

## **Referater fra debattforum den 27. oktober på konferansen Norsk føreropplæring i svevet – hvor lander vi?**

### **Skoletilsyn – veiledning eller kontroll**

### **debattledere: Ann Kristin Thomte og Per Gunnar Veltun**

Kort referat av hovedpunkt i debatten fredag 27. oktober 2006

Under debatten, som mer enn 25 personer var til stede under og de fleste av deltok i, kom det fram at det både fra trafikkskolenes og vegvesenets side var ønske om tilsyn med trafikkskolenes virksomhet.

Trafikklærerne gav uttrykk for at det var ønskelig med tilsyn for å

- unngå at skoler driver i strid med forskriften
- sikre like vilkår

De la vekt på at

- tilsynet tar tak i det vesentlige og ikke fester seg ved mindre viktige forhold/bagateller
- etaten ikke lar ulovlige forhold de angivelig vet om få fortsette uten å bli tatt tak i

Det ble også gitt uttrykk for behov for pedagogisk veiledning, enten fra etaten eller på annen måte.

Etatens folk gav uttrykk for

- interesse for å drive tilsynsarbeid
- ønske om kontinuitet i dette
- frustrasjon over at dette arbeidet ofte blir en salderingspost som ofte må vike for "viktigere" oppgaver og i perioder derfor blir liggende dødt

Fra vegvesenet ble det også informert om at det i tida framover vil bli betydelig satsing på tilsyn, men at ren pedagogisk veiledning ikke vil være en kontinuerlig oppgave for etaten.

## Den optimale førerprøven debattleder: Bente Skjetne

**Tilstede:** Totalt 31 stk. Alle var ansatt i Statens vegvesen unntatt to som var trafikklærere

Debattleder startet med en kort innledning om hvor viktig ”merkedag” førerprøvedagen var for kandidatene. De fleste husker denne dagen i detalj uansett resultat og når prøven ble gjennomført. Gjennomføringen av førerprøven, med en sensor, har ikke blitt endret på mange år. Dette til tross for at vi nå har verdens beste kjøreopplæring og et større trusselbilde, med mer aggressive kandidater og muligheter for bestikkelser. Er det mulig å måle kandidatens selvinnsikt og refleksjon? Ulikhet i rutiner på de forskjellige trafikkstasjonene rundt om i landet ble også kommentert. Vi hadde kun fokus på den praktiske førerprøven.

Etter en svært aktiv og spennende debatt med mange gode innspill fra deltakerne, kom vi frem til følgende viktige punkter å jobbe videre med:

- **Sensorkurs:**  
Gjeninnføre sensor kurs – for nyansatte og for de som har fungert en stund i yrket. Dette vil styrke motivasjonen og øke kvaliteten på den jobben som gjøres. Oppdatering hvert 5. år.
- **Årlige seminar:**  
Arrangere årlige seminarer hvor alle sensorene i landet samles til erfaringsutveksling og faglig påfyll.
- **Samkjøring:**  
Gjennomføre regelmessig samkjøring på trafikkstasjonene. Etablere gode rutiner som kan benyttes på de ulike stedene. Tema som stadig må diskuteres er; hvordan skrive gode og korrekte kommentarer på vurderingsskjema, hvordan skape god forståelse for hvorfor kandidaten stryker, faglige krav til praktisk kjøring og hvordan sette score, hva skal kandidaten kunne, hvordan bli mest mulig lik med de ulike forutsetningene som finnes, osv. Jfr. tottrinns godkjenning.
- **Fadderordning:**  
Etablere fadderordninger for nyansatte – med et faglig og sosialt oppfølgingsopplegg som er likt på de ulike trafikkstasjonene.
- **Førerprøve der du bor:**  
Gjeninnføre krav om oppkjøring i det distriktet du er bosatt i.
- **Hva måler vi på førerprøven:**  
Får vi målt det som skal måles i en førerprøve. Bør de fleste førerprøver gjennomføres på landevegen, der det er mest alvorlige ulykker?
  - Etablere enhetlige rutiner i etaten i forbindelse med gjennomføring av førerprøver.
  - Sjekke at alle papirer er i orden før en møter kandidaten – hindrer at sensor må løpe ut av bilen etter oppstart av førerprøven
  - Møte kandidaten inne på trafikkstasjonen før førerprøven for å etablere en god atmosfære før kjøringen starter
  - Oppfordre trafikklærer til å bli med under førerprøven.

- **Hvem avgjør resultatet:**  
Er det riktig at bare sensor skal avgjøre resultatet på en førerprøve? Innføre et system hvor både sensor og trafikklærer vurderer prøven, men hvor sensor har avgjørende myndighet ved uenighet. Dette er vanlig ved muntlige eksamener og ved svenneprøven.
- **Faglig samarbeid mellom sensorer/trafikklærere:**  
Utvikle større faglig samarbeid mellom sensorer og trafikklærere for å nå målene i den nye læreplanen. Dette vil bli enklere når tilsynsfunksjonen blir regionalisert og flyttet ut fra trafikkestasjonene. Trafikkestasjonene kan i større grad drive pedagogisk veiledning og ha god dialog med bransjen. Vi har felles mål!
- **Obligatorisk kjøretest ved trafikkskolen:**  
Gjeninnføre kjøretest ved trafikkskolene. Noen hevdet at de tekniske ferdighetene og observasjonsteknikk hos kandidatene var for dårlige. Eleven må i større grad være med å stryke seg selv, noe som er i tråd med nye læreplaner.
- **Stabile og trygge datasystemer:**  
Sørge for funksjonelle og effektive datasystemer både for etaten og bransjen som skal benytte de ulike systemene. Mange klager på trege og ineffektive systemer med mye ventetid og lite fleksibilitet

**Yrkespedagogiske prinsipper som basis i trafikklærerutdanningen**  
**debattleder: Knut Alfred Myren**

Presentasjonsrunde i gruppa!

TPS-studier. Knut Alfred informerte kort om TPS. Studiet er spesielt tilrettelagt yrkeslærere. Studiet foregår med helgesamlinger bestående av forelesninger og gruppearbeid. Studentene skal ta utgangspunkt i egne erfaringer fra evt. skole eller bedrift.

- Studentene må være delaktige og kan på denne måten påvirke innholder av studie!
- Viktig i lærerrollen: Hva er det vi gjør/praktiserer? Bevisstgjøring!
- Erfaringslæring: deltagerne kom med innspill og synspunkter på emnet.
- Opplevelsesorientering
- Problemorientering: Viktig at studentene presenterer en oppgave med læringsbehov.

- Yrkes-/praksisorientering:
  1. Yrket, Hvordan utøves yrket?
  2. Læringsmål,
  3. Kunnskaper,
  4. Ferdigheter,
  5. Holdinger
  6. Læreforutsetninger.
  7. Arbeidsmåter
  8. Kompetanse
  9. Evaluering

Gruppen diskuterte temaene og det var stor interesse for videreutdanning av trafikkklærere /sensorer som diskusjonsgruppen besto av.

### **Nordisk samarbeid – konvertering til norsk trafikkklærer debattleder Geir Cato Kristiansen**

Tilstede under debatten:

Til sammen 14 deltakere. En fra HiNT, en sensor fra Statens Vegvesen, en fra vegdirektoratet, resten trafikkklærere.

Debatten ble innledet med et spørsmål:

”Norge i svevet – kan Norden være med å bidra?”

- Deltakerne fikk 5 minutter til å skrive stikkord rundt spørsmålet
- Deretter 5 minutter til å bli kjent og dele synspunkter med hverandre

Deretter var debatten i gang...

Debattleder kom med svært få innspill etter denne seansen, da debatt deltakerne selv tok ordet og kom med stadige innspill hvor debatten hele tiden utviklet seg i riktig retning. Debattleders arbeid underveis bestod kun av å styre hvem som skulle få ordet. Tiden gikk veldig fort, plutselig var klokken ”slagen”.

#### **Vegen videre:**

Gruppens felles innspill til de viktigste tiltakene ble som følger;

1. NTU bør fortsette sitt arbeid for å danne en felles, nordisk høyskole
2. Evt. flere høyskoler i Norge for å unngå behov for utenlandsstudier
3. Noe bra i Sverige og Danmark som kan overføres til Norge, bl.a praksistid som trafikkklærer under utdannelsen
4. Det må være like regler (tid og arbeidskrav) for konvertering til norsk godkjenning for studenter med samme bakgrunn fra utlandet, dette er svært ulikt i dag!
5. Hvordan skal en dansk/svensk trafikkklærer med norsk godkjenning komme seg videre til bachelorgrad i det norske høyskolesystemet?

6. Hvilke fremtidsplaner har Sverige og Danmark for trafikklærerutdanning?
7. Hvorfor ikke legge trafikklærerutdanningen inn i vanlig 3-årig lærerhøyskole, med spesialfelt – trafikk?
8. Kan hver lærer arbeide på sitt "spesialfelt", eller må alle undervise i alle trinn?

Gruppen konkluderte med at slike debatter var minst like viktig og fruktbart som foredrag i store konferansesaler. Alle i gruppen syntes de fikk delta og ble aktivisert på en mer spennende og utfordrende måte ved en slik debatt enn andre konferanseformer.

### **Utfordringer i føreropplæringen for de tunge førerkortklassene** **debattleder: Cato Rød**

#### **Veiledningstime trinn 2, ved utvidelse fra C til CE:**

Påstand: Det er en utfordring å få veiledningstime trinn 2 på CE til å bli meningsfull.

Mulige årsaker?

- Veiledningstimene kjøres som vanlig kjøretime og føres som veiledningstime i opplæringskortet.
- Er målene for veiledningstimene i C og CE for like?
- Blir hengeren tatt med for tidlig i forhold til intensjonene i læreplanen? Det vil føre til at veiledningstimene kommer tett og derfor oppleves som meningsløse.

Det er læreplanens intensjon at eleven skal kjøre ferdig C delen for deretter å starte opplæring på CE.

Hvis dette følges vil CE opplæringen bli på et "nytt" kjøretøy, og veiledningstimen oppleves mer naturlig.

Det ble hevdet at det er mer kostnadseffektivt å ta med hengeren så tidlig som mulig i opplæringen, slik mange alltid har gjort. Enkelte, bl.a. fra sensorkorpset hevdet at kjøringen med et C-kjøretøy da ble veldig vogntogpreget, med bl.a. store svinger til tross for at hengeren ikke var påkoblet.

#### **Utdanningen av tungbillærere.**

Trafikkskolebransjen gav uttrykk for:

- Det må ses nærmere på hvilke kurs som gir studiepoeng, da mange lærere mangler studiepoeng/ studiekompetanse, men har mange kurs som har relevans til yrket.
- Det er ønskelig med en type læreguttordning, hvor mye av opplæringen skjer i egen bedrift. Dette gjør at skolene kan velge kandidater selv, kvalitetssikring av egnethet, og eksisterende erfaring og kompetanse overføres/ videreføres.
- Det er mange som mener at kravet om trafikklærerutdanning kl. B i bunn er unødvendig. Det er lite sannsynlig at aktuelle yrkessjåfører som kan tenke seg

inn i læreryrket, bryter opp fra det etablerte og begynner på en treårig på høyskole.

- Det er ønskelig å se på og vurdere den tidligere ettårige faglærerutdanning.

HINT gav uttrykk for:

- HINT har behov for å få dokumentert behovet for tungbillærere i fremtiden for å argumentere for utvidelse av antall studenter til opptak.
- Det er viktig å se på rekrutteringsgrunnlaget i forhold til behovet.
- Skal en tungbillærer vær praktiker eller akademiker?
- Kan dagens krav fra myndighetene reduseres/ endres?
- Det er ønskelig å gå bort fra kravet om trafikklærerutdanning kl. B. Ikke for å senke kvaliteten, men endre løpet.
- Er det et tilbakeskritt å utdanne instruktører? Kan man da se for seg et videre løp hvor instruktøren forplikter seg til videre og etterutdanning.
- HINT er ikke tilhenger av "mindre" krav til utdanning, men ønsker å se på utdanningsløpet. Det er gjort noen betraktninger om et videre løp med fagbrev i bunn.
- HINT har begynt på en behovsanalyse, men ønsker innspill fra bransjen på utdanningsløpet.

Statens vegvesen ga uttrykk for:

- Bransjen må gi innspill på hvilken bakgrunn og hvor omfattende utdanning de mener den fremtidige tungbillæreren skal ha.
- Ønsker bransjen en modulbasert utdanning?
- Det er vesentlig at kravet til kvalitet ikke senkes, men isteden strekke utdanningen over lengre tid. Dette kan gjøre utdanningen attraktiv for en bredere gruppe.

### **Rekruttering til transportyrket**

Innspill om rekruttering til transportyrket: Hvis videregående utdanning innen transportfag kunne tilrettelegges slik at det ga studiekompetanse, ville dette kunne gi økt rekruttering.

Mange unge ser for seg ytterligere utdanning senere, og studiekompetanse vil derfor være attraktivt.

## Undervisning og/ eller veiledning, når og hvor? Debattleder Asgeir Støylen

Det var ca. 30 deltakere i debattgruppen.

### **Drøfting**

Etter en kort presentasjonsrunde, klargjorde debattleder for gruppen at hensikten var å drøfte begrepene veiledning og undervisning i føreropplæringen, for deretter å komme med konkrete forslag til tiltak omkring dette temaet som Forum for Trafikkpedagogikk kunne ta med seg i sitt videre arbeid.

Asgeir innledet debatten med å sitere Søren Kierkegaards "Om å veilede" som var gjengitt i innledningen til læreplanene for alle førerkortklassene. Han definerte veiledning som "å legge til rette for refleksjon", og trakk opp et skille mellom veiledning på det personlige og på det faglige plan.

Asgeir stilte så spørsmålet til gruppen: "Hvor i læreplanen skal veiledning benyttes"? Gruppen drøftet dette parvis. Drøftingen ble deretter oppsummert i plenum. Det kom frem at veiledning skulle anvendes ved gjennomføring av veiledningstimen.. Det kom ikke frem andre klare og konkrete eksempler fra gruppen på andre områder av læreplanen hvor dette var å oppfatte som et krav.

Debattleder oppsummerte innspillene, og fylte på med noen refleksjoner. Veiledning måtte ses i sammenheng med kompetansebegrepet (trafikal kompetanse) som var brukt i læreplanen klasse B. Elevene skulle tilegne seg en helhetlig kompetanse ved å utvikle seg på flere kompetanseområder, og veiledning var en måte å gå frem på for å hjelpe elevene i denne prosessen. Han trakk frem eksempler fra læreplanen på områder hvor veiledning bør benyttes og hvor det kan benyttes.

Et hovedtrekk som gikk igjen i kommentarene og drøftingene var usikkerhet knyttet til hva begrepene veiledning og undervisning egentlig stod for. Begrepene ikke var helt entydige i den pedagogiske litteraturen, og det var derfor ikke helt enkelt å få skikkelig "tak" på hva dette innebar i praksis. Drøftingen gikk så over til å dreie seg om hvilke tiltak gruppen så for seg for å bedre dette. Drøftingen ble gjennomført først parvis, så i plenum.

### **Tiltaksforslag**

Forslagene som fremkom i plenum, kan oppsummeres i 3 tiltak:

1. Det var ikke alltid like enkelt å få fatt i hva som menes med bruk av veiledning og problemorienterte arbeidsmåter, fordi det var ingen som hadde vist frem noen eksempler på hvordan dette kunne gjøres. Det ble derfor foreslått at det ble utarbeidet en liten video med noen gode eksempler (best practice) på anvendelse i praktiske undervisningssituasjoner. Et alternativ var å arrangere demonstrasjonskurs, hvor noen gjennomførte reell undervisning som andre lærere kunne observere.
2. Kurs (etter- og videreutdanning) må tilbys. Det kom frem at det var viktig å få en begrepsavklaring og en felles begrepsforståelse både blant lærere og

sensorer. Slike kurs kunne/burde inneholde eksempler fra praktisk undervisning (gode øvingsbilder, referentens anmerkning).

3. Det var enighet om at slike arbeidsmåter krevde mye øving dersom en skulle lykkes. Mange uttrykte derfor et behov for mer individuell og personlig oppfølging av kvalifiserte "veiledere" som kunne hjelpe lærere videre i arbeidet.

Avslutningsvis kom det frem kritikk av rapporten "Play Mobil". Den burde ikke vært laget, i alle fall ikke på det tidspunkt den ble skrevet. Den ble av mange oppfattet veldig negativt, og gav ikke inspirasjon til videre utvikling, snarere førte den til en slags "Oppgittethet" blant mange lærere. (Det er uvisst hvor representative disse uttalelsene var for gruppen som sådan, da de kom mot slutten av debatten og kun noen få tok ordet, referentens anmerkning).

### **Trafikkopplæring i det offentlige skoleverket** **debattleder Ståle Lødemel**

#### **Generelt tema – nær halve tiden ble brukt her**

1. Samferdselsdepartementet (ved Marthe Lillehagen) står bak et prosjekt om trafikkopplæring i distriktet. Prosjektet pågår nå på 6 ulike steder i landet, og Firda vgs er blant disse. Herfra (ved Jan Bjørlo) fikk vi høre hvordan ungdomstrinnet i samarbeid med videregående skole gjennomføre trinn 1 og føreropplæring klasse B. Firda-modellen er opplæring organisert av skoleverket tuftet på gjensidig forpliktende lærings- og øvingsavtaler mellom skoler, elever og ledsagere.
  - a. Deltakerne forventet at prosjektet kan generere data om tiltak for lettere tilgang på trafikkopplæring, redusert skoletimefravær og færre ulykker etter endt opplæring. Dette prosjektet bør settes på dagsorden ved senere konferanser.

#### **Andre tema**

##### **Trafikkopplæring - trinn 1**

1. Kunnskapsløftet og trafikalt grunnkurs versus Trafikkopplæringsforskriften og trafikalt grunnkurs.
  - a. Hvordan kan ulike læreplanverdener og ulike skoleslag tilby et helhetlig og samlet opplæringstilbud for førerkorteleven?
2. Muligheten for å bruke skolelærere i trafikkskolenes gjennomføring av trinn 1
  - a. Hvordan bør og kan offentlige og private skoler utveksle lærekrefter seg i mellom – f. eks sammen på mørkekjøringskurset?
3. Trafikalt grunnkurs som grunnlag for trafikale dannelsesopplæring
  - a. Hvordan påvirkes/formes den trafikale dannelsen av arrangør- eller lærervalg?
4. Trafikalt grunnkurs som førerforberedelse



- a. Hvordan påvirkes de førerforberedende kunnskaper og holdninger av arrangør- eller lærervalg?

### **Trafikkopplæring – førerkort klasse B**

1. Kunnskapsløftet og føreropplæring klasse B
  - a. Hvordan kan det nasjonale valgfaget for trafikk- og bilføreropplæring videreføres i kunnskapsløftet?
  - b. Hvordan kan kunnskapsløftet bidra til bedre trafikk- og føreropplæring?

### **Trafikkopplæring – førerkort klasse M 146 - moped**

1. Offentlig skole i konkurranse med private
  - a. Deltakelse på ulike økonomiske vilkår og konkurranse på pris
  - b. Ulike tilsynsvilkår og konkurranse på ulikt faglig innhold og ulike formkrav
  - c. Lærerutdanning for klasse M 146

Ut fra det over vil debattlederen råde forum for trafikkpedagogikk til å følge opp tema ved en passende anledning. Hovedtema kan knyttes til Trinn 1 og feltene *trafikal dannelse* og *førerrettet trafikkopplæring i henholdsvis privat og offentlig skole*. Erfaringsdeling og statusbeskrivelser kan bidra til å belyse sterke og svake sider ved dagens organisering med gjennomføring i ulike skoleslag og læringstradisjoner. Dette kan i sin tur danne grunnlag for å ta overordnede grep med sikte på å implementere Nullvisjonen og TrOp-læreplan for trinn 1 med Kunnskapsløftet og skoleverkets egne operative læreplaner.

### **Trafikklærerutdanning, en reell kompetanseheving eller bløff?** **debattleder Stein Olsen**

#### **Tilstede i gruppen for å diskutere tema:**

To 2. års studenter ved trafikklærerutdanningen, 3 ansatte ved trafikklærerutdanningen, en nytilsatt representant fra vegdirektoratet og en trafikklærer.

#### **Innledning:**

Høsten 2003 ble Statens trafikklærerskole etablert som egen avdeling ved Høgskolen i Nord-Trøndelag. Dette innebar formelt sett at utdanningen ble hevet fra en ett - årig opplæring på videregående nivå til en 2-årig høgskoleutdanning som fører frem til den akademiske graden høgskolekandidat som trafikklærer.

#### **Studieplan for 2-årig høgskoleutdanning av trafikklærere.**

- Trafikklærerutdanningen er tradisjonelt en praktisk rettet yrkesutdanning som må videreføres på høgskolenivå.
- Egenart og fagprofil  
Trafikklærerutdanningens egenart er tverrfaglighet, tett integrering mellom teori og praksis, omfattende studentansvar og trening ved egen øvingskole.
- Yrkes - og profesjonsutdanning. Det 2-årige studie tar primært sikte på å dekke behovet for trafikklærere i Norge. Med sitt innhold og nivå vil utdanningen også kunne bli et attraktivt tilbud til flere søkergrupper i utdanningsmarkedet.

- Trafikklærerutdanningen skal legge til rette for at studentene kan tilegne seg perspektiv på forholdet mellom menneske, samfunn og miljø og moderne vegtrafikk både nasjonalt og internasjonalt. Dette vil involvere personlige egenskaper, og trafikklærerutdanningen vil derfor legge vekt på å øve opp evne til kritisk sjølvurdering og god selvinnsikt.
- **En påstand mange har kommet med:** Gode lærere er en forutsetning for en god skole. For 100 år siden sa Arne Garborg følgende: "Det hjelper korkje med timeplaner eller instruksar eller nokon ting, det som gjer skolen til det den er, er læraren"

**Ut fra gruppediskusjonen kan det bli aktuelt å diskutere følgende tema ved en senere anledning:**

1. Stiller bransjen de riktige kompetansekrav ved ansettelse?
2. Har høgskoleutdanningen et relevant og yrkesforberedende faglig innhold?
3. Har dagens ordning med øvingsskole og hospitering bidratt til yrkeskontakt og tilstrekkelig yrkespraksis i trafikklærerutdanningen?

### **Hva bør Forum for trafikpedagogikk bruke ressurser på i framtiden?**

Forum for trafikpedagogikk må bidra med å skape møteplasser for de ulike aktører som jobber med føreropplæring på alle nivå. Spesielt ble det fremhevet at det må skapes møteplasser for trafikklærere og sensorer.

### **Utfordringer i føreropplæringen klasse B** **debattleder Jan Anker Goli**

For mange lærere har ikke satt seg godt nok inn i de nye læreplanene. Mange av del eldre garde som bare har få år igjen i sinn yrkeskarriere har feil innstilling.

- Dette er for moderne, vi fortsetter som vi alltid har gjort.
- Læreplanene er for krevende

Det er vanskelig å få snudd oppfatningen til disse lærerne. En av deltagerne i forsamlingen mente at Vegdirektoratet har kan bli skyld i at disse lærerne faller i nedslaget. Når planene ble satt ut i livet "skjøv" de oss bare utfor overrennet uten å ha gitt oss trening. I tillegg gav de os ekstra fart. Som en som ikke drev med trafikkopplæring mente han at det ikke er rart at eldre lærere er skeptiske og fortsetter med det de kan.

Debatten dreide retning til hvordan en skulle få elever til å ta teorikurs i tillegg til Trafikalt Grunnkurs. Mange mente at ideen om å ha emnedeler tilpasset trinn 2 og trinn 3 var god. Men lettere å få gjennomført på større steder enn mindre.

En må bruke "nye" positive ord på å få elevene med på teoridelene. Eksempler som emnedeler, innledning til kjøring ble nevnt, selv om noen mente vi skulle kalle en spade en spade.

I fremtiden bør FTP prøve å få til Trafikalt Grunnkurs med påbyggingsdeler til trinn 2 og 3

Kursing i flerkulturell problemstillinger

Erfarings deling på seminarer eventuelt database

Gjennomføre et trafikalt grunnkurs med elever, hvor lærere kan få en demonstrasjon. Slik som det ble gjort ved innføring av trafikksikkerhetspakken. Gjerne at flere kursholdere viser forskjellige måter å gjennomføre på.

Vi som trafikklærere kan også trenge demonstrasjoner på samme linje som våre elever enkelte ganger trenger det.

### **Testing, førerprøver og evalueringsteori**

#### **debattleder: Arild Røkås**

Problemstillingen som debatten tok utgangspunkt i var følgende:

Er ny føreropplæring den optimale metode for sikring av kunnskaper/ferdigheter ved:

- evaluering/testing av eleven ( tidspunkt, metode)
- førerprøven (tidspunkt, innhold, avvikling)

Debattgruppen diskuterte vidt til å begynne med og noen av innspillene var følgende:

- Info om førerprøven til elever er viktig
- Førerprøven er ikke endret etter ny læreplan?
- Markedsføre veiledningstimene til ledsagere
- Det burde settes en minimum tidsramme for gjennomføring av opplæringen
- Trygghet for kandidaten skapes de første 5 min. ved møte av sensor

Når det gjelder veiledningstimene viste debatten at deltagerne var enige om at veiledningstimene krever god kompetanse av trafikklæreren og at det må legges til rette slik at kompetansen er tilgjengelig for trafikklæreren.

I forhold til førerprøven ble en av diskusjonene om den var til rett tid.

Et forslag var at den praktiske prøven burde komme etter trinn 3 for å sikre rett kompetanse på eleven før trinn 4 i opplæringen.

For sikring av best mulig praktisk førerprøve var debatt deltakerne enige om at samkjøring mellom sensorene er helt nødvendig.

## Utfordringer i MC-opplæringen debattleder: Morten Fransrud

Debattgruppen hadde 34 deltagere

Gruppen leste først igjennom et leserinnlegg fra en nettside. Leserinnlegget tok for seg en dårlig opplæring fra en skole med intensivkurs og en stormende ros til annen skole som gjennomførte sikkerhetskurs i presis teknikk. Det fremkom følgende meningsytringer:

- Vi må holde fokus på de gode eksemplene og løfte dem frem i lyset.
- Intensivkurs er en dårlig løsning
- Vi må vite mer, få en status på hvordan det egentlig står til. De fleste mener noe, men vi vet for lite. Snitt timetall, antall førerprøver i de forskjellige klassene, hvor langt er læreren kommet i sitt arbeid med lærerplanen.
- NMCU ønsket svar på om antall timer var økt og i så fall hvor mye. Dette kunne det ikke gis et valid svar på siden det mangler fakta.
- Deltagerne mente å se endringer i antallet som gjennomførte opplæring kl M og KL A, men igjen manglet vi fakta.
- De som var til stede mente de hadde implementert læreplanen på en god måte.
- Rammene for god trafikkopplæring er meget gode.
- Konkurransen mellom trafikkskolene på kl A oppleves av debattantene som positiv. Tidligere "negativ" konkurranse har blitt dreid mot faglig samarbeid. Krav til øvingsområde har tvunget frem fellesområder for opplæring, noe flere av deltagerne mente var et viktig bidrag til samarbeid.
- Gruppen var positiv til at NMCU ønsket å synliggjøre de undervisningsbedriftene som deltar aktivt på kurs.

Som debattleder vil jeg summere følgende hovedinntrykk.

For å komme videre må vi få mer kunnskap om nåsituasjonen.

Det er behov for å kartlegge hvordan trafikklæreren underviser og om fokus på metodikk gir en bedre og mer effektiv opplæring.

Trafikklærere er lei av at dårlig opplæring blir trukket frem som eksempler.

Det må bli mer synlig og gunstig å være den engasjerte og progressive læreren. Det er frustrerende for mange at de få som virkelig gjør en elendig jobb, bare forsetter uten synlige konsekvenser.