomføre trafikalt grunnkurs og si at det er forankra i Kunnskapsløftet, det mener jeg er helt feil. For dette går jo også på praktisk bruk av bil, du skal ha mørkekjøring, sånne ting. Da må man ha en presisering i Kunnskapsløftet om at dette skal være obligatorisk for elever i ungdomsskolen. Og det er det ikke.

Lærer: Og så kan du si at førstehjelp det hører med i noen fag, men det er å spisse og finne ting. For førstehjelp i trafikalt grunnkurs, det er et helt spesielt kurs, uansett om det er leger eller sykepleiere, de må ha kompetanse i førstehjelp i trafikalt grunnkurs for å undervise i førstehjelp på trafikalt grunnkurs. Helt spesielt, helt spesielt. Det er veldig bra retta mot trafikken.

At verken lærer eller rektor ved denne skolen kunne se trafikalt grunnkurs som en del av Kunnskapsløftet, forhindrer ikke at de mente at trafikk har en plass i skolen og kan aktualiseres i en rekke ulike fag. Ved Trugnes skole så de heller ikke noen sammenheng mellom trafikalt grunnkurs og Kunnskapsløftet:

Berit: Hadde det vært mulig å tenke trafikalt grunnkurs inn i Kunnskapsløftet, altså forstå det som en del av Kunnskapsløftet?

Lærer: Nei, så kreativt tror jeg ikke at vi klarer å lese den planen, rett og slett, måtte bli ett eller annet i generell del om holdningsskapende og nyttige samfunnsborgere, men da blir det så søkt. Det å definere det inn, det ser jeg som vanskelig. Jeg har finlest for å prøve å få det til, men jeg tror ikke det er relevant, altså.

Berit: Og det ville være nødvendig for at det skal være en del av skoletiden.

Lærer: I skoletida? Det blir vrient uansett, for da må vi kutte ut egenandelene, og da detter jo finansieringa rett ut.

Leder: Men hvis det hadde vært i læreplanen, så måtte vi ta det inn i skoletida. Og da ville jo egenandelene vært borte.

Lærer: Da hadde vi hatt rammer for det.

Leder: Da hadde vi hatt rammer for det. Eller da hadde vi måttet presse det inn i de rammene vi har.

Ved alle de tre T-skolene blir det fortalt at de synes det er vanskelig å se at trafikalt grunnkurs kan sees som en del av Kunnskapsløftet. Ovenfor, i avsnitt 5.1.1 har vi også sett at de skolene som har valgt å definere det inn under Kunnskapsløftet også har gitt uttrykk for at dette ikke er helt enkelt. Det synes med andre ord ikke å være noen veldig stor forskjell på hvordan spørsmålet vurderes ved T-skoler sammenlignet med I-skoler, til tross for at det har konsekvenser for finansiering, bemanning og ansvarsforhold med hensyn til tilsynsmyndighet, som beskrevet i kapittel 1.

5.2.2 Signaler fra skoleeier

Spørsmålene om signaler fra skoleeier på arrangementet med å holde trafikalt grunnkurs, handler ikke om rammer og timer ved T-skolene på samme måte som ved I-skolene. Fra Trøffelmark ble det fortalt:

Leder: Vi har ikke diskutert det så veldig mye med skoleeier. Det er egentlig vår avgjørelse, og vi har diskutert det, skolene imellom, og vi er blitt enige om hvordan vi kan gjøre ting. Men vi har sagt at vi har tilbudet.

Lærer: Og vi har ikke fått innvendinger fra skoleeier.

En betydelig grad av likegyldighet tenkes inn i skoleeiers forhold til temaet ved en av de andre T-skolene.

Berit: Hvordan har diskusjonen vært med skoleeier om trafikalt grunnkurs? Har de involvert seg i det? Har dere aksept for det?

Leder: Skoleeier bryr seg ikke om det, for å si det sånn. Jeg tror at hvis man pressa den kommunalsjefen som har ansvaret for skole på å ta stilling til det, så ville vedkommende bare trekke på skuldrene, helt likegyldig til akkurat det, helt fint hvis dere får det til, men det ligger jo ikke innafor læreplan eller forskrifter til opplæringsloven eller noen ting.

Ved den siste T-skolen, blir det også pekt på at skoleeier trolig ikke har satt seg inn i dette.

Alt i alt fremstår skoleeier som en relativt passiv part som eventuelt synes det er fint at skolen får det til. Vi finner imidlertid eksempler på at en spesiell satsing i kommunen eller regionen, når den er rettet mot ungdom, kan forplikte kommunen på en slik måte at argumenter om å gi trafikalt grunnkurs til ungdomsskoleelever er vanskelig «å vri seg unna». Det er ved en av I-skolene dette har vært tematisert, noe som neppe kommer av måten trafikalt grunnkurs er organisert på, men mer på grunn av demografiske forhold og fraflyttingsproblematikk som berører lokalmiljøet ved denne spesifikke I-skolen.

5.3 Grenser for skolens oppgaver og ansvar?

Før gjennomføringen av intervjuene ble det planlagt å bringe på det rene hvordan spørsmålet om integrasjon av trafikalt grunnkurs under Kunnskapsløftet hadde vært drøftet internt ved skolen og i relasjon til skoleeier, hvordan prosessen hadde forløpt og hvem som hadde deltatt, hvilke hindringer de eventuelt hadde møtt. Som vi har sett i det foregående, synes det som den enkelte rektor fremstår som autoritativ i disse spørsmålene. I avsnittene om signaler fra skoleeier kommer det frem at både for T-skoler og for I-skoler finnes stor aksept fra skoleeiers side for det synet skolen har og for de tolkningene som gjøres om hvordan trafikalt grunnkurs kan eller ikke kan relateres til Kunnskapsløftet. Også med hensyn til tilbudet om trafikalt grunnkurs utenfor skoletiden, omtales skoleeier som fornøyd med at skolen får det til.

Som en erstatning for mer dyptpløyende spørsmål om hvordan prosessene hadde forløpt, ble det stilt et ganske overordnet spørsmål, til I-skoler så vel som til T-skoler, og det ble formulert omtrent slik:

Berit: En kan hevde at det er veldig mange gode formål skolen blir utpekt til å ivareta. Det finnes veldig mange store oppgaver i samfunnet som man gjerne overleverer til skolen og sier dette må skolen ta seg av. Også trafikkopplæring. Så kan man innvende: Kanskje skulle skolen ta seg av helt andre ting, som å lære elever å lese og skrive. Har dere kommentarer til det?

Læreren ved Inning skole ga uttrykk for at det ikke er noen motsetning i dette, og at skolen fint kan gjøre begge deler. Rektor ved Trøffelmark skole kommenterte spørsmålet fra flere innfallsvinkler:

Leder: Ja, det er veldig mye som presser på som skal inn i skolen, og bare du hører nyhetene en uke eller to så får du høre at det skal inn i skolen og det skal inn i skolen. Det er ikke måte på. Og vi har Kunnskapsløftet som vi er forplikta i forhold til, der MÅ vi oppfylle. Men vi skal også oppdra ungdommene til å bli samfunnsmennesker, læreplanen tar inn at du skal bli et helt menneske, og der kan du ta inn det meste av det som kommer og presser på, men det hører jo sammen. Og vi er nødt til å forholde oss til det som skjer i samfunnet også. Vi kan ikke si at vi bare skal drive med lesing og regning og ikke gjøre noe annet. Og det er en helt naturlig del av skolen at vi bidrar til å øke kompetanse, og at de blir mennesker som fungerer ute, det er det vi skal. Så må man koble det ene mot det andre, og man kan jo koble det sammen. Et tema i lesing kan handle om trafikk. Og så tar du noe i samfunnsfag som er naturlig, økonomi, hva som helst. Så du kan koble veldig mye.

Det er åpenbart at også en T-skole kan finne plass til temaet trafikk innenfor skoletiden, om ikke nødvendigvis de spesifikke elementene mørkekjøring og førstehjelp i trafikalt grunnkurs, som de ved denne skolen oppfatter som noe ganske spesielt, slik vi allerede har referert. Ved Tramborg skole var prioriteringen klar:

Leder: Trafikkskader er den største helsetrusselen for barn og ungdom. Det er den neste største forbruker av helseressurser i Norge totalt sett, nest etter hjerte- og karsykdommer. Da føler jeg at da begynner vi å plassere de samfunnsmessige utfordringene. Og jeg tror jeg ville skrella vekk en hel del andre ting og løfta trafikk inn. For alle mennesker kjenner trafikk på kroppen, og ikke minst alle lærere har jo kompetanse i forhold til trafikk. Det har de vokst opp med siden de var spedbarn. Jeg har aldri skjönt hvorfor det skal være så forbaska vanskelig å undervise i trafikk i skolen.

Dette ble opptakten til poengterte synspunkter fra lærerne som deltok i samtalen, om det de mente var mangel på motivasjon og satsing for større trafikksikkerhet. Rektoren ved Indrebygd var ikke med på at trafikalt grunnkurs kan betraktes som noe eksternt til den undervisningen skolen driver eller at det skulle oppfattes som en henstilling utenfra. Også ved Insdal syntes det som de allerede hadde tatt et klart standpunkt om at trafikalt grunnkurs hører hjemme i skolen.

Ved Trugnes var det en større skepsis til hvilken betydning trafikkopplæring, trafikalt grunnkurs eller mopedopplæring egentlig har, spesielt overfor de ungdommene som har stor risikovillighet. Dette temaet kommer vi tilbake til i neste kapittel, når vi tar for oss uttalelser om innhold og metode i undervisningen.

Det er neppe overraskende at en ved disse seks skolene har tatt et klart standpunkt om at trafikalt grunnkurs er noe ungdomsskoleelever bør få. Dette begrunnes på forskjellig vis, det vises til ulykkesstatistikk, det handler om å dyktiggjøre ungdom som trafikanter uansett hvordan de i fremtiden vil komme til å delta i trafikken. Vi har også sett at trafikkopplæringen tolkes som en del av skolens samfunnsoppdrag, at det handler om å tilføre kompetanse og bidra til at elevene blir dyktiggjort til å fungere i samfunnet. Hva en mener om saken ved andre skoler som ikke har trafikalt grunnkurs, har vi ikke undersøkt.

5.4 Kan trafikalt grunnkurs bidra til å hindre frafallet i skolen, og på hvilke måter i så fall?

Denne overskriften angir det siste temaet vi skal ta for oss relatert til grunnkursets plass innenfor skolen. Ofte når dette spørsmålet ble stilt under samtalen med lærer og rektor ved den enkelte skolen, ble det først uttrykt tvil, og hevdet at «så langt kan vi vel ikke trekke det». Rektoren ved Inning skole tok til orde for å betrakte dette spørsmålet som en del av en større debatt:

Leder: Jeg tror ikke det er noen sammenheng der. Men hadde vi fått noen av disse valgfagene tilbake, og fått en mer praktisk opplæring eller en mer praktisk-teoretisk opplæring for en del elever, så ville det ført til mindre frafall. Men ikke trafikalt grunnkurs i seg selv.

Det at trafikalt grunnkurs er praktisk rettet ble også fremhevet som positivt i samtalen ved Trøffelmark skole. Ved Insdal skole ble det pekt på at for elever som er lei av lekser og i en ungdomsskole som gir altfor lite praktisk opplæring, gir trafikalt grunnkurs elevene håp. Ved Trugnes foregikk det litt høyttenkning om hvordan trafikalt grunnkurs kanskje kan være begynnelsen på en motivasjonsrekke for et yrkesvalg, på den måten at en elev finner ut at det å kjøre bil eller trailer passer ham eller henne bedre enn for eksempel gruppearbeid, og samtalen fortsatte:

Lærer: Men dette er jo et tilbud som kommer i tillegg. Du velger ikke vekk noe du ikke trives med for å få noe du trives med, du fortsetter jo med alt det obligatoriske.
Leder: Men det kan være en erfaring for enkelte å se at: Jeg kan hvis jeg vil, jeg har ikke problemer med å møte på obligatorisk kurs, frammøte, være tilstede 100 prosent, levere prøven, skjønne stoffet, reflektere og gjennomføre, det har jeg greid på trafikalt grunnkurs. Det er på en måte en suksesshistorie når det gjelder læringsarbeid for enkelte. Det kan være noe du kan forsterke når det er noen du ser er litt svake. Det kan du anerkjenne og si: Du kan hvis du vil, du kan bare bestemme deg for noe og så kan du gjennomføre det.
Lærer: Ja, helt klart. De er presise, de gjennomfører, de mestrer, de består. Og det er bra.

Leder: Og det er jo en positiv læringserfaring i stedet for å gå igjennom alle åra hvor du bare feiler og bommer og bare nederlag på nederlag.

Ved Tramborg arbeides det allerede på grunnlag av en erkjennelse om at ulike former for trafikkopplæring innenfor trygge rammer kan være et godt tilbud til elever som står i fare for eller allerede har sluttet i videregående skole. Senteret tar imot ungdom til ulike typer aktiviteter, ved siden av tilbudet om trafikalt grunnkurs til elever ved ungdomsskolene i kommunen. Med hensyn til trafikalt grunnkurs ble det uttalt at det er bra for elever som strever med å møte kravene i skolen.

Leder: Med trafikalt grunnkurs har de bevist for seg sjøl og andre at de kan få til noe hvis de bare vil.

Ved Indebygd skole ble det formidlet en viss tvil om dette er sammenhenger som lar seg påvise eller dokumentere, men det ble pekt på at når noe positivt skjer i skolesituasjonen og elever opplever mestring, vil det ha positive ringvirkninger.

Fra samtalene med lærer og rektor ved de seks skolene, kan vi oppsummere at det ikke finnes noen som påstår at det finnes en direkte sammenheng mellom trafikalt grunnkurs og redusert frafall i videregående opplæring. Vi har imidlertid sett at når trafikalt grunnkurs tolkes inn i en større sammenheng og sees som et eksempel på praktisk orientert opplæring, faller det inn i pågående debatter om forholdet mellom teori og praksis på ungdomstrinnet. Praktisk orienterte arbeidsmåter fremholdes av enkelte som et forsømt område på ungdomstrinnet, slik dette er utformet i dag. Innenfor denne konteksten etableres det en logisk sammenheng mellom trafikalt grunnkurs og redusert frafall i videregående. Det positive i at elever opplever mestringsfølelse og får anerkjennelse for at de innfrir i trafikalt grunnkurs, vurderes også som verdifullt for de elevene som sliter med å møte kravene i de ordinære fagene på ungdomstrinnet. På denne måten fremstår trafikalt grunnkurs som en praktisk orientert opplæring som kan gi elever som mest av alt trenger det, mestringsfølelse og tro på egne evner. Vi har ikke undersøkt om trafikalt grunnkurs har en slik effekt, noe som ville kreve et helt annet forskningsdesign enn vi opererer med her. Men vi har gjengitt synspunkter som flere lærere og rektorer har, ved skoler som gir tilbud om trafikalt grunnkurs, om at det finnes en slik sammenheng.

5.5 Oppsummerende drøfting

For lærere og rektorer som vi har snakket med, synes det å være nokså vanskelig å argumentere for at trafikalt grunnkurs kan tolkes inn i Kunnskapsløftet. De tre T-skolene har alle trukket den slutningen at dette ikke lar seg gjøre. Spesielt er det vanskelig å hevde at Kunnskapsløftet gir rom for de spesifikke elementene, som mørkekjøring og førstehjelpskurs. Det hører med til saken at grunnlaget for egenandelen ville falle bort dersom trafikalt grunnkurs skulle oppfattes å være inneholdt i læreplanen, men det pekes også på at dette ville gitt andre rammer og forpliktelser enn i dag, også for skoleeier.

For I-skolene synes det heller ikke som spørsmålet om forbindelser mellom trafikal grunnkurs og Kunnskapsløftet er enkelt å påvise, men det er gjennomgående læreplanens generelle del det henvises til. I spørsmål om hvilke kompetansemål i Kunnskapsløftet som trafikal grunnkurs relateres til, finner imidlertid koblingen til ordinære skoletimer sin begrunnelse ved et par av I-skolene.

Stor grad av autonomi overfor skoleeier i spørsmålet om skolens tilbud om trafikal grunnkurs formidles både fra I-skoler og fra T-skoler. Noen ganger har det vært pekt på fravær av kritikk eller spørsmål som en implisitt aksept fra skoleeiers side. Andre ganger har det vært fortalt om anerkjennelse og ros fra skoleeier. Vi vet fra annet hold at det finnes betydelig variasjon i hvordan skoleeier involverer seg og følger opp utviklingstiltak eller implementering av reformen Kunnskapsløftet i skolen (Møller mfl. 2009). Et vesentlig skille synes å gå mellom kommuner med en eller noen ganske få grunnskoler med ungdomstrinn og kommuner med mange skoler (Borgen & Lødding 2009). I vårt utvalg av skoler som gir tilbud om trafikal grunnkurs, finnes en viss variasjon i hvor mange skoler som hører inn under samme kommune. Til forskjell fra implementering av elementer i Kunnskapsløftet, er imidlertid tilbudet om trafikal grunnkurs noe kommunene ikke er pålagt verken å overvåke eller kvalitetssikre.

T-skoler og I-skoler synes også å være nokså samstemte når det handler om skolens ansvar for at ungdom tilegner seg gode ferdigheter og holdninger i trafikken, og dette sees som forenlig med skolens samfunnsoppgave i å utruste ungdom med kompetanse for et voksenliv. Trolig kunne vi ha fått et større spekter av synspunkter på dette dersom skoler som ikke har tilbud om trafikal grunnkurs, hadde inngått i utvalget.

Et spørsmål om det finnes en sammenheng mellom trafikal grunnkurs og redusert frafall i videregående opplæring, blir bekreftet ved skolene i det øyeblikket dette settes inn i en større sammenheng. Når trafikal grunnkurs oppfattes som et eksempel på praktisk orientert opplæring, hevder rektorer og lærere at dette er hva enkelte elever særlig trenger for å få mestringfølelse og tro på egne evner. Dette synes å henge sammen med en oppfatning om at ungdomstrinnet er blitt for teoretisk, som i poengteringen av at de tradisjonelle valgfagene og praktisk-teoretisk opplæring er blitt borte fra ungdomstrinnet. Slike synspunkter kommer også til uttrykk i St.meld. nr. 44 (2008–2009) *Utdanningslinja* i forbindelse med lanseringen av det nye arbeidslivsfaget på ungdomstrinnet (ibid.: kapittel 2.3.2). Problemorientert undervisning, som er den anbefalte arbeidsmåten i trafikal grunnkurs, skal stimulere til elevaktivitet gjennom deltakelse i diskusjon og dialog. Elementer som førstehjelp og mørkekjøring gir grunnlag for å bruke andre læringsarenaer enn klasserommet. Dette er også kjent fra annen praksisrettet opplæring, hvor målet med arbeidsformen gjerne er å etablere eller synliggjøre for elevene forbindelsen mellom begrepsmessige og teoretiske oppgaver i klasserommet og spørsmål som er reelle og har betydning i verden utenfor (Caspersen m.fl. 2011). Om de elevene vi har snakket med har vært påvirket av argumenter om at ungdomstrinnet er blitt for teoretisk orientert, vites ikke, men vi skal se i kapittel 6 og 7 at elevene ved flere av skolene uttrykker motivasjon for trafikal grunnkurs nettopp med den begrunnelsen at dette er noe de ser at de har bruk for, til forskjell fra mye annet de holder på med i ungdomsskolen.

6 Innhold, metode, koblinger til andre fag

Hvordan temaer i trafikalt grunnkurs blir koblet til ordinære fag i skolen er en viktig problemstilling som skal belyses mot slutten av dette kapitlet. Vi skal også ta for oss hvordan lærere ved skolene omtaler arbeidsmåten i grunnkurset med vektlegging av fortrinn de har sammenlignet med en trafikkskole. Vi vier en del plass til hva lærere mener om hvilke metoder og temaer som fanger elevene mest i sammenligning med hva elevene mener om samme sak. Først skal vi kort referere hva lærerne har fortalt om hvilke læringsressurser de bruker.

6.1 Hvilke læringsressurser brukes?

Ulike læringsressurser er i bruk under trafikalt grunnkurs. Det kan synes som det varierer noe hvor kostbart utstyret er. Ved flere av skolene har læreren utviklet et opplegg ved hjelp av PowerPoint, noen ganger viser de til at de har samarbeidet med andre i utviklingen av dette, en medstudent fra kurset ved Høgskolen i Nord-Trøndelag som en har holdt kontakt med i ettertid, nevnes ved et par av skolene. En lærer ved Inning fortalte om læremidlene:

Lærer: Du nevnte ordet læremidler, det er ikke noen egen bok i dette faget. Og vi har lagd et opplæringssystem som dekker målene med kurset, og vi bruker jo mye nettet og mye diskusjoner og trekker opp problemstillinger. Samtidig som det er viktig å få med den grunnleggende trafikkopplæringen når de skal begynne å øvelseskjøre, slik at de vet hva skiltene betyr. Og om de skal kjøre på venstre eller høyre side av veien og sånne ting. Sånn sett det helt fundamentale for den kjøreopplæringen de skal begynne på.

Ved Indrebygd ble flere inspirasjonskilder nevnt for utviklingen av læremidler:

Lærer: Vi har ikke så veldig mye, men jeg har lagd en del sjøl, for eksempel PowerPoint som vi bruker. Jeg har vært på en del kurs oppigjennom tida på Trygg Trafikk og fått en del tips om læremidler der. Vi har ikke så mye praktiske læremidler.

Jeg skulle gjerne vist situasjoner i praksis. På Høgskolen i Nord-Trøndelag sa de at vi gjerne må bruke lekebiler som småunger bruker, og det finnes noen matter som man kan legge på golvet og man kan kjøre og skape situasjoner.

Den viktigste mangelen som denne læreren poengterte var en oversikt over hva som finnes, slik at han kunne vurdere å ta i bruk noe nytt. Han mente dessuten at stoff fra lokalpressen egnet seg når han ville aktualisere stoffet. Læreren ved Trøffelmark skole oppsøker gjerne steder hvor elevene kan observere trafikk, for eksempel en rundkjøring, og på denne måten får han vist situasjoner i praksis. En noe annen situasjonsrapport ble gitt ved Tramborg:

Lærer: Vi har alt som skal til. Vi har det siste og det beste og i det hele tatt.

Også ved Insdal ble det snakket om avansert utstyr:

*Berit: Hvordan er situasjonen med hensyn til utstyr for gjennomføring av trafikalt grunnkurs? Har dere det dere trenger, eller er det noe dere savner?
Lærer: Vi har smart board i klasserommet, den er fin å bruke. Det er en tavle, du kan tegne med piler og med tusj på bilder i PowerPoint. Elevene har ikke noen lærebok, det er PowerPoint-presentasjonen som er læreboka. Det finnes også en del videosnutter, vi kan bruke flip over, tavle ..., det er ikke mye utstyr som trengs, egentlig, men det er greit å ha den PowerPoint-presentasjonen.*

Det ble også vist til at det legges opp til mye diskusjon, og at innholdet i trafikalt grunnkurs ikke krever noen lærebok. Uansett ser vi at PowerPoint er en viktig læringsressurs og at denne har vært utviklet av læreren selv, eventuelt i samarbeid med andre som underviser i trafikalt grunnkurs.

6.2 Om skolens særlige fortrinn for å gi trafikalt grunnkurs

I kapittel 1 er læreplanen i trafikalt grunnkurs omtalt, og der fremgår det at kurset er ment å fremme forståelse for trafikk som system. Blant annet skal selvinnsikt og evne til selvkritisk vurdering oppøves. Metoden, problemorientert undervisning, er ifølge læreplanen for trafikalt grunnkurs særlig godt egnet når det er tale om arbeid med holdninger og motivasjon (Statens vegvesen 2004). Videre heter det om problemorientert undervisning som metode at den kan oppfattes som mindre effektiv enn formidling, og at den er krevende ettersom læreren må sette seg selv mer i bakgrunnen, samtidig som han må være åpen for alle innspill. Metoden er forenlig med gruppearbeid og dialog, og læreren må bruke spørreteknikker som oppmuntrer til deltakelse (ibid.).

Vi har støtt på argumentet om at ungdomsskolen og lærere som jobber med elever på dette alderstrinnet, er i en spesielt gunstig posisjon med hensyn til å drive frem slike prosesser. Ikke minst ved Inning skole ble dette vektlagt:

Leder: Vi kjenner elevene. Og elevene kjenner hverandre. Det gjør at vi får bedre prosesser i de diskusjonene trafikalt grunnkurs legger opp til om en del etiske valg man skal gjøre og sånne ting.

Lærer: Trafikalt grunnkurs har jo en læreplan, og vi følger jo den. Men fordi vi er lærere så gjør vi det kanskje på en litt annen måte enn trafikkskolen. Jeg tror nok vi har store fordeler der.

Leder: Ja, vi er jo utdannet pedagoger.

Lærer: For den tilbakemeldingen vi har fått fra elevene, den er positiv. Til og med ordet spennende har vært brukt. Det er sjelden.

Ved Trugnes skole ga læreren et lite innblikk i hvordan diskusjonene omkring etiske spørsmål kan forløpe og hva som er lærerens utfordring i denne sammenhengen:

Lærer: Det ligger jo tjuvt utpå noen ganger hva som er det riktige svaret, dessverre, men det er ikke entydig. Det er vel så mange gutter som jenter som ytrer seg i hvert fall. Men i en del av temaene så skinner det vel igjennom hva det er lurest å si, men jeg prøver å unngå de verste snublefellene da. Ganske mange synes at det er greit å ta en forsikringssvindler, for eksempel, for alle kjenner jo noen som har gjort det. Det blir fine diskusjoner, og da prøver jeg å vokte meg vel for å være en moralens vokter. Jeg kommer aldri med fasiter, men jeg kjenner eksempler hvor forsikringssvindler har blitt rulla opp og forteller om konsekvensene ved det når det skjer, for eksempel. Da hender det at noen elever harmdirrende sier at det er ikke det det dreier seg om, det er jo innmari dårlig gjort. Og det er flott.

Dette illustrerer hva som kreves når det gjelder å holde seg i bakgrunnen og stimulere elevene til diskusjon. Også en av lærerne ved Tramborg var inne på dette i sammenheng med omtalen av undervisningsmaterieell:

Lærer: Det er mye bra materieell. Og ellers går det mye på kommunikasjon, det er prat, det er engasjement fra den som leder dette, men også en del tavlestoff og en del oppgaver som de løser i fellesskap for å få en tetthet i gruppa. Og de går gjerne i klinsj og i en diskusjon med hverandre, det er jo det som er så vakkert. Da er det artig å være til.

Dette er den delen av Tamborgs undervisning i trafikalt grunnkurs som foregår på den enkelte skolen, og det er trolig et poeng at de elevene som «går i klinsj» kjenner hverandre fra før. Underliggende i denne beretningen er poenget om at temaene engasjerer elevene. Dette er en målsetning som også læreren ved Insdal ga uttrykk for at han tilstreber gjennom å stadig prøve ut nye tilnærminger. I likhet med læreren ved Indrebygd fant han at hendelser som elevene kjenner til fra lokalmiljøet, i særlig grad fungerer engasjerende.

Argumentet om at ungdomsskolen er bedre egnet i å gi trafikalt grunnkurs til ungdom i den relevante alderen har ikke vært fremhevet fra alle skoler. Det særlig ved Inning poenget har vært understreket om at ungdomsskolelærere som utdannede pedagoger, og med erfaring og kjennskap til den enkelte eleven har bedre forutsetninger til å drive problemorientert undervisning enn en trafikkskole kan være. Vi har også sett at læreren ved Tramborg opplever å lykkes med å stimulere til diskusjon, og det kan være et poeng at elevene kjenner hverandre fra før. I alle fall har dette vært sterkt poengtert fra elever ved flere av skolene i sammenheng med motivasjon for å ta trafikalt grunnkurs ved skolen. De kunne aldri hatt samme tillit til

medelever på en trafikkskole som de ikke kjente fra før. Å kjenne de andre elevene som de skulle diskutere spørsmålene med, var en stor fordel, ble det sagt.

6.3 Hvilke metoder lykkes skolene best med?

I spørsmål om hvilke metoder læreren synes lykkes best, ble det ved Inning skole pekt på at metoden problemorientert undervisning er angitt i læreplanen for grunnkurset, og at denne engasjerer elevene til deltakelse. Det handler som nevnt om å unngå at læreren gir elevene svaret, men at de skal finne frem til svar selv. Læreren ved Insdal skole hadde funnet en effektiv måte å la elevene finne svar på spørsmål. De skulle svare ved hjelp av røde og grønne lapper på konkrete spørsmål, som for eksempel: er det verre å kjøre i 100 i en 80-soner enn å kjøre i 60 i en 50-soner? Dette får elevene til å måtte tenke selv, forklarte han.

På spørsmål om hvilke metoder han syntes han lykkes best med i trafikalt grunnkurs, svarte læreren ved Indrebygd skole:

Lærer: Å få det mest mulig praktisk, legge det opp til daglige hendelser og situasjonen som de treffer på i sitt miljø, til og fra skolen og i nærmiljøet som de kjenner til. Om jeg klarer å knytte det opp mot det, så får de mest utbytte.

Læreren ved Trugnes skole viste til føringene i læreplanen for trafikalt grunnkurs, med vekt på at det ikke skal være forelesning, men dialog:

Berit: Fenger det, vil du si?

Lærer: Ja, for så vidt. Det er jo mange som på oppfordring uttrykker seg muntlig, men det er ikke sånn at de kaster seg fram for å delta i en viktig debatt og sånn. De er der fordi det lønner seg å være der. Jeg har ingen illusjoner om at elevene nødvendigvis blir sikrere trafikanter etter trafikalt grunnkurs. Det er fortsatt ungdommen som går på trynet. Og det er fortsatt gutta som har høy risikovillighet.

På spørsmål om hvordan eller hvorvidt trafikalt grunnkurs kan møte denne utfordringen, svarte læreren:

Lærer: jeg begynner å helle til det at for gutta må det være 20 års grense for bil, 18 for moped. For jenter så er det 16 og 18. Det har sammenheng med modning og mentalitet. Etter 25 års erfaring, så tror jeg nesten det, altså.

Leder: Det handler ikke om at far ikke har vært der og formå dem og at de ikke har hatt forskriftsmessig kjøreopplæring, men det er rett og slett risikovilligheten og dødsforakten og spenningsmomentet.

Lærer: Ja, du får ikke adrenalinkikk av å samle frimerker, du må kjøre litt over grensa av hva du mestrer, da får du den kjempepulsen, og det søker veldig mange av disse unge, spesielt gutter.[...] Jeg ser det veldig tydelig at en holdning ikke nødvendigvis er en holdning, men det kan være å prate læreren etter munnen. Jeg ser en del av disse elevene mine i trafikken når de har fått førerkort, da kan jeg se dem med kortbukse og sandaler og T-skjorte når de veit hva som skjer på tørr asfalt når de går på snørra. To på en moped. Og da handler de stikk i strid med alt de veit de bør for å ferdes trygt, men målet er ikke å ferdes trygt, ikke sant.

Denne læreren var altså beskjeden på egne og fagets vegne når det gjaldt å tilføre ungdom, spesielt gutter, gode holdninger i trafikken. Han var også inne på at når elevene starter med trafikalt grunnkurs som 15-16 åringer har de vært under foreldrenes innflytelse i langt flere år. Dersom for eksempel far under oppveksten stadig har gitt uttrykk for forakt for andre trafikanters rettigheter eller sikkerhet, er det begrenset hva en lærer i trafikalt grunnkurs kan få til av holdningsendringer i løpet av noen timers kurs, fremholdt han.

Læreren ved Trugnes som er utførlig sitert her, hadde synspunkter som ikke er særlig alminnelige i utvalget for øvrig. Det betyr ikke at han ikke kan ha rett. Han er på ingen måte overbevist om at trafikalt grunnkurs gir positive effekter for ungdoms atferd i trafikken. Han mener dette er et spørsmål som i større grad handler om modenhet. Det er imidlertid ikke vår oppgave å ta stilling til om han har rett. Å bekrefte eller avkrefte hans mistanke om begrenset virkning av trafikalt grunnkurs ville kreve et nøye kontrollert forsøk med tilfeldig uttrekking til eksperimentgruppe og kontrollgruppe samt testing på egnede tidspunkt, og dette ligger et godt stykke utenfor fremgangsmåten som er valgt i dette prosjektet.

6.4 Hvilke temaer fenger elevene?

Vi skal først gjengi hva lærerne mener om hva som fenger elevene, før vi tar for oss hva elevene har svart på dette spørsmålet.

Ved Inning skole hvor de evaluerer grunnkurset etter at det er gjennomført, pekte rektor på følgende:

Leder: Og det de sier i evalueringen av disse kursene er for det første at det er praktisk og at de ikke bare sitter der, men at de gjør ting, alt fra tester om sidesyn og skarpsyn og synsvinkler og reaksjonsevne med linjal hvor de måler og sånne ting og til hjerte- og lungeredning på dokker. De kommer som førstemann på et ulykkessted, ikke sant. Da har vi folk som sitter i bilen og som har forskjellig type skade og så er det rollespill. Hva gjør man, ansvarsfordeling og sånne ting. Og så det andre de sier er ålreit, er at vi kommer med de gode historiene, det blir ikke kjedelig. For vi har en god erfaringsbakgrunn og har en del historier som vi knytter opp til temaene som er interessante for elevene.

Ved Trøffelmark skole ble også det praktiske fremhevet, og dessuten at mørkekjøringsdemonstrasjon fenger elevene. Ved Tramborg ble det vist til flere forhold:

*Lærer1: Det kan være forskjellig, Men hele førstehjelpssekvensen.
Lærer2: Først og fremst den og noen av de demonstrasjonene som gir aha opplevelser av hva du ser og hva du ikke ser. Men desidert høyest er førstehjelp og ulykker.
Berit: Gjelder det både for gutter og jenter?*

Lærer2: Ja. Jeg spør dem konsekvent når de er ferdige hva de syns de sitter igjen med, og noe har de hørt og noe visste de fra før, men det ble noe annet når de fikk prøve det.

Lærer1: Det blir forsterka. Det blir veldig realistisk. De sitter inne med ganske mye erfaring tross alt, og de vet en del om hva som foregår, og de har foreldre som kjører. Så når man da begynner å prate om holdninger, så fenger det..

I uttalelsene fra læreren ved Indebygd skole skinner det igjennom at han forsøker å møte elevene der de er og i de interessene de har:

Lærer: De er veldig opptatt av fart og ulykker, når jeg spør dem om de har sittet på i forskjellige hastigheter, så kommer det fram litt der. Det viser seg at dette har de vært med på før. Og jeg prøver å få dem til å skjønne konsekvenser av holdninger. Det er jo det trafikalt grunnkurs går ut på, holdninger. Om fart og risiko. Vi viser bilder av forskjellige situasjoner som har oppstått, og vi snakker om hendelser i avisene fra lokalmiljøet. Da tenker de seg om, det er en vekker.

Denne læreren var klar på at han ser betydelige muligheter for selv å påvirke innholdet i trafikalt grunnkurs, og det synes som det handler om å appellere til elevers interesser og erfaringer, for eksempel gjennom å bruke hendelser i regionen og lokalmiljøet. På spørsmål om han trodde trafikalt grunnkurs gjør en forskjell for elevene, svarte denne læreren at han ser litt av hvert når han treffer på dem på veien. Han sammenlignet dette med hvordan kjøringen til en ungdom som har fått sertifikatet kan være ganske forskjellig fra kjøringen under opplæring og under førerprøven, men at hendelser de tar opp i trafikalt grunnkurs, gir elevene en liten vekker.

Dette kom også meget tydelig frem da elevene ved denne skolen skulle fortelle hva de tror de vil huske fra trafikalt grunnkurs om to år. En spesiell ulykke, omtalt av ambulanspersonell for elevene, refererte både guttene og jentene til, og de mente det var blitt presentert for dem for at de skulle være klar over hva som kan skje. Det ble også vist til ulykker da elever ved andre skoler fikk dette spørsmålet.

Gutt1: Ja, at det er ungdommer som har vært utsatt for ulykker, ofte i berusa tilstand.

Gutt2: Man blir overraska over hvilke valg folk tar.

Gutt1: Og den ulykka oppe i en tunnel her, de kjørte i 170 og så kom det en bil imot med en familie med far og tre unger.

Gutt 3: Så det er ikke bare deg sjøl, det er andre. Vi har lært litt mer om hvor farlig trafikken er egentlig.

I denne sekvensen kan en si at disse guttene tilkjenner en forståelse for farer i trafikken, hvordan dårlige valg kan få store konsekvenser. Det virker ellers som lærerne har rett i at mørkekjøring og førstehjelp er noe som engasjerer elevene. En jente fortalte om hva hun hadde forstått i løpet av mørkekjøringsdemonstrasjonen:

Jente: Når du ikke hadde refleksvest og sto foran den billykta, så følte man at man ble sett. Men man ble ikke det, og det var det som var skummelt.

Andre elever har fortalt at mørkekjøringsdemonstrasjonen var det de vil huske best fra kurset, fordi «de var ute i skogen, og det var mørkt». Også det å trekke hjelmen av en skadd person har gjort inntrykk på mange, kan vi lese ut av intervjumaterialet. Disse to elementene nevnes svært ofte på spørsmål om hva de trodde de vil huske om to år, og dessuten på spørsmål om hva de likte best i trafikalt grunnkurs. Poenget med å bruke refleks er blitt veldig klart for mange etter mørkekjøringsdemonstrasjon, er det kommet frem i intervjuene, selv om dette ikke alltid betyr at de har begynt å bruke refleks selv.

Skilt er et annet stikkord som nevnes, med vekt på at det kan være en god grunn til at et stopp forbudt-skilt står på et bestemt sted. Et par jenter i to forskjellige grupper har poengtert «måten de lærte det på» som noe de vil huske, det vil si at de satt i ring og at dette var ganske «koselig», noe som kan forstås som trygge betingelser for meningsutveksling. En gutt betonte at det var noe annet enn vanlig skole:

Gutt: Når man har gått på skolen i 10 år, så vet man forskjell på skole og ikke-skole, jeg merket at det var noe helt annet enn vanlig skole. Og til og med foreldrene våre kan ikke alt det vi har lært. Jeg spurte både mamma og pappa i går hva man skal gjøre først hvis man kommer til et ulykkessted. De sa jo at man skulle gå bort til dem og sjekke hvordan de hadde det, men man skal jo sikre stedet først.

Å ha lært mer enn foreldrene kan, og det innenfor en setting som ikke minner om skole, er tydeligvis et tegn på at trafikalt grunnkurs har vært en suksess. Dette har kommet opp på ulike måter i flere av gruppeintervjuene. En del av elevene har fortalt at de følger bedre med når de er ute og kjører med foreldre etter at de har hatt trafikalt grunnkurs enn de gjorde tidligere.

Når både lærere og elever fremhever mørkekjøring og førstehjelp som temaer som fenger, er det ofte med poengtering av at dette ikke er vanlig skole. Her kan det være et sammenfall mellom landeveien og skolegården som læringsarenaer og opplevelsen av at trafikalt grunnkurs er noe annet enn vanlig skole. Den praktiske orienteringen som både lærere og elever fremhever, kan handle om aktivisering av elevene til deltakelse i diskusjoner og dialog. Det synes også å handle om innsikt i at handlinger i trafikken har konsekvenser, ikke minst med hensyn til akselerasjon, fart og bremselengder. I dette synes det også å ligge et betydelig potensial i trafikalt grunnkurs for å aktualisere kunnskap som elevene skal tilegne seg i de ordinære fagene.

6.5 Integreres læringen i andre fag og andre sammenhenger etter at trafikalt grunnkurs er gjennomført?

Som vi har sett i kapittel 3 varierer det hvordan trafikalt grunnkurs er plassert i skoleåret. For noen elever kan det komme helt på tampen av 10. trinn, for andre midtveis eller i første halvår. Det betyr at det varierer når et bestemt tema, som for eksempel akselerasjon blir tatt opp første gang, om det er i trafikalt grunnkurs eller i naturfag. Det viktigste spørsmålet er likevel om elevene oppfatter noen sammenheng mellom det de lærer i trafikalt grunnkurs og i andre fag. Først skal det handle om i

hvilken grad lærere bestreber seg på å synliggjøre slike sammenhenger for elevene, før vi refererer hva elevene mener.

Det varierer fra skole til skole om læreren som underviser i trafikalt grunnkurs også underviser i andre, ordinære fag. Ved et par av skolene er læreren i trafikalt grunnkurs også gymlærer, uten at dette behøver å være det eneste faget læreren har ved siden av trafikalt grunnkurs. Den klareste konstellasjonen finner vi ved Tramborg, hvor lærerne reiser rundt til skolene og underviser i trafikalt grunnkurs uten at de også har andre fag.

Berit: Men hvordan skal det da integreres i skolen? Det forutsetter at lærerne som underviser i trafikalt grunnkurs også har en lærerutdanning og kjenner læreplanen for eksempel i fysikk og i matematikk for at de skal kunne anvende trafikalt grunnkurs også faglig, vil jeg tro?

Leder: Det kan hende at man må plukke ut en eller to lærere som har ansvaret på sin skole og kanskje også for flere skoler hvis det er små skoler, litt sånn som vi holdt på med i mopedopplæringa, det var et valgfag men likevel. Det kan hende at du må tenke sånn i trafikalt grunnkurs også, å få til et samarbeid med noen lærere som har spisskompetanse og er motiverte. Det er avhengig av hvordan skolene arbeider med det, men det er en jobb å gjøre, det tror jeg.

De aktuelle fagene som kan kobles til trafikalt grunnkurs er RLE, samfunnsfag, gym, naturfag og matematikk, som referert i kapittel 5 fra Inning skole i sammenheng med spørsmålet om hvordan trafikalt grunnkurs knyttes til mål i Kunnskapsløftet. Koblingen til andre fag og sammenhenger er ikke nødvendigvis så spesifikk, men tematikken er kjent, som vi ser fra Indrebyggd skole:

Berit: Integreres læringen i andre fag og andre sammenhenger etter at trafikalt grunnkurs er gjennomført?

Lærer: Ja, i fysikk, kan du ta det med vei, fart og tid. Og fart, bremselende og energi, det er jo matematikk.

Leder: Økonomi. Det er tusen koblingsmuligheter.

Rektor ved Trugnes så i likhet med lederen for Tramborg mulighetene som ligger i samarbeid for å få til koblinger som kan stimulere elevenes læring:

Leder (henvendt til læreren): Du er jo god på det, men hvis du sier at dette skjønner ikke jeg så mye av, så hadde det vært naturlig å koble inn en enkel ting med en naturfaglærer som kunne tatt en fysikktime akkurat med de greiene der. Ikke sant?

Lærer: Ja, og det er noen etiske dilemmaer som vi har oppe i dialog, som er veldig relevant i forhold til samfunnsfag og RLE, det er jo det. Det går på forsikringssvindel, fyllekjøring, ansvar ved å låne bort et kjøretøy, stoppe, ikke stoppe ved en ulykke.

Ved Insdal skole hadde læreren i trafikalt grunnkurs også en del andre sentrale fag, samt at han fortalte om samarbeid med andre ved skolen:

Lærer: ... Og det er temaer som vi også er innom i naturfag, det er egentlig det som gjør undervisningen interessant, så vi ser positivt at det nesten burde vært obligatorisk for de andre lærerne å gå kurset. Det ligger litt i forhold til alle fagene.

Berit: Har dere mulighet for å diskutere det? Har dere tid og rom?

Leder: Ja, ja, ja. Det er ikke noe problem.

Lærer: Vi kan diskutere det på bred basis, rådgiveren og vi har jo omtrent de samme temaene når vi har utdanningsvalg. Så det er han som kjenner best til kurset, og rektor selvsagt og instruktøren og. Ellers har det vel ikke vært så mye diskutert i kollegiet hvilken plass det skal ha, men ingen har sagt imot det. Jeg har vel vært en drivkraft sjøl og fått det igjennom fordi jeg brenner litt for dette her.

I den siste sekvensen skinner det igjennom at selv om læreren kan koble elementer i trafikalt grunnkurs til andre fag, er det en enda større gevinst å hente dersom alle lærere kjenner bedre til innholdet i trafikalt grunnkurs. Vår undersøkelse omfatter ikke det øvrige lærerkollegium ved skolene, og vi kan vanskelig vurdere mottakeligheten eller realismen i dette. I omtalen av lærerkompetanse og rekruttering av lærere til trafikalt grunnkurs i kapittel 4 kom det for en dag at ikke alle lærere vil egne seg til å drive trafikalt grunnkurs, slik dette har vært omtalt i intervjuet, enten fordi de mangler interesse for temaene eller for metoden problemorientert undervisning. Dette betyr likevel ikke at andre lærere ikke skulle kunne hente problemstillinger eller oppgaver til sine fag fra trafikalt grunnkurs.

Tramborg er den casen i vårt utvalg hvor avstanden mellom trafikalt grunnkurs og de øvrige fagene potensielt sett er størst, gitt at ansvaret er lagt til forskjellige institusjoner. Det er som sagt lærerne fra Tramborg som står for undervisningen i trafikalt grunnkurs på de ulike ungdomsskolene. Det kan derfor være interessant å lodde hva ungdommene som ble intervjuet ved Tramborg mente om kobling av trafikalt grunnkurs til andre fag.

Berit: Fikk dere bruk for det dere hadde lært i trafikalt grunnkurs i andre fag?

Gutt 1: Nei.

Berit: Hvis vi tenker på sånt som akselerasjon for eksempel, kunne det være mulig å se en sammenheng der?

Gutt1: Nei.

Berit: jus, hva man har lov til og ikke lov til?

Gutt 2: Det kan hjelpe. Kunne reglene.

Berit: Samfunnsfag?

Gutt1: Nei,

Berit: Dere så ingen forbindelse?

Gutt 1: Nei, ikke egentlig.

Gutt 2: Kanskje litt med matte, det med friksjon. Nei ikke matte, jeg mente ...

Gutt1: naturfag.

Berit: Kan du fortelle litt om det? Hvordan du så sammenheng?

Gutt2: Nei, for at vi lærte om det med akselerasjon og friksjon i naturfag, og vi lærte det også på trafikalt grunnkurs. Så det hører sammen.

Berit: Masse, energi ...?

Gutt2: Ja om hvor kraftig det blir med farta. Kroppsvekten.

Berit: Ser dere noen sammenheng mellom trafikalt grunnkurs og andre fag som dere har på skolen?

Jente1: Nei,

Jente 2: Sammenheng, hva slags sammenheng?

Berit: At det er noen av de samme temaene? F eks i samfunnsfag eller i naturfag eller i matematikk?

Jente2: Nei.

Berit: Akselerasjon? Og friksjon.

Jente1: Ja vi hadde om friksjon i naturfag, men jeg tok ikke det som noe med bil, holdt jeg på å si, jeg tok det som noe helt annet.

Berit: Og trafikkovertrедelser? Og valg og konsekvenser av valg, det legges kanskje opp forskjellig på forskjellige steder.

Jente3: Ja, vi har ikke hatt det som jeg husker.

Jente2: Ja, det er jo interessant, men du vet det jo, du får jo høre det av foreldre og sånt. [...]

Berit: Det fins jo formler for hvordan masse og fart henger sammen, og du kan regne deg fram til hva en halv liter cola vil ha som masse i sånn og sånn fart.

Jente3: Ja, det hadde vi i naturfag.

Berit: Ble det relatert til trafikalt grunnkurs?

Jente1: Nei, det ble det ikke.

Berit: Syns dere at det kunne vært ålreit å trekke noen linjer.

Jente3: Det kunne jo ha vært litt greit, men for eksempel jeg har jo hørt at når du krasjer så blir alt mye tyngre.

Jente4: Vi hadde en dag som ikke var trafikalt grunnkurs, men der lærte jeg at alt ble mye tyngre i bil når du krasja, men vi har ikke hatt noe sånt på skolen i de timene.

Berit: Synes dere det er et fag som passer i skolen? Eller er det noen annet?

Jente3: Jeg syns heller det er noe annet.

Jente2: Ja, det er ikke noe skolefag, det er litt mer fritidsfag for å si det sånn.

De relativt lange sekvensene som er gjengitt, gjenspeiler at ungdommene ser koblinger mellom trafikalt grunnkurs og skolefag, etter at de har fått en del flere stikkord, men de relaterer også kunnskapen til andre kilder, inkludert foreldre. Det kan være at ordene som ble brukt i spørsmålene var mer fremmede for elevene enn de ville ha vært dersom en lærer hadde stilt spørsmål om dette. Det bør også nevnes at de ungdommene som ble intervjuet ved Tramborg kan ha vært ukonsentrerte under intervjuet, ettersom de skulle avlegge prøve for mopedsertifikat like etterpå. Det er likevel slik at de gjentatte ganger benekter at temaene har vært satt i sammenheng.

Ved Inning skole, hvor vi har fått vite at trafikalt grunnkurs kobles opp til mål i Kunnskapsløftet, svarte elever slik på samme spørsmål:

Berit: Ser dere noen sammenheng mellom trafikalt grunnkurs og andre fag?

Gutt1: Naturfag.

Gutt2: Fysikk.

Gutt3: om akselerasjon. Det er fysikk.

Gutt4: Hvor stor kraft og energi du har når du møter noe som står stille eller noe som har motgående fart.

Jenter ved Trøffelmark var inne på disse temaene i etter at et annet spørsmål var stilt:

Jente1: Det jeg synes gjorde mest inntrykk, var det med bilbelte. Hvor mye skader det kunne bli. Vi hadde et skjema der vi skrev inn vekten på personen og farten og hvor mye man veier i en sånn front mot front-kollisjon, da. 2,2 tonn, tror jeg.

Jente2: Ja, og en brusflaske eller halvliter cola kan bli 13 kilo, hvis du kjørte i 70 og krasjet. [...]

Berit: Dere nevnte det med colaflaske på 13 kilo. Er det flere sånne eksempler på at det dere lærer i trafikalt grunnkurs kan være til nytte i andre fag?

Jente3: Kanskje sånn akselerasjon.

Jente1: Ja, for de ordene kom etter at vi hadde lært det på trafikalt grunnkurs, da kom de inn i matte, da. Og naturfag.

Jente2: Og så er det noe med at hvis du kjører i 70 og bremser ned til 50, så senker du kraften hvis du krasjer. Vi hadde det med Excel og sånn som han viste, forandra på de tallene og da ble liksom, ja ...

Berit: Med formler i Excel?

Jenter: Ja.

Berit: Og så fikk dere forskjellige resultater?

Jenter: Ja.

Gutter ved Indrebygd skole synes også å ha fått en viss innsikt i formelen:

Berit: Ser dere noen sammenheng mellom trafikalt grunnkurs og andre fag?

Gutt1: Det var sånn at hvis du dobla farten, så var det sånn at du firedobla ...

Gutt2: tredobla

Gutt1: tre- eller firedobla kraften. Det var i fysikk.

Gutt3: friksjon. Det var naturfag eller noe.

Berit: Fortell litt om det dere husker fra det?

Gutt1: Det gjelder å velge riktige dekk.

Gutt2: At du har dekk som passer til føret, og mønsteret på dekkene.

Her kan en hevde at guttene har fått innsikt i hvordan et teoretisk emne, friksjon, har praktiske implikasjoner. Det er imidlertid ikke bare realfag som trekkes frem når elevene forteller om forbindelser til andre fag. Følgende sekvens gjengir hvordan en elevgruppe ved Insdal skole resonnerer på de samme spørsmålene:

Berit: Ser dere noen sammenheng mellom trafikalt grunnkurs og andre fag?

Gutt1: Ikke så veldig.

Gutt2: Kanskje litt i samfunnsfag.

Gutt3: og RLE om holdninger.

Gutt4: om å ta valg.

Berit: Fortell om det? Hvordan lærer dere om det å ta valg?

Gutt4: F eks hvis du er der rett etter en bilulykke, så spør han hvordan vi kunne ha gjort det annerledes, om vi kunne tatt et annet valg eller om vi kunne bestemt sjøl om du hadde en passasjer som frista deg til å gjøre ting. [...]

Berit: Ser dere noen sammenhenger med fysikk, naturfag, matematikk.

Gutt1: Ja, det var kanskje noe med bremselengde og sånn reaksjonsevne.

Gutt2: Og lys.

Gutt3: Og kroppens tåleevne. Etter hvor fort du kjører. I over 80 km/t da er det at indre organer ryker og sånne ting.

Vi har i disse sekvensene sett hvordan elever kobler – eller nøler med å koble – det de har lært i trafikalt grunnkurs til temaer som de er kjent med fra de ordinære fagene i skolen. Riktignok kan det i enkelte sekvenser se ut som det er selve innholdet i trafikalt grunnkurs som fenger, elevene synes å være ivrige etter å fortelle hva de har

lært, ikke bare om en forbindelse til ordinære fag. I andre sekvenser er det forbindelsen som fremheves.

Det synes imidlertid å være betydelig forskjell i hvor tydelige forbindelsene mellom trafikalt grunnkurs og andre, ordinære fag i skolen har vært for elevene. De som på gjentatte spørsmål benekter at det finnes slike tematiske forbindelser, er gutter og jenter ved Tramborg. Vi må vi ta forbehold om at ungdommene kan ha vært ukonsentrerte. Intervjusekvensene viser at de etter hvert som ulike stikkord ble brakt frem, assosierte til andre fag, men hevdet også at de ikke hadde sett forbindelsene. Tramborg er den skolen hvor staben som underviser i trafikalt grunnkurs og de øvrige lærerne som elevene har, kommer fra forskjellige institusjoner. Vi har sett at lederen for Tramborg mente at det finnes et uutnyttet utviklingspotensiale når det gjelder samarbeid med lærerne ved ungdomsskolene. I neste kapittel skal vi også se at elever ved Tramborg var særlig begeistret for hvordan lærerne i trafikalt grunnkurs behandlet dem som elever.

6.6 Oppsummering

I dette kapitlet har vi vært innom en rekke temaer relatert til innhold, metode og faglige forbindelser mellom trafikalt grunnkurs og ordinære fag i skolen. På spørsmål om hvilke læringsressurser som brukes, er PowerPoint en fellesnevner, og det varierer hvor avansert eller kostbart utstyr som tas i bruk i undervisningen.

Ved flere skoler har en sett det som avgjørende at en ungdomsskolelærer har de forutsetningene som skal til for å undervise i trafikalt grunnkurs. Dette handler om utdanning og erfaring, men også interesse, formulert med ord som «ildsjel» og å «brenne for det». Ved en skole fremheves læreres pedagogiske bakgrunn og kunnskap om elevene som særlig gunstig for å undervise i trafikalt grunnkurs og som et fortrinn skolen har fremfor en trafikkskole. Vi har sett at også den skolen hvor lærerne ikke kjenner elevene fra før, kan fortelle at de lykkes med å stimulere elevene til diskusjon, men det kan være et poeng at elevene i disse tilfellene kjenner hverandre fra før. I alle fall er dette noe som flere elever har lagt vekt på når de har vært spurt hvorfor de valgte å ta trafikalt grunnkurs ved skolen. Den problemorienterte undervisningsmåten kan være en utfordring med hensyn til at det ikke er læreren som skal komme med svarene, men heller elevene som skal bryte meninger med hverandre.

Å skape dialog og meningsutveksling kan være krevende, og en av lærerne er på ingen måte overbevist om at trafikalt grunnkurs fører til bedre holdninger og valg hos unge trafikanter. Når ungdom og spesielt gutter søker spenning, er det slett ikke retningslinjer for trygg atferd som gjelder.

Fra annet hold har vi hørt at lærerne tilstreber en praktisk tilnærming. De kan også ta utgangspunkt i det lokale og hendelser i nærmiljøet eller regionen for å illustrere mer abstrakte eller teoretiske poeng. Enkelte lærere forteller også at de prøver å bygge på den erfaringen elevene allerede har tilegnet seg som trafikanter, noe som er i tråd

med læreplanens anbefaling (Statens vegvesen 2004) om å gå fra det kjente til det mer ukjente, som omtalt i kapittel 1.

Gjennomgående er det mørkekjøring og førstehjelp som fremheves når spørsmålet er hvilke temaer som fenger mest. Dette kommer frem i uttalelser fra lærere så vel som fra elever. Læringsarenaen vil være henholdsvis landeveien for mørkekjøring og ofte skolegården eller et annet uteområde for førstehjelp, altså andre arenaer enn ordinær klasseromsundervisning. Vi så for øvrig i kapittel 5 at dette er de elementene med hensyn til innhold som rektor ved en av skolene mente det var vanskeligst å plassere innenfor Kunnskapsløftet.

I ulike former for praktisk orientert opplæring er det ofte det å etablere en forbindelse mellom det en lærer i klasserommet og "det virkelige liv" som fremheves (Caspersen mfl. 2011). Koblingen mellom friksjon og dekk, slik en av de siterte elevene har vært inne på, er ett eksempel på hvordan teori og praksis kan knyttes sammen. Vi har gjengitt noen eksempler på hvordan teori, i form av formler eller ligninger for fart og masse, er blitt konkretisert for elevene ved hjelp av eksempler som colaflaske, kroppsvekt og lignende. Når elever gir uttrykk for at trafikalt grunnkurs er forskjellig fra vanlig skole fordi dette er noe de kan se at de har bruk for, vitner det om at det finnes et stort potensiale for kobling mellom teoretiske og praktiske aspekter i læringen.

Det er vanskelig å finne holdepunkter for noe systematisk skille mellom T-skoler og I-skoler med hensyn til om læringen i trafikalt grunnkurs integreres i andre fag og sammenhenger. Med visse forbehold om at elevene kan ha vært ukonsentrerte, mener vi likevel at det finnes et klarere skille mellom fem av ungdomsskolene på den ene siden og på den andre siden den skolen hvor lærerne bare underviser i trafikalt grunnkurs og på den måten ikke deltar i andre aktiviteter i ungdomsskolen. Lederen for denne skolen er selv inne på at det finnes et uutnyttet potensiale for tettere samarbeid med ungdomsskolelærerne. Ikke desto mindre har vi sett at mer samarbeid og bedre innsikt i trafikalt grunnkurs i lærerkollegiet generelt har vært et viktig anliggende også ved en skole hvor læreren i trafikalt grunnkurs underviser i en rekke andre fag.

7 Elevers motivasjon for og refleksjoner om trafikalt grunnkurs

Hva elever har sagt om hvorfor de valgte å ta trafikalt grunnkurs skal gjennomgås i dette kapitlet, likeledes skal vi referere hva elever har sagt om hvorvidt det de lærer i trafikalt grunnkurs er noe de snakker med foreldrene om. I forrige kapittel belyste vi spørsmålet om hva som fenger elevene innenfor trafikalt grunnkurs både med hensyn til temaer og metoder. Her skal vi utdype noe av dette ved å referere hva elevene mener har vært henholdsvis morsomst og kjedeligst med kurset. Til slutt i dette kapitlet skal vi gjengi noen synspunkter fra elever om trafiksikkerhet.

7.1 Hvorfor takket elevene ja til trafikalt grunnkurs, og hva er deres anbefalinger?

Fra I-skoler forteller elever at de valgte å ta trafikalt grunnkurs fordi det var gratis, eventuelt rimeligere om de kunne ta bare ta mørkekjøring ved en trafikkskole. En god del elever pekte på at trafikalt grunnkurs er noe en må ha før en kan øvelseskjøre og etter hvert få sertifikat, eventuelt at det kan komme godt med selv om man ikke skulle planlegge å ta føreropplæring. At det også var enklere å ta det på skolen, har vært fremhevet. En formening om at de er heldige som har tilbudet er også formidlet.

Fra T-skoler er omtalen ganske lik, det handler om at det var praktisk å ta det etter skoletid i stedet for å bestille selv, samt at det var rimeligere enn å ta det ved en trafikkskole.

Mange av de samme synspunktene kom frem da elevene ble spurt om de vil anbefale trafikalt grunnkurs til andre ungdommer som står overfor valget om de skal ta det i skolen. Svært mange bekreftet dette, og nedenfor følger noen begrunnelser:

Gutt: Det er morsomt, det er noe helt annet enn skole og at du lærer noe av det uansett om du skal ta lappen eller ikke.

Jente1: Andre hadde også fått nytte av det. Absolutt. Jeg ser de som ikke har hatt det på skolen, de sliter for å få gjort det på trafikkskole.

Jente2: Jeg er veldig glad for at vi hadde det her på skolen.

Jente1: Du lærer veldig mye.

Jente2: Du lærer mye samtidig som det er morsomt.

Jente3: Det er sosialt, så du blir kjent med nye folk hvis du går sammen med noen du ikke har snakka med før.

Jente4: Fint å bli fort ferdig med det liksom. For du må ta det. Så hvis du tar det nå når du har muligheten og attpåtil kan ha det sosialt hyggelig og sånn ...

Gutt1: Billig.

Gutt2: Ja, og så blir du fort ferdig med det.

Gutt3: Og så kjenner du alle som er på kurset.

Gutt1: Du blir mye sikrere i trafikken.

Gutt2: Så får du være sammen med klassen. Hvis du tar det et annet sted, så må du sitte for deg sjøl. Og så trenger du det for å kjøre opp.

Berit: Hvis dere skulle anbefale trafikalt grunnkurs til noen, hva ville dere sagt?

Gutt1: At det var veldig lærerikt, da.

Gutt2: Og at det er lurt å ta det, for det er mye man ikke vet.

Gutt3: Det kan være at du kommer først til en trafikkulykke selv om du ikke kjører bil, at du sykler eller går. Det er lurt å kunne det da også.

Gutt: Da ville vi sagt at det er bra å ta, for det er ikke så kjedelig som man vil ha det til, det er faktisk ganske moro. Kommer an på hvilken lærer du får da, selvfølgelig, men med han som vi hadde, så var det veldig moro.

Også i en annen gruppe kom dette siste poenget frem: «det er ikke så kjedelig som de vil ha det til». Dette kan tyde på at kurset kan ha et annet omdømme blant elever generelt enn en får inntrykk av gjennom de til dels svært positive bemerkningene som er gjengitt ovenfor. Som redegjort for i kapittel 1 var det lærerne som rekrutterte elever til gruppeintervjuene. Elevene ble også spurt om hvilke grunner de så til å fraråde andre elever å ta det. I noen grupper ble det bedyret at de ikke kunne se noen argumenter i den retningen. Ved en T-skole ble det pekt på følgende:

Berit: Hvis dere skulle fraråde noen å ta trafikalt grunnkurs, hva ville dere ha sagt?

Jente1: Det blir utenfor skoletida.

Jente2: Så du må ta av fritiden din.

Jente3: Obligatorisk oppmøte.

Jente4: Går du glipp av noe, så har du på en måte ikke tatt kurset ordentlig, da.

Jente5: Vi hadde det seint på kvelden, altså man er litt slitne, men likevel syns jeg det gikk greit. Jeg hadde trening rett etterpå, så jeg måtte være opplagt, jeg hadde ikke noe valg.

Ved en av skolene hvor mørkekjøringen lå utenfor skolens tilbud, ble det sagt at mørkekjøringen var bortkastet og litt dyrt, og at de ikke lærte så mye av å sitte i en bil og se lys. Ved en annen skole ble det svart som følger:

Jente1: Kanskje lærere på trafikkskoler er bedre, at de kan mer enn en vanlig lærer som har vært på kurs. Det kan være et argument.

Jente2: Ja, kanskje lærer du mer, men du får det jo godkjent uansett.

Jente3: Ja, og vi går jo ut fra det pensumet på en måte, så man lærer jo egentlig det samme. Og jeg vet ikke hvor mye trafikklærerne på trafikkskolene legger i det egentlig, kanskje de legger vekt på noe annet.

Bedømt ut fra hva de elevene har sagt som vi har snakket med, er det ikke tvil om at kurset er overveiende godt mottatt. Visse uttalelser kan imidlertid tyde på at omdømmet som trafikalt grunnkurs har blant elever ellers ikke er like entydig som gruppeintervjuene har gitt inntrykk av.

7.2 Foreldres involvering

På spørsmål om elevene diskuterte det med foreldrene om de skulle velge å ta trafikalt grunnkurs, er det ofte blitt svart at det ga seg mest selv. Dette kan henge sammen med at ungdommene i løpet av 10. trinn står overfor langt mer avgjørende valg, særlig med hensyn til hvilket utdanningsprogram de skal velge i videregående opplæring. Noen har pekt på at foreldrene var positive til at de fikk gjennomføre trafikalt grunnkurs i tilknytning til skolen, da visste foreldrene også hvor de var. Enkelte elever har nevnt at foreldre var fornøyd med at de fikk grunnkurset så rimelig. I den grad foreldre har hatt motforestillinger, er det ikke kommet frem i intervjuene.

Et annet spørsmål som ble stilt, var om de diskuterer det de lærer i trafikalt grunnkurs med foreldrene. Noen benektet dette, andre bekreftet:

Jente1: Ja, jeg i hvert fall, for jeg øvelseskjører nesten hver dag en times tid sammen med mamma og pappa. Og da er det sånn at «ja vi lærte det» og så sier de at «ja, det er riktig». Jeg har jo trafikalt grunnkurs i bakhodet. Nå får jeg praksis, liksom.

Jente2: Og noen ganger tror jeg vi er bedre enn de voksne, de har jo fått sånne uvaner. Det er sikkert litt andre regler og nye typer lys. Så vi hjelper kanskje dem litt også, og sjekker at de kjører riktig.

Også ved andre skoler var elever inne på at foreldrene kan ha fått opplæring for lenge siden, da det var andre regler som gjaldt: «og så kommer vi og opplyser dem litt», ble det fortalt. Noen elever har begynt å følge godt med:

Jente1: Ja, det var noen ting foreldrene mine ikke visste.

Jente2: Hvis man skal over en rundkjøring, skal man blinke inn og så ut, det gjør ikke mamma og pappa.

Det kan også gjelde at foreldre ikke husker hva massen blir av en gjenstand i en gitt hastighet, slik en gutt var inne på. For andre kan det synes som spørsmål om trafikalt grunnkurs gir anledning til å lære mer fra foreldrene:

Gutt: Ja, det var faren min som tok det opp og spurte hva jeg hadde lært. Det var en gang vi satt i bilen og snakket om trafikken og sånn, og jeg hadde sagt at jeg gledet meg til å kjøre opp, så begynte vi bare å snakke om det. Jeg syns det er greit å snakke om det, for da får man friska opp litt liksom. Det hjelper for å huske bedre. Samtidig som hvis man snakker om det og ser det ute i trafikken, så blir det kanskje lettere å forstå det. Og hvis du lurer på noe så kan du spørre om det.

Flere peker på at de er blitt mer oppmerksomme når de sitter på med foreldrene enn de var før trafikalt grunnkurs med hensyn til «hva de gjør i trafikken, hvordan det egentlig foregår». Det bør også nevnes at enkelte elever har benektet at de snakker med foreldrene om trafikalt grunnkurs, uten at de oppgir annen grunn enn at det ikke er så mye å snakke om. I noen av uttalelsene ovenfor kan en imidlertid ane at enkelte elever har med seg en betydelig stolthet over hva de har lært fra trafikalt grunnkurs. Et snev av hybris kan også spores i enkelte av uttalelsene som er gjengitt.

7.3 Morsomst når det ikke er skole?

Elevene ble også spurt hva de syntes var morsomst og kjedeligst i opplæringen. Et hovedinntrykk av hva de syntes var morsomst er gjengitt i kapittel 6, hvor problemstillingen var hvilke temaer og metoder som fenger elevene. Vi fant grunn til å understreke at mørkekjøring og førstehjelp nokså gjennomgående er de elementene som fremheves. «Å ta av hjelmen» er også en gjenganger og henspiller på øvelser under førstehjelpskurset.

I elevenes omtale av hva som var morsomt, skinner det igjennom at de har funnet opplæringen interessant, som disse elevene ved Inning skole:

Gutt1: Det var det som var veldig lærerikt for meg, at han forklarte historier som han selv hadde opplevd, hvor han har vært kjøreinstruktør og har vært på mange turer med dem. Han hadde eksempler på alt, som han hadde opplevd selv, eller som noen i nærheten av han hadde opplevd.

Berit: Og det gjør det enklere å huske?

Gutt1: Ja, og spennende.

Gutt2: Det gir deg lyst til å følge med.

Berit: Så kan man si at det blir et avbrekk fra andre fag i skolen?

Flere gutter: Ja, mmm.

Gutt1: Absolutt.

Berit: Litt morsommere?

Gutt2: Ja mye morsommere. Det var noe helt annet.

Gutt3: Pluss at det er noe du kommer til å få bruk for uansett i livet.

Gutt4: Man blir mer inspirert når man vet at man får bruk for det.

Dette er en av sekvensene hvor det at kurset oppfattes som noe en har bruk for og at det er morsomt og inspirerende henger sammen. Det var mye morsommere enn andre fag i skolen, får vi vite.

7 Elevers motivasjon for og refleksjoner om trafikalt grunnkurs

Ved Insdal skole ble det fortalt at engasjementet til læreren smitter over på elevene, slik at de også oppfatter temaene som interessante. De ble spurt om de har den samme læreren i andre fag:

Gutt1: Vi har han i samfunnsfag, kroppsøving og matte.

Berit: Underviser han på en annen måte i trafikalt grunnkurs enn i de andre fagene?

Gutt2: Egentlig ikke.

Gutt3: Nei. Men det blir vel ikke så mye skriving.

Gutt4: Det er mindre skriving i trafikalt grunnkurs, men ellers er det mye det samme.

Her blir det pekt på at det er faget mer enn læreren som bestemmer arbeidsmåten, men det forhindrer ikke at elevene kan berømme læreren som engasjert. Ved de andre skolene var det slik at læreren som underviste i trafikalt grunnkurs hadde et begrenset antall andre fag, slik at sammenligning var vanskelig.

Ofte når elevene ble spurt om hva som var kjedelig, vendte de tilbake til å snakke om hva de likte ved kurset, som her ved Tramborg:

Berit: Hva er det kjedeligste dere har gjort i trafikalt grunnkurs?

Jente1: Kjedeligste? Det har ikke vært noe kjedelig.

Jente2: Nei, egentlig ikke.

Jente3: Nei, for det du velger sjøl å gå igjennom det, det er ikke som på skolen at du må høre på det liksom.

Jente2: Vi er jo interessert i å lære, og det blir ikke så kjedelig da.

Berit: Så det er lettere å følge med enn i andre fag?

Jente3: Ja, men det har med hvem som underviser.

Jente1: Ja det har mye å si for hva du lærer.

Jente2: For det er så kjedelig med de som bare står der og snakker og snakker uten ..

Jente1: Uten engasjement, og som snakker til deg som om du er veldig liten. Men her ble vi behandla som voksne folk, i hvert fall her hvor vi var. Da prata han til oss som vi prater mellom oss, mens de andre lærerne ikke prater til oss sånn fordi vi ikke er store nok eller hva det nå er, det er noe sånt sykt.

Berit: Den læreren dere hadde i trafikalt grunnkurs, hadde dere han i andre fag på skolen?

Flere jenter: Nei, nei.

Berit: Er det en annen måte å undervise på?

Jente1: nei, men han behandla oss ikke som elever, men vi er folk.

Berit: Så han var interessert i at dere skulle komme med egne vurderinger og meninger?

Flere jenter: Ja.

Berit: Og sånn er det ikke i vanlig skole?

Jente3: Det er litt, men ikke sånn.

Jente2: Det er veldig press om å være mest vellykket.

Jente1: Det er ikke noen vits i å komme med våre meninger, for hvis vi kommer med våre meninger så sier de bare ja, ok, så er det å fortsette i neste time. Vi diskuterer aldri noe, og det gjorde vi med han læreren.

Jentene peker altså på at når trafikalt grunnkurs er frivillig, blir det også interessant. I likhet med flere andre er de inne på at det er et spørsmål om hvem som underviser. Den positive nye opplevelsen som disse jentene fremhevet var å bli behandlet som

likeverdige og meningsberettigede – kort og godt som folk, av læreren i trafikalt grunnkurs. Som det fremgår av kapitlene 2 og 6 er Tramborg den tilbyderen som gir trafikalt grunnkurs til flere skoler, ved at lærerne i trafikalt grunnkurs underviser elevene på deres skoler på ettermiddager og kvelder, eventuelt på fridager, altså uten kontakt med ungdomsskolelærerne. Det var også her elevene ikke så lett kunne se koblinger mellom innholdet i trafikalt grunnkurs og andre fag, en elev er i kapittel 6 sitert for at trafikalt grunnkurs er mer et fritidsfag enn et skolefag. Ikke desto mindre tilkjennegir disse jentene tilfredshet over å ha blitt behandlet som voksne, tenkende mennesker.

Selv om det har vært benektet i enkelte gruppeintervjuer med elever at noe har vært kjedelig i trafikalt grunnkurs, finnes det elever som peker på at teori var kjedelig, det kunne være kjedelig å lære om paragrafer eller skilt, eller at en forelesende eller lærerstyrt undervisning kunne være kjedelig:

Berit: Hva er det kjedeligste dere har gjort i trafikalt grunnkurs?

Jente1: Det at du ble sittende ganske lenge å høre på.

Jente2: Og at han snakker hele tiden, og du bare sitter der, det blir alltid veldig kjedelig.

En kan spørre om det er i det øyeblikket trafikalt grunnkurs minner om vanlig skole at det blir kjedelig. En måte å utforske dette på er å undersøke hva elevene svarer på spørsmålet om trafikalt grunnkurs er noe som passer i skolen, som vi så vidt var inne på i kapittel 6. I svært mange gruppeintervjuer har elever gitt uttrykk for at de synes det passer i skolen. Begrunnelsene de gir er ofte at alle trenger trafikkopplæring, det blir større trafikkikkerhet hvis alle lærer det som de selv har lært.

En gutt mente at trafikalt grunnkurs kan spare menneskeliv og at også en syklist trenger å vite hva en bilfører ser og ikke ser. En jente mente det å lære om bremselengde hjalp for å forstå fysikk. En tredje jente hadde noen kritiske perspektiver på det hun oppfattet som et sterkt fokus på bil:

Jente: Det er bra at man skjønner de grunnleggende tingene i trafikk, det er viktig å kunne. Men det behøvde ikke å være så mye fokus på bil. Fordi det er jo ikke bra at så mange tar førerkort, for da blir det flere biler og sånn. Så man bør ikke legge opp til at folk skal ta førerkort og kjøpe seg bil, men bare at de skal forstå trafikken, da.

Det er mulig at dette utsagnet er relativt kontekststøttet med hensyn til denne jentas bosted med et godt utbygd kollektivtilbud, i alle fall fant ikke argumentet særlig resonans da det ble presentert i andre gruppeintervjuer. Andre elever har pekt på de mulighetene for et avbrekk som trafikalt grunnkurs gir i skolehverdagen, ved en av I-skolene resonnerte guttene:

Gutt1: Ja, det er jo et tema som påvirker oss og som gjelder oss. Da føler jeg at jeg blir ganske engasjert.

Gutt 2: Og når du skal gå i trafikken, så legger du merke til alt mulig.

Gutt3: det er fint å få et avbrekk fra andre fag, for da slipper du å ha de samme fagene dag etter dag, vi fokuserer på andre ting, liksom enn i vanlig skole.

Elevene har flere perspektiver på hvordan trafikalt grunnkurs kan være nyttig, fra den hjelpen det gir til å forstå andre fag, til at det gir et kjærkomment avbrekk i hverdagen, noe som typisk hevdes ved I-skoler. Det er imidlertid nytten av å ha lært om trafikk, elevene i all hovedsak vektlegger. I så måte synes deres synspunkter forenlige med lærernes og rektorenes oppfatning om at trafikalt grunnkurs hører med til en allmenndannelse og kan forstås som relevant i forhold til læreplanenes generelle del.

7.4 Hva tenker elevene om tiltak for trafikksikkerhet?

Nokså mange temaer ble drøftet da elevene mot slutten av gruppeintervjuene ble bedt om å reflektere litt over trafikksikkerhet. Spørsmålet som ble stilt var omtrent som følger:

Berit: Trafikksikkerhet er et stort samfunnsproblem, hva mener dere må gjøres for å få ned antall ulykker?

Bedre veier var et tema som ble brakt opp, både av gutter og jenter. Det kan være interessant hva ungdommene i de mest rurale strøk har sagt om dette:

Gutt1: Bedre veier i Norge.

Gutt2: Flere felt, da. Vi har jo omtrent bare ett felt til begge retninger.

Berit: Det er trange veier? Smalt?

Gutt3: Jeg vet ikke om det er sant, men jeg hørte at fartsgrensa ble satt ned på en strekning for det var så uryddig langs veien. Det syns ikke jeg var helt rett, for de kunne jo bare ha rydda langs veien da, men de mente det var så dårlig sikt.

Berit: Så da får man heller rydde?

Flere gutter: Ja.

Gutt4: Det er en bru hvor man bare kan kjøre en av gangen, og hvis det kommer to så må den ene vente til den andre har kjørt.

Gutt2: Det er jo ikke det verste, da.

Berit: Da tenker du at de skulle heller ha bygd en ny bro?

Gutt4: Ja.

Gutt2: Nei. Det er ikke så mange som kjører her.

Fra guttene ved en skole i et sentralt strøk ble det hevdet at gode veier ikke er noen mangel. En jente fra et annet ruralt strøk mente at noen steder er det «helt elendige kjøreforhold, særlig når det er glatt eller vått veidekke». Fra et annet gruppeintervju kom følgende synspunkt frem:

Berit: Det å utbedre veier, da? Er det en vei å gå?

Jente: Ja, men det er ofte på gode veier det skjer, det er jo viktig. For når det er bra vei, det er da man setter opp farten. Man tenker at her er det sikrere å kjøre. Her kan du kjøre fortere. For det er ofte når det er gode, nye veier, fint vær, da er det fristende å kjøre fort.

Hensikten med å gjengi dette er ikke å gjenspeile variasjon med hensyn til hva elevene synes om veiene, men å vise hvordan de anvender sine innsikter om risiko og trygg atferd. Høyere aldersgrense for større trafiksikkerhet var også et spørsmål som ble presentert for elevene:

Berit: Hva tror dere om å sette opp aldersgrensen, da?

Flere gutter: Nei.

Gutt1: Det hadde sikkert funka, ja.

Gutt2: Nei det er ikke sikkert det.

Gutt1: Jeg tror ikke problemet ligger til de som er like gamle som oss, det er heller dem som har kjørt et par år og begynner å bli noen og tyve, for da er du mer sikker på deg sjøl og kan drive mer tullekjøring.

Gutt3: Det er ikke alderen, men det er det at noen kanskje gir på litt.

Ikke alle er innforstått med at det er de yngste som har størst risikoatferd:

Jente: Man må bli mer forsiktig i trafikken og ta hensyn til andre bilførere også. Jeg tror ikke at de over 40 er så opplyste om hva som kan skje, liksom, sånn som vi er. Vi har blitt opplyst om trafikkulykker og hva som skjedde på ulykker, vi har sett bilder og sånn. Jeg tviler på at de som har kjørt bil i 20 år tenker over det. Siden det ikke har skjedd noe, så tror de at det ikke kan skje med dem.

I en av guttegruppene tok elevene selv opp poenget med mengdetrening:

Gutt1: Det var denne ulykkeskurven vi snakket om, at de fleste ulykker, der er det unge folk, under 25 eller hva det var, og så går det nedover, det er der man må gjøre noe, siden det er flest ungdommer.

Gutt2: Så hvis du starter tidlig med øvelseskjøring, da så får du mer erfaring, og da går ulykkestallene ned. Da kan du det.

Gutt3: Jeg tror det er lurt å nesten skremme dem med ulykker, sånn at de skjønner at de ikke må kjøre for fort. For da kan det gå skikkelig galt. Jeg tror det er en god måte, jeg vet ikke om det er andre måter.

I en annen guttegruppe ble det sagt følgende:

Berit: Hva tror dere om å høyne aldersgrensen da?

Gutt1: Det tror jeg ikke ville hjelpe, for da blir det som om vi er enda mindre barn, ikke sant. Og du har ikke fått mer erfaring med å kjøre hvis du utsetter lappen, for da utsetter du når du kan begynne å kjøre og. Da får du ikke begynne å øvelseskjøre, tror jeg. Og de som har begynt å øvelseskjøre, de blir gode etter hvert, mens det er de som ikke øvd så mye som krasjer. Som er dårlige i trafikken eventuelt.

Gutt2: Alle kjører bil for første gang en gang, selv om de er 16 eller om de er 20, liksom. Og det er noe helt nytt for dem.

Man er kanskje mer moden, men man vil være nybegynner på ett eller annet tidspunkt uansett om aldersgrensen settes opp, hevdet en gutt. I en jentegruppe var synspunktene noe delte med hensyn til å høyne aldersgrensen for gutter:

Berit: Hva tror dere om å sette opp aldersgrensen for gutter, da?

Jente1: Ja, det er greit.

Jente2: De blir sure, men da kanskje de tenker litt.

Jente1: Eller kanskje det virker negativt, for da kommer de til å være enda mer gira på å kjøre.

Jente3: Og så blir det ikke helt rettferdig for de guttene som kjører sakte og er hensynsfulle i trafikken. Det blir på en måte ikke helt likestilling heller, føler jeg.

Jente2: For min del gjør det ikke noe.

Blant årsaker til at gutter kjører for fort, oppfattes det at de vil tøffe seg som viktig. Ved en av skolene hadde de lært at forskjellen mellom gutters og jenters ulykkesstatistikk på grunn av fart, er begynt å utjevne seg. Forskjeller i gutters og jenters modenhet har vært et tema for en del elever, en jente fortalte at gutter på 17 år har samme forhold til konsekvenser som jenter har ved 12 års alder.

Et annet tema som tydeligvis diskuteres er å tørre å si fra om noen kjører for fort. Flere av elevene hevdet at de gjør det, og i intervjuene kom det også frem forståelse av hvordan slike farlige situasjoner oppstår og utspiller seg. I den forbindelse ble det ved en anledning hevdet at det kan være vanskeligere for gutter å si nei eller be noen sakte farten enn det er for jenter. Noen av ungdommene var for øvrig vant til å diskutere slike spørsmål i andre sammenhenger eller programmer, i forbindelse med overgang fra ungdom til voksen og hvilke valg en kan komme til å stå overfor.

7.5 Oppsummering

Foreldre, som ikke har vært en informantkategori i denne undersøkelsen, kan i beste fall sies å ha kommet til orde indirekte. Lærere har pekt på at foreldre er fornøyd eller at FAU ved skolen er positive til tilbudet. Fra elevene får vi også vite at foreldre stiller seg positive til tiltaket. Vi får dessuten inntrykk av at foreldre kan bli tatt i skole av ungdommene som nettopp har lært noe foreldrene har glemt eller ikke tenker på. Uansett har vi også sett eksempler på at foreldre også bistår under øvelseskjøring eller samtaler under kjøring om hva som foregår i trafikken.

Vi har sett tendenser til at trafikalt grunnkurs er som morsomst for en del elever når det minst ligner på vanlige skole. Noe av dette handler om andre læringsarenaer enn klasserommet, slik vi også var inne på i kapittel 6. Etter utdyping i dette kapitlet kan vi trekke de samme konklusjonene. På spørsmål om kurset passer i skolen, er det i første rekke allmenn opplæring av alle slags trafikanter som fremheves samt nødvendigheten av at alle kan grunnleggende trafikkregler. I så måte er ikke elevenes synspunkter særlig forskjellige fra lærere og rektors syn på relevansen av læreplanens generelle del.

Når elevene tenker høyt om hva som kan gjøres for større trafiksikkerhet, peker de på nytten av at alle får den opplæringen de selv har fått. En del av dem har oppfattet poenget med mengdetrening. Det er ellers varierende synspunkter på betydningen av alder og kjønn for uvettig eller ukyndig kjøring.

8 Konklusjoner

Det er stor grad av enighet blant dem vi har intervjuet i dette prosjektet om at ungdomsskoleelever trenger trafikalt grunnkurs. Dette er neppe overraskende så lenge utvalget består av skoler som arrangerer slikt kurs for elever, enten i skoletiden eller i tillegg til det ordinære timetallet. Hva synspunktene er ved skoler som ikke har tilbudet, har vi ikke undersøkt.

To modeller har vært beskrevet og utforsket når det gjelder skolers tilbud om trafikalt grunnkurs. I den ene modellen gis grunnkurset innenfor den ordinære undervisningen og det ordinære timetallet. I den andre modellen gis grunnkurset i tillegg til den ordinære undervisningen og timetallet. Vår casestudie består av tre skoler av hver type. Blant sistnevnte har vi også inkludert et senter som arrangerer trafikalt grunnkurs ved at lærere ved senteret underviser elevene ved hjelp av samlinger etter skoletid med elevene på de ungdomsskolene hvor de går.

Trafikalt grunnkurs blir i læreplanen anbefalt drevet som problemorientert undervisning, noe som tilsier at elevene skal være aktive i diskusjoner og dialog om konkrete problemstillinger som læreren har forberedt. En kan også hevde at arbeidsmåten i faget er praktisk orientert. Spesielt gjelder dette elementene førstehjelp og mørkekjøring, hvor det handler om å *vite hvordan* vel så mye som å *vite at*. Vi har referert uttalelser fra ledelse og lærere om at elever som strever med fagene på ungdomstrinnet, trenger mer praksisorienterte måter å lære på. Mestringsfølelse og tro på egne evner har vært fremhevet som særlig verdifullt for elever som strever, og når de gjennomfører trafikalt grunnkurs gir det anledning til anerkjennelse og oppmuntring fra lærerne. Det er innenfor en slik kontekst at trafikalt grunnkurs kan tenkes å bidra til større motivasjon og utholdenhet for prestasjonssvake elever.

Elevtallene og de intervjuene som er gjennomført forteller at trafikalt grunnkurs er et populært tilbud blant elevene. Vi har likevel grunn til å understreke at ordningen er

sårbar og personavhengig. Personlig egnethet og engasjement hos lærere som underviser i trafikalt grunnkurs, fremholdes som avgjørende for elevens utbytte.

Et spørsmål vi kan stille på grunnlag av intervju materialet, er om trafikalt grunnkurs er et tilbud som passer i skolen. Skoler som gir trafikalt grunnkurs innenfor den ordinære skoletiden, relaterer det mest av alt til generell del av læreplanen Kunnskapsløftet. Ved en skole har vi fått vite at de knytter trafikalt grunnkurs til mål i Kunnskapsløftet innenfor fagene RLE, samfunnsfag, gym, naturfag og matematikk. Her argumenteres det for at det er et bredere perspektiv som ligger til grunn for denne opplæringen enn at elevene snarest skal kunne starte øvelseskjøring. Ved andre skoler som gir trafikalt grunnkurs innenfor det ordinære timetallet, har en gitt uttrykk for at det er vanskelig å knytte det til læreplanen Kunnskapsløftet i spesifikke fag. En skole har redegjort for strategien de har med å sikre at elevene får det timetallet de har krav på i alle fag og kan deretter gi rom for trafikalt grunnkurs innenfor rammen av det ordinære timetallet. Ved skolene som arrangerer trafikalt grunnkurs som et tillegg til det ordinære timetallet, blir det fortalt at en ikke ser hvordan det skulle kunne forankres i Kunnskapsløftet. Likevel blir det gjennomgående pekt på forankring i læreplanen Kunnskapsløftet som det viktigste svaret på hvordan en kan sikre stabilitet og kontinuitet for trafikalt grunnkurs ved den enkelte skole.

Gode muligheter for å koble temaer i trafikalt grunnkurs til elementer i de ordinære fagene har vært fremholdt fra flere skoler. Uavhengig av om trafikalt grunnkurs er inkludert eller gis i tillegg til skoletiden, ser lærere og ledelse mange koblingsmuligheter. På denne måten kan en også si at trafikkopplæring ikke utgjør et konkurrerende element til den oppgaven det er å oppøve elevenes grunnleggende ferdigheter. Det varierer nokså mye mellom skoler i hvilken grad elever har sett sammenhengene mellom temaer i grunnkurset og i ordinære fag. Det synes å gå et tydelig skille mellom senteret hvor lærere reiser til skolene for å undervise i trafikalt grunnkurs og ikke deltar i skolens alminnelige aktiviteter på den ene siden og på den andre siden de øvrige skolene hvor en eller to av lærerne underviser i trafikalt grunnkurs. Større involvering i trafikalt grunnkurs fra andre ungdomsskolelærere blir likevel fremhevet som ønskelig av en lærer ved en av I-skolene. Dette er den læreren i utvalget som vi har grunn til å tro er best posisjonert for å trekke forbindelseslinjer mellom trafikalt grunnkurs og andre fag, ettersom han er den som i størst utstrekning underviser i en rekke aktuelle fag.

På direkte spørsmål til elevene om de synes trafikalt grunnkurs passer i skolen, svarer de i overveiende grad bekræftende. Samtidig er det tydeligvis det ikke-skolske og ualminnelige, som førstehjelp og mørkekjøringsdemonstrasjon, som i størst grad fenger de fleste. Skilt, konsekvenser av ulykker, rus, sosialt press er blant temaene elevene har trukket frem, ofte i en viss iver etter å snakke om hva de har lært. Ved noen skoler har elever uttalt at trafikalt grunnkurs er bra, fordi det i motsetning til andre fag og aktiviteter i skolen, er noe de ser at de har bruk for. Mye tyder på at trafikalt grunnkurs har et stort potensiale for å synliggjøre forbindelser mellom teoretiske og abstrakte temaer på den ene siden og på den andre siden noe virkelighetsnært, praktisk og konkret utenfor klasserommet. Noen elever har insistert

på at ingenting i trafikalt grunnkurs var kjedelig, men når elever ellers skal utpeke hva som var kjedelig, er det gjerne elementer som minner om vanlig skole som nevnes.

Et noe mer komplekst spørsmål vil være: På hvilken måte kan trafikalt grunnkurs gitt i tilknytning til skolen, bidra til å styrke målene for grunnkurset? Med dette forstår vi formålet med trafikalt grunnkurs som beskrevet i læreplanen. Det handler om å fremme forståelse for trafikken som system, selvinnsett og selvkritisk vurdering, forstå mennesket i trafikken, betydningen av kommunikasjon og samhandling med andre trafikanter, altså kort sagt å fremme viktige holdninger og innsikter.

Et godt begrunnet svar på dette spørsmålet ville kreve en randomisert effektstudie hvor ungdom med og uten eksponering for trafikalt grunnkurs kunne sammenlignes etter et gitt antall år. Mål på hvor godt grunnkurset var implementert ved den enkelte skole måtte også inngå. Metoden som er valgt i dette prosjektet tillater oss ikke å konkludere om effekter kan påvises eller ikke, men vi kan gjengi argumentasjon henholdsvis mot og for at trafikalt grunnkurs gir økt risikoforståelse.

En av lærerne vi har snakket med var veldig tydelig på at han ikke hadde noen illusjoner om at trafikalt grunnkurs bidrar til å dempe risikovillighet blant ungdom og spesielt ikke blant gutter. Hans argument var ikke direkte knyttet til at grunnkurset gis i skolen, men til at vågal oppførsel er et spørsmål om modning. Derfor, mente han, vil et viktigere tiltak for å få redusere risikoatferd og farlige situasjoner i trafikken, være å heve aldersgrensen for førerkort både for bil og moped for gutter. Andre lærere har også vært inne på at atferden er annerledes når ungdom skal lære seg å kjøre og under førerprøven enn den kan være like etterpå. Innsikt i konkrete ulykker som ungdommene kjenner fra regionen gir imidlertid en vekker og dermed læringsutbytte for elevene, er det blitt fremholdt. Mange elever synes på sin side å ha tatt til seg argumentet om at mengdetrening i en opplæringsfase forebygger ulykker blant unge sjåførere.

Vi kan også ta utgangspunkt i den metoden læreplanen foreskriver, det vil si problemorientert undervisning som spesielt egnet for å arbeide med holdninger og motivasjon. Denne er forenlig med diskusjon og dialog, heter det i læreplanen i trafikalt grunnkurs, og den stiller krav til at læreren bruker spørreteknikker som oppmuntrer elevene til deltakelse. Særlig ved en av skolene har det vært fremhevet at lærere i ungdomsskolen har spesielt gunstige vilkår for å drive frem en slik arbeidsmåte, i kraft av sin pedagogiske bakgrunn, kjennskap til alderstrinnet og til den enkelte elev. At elevene kjenner hverandre stimulerer dem også til deltakelse i diskusjonene, hevder lærerne. Dette har vært bekreftet i elevenes omtale av fordeler med å ha trafikalt grunnkurs i ungdomsskolen.

Referanser

Borgen, J. & B. Lødding (2009): *Implementering av faget Utdanningsvalg på ungdomstrinnet. Delrapport II fra prosjektet Karriereveiledning i overgangen mellom ungdomsskole og videregående opplæring.* Evaluering av Kunnskapsløftet. Oslo: NIFU STEP-rapport 39/2009.

Caspersen, J., Ø.Wiborg & B. Lødding (2011): *Praksisutbytte? Kunnskapsoversikt om ungdomsutbytte av praksis i opplæringen.* Oslo: NIFU-rapport 6/2011.

Møller, J., T. Prøitz & P. Aasen (2009): *Kunnskapsløftet – tung bør å bære? Underveisanalyse av styringsreformen I skjæringspunktet mellom politikk, administrasjon og profesjon.* Oslo: Institutt for lærerutdanning og skoleutvikling, Universitetet i Oslo og NIFU STEP, Rapport 42/2009.

Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utvikling (OECD) (2006): *Young drivers. The road to safety.* Paris, OECD.

Statens vegvesen (2004): Håndbok 252. *Læreplan Førerkortklasse B og BE.*

St.meld. nr. 16 (2008–2009): *Nasjonal transportplan.* Samferdselsdepartementet.

St.meld. nr. 44 (2008–2009): *Utdanningslinja.* Kunnskapsdepartementet.

Trygg Trafikk (2010): *Prosjektbeskrivelse: Trafikalt grunnkurs i ungdomsskolen,* datert 16. april 2010.

Vibe, N. & M. Evensen (2009): *Spørsmål til Skole-Norge høsten 2009.* Oslo: NIFU STEP Rapport 45/2009

Intervjuguide for samtaler med ledelse og lærere

Q00 Antall år ved skolen, erfaring, tilknytning til TG

Q01 Skolenummer

Q02 Er TG integrert eller gis TG i tillegg til ordinær skole?

Q10 Skolen og nærmiljøet

Q11 Hvor mange elever er det ved skolen? (trinn og paralleller)

Q12 Hvor mange lærere?

Q13 Hvordan vil dere beskrive elevgrunnet og nærmiljøet (foreldres utdanning og sysselsetting; etablert eller nytt boligområde; infrastruktur)

Q14 Hvordan er foreldre blitt informert om TG?

Q15 Hvordan er foreldre blitt involvert i TG på andre måter?

Q20 Organisering

Q21 Kan dere fortelle litt om bakgrunnen for at ordningen ble igangsatt ved denne skolen? Hvor kom ideen fra? (eget initiativ; påvirket av andre)

Q22 Hvordan er tilbudet om TG organisert i tid? (utstrakt, konsentert)

Q23 Hvilke deler av TG gis ved skolen?

Q24 Er hele eller deler av TG gitt ved skolen (mørkekjøring, førstehjelp?)

Q25 Hvordan er ordningen finansiert?

Q26 Finnes det alternative finansieringskilder?

Q27 Må elevene betale noe?

Q28 Har dere utgifter til honorar?

Q29 Hvilke eventuelle støttespillere utenfor skolen medvirker til gjennomføringen?

Q3i0 Til skole med TG Innenfor det ordinære timetallet

Q3i1 Hvilke fag eller timeressurser blir brukt?

Q3i2 Hvordan har dere funnet rom for det?

Q3i3 Hvilke mål i Kunnskapsløftet relaterer dere til TG?

Q3i4 Hvilken prosess ligger bak denne vurderingen, hvem har vært med?

Q3i5 Hvilke signaler har dere fått fra skoleeier om TG?

Q3i6 Hvilke signaler har dere fått fra skoleeier om forholdet mellom TG og KL?

Q3i7 Hva har vært eventuelle hindringer eller motforestillinger?

Q3i8 Kan TG i skolen bidra til å redusere frafallet i skolen, og på hvilke måter i så fall?

Q3i9 Det kan innvendes at det finnes grenser for hvor mye skolen skal ta seg av, TG er enda en oppgave skolen tar på vegne av samfunnet, mens man kan hevde at skolens oppgave er å lære elevene å lese og skrive, har dere noen kommentarer til det?

Q3t0 Til skoler med TG i tillegg til det ordinære timetallet (ja/nei)

Q3t1 Må elevene betale noe til trafikkskolen? Tror dere at dette kan virke inn på elevrekrutteringen?

Q3t2 Hvordan foregår samarbeid med trafikkskole (hvis de ikke selv har hele ansvaret), hvem har ansvar for hva?

Q3t3 Hvorfor ligger TG utenfor det ordinære timetallet?

Q3t4 Har dere diskutert om TG kan relateres til mål i Kunnskapsløftet?

Q3t5 Hvilke diskusjoner har dere hatt om dette ved skolen?

Q3t6 Hvilke diskusjoner har dere hatt om dette med skoleeier?

Q40 Omfang

Q41 Hvor mange elever får tilbudet, og hvor mange takker ja?

Q42 Hvor store er gruppene?

Q43 Hvilke vurderinger ligger bak gruppeinndelingen?

Q44 Hvordan følges obligatorisk fremmøte opp?

Q45 Hvordan er situasjonen mht utstyr for gjennomføring av TG?

Q46 Hvordan er situasjonen mht rom for gjennomføring av TG?

Q50 Stabilitet og støtte

Q51 Hvordan vil dere beskrive kompetansen på lærersiden for gjennomføring av TG?

Q52 Ville det gjøre en forskjell om det fantes en stipendordning for at lærere kan ta 5-dagers kurset, eller kan det være andre forklaringer på at ikke flere har det?

Q53 Hvordan vurderer dere vilkårene for at ordningen skal være stabil ved denne skolen? - evt hvor sårbar og personavhengig oppleves den?

Q54 Hva skal til for å sikre stabilitet – ressurspersoner, veiledning, nettverk?

Q60 Innhold og metode (spesielt til lærere)

- Q61 Hvilke temaer fenger elevene mest?
Q62 Er det noen elever det er lettere å fenge enn andre i TG? (kjønn; prestasjonsnivå; skolemotivasjon)
Q63 Er det andre elever som blomstrer i TG enn i de andre fagene, eller er det ikke forskjell?
Q64 Hvilke metoder lykkes dere best med?
- Q70 Læringsressurser
Q71 Hvilke læringsressurser bruker dere?
Q72 Hvordan vurderer dere kvaliteten på læremidlene?
Q73 Hvordan mener dere elevene oppfatter kvaliteten på læremidlene?
Q74 Er det noe dere savner?
Q75 I hvilken grad kan dere selv påvirke innholdet i TG?
Q76 Integreres læringen i andre fag og andre sammenhenger etter at TG er gjennomført?
- Q80 Foreldre
Q81 Hvordan er foreldre blitt informert om TG?
Q82 Hva har dere lagt vekt på i informasjonen? (Anbefalt mengdetrening og tidsaspektet? Økonomi?)
Q83 Er foreldre blitt involvert på noen måte, hvorledes?
Q84 Tror dere at det gjør noen forskjell for foreldrene at TG er organisert på skolen//utenfor skolen for deres syn på TG?
Q85 Er TG tema i foreldresamtaler? Hvis ja, hva vil dere si om hvor tilfredse foreldrene er?
- Q90 Integrasjon, kontinuitet?
Q91 Integreres læringen i andre fag og andre sammenhenger etter at TG er gjennomført?
Q92 Hvordan synes dere at dere lykkes med TG?
Q93 Hvordan vet dere om dere lykkes med TG?
Q94 Hvorfor lykkes dere?
Q95 Hva er utfordringene for å kunne lykkes?
Q96 Er det andre ting dere synes det er viktig å få frem om erfaringer dere har gjort?

Intervjuguide for samtaler med elever

Q00 Gutter eller jenter?

Q01 Skolenummer

Q02 Er TG integrert eller gis TG i tillegg til ordinær skole?

Q11 Presentasjonsrunde: TG er et frivillig tilbud – hva var grunnen til at dere valgte det?

Q20 Motivasjon

Q21 Hvem diskuterte dere det med om dere skulle velge TG?

Q22 Diskuterte dere om dere skulle velge TG med foreldrene deres?

Q23 Hva mente foreldrene deres? (økonomi; trafikksikkerhet)

Q24 Er det dere lærer i TG noe dere drøfter med foreldrene deres?

Q25 Hadde dere venner som valgte TG?

Q26 Hadde det noen betydning for at dere selv valgte det? Hvis ja, på hvilken måte?

Q27 Har dere tenkt å gå videre med føreropplæring?

Q30 Aktiviteter:

Q31 Hva gjør dere i TG, kan dere fortelle hva som skjer i en TG-time, hva er det mest vanlige?

Q32 Hvilke læremidler har dere i TG?

Q33 Hva er det morsomste dere har gjort i TG? (aktiviteter; temaer)

Q34 Hva er det kjedeligste dere har gjort i TG? (aktiviteter; temaer)

Q35 Synes dere at TG er annerledes enn andre fag, eller er det omtrent som vanlig skole?

Q36 Synes dere at læreren underviser på andre måter enn i de andre fagene?

Q40 Organiseringen

Q41 Foregår all undervisningen her på skolen, eller er dere på trafikkskole eller andre steder?

Q42 Finnes det noe innenfor TG som dere får opplæring i uten for skolen? (mørkekjøring; førstehjelp)

Q43 Det er obligatorisk oppmøte i TG, hvordan blir det sjekket?

Q44 Hva skjer hvis dere ikke kan møte f eks hvis dere er syke, får dere tilbud om ny time?

Q50 Innfridde forventninger?

Q51 Gjør dere omtrent det som dere trodde at dere skulle gjøre, eller har dere blitt overrasket på noen måte?

Q52 Hvis en venn eller venninne som vurderer å ta TG spurte deg hva du syns, hva ville du svare?

Q53 Hvis dere skulle anbefale TG til noen, hva ville dere sagt?

Q54 Hvis dere skulle fraråde noen å ta TG, hva ville dere ha sagt?

Q60 Plass i skolehverdagen og i tilværelsen:

Q61 Ser dere noen sammenheng mellom TG og andre fag?

Q62 Synes dere det er et fag som passer i skolen?

Q63 Har dere diskutert noe i TG som gjør at dere tenker annerledes rundt (fartsgrense; bilbelte; bruk av hjem; refleks) eller har ikke TG gjort noen forskjell?

Q64 Hva tror dere at dere vil huske fra kurset om to år?

Q71 Trafikkulykker er et stort samfunnsproblem, hva mener dere at man bør gjøre for å få ned antall ulykker?

Q81 Er det forskjell på gutters og jenters måte å være trafikanter på?

Q82 Fra forsikringsselskapene finnes klare tall på at gutter er overrepresentert i alvorlige ulykker, hva tror dere om det?

Q91 Er det noe dere synes det er viktig at jeg tar med i rapporten som jeg skal skrive til Trygg Trafikk, om hva elever synes om TG?

Nordisk institutt for studier av
innovasjon, forskning og utdanning

Nordic Institute for Studies in
Innovation, Research and Education

www.nifu.no