

Rapport

Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge

Undersøkelse blant trafikklærere med norsk og utenlandsk utdanning

Forfattere

Dagfinn Moe

Marianne Elvsaa Nordtømme

An-Magritt Kummeneje

Rolf Robertsen



Rapport

Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge

Undersøkelse blant trafikklærere med norsk og utenlandsk utdanning

EMNEORD:
Samferdsel
Trafikksikkerhet
Trafikkopplæring
Trafikklærer
Trafikklærerutdanning

VERSJON

1.0

DATO

2013-11-28

FORFATTERE

Dagfinn Moe
Marianne Elvsaas Nordtømme
An-Magritt Kummeneje
Rolf Robertsen

OPPDRAKSGIVER

Statens vegvesen Vegdirektoratet

OPPDRAKSGIVERS REF.

Torkel Barlaup Nødtvedt

PROSJEKTNR

102004663

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:

48 + vedlegg

SAMMENDRAG

SINTEF har gjennomført et prosjekt om utdanningsnivå og kompetansebehov blant trafikklærere og faglige ledere i Norge.

Prosjektet består av tre deler:

- Del 1: Kartlegging av dagens utdanningsnivå blant trafikklærere i Norge (kap. 4)*
- Del 2: Kartlegging av opplevd behov for etter-/videreutdanning i Norge (kap. 5)*
- Del 3: Kartlegging av eksisterende utdanningstilbud i utvalgte europeiske land (kap. 6)*

Hovedmålet er å avklare hvilke krav som skal stilles til videreutdanning til trafikklærere som ikke har utdanning på høyskolenivå. Dette gjelder først og fremst faglig innhold i etter- og videreutdanning (EVU) for trafikklærere med 1-årig utdanning fra Statens trafikklærerskole (STLS) og trafikklærere med utdanning fra utlandet.

Hovedkonklusjonen er at det er et behov, et ønske og en vilje i bransjen for mer EVU. Det er en rekke spørsmål som må avklares, med tanke på befolkningsutvikling, teknologiutvikling, utdanningstilbud i Europa og kunnskapsbehov, som kan ha innvirkning på hvilke krav vi skal stille til grunnutdanning og EVU for trafikklærere i Norge.

UTARBEIDET AV

Dagfinn Moe

SIGNATUR

**KONTROLLERT AV**

Trine Marie Stene

SIGNATUR

**GODKJENT AV**

Roar Norvik, forskningssjef

SIGNATUR

**RAPPORTNR**

SINTEF A25225

ISBN

978-82-14-05621-1

GRADERING

Åpen

GRADERING DENNE SIDE

Åpen

Forord

På oppdrag fra Statens vegvesen har SINTEF Teknologi og samfunn gjennomført et prosjekt om utdanningsnivå og kompetansestatus blant trafikklærere og faglige ledere i Norge. Prosjektet er gjennomført i perioden mai til november 2013.

Oppdragsgivers kontaktperson har vært Torkel Barlaup Nødtvedt ved Seksjon for trafikkopplæring i Trafikant- og kjøretøyavdelingen i Vegdirektoratet. Hos SINTEF har prosjektgruppen bestått av prosjektleder Dagfinn Moe og prosjektmedarbeiderne Marianne E. Nordtømme og An-Magritt Kummeneje, alle fra Avdeling for transportforskning, og høyskolelektor Rolf Robertsen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, avd. for Trafikklærerutdanning. Han har hatt hovedansvar for matrisen og spørreundersøkelsen som er benyttet i kartleggingen av utdanningsnivå, innhold og krav til utdanning i utlandet. Kvalitetssikrer for prosjektet har vært Dr. polit. Trine Marie Stene ved NTNU Samfunnsforskning AS.

Prosjektet har medført en omfattende kartlegging med datainnhenting fra både inn- og utland. Vi takker alle som har bidratt, enten ved å svare på spørreundersøkelsen, fylle ut matriser eller delta i fokusgrupper og intervjuer. En takk rettes også til Transportøkonomisk institutt, som i sitt forprosjekt har definert rammeverk, formål og deler av arbeidsopplegget i det hovedprosjektet som er gjennomført.

Trondheim, november 2013



Roar Norvik, forskningssjef

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	7
Summary	9
1 Innledning	11
2 Dagens trafikkførerutdanning	12
2.1 Trafikkførerutdanningen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag	12
2.2 Trafikkførerutdanningen ved Høgskolen i Oslo og Akershus	13
3 Metode	15
3.1 Metodisk rammeverk og problemstillinger	15
3.2 Etske betraktninger	16
3.3 Rapportens struktur	17
4 Dagens utdanningsnivå blant trafikkførere i Norge	18
4.1 Metode og gjennomføring av spørreundersøkelse	18
4.2 Utvalg	18
4.3 Grunnutdanning	20
4.4 Utdanning fra andre land	21
4.5 Etter- og videreutdanning	22
4.6 Oppsummering	24
5 Kartlegging av opplevd behov for etter- og videreutdanning i Norge	26
5.1 Intervjuer med representanter for utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner	26
5.1.1 Ønsket kompetansenivå blant trafikkførere	26
5.1.2 Kompetansebehov	28
5.1.3 Etter- og videreutdanning	29
5.2 Gruppeintervjuer med trafikkførere og faglige ledere	32
5.2.1 Ønsket kompetansenivå hos trafikkføreren	32
5.2.2 Kompetansebehov for den norske utdanningen	33
5.2.3 Behovet for etter- og videreutdanning	36
5.3 Oppsummering	37
6 Utdanningsnivå, innhold og krav til utdanning i utlandet	38
6.1 Metode for gjennomføring av kartleggingen	38
6.2 Rammer rundt trafikkførerutdanningen i de ulike landene	38
6.3 Matrise over ulike lands fagkombinasjon til sammenlikning med Norge	42
6.4 Oppsummering	43

7	Konklusjon	44
7.1	Oppsummering av hovedresultater	44
7.2	Drøfting av kompetansebehov for etter- og videreutdanning av trafikklærere.....	46

BILAG/VEDLEGG

Vedlegg 1: Spørreskjema webundersøkelse

Vedlegg 2: Tema for dybdeintervjuer med utdanningsinstitusjoner, bransjeorganisasjoner og trafikklærere

Vedlegg 3: Skjema for utfylling av utenlandske kontakter

Sammendrag

SINTEF har gjennomført et prosjekt om utdanningsnivå og kompetansebehov blant trafikklærere og faglige ledere i Norge.

Prosjektet består av tre deler:

Del 1: Kartlegging av dagens utdanningsnivå blant trafikklærere i Norge (kap. 4)

Del 2: Kartlegging av opplevd behov for etter- og videreutdanning i Norge (kap. 5)

Del 3: Kartlegging av eksisterende utdanningstilbud i utvalgte europeiske land (kap. 6)

Hovedmålet er å avklare hvilke krav som skal stilles til videreutdanning til trafikklærere som ikke har utdanning på høyskolenivå. Dette gjelder først og fremst faglig innhold i etter- og videreutdanning (EVU) for trafikklærere med 1-årig utdanning fra Statens trafikklærerskole og trafikklærere med utdanning fra utlandet, og da hovedsakelig Danmark og Sverige.

I Norge har vi en 2-årig høyskoleutdanning for utdanning av trafikklærere, og utdanningsnivået blant trafikklærere og faglige ledere stiger gradvis. Utdanningsnivået er i dag høyere blant trafikklærerne enn de faglige lederne. Dette vil mest trolig etterhvert jevnes ut. En av fem trafikklærere og 4 % av de faglige lederne har grunnutdanning fra Danmark eller Sverige. Fire av fem spurte trafikklærere og faglige ledere har EVU.

Gjennom de kvalitative intervjuene og gruppeintervjuene kom det fram en enighet om at den 2-årige høyskoleutdanningen for trafikklærere, som vi har i Norge i dag, bør videreføres. Enkelte mener også utdanningen etter hvert bør utvides til en bachelorutdanning. Gjennom alle intervjuene pekes det på et sprik i utdanningsnivået blant dagens trafikklærere og faglige ledere, og et behov for EVU. Dette gjelder både trafikklærere med 1-årig utdanning fra STLS eller eldre utdanning, og trafikklærere utdannet i Sverige eller Danmark. Det er en enighet om at EVU bør skje i regi av høyskolene.

I kartleggingen av trafikklærerutdanningen i utvalgte europeiske land kom det fram store variasjoner mellom landene, med tanke på faglig innhold, opptakskrav, eksamensformer og organisering. Den norske utdanningen er den mest omfattende på alle områder. I Sverige undervises det i alle de samme emnene som i norske utdanningen, men utdanningen er ikke like omfattende og noe kortere. I Danmark undervises det i kun fem av emnene som vi finner i den norske utdanningen. Dette gjelder i hovedsak de praktiske emnene, samt kjøretøyteknologi og jus. Andre land som er kartlagt er Finland, Tyskland, Storbritannia, Sveits, Østerrike, Nederland, Estland og Spania.

Hovedkonklusjonen er at det er et behov, et ønske og en vilje i bransjen til mer EVU. Trafikklærerne med utdanning fra STLS eller med nemndprøve etterlyser selv EVU for å holde seg faglig oppdatert, og trafikklærere utdannet i Danmark og Sverige har opplevd et behov for mer teoretisk kunnskap, spesielt knyttet til nivå 3 og 4 i GDE-matrisen.

Summary

SINTEF has completed a study of the educational level and further training needs among driving instructors in Norway.

The study has been accomplished in three parts:

Part 1: Present educational level among driving instructors in Norway (ch. 4)

Part 2: Perceived need of further education among driving instructors in Norway (ch. 5)

Part 3: Educational requirements among driving instructors in selected European countries (ch. 6)

The main objective of the study is to clarify the requirements to be placed on education for driving instructors who do not have education at college level. This applies primarily to the content of post-qualifying education for driving instructors with 1- year degree from Statens trafikklærerskole (STLS – the national school for driving instructors) and driving instructors with education from other countries, mainly Denmark and Sweden.

At present, Norway has a 2-year university college educational programme for the training of driving instructors, and the education level among driving instructors is gradually rising. One in five driving instructors has his/ her education from Denmark or Sweden. Four out of five driving instructors have some form of further vocational training in addition to their basic education as driving instructors.

Qualitative interviews and group interviews unveiled a consensus that the present 2-year university college programme for driving instructors should be continued. Some also maintain that this programme should be gradually extended to a bachelor programme (3 years). The interviewees pointed out that there is a gap in educational attainment among today's driving instructors in Norway, and a need for additional training. This applies to driving instructors with 1- year degree from STLS or older educational background and driving instructors trained in Sweden or Denmark . There is a consensus that additional training should be conducted by university colleges.

A survey of educational requirements for driving instructors in selected European countries revealed wide variations between countries in terms of the academic content, admission requirements, examination methods and organization. The Norwegian education is the most comprehensive in all areas. In Sweden, all the same topics as in the Norwegian education are taught, but the programme is not as extensive and somewhat shorter. In Denmark, only five of the topics that we find in the Norwegian programme are taught. This is essentially the practical courses, as well as vehicle technology and law courses. Other countries that have been mapped are Finland, Germany, UK, Switzerland, Austria, the Netherlands, Estonia and Spain.

The main conclusion from the study is that there is a need and a wish among stakeholders for more education and training for driving instructors. Driving instructors educated in STLS or with older educational background maintain they have a need for additional training to keep up to date, and driving instructors educated in Denmark and Sweden have experienced a need for more theoretical knowledge, especially relating to Level 3 and 4 of the GDE matrix.

1 Innledning

Kravene til føreropplæringen og utdanning av trafikklærere har endret seg mye siden bilen kom til Norge. Frem til opprettelsen av Statens trafikklærerskole (STLS) i 1969 foregikk opplæringen hovedsakelig i trafikkskolenes egen regi og etter hvert i form av kursing av allerede praktiserende trafikklærere (Moe og Stene 1991). I 1965 ble det innført krav om kurs og en påfølgende godkjenningssprøve for en nemnd bestående av tre personer med bakgrunn innen trafikk, motorteknikk og pedagogikk. Disse nemndsprøvene avdekket store kompetansemangler innen lærerstanden.

Med STLS kom etter hvert tilbud om en ettårig utdanning for trafikklærere. På grunn av behovet for å ha trafikklærere i distriktene ble det imidlertid også tillatt å ha såkalt instruktørkurs for å undervise i praktiske ferdigheter. Fra 1. januar 2004 ble trafikklærerutdanningen toårig. Det tilbys dessuten påbygning til bachelor og master, og etter-/videreutdanning i et stort antall kompetanseområder.

På grunn av de omfattende endringene i krav og muligheter for trafikklærerutdanning i Norge, har vi i dag en trafikklærerstand med svært varierende formell kompetanse. Samtidig tar en del nordmenn, som ønsker å bli trafikklærere, utdanning i Danmark og Sverige, som ikke har et like omfattende opplegg for utdanning av trafikklærere som Norge.

Man kan derfor anta at det fins et omfattende behov for etter- og videreutdanning blant lærere ved landets trafikkskoler. Det er et mål at flertallet av dagens 1500 trafikklærere skal ha en utdanning som tilsvarer dagens krav til grunnutdanning. Som ledd i dette arbeidet skal Vegdirektoratet avklare hvilke krav som skal stilles til videreutdanning av trafikklærere som ikke har utdanning på høyskolenivå (Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013). Det er derfor behov for en kartlegging av status på utdanningsnivå og kompetanseutfordringer i Norge og av andre lands tilbud på dette området.

Det er gjennomført et forprosjekt som beskriver rammeverk, formål og arbeidsopplegg for hovedprosjektet – heretter benevnt som *forprosjektet* (Elvebakk og Vaa 2013). Forprosjektet beskriver at hovedmålet for hovedprosjektet er:

Å avklare hvilke krav vi skal stille til videreutdanning for alle trafikklærere som ikke har utdanning på høyskolenivå, dvs. hvilke krav til faglig innhold vi skal stille til etterutdanningskursene for dem med norsk 1-årig utdanning og utenlandsk utdanning.

Denne rapporten dokumenterer metode og resultater fra undersøkelsene i hovedprosjektet. Med grunnlag i resultatene presenteres forslag til krav som skal stilles til faglig innhold i etter- og videreutdanning (heretter kalt EVU) for trafikklærere som ikke har toårig utdanning og for de med utenlandsk utdanning.

2 Dagens trafikklærerutdanning

I dag har vi en toårig trafikklærerutdanning på høyskolenivå i Norge. Det er to utdanningsinstitusjoner som utdanner trafikklærere. Høgskolen i Nord-Trøndelag har hatt toårig utdanning av trafikklærere siden 2004, mens Høgskolen i Oslo og Akershus har et pilotprosjekt for utdanning av trafikklærere. Utdanningene er regulert av forskrift om trafikkopplæring og førerkort m. m., fastsatt av Vegdirektoratet. Den toårige grunnutdanningen kan også brukes som en del av en bachelorgrad, som gir muligheter for en videre mastergrad i f.eks. pedagogikk. Etter endt utdanning må man søke Statens vegvesen om godkjenning/autorisasjon som trafikklærer. Det er krav til helse i samsvar med forskrift om førerkort m.m., vedlegg 1, § 4 og til vandel og skikkethet etter vegtrafikkloven § 27.

2.1 Trafikklærerutdanningen ved Høgskolen i Nord-Trøndelag

Opptakskrav

For å kunne bli tatt opp til trafikklærerstudiet må man ha generell studiekompetanse eller realkompetanse fra videregående opplæring, og hatt førerrett for klasse B (personbil) sammenhengende i tre år pr. 20. august i opptaksåret. Dette vil si at de yngste studentene som blir tatt opp til studiet er 21 år (HiNT, 2013).

HiNT har noen egne særkrav til realkompetansesøkere:

- Søker skal kunne dokumentere utdanning etter grunnskole som også omfatter allmennfag. Slik dokumentasjon må sannsynliggjøre at søkeren har kunnskaper og ferdigheter i norsk og matematikk som tilsvarer studiekompetanse i disse fagene.
- Søker skal kunne dokumentere minimum tre års praksis som er relevant i forhold til toårig grunnutdanning for trafikklærere. Mest relevant er det om du har vært yrkessjåfør på tunge kjøretøy. Relevant er også jobb med ansvar for lærlinger, instruksjon eller undervisningsoppgaver.

Emnene fordelt på semester (utdanningsplan)

Grunnutdanningen går over to år og er på 120 studiepoeng. Under er en oversikt over emner det undervises i ved HiNT.

Emner	stp	1. studieår		2. studieår	
		Høst	Vår	Høst	Vår
TLB110 Teknologi	10	10	0	0	0
TLB120 Trafikk og jus	10	10	0	0	0
TLB130 IKT i undervisningen	5	5	0	0	0
TLB141 Trafikk og psykologi	10	10	0	0	0
TLB211 Pedagogikk og yrkesdidaktikk 1. år	15	15	0	0	0
TLB221 Veiledet undervisningspraksis 1. år	15	15	0	0	0
TLB230 Trafikken i samfunnet	10	0	0	10	0
TLB251 Kandidatoppgave	15	0	0	15	0
TLB212 Pedagogikk og yrkesdidaktikk 2. år	15	0	0	15	0
TLB222 Veiledet undervisningspraksis 2. år	15	0	0	15	0
Sum studiepoeng	120	60	60	60	60

Studieplanen bygger på en integrasjon av teori i praksisopplæringen. Mye av opplæringen foregår ute i trafikken (HiNT, 2013).

Arbeids- og undervisningsformer

Studiet er tverrfaglig organisert og dekker et omfattende fagområde. Studentene skal ta betydelig ansvar for egen læring gjennom deltakelse og selvstendig arbeid. Læringsarbeidet vil vekse mellom forelesninger, individuelle studier, arbeid i grupper, praktiske øvinger og veiledning. Studiet vil ha innslag av læringsarbeid knyttet til så vel ordinær undervisning som studiebesøk ved ulike trafikkinstitusjoner og -miljø (HiNT, 2013).

Deltakelse i forelesninger, praktiske øvinger, veiledning og klasse- og gruppetimer er obligatorisk gjennom hele studiet. Dette begrunnes ut fra studiets organisering og prinsippet om felles ansvar for egen og andres læring. Dette innebærer at studentene skal delta på all obligatorisk timeplanfestet undervisning. For høyt fravær i et emne kan medføre at studenten ikke blir meldt opp til avsluttende vurdering i emnet det aktuelle semesteret. Obligatorisk oppmøte er ikke tilstrekkelig garanti for ønsket læring (HiNT, 2013).

Vurdering

Vurderingsformene som brukes i studiet er løpende vurdering, skriftlig eksamen, muntlig eksamen, skriftlige arbeider som en del av obligatorisk og skriftlig arbeid som gir individuelle karakterer. I tillegg skal studenten utarbeide en kandidatoppgave (vitenskapelig arbeid). Under hver enkelt emnebeskrivelse vil arbeidskrav og vurderingsform defineres. Alle skriftlige innleveringer av arbeidskrav og eksamener skjer ved bruk av FRONTER (HiNT, 2013).

2.2 Trafikklærerutdanningen ved Høgskolen i Oslo og Akershus

Opptakskrav

Opptakskrav for å komme inn på toårig høyskolekandidatutdanning som trafikklærer ved HiOA er som for på HiNT generell studiekompetanse eller realkompetanse, i tillegg til at du må ha hatt førerkort klasse B sammenhengende de tre siste årene pr. 1. august opptaksåret (HiOA, 2013).

HiOA har også egne kriterier som fastsettes for vurdering av realkompetansesøkere:

- Søkeren skal kunne dokumentere førerkort klasse B i minimum tre år og tilstrekkelig kunnskaper i norsk/nordisk språk og engelsk til å kunne gjennomføre studiet.
- Søkeren skal kunne dokumentere minimum fem års yrkespraksis som yrkessjåfør eller tilsvarende eller innen tekniske fagområder eller tilsvarende eller innen helse-, omsorg-, sosial- eller undervisningssektor eller tilsvarende.

Emnene fordelt på semester (utdanningsplan)

Grunnutdanningen går over to år og er på 120 studiepoeng. Under er en oversikt over emner det undervises i ved HiOA.

Emner	stp	1. studieår		2. studieår	
		Høst	Vår	Høst	Vår
TLB1100 Teknologi	10	■			
TLB1200 Jus og etikk	10	■			
TLB1300 Trafikkpsykologi	10	■	■		
TLB1400 Trafikkpedagogikk og -didaktikk	15	■	■		
TLB2100 Trafikkpedagogikk og -didaktikk og IKT	10	■	■		
TLBPRA Praktisk egenkjøring, undervisning og veiledning klasse B	25	■	■	■	■
-Passeringstest		■			
TLB2300 Miljø og samfunn	10				■
TLB2400 Trafikkpedagogisk utviklingsarbeid	30			■	■
Sum studiepoeng	120				

Arbeids- og undervisningsformer

Studiearbeidet er organisert ved:

- veiledet lærerpraksis
- fellessamlinger på høyskolen
- øvelser og gruppebasert samarbeid
- individuelt studiearbeid
- observasjonsstudier og ekskursionsjoner i trafikkskoler, trafikkstasjoner, myndigheter, forskningsinstitutter og andre trafikkfaglige miljøer
- kommunikasjon gjennom elektronisk plattform

Deltakelse i TLBPRA Praktisk egenkjøring, undervisning og veiledning klasse B, er obligatorisk gjennom hele studietiden. Passeringstest må godkjennes i løpet av første semester for å gå videre i studiet. Emnene første studieår må være bestått for å gå videre til andre studieår (HiOA, 2013).

Vurdering

Som avslutning på første studieår skal det gjennomføres en prosjektoppgave i gruppe (emne TLB1400), og i andre studieår skal det gjennomføres et større trafikkpedagogisk utviklingsarbeid (emne TLB2400). Øvrige emner dokumenteres gjennom mappeeksamen, som vurderes med bestått/ikke bestått eller hjemmeeksamener som vurderes på en karakterskala fra A til F (HiOA, 2013).

3 Metode

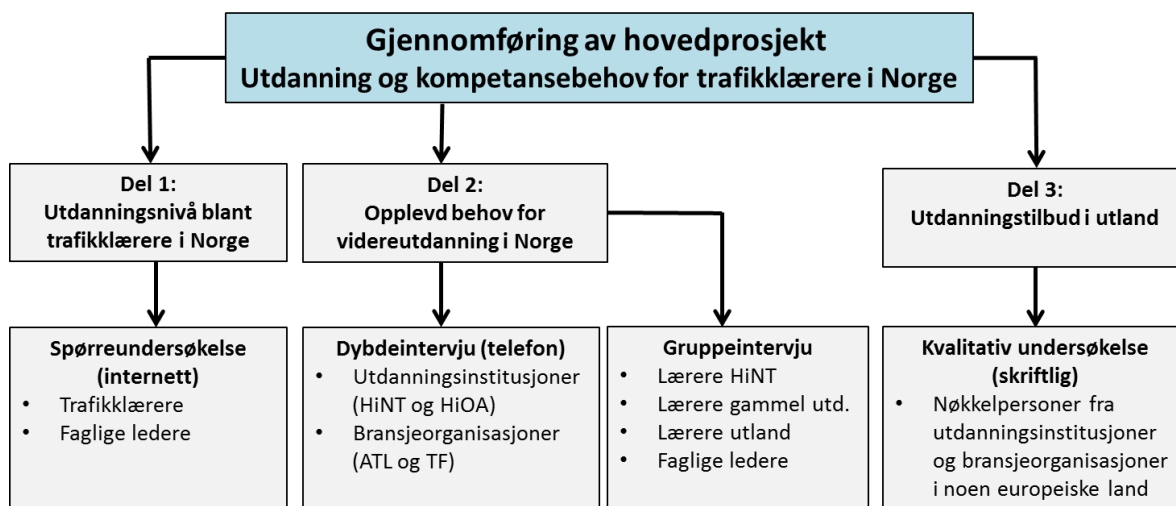
3.1 Metodisk rammeverk og problemstillinger

Hovedmålet for dette prosjektet er som nevnt:

Å avklare hvilke krav vi skal stille til videreutdanning for alle trafikklærere som ikke har utdanning på høyskolenivå, dvs. hvilke krav til faglig innhold vi skal stille til etterutdanningskursene for dem med norsk 1-årig utdanning og utenlandsk utdanning.

I tråd med forprosjektet består prosjektet av tre deler, som er dokumentert i hvert sitt kapittel i rapporten:

- Del 1:** Kartlegging av dagens utdanningsnivå blant trafikklærere i Norge (kap. 4)
- Del 2:** Kartlegging av opplevd behov for etter- og videreutdanning i Norge (kap. 5)
- Del 3:** Kartlegging av eksisterende utdanningstilbud i utvalgte europeiske land (kap. 6)



Figur 1: Skisse over aktiviteter som gjennomføres i de ulike delene av prosjektet

Figur 1 viser en skisse over hva de tre prosjektdelene kartlegger og hvordan de er gjennomført. De nederste boksene i skissen viser hvilke aktiviteter de tre delene i prosjektet består av. Alle aktivitetene i prosjektet er gjennomført parallelt.

Som et første ledd i arbeidet med å avklare hvilke krav som skal stilles til EVU trengs en statusbeskrivelse av faktisk utdanningsnivå blant trafikklærere i Norge. For å få en oversikt over dagens utdanningsnivå er det i *del 1* av dette prosjektet gjennomført en spørreundersøkelse blant trafikklærere og faglige ledere i Norge. Både grunnutdanning og EVU er kartlagt. Sentrale problemstillinger i del 1 av prosjektet er:

- Hvor mange trafikklærere har gammel (ettårig) utdanning?
- Hvor mange trafikklærere har ny (toårig) utdanning?
- Hvor mange trafikklærere har utdanning fra utlandet?
- Hvor mange trafikklærere har etter-/videreutdanning blant de som har gammel utdanning eller utdanning fra utlandet?
- Hvordan er alderssammensetningen blant trafikklærere i arbeid?

Videre er det i *del 2* av prosjektet gjennomført intervjuer mot to hovedgrupper, for å få deres syn på hva som oppleves som trenge av EVU blant trafikklærere:

- Utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner
- Trafikklærere og faglige ledere

Det er gjennomført dybdeintervjuer over telefon med representantene for utdanningsinstitusjonene og bransjeorganisasjonene, og gruppeintervju med lærere med ulik utdanningsbakgrunn (gammel/ ny/ utenlandsk utdanning) og faglige ledere. I tillegg til behov for EVU er det i denne delen av prosjektet kartlagt ønsket kompetansenivå og kompetansebehov blant dagens trafikklærere. Dette for å få et mer helhetlig bilde av hva som er ønsket retning og kompetansebehovene i fremtiden. Sentrale problemstillinger i del 2 av prosjektet er:

- Hva er ønsket kompetansenivå blant trafikklærere i Norge?
- Hva er kompetansebehovet blant dagens trafikklærere?
- Hva er opplevde behov for videreutdanning av trafikklærere?

De fleste trafikklærere med utenlandsk utdanning i Norge er nordmenn som har tatt trafikklærerutdanning i Sverige eller Danmark. Det er naturlig å anta at også trafikklærere med utdanning fra andre land i fremtiden vil søke seg til Norge, som følge av de økonomiske nedgangstidene i Europa. På bakgrunn av dette er det viktig å innhente kunnskap om hvilken kompetanse de som har utdanning fra andre europeiske land kan forventes å ha, og hva de mangler for å tilfredstille de krav vi har til trafikklæreres kompetanse i Norge. I *del 3* av prosjektet er det derfor gjennomført en kartlegging av utdanningsnivå blant trafikklærere i utvalgte andre europeiske land, og innhold og krav til utdanning i disse landene. Landene som er inkludert i kartleggingen er Sverige, Danmark, Finland, Tyskland, Storbritannia, Sveits, Østerrike, Nederland, Estland og Spania. Sentrale problemstillinger i del 3 av prosjektet er:

- Har de ulike landene nasjonale læreplaner for utdanning av trafikklærere?
- Hvilke opptakskrav stilles for å bli tatt opp til studiene?
- Hva er lengden på utdanningene av trafikklærere?
- Hva inneholder utdanningene av antall timer obligatorisk undervisning og tester/eksamener?
- Hvem har ansvar for undervisning, gjennomføring av tester og endelig godkjenning av trafikklærere i de ulike landene?
- Hva er innhold i undervisning og tester/eksamener til sammenlikning med Norge?

Prosjektet består altså både av kvantitative og kvalitative undersøkelser, og omfatter respondenter og informanter både blant trafikklærerne selv, personer med nøkkelkompetanse på trafikklærerutdanning i andre europeiske land og blant utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner i Norge. Metoden i hver enkelt aktivitet beskrives nærmere i påfølgende kapitler.

3.2 Ethiske betraktninger

Forskerens etiske ansvar i kvalitative studier kan knyttes til tre hovedprinsipper: Informert samtykke, konfidensialitet og konsekvenser for informanten ved å delta i forskningsprosjektet (Thagaard 1998). Alle informantene som har deltatt i prosjektet er blitt informert om formålet med undersøkelsen og hovedtrekkene i prosjektet. Informasjonen informantene har gitt er blitt behandlet konfidensielt, og for gruppeintervjuene er det ikke mulig å spore hvem som har deltatt. I dybdeintervjuene med utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner er det mulig å gjenkjenne hvem som har deltatt, om man har kjennskap til miljøet. Alle sitatene som er benyttet i rapporten fra disse dybdeintervjuene er lest igjennom og godkjent skriftlig av informantene.

3.3 Rapportens struktur

Kapittel 2 i denne rapporten tar for seg dagens utdanningstilbud for utdanning av trafikklærere i Norge. Både opptakskrav, innhold, arbeids- og undervisningsformer og vurderingsformer er beskrevet. Kapittel 4 presenterer gjennomføring av og resultater fra spørreundersøkelsen hvor dagens utdanningsnivå blant trafikklærere i Norge er kartlagt. Metode og resultater fra intervjuene med mål å kartlegge opplevde behov for EVU er beskrevet i kapittel 5. Kapittel 6 beskriver metode og resultater fra kartleggingen av utdanningstilbudet i utvalgte europeiske land. Avsluttende konklusjon er presentert i kapittel 7.

4 Dagens utdanningsnivå blant trafikklærere i Norge

4.1 Metode og gjennomføring av spørreundersøkelse

Kartleggingen av dagens utdanningsnivå blant trafikklærere er gjennomført som en spørreundersøkelse på web ved hjelp av programmet Questback. I samarbeid med Autoriserte trafikkskolars landsforbund (ATL) og Trafikkforum ble invitasjon til å delta i undersøkelsen sendt til samtlige medlemsbedrifter over hele landet. Dette dekker de aller fleste autoriserte trafikkskoler i Norge. Mottakerne ble oppfordret til å svare selv og videresende invitasjonen til trafikklærere på de respektive skolene slik at disse kunne besvare undersøkelsen på egne vegne. Et alternativt design kunne vært å be de faglige lederne fylle ut skjemaet for hver av trafikklærerne som er ansatt på skolen, men dette ble vurdert som for tid- og arbeidskrevende for de faglige lederne. Det kunne også medført feilkilder som følge av andrehånds opplysninger.

Spørreskjemaet var relativt kort og enkelt, og beregnet til å ta i underkant av 5 minutter å besvare. Fullt skjema er presentert i vedlegg 1. I tillegg til enkle bakgrunnsspørsmål skulle respondenten svare på hva slags grunnutdanning han/hun har som trafikklærer, og evt. hvilke former for EVU. Det ble også kartlagt hvilket land respondenten har utdanning fra, i de tilfeller der dette ikke var Norge.

For å øke svarprosenten ble det trukket ut vinnere av 3 gavekort på kr 500,- blant de som svarte.

4.2 Utvalg

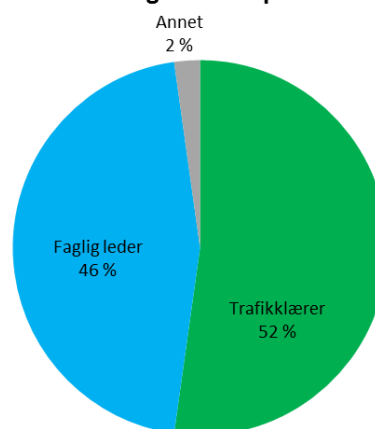
Det var 453 personer som svarte på undersøkelsen. Blant disse var 3 personer ikke ansatt ved en trafikkskole. Disse vurderes til ikke å være i målgruppen og er utelatt fra analysene. Det endelige utvalget består derfor av 450 faglige ledere og trafikklærere. Blant disse er 82 % menn og 18 % kvinner.

Figur 2 viser at litt over halvparten av utvalget (52 %) jobber som trafikklærere, mens 46 % er faglige ledere. I overkant av 2 % har krysset av for "annet" på spørsmålet om stilling. Blant disse finner vi avdelingsledere og daglige ledere for trafikkskoler.

Figur 3 på neste side viser at respondentene er i alderen 23 til 71 år, med en gjennomsnittsalder på 46 år. Som de grå søylene viser er andelen i alderen 56 år eller mer størst med 29 %, mens den yngste gruppen (under 26 år) utgjør kun 4 %.

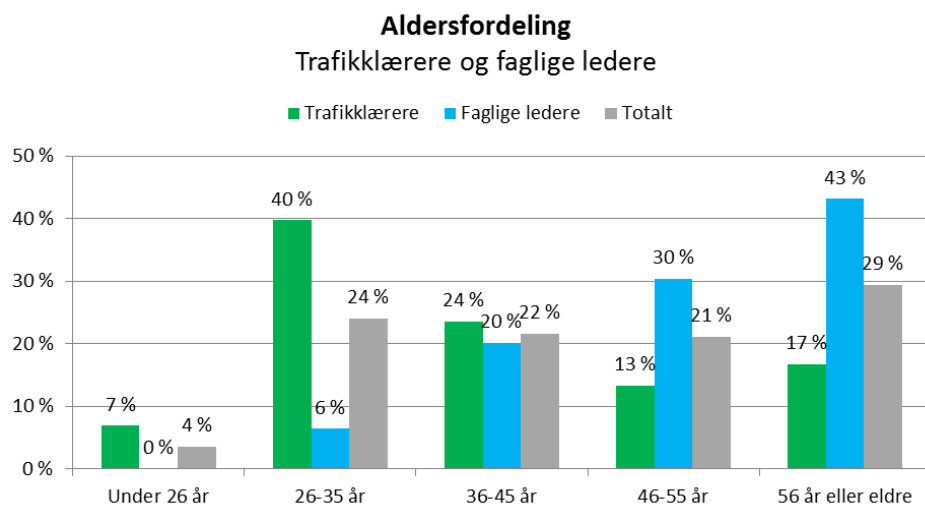
Nær en femtedel er i alderen 26-35 år, mens hhv. 22 % og 21 % er 36-45 år og 46-55 år.

Yrkesfordeling blant respondentene



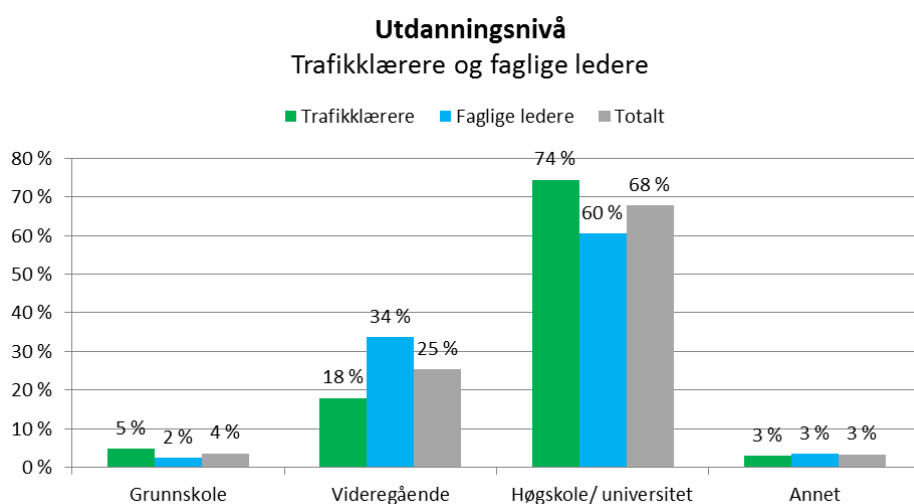
Figur 2: Fordeling av faglige ledere og trafikklærere blant respondentene. Prosent, N=450.

Trafikklærerne og de faglige lederne er ulike både i kjønns- og alderssammensetning. Mens 77 % av trafikklærerne er menn, er mannsandelen blant de faglige lederne 87 %. Trafikklærerne er videre yngre enn de faglige lederne. Mens nær halvparten av trafikklærerne er under 36 år, er halvparten av de faglige lederne over 55 år, og kun 6 % er under 36 år (figur 3).



Figur 3: Aldersfordeling blant respondentene; trafikklærere (n=234), faglige ledere (n=204) og totalt (N=448). Prosent.

Figur 4 viser hva som er høyeste gjennomførte utdanningsnivå blant respondentene. Der svarte 74 % av trafikklærerne og 60 % av de faglige lederne at de har gjennomført universitet/ høyskole. Litt over en tredel av de faglige lederne har videregående skole som sin høyeste gjennomførte utdanning, mens tilsvarende andel blant trafikklærerne er 18 %.



Figur 4: Utdanningsnivå blant respondentene; trafikklærere (n=235), faglige ledere (n=205) og totalt (N=450). Prosent.

Det høyere utdanningsnivået blant trafikklærerne enn de faglige lederne henger antakelig sammen med alderssammensetningen i de to underutvalgene, ettersom det er blitt mer vanlig med høyere utdanning med årene og trafikklærerne i gjennomsnitt er yngre enn de faglige lederne.

I de følgende delkapitlene går vi mer kvalitativt inn på hva slags utdanning respondentene har.

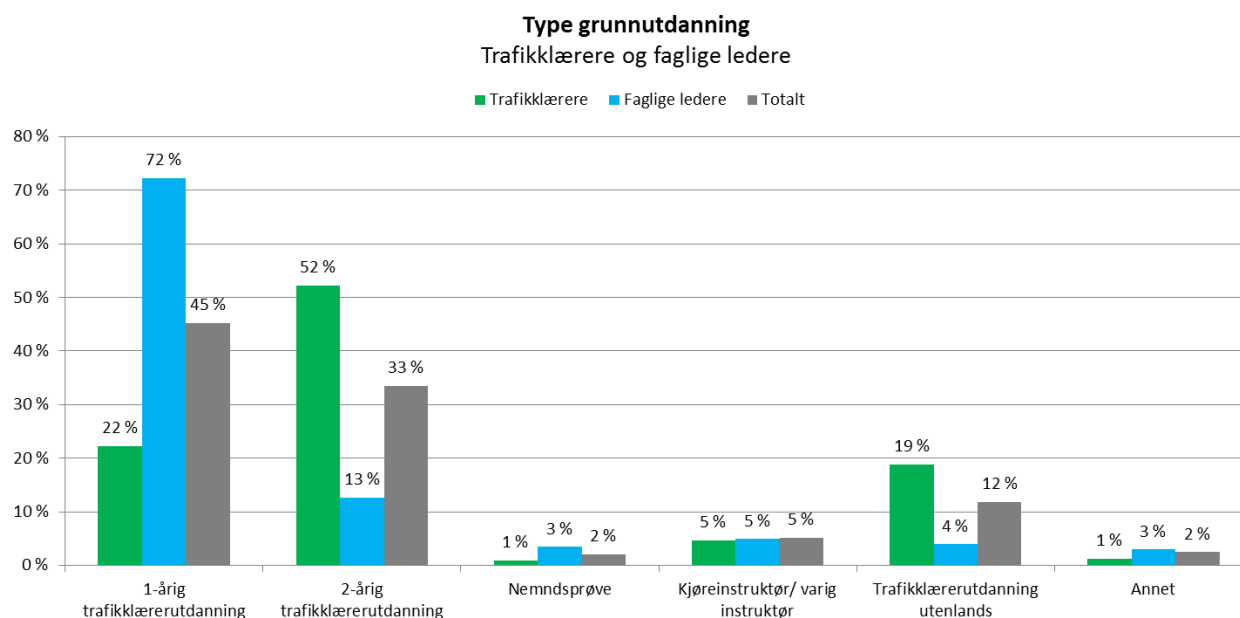
4.3 Grunnutdanning

På spørsmålet "Hva slags grunnutdanning har du som trafikklærer?" kunne respondentene krysse av for ett av følgende alternativer:

- Ettårig trafikklærerutdanning fra Statens trafikklærerskole (STLS)
- Toårig trafikklærerutdanning (høyskolekandidat)
- Nemndsprøve
- Kjøreinstruktør/ varig instruktør
- Trafikklærerutdanning fra andre land enn Norge
- Annet

Figur 5 viser svarfordelingen på dette spørsmålet, for utvalget totalt og for trafikklærerne og de faglige lederne hver for seg. Ser vi på totalfordelingen først, er det høyest andel (45 %) med ettårig trafikklærerutdanning fra STLS. Deretter følger toårig trafikklærerutdanning/ høyskolekandidat – en tredel av utvalget har denne utdanningen. Videre har 12 % trafikklærerutdanning fra utlandet, mens 5 % er utdannet kjøreinstruktør/ varig instruktør og 2 % har nemndsprøve.

Blant *trafikklærerne* er det toårig trafikklærerutdanning som utgjør den største andelen – 52 % av trafikklærerne har denne utdanningen. Videre har 22 % ettårig trafikklærerutdanning, og 19 % har trafikklærerutdanning fra utlandet. Nær tre fjerdedeler (72 %) av *de faglige lederne* har ettårig trafikklærerutdanning, mens 13 % har toårig. Kun 4 % av disse har trafikklærerutdanning fra utlandet.



Figur 5: Grunnutdanning blant respondentene; trafikklærere (n=234), faglige ledere (n=205) og totalt (N=449). Prosent.

Det er videre store forskjeller mellom de ulike alderskategoriene når det gjelder type utdanning, og hovedskillet går mellom de som er under og over 36 år (se Tabell 1). De som er under 36 år har i all hovedsak enten toårig utdanning eller utenlandsk utdanning. Veldig få i denne aldersgruppen har ettårig utdanning, hvilket er som forventet siden denne ble byttet ut med et toårig utdanningsløp i 2004. Blant de eldste er det ingen med utenlandsk utdanning, og få med toårig utdanning.

Et interessant funn er at det også er en viss forskjell mellom de to yngste alderskategoriene. Blant de som er under 26 år er det en større andel med toårig trafikklærerutdanning og en mindre andel med utenlandsk utdanning enn blant de som er 26-35 år. Dette kan tyde på at personer som bestemmer seg for å bli trafikklærere i 26-35-årsalderen i større grad enn yngre velger å reise utenlands for å ta slik utdanning. Ut fra dette kan man anta at andelen som reiser utenlands for å ta trafikklærerutdanning vil synke i årene fremover. Det tas imidlertid forbehold om at antallet respondenter i den aller yngste aldersgruppen er få, slik at resultatene er usikre.

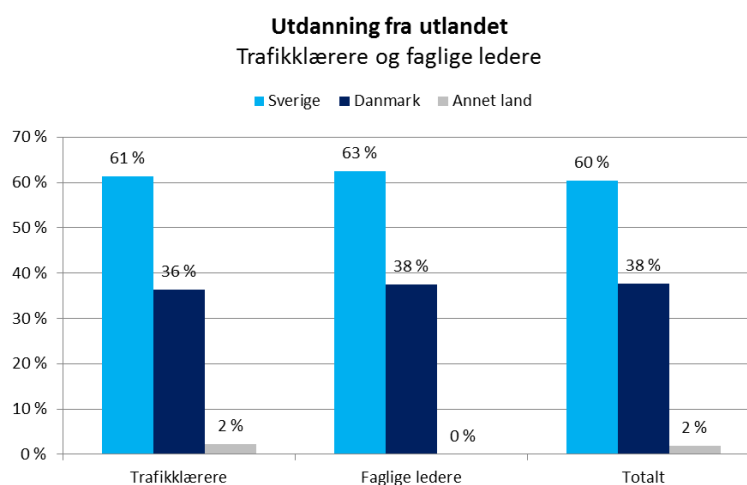
Tabell 1: Type utdanning i ulike alderskategorier

Type utdanning	Under 26 år	26-35 år	36-45 år	46-55 år	56 år eller eldre	Totalt
1-årig trafikklærerutdanning	0 %	4 %	47 %	65 %	69 %	45 %
2-årig trafikklærerutdanning	88 %	69 %	38 %	20 %	4 %	34 %
Nemndsprøve	0 %	0 %	0 %	0 %	6 %	2 %
Kjøreinstruktør/ varig instruktør	0 %	1 %	0 %	1 %	16 %	5 %
Trafikklærerutdanning utenlands	13 %	26 %	14 %	8 %	0 %	12 %
Annet	0 %	0 %	0 %	5 %	5 %	2 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall	16	108	97	95	131	447

4.4 Utdanning fra andre land

Som vist i figur 5 har 19 % av trafikklærerne og 4 % av de faglige lederne trafikklærerutdanning fra utlandet. Blant de som har svart er dette utdanning fra Sverige og Danmark. Én person har oppgitt at han/hun har utdanning fra et annet land, men har ikke spesifisert hvilket.

Figur 6 viser fordelingen mellom hvilke land de har grunnutdanning fra. Det er nokså lik fordeling blant trafikklærere og faglige ledere. I begge kategorier er det litt over 60 % som har utdanning fra Sverige, mens i underkant av 40 % har utdanning fra Danmark.



Figur 6: Utenlandsk trafikklærerutdanning (grunnutdanning) fordelt på land; trafikklærere (n=44), faglige ledere (n=8) og totalt (N=53). Prosent.

4.5 Etter- og videreutdanning

For å kartlegge hvor mange blant trafikklærere og faglige ledere som har tatt ulike typer EVU, inneholdt spørreskjemaet følgende spørsmål:

- *Har du fullført noen av følgende typer etter-/ videreutdanning i Norge?*
- *Trafikklærerutdanning, påbygging til høyskolekandidat*
- *Bachelorgrad i pedagogikk, trafikkfag, ledelse eller annet som er relevant for yrket*
- *Mastergrad i pedagogikk, trafikkfag, ledelse eller annet som er relevant for yrket*
- *Utdanning som trafikklærer på tunge kjøretøy*
- *Yrkessjåførens HMS*
- *Utdanning som motorsykkellærer*
- *Kurs for mopedlærere*
- *Kurs for snøscooterinstruktører*
- *Kurs for fase 2-instruktører*
- *Utdanning som faglig leder*
- *Annet som er relevant for yrket (spesifiser)*

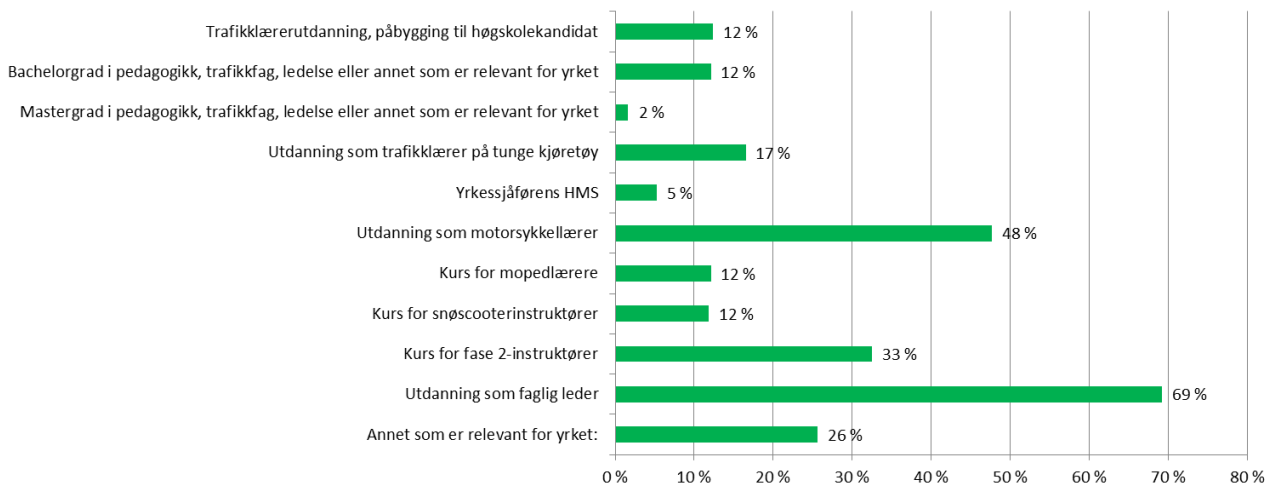
Det er 87 personer (19 % av det totale utvalget) som ikke har krysset av for noen av de ulike typene EVU. Dette betyr mest sannsynlig at de ikke har noen form for relevant EVU, men kan også bety at de ikke ville svare på dette spørsmålet.

Blant de med *utenlandsk grunnutdanning* har 43 % ikke krysset av på noen form for EVU, mens tilsvarende andel blant de med toårig norsk trafikklærerutdanning er 33 %. Blant de med *ettårig norsk trafikklærerutdanning* er det kun 5 % som ikke har krysset av på noen form for EVU, og blant de med nemndsprøve/ instruktørkurs er andelen 6 %. Under presenteres hvilke typer EVU som er mest vanlig i ulike undergrupper av utvalget. De som ikke har krysset av for at de har noen form for EVU er ikke inkludert i disse resultatene.

Figur 7 viser svarfordelingen på spørsmålet om EVU. Den mest vanlige formen for EVU er utdanning som faglig leder (69 %), som er naturlig siden halvparten av utvalget består av nettopp faglige ledere. Utdanning som motorsykkellærer er også vanlig – 48 % har dette kurset. Videre har én av tre tatt kurs for fase 2-instruktører. Til sammen 26 % har tatt påbygging til høyskolekandidat, bachelorgrad eller mastergrad i pedagogikk, trafikkfag, ledelse eller annet som er relevant for yrket som trafikklærer/ faglig leder.

En ikke ubetydelig andel (26 %) har krysset av for at de har annen EVU som er relevant for yrket. Dette dreier seg om mange forskjellige slags kurs – universitets-/ høyskoleemner innen psykologi, pedagogikk, sosiologi, trafikk, økonomi og/ eller ledelse, økokjøringskurs, Bilfører 65+ og andre typer spesialkurs. "Myren-kurs" er også en type EVU som nevnes av flere. Det er en utdanning i konfluent pedagogikk ved tidligere Høyskolen i Akershus, i dag Høyskolen i Oslo og Akershus (HiOA).

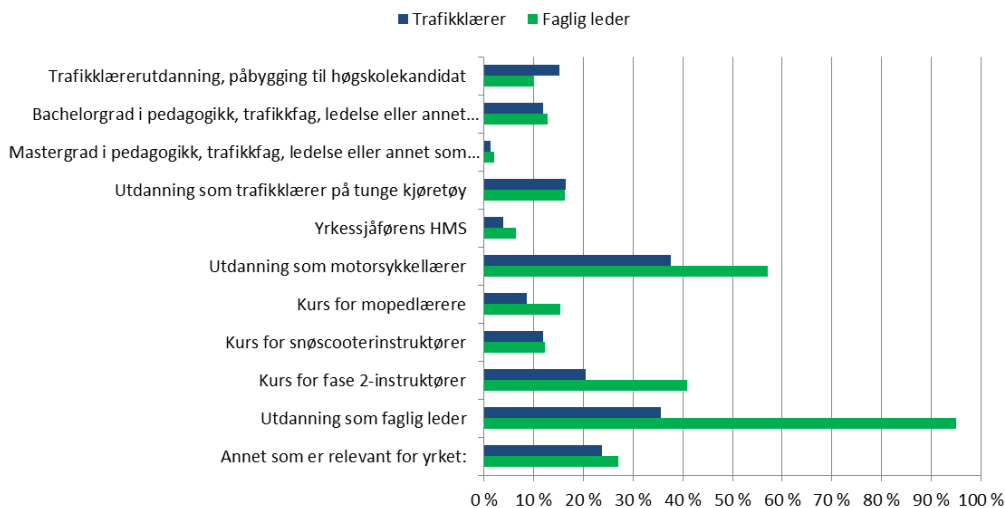
EVU blant trafikklærere og faglige ledere samlet



Figur 7: Etter- og videreutdanning i utvalget totalt (flere kryss mulig). Prosent, N=363.

Ser vi nærmere på fordeling av EVU blant trafikklærere og faglige ledere hver for seg, kommer det fram at 95 % av de faglige lederne har tatt utdanning som dette (se figur 8).

EVU Trafikklærere og faglige ledere



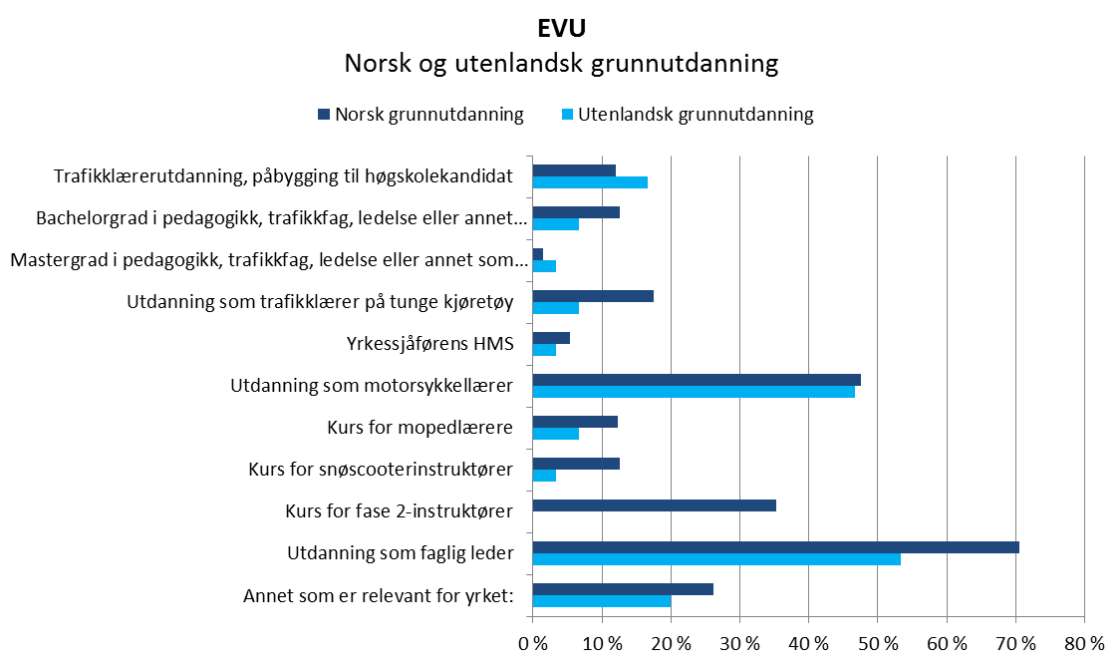
Figur 8: Etter- og videreutdanning blant trafikklærere (n=152) og faglige ledere (n=203) (flere kryss mulig). Prosent.

Figur 8 viser videre at de faglige lederne generelt sett har mer EVU enn trafikklærerne. Dette må ses i sammenheng med at alderen blant trafikklærerne er lavere enn blant de faglige lederne. Samtidig har trafikklærerne høyere grunnutdanning og dermed kanskje ikke like stort behov for EVU – blant disse er det langt mer vanlig å ha toårig trafikklærerutdanning enn blant de faglige lederne, hvor ettårig trafikklærerutdanning er normen (se avsnitt 4.3).

Det er også interessant å se på fordeling av ulike former for EVU blant de som har utenlandsk grunnutdanning vs. de som har norsk grunnutdanning (figur 9). Figur 9 viser at en noe større andel blant de med utenlandsk utdanning som i tillegg har én eller flere former for EVU, har påbygging til

høyskolekandidat enn blant de med norsk utdanning – 17 % vs. 12 %. Videre er det færre med utenlandsk grunnutdanning som har EVU som MC-/ mopedlærer og som faglig leder. Igjen er det imidlertid viktig å ta i betraktning at aldersforskjellen mellom underutvalgene kan spille inn, siden de som har tatt utenlandsk grunnutdanning i hovedsak er yngre enn de med norsk utdanning (se avsnitt 4.3). Det understrekes imidlertid at antallet personer i gruppen utenlandsk utdanning med EVU er såpass lavt at det er betydelig usikkerhet knyttet til hvorvidt disse resultatene er representative (n=30).

Det er også forskjeller mellom kjønn. Mens påbygging til høyskolekandidat, bachelorgrad eller mastergrad er nokså jevnt fordelt, er det klar mannlig overvekt når det gjelder EVU innen tungbil og MC/ moped. Det er også flere menn enn kvinner som har tatt utdanning som faglig leder. Her kan imidlertid alder spille inn, men datamaterialet er ikke stort nok til at det vil gi mening å se nærmere på en slik fordeling.



Figur 9: Etter- og videreutdanning blant personer med norsk (n=332) og utenlandsk (n=30) grunnutdanning (flere kryss mulig). Prosent.

4.6 Oppsummering

Spørreundersøkelsen viser at utdanningsnivået blant norske trafikklærere er stigende. Dette er ikke overraskende, siden kravene til utdanning har endret seg. I den yngste aldersgruppen (under 26 år) har 88 % toårig trafikklærerutdanning, og 69 % av de i alderen 26-35 år har slik utdanning. Totalt sett har litt over halvparten av trafikklærerne toårig trafikklærerutdanning som grunnutdanning, mens det samme gjelder for kun 13 % av de faglige lederne. I denne gruppen har nærmere tre av fire ettårig trafikklærerutdanning. Dette må ses i sammenheng med at de faglige lederne i gjennomsnitt er eldre enn trafikklærerne, slik at de har fulgt "gammel" utdanningsmodell.

Blant de yngre aldersgruppene er det en relativt stor andel som har tatt sin trafikklærerutdanning i utlandet. Totalt 19 % av trafikklærerne har grunnutdanning fra Sverige og Danmark, mens det samme gjelder kun 4 % av de faglige lederne. Blant de i aldersgruppen 26-35 har hele 26 % utdanning fra utlandet.

De har imidlertid ikke reist langt, to tredeler av de med utenlandsk utdanning har tatt denne i Sverige, mens den siste tredelen har vært i Danmark.

Omtrent fire av fem har krysset av for at de har tatt én eller flere former for EVU. De aller fleste blant de som har ettårig trafikklærerutdanning fra STLS eller nemndsprøve/ instruktørkurs har tatt en form for EVU. Det er da først og fremst snakk om utdanning som faglig leder (95 % av de faglige lederne har slik utdanning), men også diverse kurs for MC-/mopedlærere, tungbil eller kurs for fase 2-instruktører (som 80 % av de med nemndsprøve/ instruktørkurs har).

Et interessant funn (med forbehold om utvalgsstørrelse) er at det er mer vanlig med toårig utdanning og mindre vanlig med utenlandsk utdanning blant de yngste trafikklærerne enn i den nest yngste aldersgruppen. I den yngste gruppen har hele ni av ti lærere toårig utdanning. Dette kan tyde på at neste generasjon trafikklærere vil ha en høyere grunnutdanning enn de som er eldre. Det ser også ut til at de som velger å utdanne seg som trafikklærer når de er over 26 år i større grad velger å dra til utlandet for å studere enn de som er yngre.

5 Kartlegging av opplevd behov for etter- og videreutdanning i Norge

I dette kapitlet presenteres resultater fra dybdeintervjuer med utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner (kap. 5.1), og trafikklærere og faglige ledere (kap. 5.2).

5.1 Intervjuer med representanter for utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner

I alt ble det gjennomført fire dybdeintervjuer med representanter for utdanningsinstitusjonene Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT) og Høgskolen i Oslo og Akershus (HiOA), og bransjeorganisasjonene Autoriserte Trafikkskulers Landsforbund (ATL) og Trafikkforum (TF). Hvor mange som deltok i hvert intervju varierer fra én til tre representanter. Alle intervjuene ble gjennomført over telefon, og informantene har godkjent transkriberinger og referat fra intervjuene for bruk i rapporten.

Sentrale *tema* som ble tatt opp og diskutert gjennom intervjuene var kompetansen blant dagens trafikklærere, kompetansebehov i dag og endringer som kan ha innvirkning på kompetansen som kreves i fremtiden. For nærmere beskrivelse av tema for intervju, se vedlegg 2. Det ble lagt vekt på at viktige nye synspunkter og ny uventet informasjon i det informantene hadde å si ikke skulle overskygges av forskernes forforståelse av temaene. Intervjuene ble derfor gjennomført med en relativt åpen struktur, slik at informantene snakket nokså lenge og fritt rundt de tema som skulle berøres. Teksten under gjengir det som ble sagt fra informantene sin side i intervjuene. En oppsummering til slutt viser og drøfter de viktigste momentene.

5.1.1 Ønsket kompetansenivå blant trafikklærere

Høyskoleutdanning

Utdanningsinstitusjonene og bransjeorganisasjonene er alle positive til at vi i dag har en toårig høyskoleutdanning for utdanning av trafikklærere.

"Målet er å utdanne trafikklærere til et nytt marked, og gradvis heve hele trafikklærerbransjen til et nivå med høyskoleutdanning. Få skifte ut trafikklærerbransjen og få opp til høyskolenivå. Målet med høyskolesatsingen var gradvis å høyne det akademiske nivået til trafikklærerbransjen, for blant annet å skape et robust fagmiljø." (HiNT)

Det jobbes med å heve det akademiske nivået til trafikklærerbransjen til høyskolenivå. HiNT tror at det i framtiden vil være flere som tar en integrert bachelor, mens HiOA peker på at trafikklærerutdanningen bør være en 3-åring bachelorutdanning.

"Tenker det må bli en 3-årig utdanning. En bachelor. Et så viktig fagfelt som trafikk bør ha et bachelornivå. Mener også at trafikklærerutdanningen må flyttes fra Samferdselsdepartementet til Kunnskapsdepartementet. Det vil skape større akademisk frihet, og det er der høyere utdanning hører hjemme. I dag er det for mye styring fra vegdirektoratet." (HiOA)

Både ATL og HiOA argumenterer for at ansvaret for utdanning av trafikklærere i Norge bør flyttes fra Samferdselsdepartementet til Kunnskapsdepartementet for å sikre kvaliteten på utdanningen.

"Opplæringen tilhører jo SVV, kanskje den skulle ligge i Utdanningsdirektoratet? Tror det må mye til for å få til, der snakker de om helt andre læreplaner. Er ikke engang villig til å ha dialog, altfor lang avstand og direktoratet ser litt ned på bransjen og utdanningen. Det må ganske mye til før den legges under et annet direktorat. Svært redd for at det vil bli en pariakaste i forhold til andre utdanninger pga. manglende

kompetanse hos fagfolkene. Å drive økonomisk er en del av studiet det også. Kjennelse fra Bergen tingrett om lærer som tok med seg elever og startet egen skole før 3 måneder karantenetid var utløpt. Etikk og moral er nøkkelord. Drive i henhold til lover og regler." (ATL)

Alle institusjonene mener en høyskoleutdanning er med på å heve kompetansen, og øke fleksibiliteten i hva man kan jobbe med. Samtidig vektlegger de at det er viktig å fremdeles ha fokus på å undervise i praktiske ferdigheter selv.

"Alle yrker får høyere og høyere utdanning, og det er viktig å henge med i debatten i utdannings-Norge. Det må være en rett balansegang med tanke på at trafikklæreryrket er et praktisk yrke samtidig med å henge med i resten av utdannings-Norge. Enkelte er kritisk til at den praktiske fagdimensjonen ikke er omfattende nok og at utdanningen av trafikklærere har utviklet seg til å bli for akademisk. Man må ikke miste den nære og tette dialogen og man skal utdanne lærere som skal fungere i et privat marked. Samtidig utdanner man dagens trafikklærer til å bli noe mer, og som også kan gå inn i andre yrker hvor man for eksempel jobber med trafiksikkerhet. Det å utdanne seg til trafikklærer kan være inngangsbilletten til mange ulike yrker." (HiNT)

HiOA og ATL mener det er en fordel at det er to utdanningsinstitusjoner som utdanner trafikklærere i Norge. Dette er positivt for konkurransen og ved at man samarbeider og utvikler hverandre. Både HiOA og HiNT ønsker samarbeid med tanke på studentutveksling, lærerutveksling og felles forskningsprosjekter. To studiesteder blir også sett som en fordel ved at folk slipper å flytte.

"At vi har to institusjoner er bra, det gir muligheter for å utvikle hverandre. Ikke tro på monopol, det står ofte stille." (HiOA)

"Det er bra at flere har utdanningsløpet. Kjenner ikke innholdet i det som foregår på HiOA. Hadde forhåpninger til HiOA, de må gripe muligheten og ta dette mer på alvor. Er en fordel om folk slipper å flytte til midt i landet for å ta utdanningen, positivt med konkurranse mellom stedene." (ATL)

Samtidig pekes det på at fagmiljøet i Norge er lite, og at det derfor er viktig med et nært samarbeid mellom utdanningsinstitusjonene. Gjennom intervjuene formidler også enkelte at både utdanningen på HiNT og HiOA bør gjennom en evaluering eller kvalitetssikring.

Endringsagenter

Alle institusjonene peker på at endringene i samfunnet krever at trafikklærerne som utdannes, må ha kompetanse i å holde seg oppdatert og ta del i og påvirke utviklingen. HiNT poengterer dette gjennom å bruke begrepet "endringsagenter" om trafikklærere som utdannes til å holde seg oppdatert både i den samfunnsmessige og trafikale utviklingen med tanke på teknologi, ITS, psykologi, pedagogikk mm. For å oppnå dette mener de utdanningen må bygge på forskning og vitenskapelighet.

"Vår viktigste oppgave er å utdanne endringsagenter, noen som er i front og ser det nye. Det ligger i høyskolens natur å ha en aksept for endring og å utdanne studenter som tar til seg det nye. Det kan være vanskeligere å få øye på endringene på atferds- og undervisningssida, enn endringene innenfor teknologi. Målet er å utdanne trafikklærere som ser seg selv i ett større bilde. For at de som utdannes skal være endringsagenter er det nødvendig å være en del av et større fagmiljø. I dag er små skoleenheter normalen. En løsning er større senter, med selvstendig næringsdrivende. Det kan være vanskeligere å følge med i utviklinga om du er alene på en skole." (HiNT)

Spesielt i et yrke hvor det undervises i noe som utvikler seg så raskt teknologisk som kjøretøyet, er det viktig at det utdannes lærere som er i stand til å holde seg oppdatert og tilpasse seg endringene.

"Det snakkes mye om førerstøttesystemer, men det vil uansett være menneske i bilen. Man kan ikke gå bevisstløse inn i dette og vi må ta inn over oss at den teknologiske utviklingen vil gå fortere og fortere og har kommet for å bli. Må spørre oss hva det betyr for studiet? Må utdannes til å bli nysgjerrige på nye ting, til å tilpasse undervisningen etter behovet. For læreren etterpå? (...) Vi vil alltid ha behov for at bilføreren tar ansvar selv om forholdene endrer seg." (ATL)

5.1.2 Kompetansebehov

Praksis med elev og kjøreferdigheter

HiNT gir uttrykk for at høyskoleutdanningen har ført til en endring i rekrutteringsgrunnlaget med stadig yngre søkere, og til studenter med en annen type tenkning enn tidligere.

"Vi ser at det er yngre og yngre søkere. De som tidligere ble rekruttert var genuint bilinteressert med en annen erfaring enn i dag. Det er også en del som har kjørt lite bil når de begynner, nå med mer akademiske opptaksprøver. Det trengs da mer undervisning i dette. Derfor brukes det første semesteret til egenkjøring for å utvikle den enkeltes trafikale kompetanse." (HiNT)

Med dagens opptakskrav (studie-/realkompetanse) blir det spesielt viktig å sikre at studenten utvikler gode kjøreferdigheter gjennom undervisningen. Flere påpeker at studentene trenger mer undervisning i praksis med elev og egentrening i å kjøre bil.

"Det som er manglene ved HiNT er at studentene ikke har gode nok ferdigheter og kunnskap eller kompetanse innen trafikk. Både når det gjelder bilbehandling og trafikal kunnskap. HiNT mangler bare å få denne siste biten på plass, så blir det helt suverent. Det var motsatt for de som ble utdannet for en tid tilbake. De hadde lite teoretisk kunnskap, men var praktisk flink." (TF)

Pedagogikk, didaktikk, GDE-matrisen og nullvisjon

Enkelte av institusjonene som ble intervjuet mener det fremdeles gjenstår noe med tanke på å få studentene til å tenke mer helhetlig relatert til GDE-matrisen. Kompetanse i pedagogikk og didaktikk blir trukket fram som viktig i intervjuene.

"Læreren er en viktig person for eleven på et tidspunkt i livet hvor man er påvirkelig. Hvordan læreren oppfører seg, hva han/hun sier og gjør må det bli mye større bevissthet om. Det er et element av å drive en skole i dette, det handler ikke bare om pedagogikk." (ATL)

Samtidig mener de at trafikkfag handler om mer enn pedagogikk og didaktikk. Læreren skal også få eleven til å tenke mer helhetlig.

"Det er viktig å se trafikken og det arbeidet trafikkskolene gjør i et samfunnsperspektiv. Læreren er en aktør i samfunnet som må tenke lengre enn å bare kjøre bilen og føre eleven fram til førerkort. (...) Trafikklæreren er også en som jobber med en større helhet enn kun å få eleven til å bestå oppkjøringen. WHO ser trafikkulykker ut fra et globalt folkehelseperspektiv. Det er viktig å se helheten og transport og folkehelse som en del av samfunnet. Trafikklæreren er en del av lokalt sikkerhetsarbeid gjennom utøvelsen av yrket." (HiNT)

For å kunne undervise elevene i å ha en mer helhetlig tenkning, må også trafikklæreren være opplært til å tenke på denne måten.

Individtilpasset undervisning

Begge utdanningsinstitusjonene ser også nødvendigheten i at trafikklærerne får kompetanse i individuelt tilpasset opplæring, og undervisning for personer med minoritetsbakgrunn.

"Det kommer flere med forskjellig kulturbakgrunn til Norge, og man trenger migrasjons-undervisning som er tilpasset andre kulturer og språk. Det trengs trafikklærere som kan beherske mangfoldet av elever som trafikkskolen har." (HiNT)

Teknologisk utvikling og andre endringer

Som nevnt tidligere skjer det kontinuerlig endringer i kjøretøyteknologi, som læreren må være oppdatert på og kunne undervise i. Det som pekes særskilt på innen dette området er intelligente transportsystemer (ITS), spesielt førerstøttesystemer, og andre teknologiske forhold rundt hvordan bilen er bygd opp og fungerer.

"Endringer i hvordan føreren forholder seg til ITS. De største endringene vil være med tanke på kjøreprosessen. Det er i dag lite fokus på hvordan føreren skal forholde seg til den nye teknologien. Ved å ikke vite og kunne hvordan man skal forholde seg til støttesystemene kan risikoen i situasjoner økes. Det vil skje i nær framtid at de fleste bilene vil ha automatgir, også med elektrisk motor. Trafikkskolene vil tilpasse seg denne utviklingen." (HiNT)

5.1.3 Etter- og videreutdanning

Faglige ledere

Utdanningsinstitusjonene og bransjeorganisasjonene ser at det er et sprik i utdanningsnivået blant trafikklærerne og de faglige lederne og at det er behov for EVU. Flere mener det er høyskolene som i hovedsak bør ha ansvaret for EVU og tettere samarbeid med faglige ledere.

"Faglige ledere er heller ikke alltid oppdatert. Det bør være en tettere link mellom de faglige lederne på trafikkskolene og høyskolene. Faglige ledere er svært viktig for kvaliteten blant lærere og dermed opplæringen til førerkort alle klasser." (TF)

Det pekes på at de faglige lederne er spesielt viktige for å sikre den faglige kvaliteten hos trafikklærerne. I tillegg til mer EVU mener flere det er et behov for et større fagmiljø i form av større enheter blant trafikkskolene, der dette er mulig. Dette vil sikre oppdatert faglig kvalitet og bidra til en utvikling i bransjen.

"Bransjen som helhet er flinkere til dialog og det er ett større faglig miljø å støtte seg til: Vegdirektoratet, høyskolene, NAF og trafikkskolene. Det er ikke lenger ingeniørene som styrer, men pedagoger og mange gode og flinke folk. Dette gagnar samfunnet." (TF)

Bransjeorganisasjonene mener at bransjen har blitt flinkere til samarbeid, og ser dette som en svært positiv utvikling.

Trafikklærerutdanning i Danmark og Sverige

HiNT ser at målet med å heve trafikklærerbransjen til høyskolenivå tar lenger tid enn forventet. Noe av grunnen til dette mener de skyldes at mange drar til utlandet.

"Målet er å heve kvaliteten. Dette tar lenger tid enn hva som var planen. Samtidig med endringen til høyskoleutdanning reiste mange til utlandet for å ta utdanning, primært i Sverige og Danmark. Selv om det tar tid gir vi ikke opp med å få til hevingen til høyskolenivå." (HiNT)

"Utdannede fra Sverige og Danmark mangler den teoretiske helhetstenkningen, i læreplan, pedagogikk, didaktikk og veiledning. Det er et kjempebehov for etterutdanning for utdannede trafikklærere fra Danmark og Sverige. Dette finnes ikke i dag. Det kurset som HiNT kjører er ikke godt nok." (TF)

Utdanningsinstitusjonene og bransjeorganisasjonene mener at utdanningen i Danmark og Sverige ikke er god nok slik den er i dag. Flere peker på at utdannede fra Sverige og Danmark mangler en teoretisk helhetstenkning.

"Så vi håper å få inn de som i dag drar til Sverige og Danmark. Redd for å få A- og B-lag når det gjelder trafikklærere. Det utdannes flere norske trafikklærere i Danmark og Sverige enn i Norge. Så disse kan vi anta og rekruttere direkte hit." (HiOA)

HiNT har sett at noen trafikkskoler likevel foretrekker de som er utdannet fra disse landene, ved at utdanningen er mer praktisk og lik instruktørutdanningen vi tidligere hadde i Norge. ATL mener SVV ikke har tilstrekkelig ressurser til å følge opp trafikklærere utdannet i Danmark og Sverige når de er i prøveperioden. De påpeker samtidig at man må være nysgjerrig på det andre land gjør, og at man må lære av hverandre. HiOA ønsker å rekruttere flere av de som reiser til Danmark og Sverige.

"Det kommer gode og dårlige lærere fra alle utdanningssteder. Det er synd at det er for dårlig (praktisk) oppfølging. Statens vegvesen har ikke tilstrekkelig ressurser til å følge opp nyutdannede fra Sverige og Danmark når de er i prøveperioden, må finne ut hvordan følge opp på en ordentlig måte. Greit å ha en ordning med praksisperiode, gjerne under utdanningen, men den må være under kontrollerte former." (ATL)

Bransjeorganisasjonenes kurs

Det gjennomføres oppfriskningskurs for trafikklærere i regi av ATL, og TF har et konsept kalt "den profesjonelle læreren", med sertifisering av trafikklærere på ulike nivå. Disse kursene er ikke obligatoriske eller juridisk bindende. De er kun interne kurs for organisasjonenes medlemmer og gir ikke studiepoeng.

"Trafikkforum har et konsept kalt "den profesjonelle læreren". Dette er for alle trafikklærere enten de har utdanning fra HiNT, HiOA, Danmark eller Sverige. Det er en ordning med sertifisering av lærere på forskjellige trinn. Kjøreprosessen videreutvikles gjennom alle trinnene i læreplanen. Vi legger sterk vekt på helhetstenkningen og hvordan GDE-matrisens nivå 3 og 4 alltid er med i lærings- og kjøreprosessen." (TF)

Bransjeorganisasjonene mener kursene de tilbyr kan være et konkurransefortrinn som kan kommuniseres på trafikkskolens nettsider.

"Vi skal legge til rette for egne medlemmer etter at de har tatt sin utdanning. Kjører kurs for de etter ferdigutdanning og i yrkeslivet. Pøser på med oppfriskningskurs. Myndighetene er positive til oppfriskningskurs, men hvis ikke de stiller krav om oppfriskningskurs vil ATL ta dette ansvaret for sine egne

medlemmer. Det vil være et konkurransefortrinn at lærere har gjennomgått oppfriskningskurs. Dette kan kommuniseres på trafikkskolens nettside." (ATL)

Både ATL og TF ser at bransjen ønsker kurs, og behovet for å holde seg oppdatert og lære mer.

5.2 Gruppeintervjuer med trafikklærere og faglige ledere

I alt ble det gjennomført fire gruppeintervjuer med trafikklærere og faglige ledere. Følgende grupper deltok i intervjuene:

- Intervju 1: Gruppeintervjuet med trafikklærere med *toårig utdanning fra HiNT* bestod av 6 lærere med utdanning fra årene 2006-2007.
- Intervju 2: Gruppeintervjuet med trafikklærere med *gammel utdanning* bestod av seks lærere, hvorav én hadde nemndsprøve, mens de fem andre hadde ettårig grunnutdanning fra STLS.
- Intervju 3: Det deltok også seks trafikklærere i gruppeintervjuet med *utdannede fra utlandet*. Fire var utdannet i Danmark, og to i Sverige. De fleste hadde tatt utdanningen for 6-7 år siden.
- Intervju 4: Gruppeintervjuet med *faglige ledere* bestod av fire personer hvorav en hadde utdanning fra HiNT, mens de andre hadde utdanning fra STLS.

På samme måte som med utdanningsinstitusjonene og bransjeorganisasjonene ble gruppeintervjuene med trafikklærere og faglige ledere gjennomført med en relativt åpen struktur, slik at informantene snakket nokså lenge og fritt rundt de tema som skulle berøres. Temaene som ble tatt opp og diskutert gjennom gruppeintervjuene var de samme som for intervjuene med representanter fra utdanningsinstitusjonene og bransjeorganisasjonene. Sentrale tema er altså kompetansen blant dagens trafikklærere, kompetansebehov i dag og endringer som kan ha innvirkning på kompetansen som kreves i fremtiden. For nærmere beskrivelse av tema for intervju, se vedlegg 2. Teksten under gjengir det som ble sagt fra informantene sin side i intervjuene. En oppsummering til slutt viser og drøfter de viktigste momentene.

5.2.1 Ønsket kompetansenivå hos trafikklæreren

Høyskoleutdanning

Selv om alle de intervjuede trafikklærerne og de faglige lederne påpeker endringer som kan gjøres for å heve kvaliteten på den trafikklærerutdanningen vi har i dag, er alle enige om at det bør være en høyskoleutdanning for utdanning av trafikklærere i Norge. Dette er med på å heve kvaliteten, og yrkets omdømme.

"Det er bra at vi har en høyskoleutdanning i Norge, og dette bør fortsette. Dette gjør at man blir mer fleksibel i hva man kan jobbe med. Man kan også velge å ta videreutdanning." (Faglige ledere)

De faglige lederne mener det å ha en høyskoleutdanning gjør deg mer fleksibel og at utdanningen kan benyttes i andre type jobber, som for eksempel trafikksikkerhetsarbeid. Ved å ha en toårig høyskoleutdanning blir man også mer fleksibel med tanke på videre utdanning. Etter å ha tatt den toårige grunnutdanningen kan man velge å ta en bachelorgrad og også gå videre på mastergrad om man ønsker det. Dette blir sett på som svært positivt. Spesielt gjelder det for de nyutdannede trafikklærerne som ble intervjuet. De mener også at utdanningen på sikt bør utvides fra toåring til obligatorisk bachelorgrad, men denne endringen vil ta tid.

"Det tar tid før holdninger til lærere endres. Trafikklærerutdanningen bør også omfatte bachelorgraden." (Trafikklærere, toårig utdanning)

5.2.2 Kompetansebehov for den norske utdanningen

Praksis med elev og kjøreferdigheter

Ut fra intervjuene kom det frem en enighet om at det er for lite praksis i undervisningen i dagens trafikkklærerutdanning. Det hevdes at det bør bli mer og tidligere praksis i utdanningen, med og uten elev og med veileder i bilen.

“Det de nyutdannede trafikkklærerne mangler er praktisk erfaring i bilen med elev. Overgangen er stor fra studie til å begynne å jobbe som trafikkklærer med 4-5 elever per dag. Løsningen er mer pedagogikkundervisning og mer praksis.” (Trafikkklærere, gammel utdanning)

Trafikkklærerne med toårig utdanning fra HiNT har selv opplevd at de hadde for lite praktiske ferdigheter etter fullført utdanning, og at dette førte til at overgangen til arbeidslivet ble unødvendig stor.

“Trafikkklærerutdanningen må ha mer praksislæring. Det kan bli et sjokk å komme ut i virkeligheten på en trafikkskole. Mye avhenger av skolen og faglig leders støtte. Det bør være mer og tidligere praksis.” (Trafikkklærere, toårig utdanning)

De faglige lederne som ble intervjuet, som ofte er de som har ansvaret for å følge opp nyutdannede trafikkklærere i sin første jobb, mener at mange trafikkklærere har mye praktisk trening når de begynner i yrket, men at manglende krav til praksis i utdanningen gjør at dette varierer veldig fra person til person. De faglige lederne understreker også at det bør være en erfaren veileder med i bilen under den praktiske undervisningen for å sikre kvaliteten. Dette vil sikre et jevnere nivå blant studentene.

“Det er for lite praksis i undervisningen, og det varierer mye mellom studentene hvor mye praksis. Med praksis menes både med og uten elev. Som student på HiNT er det muligheter for å gjøre mye praksis, men det er også lett å komme seg igjennom med lite praksis. Det bør stilles krav til mer praksis med lærer i bilen. Det er viktig å få veiledning, og det varierer også mye mellom studentene hvor mye de har kjørt med veileder i bilen. Viktig å få mengdetreningen til å fungere i større omfang.” (Faglige ledere)

Gjennom flere av intervjuene var det mye diskusjon rundt hvor mye, og hvilken type praktisk trening som er nødvendig i trafikkklærerutdanningen. Det var mange meninger knyttet til den ”gamle” utdanningen til sammenligning med den vi har i dag, og om den praktiske undervisningen i Danmark og Sverige er bedre enn den norske. En av de erfarne trafikkklærerne kalte også HiNT ”*peilingskolen*”, for å understreke at han mente undervisningen har for lite praksis i forhold til teoriundervisning.

Trafikkklærerne utdannet i Danmark og Sverige mener deres utdanning har vært mer praktisk rettet enn den norske, men samtidig ser de at det er andre ferdigheter de ikke har som nyutdannet som en med norsk utdanning har.

Pedagogikk, didaktikk, GDE-matrisen og nullvisjon

Trafikklærerne med "gammel" utdanning fra STLS eller nemndsprøve mener de er bevisste det å oppfylle nivå 3 og 4 i GDE-matrisen gjennom egen undervisning. De forteller at de spør elevene hva de har opplevd etter en undervisningstime for å bidra til selvrefleksjon. Enkelte tar også video som spilles av etterpå så eleven kan gå igjennom og kommentere sin egen kjøring, og ulike hendelser som har oppstått. De opplever at elevene er flinke til å reflektere over egne ferdigheter, og mener det er viktig for en lærer å se det positive.

"Som lærere bør vi lære mer om andre trafikanters væremåter og tenkning i trafikken. Opplev hvordan forholdet mellom stor bil og liten bil. Lære oss å se trafikken fra forskjellige perspektiv. Videre er moderne biler et viktig tema som setter ramme for opplæringens innhold. Viktig med kompetanse innen ITS for å møte framtidens behov. Kjøreprosessen vil være viktig uansett. Viktig med pedagogikk relatert til læreplanen og psykologi. Kundebehandling, hvordan man møter elevene og jobber med dem pedagogisk."

(Trafikklærere, toårig utdanning)

I følge de intervjuede trafikklærerne krever trafikklæreryrket mye pedagogisk kompetanse. De mener det derfor er viktig at utdanningen legger mye vekt på pedagogiske metoder. Trafikklærerne med "gammel" utdanning sier gjennom intervjuet at de ønsker oppfriskningskurs i pedagogikk med jevne mellomrom.

"Framtidens trafikklærere trenger mye pedagogikk. Det å lære hvordan man skal bygge opp timer, og hvordan man skal gi tilbakemeldinger til elevene for at de skal kunne lære mest mulig er viktig. Om man er en god pedagog vil også elevene glede seg mer til å komme tilbake til neste kjøretime. Det bør være et oppfriskningskurs i pedagogikk for trafikklærere for eksempel hvert tredje år. Et dagskurs er nok for å friske opp hukommelsen og til å få litt ny input hadde vært nok." (Trafikklærere, gammel utdanning)

Den tegningen som ligger til grunn for GDE-matrisen har ikke vært noen del av trafikklærerutdanningen i Sverige eller Danmark. Sammenlignet med Norge er det stor forskjell i hvordan man jobber med blant annet elevens selvinnsikt. I både Sverige og Danmark er trafikklærerutdanningen mer praktisk rettet. De sier det i Norge er mer fokus på selvinnsikt og mer bakgrunnsteori på flere områder. Det er lite refleksjon på hva læring er, slik som man vektlegger i Norge. De fikk erfaringer med å bruke mer tid på refleksjon og selvinnsikt etter at de begynte å praktisere i Norge noe de oppfattet som positivt. Det tok litt tid, men så oppdaget de andre resultater og effekter av læringen på elevene. Sensorene ble også mer positive mht. kvaliteten på elevene, fortalte de.

Det varierer hvor mye trafikklærerne har tenkt rundt sin egen rolle med tanke på nullvisjonen. En av trafikklærerne med "gammel" utdanning understreker at "Nullvisjonen handler også om oss". I den svenske og danske trafikklærerutdanningen er ikke nullvisjonen noe tema, og ingen kan huske at det har vært relatert til trafikklærerutdanningen.

Individtilpasset undervisning

Flere av trafikklærerne savner mer opplæring i individtilpasset undervisning.

"Lærerutdanningen bør ha fokus på fremmedspråklige fra andre kulturer. Videre omhandle flere sider ved en elev som ADHD / ADD og Asperger syndrom. Lærere har opplevd dette og ikke hatt kunnskap om hvordan det skal håndteres pedagogisk. Mer individtilpasset opplæring slik at alle får det beste ut av førerkortopplæringen." (Trafikklærere, toårig utdanning)

Flere av trafikklærerne savner ferdigheter i individtilpasset undervisning. Spesielt gjelder dette kompetanse på kulturforskjeller og hva man skal gjøre om eleven har dårlige norsk- og engelskkunnskaper. Trafikklærerne som har vært lenge i yrket mener også at det å tilpasse undervisningen til hvert enkelt individ er noe de nyutdannede trafikklærerne mangler kompetanse i.

"Situasjonen i dag er at det er mange unge trafikklærere. I jobben som trafikklærer møter man mange forskjellige mennesker, og det er viktig å vite hva hver enkelt elev mangler av kunnskap for at undervisningen skal bli god. Dette krever erfaring og er noe man lærer seg etter hvert." (Trafikklærere, STLS og nemndprøve)

Individtilpasset undervisning kommer med erfaring ifølge trafikklærerne som har vært i yrket en stund, og det er derfor viktig at man får god oppfølging av en erfaring trafikklærer når man er ny i yrket.

Den teknologiske utviklingen og andre endringer

Ifølge trafikklærerne og de faglige lederne blir ikke trafikklæreryrket mindre viktig med den teknologiske utviklingen. Det vil fremdeles være like viktig å ha kunnskap om samspillet mellom mennesket og teknologien. Grunnprinsippene vil være de samme og kjøreprosessen vil fortsatt være like viktig.

"Viktig med kompetanse innen ITS for å møte framtidens behov. Kjøreprosessen vil være viktig uansett." (Trafikklærere, toårig utdanning)

For trafikklærerne med gammel utdanning har det skjedd store endringer både med tanke på elevene, bilen, veien og trafikkbildet fra de startet å undervise og frem til i dag. Dette er noe som ble mye diskutert under intervjuet. De viktigste endringene som ble diskutert var at dagens elever har lite kunnskap før de møter opp til første kjøretime og flere har førerkort for moped/scooter før de starter opplæringen, noe som er annerledes enn å kjøre bil. At trafikkbildet har forandret seg mye med mer trafikk gjør undervisningen mer komplisert, og stiller høyere krav til trafikklæreren. Samtidig har det skjedd store teknologiske endringer med tanke på kjøretøyet.

"Det vil være bruk for trafikklæreres kunnskap i flere år framover, og det vil være lenge til bilene blir helautomatiske. Glattkjøringsbanen er den samme, men bilen har forandret seg mye med tanke på førerstøttesystemer de siste 20 årene, men selv med ABS og firhjulstrekk gjelder de fysiske lovene. Dette er noe de nye bilførerne må bevisstgjøres. Det er det viktig at bransjen ikke henger etter utviklingen, men tilpasser seg." (Trafikklærere, gammel utdanning).

Rammene rundt undervisningen har altså forandret seg mye i løpet av få år, og trafikklærerne har litt vanskelig for å forestille seg i hvilken retning utviklingen vil gå. Flere påpeker at en bør utdanne lærere som er i stand til å tilpasse seg endringene som vil komme i fremtiden.

"I fremtiden bør det være praktisk opplæring i hvordan bilen fungerer gjennom kjøreteknisk trening. Mange biter på reklame og tror at teknologien vil ordne alt for dem, men de fysiske lovene gjelder også for nye biler. Det må ikke bli slik at man kjører for fort fordi man stoler på teknologien (...) Kjøreprosessen forsvinner aldri og det kjøretekniske fungerer som før, selv med ny teknologi. Man må slutte å tro at bilen styrer alt for deg. For eksempel fungerer bakkestart og lukeparkering i dag på en annen måte en tidligere, men man må uansett lære hvordan bilen fungerer og i samspill med mennesket (...) Det er som når man kjøper og bruker en PC. Man vet ikke hvordan teknologien fungerer, men man kan å bruke den." (Faglige ledere)

Ikke bare det å holde seg oppdatert på ny teknologi er viktig, men den må forstås og brukes riktig, og hva man skal gjøre når teknologien svikter. I flere av intervjuene kommer det videre frem at trafikk lærerne mener manuelt gir er noe som på sikt vil forsvinne og dermed undervisning i bruk av dette.

*"Jeg lurer også på når det kommer til å bli akseptert med **automatgir**. Utviklingen går i den retningen, og jeg tror flere vil kjøre med automatgir i framtida. Flere spør om automatgir nå enn tidligere, men når de hører at dette fører til begrensninger i førerkortet velger mange likevel å kjøre opp med manuelt gir. Flere og flere taxier bruker automatgir. Det blir mye humping, risting og kveling av motorer når elever skal lære seg å starte bilen og gire med manuelt gir. En god del av denne typen undervisning kan forsvinne i framtida om flere går over til automatgir. (Trafikk lærere, gammel utdanning)*

Det kommer også frem i intervjuene at elbil ikke vil være noe trafikk skolene vil satse på å kjøpe inn med det første.

*"Jeg tror ikke **elbil** vil komme inn i yrket med det første. Da må i så fall ladetida ned. Man kan ikke stå der å lade midt under en kjøretime." (Faglige ledere)*

5.2.3 Behovet for etter- og videreutdanning

Språk i utdanningsnivå blant trafikk lærere og faglige ledere

Blant dagens trafikk lærere og faglige ledere er det et språk i utdanningsnivået, og det bør bli mer fokus på EVU. Dette trekker alle de intervjuede trafikk lærerne og faglige lederne frem som et behov.

"Etterutdanning er viktig. Faglig ledere på skolene vet ikke om dagens utdanning og det blir et gap i utdanningsnivå i forhold til de gamle lærerne." (Trafikk lærere, toårig utdanning).

Det er viktig at trafikk lærerne holder seg oppdatert på utviklingen. De faglige lederne mener trafikk skolene bør samles til større enheter, der hvor det er mulig.

*"Det bør bli **større enheter** for å sikre kvaliteten på trafikk lærerne mht. blant annet videreutdanning. Faglige ledere kan ha tid til å ta større ansvar i store enheter." (Faglige ledere)*

Større enheter kan også sikre kvaliteten på kompetansen til trafikk lærerne og de faglige lederne. Det ønskes også tettere samarbeid innenfor bransjen og tettere kontakt med utdanningsinstitusjonene. Enkelte av trafikk lærerne med gammel utdanning mener også at EVU-kursene bør foregå på utdanningsinstitusjonene. Det pekes også på et språk i hvordan nyutdannede trafikk lærere følges opp av faglige ledere. Dette gjelder også for trafikk lærere med utdanning fra Danmark og Sverige når de skal begynne å jobbe i Norge.

Trafikk lærerutdanning i Danmark og Sverige

I følge trafikk lærerne fra Sverige og Danmark legges det i Norge mer vekt på teori knyttet til forståelsen av hvorfor man skal lære. Det er en overgang til sammenlikning med måten det undervises på i Sverige og Danmark, der det fokuseres mer på hva man skal gjøre og hvordan man skal gjøre det, men ikke så mye på hvorfor.

"Tilpassingen fra dansk og svensk til norsk lærernivå krever god veiledning og oppfølging fra myndighetene i Norge. Store sprik i kvalitet på hvordan det gjøres. Faglig leder på skolene skal følge opp. Noen får bra oppfølging andre lite eller tilfeldig." (Trafikklærere, utdanning fra Danmark og Sverige)

Trafikklærerne utdannet i Sverige og Danmark mener sikkerhetskursene på bane er veldig bra. Her får de god innsikt i viktige tema og med god veiledning. De mente at en kombinasjon av en dansk/svensk-modell og den norske ville vært bra. Mer praksis og konkretisering av problemstillinger i bilen, slik det er i den danske og svenske modellen, kombinert med relevant teori fra den norske modellen.

5.3 Oppsummering

Intervjuene som er gjennomført i prosjektet viser at både utdanningsinstitusjoner, bransjeorganisasjoner, faglige ledere og trafikklærere med ulike typer utdanning i stor grad er enige om hva som er de viktigste manglene ved dagens utdanning, og hvilke behov som fins i dag og som vil komme mer i fremtiden.

De fleste som er intervjuet er enige om at det er bra at dagens trafikklærerutdanning er toårig. Samtidig uttrykkes det bekymring for om fokuset både når det gjelder opptak av elever og de krav som stilles i utdanningen fører til at nyutdannede lærere har for lite praktisk kunnskap, både når det gjelder kjøretøy og elever. Dette fremheves derfor som et område det bør fokuseres mer på.

I alle intervjuene pekes det på at det er et stort sprik i behov for EVU blant trafikklærerne. Flere, spesielt blant trafikklærerne med "gammel" utdanning, uttrykker et savn etter mer EVU slik at man kan holde seg oppdatert både på kjøretøyutvikling og pedagogikk. Det foreslås at å legge til rette for at trafikkskolene drives som større enheter i dag kan åpne flere muligheter for å ta slik EVU. Rollen de faglige lederne spiller i denne sammenhengen utheves, ved at disse bør ha et tett samarbeid med utdanningsinstitusjonene når det gjelder tilbud om å ta EVU.

Det hevdes at lærere med svensk eller dansk utdanning har et spesielt stort behov for EVU, fordi trafikklærerutdanningen i disse landene ikke er like god som i Norge. Dette gjelder spesielt teoriområdene rundt GDE-matrisens nivå 3 og 4. De lærerne som selv har utenlandsk utdanning mener at man i Sverige og Danmark har mer praktisk erfaring som nyutdannet, men er enige i at det blir for lite teori.

Når det gjelder fremtidens kunnskapsbehov pekes det først og fremst på at utdanningen må legge til rette for at trafikkopplæringen følger kjøretøyutviklingen med tanke på utstyr og systemer som skal hjelpe føreren med kjøreoppgaven. Samtidig understreker informantene at det fortsatt vil være viktig å lære hvordan kreftene rundt bilkjøring virker, og at trafikklærere på ingen måte vil bli overflødige i fremtiden.

Et annet kunnskapsbehov som oppleves som større enn før er dette med å undervise elever med fremmedkulturell bakgrunn.

6 Utdanningsnivå, innhold og krav til utdanning i utlandet

6.1 Metode for gjennomføring av kartleggingen

Kartleggingen av utdanningsnivået i utvalgte europeiske land ble gjennomført gjennom kontakt via e-post, i hovedsak basert på kontaktinformasjon fra forprosjektet gjennomført av Elvebakk og Vaa (2013). Nøkkelpersoner fra utdanningsinstitusjoner og bransjeorganisasjoner for trafikklærere i tretten europeiske land ble kontaktet, og svarte skriftlig via e-post. Ti av landene svarte på henvendelsen, mens tre ikke ga noen respons. De landene som ble sendt forespørsel om deltakelse var Sverige, Danmark, Finland, Tyskland, Storbritannia, Sveits, Østerrike, Nederland, Estland, Spania, Tsjekkia, Polen og Hellas. De tre sistnevnte landene fikk vi ikke svar fra.

Nøkkelpersonene i de ulike landene ble bedt om å gi utfyllende informasjon om trafikklærerutdanningen. Skjemaet som ble sendt er lagt som vedlegg 3 til rapporten. Det varierer fra land til land hvor omfattende informasjon som er gitt. Det ble stilt spørsmål om læreplaner, opptakskrav, innholdet i og omfanget av utdanningen, samt ansvarlige myndigheter, institusjoner, organisasjoner og skoler med tanke på trafikklærerutdanningen i landet. Kontaktpersonene skulle også fylle ut en engelskspråklig matrise om hvilke emner og kurs som er inkludert i læreplanen i sitt land, med den toårige trafikklærerutdanningen ved HiNT som referanse.

6.2 Rammer rundt trafikklærerutdanningen i de ulike landene

Nedenfor beskrives rammene rundt trafikklærerutdanningen i hvert av landene som er kartlagt. Til slutt presenteres den nevnte matrisen med samlet oversikt over hvilke kurs og emner som er inkludert i hvert land, med den toårige trafikklærerutdanningen ved HiNT som referanse.

Sverige

Sverige har en nasjonal læreplan for utdanning av trafikklærere. For å bli tatt opp til studiet stilles det krav til at man må være over 21 år, ha hatt førerkort i minimum tre år og at man har fullført videregående skole. Utdanningslengden er på mellom 13-18 måneder med i alt 800 timer obligatorisk teoriundervisning og 400 timer obligatorisk egentrening.

I Sverige er det lærerne som bestemmer hvilke tester de vil implementere i undervisningen og det er ingen krav til obligatoriske tester i læreplanen. Eksempler på tester er den obligatoriske testen ved SYAB sin trafikklærerutdanning, som er en kjøretest samt en muntlig test i gruppe. Enkelte utdanningsinstitusjoner har ingen obligatoriske tester. Den svenske trafikklærerorganisasjonen (Sveriges trafikskolors riksförbund) foretrekker at det er minst én obligatorisk kjøretest i utdanningen.

Private og offentlige læringsinstitusjoner kan søke "Myndigheten för yrkeshögskolan" om å få utdanne trafikklærere. Transportstyrelsen er den svenske autoriteten som godkjenner trafikklærere etter endt utdanning, basert på den nasjonale læreplanen.

Danmark

Danmark har en nasjonal læreplan for utdanning av trafikklærere. For å få studieplass stilles det krav om å ha fullført ungdomsskole og man må være over 21 år. Utdanningslengden er på mellom 7-12 måneder.

Trafikklærerutdanningen i Danmark inneholder ingen krav til antall obligatoriske timer med teori eller praksis, men det stilles krav til at man gjennomfører obligatoriske muntlige og skriftlige tester, kjøretest og

praktisk instruksjon. Private kjøreskoler har ansvaret for utdanningen av trafikklærere, mens politiet har ansvar for håndtering av de obligatoriske testene og gjennomføring av den endelige godkjenningen.

Finland

Finland har en nasjonal læreplan for trafikklærerutdanning. Det stilles ingen minimumskrav til tidligere fullført utdanning for å bli tatt opp til studiet. De krav som stilles er at man må være fylt 21 år og hatt førerkort for klasse B i minst tre år og oppfylle de helsekrav som stilles til å ha førerkort klasse 2 (buss og andre tyngre kjøretøy). Andre krav som stilles er at man ikke må ha vært oppført i strafferegisteret de siste fire årene for fyllekjøring, satt andre trafikanter i fare eller begått annen alvorlig uaktsomhet mot trafikksikkerheten eller hatt inndratt førerkort i denne perioden. Søkeren må heller ikke være funnet skyldig i annen type kriminalitet som involverer trusler mot liv og helse, vold, seksualforbrytelser eller andre forbrytelser som gjør en uegnet til å jobbe som lærer.

Lengden på den finske trafikklærerutdanningen er på 13-18 måneder, og inneholder obligatoriske muntlige og skriftlige tester og kjøretester med og uten praktisk instruksjon. Utdanningen inneholder ingen obligatoriske teoretiske timer eller egentreningstimer. Det er det finske utdanningsdirektoratet (the Finnish National Board of Education) som forbereder kravene og kvalifikasjonene som stilles for å bli trafikklærer.

De er to læresteder som tilbyr trafikklærerutdanning i Finland: HAMK University of Applied Sciences, Häme Vocational Institute og Jyväskylän Educational Consortium. Det er lærestedene som har ansvaret for eksaminering av trafikklærere. Tre sakkyndige er med på å vurdere om kandidaten skal bestå eksamen eller ikke i hver kvalifiseringsmodul. Denne vurderingen blir så sendt til en kvalifiseringskomité, som har ansvar for å kontrollere trafikklærerutdanningen i Finland, for endelig godkjenning og offisiell stemping.

Tyskland

Tyskland har en nasjonal læreplan for utdanning av trafikklærere. Krav som stilles for opptak til studiet er at man må være over 22 år, ha minimum fullført ungdomsskole og yrkesfaglig utdanning i et annet yrke. Kandidaten må også være mentalt og fysisk egnet og må ha førerkort klasse A2, BE og CE for å være trafikklærer for klasse B/BE, og minst 3-års førererfaring for personbil. Dersom kandidaten ikke har en fagutdanning, trengs noe som kalles en skolesertifisering på A-nivå.

Utdanningslengden er på 7-12 måneder, med 770 timer obligatorisk teoriundervisning. Utdanningen inneholder obligatoriske tester; muntlige og skriftlige, kjøretest samt praktisk instruksjon.

Utdanningen består av fem måneders fulltidsopplæring ved et opplæringscenter for trafikklærere og fire og en halv måned med arbeidstrening.

I arbeidstreningsfasen skal kandidaten gjennomføre en praksisperiode på en trafikkskole, hvor kandidaten får erfaring med å undervise under veiledning fra en erfaren trafikklærer. Mot slutten av praksisperioden, gjennomføres en to uker lang treningsperiode på trafikklærerutdanningscenteret. Den første uken utveksles idéer og erfaringer fra praksisperioden, mens den andre uken er satt av til individuelle forberedelser til siste eksamen.

Offentlig godkjente læresenter har ansvar for selve utdanningen av trafikklærere.

Føderalstatsmyndighetene skal utpeke ansvarlige myndigheter med ansvar for å godkjenne trafikklærerne. Alle føderalstatene i Tyskland har en myndighet med ansvar for å oppnevne trafikklærere gjennom eksaminasjonsutvalg. Disse utvalgene består av en advokat, en statsoppnevnt spesialist på veitransport (f.eks. en motorkjøretøy-ingeniør), en trafikklærer og en pedagog.

Storbritannia

Storbritannia har ingen nasjonal læreplan for utdanning av trafikklærere, og ingen krav til fullført skolegang ved opptak til slik utdanning. Kravene som stilles for å kunne bli godkjent som trafikklærer er at du må være over 21 år, hatt førerkort i minst tre år, ikke hatt inndratt førerkort, ikke fått flere enn 6 prikker i førerkortet og ikke vært tidligere straffet for noen forbrytelser.

Det er ingen obligatoriske utdanningsprosesser, obligatoriske timer med teoriundervisning eller praktisk trening og ingen obligatorisk tidsperiode for utdanningen. Det eneste som kreves av kandidaten, for å kunne jobbe som trafikklærer i Storbritannia, er at han/hun består obligatoriske tester. I prinsippet kan en person møte opp til de obligatoriske testene uten å ha gjennomført noe praksis eller undervisning, men dette er ikke noe som anbefales.

De obligatoriske testene som kreves er en teoretisk skriftlig test, en kjøretest og praktisk instruksjon. Det er "Driving Standards Agency" (DSA) som administrerer og har ansvar for gjennomføringen av disse testene, og alle trafikklærere må godkjennes av "DSA Registrar" på vegne av "Secretary of State".

Det er en rekke organisasjoner som utdanner trafikklærere i Storbritannia. Dette kan være alt fra privatlærere til store organisasjoner som for eksempel AA (The Automobile Association). Vår kontaktperson mener det for tiden er svært lite engasjement fra den formelle utdanningssektoren i Storbritannia med tanke på utdanning av trafikklærere.

Nederland

Nederland har en nasjonal læreplan for trafikklærerutdanningen. For å kunne bli tatt opp til utdanningen må du være over 18 år og ha fullført grunnskole. Lengden på studiet er fra 0-3 måneder, og det er ingen obligatorisk eller praktisk undervisning. Det kravet som stilles for å bli trafikklærer er som i Storbritannia, at man har fullført obligatoriske tester. Dette er én teoretisk skriftlig test, en kjøretest og praktisk instruksjonstest.

IBKI (www.ibki.nl) har ansvar for gjennomføring av de obligatoriske testene og den endelige godkjenningen av trafikklærere i Nederland. BOVAG (www.bovag.nl), Jongepier (www.jongepier.nl), De Verkeers Academie (www.rij-instructeur.nl) og Veldhovense Rij-instructeurs Opleiding (VRO) (www.rijinstructeurs.nl) er læresteder som tilbyr trafikklærerutdanning.

Sveits

Sveits har en nasjonal læreplan for utdanning av trafikklærere. Minimum aldersgrense for å kunne bli tatt opp til utdanningen er 23 år, i tillegg må man ha fullført ungdomsskole med tre års yrkesfaglig utdanning med et føderalt kompetansebevis.

I Sveits er lengden på trafikklærerutdanningen på over 19 måneder. Lengden avhenger av hvilke kurs kandidaten velger å ta. I alt består utdanningen av 580 obligatoriske teoritimer og mellom 200 og 250 obligatoriske egentreningstimer. For å få godkjent utdanning må kandidaten gjennomføre muntlige og skriftlige tester, en kjøretest og en praktisk instruksjonstest.

Den sveitsiske utdanningen er delt inn i 8 moduler. Utdanningsaktører godkjent av den nasjonale organisasjonen for trafikklærere i Sveits ("Swiss National Association of Driving Instructors") er ansvarlig for modulene 1-7. Modul 8 er den avsluttende nasjonale eksamen. For å få lov til å gå opp til eksamen må alle

andre moduler være gjennomført, og kandidaten må være utstedt med relevante sertifikater. Modul 8 organiseres av en kvalitetssikringskomité i den nasjonale organisasjonen for trafikklærere. Etter godkjent eksamen blir et føderalt sertifikat utsett av statens sekretariat for utdanning, forskning og innovasjon (SERI) og alle eksamensresultater fra eksamen blir dobbeltsjekk av denne myndigheten.

Østerrike

Østerrike har en nasjonal læreplan for utdanning av trafikklærere. Det er ingen nedre aldersgrense for å bli tatt opp til studiet, men man må ha fullført yrkesfaglig eller allmennfaglig videregående opplæring og hatt førerkort for klasse B i minst tre år. I tillegg kreves politiattest og et praksisbrev på minimum tre år eller ett år. Hvis man kun har praksisbrev på ett år må man i tillegg ha eksamen i et spesialkurs for klasse B (law: § 109 Abs. 1 lit. g KFG) ved en godkjent institusjon. Man må ha bestått et grunnkurs ved én av to godkjente institusjoner før man kan starte med pensum for trafikklærerutdanningen.

Lengden på studiet i Østerrike er på 4-6 måneder med 330 timer teoriundervisning og 60 minutter obligatorisk egen trening (dette varierer ut fra hvilken førerkortklasse du utdannes til å undervise i). For å få bestått utdanningen, og få lov til å undervise i teori og praksis, må man bestå en muntlig og en skriftlig eksamen. For trafikklærere som kun skal undervise i praksis kreves kun muntlig eksamen.

Innholdet i selve utdanningen med en spesifikk beskrivelse av emner og time, er regulert i Østerriksk lov, §64c KDV Abs 11. Ansvarlige for gjennomføringen av utdanningen, er trafikkskoler og institusjoner (WIFI, BFI) autorisert av myndighetene. Autoriserte institusjonene er ansvarlige for å godkjenne trafikklærere. Autorisasjonen er kun gyldig i 5 år og det må da søkes om utvidelse.

Estland

Estland har en nasjonal læreplan for utdanning av trafikklærere. For å kunne bli tatt opp til studiet må man være over 21 år og ha fullført videregående skole.

Lengden på studiet er på 7-12 måneder og rundt 70 studiepoeng (ECTS) avhengig av hver enkelt universitetets opplæringsplan, hvor ett studiepoeng er beregnet til 40 arbeidstimer. Ut fra den nasjonale læreplanen består trafikklærerutdanningen for klasse B av 18 poeng generell teoriundervisning (for alle kjøretøyklasser), 12 poeng teoriundervisning spesielt for klasse B, 10 poeng med praktisk undervisning (kjøretrening og praktisk instruksjon) samt 25 studiepoeng til avsluttende vitenskapelig oppgave (thesis).

Utdanningen av trafikklærere gjennomføres ved høyskoler som har en utdanningslisens utstedt av Utdannings- og forskningsdepartementet. Utdannings- og forskningsdepartementet har ansvar for å godkjenne utdanningsinstitusjoner som kan utdanne trafikklærere. Estland har en utdanningsstandard for trafikklærere av motorkjøretøy (EQF nivå 6), tildelt Tallinn University Haapsalu College (<http://www.kutsekoda.ee/en/index>). Det er veimyndigheten i Estland som har ansvar for selve godkjenningen av trafikklærere.

Spania

Også Spania har en nasjonal læreplan for trafikklærerutdanningen. Opptakskravene til studiet er at du må ha fullført grunnskole, hatt førerkort for klasse B i minst to år og ha tilfredsstillende fysisk og mental helse. Prosessen for å kunne bli trafikklærer består av flere faser: En teoretisk skriftlig eksamen, en praktisk kjøretest, to evalueringer basert på manualer fra "Dirección General de Tráfico" (D.G.T.) og undervisning med teoretiske forelesninger og praktiske prøver. For å kunne kvalifiseres som trafikklærer må man ha vært

igjennom alle fasene. Hele prosessen varer i 18 måneder, mens selve undervisningen varer til sammen 10 uker.

Utdanningen består av 200 timer obligatorisk teoretisk undervisning og 62 timer obligatorisk kjøretrening, og avsluttes med obligatorisk skriftlig test, kjøretest og test i praktisk instruksjon. Det er D.G.T. som organiserer de obligatoriske testene og godkjenner trafikklærere. Det er ingen skoler eller utdanningsinstitusjoner i Spania som utdanner trafikklærere.

6.3 Matrise over ulike lands fagkombinasjon til sammenlikning med Norge

Under presenteres en matrise over hvilke emner blant innholdet i HiNTs trafikklærerutdanning landene som er kartlagt inkluderer i sin undervisning. Matrisen er basert på utfyllingen foretatt av de enkelte lands kontaktpersoner. Det er vanskelig for enkelte av landene å svare på matrisen fordi dette varierer mellom skoler innad i landet. Enkelte land har ikke en nasjonal læreplan, noe som fører til at undervisningen varierer mye mellom hvert lærested. Blant annet stiller verken Finland eller Storbritannia krav om at studenten skal følge undervisningen i de fagene som er fylt ut i tabell 2. Om studentene allerede har tilegnet seg de ferdigheter som kreves for å kunne bestå de obligatoriske testene trenger de kun å bestå disse for å kunne undervise som trafikklærer i landet.

Ut fra tabellen ser vi at undervisningen varierer mye fra land til land. Sverige, Sveits, Tyskland og Estland har i stor grad emner tilsvarende den norske trafikklærerutdanningen, med få unntak (f.eks. har ikke Tyskland emner tilsvarende "Instruksjonspraksis på vei", "Praksis i klasserom", "Egenferdighet og kommenterende kjøring", "Fysikk" og "Vitenskapelig arbeid"). Disse landene bruker også et variert spekter av undervisningsformer. Det varierer også om landene har en eksamen knyttet til hvert emne det undervises i eller kun en avsluttende overordnet eksamen.

I Danmark inkluderes kun fem av emnene vi finner i den norske trafikklærerutdanningen. Det som *ikke* er med er emner tilsvarende "Trafikkpsykologi", "Didaktikk", "Trafikken i samfunnet", "IKT i undervisningen", "Fysikk" og "Vitenskapelig arbeid". De har imidlertid emner tilsvarende "Kjøretøyteknologi", "Trafikk og jus", "Instruksjonspraksis på vei", "Praksis i klasserom" og "Egenferdighet og kommenterende kjøring". Undervisningen i Danmark er i stor grad basert på egenstudie kombinert med klasseromsundervisning, og til dels undervisning i bil med elev og veileder.

Alle de spurte landene underviser i fagene "Trafikk og jus" og "Instruksjonspraksis på vei". I Storbritannia er dette de eneste fagene det er eksamen og undervisning i. Trafikk og jus er da ofte et selvstudium (evt. med veiledning over internett), mens instruksjonspraksisen ofte skjer med en lærer. Storbritannia har som nevnt ikke obligatorisk undervisning, kun obligatorisk eksamen.

I Nederland er ingen av emnene som ble spurt om obligatorisk. Det undervises likevel i emner tilsvarende "Kjøretøyteknologi", "Trafikkpsykologi", "Trafikk og jus", "Didaktikk", "Trafikken i samfunnet" og "Fysikk". Undervisningen er i stor grad basert på egenstudier, og det er obligatoriske tester knyttet til alle de nevnte emnene samt "Instruksjonspraksis på vei".

Tabell 2: Matrisen viser i hvilke land det undervises i emner som inngår i den toårige trafikklærerutdanningen ved HiNT, og hvilke undervisningsformer som benyttes.

Fag	Obligatorisk deltakelse	Vanlig klasseroms-undervisning	Egenstudie kombinert med klasseroms-undervisning	Egenstudie med støtte gjennom internett	Seminarer	Undervisning i bil med elev og veileder	Undervisning i bil med medstudenter	Obligatorisk eksamen eller test
Kjøretøyteknologi	dk, se, ty, sv, øs, es, sp	se, ty, øs, es, sp	dk, se, ty, nl, es, sp	nl, es	se, es		es, sp	dk, se, ty, øs, nl, es, sp
Trafikkpsykologi	se, ty, sv, øs, fi, es, sp	se, ty, øs, es, sp	se, ty, nl, fi, es, sp	es	se, es		es, sp	se, ty, nl, es, sp
Trafikk og jus	dk, se, ty, sv, øs, fi, es, sp	se, ty, øs, es, sp	dk, se, ty, nl, fi, es, sp	uk, es	se, es		es, sp	dk, se, ty, uk, øs, nl, es, sp
Didaktikk	se, ty, sv, øs, fi, es, sp	se, ty, øs, es, sp	se, ty, nl, fi, es, sp	es	se, es	se	es, sp	se, ty, nl, es, sp
Trafikken i samfundet	se, ty, sv, fi, es, sp	se, ty, fi, es, sp	se, ty, nl, es, sp	es	se, es		es, sp	se, ty, nl, es, sp
IKT i undervisningen	se, ty, sv, øs, es	se, ty, øs, es	se, ty, es	es	se, ty, es	ty	se, ty, es	se, es
Instruksjonspraksis på vei	dk, se, sv, øs, fi, es, sp	se, es, sp	se, fi, es	es	se, ty, es	dk, se, ty, uk, fi	se, ty, nl, fi, es, sp	dk, se, ty, uk, nl, es, sp
Praksis i klasserom	dk, se, sv, øs, fi, es, sp	se, øs, es, sp	se, fi, es	es	se, ty, es	dk, se, ty, fi	se, ty, nl, fi, es, sp	dk, se, ty, es, sp
Egenferdighet og kommenterende kjøring	dk, se, sv, øs, fi, es, sp	se, es, sp	se, es	es	se, ty, es	se, ty, øs, fi	ty, øs, nl, fi, es, sp	dk, se, ty, øs, nl, es, sp
Fysikk	se, ty, sv, es, sp	se, ty, es, sp	ty, nl, es, sp	se, es	es		es, sp	se, ty, es, sp
Vitenskapelig arbeid (Thesis)	se, sv, es	se, es	es	se, es	es		es	se, es

Se: Sverige, Dk: Danmark, Fi: Finland, Ty: Tyskland, Uk: Storbritannia, Sv: Sveits, Øs: Østerrike, Nl: Nederland, Es: Estland og Sp: Spania

6.4 Oppsummering

Det er store ulikheter rundt hvordan andre land i Europa har lagt opp trafikklærerutdanningen, både når det gjelder faglig innhold, opptakskrav, eksamensformer og organisering. Den norske toårige utdanningen er den klart mest omfattende og strukturerte på alle disse områdene. Sverige og Estland er de eneste landene som underviser i alle emnene de også undervises i i Norge, men lengden på utdanningen er kortere fra 7 opptil 18 måneder.

Faglig sett er det som særlig skiller flere andre land fra den norske toårige utdanningen fokus på trafikkpsykologi og didaktikk, og dessuten teknologi i undervisningen.

Både Sverige og Danmark, som Norge får klart flest nyutdannede trafikklærere fra, har nasjonale læreplaner for trafikklærerutdanning. Utdanningen i våre naboland varierer i lengde, men er maksimalt 18 måneder. Sverige tilbyr undervisning i noenlunde samme emner som den toårige utdanningen i Norge, men har et langt mindre krevende eksamensopplegg. I Danmark tilbys kun fem av emnene vi finner i den norske trafikklærerutdanningen. Trafikklærerutdanningen i Danmark inneholder ingen krav til antall obligatoriske timer med teori eller praksis, men det stilles krav til at man gjennomfører obligatoriske muntlige og skriftlige tester, kjøretest og praktisk instruksjon.

7 Konklusjon

Prosjektet som denne rapporten bygger på har hatt som hovedmål "å avklare hvilke krav vi skal stille til videreutdanning for alle trafikklærere som ikke har utdanning på høyskolenivå, dvs. hvilke krav til faglig innhold vi skal stille til etterutdanningskursene for dem med norsk 1-årig utdanning og utenlandsk utdanning" (Elvebakk og Vaa 2013). Nedenfor oppsummeres hovedresultatene i prosjektet. Med grunnlag i disse resultatene presenteres videre forslag til krav som skal stilles til faglig innhold i EVU for trafikklærere som ikke har toårig utdanning og for de med utenlandsk utdanning.

7.1 Oppsummering av hovedresultater

Dagens utdanningsnivå

I dag har vi en toårig høyskoleutdanning for utdanning av trafikklærere i Norge, og utdanningsnivået blant trafikklærere stiger gradvis. Over halvparten av trafikklærerne har toårig trafikklærerutdanning som grunnutdanning, mens kun en femtedel har ettårig grunnutdanning fra STLS. En av fem trafikklærere har utenlandsk grunnutdanning. Dette er i hovedsak nordmenn som har valgt å studere utenlands. To tredeler av de med utenlandsk utdanning har tatt denne i Sverige, mens den siste tredelen har vært i Danmark. Det viser seg å være svært få som har tatt utdanning i andre land.

Utdanningsnivået er noe høyere blant trafikklærerne enn blant de faglige lederne. Tre av fire faglige ledere har ettårig trafikklærerutdanning, og kun 13 % har toårig høyskoleutdanning. Det er flere med grunnutdanning fra Sverige og Danmark blant trafikklærerne enn de faglige lederne, kun 4 % av de faglige lederne har utenlandsk grunnutdanning.

Når det gjelder alderssammensetningen blant trafikklærerne i arbeid er like under halvparten under 35 år, en fjerdedel er mellom 36 og 45 år og den resterende fjerdedelen er over 46 år. For de faglige lederne er bildet motsatt, med omtrent tre fjerdedeler over 46 år. En av fem faglige ledere er mellom 36-45 år, og kun 6 % er under 35 år. Hele 87 % menn av de faglige lederne er menn, mens det samme gjelder for 77 % av trafikklærerne.

Av de spurte trafikklærerne og faglige lederne har omtrent fire av fem én eller flere typer EVU. De fleste med *ettårig grunnutdanning* fra STLS har tatt en form for EVU (95 %). Det er da først og fremst snakk om utdanning som faglig leder, men også diverse kurs for MC-/mopedlærere, tungbil eller kurs for fase 2-instruktører. Blant trafikklærere og faglige ledere med *utenlandsk grunnutdanning* har 58 % en form for EVU, mens det samme gjelder for to av tre med toårig norsk trafikklærerutdanning.

Behov for etter- og videreutdanning

Utdanningsinstitusjoner, bransjeorganisasjoner, faglige ledere og trafikklærere med ulike typer utdanning er alle positive til at vi i dag har en toårig høyskoleutdanning for utdanning av trafikklærere i Norge. Enkelte mener også at utdanningen etterhvert bør utvides til en 3-årig bachelorutdanning. Det pekes på at det er et stort språk i utdanningsnivået blant dagens trafikklærere, og alle uttrykker et behov for EVU. Trafikklærere med utdanning fra STLS eller med nemndsprøve uttrykker et savn etter mer EVU som kan gi oppdatert kunnskap, spesielt innenfor pedagogikk. Trafikklærere utdannet i Danmark og Sverige har et spesielt behov for EVU, mener flere. Selv mener de deres utdanning er mer praktisk rettet enn den norske, men at de har et behov for mer teoretisk kunnskap, spesielt knyttet til nivå 3 og 4 i GDE-matrisen. Enkelte påpeker at andelen praksis i utdanningen er større i Danmark og Sverige, men at dette ikke betyr at antall timer praksis er flere totalt sett i forhold til den norske toårige utdanningen.

For å gjøre det enklere å holde seg oppdatert og åpne flere muligheter for EVU, ønsker mange av de intervjuede større enheter. Samtidig er faglig leders rolle viktig i dette arbeidet, og de bør ha tett samarbeid med utdanningsinstitusjonene når det gjelder EVU-tilbud. Det er et ønske blant flere om at EVU legges til høyskolene for å sikre den faglige kvaliteten.

Fremtidens kunnskapsbehov

Det påpekes et behov for mer kompetanse på flere områder når det gjelder dagens toårige trafikkklærerutdanning. Både utdanningsinstitusjonene, bransjeorganisasjonene, trafikkklærerne og de faglige lederne peker på at det trengs mer praksis i undervisningen. Dette gjelder både egentrening i å kjøre bil og undervisning med elev, med veileder i bilen. Det gjenstår også noe med tanke på å få studentene til å tenke mer helhetlig relatert til GDE-matrisen. Begge utdanningsinstitusjonene ser også nødvendigheten av at trafikkklærerne utdannes til å få kompetanse i individtilpasset opplæring, spesielt for personer med minoritetsbakgrunn. Trafikkklærerne sier også at de savner kompetanse med tanke på dette.

Blant utdannings- og bransjeorganisasjonene fremheves det at det er viktig å ha fokus på å utdanne trafikkklærere som kan tilpasse seg endringene i samfunnet. En bør også legge til rette for at trafikkopplæringen følger kjøretøytutviklingen med tanke på utstyr og systemer som skal hjelpe føreren med kjøreoppgaven. Trafikkklæreren må ha kompetanse til hvordan man skal forholde seg til de nye systemene som kommer.

Utdanningsnivå i andre Europeiske land med spesielt fokus på Danmark og Sverige

Det er store variasjoner i trafikkklærerutdanningen mellom de europeiske landene. Det er variasjoner i faglig innhold, opptakskrav, eksamensformer og organisering. Den norske toårige utdanningen er den mest omfattende på alle områder.

Ikke alle land har en nasjonal læreplan for utdanning av trafikkklærere. Danmark og Sveige har en nasjonal læreplan, men den er mindre omfattende enn den norske. Den svenske utdanningen er mer omfattende enn den danske. Den danske er på maks ett år, men også ofte kortere, mens den svenske er på opp til ett og ett halvt år. I Sverige undervises det i alle emnene vi har i Norge, men innholdet er ikke like omfattende ved at utdanningen er kortere og eksamensopplegget er mindre krevende. I Danmark undervises det kun i fem av emnene vi finner i den norske. Det undervises kun i de praktiske emnene samt kjøretøyt teknologi og jus. Det undervises ikke i pedagogikk, didaktikk, trafikkpsykologi, trafikken i samfunnet, IKT i trafikken og fysikk. Dette er emner som bidrar til en helhetstenkning, og setter yrket inn i ett større perspektiv. Uten undervisning i disse fagene er det også vanskelig å kunne nå nivå 3 og 4 i GDE-matrisen. Studentene fra Danmark utfører heller ikke et vitenskapelig arbeid. Det stilles ingen krav til antall obligatoriske timer, kun at man gjennomfører obligatoriske muntlige og skriftlige tester, kjøretest og praktisk instruksjon.

Utdannede trafikkklærere fra Danmark og Sverige har ulike behov for EVU fordi innholdet i undervisningen er ulik. Utdannede fra Danmark mangler mye teoretisk kunnskap og helhetstenkning, ved at dette ikke er en del av studiet. De har heller ikke noen undervisning i pedagogikk og didaktikk som er en viktig del av læreryrket. Oppfølgingen av trafikkklærere fra Danmark stiller store krav til faglig leder, ved at undervisningen er lite omfattende, med mangler innenfor viktige fagområder. Felles for trafikkklærere utdannet i Danmark og Sverige er at de opplever et behov for mer teoretisk kunnskap, spesielt knyttet til nivå 3 og 4 i GDE-matrisen.

Faglig leders rolle

Det er et ønske blant flere i bransjen om tettere samarbeid mellom trafikkskolene og utdanningsinstitusjonene og større enheter, for at faglige ledere skal holde seg oppdatert. De har en meget sentral funksjon både som bindeledd mellom utdanningsinstitusjonene og trafikklærerne, og som ansvarlig for å ivareta og bidra til faglig kvalitet og videreutvikling i bransjen. Ikke minst er dette viktig for lærere utdannet i andre land som ikke har det samme faglige fundamentet for utøvelsen av yrket som de med utdanning fra HiNT.

7.2 Drøfting av kompetansebehov for etter- og videreutdanning av trafikklærere

Hovedkonklusjonen fra prosjektet er at det er et behov, et ønske og en vilje i bransjen til mer EVU.

Behovet for EVU er størst for trafikklærere med ettårig utdanning fra STLS og trafikklærere med grunnutdanning fra utlandet. Dette bekreftes gjennom del 1 av dette prosjektet hvor utdanningsnivået av trafikklærere i Norge er kartlagt. Hele 45 % av trafikklærerne har ettårig grunnutdanning. Andelen av trafikklærere med denne typen utdanning vil avta, men vil fortsatt være relativt stor i 10-20 år fremover. Rundt 12 % av trafikklærerne har utenlandsk utdanning, og denne andelen vil trolig øke, som følge av økt arbeidsinnvandring og at mange nordmenn fortsatt velger å ta utdanning i utlandet. Det er viktig å være i forkant med tanke på flyt av arbeidskraft i Europa, og behov for EVU i denne gruppen bør diskuteres selv om andelen ikke er så stor i dag. Behovet for tilrettelegging av EVU for trafikklærere med nemndsprøve eller godkjenning som kjøreinstruktør er lite i omfang, og vil forsvinne i løpet av de nærmeste årene ved at disse lærerne går av med pensjon.

I del 2 av prosjektet uttrykkes et klart og entydig ønske om at ordningen med en toårig grunnutdanning for trafikklærere på høyskolenivå må videreføres. Med dette som utgangspunkt bør det også legges til rette for at trafikklærere med utenlandsk utdanning eller med ettårig utdanning fra STLS tilbys kompetansegivende EVU. Det gjennomføres i dag en rekke kurs i regi av bransjeorganisasjonene, men for at EVU skal bidra til å heve utdanningsnivået i bransjen til høyskolenivå, et ønske som uttrykkes i studien, må utdanningen gjennomføres i regi av høyskolene og være kompetansegivende i form av studiepoeng og/eller en grad. Undervisningen kan organiseres som ordinære studier på campus, desentraliserte samlinger, som selvstudium, samlingsbasert med samlinger på campus og/eller som nettbaserte studier. I hvor stor grad dette bør være obligatorisk eller ikke, hvem det bør være obligatorisk for og hvordan dette skal organiseres og gjennomføres, må utredes og drøftes grundig med de berørte parter og organisasjoner før vedtak fattes og planer legges. I en slik prosess må det også avklares hvilke regelverk og europeiske avtaler Norge må forholde seg til. Dette gjelder spesielt trafikklærere som har grunnutdanning fra andre europeiske land og som ønsker å jobbe i Norge. Også forhold som språkkrav (om man ikke snakker skandinavisk) og krav om språktest i norsk (for eksempel bergenstesten) bør inngå i en slik diskusjon.

I studien fremkommer det også et ønske om at grunnutdanningen for trafikklærere på sikt utvides til en obligatorisk treårig bachelorgrad. Dersom utdanningen blir treårig, forstås EUs yrkeskvalifiseringsdirektiv (2005 36 EF) slik at trafikklærere med utdanning fra blant annet Sverige og Danmark (med nåværende utdanningsnivå) ikke fyller kravene for å kunne godkjennes som trafikklærere i Norge. Kravene til videreutdanning for å oppnå norsk godkjenning må da vurderes annerledes enn om Norge fortsetter å ha en toårig høyskoleutdanning som i dag. Det er viktig å være i forkant, også med tanke på fremtidige vurderinger om innføring av obligatorisk bachelor. En slik endring vil ha konsekvenser for mange, men vil samtidig også være med på å likestille utdanningsnivået til yrket med andre yrker det er naturlig å sammenlikne seg med.

Det er særlig de unge trafikklærerne med toårig høyskoleutdanning, som har fremhevet obligatorisk bachelor som et ønske og alternativ for fremtidig grunnutdanning. HiNT har i dag et videreutdanningstilbud med et tredje påbygningsår som fører frem til en integrert bachelorgrad i trafikpedagogikk. Studiet er samlingsbasert over to år og bygger direkte på grunnutdanningen. I løpet av grunnutdanningen gjennomfører studentene et vitenskapelig arbeid. Dette arbeidet godkjennes som en bacheloroppgave for de som gjennomfører det tredje påbygningsåret. I del 2 av prosjektet kom det frem synspunkter på at dagens toårige grunnutdanning inneholder for lite undervisningspraksis. En måte å styrke praksis på kan være å organisere utdanningen etter samme modell som politihøyskolen (bachelorgrad), med ett års studie på høyskolen, ett års praksis og et avsluttende studieår ved høyskolen.

Del 3 av prosjektet viser at utdanningen av trafikklærere varierer svært mye fra land til land. Norge har den lengste og mest omfattende utdanningen. Det er viktig at dette ikke fører til at man slår seg til ro med det, men fortsetter å søke ny kunnskap, ser etter muligheter for samarbeid og hva man kan lære av andre europeiske land. Dette vil være med på å gjøre utdanningen av trafikklærere enda bedre i fremtiden.

Til slutt må det nevnes at vi i dag står overfor en rekke samfunnsendringer med tanke på befolkning, teknologi, utdanningstilbud og kunnskapsbehov, som har innvirkning på hvilke krav vi skal stille til grunnutdanning og EVU for trafikklærere i Norge. Slike forhold må tas i betraktning når en endelig konklusjon skal trekkes.

Referanser

Elvebakk, B. og T. Vaa (2013): *Utvikling av undersøkelse om trafikklærerutdanning - Forprosjekt*. Transportøkonomisk institutt.

Høgskolen i Nord-Trøndelag (2013): www.hint.no

Høgskolen i Oslo og Akershus (2013): www.hioa.no

Moe, D. og T. M. Stene (1991): *Kjørelærernes yrkessituasjon, motivasjon og faglige forutsetninger*. SINTEF.

Statens vegvesen Vegdirektoratet (2010): Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010-2013.

Thagaard, T. (1998): *Systematikk og innlevelse. En innføring i kvalitativ metode*. Fagbokforlaget, Bergen.

Vedlegg 1: Spørreskjema webundersøkelse

Hei,

Denne undersøkelsen gjennomføres av SINTEF Teknologi og samfunn på oppdrag for Statens vegvesen. Formålet med undersøkelsen er å kartlegge utdanningsnivået blant trafikklærere i Norge. Den sendes ut i samarbeid med Autoriserte Trafikklæreres Landsforbund (ATL) og Trafikkforum.

Undersøkelsen tar ca. 5 minutter å besvare. Svarene behandles anonymt. Blant de som svarer vil det trekkes ut 3 gavekort på 500 kr, for å være med i trekningen vil du bli bedt om å oppgi din e-postadresse. E-postadressen vil kun benyttes til å trekke vinnere av gavekort.

Vi håper du vil svare på undersøkelsen, da ditt svar er verdifullt for oss. På forhånd takk for hjelpen!

1. I hvilket år er du født?
2. Hvilken stilling har du?
 - a. Trafikklærer
 - b. Faglig leder ved trafikkskole
 - c. Annet:
3. Hva er din høyeste gjennomførte utdanning?
 - a. Grunnskole
 - b. Videregående skole
 - c. Høyskole/ universitet
 - d. Annet
4. Hvor lenge har du jobbet som trafikklærer i Norge?
 - a. Under ett år
 - b. 2-5 år
 - c. 6-10 år
 - d. 10-20 år
 - e. Mer enn 20 år
5. Hva slags grunnutdanning har du som trafikklærer?
 - a. 1-årig trafikklærerutdanning
 - b. 2-årig trafikklærerutdanning (høyskolekandidat)
 - c. Bachelor i trafikk
 - d. Nemndsprøve
 - e. Instruktørkurs bil
 - f. Instruktørkurs MC
 - g. Trafikklærerutdanning fra andre land enn Norge
 - h. Annet:
6. *Hvis spm. 5=g:* Fra hvilket land har du utdanning som trafikklærer?
 - a. Sverige
 - b. Danmark
 - c. Finland
 - d. Hellas

- e. Nederland
 - f. Storbritannia
 - g. Sveits
 - h. Tyskland
 - i. Spania
 - j. Østerrike
 - k. Estland
 - l. Annet:
7. Har du fullført noen av følgende typer etter-/ videreutdanning i Norge?
- a. Trafikklærerutdanning, påbygging til høyskolekandidat
 - b. Trafikkpedagogikk
 - c. Instruktørkurs for opplæring på tunge kjøretøy
 - d. Yrkessjåførens HMS
 - e. Kurs for motorsykkelinstruktører
 - f. Kurs for mopedinstruktører
 - g. Kurs for fase 2-instruktører
 - h. Kurs for skoleledere
 - i. Etteropplæringskurs
 - j. Annet:
8. Dersom du ønsker å være med i trekningen av tre gavekort på kr 500,-, ber vi deg oppgi din e-postadresse i feltet under. Adressen vil kun brukes til å trekke premie, og vil ikke kobles mot svarene du har gitt i undersøkelsen.

Vedlegg 2: Tema for intervjuer med utdanningsinstitusjoner, bransjeorganisasjoner og trafikklærere

Intervju / samtale med representanter for bransjeorganisasjonene og trafikklærere

Hvilken type kompetansebehov er knyttet til trafikklæreren i fremtiden og hvilke føringer gir det for trafikklærerutdanningen (TU)?

Sentrale momenter:

- Nullvisjonen: TU i et nullvisjonsperspektiv
- Læreplanen for TU i dag mht. mål, innhold og didaktikk
- GDE-matrisen: Hva med nivåene 3 og 4 i TU?
- ITS: Hvilken betydning får dette for ferdighetskravene til lærere og elever?
- Hva med lærere utdannet i utlandet (f.eks. Sverige og Danmark)?

Andre momenter du mener er relevant ut i fra ditt ståsted.

Vedlegg 3: Skjema for utfylling av utenlandske kontakter

Dear ...

NPRA (Norwegian Road Public Administration) has commissioned SINTEF to map the education of driver instructors in some relevant countries. Based on information from Institute of Transport Economics we would like to ask you for help to get the information that we are looking for in the project. We have attached a form that shows the curriculum at Nord-Trøndelag University College (<http://www.hint.no/english>) that is responsible for the education of driver instructors in Norway.

We ask you or another competent person to study the Norwegian courses described in the enclosed form, and give as much information as possible about what courses you offer within this field – curriculum, teaching methods etc. for your country and send it back to us at this e-mail address. If you have additional information or an electronic version of the curriculum in your country, it would be nice to get a copy.

We also would like to contact you for a brief conversation about the situation in your country during august/september.

Best regards

Dagfinn Moe project leader and An-Magritt Kummeneje.

P.S. If you have any questions please contact An-Magritt Kummeneje before and Dagfinn Moe after August 12.

Dagfinn Moe
Senior Behavioral Research Scientist
SINTEF Technology and Society
S. P. Andersens veg 5
7465 Trondheim, Norway
Directe tlf: +47 92619414

An-Magritt Kummeneje
Master of Science in Social and Community Psychology
SINTEF Technology and Society
S. P. Andersens veg 5
7465 Trondheim, Norway
Directe tlf: +47 90157867

Form concerning category B Driving Instructor Education and Training

First fill out some general information about the diving instructor education in your country. Click the box for marking it with an X.

1. General information

	Yes	No	Only local
National curriculum or syllabus for Driving Instructor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Access criteria for applicant driving instructors

Fill out access criteria in your country for persons wishing to become a driving instructor.

	None	Primary and lower Secondary School	Upper Secondary School	Higher level of education
Minimum educational entrance requirements	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Minimum age required

If other criteria, please specify:

The Driving Instructor Education

What is the length of the education for becoming a driving instructor in your country?

0 – 3 months

4 – 6 months

7 – 12 months

13 – 18 months

19 months or more

None

Number of hours

Hours of compulsory
theoretical lectures

Hours of compulsory
self-training (training
of ordinary
driving skills
including
commentary
driving)

Compulsory tests

None

Oral test

Theoretical written
test

Driving test

Practical instruction

Authorities/Organizations/Institutions/ or others who manage the obligatory tests, to become a driving instructor in your country (please fill in):

Driving Schools/Organizations/Institutions/University Colleges or others offering Driving Instructor Education in your country (please fill in):

Authorities/Organizations/Institutions/ or others who approve Driving Instructors in your country (please fill in):

2. Educational subjects

Under is a list of the subjects in the Norwegian education of driver instructors and different teaching methods etc. For description of the different subjects see page 6-8. Study the list and give information about the subjects in the driving instructor education in your country, teaching method(s) and whether it is compulsory examination or not.

Please mark with an X for what is true for your country.

Subjects	Not included in the educational program	Compulsory participation	Regular classroom lectures	Self – study combined with classroom lectures	Self – study with online support	Seminars	Supervised training with ordinary learner drivers	Simulated training with fellow students	Compulsory examination or test
Technology									
Traffic psychology									
Traffic and law									
Education and professional didactics									
Traffic in society									
ICT in the teaching									
Practice: On-road instruction									
Practice: Classroom lessons									
Driving competence: Skills and commentary driving									

Physics									
Scientific work (Thesis)									
Other subjects (please describe)									
Other subjects (please describe)									
Other subjects (please describe)									

3. Subject descriptions

Technology

Knowledge of vehicle construction, working and use. The overall aim of this topic is to decide at what degree a vehicle is roadworthy and point out the necessity of control and maintenance. Furthermore, knowledge of Driver Assistant Systems to improve safety and systems for improving environmental issues.

Traffic psychology

Core topics are Traffic psychology, society and safety in general, Cognitive Neuroscience, Perceptual psychology, personality and social environment and behavior, knowledge of humans, risks and driving and the content of the concepts "driving competence and driving skills".

Traffic and law

This subject covers core topics such as General study of law, Road traffic legislation, Driving instruction laws and regulations, Special traffic rules and regulations and Insurance, rights and compensations.

Education and professional didactics

Core topics expected to be covered are: General and professional didactics, Instruction, Coaching and guidance, Observing and assessing learning situations, Learning theories with special focus on modern cognitive theory, Motivation theories, Communications, Cross-cultural perspectives, understanding the curriculum or syllabus and reflection on different teaching methods.

Traffic in society

This subject deals with national and political strategies on infrastructure, public transportation, environmental issues, road safety etc. It covers the reciprocal influences between motoring developments and the general development of society, explaining how traffic and transportation is regulated by administrative and political decisions at various levels in a society. A core topic is the use of the automobiles and its negative consequences on health, safety and environment in a national and global perspective.

Other topics: Road building and land use, environmental consequences of different fuel options for vehicles, driving as a health risk and energy accounting in various choices of transport solutions.

ICT in teaching

The subject deals with the use of suitable Information and Communication Technology (ICT) in learning processes and teaching. Topics like writing, editing, communicating and publishing various types of information and learning material are essential. Core topics to be dealt with are writing and editing text documents, choosing a suitable presentation medium in relationship to teaching exercises and participants and using Fronter (Classfronter) or other digital platforms as Learning Management System (LMS)

Practice: On-road instruction and Classroom lessons

This subject is an educational practice that will qualify the students for their work as driving instructors in an ordinary Driving School. The students should be able to plan, carry out, evaluate and reflect on their theoretical and practical teaching and instruction lessons with ordinary learner drivers. These lessons are guided and supervised training in using generally accepted educational and professional didactic principles in accordance to curriculums or syllabuses.

Driving competence (commentary driving and general driving skills)

This subject shall ensure the students` personal driving competence be developed to a high level to enable them to analyze and evaluate the interaction between driver, vehicle, road and environment in relation to the transport needs of the individual and society. The students shall acquire basic traffic-related knowledge, perceptual skills and driving techniques, and be able to reflect on their own accomplishments as a driver while recognising that motoring is an interactive social activity.

Commentary driving: The students are trained to comment on what they perceive, expect and decide. Through these comments the students will document their own insights and understanding of the cognitive basis for driving and demonstrate that the actions of drivers are a result of conscious and independent choices with regard to health, environment and traffic safety.

Physics

This subject consists of general physical laws which apply to traffic and safe driving. Core topics are knowledge of central concepts and physical dimensions in order to understand, explain and teach safe and environmentally friendly driving (eco – driving), securing loads on vehicles, etc.

Scientific work (thesis)

This means an independent academic specialization (thesis) within subject areas covered in the education. The research questions may cover one or several

subjects included in the education. Preparation for this work includes a practical introduction to Research and Development (R&D) methodology. The work should present a current research issue, and the paper delivered should be formulated as an answer to this issue.

Other subjects

Please describe briefly the content and purpose of other subjects included in your Driving Instructor Education program.

Matrise over ulike lands fagkombinasjon til sammenlikning med Norge

Se: Sverige, Dk: Danmark, Fi: Finland, Ty: Tyskland, Uk: Storbritannia, Sv: Sveits, Øs: Østerrike, Nl: Nederland, Es: Estland og Sp: Spania

Fag	Obligatorisk deltakelse	Vanlig klasseroms-undervisning	Egenstudie kombinert med klasseroms-undervisning	Egenstudie med støtte gjennom internett	Seminarer	Undervisning i bil med elev og veileder	Undervisning i bil med medstudenter	Obligatorisk eksamen eller test
Kjøretøyteknologi	dk, se, ty, sv, øs, es, sp	se, ty, øs, es, sp	dk, se, ty, nl, es, sp	nl, es	se, es		es, sp	dk, se, ty, øs, nl, es, sp
Trafikkpsykologi	se, ty, sv, øs, fi, es, sp	se, ty, øs, es, sp	se, ty, nl, fi, es, sp	es	se, es		es, sp	se, ty, nl, es, sp
Trafikk og jus	dk, se, ty, sv, øs, fi, es, sp	se, ty, øs, es, sp	dk, se, ty, nl, fi, es, sp	uk, es	se, es		es, sp	dk, se, ty, uk, øs, nl, es, sp
Didaktikk	se, ty, sv, øs, fi, es, sp	se, ty, øs, es, sp	se, ty, nl, fi, es, sp	es	se, es	se	es, sp	se, ty, nl, es, sp
Trafikken i samfundet	se, ty, sv, fi, es, sp	se, ty, fi, es, sp	se, ty, nl, es, sp	es	se, es		es, sp	se, ty, nl, es, sp
IKT i undervisningen	se, ty, sv, øs, es	se, ty, øs, es	se, ty, es	es	se, ty, es	ty	se, ty, es	se, es
Instruksjonspraksis på vei	dk, se, sv, øs, fi, es, sp	se, es, sp	se, fi, es	es	se, ty, es	dk, se, ty, uk, fi	se, ty, nl, fi, es, sp	dk, se, ty, uk, nl, es, sp
Praksis i klasserom	dk, se, sv, øs, fi, es, sp	se, øs, es, sp	se, fi, es	es	se, ty, es	dk, se, ty, fi	se, ty, nl, fi, es, sp	dk, se, ty, es, sp
Egenferdighet og kommenterende kjøring	dk, se, sv, øs, fi, es, sp	se, es, sp	se, es	es	se, ty, es	se, ty, øs, fi	ty, øs, nl, fi, es, sp	dk, se, ty, øs, nl, es, sp
Fysikk	se, ty, sv, es, sp	se, ty, es, sp	ty, nl, es, sp	se, es	es		es, sp	se, ty, es, sp
Vitenskapelig arbeid (Thesis)	se, sv, es	se, es	es	se, es	es		es	se, es



Teknologi for et bedre samfunn

www.sintef.no