

Prosjekt trafikklærerkompetanse

Oslo, desember 2015

Innholdsfortegnelse

Innledning	4
Sammendrag	4
Forankring	5
Prosjektets mandat	6
Effektmål	6
Resultatmål	6
Oppdrag	6
Arbeidsgruppa	6
Historisk utvikling og status i den offentlig finansierte trafikklærerutdanningen	7
Etablering og formål	7
Forholdet mellom trafikklærerutdanningen og føreropplæringen	8
Status i norsk trafikklærerutdanning	8
Trafikklærerutdanningen – dagens modell og organisering	9
Høgskolen i Nord-Trøndelag	9
Høgskolen i Oslo og Akershus	9
Trafikklærerutdanningen i andre land	10
Videre vegvalg	10
Et variert tilbud om kompetanseheving	10
Føringer fra forskning og strategiske dokumenter	11
Strategiske dokumenter	11
Evalueringsrapport 2014	11
SINTEF-rapport 2013	12
RUE og Kraftprosjektet	13
EU-kommisjonen	14
Oppsummering av føringer	15
Ny trafikklærerutdanning – definisjoner og avgrensninger	16
Grunnutdanning	16
Spesialutdanning	16
Etterutdanning	16
Tilleggsutdanning	16
Ny trafikklærerutdanning – drøftinger og forslag	17
Grunnutdanningen	17
Grunnutdanningens innhold	17

Grunnutdanningens omfang	18
Generalister eller spesialister	19
Spesialutdanning	20
Faglige ledere ved trafikkskoler	20
Trafikklærere som veileder trafikklærerstudenter	21
Trafikklærerutdanning fra utlandet	22
Klasse AM 146 og T	23
Overgangsordninger	24
Etterutdanning	24
Obligatoriske og valgfrie elementer	24
Omfang	24
Aktuelle tema og prioriteringer	25
Organisering	25
Tilbydere av etterutdanningstiltak	26
Etterutdanning og regodkjenning	27
Regodkjenningsordninger i andre land	27
Ordning med regodkjenning for sensorer	27
Regelmessig etterutdanning for yrkessjåfører på tungbil	28
Regodkjenningsordning for trafikklærere i Norge	28
Tilleggsutdanning	29
Økonomiske og administrative konsekvenser av en regodkjenningsordning basert på etterutdanning	29
Trafikkskolenes økonomi	29
Administrasjon av ny modell	30
Anbefalinger oppsummert	30
Grunnutdanning – innhold og omfang	30
Generalister eller spesialister	30
Spesialutdanning	31
Etterutdanning	31
Etterutdanning og regodkjenning	32
Referanseliste	33

Innledning

Kompetansen blant trafikklærerne i Norge har blitt omtalt og diskutert i ulike sammenhenger de senere år. Behovet for en kartlegging av status på dette området resulterte i et oppdrag til SINTEF i 2012 – 2013. Rapporten *Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge* (Moe et al. 2013), viser at det er store forskjeller i Europa med hensyn til trafikklærerutdanningen, og at den norske toårige utdanningen er den klart mest omfattende og strukturerte innenfor et sett faglige variabler som er angitt i rapporten. Det konkluderes også med at kompetansenivået blant dagens trafikklærere i Norge er svært varierende, og at det både er behov og interesse for etter- og videreutdanning.

I perioden fra 2011 til 2014 ble et omfattende evalueringsarbeid gjennomført. På oppdrag fra Statens vegvesen gjennomførte flere institusjoner evaluering av implementeringen av den føreropplæringen som ble etablert i 2005. Også her var et gjennomgående funn at trafikklærerne har behov for et betydelig kompetanseløft. Et av de mest sentrale funn var at trafikklærerne har behov for grundigere forståelse for dagens læreplaner, siden disse læreplanene stiller omfattende og endrede krav til trafikklærernes kompetanse.

På bakgrunn av blant annet disse rapportene ble det igangsatt tre prosjekter; ett med fokus på læreplanene i føreropplæringen, ett med vekt på førerprøven og ett med trafikklærerkompetanse som tema.

Enkelte av de anbefalingene som presenteres i denne rapporten vil forutsette en avklaring av juridiske forhold, noe som vil bli behandlet i forbindelse med forslag til lov- og forskriftsendringer.

Sammenheng

Den nasjonale visjonen med null drepte og alvorlig skadde i trafikken er retningsgivende for trafikklærerutdanningens nivå og innhold i Norge. Samtidig etterspør dagens kunnskapssamfunn høyere kompetanse hos yrkesutøvere i alle profesjoner. Det er derfor behov for å videreutvikle trafikklærerutdanningen, slik at profesjonen styrkes og fagmiljøene settes i stand til å nå målene innenfor myndighetenes planer for bedre sikkerhet på veg. Samtidig er det viktig å ivareta de praktiske sidene i trafikklæreryrket i utdanningssituasjonen.

Den norske trafikklærerutdanningen legger stor vekt på å sikre god yrkesretting og -relevans gjennom å kombinere praktiskpedagogisk arbeid og kunnskapsbasert praksis med forskning, innovasjon og utvikling.

Arbeidsgruppa tilrår å beholde dagens ordning med toårig høgskolekandidatutdanning for trafikklærere.

Ordningen med krav om spesialutdanning på universitets- eller høgskolenivå for kompetanse til å undervise i andre klasser enn klasse B, samt for faglig leder av trafikkskole, bør videreføres. Videre anbefales det at det formuleres krav om spesialutdanning for å

veilede trafikkklærerstudenter og trafikkklærerkandidater fra utlandet samt at det vurderes hvilke krav som kan knyttes til trafikkklærerkandidater som har tatt utdanning i andre land.

Trafikkklærere med gammel ettårig utdanning fra Statens trafikkklærerskole, eller med utenlandsk yrkespraksis og utdanning, bør sikres tilbud om kompetansegivende utdanning på universitets- eller høghskolenivå.

Arbeidsgruppa tilrår at det innføres en ordning med regodkjenning i kombinasjon med obligatorisk etterutdanning. Etterutdanningstiltak kan både bidra til å utjevne forskjellene i dagens utdanningsnivå og sikre at trafikkklærerne er faglig oppdaterte.

Etterutdanning kan også bidra til at trafikkklærerne øker sin bevissthet rundt egen praksis, slik at de kan gjøre gode og mer bevisste pedagogiske valg, og dermed til å bli bedre rustet til å undervise i tråd med generelle overordnede mål og intensjoner. Dermed kan de også bli i stand til å utnytte potensialet i læreplanene bedre.

Mange trafikkskoler har faglig leder som mangler toårig høghskoleutdanning. Her viser det seg at det ofte er en utfordring å gjennomføre veiledning og intern undervisning etter intensjonene i dagens forskrift og læreplan. Representanter fra trafikkskolebransjen understreker at etterutdanning for faglige ledere, med vekt på veiledningsbegrepet, er ønskelig.

Forankring

Trafikkopplæringen, og følgelig trafikkklærerens kompetanse, er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Null-visjonen ligger alltid til grunn for arbeidet, og intensjonen om å forebygge ulykker, skader og dødsfall skal gjennomsyre trafikkklærerutdanningen og føreropplæringen.

Behovet for å sikre høy kvalitet i føreropplæringen nevnes i en rekke dokumenter som er førende for arbeidet innen trafikant- og kjøretøyområdet i Statens vegvesen. Både *Nasjonal transportplan 2014–2023*, *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014 – 2017*, *Handlingsprogram 2014 – 2017* og *TK tiltaksplan 2014 – 2017* omtaler, med noe ulik ordlyd og vektlegging, hvor viktig det er å sikre høy kvalitet i føreropplæringen. Behovet for særlige kompetansekrav for de som skal undervise i de obligatoriske delene, og behovet for mer utdanning for trafikkklærere som ikke har utdanning på høghskolenivå, er også gjennomgående tema.

Prosjektets mandat

Prosjektets mandat er formulert slik:

Effektmål

Det langsiktige målet er å bidra til økt trafiksikkerhet for alle trafikanter gjennom å styrke trafikkklærerkompetansen og derigjennom kvaliteten på føreropplæringen.

Resultatmål

Arbeidet skal resultere i en rapport hvor man foreslår videreutvikling av grunn- og spesialutdanningene av trafikkklærere i Norge. Rapporten skal også foreslå struktur og overordnet innhold i et system for tilleggs- og etterutdanning av trafikkklærere.

Oppdrag

Arbeidsgruppa skal identifisere de føringer som er lagt gjennom forskning og strategiske dokumenter, foreslå modeller for hvordan trafikkklærere med ulik bakgrunn kan ivaretas i en ny utdanningsstruktur, foreslå aktuelle tema i grunn-, spesial-, tilleggs- og etterutdanningsmoduler og sammenhengen mellom disse, foreslå aktuelle aktører som kan være ansvarlige for modulgjennomføringer og identifisere og avklare eventuelle juridiske utfordringer som følger av fremlagte forslag.

Arbeidsgruppa

Arbeidsgruppa har bestått av følgende personer:

Prosjektledelse:	
Torkel Barlaup Nødtvedt, prosjektleder	Statens vegvesen, Trafikkopplæringskontoret
Ida Bergene Kongsrud, nestleder	Statens vegvesen, Trafikkopplæringskontoret
Delprosjektmedarbeidere:	
Ellen Margrethe Ramstad	Autoriserte trafikkskolers landsforbund
Stig Anders Ohrvik	Trafikkforum
Ståle Lødemel	Høgskolen i Nord-Trøndelag
Kai Fegri	Høgskolen i Oslo og Akershus
Bente Nygren	Statens vegvesen, Tilsyn og kontroll
Gro Bakkerud	Statens vegvesen, Tilsyn og kontroll

Historisk utvikling og status i den offentlig finansierte trafikklærerutdanningen

Etablering og formål

Stortinget vedtok i 1970 å etablere en offentlig finansierte trafikklærerutdanning i statlig regi. Dette førte til etablering av Statens trafikklærerskole i Stjørdal. Skolen ble tilknyttet Kirke og undervisningsdepartementet, og hadde som kjerneoppgave å tilby ettårig trafikklærerutdanning på videregående skoles nivå, men utenfor lov om videregående opplæring.

I 1996 innstilte Kirke-, utdannings- og forskningskomiteen på at tiden var inne for å løfte en utvidet trafikklærerutdanning til høgskolenivå.

Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet nedsatte 4. september 1997 en arbeidsgruppe for å utrede Statens trafikklærerskoles framtidige virksomhet. Arbeidet resulterte i rapporten *Framtidig virksomhet ved Statens trafikklærerskole* (Syrrist et al. 2000). Arbeidsgruppas mandat var blant annet å styrke utdanningen gjennom å foreslå inntakskrav, utdanningsinnhold og -organisering.

I 2003 ble utdanningen lagt til og innlemmet i Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT).

For trafikkopplæringsbransjen innebar overgang til høgskoleutdanning en betydelig endring av yrkeskompetansen. Inntakskrav ble generell studiekompetanse eller tilsvarende realkompetanse. Den toårige grunnutdanningen gir nyutdannede trafikklærere graden høgskolekandidat.

Stortinget tildelte trafikklærerutdanningen ansvaret med å gi et landsdekkende tilbud og å sikre nasjonal standard på bilføreropplæringen. Etableringen skulle også erstatte den private kjørelærer og -instruktørutdanningen (Syrrist et al. 2000, 16). Andre kjerneoppgaver var – og er fortsatt – å utdanne trafikklærere som kan dekke nasjonens behov for trafikklærere og førerprøvesensorer. (Syrrist et al. 2000, 48).

I Stortingsbehandlingen kom det frem at departementet regnet med at «skolen ville bli et trafiksikkerhetens sentrum». Et eksempel var at utdanningen i Stjørdal skulle ta et særlig ansvar for fagområdene trafikkpedagogikk, -psykologi og -jus. (Syrrist et al. 2000, 17).

Trafikklærerutdanningen i Stjørdal har siden hatt et nasjonalt ansvar for sin del av trafikkfeltet. En felles utfordring for småfag er at undervisning og læring i liten grad kan bygge på andres pensum og kunnskap. Trafikklærerskolens fagmiljø må selv stå for forskning og utvikling, kunnskapsutvikling og formidling i form av pensumslitteratur, noe som er helt sentrale og avgjørende forutsetninger for å tilby en moderne og relevant yrkesutdanning.

I tillegg til HiNT tilbyr Høgskolen i Oslo og Akershus (HiOA) trafikklærerutdanning. HiOA fikk godkjenning til å ta opp studenter til et pilotprosjekt i juli 2011. Opptaket til det toårige trafikklærerstudiet skjedde våren 2012 med studiestart august samme år. Pilotprosjektet ble

evaluert høsten 2013 og videre godkjenning for trafikkklærerutdanningen ved HiOA ble gitt i januar 2014. Godkjennelsen ble i utgangspunktet begrenset til fire år da det vurderes å forskriftsfeste krav til øvingsskoler og øvingslærere.

Forholdet mellom trafikkklærerutdanningen og føreropplæringen

I 1972 ble den første læreplanen for trafikkklærerutdanning vedtatt av Kirke- og undervisningsdepartementet. Læreplanen var naturlig nok tilpasset pedagogisk og faglig arbeid i tråd med da gjeldende «Normalplan for kjøreskole» fra 1969. Senere endringer i Normalplanen medførte samtidige endringer i trafikkklærerskolens utdanningsplaner. Verdt å nevne er innføring av Fase II i 1979, innføring av TS-pakken i 80-årene og læreplan-omlegging med vekt på elevansvar og ledsagermedvirkning i føreropplæringen i 1994.

Utvikling og fornying av føreropplæringen skjedde i samspill med samferdselsmyndighetenes ambisjon om en ulykkesforebyggende og kostnadseffektiv føreropplæring. Som eksempel kan nevnes at modellen for ny forskriftsbasert føreropplæring ble tatt i bruk i trafikkklærerutdanningen allerede fra 2003, altså før trafikkopplæringsforskriften var vedtatt.

Status i norsk trafikkklærerutdanning

Den nasjonale TS-strategien med en visjon om null drepte og alvorlig skadde i trafikken er i dag retningsgivende for trafikkopplæringen. I tillegg kommer overordnede mål om å påvirke og fremme helse-, økonomi- og miljøvennlige bilbruksvaner, transportvalg og kjørestiler. Trafikkklærernes innsats er derfor i dag i større grad enn tidligere innrettet mot verdier som helse og miljø i tillegg til sikkerhet.

Årlig utdanningsvolum var 30 trafikkklærerelever i perioden 1973 – 1977 og 72 i perioden 1978 – 2005. Studenttallet i 2006 var 84, mens det ble økt til 96 i 2008 og til 100 fra 2009. I dag utdanner HiNT og HiOA årlig til sammen nær 120 trafikkklærere. En anser at 80 – 100 nyutdannede årlig er tilstrekkelig til å sikre at bilføreropplæring kan tilbys landets innbyggere der de bor og virker.

Dagens trafikkklærerkompetanse bidrar til at trafikkklærerne er mer attraktive for andre yrker, noe som leder til økt gjennomstrømning i trafikkskolebransjen. I tillegg åpner høgskolegraden for å realisere planer om videre akademisk karriere og utdanning. På den andre siden er trafikkklæreryrket et praktisk yrke, og mange vil hevde at trafikkklærerutdanningen bør legge større vekt på studentens praktiske ferdigheter som trafikanter enn hva tilfellet er i dag. Slik kompetanse må forutsettes og verdsettes høyt, slik at fremtidens trafikkklærere blir gode modeller for de som skal ta førerkort.

HiNT har utviklet videreutdanning til høgskolekandidat for yrkesaktive trafikkklærere med ettårig utdanning samt mulighet for å oppnå bachelorgrad i trafikkpedagogikk for trafikkklærere med kandidatutdanning.

Trafikklærerutdanningen – dagens modell og organisering

Statens vegvesen har sektoransvar for trafikksikkerhet. Dette tilsier ansvar for å sikre at det utdannes mange nok og gode nok trafikklærere. Trafikklærerutdanningen besørges i dag av to høyskoler i Norge; Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT) og Høgskolen i Oslo og Akershus (HiOA).

Det er ikke dette prosjektets mandat å anbefale en høyskolemodell framfor en annen. Arbeidsgruppa vil allikevel påpeke at organisering og finansiering av trafikklærerutdanningen har store konsekvenser for forholdet mellom utdanningsinstitusjon og den som veileder trafikklærerstudenten.

Høgskolen i Nord-Trøndelag

HiNT har etablert og driver en egen integrert trafikkskole der undervisning og veiledning skjer med høyskolens fagtilsatte i høyskolens lokaler og lærevogner. Ordningen med egen øvingsskole – nå HiNT trafikkskole – har fulgt utdanningen fra 1972, og har fra da av vært fullfinansiert over Statsbudsjettet. HiNTs modell gir derfor muligheten til å drive opplæringsaktivitetene uten å måtte ta hensyn til kommersielle forhold, noe som gir mulighet for å kombinere ordinært yrkesrelevant arbeid med undervisningspraksis, veiledning, forskning og utvikling.

Dagens organisering ved HiNT legger til rette for en tverrfaglig og tett integrering, som kan sikre god yrkesretting og –relevans. Den integrerte trafikkskolen gir HiNT en kontrollerbar mulighet for å kombinere praktiskpedagogisk arbeid og kunnskapsbasert praksis med forskning, innovasjon og utvikling. At utdanningsstedet har kontroll over og med praksisfeltet, blir ansett som nødvendig for å sikre kvaliteten i utdanningen, og for å legge til rette for at undervisning og læring skjer i samsvar med høyskolens undervisningsplan.

Trafikklærerutdanningen er på denne måten tverrfaglig organisert med integrert teori og praksis. Det blir tilrådd at ordningen med tett integrasjon mellom teori og praksis i trafikklærerutdanningen videreføres (Syrrist et al. 2000, 17, 24–25, 35 og 51).

Høgskolen i Oslo og Akershus

Høgskolen i Oslo og Akershus (HiOA) har et sterkt faglig miljø innenfor alle former for yrkespedagogisk utdanning, og tilstreber profesjonsrettet utdanning med nærhet til praksisfeltet. Som et pilotprosjekt, fra høsten 2012, fikk HiOA tillatelse fra VD til å la trafikklærerstudentene gjennomføre praksis ved eksterne øvingsskoler. Modellen med praksis ute ved øvingsskoler samsvarer med den øvrige profesjonsutdanningen ved høyskolen.

En viktig bakgrunn for denne modellen er at høyskolen anser det som viktig å la studentene erfare den arbeidssituasjonen de senere skal ha som sin hverdag. Ved å ha sine praksisperioder ved trafikkskoler i det ordinære markedet, opplever studentene på nært hold de økonomiske, administrative og pedagogiske realitetene og utfordringene ved trafikkskolene. Tillatelsen ble forlenget i 2014.

I denne modellen, hvor studentene har praksis ved ulike privatdrevne trafikkskoler, vil høgskolens mulighet til å ha løpende kontroll med veiledningen være mindre. Dette gir et annet utgangspunkt enn eksempelvis en ordinær skole som tar imot lærerstudenter i praksis, og hvor den offentlige rammen er sikret.

Trafikklærerutdanningen i andre land

I SINTEF-rapporten *Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge* (Moe et al. 2013), kan vi lese at det er store forskjeller i Europa med hensyn til trafikklærerutdanningen, både når det gjelder faglig innhold, opptakskrav, eksamensformer og organisering. Rapporten slår fast at den norske toårige utdanningen er den klart mest omfattende og strukturerte innenfor et sett faglige variabler som er angitt i rapporten. Sverige og Estland er ifølge rapporten de eneste landene som underviser i alle emnene som omfattes av den norske utdanningen, men utdanningene er kortere.

Blant de nyutdannede trafikklærerne fra andre land kommer de klart fleste fra Sverige og Danmark. Begge disse landene har nasjonale læreplaner for trafikklærerutdanning. Utdanningene i våre naboland varierer i lengde, og er maksimalt på 18 måneder. Sverige tilbyr undervisning i mange av de samme emnene som dekkes i den toårige utdanningen i Norge, men har et faglig mindre krevende eksamensopplegg. Den danske modellen har inntil nylig kun inkludert fem av de emnene som inngår i den norske trafikklærerutdanningen, men det har vært stilt krav til at man har gjennomført obligatoriske muntlige og skriftlige tester, kjøretest og praktisk instruksjon. Fra 1. april 2014 ble reglene for godkjenning som trafikklærer i Danmark endret. Det kreves nå kunnskap innen flere områder, blant annet pedagogikk, undervisningsplaner, lærerveiledninger, trafikkultur, trafikkpsykologi og – sosiologi. I tillegg må de som ønsker å bli tatt opp som trafikklærerstudenter i Danmark ha førerrett innen flere klasser.

Det er i praksis ingen søknader om godkjenning av trafikklærerutdanning fra andre land enn disse.

Videre vegvalg

Et variert tilbud om kompetanseheving

Dagens kunnskapssamfunn etterspør høyere kompetanse hos yrkesutøverne i alle profesjoner. Det er derfor behov for å utvikle stadig mer robuste fagmiljø, som både kan videreutvikle faget, utnytte ressursene optimalt og bidra til å nå målene innenfor myndighetenes planer for bedre sikkerhet på veg.

Føringer fra forskning og strategiske dokumenter

Strategiske dokumenter

Trafikklærerkompetanse er nevnt i flere sentrale strategiske dokumenter. I både *Nasjonal transportplan 2014–2023*, *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017*, *Handlingsprogram 2014–2017* og *TK tiltaksplan 2014–2017* er behovet for en gjennomgang og styrking av trafikklærernes kompetanse vektlagt.

Evalueringsrapport 2014

I perioden 2011 – 2014 gjennomførte ulike forskningsinstitusjoner, på oppdrag fra Statens vegvesen, en evaluering av implementeringen av føreropplæringen i Norge i 2005. Et av de gjennomgående funnene i evalueringsarbeidet var trafikklærernes behov for et kompetanseløft. På bakgrunn av at dagens læreplaner stiller omfattende krav til trafikklærernes kompetanse, ble det i evalueringsarbeidet stilt spørsmål ved om trafikklærere generelt har tilstrekkelig kompetanse til å kunne undervise etter disse planene.

I rapporten *Evaluering av norsk føreropplæring etter 2005* (Vegdirektoratet 2015) heretter kalt evalueringsrapporten, presenteres funnene. Her konkluderes det med at brukerne i hovedsak er fornøyde med læreplanene som ligger til grunn for undervisningen, men at planene har et potensiale som ikke blir fullt utnyttet (Vegdirektoratet 2015, 57). Det stilles spørsmål ved om trafikklærerne har den tilstrekkelige kompetansen som skal til for å kunne undervise etter intensjonene i læreplanene. Til forskjell fra klasse A og tunge klasser, hvor det ble krevd etterutdanning da de nye læreplanene ble innført, ble den nye læreplanen for klasse B lagt til grunn for opplæringen uten tilsvarende kompetansehevingstilbud. Det konkluderes i evalueringsrapporten med at det på dette feltet fortsatt er et behov for mer utdanning hos trafikklærerne.

Behovene for kompetanseheving er imidlertid sterkt varierende, blant annet ut fra trafikklærernes grunnutdanning. Tilsynsvirksomheten i Statens vegvesen ser en tendens til forskjell mellom de lærerne som har ettårig utdanning fra Statens trafikklærerskole uten særlig påfølgende tilleggskompetanse de senere årene, og de som har toårig høgskoleutdanning. Ulikhetene observeres særlig når det gjelder forståelse for de pedagogiske prinsippene som ligger til grunn for dagens læreplan. Disse funnene understøtter funn presentert i evalueringsrapportene.

I evalueringsrapporten fremheves også hvor viktig det er at trafikklæreren har forståelse for det teoretiske rammeverket «Goals for Driver Education» (GDE), og den røde tråden i opplæringen. Andre tema som nevnes som utfordringer er problemorientert undervisning og veiledning, og utfordringen med å «konvertere» læreplanen til refleksjon og individuell læring.

Etterutdanning kan bidra til at trafikklærerne øker sin bevissthet rundt egen praksis og til å gjøre gode og mer bevisste pedagogiske valg, og på den måten blir bedre rustet til å undervise i tråd med generelle overordnede mål og intensjoner, og derved settes i stand til å utnytte potensialet i læreplanen bedre. I tillegg peker rapporten på at det er behov for å

vurdere om det skal stilles krav til spesialutdanning for å kunne undervise i enkelte obligatoriske deler av opplæringen.

Mange trafikkskoler har faglig leder som mangler toårig høgskoleutdanning. Her viser det seg at det ofte er en utfordring å gjennomføre veiledning og intern undervisning etter intensjonene i dagens forskrift og læreplan. Representanter fra trafikkskolebransjen understreker at etterutdanning for faglige ledere, med vekt på veiledningsbegrepet, er ønskelig.

Evalueringsrapporten presenterer et bilde av et generelt kompetansehevingsbehov i form av etterutdanning for alle trafikklærere, for å sikre en mer ensartet kompetanseplattform.

SINTEF-rapport 2013

Mange av de samme forholdene som er nevnt i evalueringsrapporten, understrekes også i resultatene fra undersøkelsen *Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge* (Moe et al. 2013), heretter kalt SINTEF-rapporten. Her bekreftes det at utdanningsnivået generelt er svært varierende blant dagens trafikklærere, og at nivået er noe høyere blant trafikklærerne generelt enn blant faglige ledere.

Behovet for kompetanseheving uttrykkes også i stor grad av trafikklærerne selv. Trafikklærere med utdanning fra Statens trafikklærerskole (STLS), eller med nemndsprøve, uttrykker et ønske om mer etter- og videreutdanning som kan gi oppdatert kunnskap, spesielt innenfor pedagogikk. Selv mener mange med utdanning fra Danmark og Sverige, at 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. Også på et generelt plan fremheves det at det gjenstår mye med tanke på å stimulere trafikklærerstudentene til å tenke mer helhetlig, relatert til GDE-matrisen.

Enkelte respondenter påpeker at andelen praksis i utdanningen riktignok er større i Danmark og Sverige, men at dette ikke betyr at antall timer med praksis totalt sett er høyere i forhold til den norske toårige utdanningen. Det er allikevel enighet om at det trengs mer praksis i undervisningen av trafikklærerstudenter i Norge, noe som understrekes både av utdanningsinstitusjonene, bransjeorganisasjonene, trafikklærerne og de faglige lederne. Dette gjelder både egentrening i å kjøre bil og undervisning av elev, med veileder i bilen.

Representanter fra Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT) og Høgskolen i Oslo og Akershus (HiOA) peker i rapporten på nødvendigheten av at trafikklærerstudentene får mer kompetanse i å praktisere individtilpasset opplæring, spesielt for personer med minoritetsbakgrunn. Trafikklærerne sier også selv at de savner kompetanse med tanke på dette.

For faglige ledere uten toårig utdanning kan det ligge en betydelig utfordring i å skulle veilede kolleger som har slik utdanning, bygget på dagens læreplan. Dette taler for å etablere et tilbud for denne gruppen, med vekt på tematikk som det blir gitt rom for i den toårige høgskoleutdanningen.

Det er viktig at trafikkopplæringen følger kjøretøyutviklingen med tanke på utstyr og systemer som skal hjelpe føreren med kjøreoppgaven. Det fremheves derfor av representanter for utdannings- og bransjeorganisasjonene at trafikklæreren må ha kompetanse i de nye tekniske systemene som kommer.

Videre er det viktig at utdanningen legger vekt på å utdanne trafikklærere som kan tilpasse seg endringene i samfunnet, ved at de ser på seg selv som endringsagenter i et samfunnsmessig perspektiv.

Det gjennomføres i dag en rekke kurs i regi av bransjeorganisasjonene. Det stilles imidlertid spørsmål ved om det er de trafikklærerne som i størst grad har behov for kompetanseheving som faktisk deltar i slike samlinger og kurs. Et ønske som uttrykkes i studien, er at slike kompetansetiltak bør gjennomføres i regi av høyskolene og være kompetansegivende i form av studiepoeng og/eller en grad.

Det anbefales videre at mye av undervisningen bør organiseres som regionale kompetansetiltak. En blanding av studier på campus, desentraliserte samlinger, selvstudium, og nettbaserte studier nevnes som ønskelig.

Utdanningsinstitusjoner, bransjeorganisasjoner, faglige ledere og trafikklærere med ulike typer utdanninger er alle positive til at vi i dag har en toårig høyskoleutdanning for utdanning av trafikklærere i Norge, og ønsket om kompetanseheving er unisont. Enkelte av respondentene mener videre at grunnutdanningen for trafikklærere på sikt bør utvides til en obligatorisk treårig bachelorgrad. Det fremholdes at en slik utvidelse vil bidra til å likestille utdanningsomfanget med andre yrker det kan være naturlig å sammenlikne seg med. Det er særlig de unge trafikklærerne med toårig høyskoleutdanning, som har fremhevet obligatorisk bachelor som et ønske for fremtidig grunnutdanning. HiNT har i dag et videreutdanningstilbud med et tredje påbygningsår som fører frem til en integrert bachelorgrad i trafikpedagogikk.

Kartleggingen avdekket et gap i utdanningsnivå både blant trafikklærere og faglige ledere. Behovet for etterutdanning er ifølge denne rapporten størst blant faglige ledere, trafikklærere med ettårig utdanning fra Statens trafikklærerskole og trafikklærere med utdanning fra utlandet. Spesielt understrekes behovet for kompetanseheving innen pedagogikk. Trafikklærere med utdanning fra utlandet viser seg å ha et spesielt behov for tilleggs- eller etterutdanning i forbindelse med GDE-matrisens nivå 3 og 4.

Hovedkonklusjonen i rapporten fra SINTEF er at det er behov for et bredt og differensiert tilbud om kompetanseutvikling for trafikklærere og faglige ledere.

RUE og Kraftprosjektet

CIECAs Road User Education- prosjekt (RUE), hadde blant annet som formål å definere anbefalte standarder for opptakskrav, krav til helsestatus og kompetanse for trafikklærere og trafikklærerstudenter. Et av delprosjektene formulerte i sin rapport en rekke kjennetegn på hva som bør oppfattes som god trafikklærerkompetanse, både innen teori og ferdigheter.

RUE-rapporten, *Final Report Cieca-Rue Road User Education Project* (2015), tar opp i seg mye av den norske tenkningen, og den gir god grunn til å anta at Europa vil fortsette å se til Norge i fremtidige planer for føreropplæring og trafikklærerutdanning. Også dette taler for å arbeide videre med faglig styrking av trafikklærerutdanningen.

Foreløpig er det opp til landene selv å vurdere hvorvidt, og på hvilken måte, trafikklærerne skal dokumentere sin kompetanse gjennom karrieren med hensyn til etterutdanning.

Prosjekt Krafttak for god trafikkopplæring ble forankret i Veg- og trafikkavdelinga i Vegdirektoratet. Dette var et kartleggingsprosjekt, som hadde som mål å medvirke til at den nye føreropplæringa, som ble gjort gjeldende fra 1. januar 2005, kunne virke etter intensjonen i læreplanen. Med utgangspunkt i forskningsrapporter om hvordan ny føreropplæring var virkeliggjort så langt, skulle prosjektet kartlegge nåsituasjonen med hovedvekt på opplæring i klasse B, utarbeide og planlegge tiltak som ville føre til at opplæringen kunne fungere etter intensjonen og bidra til å sikre gjennomføring av tiltakene.

Arbeidet skulle utføres i et samarbeid med samarbeidspartnerne Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT), Autoriserte trafikkskolers landsforening (ATL) og Trafikkforum (TF).

En stor mengde observasjoner ble gjennomført i 2007 og 2008, og registreringer ble gjort av obligatoriske kurs og veiledningstimer i alle klasser. En rapport forelå i desember 2008. Konklusjonen var at man mente det var grunn til å tro at deler av opplæringa fungerte som den var tenkt. Det var likevel mange intensjoner som ikke, eller bare delvis, ble realisert.

Det ble konkludert med at hovedtiltakene som følge av KRAFT-prosjektet skulle handle om å vedlikeholde og utvikle samarbeidet mellom trafikkskolene og Statens vegvesen, å samarbeide om praktiske aktiviteter i bil og å arbeide for å styrke undervisningskompetansen når det gjaldt tema som har med selvvurdering og selvinnsikt å gjøre. Det ble også slått fast at det var behov for å styrke kompetansen omkring arbeid med undervisningsplaner.

EU-kommisjonen

I EU-kommisjonens dokument *Towards a European Road Safety Area. Policy Orientations on Road Safety 2011– 2020*, pekes det på trafikanten som det første leddet i trafiksikkerhetsskjeden. Uavhengig av de tekniske tiltak som er på plass, er effektiviteten i en trafiksikkerhetspolitikk til syvende og sist avhengig av brukerens atferd. Av den grunn anses utdanning, opplæring og lovgivning som essensielt.

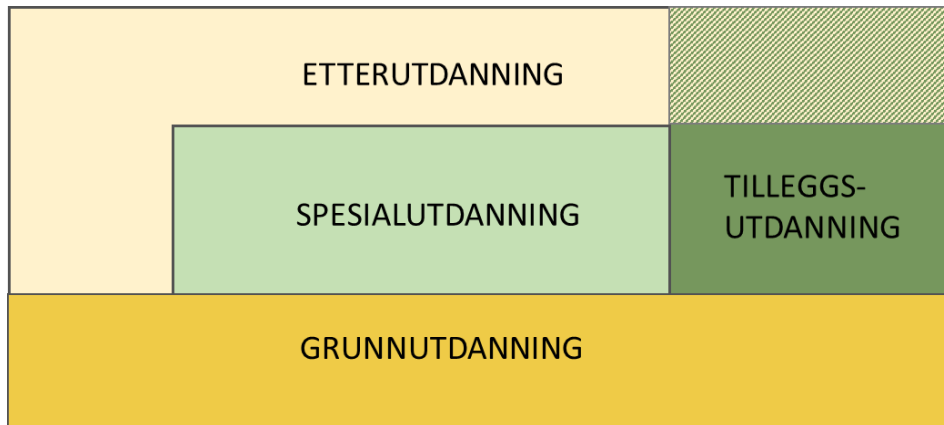
I EU-kommisjonens høringsdokument *Driver Training and Traffic Safety Education* (2009) vises det til statistikk som viser en gradvis nedgang i dødsfall blant unge i gruppen mellom 18 og 25 år siden 1990. Det pekes på at denne trenden delvis skyldes innføring og forbedring av opplæringen, ved at opplæring er viktig for å påvirke atferden til unge.

Det er kjent at EU ønsker å oppnå deregulering av yrker, slik at arbeidstakere lettere skal kunne finne arbeid i ulike land. Dette er et perspektiv som også må ivaretas i videreutviklingen av den norske trafikklærerutdanningen.

Oppsummering av føringer

- Det ønskes en vurdering av om det skal stilles egne krav til trafikklærere som underviser i de obligatoriske deler av trafikkopplæringen
- Det er enighet om at det trengs et differensiert og obligatorisk etterutdanningstilbud, som kan bidra til å utjevne forskjellene i dagens utdanningsnivå
- Det er enighet om at toårig, offentlig finansiert grunnutdanning bør videreføres
- Det må sikres grunnleggende forståelse for læreplanen, for de pedagogiske prinsippene som problemorientert og deltakerstyrt undervisning, GDE-rammeverket og veilederrollen, slik at potensialet i læreplanene utnyttes bedre
- Bruken av veiledningstimene bør stå sentralt, slik at intensjonen med disse timene kan oppfylles
- Det er ønskelig at trafikklærerne kan spille på varierte pedagogiske virkemidler
- Det bør tilbys kurs om individtilpasset opplæring, eksempelvis med vekt på minoriteter
- Den røde tråden i trafikkopplæringen bør styrkes
- Faglige ledere bør ha et eget tilbud med vekt på forståelse av læreplanen og veiledningsbegrepet
- Trafikklærerne trenger kompetanse på hvordan de kan gjøre om teori til praksis
- Trafikklærere med utenlandsk utdanning eller ettårig utdanning fra Statens trafikklærerskole bør prioriteres når det gjelder tilbud om etterutdanning
- Det bør legges større vekt på praktisk kjøring og veiledning i bil i den norske trafikklærerutdanningen
- Trafikklærerne bør sikres kompetanse innen utviklingen av nye tekniske systemer
- Trafikklærerens rolle som holdnings- og endringsagenter i samfunnet bør videreføres og vektlegges
- EUs ønske om deregulering av yrker må tas i betraktning

Ny trafikklærerutdanning – definisjoner og avgrensninger



Grunnutdanning

Toårig studium på universitets- eller høghskolenivå eller tilsvarende som gir godkjenning til opplæring i klasse B.

Spesialutdanning

Utdanning på universitets- eller høghskolenivå som gir kompetanse til å undervise i andre klasser enn klasse B, eller som gir annen formell kompetanse.

Etterutdanning

Obligatoriske kompetansetiltak, uten krav til universitets- eller høghskolenivå, som må gjennomføres jevnlig for å beholde godkjenning som trafikklærer.

Tilleggsutdanning

Ikke-obligatorisk utdanning, uten krav til universitets- eller høghskolenivå, som har relevans for trafikklæreryrket. Tilleggsutdanning som overlapper innholdsmessig med det som etterspørres i etterutdanningen, kan i særlige tilfeller bli godkjent som (del av) obligatorisk etterutdanning.

Ny trafikklærerutdanning – drøftinger og forslag

Grunnutdanningen

Grunnutdanningens innhold

Det ligger ikke i denne arbeidsgruppa sitt mandat å gjennomgå, og eventuelt foreslå betydelige endringer i, dagens grunnutdanning for trafikklærere.

Arbeidsgruppa foreslår derfor ingen vesentlige endringer i grunnutdanningen utover at den videreutvikles i takt med de endringer som blir gjennomført i læreplan og forskrift.

Enkelte av de tidligere nevnte føringene, i evalueringsrapporten og rapporten fra SINTEF, gir imidlertid grunn til å vurdere om også grunnutdanningen bør styrkes faglig på enkelte områder. Dette gjelder blant annet tema som læreplan- og regelverksforståelse, helhetlig tenkning rundt GDE-matrisen, undervisningsformer samt veiledningskompetanse generelt og bruk av veiledningstimen spesielt. I tillegg ser det ut til å være bred enighet i bransjen og utdanningsinstitusjonene om at det trengs mer praksis i undervisningen. Dette gjelder både egentrening i å kjøre bil og undervisning av elev, med veileder i bilen.

Den tekniske utviklingen går svært raskt i dagens trafikkbilde. Det forventes at både kjøretøyene i seg selv og trafikksystemet vil være gjenstand for omfattende endringer i årene som kommer. Det vil samtidig være urimelig å forvente at det skal tilbys målrettet opplæring innen alle nye tekniske løsninger. Det bør derfor være en naturlig oppgave for utdanningsinstitusjonene å bidra til at de nye trafikklærerne selv lærer å ta ansvar for dette, og at de på generelt grunnlag lærer å ta ansvar for å holde sin kompetanse ved like.

I NOU 2008:3 fremheves det at praksisfeltet i høgskoleutdanningen skal være både forsknings- og utdanningsbasert. Bakgrunnen for dette er blant annet at de korte høgskoleutdanningene nå blir universitetsutdanninger, noe som tilsier at mengden forsknings- og utviklingsarbeid økes. Samtidig kan dette, ifølge rapporten, føre til at det blir en utfordring å opprettholde balansen mellom teori og praksis i undervisningen. Det anbefales derfor at det, for å ivareta kvaliteten i undervisningen, bør etableres større fagmiljøer og nettverk på tvers av institusjonene. Samtidig bør avstanden mellom utdanningssted og praksissted ikke være for stor, for å sikre et tett samarbeid mellom disse.

For trafikklærerkompetansen vil dette kunne bety at relevant yrkeskvalifisering bygd på forskning, utvikling og kompetansebygging i utdanningen, vil lede til bedre trafikkopplæring over tid.

Gruppa har diskutert, men ikke konkludert i, spørsmålet om det kan være hensiktsmessig å etablere en egen grunnutdanning for trafikklærere som skal undervise innen tunge kjøretøy. Det kan hevdes at det hadde vært fordelaktig både for rekrutteringen og for kompetansen for lærere på tunge kjøretøy om det hadde blitt etablert en alternativ vei for disse. For eksempel kunne dette være en grunnutdanning som består av tungbildidaktikk og veiledet undervisningspraksis på tunge kjøretøy, i stedet for at dette som i dag bygger på klasse B.

Forslaget begrunnes med at mange tungbillærere, slik ordningen er i dag, ikke benytter seg av sin kompetanse til å undervise i klasse B.

Det har også tidligere eksistert en ordning med en egen grunnutdanning for tungbillærere. Man gikk imidlertid bort fra dette, da det viste seg at mange av disse trafikklærerne etter hvert også ønsket kompetanse til å undervise i klasse B. Bakgrunnen for dette var i hovedsak at markedet for opplæring på tungebil var svært begrenset i forhold til klasse B. Dette bildet kan være endret nå, på grunn av yrkessjåførutdanningen.

Anbefalinger:

Det anbefales at de signalene som er gitt i evalueringsrapporten og SINTEF-rapporten, særlig med hensyn til læreplanforståelse generelt, ivaretas av utdanningsinstitusjonene i grunnutdanningen.

Arbeidsgruppa anmoder utdanningsinstitusjonene om å ivareta følgende tema i fremtidig grunnutdanning: Læreplan- og regelverksforståelse, GDE-matrisen, undervisnings- og veiledningskompetanse, tekniske løsninger i bil og trafikksystem, praktisk kjøring og undervisning av elev i bil, med veileder til stede.

Arbeidsgruppa anbefaler at utdanningsinstitusjonene legger stor vekt på at trafikklærerstudentene får forståelse for behovet for egen kompetanseutvikling, også etter endt formell utdanning, også omtalt som livslang læring.

En modell med egen grunnutdanning for tungbillærere bør utredes.

Grunnutdanningens omfang

Fra de involverte respondentene i SINTEF- og evalueringsrapporten uttrykkes en tilfredshet med at dagens trafikklærerutdanning er en toårig høyskoleutdanning.

Arbeidsgruppa har samtidig registrert at det fra enkelte hold er et ønske om å utvide grunnutdanningen til en treårig bachelorutdanning på sikt. RUE-prosjektet signaliserer også at det er en tendens i Europa til å stille strengere krav til kompetansen en trafikklærer skal inneha.

Samtidig registrerer vi et ønske innen EU om å deregulere yrker, for å stimulere til at arbeidstakere kan forflytte seg mellom arbeidsmarkeder i ulike land med sin aktuelle utdanning.

Arbeidsgruppa har på denne bakgrunn, og med utgangspunkt i at dagens norske trafikklærerutdanning er betydelig mer omfattende enn den vi finner i resten av Europa, vurdert det som uaktuelt å gå inn for en treårig grunnutdanning for trafikklærere på kort sikt. Det anses nå som viktigst å styrke den toårige grunnutdanningen, og å bidra til at alle grupper trafikklærere i Norge oppnår og kan vedlikeholde et solid kompetansenivå.

Evalueringen viser samtidig at norsk føreropplæring, og dermed også trafikklærerkompetansen, fortsatt har et forbedringspotensial. Det er derfor positivt at mange trafikklærere bygger på sin kompetanse ytterligere. Med bakgrunn i at

tilleggsutdanningen, i den foreslåtte modellen i denne rapporten, ikke er en del av den forskriftsfestede trafikklærerutdanningen, anbefaler arbeidsgruppa at påbygning til bachelor- og mastergrad inngår i den frivillige tilleggsutdanningen (se eget punkt om tilleggsutdanning), mens grunnutdanningen videreutvikles i takt med utviklingen i føreropplæringen.

Anbefalinger:

Arbeidsgruppa anbefaler at dagens ordning med toårig grunnutdanning for trafikklærere beholdes og videreutvikles.

Generalister eller spesialister

I *Nasjonal transportplan 2014–2023* og i *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014 – 2017*, nevnes det at det bør vurderes om det skal stilles særskilte krav til trafikklærere som skal undervise i de obligatoriske delene av trafikkopplæringen.

Arbeidsgruppa har vurdert dette, og blant annet bygget sin vurdering på det som fremkommer i evalueringsrapporten (s. 60). Her understrekes det at det er viktig å ivareta den røde tråden i opplæringen, noe som også understøttes av andre funn i evalueringsrapporten.

Trafikklærere med spesialkompetanse på deler av den obligatoriske opplæringen, som for eksempel trafikalt grunnkurs, vil kunne bidra til en styrking av dette trinnet. NTNU-rapporten *Playmobil 2 – Fra plan til praksis på trafikalt grunnkurs* (Rismark, Sølvberg og Tønseth 2013) konkluderer med at det trafikale grunnkurset i all hovedsak gjennomføres i tråd med intensjonene for opplæringen slik de er beskrevet i plandokumentene, og anbefaler å beholde kurset og styrke det i sin nåværende form. Om trafikklærernes kompetanse slår rapporten fast at det fremdeles er noe å hente ved å videreutvikle repertoaret av læringsfremmende arbeidsformer og bruk av dialog som redskap til å bygge relevant kunnskap.

Samtidig er det slik at trafikklæreren må ha blikk for hele føreropplæringsløpet for å ivareta intensjonen med trinnvis opplæring. HiNT-rapporten *Evaluering av implementeringen av føreropplæringen klasse B* (Suzen og Sitter 2013) viser til funn som peker mot at lærerne i sin praksis i stor grad behandler trinnene i opplæringen som enkeltelementer som sluttføres, og at de i mindre grad vektlegger videreføring av kompetanse fra et trinn til et annet. Rapporten anbefaler at helhetstankegangen i opplæringen styrkes.

En mulig måte å konsolidere det trafikale grunnkurset på er å tilføre noen trafikklærere spesialistkompetanse. Dette vil kunne resultere i en praksis der enkelte trafikklærere kun underviser i det trafikale grunnkurset, mens andre arbeider kun med de andre trinnene. En slik ordning kan etter arbeidsgruppas mening være til hinder for helhetstankegangen i føreropplæringen og bidra til at intensjonen med det trinnvise opplæringsløpet svekkes ytterligere.

Arbeidsgruppa ser også muligheten for at en slik inndeling av trafikklærere etter kompetanse vil kunne danne såkalte «A- og B-lag», og gi et dårlig utgangspunkt for faglig samarbeid på tvers av trinnene.

Når alle trafikklærere har kompetanse til å undervise i alle trinn i føreropplæringen, og ser trinnene i et helhetlig perspektiv, vil den røde tråden i opplæringen kunne styrkes. En forutsetning er at grunn- og spesialutdanningene gir rett kompetanse, og at etterutdanningen retter opp i mangler og tilfører nødvendig ny kompetanse.

Anbefalinger:

Arbeidsgruppa foreslår at trafikklærere fortsatt skal kunne undervise i både obligatoriske og ikke-obligatoriske deler i de klassene hvor de har formell kompetanse.

Spesialutdanning

Spesialutdanning er i denne modellen utdanning som gir en rettighet. Dette innebærer at det er en klassespesifikk utdanning, eller en annen utdanning som gir kompetanse til å inneha en annen nærmere definert rolle innen trafikkopplæringen.

Arbeidsgruppa har diskutert ulike utfordringer innen trafikkopplæringen, og ser at det kan være behov for å vurdere kompetansekrav innen flere av disse rollene. Samtidig er det enighet om at dagens spesialutdanninger bør videreføres.

Anbefaling:

Arbeidsgruppa anbefaler at dagens spesialutdanninger opprettholdes.

Faglige ledere ved trafikkskoler

Faglige ledere har en meget sentral funksjon ved trafikkskolene, både som bindeledd mellom utdanningsinstitusjonene og trafikklærerne, og som ansvarlige for å ivareta og bidra til faglig kvalitet og videreutvikling i bransjen. De utfordringene som er dokumentert i tidligere omtalte rapporter viser at de faglige lederne har betydelige oppgaver ved trafikkskolen innenfor flere felt, hvis de skal sørge for at trafikklærerne er faglig oppdaterte.

Fra flere hold i trafikkskolebransjen er det et ønske om et tettere samarbeid mellom trafikkskolene og utdanningsinstitusjonene, slik at faglige ledere kan få tilført ny og oppdatert kompetanse.

I SINTEF-rapporten kan vi lese at det, blant 205 faglige ledere som svarte på spørsmålet, er 72 % som har ettårig grunnutdanning. Faglige ledere har imidlertid en egen utdanning for å ivareta sin rolle ved trafikkskolen, og tallene viser at hele 95 % av dem har tatt slik utdanning.

En del nordmenn tar nå utdanning som faglig leder i Sverige. Dette er en utdanning som avviker fra den norske utdanningen ved HiNT. Det er ønskelig med en avklaring av om

utligningstiltak kan iverksettes her. Det bør her nevnes at det er foreslått at utdanningen som faglig leder i Sverige skal avvikles.

Anbefalinger:

Det bør avklares om utdanning som faglig leder fra Sverige skal aksepteres i Norge, og om det eventuelt kan kreves utligningstiltak.

Trafikklærere som veileder trafikklærerstudenter

Når det skal stilles krav til trafikklærere, er det naturlig å sammenligne med andre relevante yrkesgrupper. Trafikklærere og lærere generelt har til felles at de jobber med å tilrettelegge for læring hos elever. Selv om læringen som skal skje er av ulik art i skolen og ved trafikkskolen, ser vi mange felles prinsipper å jobbe etter for at elevene skal sitte igjen med riktig læringsutbytte. Både lærerstudenter og trafikklærerstudenter har yrkespraksis i løpet av studietiden. Derfor kan det være tjenlig å se på hvordan lærerutdanningen tilrettelegger for lærerstudentenes praksis i yrkeslivet.

St.meld. nr. 11 (2008–2009) løfter frem veiledningskompetanse som helt nødvendig for å kunne veilede både lærerstudenter og nyutdannede lærere. Veiledning av lærerstudenter krever kunnskap om veiledning, yrket, hvordan voksne lærer, læringsledelse, didaktikk, etikk, makt, lærerutdanningens egenart og om det å være ny lærer.

For å imøtekomme forventningene tilbyr Institutt for lærerutdanning og skoleforskning (ILS) ved Universitetet i Oslo (UiO) veilederutdanningen «Veiledning og mentoring i lærerprofesjonen».

Nasjonale retningslinjer for lektorutdanningen og praktisk–pedagogisk utdanning stiller forventninger til at alle som veileder studenter, skal ha FoU-kompetanse og minimum 15 studiepoeng i veiledning. Viktige temaer er emnene veiledning, lærerprofesjonen, læringsledelse, FoU-arbeid samt etikk og maktstrukturer. Søkere til studiet må i tillegg til generell studiekompetanse ha en grunnutdanning av minst tre års varighet fra høgskole eller universitet, pedagogisk seminar eller praktisk–pedagogisk utdanning, i tillegg til minst 3 års relevant praksis (100 %) som lærer eller skoleleder etter endt utdanning.

Studium i veiledning av lærerkandidater er et tilbud flere steder enn ved UiO. For eksempel tilbyr Høgskolen i Oslo og Akershus (HiOA) studiet «Pedagogisk veiledning i utdanning og yrke for lærere i barnehage og skole».

Studiet omfatter begreper og metoder innen veiledning, kommunikasjon og samspillsprosesser, roller i veiledning, læring og veiledning samt det å utvikle seg som veileder, fordypning innen veileders oppgaver og utfordringer knyttet til dette.

For trafikklærere som skal veilede trafikklærerstudenter i Norge, er modellene ulike ved de to utdanningsinstitusjonene. Mens HiNT stiller krav til mastergradskompetanse og ansetter veilederne fast ved høgskolen, har HiOA en modell hvor de krever 30 studiepoeng i veiledning hos de aktuelle trafikklærerne. Dette er krav som er innført etter avtale med Vegdirektoratet. Det anses som rimelig at det stilles betydelige krav til denne

veilederkompetansen blant trafikklærerne, siden mange av disse har begrenset formell bakgrunn innen veiledning fra tidligere.

Faglig leder er ansvarlig, men i enkelte tilfeller vil en trafikklærer kunne gå inn i rollen som veileder. I et slikt tilfelle må både trafikklæreren og den faglige lederen ha veilederkompetansen.

Anbefalinger:

Arbeidsgruppa anbefaler at det fortsatt stilles krav til faglige ledere og eventuelle trafikklærere som skal veilede trafikklærerstudenter, og at dagens ordninger for disse evalueres.

Arbeidsgruppa foreslår at det bør stilles krav til at veileder av trafikklærerstudenter minst har samme utdanningskompetanse som studenten vil ha ved avsluttet grunnutdanning, i tillegg til formell veiledningskompetanse tilsvarende minst 30 studiepoeng.

Trafikklærerutdanning fra utlandet

De senere årene har en del nordmenn tatt trafikklærerutdanning i Danmark og Sverige. Disse oppnår, etter godkjent prøveperiode eller egnethetsprøve, tilsvarende yrkeskvalifikasjoner som de med toårig utdanning fra Norge. Utdanningene i de to landene har mindre omfang enn den norske.

Arbeidsgruppa har i sitt arbeid diskutert utfordringen med at den trafikklærerutdanningen som tilbys i Sverige og Danmark, med sikte på å praktisere som trafikklærer i Norge, ikke er på samme nivå som norsk utdanning. Denne «utdanningsmigrasjonen» vi har sett de senere årene, var ikke den egentlige hensikten med yrkeskvalifikasjonsforskriften. Dette direktivet skal sikre muligheten for at borgere i europeiske land kan forflytte seg til nye land og skaffe seg arbeid der. Det er ønskelig med en nærmere vurdering av hvordan denne utdanningspraksisen fungerer.

I dag løses situasjonen med avvikende utdanningsbakgrunn ved at en praksisperiode med definerte arbeidskrav, under veiledning av en faglig leder, gir formell sidestilling med trafikklærere med norsk toårig høyskoleutdanning. Kandidatene har alternativt mulighet til å velge å gjennomføre en egnethetsprøve, men så godt som ingen velger dette alternativet.

Et annet tema som har vært diskutert, er det forhold at de som har tatt trafikklærerutdanning i andre land ofte mangler praksis fra yrket i det landet hvor utdanningen er tatt. Andre kan kanskje ha hatt praksis, men dette kan ligge noen år tilbake ved konvertering av yrkeskompetanse. Dette styrker behovet for kompetansehevende tiltak for denne gruppen.

Tilsynspersonellet fra Statens vegvesen er av den oppfatning at ordningen med arbeidskrav kun fungerer tilfredsstillende der faglig leder har tilstrekkelig kompetanse og er bevisst sin rolle. Dette taler for en bevisstgjøring med hensyn til disse trafikklærernes, og deres faglige ledes, kompetanse.

Det bør derfor etter arbeidsgruppas mening stilles krav til den som skal veilede trafikkklærerkandidater fra Sverige og Danmark, og eventuelt fra andre land. Ved eksempelvis å stille krav til at veileder skal ha minimum toårig trafikkklærerutdanning på høgsolenivå og tilleggsutdanning i veiledning, kan kvaliteten på praksisperioden heves og gi kandidatene fra utlandet et faglig utbytte som er nærmere nivået for norsk toårig høgsolenutdanning.

Arbeidsgruppa ser imidlertid ingen nødvendighet i at det kun er faglig leder som kan ha rollen som veileder. En trafikkklærer med arbeidspraksis av en viss varighet, toårig grunnutdanning og spesialutdanning i veiledning vil også kunne ha kompetanse til å utføre oppgaven, selv om faglig leder alltid vil være ansvarlig for veiledningen. Det bør kreves at veilederen minst har samme kompetanse som studenten vil ha ved avsluttet grunnutdanning i tillegg til veiledningskompetanse.

Trafikkklærerutdanningene i de europeiske landene har store variasjoner. Dette gjelder både opptakskrav, organisering, faglig innhold og eksamensformer. Det er i dag ingen pågang av trafikkklærer med utdanning fra andre land enn Danmark og Sverige.

Anbefalinger:

Mange norske statsborgere tar, på bakgrunn av yrkeskvalifikasjonsforskriften, trafikkklærerutdanning i andre europeiske land. Det bør vurderes om en slik utdanning, uten yrkespraksis i det landet hvor utdanningen er tatt, faller utenfor direktivets intensjoner.

Arbeidsgruppa anbefaler å iverksette ytterligere kompenserende tiltak for på en bedre måte å sikre at trafikkklærerkandidater med utdanning og yrkespraksis fra utlandet tilegner seg nødvendig kompetanse for å undervise etter intensjonen i den norske læreplanen. Det må herunder vurderes om direktivet gir mulighet for å pålegge ytterligere kompenserende utdannings- eller utligningstiltak på grunnutdanningsnivå, i den hensikt å tilføre disse trafikkklærerne kompetanse slik at de kommer på samme kompetansenivå som norskutdannede med toårig høgsolen. Hvis direktivet tillater dette, bør trafikkklærere fra andre land fullføre deler av den obligatoriske norske trafikkklærerutdanningen for å få godkjenning som trafikkklærer i Norge.

Det anbefales at de som skal veilede trafikkklærerkandidater fra andre land har lik kompetanse med de som veileder trafikkklærerstudenter i Norge.

Klasse AM 146 og T

Det kreves i dag ingen spesialutdanning for trafikkklærere for å gjennomføre mopedopplæring. Mange vil imidlertid hevde at det ikke er automatikk i at trafikkklærere vil være kompetente nok til å gi opplæring på moped etter gjennomført grunnutdanning, selv om de formelle kravene til førerrett og helse er oppfylt.

En spesialutdanning for trafikkklærere innen denne klassen vil i større grad kunne sikre en relevant og kvalitetsmessig solid føreropplæring. For AM 146 vil en slik utdanning sørge for

at trafikklærerne har den nødvendige kompetansen for å ivareta det klassespesifikke i undervisningen. For trafikklærere med godkjenning for klasse A vil det være rimelig å gi fradrag for deler av utdanningen.

Heller ikke for traktor (klasse T) eksisterer en egen spesialutdanning. Dette kan anses som en mangel, på bakgrunn av at kjøretøyet og bruksmåten er betydelig egenartet. Heller ikke her er det opplagt at trafikklærere vil være kompetente til å gi god nok opplæring etter gjennomført grunnutdanning, på tross av at de formelle kravene til førerrett og helse er oppfylt. I opplæringen for denne klassen bør det også legges vekt på kjøring utenfor veg. Det er et faktum at det skjer mange ulykker med traktor i utfordrende terreng. På bakgrunn av dette er det behov for at trafikklærere som skal gi traktoropplæring tilegner seg denne kompetansen.

Anbefaling:

Det bør innføres spesialutdanning for trafikklærere innen klassene AM 146 og T.

Overgangsordninger

Når det stilles nye krav til kompetanse, må det finnes overgangsordninger som ivaretar de berørte.

Etterutdanning

På bakgrunn av føringer i sentrale strategiske dokumenter og funn i de to omtalte forskningsprosjektene, foreslår arbeidsgruppa at det innføres en system med etterutdanning for trafikklærere. Kompetansenivået blant trafikklærerne er svært varierende, og det er avdekket betydelige mangler i kunnskaper og ferdigheter gjennom undersøkelser og evalueringer. Enkelte av svakhetene kan rettes opp ved innføring av nye spesialutdanningsmoduler, som omtalt i kapitlet «Spesialutdanning». Det er imidlertid grunn til å tro at alle trafikklærere, og faglige ledere, vil ha behov for oppdateringer og ny kompetanse innen mange fagområder i årene som kommer.

Obligatoriske og valgfrie elementer

Arbeidsgruppa anbefaler derfor at det etableres et etterutdanningstilbud med et bredt spekter av kompetansetiltak, noen obligatoriske og noen valgfrie. Dette gir en viss valgfrihet, slik at den enkelte trafikklærer kan tilegne seg kompetanse etter behov, interesse og jobbsituasjon.

Omfang

Arbeidsgruppa foreslår en etterutdanningsordning med korte kurs. Modellen bør være forutsigbar for trafikklærerne, og angis med et visst antall dager innen et bestemt antall år, for eksempel fem dager i løpet av fem år, noe som gir en viss romslighet. Omfang og frekvens bør være likt for alle trafikklærere.

Tre dager av etterutdanningen kan reserveres obligatorisk oppdatering innen særlig viktige fagområder. Oppfriskning og påfyll av sentralt stoff kan inkluderes her, og kan kompensere for manglende krav til etterutdanning da ny føreropplæring ble innført i 2005.

To dager kan reserveres for å tilføre en mer valgfri kompetanse det er stort behov for. Det kan være opp til den enkelte å velge etter relevans og interesse.

Det anbefales videre at faglige ledere får egne dager, gjerne to eller tre, i tillegg til det generelle tilbudet som omfatter alle trafikklærerne.

På sikt bør det også vurderes å innføre klassespesifikk etterutdanning.

Aktuelle tema og prioriteringer

Mange emner kan være relevante som innhold i etterutdanning. Som et utgangspunkt kan det være hensiktsmessig at de fagområdene hvor mye endres, ivaretas i de obligatoriske kursene. De tre obligatoriske dagene bør videre forbeholdes stoff innen pedagogikk, regelverk, trafikksikkerhet, tekniske løsninger i biler og trafikksystemet.

På bakgrunn av evalueringsrapporten og rapporten fra SINTEF, foreslår arbeidsgruppa at enkelte av dagene fylles med stoff om styrende dokumenter som NTP samt tiltaks- og handlingsplaner.

Dette utvalget av tema er ikke uttømmende, og det understrekes at innholdet i slike dager vil endres over tid. Innholdet må følge utviklingen innen de aktuelle fagområdene.

Det kan være hensiktsmessig å prioritere de som har vært i yrket i flest år når etterutdanningstilbudene er på plass. Mange av disse kan riktignok ha deltatt i kompetansetiltak i løpet av yrkeskarrieren. På den andre siden vil det ha skjedd betydelige endringer innen trafikklærerutdanningen siden disse tok sin grunnutdanning.

Arbeidsgruppa anbefaler at trafikklærere, som har vært ute av trafikklæreryrket over en periode, må gjennomføre etterutdanning før yrkespraksisen kan gjenopptas.

Organisering

Trafikklæreryrket utøves for en stor del i trafikken. Funn i de nevnte rapportene viser også at det ofte er en utfordring for trafikklæreren å overføre teorien til praksis. Etterutdanningen bør derfor i størst mulig grad bygges opp som en kombinasjon av teori og praksis.

Det argumenteres fra flere hold med at kompetanseutviklingstiltakene bør kunne gjennomføres lokalt, forutsatt at dette gjøres i et tett samarbeid mellom faglig leder og den aktuelle leverandøren av kompetansetiltaket. Her bør det vurderes om det kan benyttes en kombinasjon av nær- og fjernundervisning, med vekt på nettaktivitet.

Det anbefales at det gis mulighet for fradrag i etterutdanningen dersom gjennomført tilleggsutdanning godkjennes som relevant av Vegdirektoratet og har skjedd innenfor regodkjenningsperioden. Både faginnholdet og omfanget av tilleggsutdanningen må være av

en slik art at det fremstår som udiskutabelt at denne har omfattet alt som inngår i etterutdanningstilbudet. Fradraget må som en hovedregel være avklart på forhånd.

Anbefalinger:

Arbeidsgruppa foreslår at det innføres krav om etterutdanning for trafikklærere og faglige ledere ved trafikkskoler i Norge.

Det foreslås at det ikke skal stilles krav om at etterutdanningen skal ligge på universitets- eller høghskolenivå.

Trafikklærere deltar i fem dager etterutdanning i løpet av fem år.

Faglige ledere deltar i åtte dager etterutdanning i løpet av fem år.

Det bør utvikles et bredt spekter av forhåndsgodkjente kompetansetiltak, både obligatoriske og valgfrie, hvorav visse deler, eksempelvis tre dager, er obligatorisk for alle. De to resterende dagene kan trafikklæreren fylle med det vedkommende har mest behov for innenfor de resterende godkjente kompetansetiltakene.

Etterutdanning med vekt på pedagogikk, regelverk og trafikksikkerhet prioriteres i første fase, og blir tema i obligatoriske dager.

Arbeidsgruppa anbefaler at trafikklærere, som har vært ute av trafikklæreryrket over en periode, må gjennomføre etterutdanning før yrkespraksisen kan gjenopptas.

Klassespesifikk etterutdanning utvikles etter hvert.

Tilbydere av etterutdanningstiltak

Det anbefales at det ikke skal stilles krav til at obligatorisk etterutdanning skal være på universitets- og høghskolenivå. Arbeidsgruppa anbefaler derfor at etterutdanning kan tilbys av universiteter og høghskoler, organisasjoner og bransjeorganisasjoner.

Forum for trafikkkpedagogikk (FFTP) kan være en egnet leverandør. FFTP består av bransjeorganisasjonene, Vegdirektoratet og trafikklærerutdanningen ved campus Stjørdal. FFTP tilbyr i dag kurs i gjennomføring av sikkerhetskurs på bane gjennom Fagråd 3.8. I tillegg anser arbeidsgruppa det som aktuelt at FFTP tilbyr flere etterutdanningskurs, eventuelt i samarbeid med andre.

Bransjeorganisasjonene peker seg også ut som aktuelle, i tillegg til at det også kan finnes andre organisasjoner med relevant kompetanse.

Det vil være behov for klare kriterier til kompetanse, habilitet, innhold, omfang og gjennomføring i denne virksomheten. Derfor må det vurderes om det er behov for en godkjenningsordning og en avgrensning i forskriften av hvem som kan arrangere kursene. En godkjenningsordning forutsetter i neste instans at det gjennomføres tilsyn med aktivitetene.

For å oppnå et godt resultat, bør det utvikles et bredt spekter av forhåndsgodkjente kompetansetiltak, både de som blir obligatoriske og de som blir valgfrie.

Anbefalinger:

Det anbefales at høyskoler, universiteter, bransjeorganisasjoner og Forum for trafikkpedagogikk får anledning til å arrangere etterutdanningstiltak.

Det anbefales at det etableres en ordning hvor Vegdirektoratet forhåndsgodkjenner kompetansetiltak etter søknad fra tilbyderne, og fører et visst tilsyn.

Etterutdanning og regodkjenning

Regodkjenningsordninger i andre land

I Danmark er det etablert en ordning med obligatorisk etterutdanning for å få regodkjenning som trafikklærer. Trafikklæreren får i utgangspunktet en godkjenning for fem år.

Etterutdanningen skal blant annet bidra til at trafikklæreren har tilstrekkelig kunnskap om lærerveiledninger og undervisningsformer, planlegging av opplæringen, risikofaktorer, kjøreteknikk, energi- og miljøriktig kjøring.

RUE-rapporten fremhever det som rimelig at samfunnet bør kunne sikres at trafikklærerne holder seg oppdaterte gjennom hele karrieren, eksempelvis ved kompetanseheving hvert fjerde eller femte år.

I kapitlet om føringer fra forskning og strategiske dokumenter, fremgår det at mange av de europeiske landene forutsetter at trafikklæreren jevnlig deltar i kompetansehevende tiltak i løpet av yrkeskarrieren. I flere av landene er kompetansehevingen direkte knyttet til regodkjenning som trafikklærer.

Ordning med regodkjenning for sensorer

Sensorforskriften definerer kravene til førerprøvesensorer i Statens vegvesen. Kravene omhandler blant annet etterutdanning, kvalitetssikring og regodkjenning av førerprøvesensorene. Det er Vegdirektoratet som fastsetter innholdet i etterutdanningen.

En gitt godkjenning som sensor utløper etter 2 år ved utgangen av det andre kalenderåret. For å opprettholde godkjenningen uavbrutt må en sensor gjennomføre obligatorisk etterutdanning i løpet av dette siste kalenderåret. Sensorer i klasse B skal gjennomføre etterutdanning på minst 8 dager. I tillegg stilles det krav om klassespesifikk etterutdanning for andre klasser enn klasse B.

Det foretas jevnlig kvalitetssikring av sensors praksis, bl.a. gjennom observasjon av minst to førerprøver minst annethvert år. Hvis observasjonen avdekker alvorlige mangler, vurderer Vegdirektoratet hvilken tilpasset opplæring sensor må gjennomgå for å opprettholde godkjenningen.

I tillegg til etterutdanning og kvalitetssikring må sensor ha gjennomført et visst antall førerprøver i løpet av godkjenningsperioden for å oppnå fornyet godkjenning.

Statens vegvesen gjennomfører selv etterutdanning og regodkjenning av førerprøvesensorene, og kvalitetssikring av førerprøveavviklingen gjennom en egen «fagenhet sensor». Fagenheten består av representanter for regionene og Vegdirektoratet. Etterutdanningen omfatter både vedlikehold av praktiske kjøreferdigheter og ferdigheter i å gjennomføre prøver.

Regelmessig etterutdanning for yrkessjåfører på tungbil

Yrkessjåførforskriften trådte i kraft i Norge med oppstart av grunnutdanning fra 10. september 2008 for bussjåfører og året etter, 10. september 2009, for godstransport. Dette innebærer at alle som erverver førerrett for buss og/eller lastebil etter nevnte datoer, og ønsker å arbeide som yrkessjåfører, skal ha gjennomført grunnutdanning hos et godkjent lærested, og bestått en eksamen hos Statens vegvesen. Når prøver er bestått, utstedes et yrkessjåførbevis i form av en kode i førerkortet, og denne har en gyldighet på fem år.

Yrkessjåfører (personer som utfører gods- eller persontransport mot vederlag) skal være i besittelse av gyldig yrkessjåførkompetansebevis. For å erverve seg yrkessjåførkompetansebevis, må man delta på grunnutdanning, og deretter en regelmessig etterutdanning, hvert femte år. Ordningen gjelder hele EØS-området, og det er samme krav til yrkessjåfører fra disse landene. Grunnutdanningen avsluttes med eksamen hos Statens vegvesen, mens etterutdanningen ikke har eksamen.

For å undervise på grunnutdanning, må man ha faglig og pedagogisk høyere utdanning tilsvarende minst 150 studiepoeng, hvorav minst 30 studiepoeng i pedagogiske fag. Trafikklærer med godkjent lærerutdanning tungbil, kan undervise i emner som har relevant faglig sammenheng med vedkommende sin utdanning. Dette kompetansekravet er også godkjent for individuell kjøretrening i grunnutdanningen og å undervise på etterutdanningen.

Dette undervisningspersonellet skal holde seg faglig oppdatert, og Vegdirektoratet kan kreve at de gjennomgår særskilte kurs for å undervise etter forskriftens krav.

Denne etterutdanningsordningen omfatter alle sjåfører som kjører tunge kjøretøy mot vederlag. Konsekvensen ved manglende kompetansebevis er kjøreforbud og anmeldelse.

Regodkjenningsordning for trafikklærere i Norge

Med utgangspunkt i funnene i evalueringsrapporten, SINTEF-rapporten, ulike rapporter fra EU samt de allerede etablerte regodkjenningsordningene, ser arbeidsgruppa det som hensiktsmessig å foreslå en regodkjenningsordning for trafikklærere i Norge. Ulikhetene i kompetanse blant trafikklærerne er betydelige, og mye har skjedd i trafikklærerutdanningen siden den først ble etablert. Videre går utviklingen i trafikkbildet og teknologien svært raskt. Det er derfor nødvendig med en ordning som kan sikre at trafikklæreren får tilstrekkelig oppdatering innen ulike fagområder. Med en regodkjenningsordning basert på etterutdanning kan vi sikre en mer ensartet og oppdatert trafikkopplæring.

Anbefalinger:

Arbeidsgruppa anbefaler at det etableres en ordning med regodkjenning knyttet til etterutdanningstilbudet, ved at gjennomføring av etterutdanningstiltak blir et krav for å få regodkjenning som hhv. faglig leder og trafikklærer.

Arbeidsgruppa anbefaler at faglig leder og trafikklærere som i en lang periode har vært ute av jobben, må delta i etterutdanning for å få regodkjenning.

På sikt kan man tenke seg at gjennomføring av slike kompetansetiltak også kreves for regodkjenning innen spesielle klasser eller andre funksjoner ved trafikkskolene.

Det bør vurderes om vandel og helse skal dokumenteres før regodkjenning. Dette vil kunne fange opp manglende helsemessige forutsetninger eller overtredelser som ikke representerte en hindring ved første godkjenning.

Tilleggsutdanning

Tilleggsutdanningen faller i denne modellen utenfor det som reguleres i forskrift, og er ikke- autoriserende utdanning. Arbeidsgruppa foreslår på denne bakgrunn å betegne alle ikke- autoriserende kurs, utdanninger og studier som kan tilføre trafikklærere kompetanse de har nytte av i utøvelsen av yrket, som tilleggsutdanning.

Tilleggsutdanning kan være påbygningsår som tilfører trafikklærere med ettårig utdanning den faglige delen som gjenstår av en toårig grunnutdanning, spesialpedagogikk som styrker kompetansen til å jobbe med elever med spesielle forutsetninger språklig, kulturelt, fysisk eller mentalt. Andre fagområder kan være psykologi, juss, helsefag og sosiologi. Dette er fag som både danner grunnlag for videre forskning, og som i stor grad handler om hvorfor mennesker tar bestemte valg, hvordan mennesket påvirker samfunnet og hvordan samfunnet påvirker mennesket, interaksjon mellom individet og kollektivet samt menneskets relasjoner som individer og grupper. Disse fagområdene, og tema som markedsføring, økonomistyring, arbeid med undervisningsplaner og HMS kan alle være aktuelle å fordype seg i for å oppnå bachelor- eller mastergrad, eksempelvis innen trafikkpedagogikk.

Økonomiske og administrative konsekvenser av en regodkjenningsordning basert på etterutdanning

Trafikkskolenes økonomi

På hvilken måte en regodkjenningsordning som her er skissert vil påvirke trafikkskolene, vil være avhengig av mange variabler. Både beliggenhet, elevgrunnlag og annet vil spille en rolle. De to regnestykkene som er presentert her, er derfor kun å anse som eksempler.

Dersom vi forutsetter fem dagers etterutdanning, og inkluderer kursavgift, tapt arbeidsinntekt, reise og opphold, gir dette en gjennomsnittskostnad på NOK 60.000. Hvis vi fordeler dette over en fem års regodkjenningsperiode, vil dette kunne resultere i et påslag på NOK 7,- per kjøretime for å kompensere. Dersom en elev i gjennomsnitt kjøper 35

kjøretimer, vil det koste den enkelte elev totalt NOK 245,- ekstra å heve kompetansen til trafikklæreren. Arbeidsgruppa vurderer at denne kostnaden er rimelig.

Dersom vi forutsetter fem dagers etterutdanning, og inkluderer kursavgift, tapt arbeidsinntekt, reise og opphold, gir dette en gjennomsnittskostnad på NOK 60.000. Hvis vi fordeler dette over en tre års regodkjenningsperiode, vil dette kunne resultere i et påslag på NOK 11,- per kjøretime for å kompensere. Dersom vi går ut ifra at en elev i gjennomsnitt kjøper 35 kjøretimer, vil det koste den enkelte elev totalt 400,- ekstra å heve kompetansen til trafikklæreren. Arbeidsgruppa vurderer også at denne kostnaden som rimelig.

Det er viktig å påpeke at mange trafikklærere og -skoler allerede i dag setter av ressurser til egen kompetanseutvikling. Dette betyr at et etterutdanningssystem som er presentert i denne rapporten ikke nødvendigvis vil bety en ekstra kostnad for alle.

Administrasjon av ny modell

Det ligger ikke til dette prosjektets mandat å foreslå systemer for registrering av deltakelse i de ulike utdanningene og kompetansetiltakene. Det er imidlertid sannsynlig at TSK-registret vil være egnet som en plattform for dette, eventuelt i en videreutviklet form.

Anbefalinger oppsummert

Grunnutdanning – innhold og omfang

Det anbefales at de signalene som er gitt i evalueringsrapporten og SINTEF-rapporten, særlig med hensyn til læreplanforståelse generelt, ivaretas av utdanningsinstitusjonene i grunnutdanningen.

Arbeidsgruppa anmoder utdanningsinstitusjonene om å ivareta følgende tema i fremtidig grunnutdanning: Læreplan- og regelverksforståelse, GDE-matrisen, undervisnings- og veiledningskompetanse, tekniske løsninger i bil og trafikksystem, praktisk kjøring og undervisning av elev i bil, med veileder til stede.

Arbeidsgruppa anbefaler at utdanningsinstitusjonene legger stor vekt på at trafikklærerstudentene får forståelse for behovet for egen kompetanseutvikling, også etter endt formell utdanning, også omtalt som livslang læring.

En modell med egen grunnutdanning for tungebillærere bør utredes.

Arbeidsgruppa anbefaler at dagens ordning med toårig grunnutdanning for trafikklærere beholdes og videreutvikles.

Generalister eller spesialister

Arbeidsgruppa foreslår at trafikklærere fortsatt skal kunne undervise i både obligatoriske og ikke-obligatoriske deler i de klassene hvor de har formell kompetanse.

Spesialutdanning

Arbeidsgruppa anbefaler at dagens spesialutdanninger opprettholdes.

Det bør avklares om utdanning som faglig leder fra Sverige skal aksepteres i Norge, og om det eventuelt kan kreves utligningstiltak.

Arbeidsgruppa anbefaler at det fortsatt stilles krav til faglige ledere og eventuelle trafikklærere som skal veilede trafikklærerstudenter, og at dagens ordninger for disse evalueres.

Arbeidsgruppa foreslår at det bør stilles krav til at veileder av trafikklærerstudenter minst har samme utdanningskompetanse som studenten vil ha ved avsluttet grunnutdanning, i tillegg til formell veiledningskompetanse tilsvarende minst 30 studiepoeng.

Mange norske statsborgere tar, på bakgrunn av yrkeskvalifikasjonsforskriften, trafikklærerutdanning i andre europeiske land. Det bør vurderes om en slik utdanning, uten yrkespraksis i det landet hvor utdanningen er tatt, faller utenfor direktivets intensjoner.

Arbeidsgruppa anbefaler å iverksette ytterligere kompenserende tiltak for på en bedre måte å sikre at trafikklærerkandidater med utdanning og yrkespraksis fra utlandet tilegner seg nødvendig kompetanse for å undervise etter intensjonen i den norske læreplanen. Det må herunder vurderes om direktivet gir mulighet for å pålegge ytterligere kompenserende utdannings- eller utligningstiltak på grunnutdanningsnivå, i den hensikt å tilføre disse trafikklærerne kompetanse slik at de kommer på samme kompetansenivå som norskutdannede med toårig høgskole. Hvis direktivet tillater dette, bør trafikklærere fra andre land fullføre deler av den obligatoriske norske trafikklærerutdanningen for å få godkjenning som trafikklærer i Norge.

Det anbefales at de som skal veilede trafikklærerkandidater fra andre land har lik kompetanse med de som veileder trafikklærerstudenter i Norge.

Det bør innføres spesialutdanning for trafikklærere innen klassene AM 146 og T.

Etterutdanning

Arbeidsgruppa foreslår at det innføres krav om etterutdanning for trafikklærere og faglige ledere ved trafikkskoler i Norge.

Det foreslås at det ikke skal stilles krav om at etterutdanningen skal ligge på universitets- eller høgskolenivå.

Trafikklærere deltar i fem dager etterutdanning i løpet av fem år.

Faglige ledere deltar i åtte dager etterutdanning i løpet av fem år.

Det bør utvikles et bredt spekter av forhåndsgodkjente kompetansetiltak, både obligatoriske og valgfrie, hvorav visse deler, eksempelvis tre dager, er obligatorisk for alle. De to

resterende dagene kan trafikklæreren fylle med det vedkommende har mest behov for innenfor de resterende godkjente kompetansetiltakene.

Etterutdanning med vekt på pedagogikk, regelverk og trafikksikkerhet prioriteres i første fase, og blir tema i obligatoriske dager.

Arbeidsgruppa anbefaler at trafikklærere, som har vært ute av trafikklæreryrket over en periode, må gjennomføre etterutdanning før yrkespraksisen kan gjenopptas.

Klassespesifikk etterutdanning utvikles etter hvert.

Det anbefales at høyskoler, universiteter, bransjeorganisasjoner og Forum for trafikkpedagogikk får anledning til å arrangere etterutdanningstiltak.

Det anbefales at det etableres en ordning hvor Vegdirektoratet forhåndsgodkjenner kompetansetiltak etter søknad fra tilbyderne, og fører et visst tilsyn.

Etterutdanning og regodkjenning

Arbeidsgruppa anbefaler at det etableres en ordning med regodkjenning knyttet til etterutdanningstilbudet, ved at gjennomføring av etterutdanningstiltak blir et krav for å få regodkjenning som hhv. faglig leder og trafikklærer.

Arbeidsgruppa anbefaler at faglig leder og trafikklærere som i en lang periode har vært ute av jobben, må delta i etterutdanning for å få regodkjenning.

På sikt kan man tenke seg at gjennomføring av slike kompetansetiltak også kreves for regodkjenning innen spesielle klasser eller andre funksjoner ved trafikkskolene.

Det bør vurderes om vandel og helse skal dokumenteres før regodkjenning. Dette vil kunne fange opp manglende helsemessige forutsetninger eller overtredelser som ikke representerte en hindring ved første godkjenning.

Referanseliste

CIECA. 2015. *Final report Sieca-RUE Road User Education Project*. Brussel: CIECA Secretariat.

EU-kommisjonen. 2009. *Driver training and Traffic Safety education*. Brussel.

EU-kommisjonen. 2010. *Towards a European road Safety area. Policy Orientations on Road Safety 2011–2020*. Brussel.

Høgskolen i Oslo og Akershus. 2015. «Pedagogisk veiledning i utdanning og yrke for lærere i barnehage og skole (modul 1).» 04.12.2015. http://www.hioa.no/Studier-og-kurs/LU/Evu/pedveil_utd_yrke_bhg_skole

Moe, Dagfinn, Marianne Elvsaa Nordtømme, An-Magritt Kummeneje og Rolf Robertsen. 2013. *Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge*. SINTEF A25225. Trondheim: SINTEF.

NOU 2008:3. *Sett under ett – Ny struktur i høyere utdanning*. Oslo: Kunnskapsdepartementet.

Rismark, Marit, Astrid M. Sølvberg og Christin Tønseth. 2013. *Playmobil 2 Fra plan praksis på trafikal grunnkurs*. Trondheim: NTNU.

Samferdselsdepartementet. 2013. St.meld. nr. 26 (2012–2013). *Nasjonal Transportplan 2014–2023*. Oslo: Samferdselsdepartementet.

Sensorforskriften. *Forskrift om krav til førerprøvesensorer m.m.* FOR–2011–03–09–261.

Statens vegvesen. 2015. *Evaluering av norsk føreropplæring etter 2005*. Oslo: Vegdirektoratet.

Statens vegvesen. 2014. *Handlingsprogram 2014 – 2017 (2023)*. Oslo: Vegdirektoratet.

Statens vegvesen. 2013. *TK tiltaksplan 2014 – 2017*. Oslo: Vegdirektoratet.

Statens vegvesen, HiNT, ATL og TF. 2008. «Kraftkartlegginga». Oslo: Vegdirektoratet.

Statens vegvesen, Politiet, Trygg Trafikk, KS, Helsedirektoratet og Utdanningsdirektoratet. 2014. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017*. Oslo: Vegdirektoratet.

Suzen, Elisabeth og Silje Sitter. 2013. *Evaluering av implementeringen av føreropplæringen klasse B*. Trondheim: HiNT.

Syrriest, Ole Petter, Frode Hauge, Frode Midtgård, Arvid Nærø, Kjell Torsmyr og Rolv J. Grønbech. 2000. *Framtidig virksomhet ved Statens trafikklærerskole*. Oslo: Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet.

Trafikkopplæringsforskriften. *Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m..* FOR–2004–10–01–1339.

Universitetet i Oslo. 2015. «Veiledning og mentoring i lærerprofesjonen.» 04.12.2015.
<http://www.uv.uio.no/ils/studier/evu/veiledning-og-mentoring-i-laererprofesjonen-1-og-2/>

Yrkeskvalifikasjonsforskriften. *Forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område.* FOR-2012-08-06-795.

Yrkessjåførforskriften. *Forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører.* FOR-2008-04-16-362.