

Samhandling og underveis-læring i trafikken

Av Glenn-Egil Torgersen

Samhandlingsbegrepet kan være et hjelpemiddel til å avdekke sammensatte læringsprosesser i trafikken, som dernest kan gjøre trafikkopplæringen mer robust og treffsikker.

Samhandling og læringsprosesser

Samhandlingsbegrepet er omfattende, men Torgersen & Steiro (2009:130) definerer begrepet slik:

"Samhandling er en åpen og likeverdig kommunikasjons- og utviklingsprosess mellom aktører som kompetansemessig utfyller hverandre og utveksler kompetanse, direkte ansikt-til-ansikt eller mediert via teknologi eller med håndkraft, som arbeider mot felles mål og hvor forholdet mellom aktørene til enhver tid hviler på tillit, involvering, rasjonalitet og bransjekunnskap."

Overført til trafikkopplæringen vil en slik forståelse av begrepet være til hjelp for å tydeliggjøre og dekke et fenomen som er



lite studert i trafikkpedagogikk¹.

Fenomenet jeg sikter til er såkalt *underveis-læring*.

Lars Versland trekker også frem samhandlingsbegrepet i TS nr 2 (2009), men uten å peke på nevnte fenomen. Han fokuserer viktig nok på de relasjonelle prosessene i samhandling, basert på sin bransjeorienterte samhandlingsdefinisjon: "Enhver handling som en trafikannt utfører og som samtidig har betydning for en annen trafikannt" (TA 2009:10). Mitt hovedpoeng i denne sammenheng er imidlertid knyttet til selve *læringsprosessen* som springer ut av samhandlingsbegrepet slik vi definerer det. Kjernen er to *komplementære* prosesser: Den ene knyttes til læring underveis, altså *under kjøring* eller annen trafikal virksomhet. Den andre dreier seg om *refleksjon*, før, under og etter kjøring. Begge må bevisstgjøres og trenes – *utfylle* hverandre, og bli en tydeligere del av kjøreopplæringen.

Automatisering

I psykologisk trafikal forskning har fokuset

i stor grad vært rettet mot holdninger til trafikkatferd og risiko. I bunn ligger det gjerne et kognitivt manifest om at mestring i stor grad er avhengig av automatisering og oppmerksomhet; altså jo bedre de tekniske ferdighetene er til å mestre kjøretøyet og hvor bedre kjent en er med regelverk og trafikkmiljø, jo mer oppmerksomhet kan rettes mot selve trafikkbildet, tolke dette og deretter handle riktig. Det frigjøres på en måte mer ressurser til å rette oppmerksomheten mot situasjon og miljø, dersom det andre er automatisert. I dette ligger også vurdering av risiko og forventede trekk og handlinger fra medtrafikanter. Tolkingsprosessen baseres her på den enkeltes erfaring og kompetanse, altså slik *en selv* alene oppfatter det hele.

Interaktiv relasjonell utveksling

En slik tilnærming forenkler imidlertid kompleksiteten i *forholdet*, eller *interaksjonen* mellom trafikanter og miljø (regelverk og trafikksituasjon) – altså det umiddelbart *relasjonelle*, noe Versland (2009) også antyder. Men, ved å se på dette forholdet i lys av samhandlingsbegrepet, fremtrer også andre faktorer som virker inn på den enkeltes handlinger. Det er den kontinuerlige *læringen* som skjer underveis, under enhver trafikal virksomhet. Det å møte en bil på veien, innebærer et læringsfragment, hvor det, gjerne lynraskt, skjer en *interaktiv relasjonell utveksling* av en rekke signaler *mellom* sjåførene. Det kan eksempelvis være tilpasning av egen avstand til den andre, tilpasning av hastighet og blending. Det skjer en vekselvirkende interaksjon, altså *samhandling*.

Samhandlingsfragmenter og underveislæring

Denne samhandlingen skjer som en kontinuerlig prosess, men kan brytes ned i

nyanserte samhandlingsfragmenter, eksempelvis tilpasning av avstand. Utvekslingen av en rekke simultane (flerfoldig og samtidige) signaler med handlingskonsekvenser bidrar til å utvikle trafikantens *erfaring* med å mestre trafikale forhold. Det skjer en læringsprosess. Poenget er at bevisstheten om denne læringsprosessen svekkes over tid, etter hvert som automatisering inntreffer. Det er uheldig fordi det svekker læringseffekten. Derfor er det nødvendig å bevisstgjøre eller vekke denne læringsprosessen igjen. En slik vekking må innarbeides under kjøreopplæringen – slik at trafikanten kan "vekke" seg selv etter hvert som ulike handlinger gradvis automatiseres. Det må med andre ord utvikles en bevissthet om underveislæringens eksistens og betydning av denne for selv-læring og erfaringsbygging. Dette må trenes, fordi det krever både oppmerksomhet og aktivt engasjement for å fange opp læringsfragmentene som oppstår i ulike trafikale samhandlingsprosesser. Et slikt fokus kan til og med svekke generell mestringsevne underveis, fordi det kan skape stress og uoppmerksomhet mot trafikkbildet.

Underveislæring og stress

Ferske sjåfører er gjerne bevisst og opplever denne underveislæringen, men som nevnt svekkes denne bevisstheten etter hvert som automatisering utvikles. Erfarne sjåfører kan imidlertid gjenoppleve dette i nye trafikale situasjoner eller ved skifte av kjøretøy. Et godt eksempel er hvis du for første gang skal kjøre bil i land med venstrekjøring. Her oppstår helt nye situasjoner og vil kreve høy grad av oppmerksomhet mot de fleste handlinger som tidligere var automatisert. En "omvendt" rundkjøring vil for eksempel kreve oppmerksomhet mot hvor de andre bilene kommer i fra, valg av fil og avkjøringsmønster, altså høy grad av bevisst fokus mot handlinger som tidligere var automatisert. Med andre ord blir en her bevisst på de mange simultane og samhandlingsorienterte læringsfragmentene, og en vil merke hvor krevende trafikal underveislæring egentlig er, og

hvor mye oppmerksomhet og engasjement dette krever. Dette vil bygge opp stressnivået, og kan medføre økt risiko og fare.

Refleksjon og trening av underveislæring

Mitt kjernepoeng er at denne formen for underveislæring, basert på bevisstheten om at dette skjer som en konsekvens av samhandlingsprosesser, må tydeliggjøres og øves i trafikkopplæringen. Refleksjon er stikkordet. Det kan skje både i teoriundervisningen og under den praktiske kjøreopplæringen. Imidlertid, for å øve simultansituasjoner, vil ny teknologi gjennom simulator og desk-top-trening trolig være gode hjelpemidler (Torgersen 2004). Samtidig dreier dette seg ikke bare om praktiske ferdigheter for mestring, men også en mental virksomhet gjennom bevissthet på fenomenet underveislæring og nødvendigheten av å reflektere over egne handlinger og erfaringer. Denne refleksjonen må skje både før, under og etter kjøring². Og, dette må "drilles" inn, gjennom opplæringen. Underveislæring knyttet til samhandlingsprosesser i trafikkopplæringen må derfor inn i læreplanene, både i skoleverket, lærerutdanningene og ved kjøreskolene.

Kilder:

- Dale, E. L. 1999. *Utdanning med pedagogisk profesjonalitet*. Oslo: Ad Notam Gyldendal.
- Torgersen, Glenn-Egil. 1998. Nye veier i Trafikkpedagogikk - et forsøk på å gi faget en strukturell ramme. *Trafikkskolen*, (2).
- Torgersen, Glenn-Egil. 2004. *Moderne undervisningsteknologi, læring og evaluering* [Invitert foreleser]. Veg- og Trafikkdagene; 07.09 - 08.09.
- Torgersen, Glenn-Egil & Trygve Steiro. 2009.



Glenn-Egil Torgersen er førstelektor i pedagogikk ved Forsvarets Høgskole ved Akershus festning, og forsker på læring og bruk av ny teknologi i risikoorganisasjoner. Han var på slutten av 90-tallet fagansvarlig for Trafikkpedagogikk-studiet ved Høgskolen i Østfold, og har senere bidratt i flere trafikk- og transportfaglige fora.



Ledelse, samhandling og opplæring i fleksible organisasjoner. Stjørdal: Læringsforlaget.

Versland, Lars. 2009. Samhandling – en "rød" tråd i trafikkopplæringen. *Trafikkskolen*, 28(2).

Noter

- ¹ "Trafikkpedagogikk er læren om formidling og evaluering av trafikkfaglige emner." (Torgersen 1998).
- ² Prinsipielt kan en slik tilnærming sammenliknes med Erling Lars Dales (bla 1999) kompetansenivåer, hvor personen (her trafikanten) må utvikle en bevissthet og en kompetanse for systematisk å bruke egne opplevelser og tidligere kunnskaper (i alle sine enheter) både for å vurdere øyeblikksituasjoner (situasjonsbevissthet) og for i etterkant å vurdere situasjonen (e).

«Trafikksikkerhetshåndboka» - i ny utgave!

Så er den kommet - boka som i tida framover blir en viktig kilde til kunnskap og et nyttig redskap for alle som arbeider for tryggere trafikk.



Rune Elvik står sentralt bak arbeidet med Trafikksikkerhetshåndboka, som ATL-medlemmer kan bestille til spesialpris.

V el åtte år etter forrige utgivelse foreligger nå den tredje utgaven av Transport-økonomisk institutts «Trafikksikkerhetshåndbok».

Boka omtaler og vurderer 124 forskjellige trafikksikkerhetstiltak.

Den er på 700 sider og dekker hele spekteret av tiltak som kan brukes for å redusere antallet trafikkulykker. Boka gir også opplysninger om skadegraden i disse ulykkene. Hovedkapitlene tar for seg overordnede virkemidler, vegutforming og vegutstyr, vedlikehold av vegene, trafikkregulering, kjøretøyteknikk og kjøretøykontroll. I tillegg omtales krav til førere og føreropplæring, trafikkopplæring, informasjon, kontrollvirksomhet og sanksjoner.

Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet har finansiert arbeidet med boka, som i slutten av januar ble overlevert til samferdselsminister Odd Einar Dørum. De to tidligere utgavene av boka ble utgitt i 1982 og 1989.

Sammenligning av tiltak

Hvert kapittel i boka er bygget opp etter samme lest: For hvert tiltak som beskrives blir det gitt opplysninger om hvilket problem tiltaket er ment å løse, dagens bruk av tiltaket i Norge, tiltakets virkning på ulykkene, virkningen på framkommelighet, virkning på miljøforhold og hva tiltaket koster og nyttekostnadsvurdering. Også formelle ansvarsforhold og saksgang ved innføring av tiltaket blir belyst. Ved at samme type opplysninger gis om alle tiltak, legger boka til rette for å sammeligne tiltakene.

Oppsummerer kunnskap

- Det er gjort mye forskning om trafikksikkerhetstiltak. Men mye av denne kunnskapen er dessverre vanskelig tilgjengelig for dem som trenger den. Dessuten er omfanget av forskningen så stort at det nesten er umulig å skaffe seg oversikt over alt sammen, sier

forskningsleder Rune Elvik som har hatt hovedansvaret for å utarbeide boka.

- I Trafikksikkerhetshåndboka har vi oppsummert resultatene av den forskning som er gjort i Norge og utlandet og presentert dem i en kompakt form som forhåpentligvis kan spare dem som har ansvaret for trafikksikkerhetstiltak i Norge for mye arbeid, sier Elvik.

- Det er fullstendig galt å si at man ikke vet hvordan antallet skadde og drepte i trafikken i Norge kan reduseres. Det finnes svært mange tiltak som kan bidra til dette. Men boka gir ingen oppskrift på hva man bør gjøre. Den er et oppslagsverk som skal kunne brukes av alle som har interesse for å bedre trafikksikkerheten, uansett hvilke tiltak de vil satse på. (Sikker på veien) ■

FORSIKRING TIL MEDLEMSPRIS

ATL utvider sitt forsikrings-tilbud til å omfatte motorvogn m.m.

Nå kan vi tilby medlemmene et komplett forsikringstilbud. I tillegg til yrkesskade-forsikring/personalgaranti for de ansatte, er tilbudet nå utvidet til å omfatte

- Bedriftsforsikring
- Næringsbyggforsikring
- Motorvognforsikring

Ta kontakt med nærmeste Gjensidige-kontor, og du får vite mer om hva medlemsfordelene innebærer for din trafikkskole. Du finner oss på 230 steder over hele landet.



i samarbeid med
GJENSIDIGE
<http://www.gjensidige.no>

T I D E N G Å R G J E N S I D I G E B E S T Å R

Nye veier i trafikkpedagogikk - et forsøk på å gi faget en strukturell ramme

av Høgskolelektor Glenn-Egil Torgersen Hærens forvaltningsskole

J eg ønsker i denne korte artikkelen å sette på dagsorden et fagfelt som etter min mening kan være et viktig redskap i kampen mot de høye ulykkestallene i trafikken. Gjennom tilpassede og effektive opplæringsmetoder i trafikkfaglige emner, kan trafikkforståelsen styrkes, og på denne måten være et middel til å redusere ulykker og farlig atferd i trafikken. Men, hvem - eller hvilket fag konsentrerer seg om dette formidlingsperspektivet; det er med andre ord aktuelt å stille følgende spørsmål:

Finnes det et fagfelt som forsøker å samle den omfattende erfaring som trafikkfaglige lærere, skolelærere, transportoffiserer i Forsvaret, trafikk- og samferdselsforskere og andre har?

Finnes det et fag som kan ivareta forskning- og utviklingsarbeid knyttet til tilrettelegging, formidling og evaluering i trafikkopplæring?

Finnes det et fag som kan være en kompetansekilde hvor lærere, foreldre, politikere og andre trafikkinteresserte kan hente trafikkpedagogisk kunnskap i fra?

Mitt svar på disse spørsmålene er faget trafikkpedagogikk - og, er det behov for et slikt fag?

Mangel på systematikk

Formidlingsaspektet knyttet til trafikkopplæringen har blitt ivaretatt av trafikkskoler, offentlige skoler, ulike forskningsinstitusjoner og interessegrupper, og ikke minst av foreldre i forbindelse med grunnleggende trafikkoppdragelse av sine barn. Men, de metoder som er brukt og de erfaringer som er gjort, har i liten grad blitt samlet, systematisert, etterprøvd, knyttet til og begrunnet i lys av pedagogisk teori eller andre relevante vitenskapelige fagdisipliner.

Med andre ord har det manglet et fag som har kunnet ivareta formidlingsperspektivet i trafikkopplæring på en mer systematisk og vitenskapelig måte. Dette til tross for at selve formidlingsprosessen og organiseringsstrategier av læring er et ankepunkt sett i forhold til om eleven har tilegnet seg det kompliserte lærestoff som samferdsel og trafikkforståelse, både i praksis og teori, innebærer. Dette pedagogiske ankepunktet vil sett i større perspektiv også være en sentral faktor i forbindelse med trafikksikkerhet og ulykkesforebyggende virksomhet.

Effektiv formidling og tilrettelegging av trafikkopplæringen - eller oppdragelse, fra ung til gammel, vil være et grunnleggende bidrag til bedre trafikkforståelse og tryggere trafikkatferd i det stadig mer kompliserte trafikkbilde som møter mennesket i det moderne samfunn.

Trafikkpedagogikk som et dynamisk fag

Det er derfor all grunn til å gi formidlingsaspektet i trafikkopplæring på alle nivå større oppmerksomhet, og det er i denne sammenheng jeg ønsker å se nærmere på begrepet Trafikkpedagogikk. Jeg vil forsøke å gi begrepet en faglig ramme med antydning om hvilke faglige strukturer eller kjennetegn dette faget bør ha - med håp om at dette kan styrke interessen for, og debatten om, trafikkpedagogiske problemstillinger, og ikke minst at dette igjen kan bidra til mer effektiv trafikkopplæring.

Imidlertid er det ikke mulig å presentere absolutte rammer og strukturer for dette faget - det er nemlig en grunnstruktur i faget - at det er dynamisk.

Trafikkpedagogikk, som et dynamisk fag, innebærer at de problemstillinger som faget behandler i stor grad vil være

avhengig av forskning og utvikling innen de mange tilgrensede fag som eksempelvis pedagogikk, sosiologi, psykologi og ikke minst konsekvenser av ny informasjonsteknologi knyttet til kjøretøy og generell samferdsel. Med andre ord sentrale støttefag og kontekstuelle forhold som bidrar med teorier og forklaringsmodeller knyttet til menneskets læringsprosess og hvilke nye mestringskrav som stilles til en trafikant i det teknologiserede samfunn. I tillegg foregår det kontinuerlig utvikling innen de mer tekniske fagene knyttet til kjøre- og trafikkopplæringen. Utvikling og forandring innen disse områdene må også få konsekvenser for trafikkpedagogikk som fagområde.

Trafikkpedagogikkens forskningsområder og faglige tyngdepunkt vil derfor stadig være i bevegelse. Men, det kan likevel være mulig å beskrive noen overordnede problemfelt som vil være av mer varig karakter, og disse vil da utgjøre fagets kjennetegn. Før vi beskriver de faglige kjennetegn vil det imidlertid være naturlig å formulere fagets hovedmål og hvilken funksjon faget bør ha.

Trafikkpedagogikkens mål og funksjon

Trafikkpedagogikk vil være et sammensatt fag, med mange funksjoner. Likevel tror jeg følgende overordnede målformulering kan være dekkende for faget:

Trafikkpedagogikk skal utvikle og gi grunnleggende kompetanse innen formidlings-, evaluerings- og opplæringsaspektet i trafikkopplæringen og trafikkoppdragelsen på alle nivå

Trafikkpedagogikk skal være et redskap til å forebygge ulykker gjennom kunnskap om effektiviteten av de formidlings- og opplæringsmetoder som brukes i trafikkopplæringen på alle nivå. Fagets overordnede funksjon kan derfor formuleres

som følger:

Trafikkpedagogikk skal være et redskap til å gjøre trafikkopplæringen bedre med hensyn til selve læringsprosessen. Gjennom dette kan bedre trafikkforståelse og større trafikkikkerhet oppnås blant samfunnets trafikanter.

Hvis vi samler oss om, og tar utgangspunkt i målsetningen og funksjonen, kan vi gi trafikkpedagogikk følgende korte definisjon:

Trafikkpedagogikk er læren om formidling og evaluering av trafikkfaglige emner.

Selve ordet trafikkpedagogikk, kan i likhet med mange andre pedagogiske disipliner forkortes til traf.ped.

Faglige tyngdepunkt i traf.ped

Traf.ped. har sin kjerne i formidlingsproblematikk og hvilken funksjon og effektivitet en bestemt innlæringsmetode har tilknyttet en bestemt målgruppe/individ og trafikkaglig emne/spørsmål. Altså, om undervisningsmetoden virker, at eleven lærer - dvs. om opplæringen faktisk bidrar til bedre trafikkforståelse og bedre trafikkatferd, større trafikkikkerhet generelt og færre ulykker spesielt. Med andre ord vil traf.ped ikke bare beskjefte seg med formidlingsmetodikk, men også evalueringsproblematikk. Det kan i denne sammenheng f.eks. være utvikling av bedre og effektive testmetoder i kjøreopplæringen, utvikling av nye prøveformer som tester eleven på flere områder enn i dag. Samtidig blir det viktig å utvikle metoder for å vurdere hvor godt disse testene igjen er dvs. forskning omkring evalueringsmetodenes dekningsgrad og ikke minst virkningsgraden over tid (fremtidige effekter av både opplæring og testing)

Men, hvis vi ikke skal gå i klassiske pedagogiske feller og

tro at læring bare er en funksjon av innlæringsmetode, må vi se både formidlingsprosessen og testmetodikken i et større perspektiv, hvor individets omgivelser trekkes inn som sentrale faktorer knyttet til lærings- og oppdragelseprosessen. Traf.ped. kan med andre ord bli et omfattende og uoversiktlig fagområde.

Som et forsøk på å samle dette faget vil jeg derfor på en konkret måte vise til aktuelle faglige spørsmål som traf.ped. bør beskjeftige seg med sett i lys av hovedmålet. Hensikten i denne sammenheng er bare å antyde en strukturell ramme - som et utgangspunkt for videre debatt og systematisering i forbindelse med oppbyggingen av traf.ped. som et sentralt fagfelt.

Traf.ped. bør ihvertfall utvikle og kunne tilby vitenskapelig begrunnet kunnskap innen:

1. Generell trafikkmetodikk

Utvikle kompetanse innen følgende problemfelt som eksempelvis:

- hvordan bør undervisningen organiseres og tilrettelegges?
• hvilke undervisningsmetoder passer best avhengig av mål, emne og alder?
• hvordan skal vi evaluere læringseffekten?
• hvordan skal vi forstå læringsbegrepet i trafikkopplæringen?
• hvordan kan film og andre IT-medier være til hjelp i trafikkopplæringen,
• hvordan skal disse mediene brukes slik læringseffekten blir best mulig?
• hvordan motivere for trafikkopplæring?
• hvordan utvikle holdninger blant barn, unge og voksne?
• hvordan kan trafikkemner tilpasses inn i andre fag i skolen (førskole, grunnskole, videregående skole, lærerutdanning)

2.Spesifikk trafikkmetodikk

Utvikle kompetanse innen eksempelvis:

- migrasjonspedagogiske spørsmål knyttet til trafikk - hvordan ser trafikken ut i andre verdensdeler, hvordan er kjørerkulturen? - hvordan undervise norske

barn og unge i dette, og hvordan undervise -innvandrere i norske trafikkforhold?

- spesialpedagogiske spørsmål - hvilke hjelpemidler har funksjonshemmede i trafikken - hvordan lære opp funksjonshemmede barn, unge og voksne i trafikk?
• sosialpedagogiske spørsmål - kan føreropplæringen bli bedre, øves elevene på ny teknologi knyttet til kjøreopplæring (eks. mestringsøvelser på samtidig stimulumangfold: mobiltelefon, høy musikk, komplisert trafikkbilde, mange passasjerer) - hva kan skolen og andre gjøre for å endre atferd knyttet til rusmidler i trafikken? - forurenser trafikken, hva kan vi gjøre?

3. Faglig metakompetanse

Utvikling av faglig identitet og forskningsmetodiske strategier som er tilpasset problemområdene i traf.ped. Til dette hører også utvikling av effektive test- og evalueringmetoder knyttet til f.eks. kjøreopplæringen.

4. Læreplanteori

Analyse av læreplaner i forbindelse med trafikkopplæring i ulike institusjoner. Utvikle strategier for hvordan planer kan være et redskap i trafikkopplæringen

5. Trafikkpedagogisk psykologi

Utvikle kunnskap om hvordan trafikkforståelsen utvikler seg med alderen, og hvilke konsekvenser dette får for valg av undervisningsmetode og tilretteleggelse av læring. I denne sammenheng vil nyere kognitiv teori, nevropsykologi og kognitiv pedagogikk være sentrale støttfag.

6. Nettverkkompetanse

Utvikle oversikt over den trafikkopplæring som foregår nasjonalt og internasjonalt, og initiere til trafikkfaglige nettverk for å samordne innsats, kompetanse og tiltak.

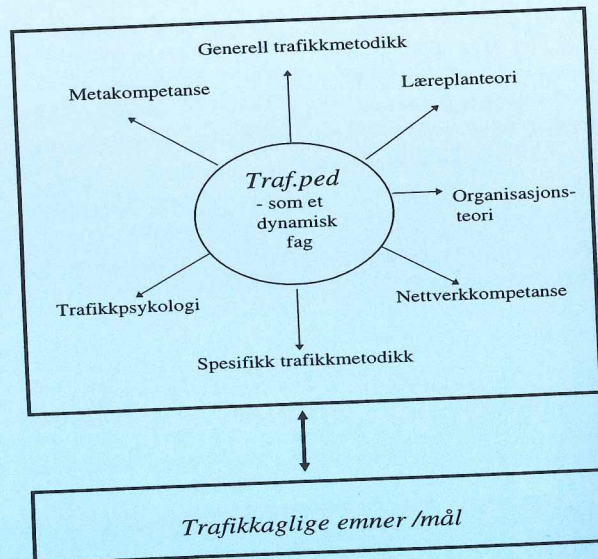
7. Organisasjonsteori

Utvikle kompetanse innen lederskap, organisasjonsutvikling og samarbeidsmetoder i trafikk/samferdselsbransjen. Dette vil være et viktig trekk for effektivisering av både institusjonene som organisasjon, og ikke minst knyttet til organisering av opplæring. Utvikle lederkompetanse vil også være viktig i forbindelse med nye krav til ledere i trafikketater.

Ettersom traf.ped. har sin kjerne i formidling og tilrettelegging av trafikkfaglige emner, forutsettes det god kjennskap til trafikkfaget. Sagt med andre ord, vil metode og faglige emner være sterkt knyttet til hverandre i trafikkpedagogikk.

skal arbeide med disse spørsmålene profesjonelt. Det er også spørsmål og trafikkpedagogikk skal bli en profesjonsutdanning, bare et kortere kurstilbud eller hvor stor tyngde faget skal få i den formelle trafikkopplæringen ved de ulike utdanningsinstitusjonene.

I denne sammenheng vil jeg avslutningsvis nevne at Trafikkskolene i Østfold i samarbeid med Høgskolen i Østfold har tilbud om et halvårsstudium i trafikkpedagogikk, og det er i ferd med å utvikle seg et trafikkpedagogisk miljø med



Figur. Trafikkpedagogikkens faglige tyngdepunkt

Som figuren viser har traf.ped. i denne modellen syv sentrale problemfelt eller faglige tyngdepunkt, alle med utgangspunkt i fagets grunnstruktur og målsetning. Disse problemfeltene er hverandre avhengige, og det er ingen klar grense mellom dem.

Traf.ped. i startfasen

Selv om trafikkpedagogikk teoretisk sett lar seg organisere som et fagområde med tilhørende strukturelle rammer, er det fortsatt mange praktiske problemer som hindrer faget i å utvikle seg. Blant annet er det spørsmål om hvilke institusjoner som skal få ansvaret for dette faget og ikke minst hvem som

utgangspunkt i dette kurset. Det er også her drøftet et ingeniørstudium i trafikkpedagogikk (3-årig), som da vil være en profesjonsutdanning, men det forestår mange uklare forhold knyttet til akkurat dette tilbudet.

Med andre ord er faget traf.ped. bare i startfasen, men faget tvinger seg utvilsomt frem som en nødvendighet for å styrke trafikkopplæringen som demest trafikkisikkerhet.

For å åpne nye veier og for å få fart på dette faget kreves det imidlertid en bred debatt, både om fagets natur, dets funksjon og muligheter. Mitt håp er at flere etterhvert deltar i dette utviklingsarbeidet. ■



Word search grid with various words hidden horizontally, vertically, and diagonally.

PREMIEVINNERE FRA NR. 1/98: Sigmund Holgersen, Steinsnesveien 11, 5500 Haugesund Odd Langbråten, Gransbråten 21, 2750 Gran

Form for prize winners: NAVN, ADRESSE, POSTNR./STED, Besvarelsen sendes ATL, postboks 144 Manglerud, 0612 Oslo

