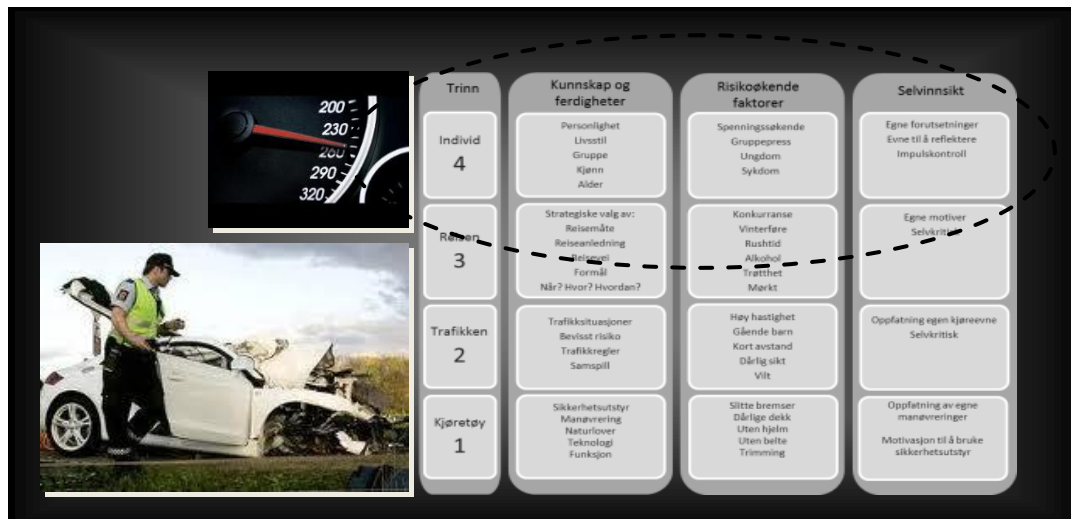


Selvoppfatning og kjøreatferd



**Stian Aasen
Kurt Pedersen
André Lockert Midtgard**

Kandidatoppgave

2-årig grunnutdanning

For trafikklærere



Trafikklærerutdanningen,

SAMMENDRAG

Denne studien har som hensikt å øke vår egen kunnskap om temaene selvoppfatning og kjøreatferd, og sammenhengen mellom disse. Som kommende trafikklærere ser vi nytten av å ha en større bevissthet rundt disse begrepene og hvordan de henger sammen. Studien er derfor relatert til undervisningen som inngår i føreropplæringen. Gjennom å belyse selvoppfatning og kjøreatferd opp mot læreplanen og GDE-matrisen, har vi sett på hvordan denne kunnskapen kan brukes for at vi skal forstå våre egne elever, og hvordan vi på best mulig måte kan få eleven på et høyt nivå når det gjelder kjøreatferd og risikoforståelse. Oppgaven har derfor tatt med en del bakgrunnstoff som skal berike oppgavens forståelse rundt problemstillingen og drøftingen av den. Studien er en kvalitativ undersøkelse rundt temaene selvoppfatning og kjøreatferd der vi har intervjuet tre informanter som har erfaring fra trafikkopplæringen. Resultatene som kommer frem i denne oppgaven bygger på intervjuene som har tatt for seg ulike spørsmål rundt selvoppfatning og kjøreatferd. De funnene vi har gjort i denne studien viser at det er en viss sammenheng mellom kjøreatferd og selvoppfatning. Vi har fått ulike svar gjennom studien. Funnene viser at de som har lav selvoppfattelse ofte har god risikoforståelse, mens de som har høy selvoppfattelse er bedre med tekniske ferdigheter og prioriterer effektivitet og trafikkavvikling. Vi har funnet noen små forskjeller når det kommer til kjønn, mens miljø visste seg å ha en større innvirkning på selvoppfatning og kjøreatferd. Studien viser også at det ikke finnes noen fasitsvar som kan generaliseres, men at den forståelsen studien har gitt oss, vil gi oss en bedre forutsetning for å benytte de pedagogiske verktøy som vi har til rådighet.

SUMMARY

This study aims to increase our own knowledge of the topics self-perception and driving behavior and the relationship between them. We want to make ourselves more aware of this, since we are going to practice the profession as driving instructors. The study is therefore related to teaching as a part of the driver education. Through emphasizing self-perception and driving behavior to the curriculum of driving education and the GDE-matrix, we have seen how this knowledge can be used for us to understand our own students and how we best can get them at a higher level of driver behavior and understanding of risks. This study has therefore included some background material that will enrich the understanding about the thesis and discussion of it. The study is a qualitative study on the themes of self-perception and driving behavior. To get the data for this study, we interviewed three informants, with experience as driver teachers. The results that are presented in this paper, is the result of the interviews that have dealt with various issues concerning self-perception and driving behavior. The main findings of this study are that there is some correlation between driving behavior and self-perception. This study also shows that there is no definitive answer that can be generalized, but the understanding that priority is given, can be used when it is taken into account each individual's needs and abilities. We've got some different answers through this study. The findings shows that those who have low self-perception often have a good understanding of risk, while those with high self-perception is better with the technical skills and prioritize efficiency and traffic management. We have found some minor differences when it comes to sex, while the environment turned out to have a greater impact on self-perception and driving behavior. The study also shows that there is no definitive answer, that can be generalized, but the understanding this study has given us, gives us a better ability to use the educational tools we have at our disposal.

FORORD

Hensikten bak vårt valg av problemstilling, ligger i vårt ønske om å tilegne oss økt kunnskap om selvoppfatningen har innflytelse på kjøreatferden, og hvilke mekanismer som påvirker et individs selvoppfatning. En bedre forståelse for dette vil være en fordel for oss, som kommende trafikklærere, slik at hovedmålet i læreplanen om krav til trafikal kompetanse oppnås, ved at eleven tilegner seg kunnskap, ferdighet, selvinnsikt og risikoforståelse.

Myndighetenes nullvisjon, motiverer oss til å kunne påvirke spesielt unge mennesker til å bli trafikksikre trafikanter. Dette forutsetter at vi kjenner til årsakene hvorfor ungdommen handler som de gjør. Tilegnet psykologikunnskaper, har gitt oss inspirasjon til å få bedre forståelse for hva som ligger i begrepet selvoppfatning.

Arbeidet med å skaffe oss kunnskap om temaet gjennom søken i teoretisk utgivelser og en kvalitativ undersøkelse, har tidvis vært tidkrevende, men samtidig spennende og lærerikt. Under arbeidet med kandidatoppgaven, har vi sett nytteverdien i det å få et innblikk i hvordan en elevs selvoppfatning kan påvirke kjøreatferden, og hvordan dette kan knyttes opp mot innholdet og tanken bak GDE-matrisen.

Gruppemedlemmenes ulike kompetansebakgrunn, har ført til en positiv sammensetning i den forstand at vi har utfyllt hverandre og at samarbeidet har fungert som en gruppeprosess. Vi har fordelt arbeidsoppgaver ut i fra den enkeltes kompetanse og i ettertid sammenflettet disse til en helhetlig oppgave. Dette har vært en utviklende og spennende prosess som har gitt oss kunnskap som vi tar med oss videre.

Av spesiell hendelse ønsker vi å nevne at arbeidet med denne problemstillingen ble forsinket, siden vår første problemstilling ”strandet” på grunn av økonomiske utfordringer.

Vi ønsker å takke de som har bidratt og inspirert oss til å gjennomføre studien – ingen nevnt ingen glemt.

Stjørdal mars 2012

Stian Aasen (sign)

Kurt Pedersen (sign)

André Lockert Midtgård (sign)

INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG	1
SUMMARY	2
FORORD.....	3
INNHOLDSFORTEGNELSE	4
INNLEDNING	6
Problemstilling	8
KUNNSKAPSDELING	8
Mennesket som bilfører.....	8
Personlighet og selvoppfatning	9
Hva er selvoppfatning?.....	9
Hvordan vi endrer vår selvoppfatning.....	10
Mesterens mester.....	11
Kjønnforskjeller.....	11
Trafikken som arena for selvoppfatning og utløp for personlighet.....	12
Ulykker og statistikk	13
Læreplan og GDE-matrisen.....	14
GDE-matrisen.....	15
METODE	17
Forskerrollen	18
Informanter, kriterier og utvelgelse.....	19
Kvalitativt forskningsintervju	19
Intervjuguiden og prøveintervju	20
Intervjuene.....	21

Kvalitet i forskningen.....	21
Troverdighet, gyldighet og overførbarhet	21
Etiske vurderinger	22
Analysen av datamaterialet	23
EMPIRI	23
Selvoppfatning	24
Kjøreatferd	25
DRØFTING AV EMPIRIEN	26
Selvoppfatning	26
Kjøreatferd	27
Vår rolle.....	28
Personlighet.....	29
Kjønn.....	30
GDE-matrisen.....	30
Sammenhengen mellom selvoppfatning og kjøreatferd.....	31
KONKLUSJON	33
LITTERATURHENVISNING.....	34
Figur og tabelloversikt	36
VEDLEGG	37
1. Logg / Kandidatoppgaven	37
2. Intervjuguide	40

INNLEDNING

I trafikken blir mange personer påført store fysiske og psykiske lidelser etter å ha vært utsatt for mindre eller større trafikkulykker, forårsaket av enkeltmennesket. Utfordringen for oss trafikklærere er å få en større forståelse for det komplekse ved menneskets selvoppfatning og hvordan det kan påvirke vår atferd i et trafikalt bilde. De fleste av oss ferdes daglig i trafikken når vi skal til jobb, til skole eller ut og handle. Da er vi myke trafikanter som gående eller syklende, eller vi er fører av forskjellige kjøretøy. Med andre ord er vi en del av samfunnets trafikksystem, og må derfor tilpasse oss Veitrafikklovens § 3, ved å vise hensyn, aktpågivenhet og varsomhet overfor våre medtrafikanter. Samtidig skal vi ta avgjørelser som påvirker våre handlinger i en retning, slik at vi minimerer risiko for mindre eller større uhell, både for oss selv og ikke minst andre trafikanter når vi ferdes på våre veier.

Dagens læreplan er inspirert av GDE-matrisen. GDE-matrisen og læreplanen har som mål å utvikle reflekterende bilførere som har stor risikoforståelse og samhandling med andre i trafikken. Dette er i tråd med trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, hvor visjonen («nullvisjonen») er at ingen skal bli drept eller varig skadd i trafikken (Trygg Trafikk, 2008). Sett i lys av «nullvisjonen» og tankegangen til GDE- matrisen, ville vi se på hvordan vi kunne øke vår egen kompetanse, slik at vi best mulig kan jobbe med mennesker. Dette inspirerte oss til å gå dypere inn på temaene selvoppfatning og kjøreatferd.

Dette er en kjent tilnærming, da vi under opplæring av våre elever legger opp undervisningen relatert til slike tanker. Vi deler opp øvelser slik at elevene opplever en mestringsfølelse før eleven skal lære noe nytt. Som vi skal se på litt senere i oppgaven, er også førerkortopplæringen i Norge delt opp i 4 trinn, hvor mestring av lavere nivå skal bygge oppunder mestringsfølelse og positiv selvoppfatning. Man ønsker å skape en positiv sirkel som forhåpentligvis vil endre det generelle nivået i positiv retning. Dette kan ta tid og det kreves tålmodighet.

Problemstillingen ble som følger: “*Hvordan kan vi som trafikklærere bruke kunnskapen om kjøreatferd og selvoppfatning til å nå de høyeste nivåene i GDE matrisen*”. Gjennom en slik problemstilling ønsket vi å få en bedre forståelse for hvordan vi kan gjennomføre opplæringen. For å kunne svare på problemstillingen, har vi lest oss opp på teori om temaene og gjennomført en kvalitativ studie. Studien og arbeidet med oppgaven vil gi oss lærdom og

interessante innfallsvinkler, som vil være til nytte i nåværende utdanning og senere i det yrkesaktive liv.

Som en kvalitativ studie, valgte vi å gjennomføre tre intervjuer for å skaffe oss empiri. Dette medførte flere utfordringer. Hvem skulle vi spørre? Hvilke spørsmål skulle vi stille? Og hvordan skulle vi bearbeide materialet i etterkant? Det ble etter hvert klart for oss at dette kunne bli et komplisert og tidkrevende arbeid, som resulterte i en konklusjon som allerede finnes i litteraturen. Vi valgte å rådføre oss med en fagperson, som ga oss troen på problemstillingen og ble anbefalt om å lete etter utgitt litteratur, hvor vi sannsynligvis kunne finne en konklusjon på problemstillingen. En kvalitativ studie med intervju av fagpersoner innen trafikkopplæringen ville belyse emnet ytterligere.

Målet med studien er å kunne få en forståelse for hvilken sammenheng det er mellom begrepene selvoppfatning og kjøreatferd, og om selvoppfatningen til en person påvirker vedkommendes atferd i trafikken. Samtidig ønsker vi å se på hvilke muligheter vi har til å bruke GDE-matrisen i vår trafikkutdanning og senere i det yrkesaktive liv,- til å bygge opp elevens selvoppfatning, på en slik måte at vedkommende blir en trafikksikker fører som har stor risikoforståelse og samhandling.

Problemstilling

«Hvordan kan vi som trafikklærere bruke kunnskapen om kjøreatferd og selvoppfatning til å nå de høyeste nivåene i GDE matrisen?»

KUNNSKAPSDELING

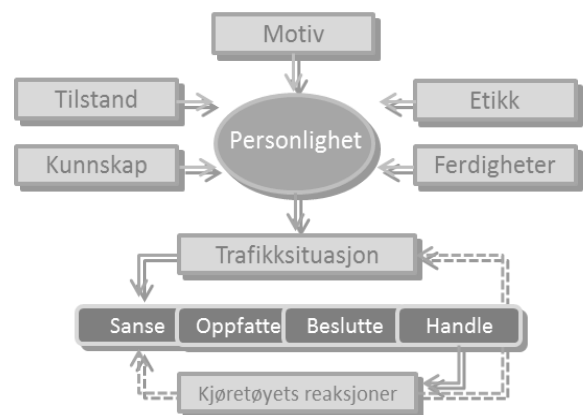
Mennesket som bilfører

Trafikken er et komplekst system hvor mennesker utøver en rolle i samspillet mellom de ulike trafikantgrupper og trafikkmiljøet vi omgir oss i.

Fra barn til voksen går vi mennesker gjennom en utviklingsprosess med hensyn til de ferdigheter som er nødvendig å beherske for å fungere sammen med andre i samfunnet og i trafikken. Det å erverve seg førerkort er ingen menneskerett. Det stilles krav til både opplæringen og til den enkelte bilfører. I læreplanen for førerkortklasse B og BE fremkommer det klart at en bilfører skal ha trafikal kompetanse. Med trafikal kompetanse menes de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og motivasjon føreren trenger for å mestre trafikkmiljøet på en sikker måte. Det å utvikle trafikal kompetanse er også en prosess som skjer over tid. (Statens Vegvesen, 2004)

Det er mange momenter som spiller inn for hvordan vi mennesker utvikler oss i forhold til kjøredyktighet og hvilken atferd vi viser i trafikken. Utover det biologiske aspektet og den kultur og miljøarv som vi har tatt med oss gjennom oppveksten, er kanskje vår personlighet det mest sentrale. «Vår personlighet, våre motiver og den emosjonelle tilstanden vi er i, vil påvirke de oppfatninger og beslutninger som vi foretar i trafikken» (Moe, 2008 s.77).

Personligheten vil være med å forme vår opplevelse av trafikken og hvilken atferd vi velger i den gitte situasjon. Hvordan dette visuelt henger sammen er illustrert i modellen etter Dagfinn Moe (2008), som vi ser av figur 1.



Figur 1: Sentrale forhold som påvirker den enkeltes atferd i trafikken (modell etter Moe 2004)

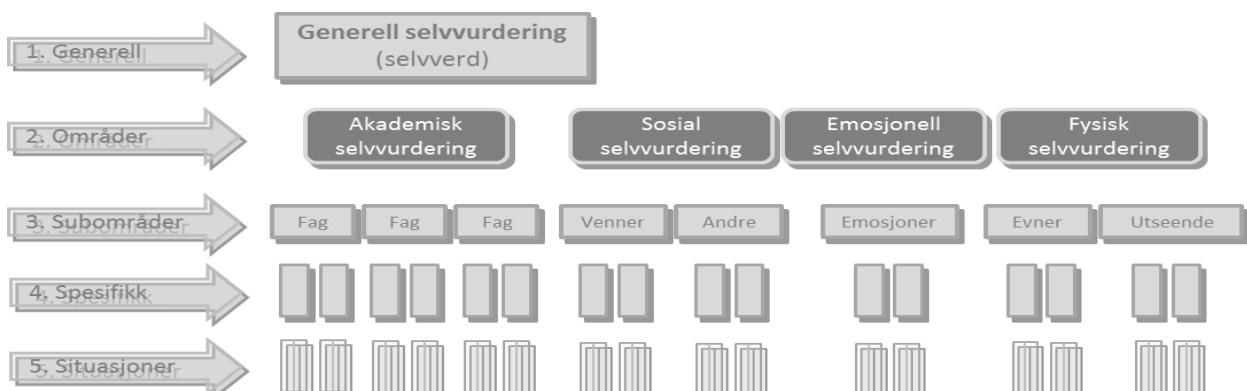
Personlighet og selvoppfatning

Selvoppfatning er et omfattende begrep, og sammen med personlighet noe som ikke kan observeres direkte. Begrepene blir i teorien brukt om hverandre og til dels overlapper disse hverandre (Stene, 2005). I hvor stor grad dette skjer er avhengig av hvilket teoretisk perspektiv man ser dette ut i fra. Forskjellige teoretikere presenterer gjerne sin egen definisjon basert på hvilket ståsted de har innenfor de ulike tradisjonene, og dette medfører ofte at forholdet mellom faktorene kan fremstå uklare.

Vår personlighet former vår atferd som videre påvirker vår kjøreprosess. Hvordan er da sammenhengen mellom *personlighet* og *selvoppfatning*? Sosialkognitive teorier beskriver personligheten som et produkt av samspillet mellom personens selvoppfatning og antagelser om egen kompetanse og de krav omgivelsene og situasjoner stiller. (Bandura, 2008). Alle mennesker har en personlighet, og alle har vi noen egenskaper ved oss som gjør at vi fremstår med en egen identitet eller særpreget som skiller oss ut blant andre. Denne særpregheten har blitt til gjennom flere prosesser fra barn til voksen. Vi kan si at en personlighet er satt sammen av både rasjonelle og emosjonelle egenskaper hos et menneske. De rasjonelle forteller om *hva* vi gjør. De emosjonelle forteller om *måten* vi gjør det på (Jensen, 2005).

Hva er selvoppfatning?

Vi har alle en oppfatning eller en forestilling om hvem vi er, et mentalt bilde om hvem vi tror vi er eller hva vi kan få til. Dette bildet gir tiltro til ferdigheter og er med å forme vår hverdag i forhold til oss selv og andre.



Figur 2: Modell for selv vurdering (Shavelson, Hubner og Stantons, 1976)

Den oppfatningen, vurderingen, forventningen, tro eller kunnskap som en person har om seg selv kalles for *selvoppfatning* (self-concept). Selvoppfatning er i så måte et samlebegrep som inkluderer alle aspekter ved en persons oppfatninger eller følelser i forhold til seg selv. Videre kan vi klassifisere menneskers selvoppfatning i underområder hvor vi skiller mellom sosial, fysisk, akademisk, emosjonell, og moralsk selvoppfatning. Selvoppfatning er på mange måter et resultat av våre forsøk på å forklare oss selv til oss selv, og den kan variere fra situasjon til situasjon (Skaalvik og Skaalvik, 2008). Eksempelvis vil en ungdom kunne ha en positiv skolefaglig oppfatning, men en negativ sosial selvoppfatning. Likeså kan en typisk bilfører ha en positiv selvoppfatning når det gjelder bilkjøring, men ha en negativ selvoppfatning på det emosjonelle planet, hvor eksempelvis angst eller ukontrollert sinne finner sin plass.

Hvordan vi endrer vår selvoppfatning

Flere teoretikere mener at vår selvoppfatning blir endret gjennom sosialt samvær med andre mennesker eller gjennom egne erfaringer. Det kan være venner, familie, kollegaer eller studentvenner som påvirker vår egen oppfattelse av oss selv gjennom tilbakemeldinger på en eller flere nivåer. Shavelson, Hubner og Stanton (1976) har en teori om at selvoppfatningen vår er multidimensjonal og hierarkisk oppbygd. På det øverste nivå finner vi den *generelle selvoppfatningen*, altså de samlede tanker og oppfattelse av oss selv. Dette nivået er relativt stabilt og vanskeligere å endre. Deretter kommer *faglig og ikke-faglig* selvoppfatning. Under disse nivåene kommer et tredje nivå eller underområder som er direkte knyttet til et spesifikt fag eller en aktivitet. Dette nivået kan igjen inndeles i mer spesifikke områder eller situasjoner. Overført til en trafikal sammenheng vil dette kunne relateres til eksempelvis en vikeplikt eller en forbikjøringssituasjon. De nederste nivåene i hierarkiet er mer ustabile og dermed også lettere å endre. Gjennom dette forstår vi at gjentatte endringer i selvoppfatning på de lavere nivå etter hvert får konsekvenser for selvoppfatning på det øverste nivå (samlede tanker om oss selv) eller selvverdet som det også blir kalt. Med andre ord betyr dette at vi må forsøke å skape positive endringer på de lavere nivå før vi kan oppleve en positiv endring på det øverste nivå. (Skaalvik og Skaalvik, 2008; Wormnes og Manger, 2008).

Mesterens mester

Det fremkommer ulike teorier på at det er prestasjoner som bygger opp og påvirker en persons selvoppfatning. I en teoretisk modell fra 1977 hevder Calsyn og Kenny (omtalt i Wormes og Manger 2008) at det er nettopp det å styrke presentasjonen som styrker vår selvoppfatning. Bandura er en annen kjent teoretiker som støtter dette synet på selvoppfatning og han definerer selvoppfatning som “ *Selvoppfatning er en persons forventning om å kunne utføre en bestemt handling* ” (omtalt i Skaalvik og Skaalvik, 2008 s.77). For å oppnå målbare endringer på det generelle planet må erfaringene fra undernivåene være sterke og ha en stor betydning for individet (Moser, 2006). Eksempelvis vil også kultur eller det miljøet man tilhører påvirke selvoppfatningen i større eller mindre grad. I enkelte miljøer tillegges prestasjoner på enkeltstående emner større vekt enn i andre miljøer, og i slik måte har en betydning for personens selvoppfatning. De erfaringene vi gjør og tilbakemeldinger vi får i en sosial kontekst vil påvirke vår selvoppfatning og selvverd. Fra en trafikklærers perspektiv vil vi gjennom oppmuntring og positiv tilbakemelding på våre elevers utførelse eller handlinger, kunne bygge opp under mestringsfølelsen og derigjennom en positiv selvoppfatning (Wormes og Manger 2008).

Kjønnsforskjeller

Vi har tidligere nevnt miljøets betydning eller påvirkning av en persons selvoppfatning eller selvverd. Flere undersøkelser har påvist at «*selvverdet i stor grad blir påvirket i områder som blir høyt verdsatt av oss selv eller i det miljøet vi er i*» (Skaalvik og Skaalvik, 2008 s.111). For noen kan en negativ vurdering på enkeltstående områder påvirke selvverdet i negativ retning, men dette vil være avhengig av hvilken verdi dette området har for personen.

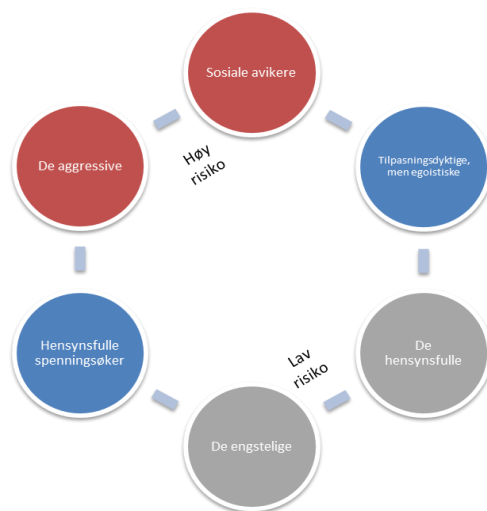
Er det da noen områder hvor dette kan utgjøre en forskjell mellom kjønnene? I skolevesenet finner vi undersøkelser som har sett på hvordan gutter og jenter vurderer seg selv i ulike fag. Matematikk er et fag hvor gutter viser seg å ha en høyere selv vurdering enn jentene, til tross for at de faktisk ikke gjør det bedre (Skaalvik og Skaalvik, 2008). Dette kan forklares gjennom kjønnsstereotyper, som er en utbredt oppfatning om hva som er typisk for det enkelte kjønn. En vanlig oppfatning er at gutter er eller skal være flinkere enn jenter i faget matematikk. Gutter vil gjennom en slik sosialisering motta eller ta til seg signaler om at matematikk er viktig og at det er et område som de behersker godt. Følgene av dette er at guttene skaper seg forventninger til seg selv og dette faget. Flere slike eksempler finner vi også i idretten og spesielt i forhold til kropp og maskulinitet. For guttene er det å prestere i

idrett, være utholdene, ha styrke og vise muskler synonymt med det å være maskulin (Klomsten, 2007). For jentene er det mer utbredt å fokus på utseende. Disse kjønnsstereotypene blir fremmet gjennom sosiale forhold hvor påvirkning kommer fra venner, familie, kollegaer, trenere og ikke minst fra medier. Når andres forventninger til oss vedvarer over en viss tid og går i samme retning, formes vi av disse tilbakemeldingene. Jo viktigere disse personene er for oss, jo mer innflytelse får deres reaksjoner på utvikling av vår selvoppfatning. «Denne effekten av sosiale forventninger er blitt kjent som *Pygmalion-effekten*» og vil igjen bli beskrevet som *selvoppfyllende profeti*. (Wormnes og Manger, 2008 s.141) Altså at en ubegrunnet forventning kan bli oppfylt, ganske enkelt fordi den er forventet.

Trafikken som arena for selvoppfatning og utløp for personlighet

Kan vi sammenligne denne teorien til hva vi opplever i trafikken? Er det slik at gutter og menn har en oppfatning og forventning til at bilkjøring er viktig og at dette er et område som de behersker godt? Bilkjøring og trafikken viser seg dessverre som en arena hvor enkelte gutter og jenter forsterker sin selvoppfatning ved frem vise sine «kjøreferdigheter». Gjennom å kjøre fort og på grensen til det utenkelige, får man anerkjennelse fra venner i miljøet (Trygg Trafikk, 2011). Personer med høy selvoppfatning har en stor trygghet og dermed en stor vilje til å utvikle seg og skaffe seg nye erfaringer (Wormnes og Manger, 2008). Å ta sjanser og bevege seg bort fra komfortsonen er en mekanisme for menneskelig utvikling og i så måte er trafikken kanskje ikke forenelig med dette. I den andre ytterkanten viser annen forskning at en høy selvoppfatning er en forutsetning for å stå i mot gruppepress og andres forventning og dermed kjøre slik man selv synes er fornuftig. (Trygg Trafikk, 2011).

Videre vet vi at den enkeltes personlighets karakteristika vil få spesielt utløp på denne trafikale arenaen. Pål Ulleberg ved Transportøkonomisk Institutt (TØI) karakteriserer mennesker i 6 forskjellige personlighetsgrupper og har knyttet dette opp mot atferd i trafikken. «De hensynsfulle», «Sosiale avvikere», «De engstelige», «Hensynsfulle spenningsøkere», «De aggressive» og «Tilpasningsdyktige, men egoistiske».



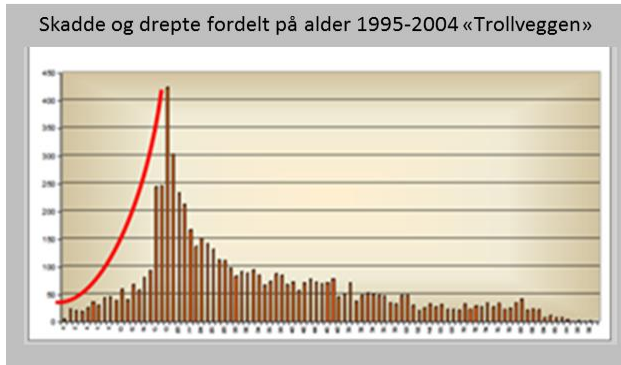
Figur 3: TØI's gruppering av personlighet

Det er gruppen “*Sosiale avvikere*” og “*De aggressive*” som kan karakteriseres som høyrisikogruppe i trafikken. Det som blant annet kjennetegner disse gruppene er at de er stimulisøkende, har lav angst og *stor tro på sin egen ferdighet*. Videre har gruppen liten toleranse for andres atferd i trafikken, blir fort hissig og følger ikke samfunnets normer og trafikkregler. Et annet vesentlig fellestrekk med disse gruppene er at de i hovedsak består av menn. (Moe, 2008).

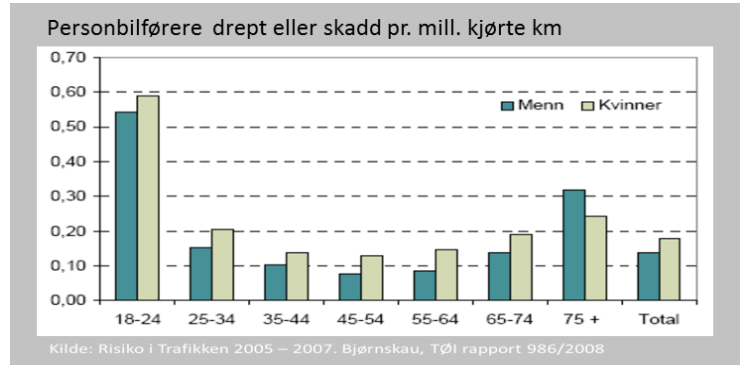
Ulykker og statistikk

Tidligere forskning viser at vi mennesker har en overdreven vurdering om hvor flinke vi er til å kjøre bil (Tronsmoen, 2006). Det viser seg at 60-80% av bilførere betrakter seg som bedre bilførere enn gjennomsnittet, og gutter/menn er overrepresentert i troen på egenferdighet på dette området. Kan det være noen sammenheng mellom troen på egenferdighet og atferd som vi finner i trafikken? Kan det gjenspeiles i atferd som vi opplever i trafikken, eller som dystre statistikker og overskrifter som preger forsider i landets aviser? En høy selv vurdering vil innebære en fare for overestimering av sine egne ferdigheter og man vil da nærme seg krysningspunktet hvor ulykker kan oppstå. Utrykningspolitiet gjennomførte i 2004 og 2005 en større analyse av dødsulykker (425 ulykker) hvor de ønsket å finne årsaker og gjerningsmann for den enkelte ulykken. I analysen fremkommer det at gjerningsmannen i omtrent halvparten av ulykkene har opptrådt med en klanderverdig kjøreatferd, som innbefatter *kjøring i for stor fart, aggressiv kjøreatferd og kjøring i ruspåvirket tilstand* (Trygg Trafikk, 2011). Som en videreføring av nevnte studie ønsket politiet å se nærmere på sammenheng mellom lovbrudd, kjønn og alder. I studie gjort av Utrykningspolitiet (2012) som innbefatter analyse av 8005 lovbrudd på fartsovertredelse i 2010 finner man at 91% av disse består av menn og 81% av disse er under 46 år. Det er i aldersgruppen 18-25 år hvor man finner den største andelen som utgjør 32% av fartsovertredelsene. En nærliggende sammenligning er å finne i statistikken over dødsulykker og hardt skadde i trafikken. Trafikksikkerhetsutvalget i Sør- Trøndelag fylke har definert “veggen” som kommer til syne i ulykkesstatistikken som “Trollveggen” (Sør Trøndelag Fylkeskommune, 2010). Denne «veggen» viser at ungdom har en langt større risiko enn andre i trafikken og vi vet at gutter og unge menn er overrepresentert når det gjelder dødsfall og hardt skadde i trafikken. Ser man statistikken i et større perspektiv og utvider statistikken til å innbefatte ulykker som også er registrert med mindre skadeomfang, ser vi at jenter faktisk har større risiko enn gutter (Robertsen, 2012). Det man kan trekke ut

fra de statistiske dataene, er at gutter har en større risikotilbøyelighet ved å kjøre hardere enn jenter og dermed er innblandet i de meste alvorlige ulykker.



Figur 4: Trollveggen - risikobildet i trafikken



Figur 4: Risiko i trafikken fordelt på kjønn, TØi rapport 986/2008

Kan vi finne sammenhenger mellom selvoppfatning og kjøreatferd i annen forskningslitteratur? I en doktoravhandling foretatt av Trine Marie Stene ved NTNU (2005) finner hun sammenhenger mellom selvoppfatning og trafikal atferd. Dimensjoner som ferdigheter, dristighet, vennlighet, egoisme og samarbeid er trafikale uttrykk som kan relateres til risikoatferd og selvoppfatning. Likeså finner vi støtte i teorien hvor Bandura (1977) hevder at egenferdigheten eller hvor god man er i en ferdighet vil påvirke utøvende atferd, og i så måte forstår vi at man kan overføre dette også i en trafikal sammenheng.

Læreplan og GDE-matrisen

Med økende trafikkmengde de siste 10-årene, har bilkjøring i variert trafikkmiljø stadig blitt mer krevende – og da særskilt i større bysamfunn og tettbygde områder. Dette medfører at sjåføren stadig settes på prøve med tanke på å ta de riktige beslutninger i enhver trafikal situasjon. I den sammenheng vil dagens trafikkopplæring være et verktøy for å fremme nye sjåførere til å kunne bli så trafikksikre som mulig. Stikkord som automatisering i opplæringen vil være en avgjørende faktor for videre nyinnlæring, slik at fokus kan flyttes ut av bilen og inn mot miljøet rundt kjøretøyet (Statens Vegvesen 2004).

Etter at eleven har innarbeidet god automatisering av kjøretøyet, blir det lagt vekt på at eleven gradvis skal bli selvstendig i den trafikale vurderingen sin, og frigjøre kapasitet slik at informasjonsinnhenting blir så optimal som mulig under kjøreopplæringen. Dette krever at

man gjentar øvelsene, slik at eleven kommer opp på et nivå, hvor vedkommende får følelse av mestring. Læreplanens fire trinn er utarbeidet, slik at eleven skal bygge «*stein på stein*» under opplæringen, og gjennom denne skaffe seg erfaring med å håndtere kjøretøyet i ulike trafikale situasjoner på en betryggende og trafikksikker måte (Statens Vegvesen 2004).

Forskning har vist oss at økt erfaring medfører vesentlig nedgang i antall ulykker allerede den første tiden etter bestått førerprøve (Maycock, Lockwood og Lester, 1991). Og gjennom kvalitetsmessig opplæring og mengdetrening med foreldrene vil en elev opparbeide seg erfaring, som har stor nytteverdi på sikt, når vedkommende skal opptre selvstendig i trafikken.

GDE-matrisen

Det å ferdes i trafikken med et kjøretøy, krever strategiske valg og konkrete beslutninger, som medfører forskjellige typer atferd. Dette kan sammenlignes med et hierarki av personlige forutsetninger på et høyt nivå, hvor disse påvirker de valgene - på et lavere nivå - den enkelte tar ved sin atferd i trafikken. I denne forbindelse blir GDE-matrisen (Goals for Driver Education) brukt i kjøreopplæringen som et hjelpemiddel for å belyse de ferdighetene som trengs for å bli en sikker sjåfør. Modellen definerer de ulike målene kjøreopplæringen setter, og som eleven skal kunne strekke seg etter frem til førerprøven. (Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad og Hernetkoski, 2002)

Som vi vil se senere i modellen, tar GDE-matrisen for seg de ulike oppgavene under opplæringen i en retning som kan betegnes hierarkisk. GDE-matrisen deles inn i fire forskjellige nivåer: *Kjøretøyet* er det laveste nivå, og gjennom *trafikken* og *reisen* nås det øverste nivået; *individet*. I tillegg til de nevnte fire nivåene har matrisen tre dimensjoner som defineres som *kunnskap / ferdighet*, *risikøøkende faktorer* og *selvinnsikt*. GDE-modellen og læreplanens fire trinn har det til felles at de tar utgangspunkt i de ulike nivåene den enkelte eleven befinner seg på under føreropplæringen (Hatakka et al, 2002).

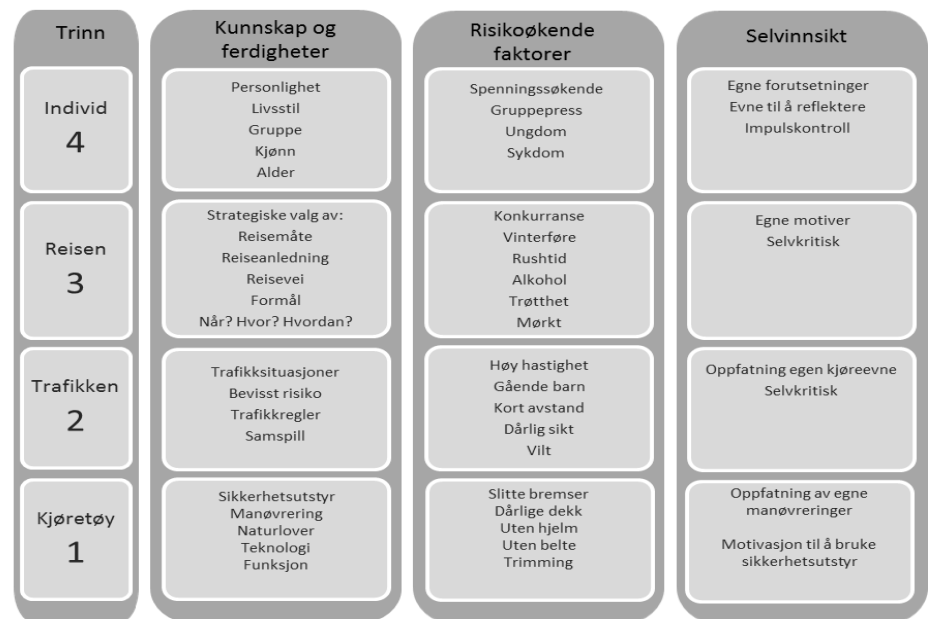
Ved det laveste nivå i GDE-matrisen, vektlegges manøvrering av kjøretøyet, hvor eleven skal lære seg grunnleggende bruk av kjøretøyets funksjoner og automatisering av disse, slik som pedalbruk, valg av gir og nedbremsing. En god automatisering gir grunnlag for god kjøretøybehandling, når eleven beveger seg opp på det neste trinnet i matrisen; *trafikken*.

På det andre nivået må trafikanten tilpasse egen kjøreatferd - og mestre den konkrete situasjonen- til de endringer i trafikkbildet sjåføren hele tiden møter. Samtidig skal vedkommende innhente den informasjonen som er av avgjørende betydning for å ta de rette avgjørelser og gjennomføre riktige handlinger, slik at vedkommende unngår konfliktsituasjoner med andre trafikanter.

På det nest høyeste nivå, vektlegges det hvilke strategiske valg trafikanten velger med henblikk på målet med reisen. Spørsmål om strategiske valg settes i fokus, med tanke på reisemåte, valg av reisevei og formålet med turen. Videre vil egen fysisk tilstand være et tema for reisen – om man er utkvilt og edruelig – og i hvilken sinnstilstand man er i når reisen starter. Vurderinger av føreforhold og tidspunkt på dagen, vil være faktorer som påvirker valg av reiseruten og tidspunktet for når kjøreturen skal starte.

På det høyeste nivået, tar matrisen for seg *individet*.

Her er fokuset rettet inn mot personligheten og de ulike forutsetningene hos den enkelte person. Vår personlighet er påvirket av alder, kjønn, livsstil, venner, familie og sosial bakgrunn. Dette vil påvirke og styre de strategiske valgene vi tar – i den grad at vi på en eller måte får et forhold til vår atfred i trafikken.



Figur 5: Utarbeidet GDE-matrise fra Hatakka et al, 2002

Ved siden av modellens fire hierarkiske nivåer, er modellen delt i tre ulike kolonner, som beskriver elevens "kunnskaper og ferdigheter", "risikosøk" og "selvinnsikt", på de fire forskjellige nivåene (Hatakka et al, 2002).

I den første kolonnen og de to laveste nivåene, er det lagt vekt på de kunnskaper og ferdigheter som eleven har behov for å tilegne seg, slik at manøvreringen av kjøretøyet skal være automatisert i størst mulig grad, ved siden av at eleven skal ha innsikt i bruk av

sikkerhetsutstyr og ha kunnskap om hvilke trafikkregler som gjelder. De to øverste nivåene i kolonnen, viser til krav om strategisk planlegning av kjørerute og mål med reisen. Videre viser det øverste nivå at trafikantens atferd, er påvirket av blant annet individets personlighetstrekk.

I kolonne to, skal eleven bevisstgjøres risikofaktorene med tanker om at det setter i gang refleksjoner omkring ulike konsekvenser. Det kan være uteblivelse av sikkerhetsutstyr eller om man ikke tar hensyn til de ytre faktorene rundt kjøretøyet. Videre i hierarkiet vektlegges ulike risikofaktorer, slik som sjåførens sinnstilstand, edruelighet og om man er opplagt for kortere eller lengre kjøreturer. Øverst i denne kolonnens hierarki, belyses risikøkende faktorer rundt personlighet og livsstil.

I den tredje og siste kolonnen vil elevens selvinnsikt være av avgjørende betydning. Her skal vedkommende ha en selvinnsikt til å håndtere kjøretøyet på en slik måte at kjøringen foregår trafiksikkert, og uten fare for seg selv og andre som ferdes i trafikken. Det å ha selvinnsikt i egne personlighetstrekk, slik at vurderinger av egne evner og de valgene man tar ikke medfører risiko i større eller mindre grad (Hatakka et al, 2002).

METODE

Det kan være en utfordring å få fatt i kunnskap rundt temaene selvpoppfatning og kjøreatferd. Dette fordi begge fenomenene kan sees på som en opplevelse. Det er hvert enkelt individ sin opplevelse som står til grunn. En del av utfordringen med å innhente data fra fenomenene selvpoppfatning og kjøreatferd har vært å få fatt i personer som har erfaringer og opplevelse direkte knyttet til dette. I innhenting av våre data til denne studien har vi intervjuet personer som svarer ut i fra hva de selv har observert og opplevd gjennom å observere andre. Dette kan være utfordrende å analysere, da det er den enkeltes subjektive observasjoner og opplevelse som er gjenstand for studien.

Det er generelt stor avstand mellom vitenskapelige og opplevelsesorienterte studier. Dette fordi man har et ulikt syn på om menneskers opplevelse av fenomen i det hele tatt kan måles eller sies noe om. Her ligger også mye av forskjellen på kvantitative og kvalitative metoder og tilnærminger. Individuell opplevelse av sosiale fenomen og prosesser kan ikke måles kvantitativt (Thagaard, 2009). Vi har derfor valgt en kvalitativ fremgangsmåte til vår studie. Vi mener en slik tilnærming vil få en dypere forståelse for hvordan selvpoppfatning og

kjøreatferd henger sammen. Kvalitativ metode er en forskningsmetode som undersøker og studerer meninger, hendelser og erfaringer. I en kvalitativ undersøkelse er det informantenes subjektive meninger, erfaringer og opplevelse som kommer frem. Med kvalitativ tilnærming vil det si å gå i dybden av noe, mens kvantitativ forskning er mer generell (Thagaard, 2009). Studien kan også sies å være inspirert av fenomenologi på mange måter, selv om forskningsmetoden vår ikke fyller de krav som stilles til denne kvalitative tilnærmingen og metoden. Fellestrekkene denne studien har med fenomenologien, er målet den har om å avdekke menneskets opplevelse, og at det legges vekt på situasjoner, hendelser og meninger som intervjuobjektene kommer med gjennom intervjuet (Seamon, 2000). Bakgrunnen for at vi velger å si at det er inspirert av fenomenologi er at vi er veldig klar på at det er intervjuobjektens subjektive opplevelse og meninger som skal komme frem. I tillegg har vi gjennom vår egen erfaring gjennom praksis dannet våre egne opplevelse og erfaringer innen for temaene. I tillegg blir vi nok påvirket gjennom den teorien som vi har bearbeidet og den kunnskapen vi har ervervet oss.

Forskerrollen

At vi selv skal tre inn i en rolle som forskere er noe nytt for oss. Vi har gjennom studiehverdagen vår vært borte i ulike utfordringer med forskjellige mennesker, og vi har slik laget oss noen forestillinger opp mot de temaene denne studien tar for seg. Vi har derfor stilt oss spørsmålet hvordan dette påvirker studien vår. Det vil alltid være en form for subjektivitet i forskningsprosessen. Grunnen til dette er at man aldri helt vil kunne legge bort sin egen kunnskap, erfaring og forforståelse. Objektivitet er derfor vanskelig å oppnå. I vår studie har vi derfor valgt å være bevisst vår subjektivitet gjennom hele forskningsprosessen og slik reflektere over hvordan vår egen forforståelse kan påvirke ulike deler av prosessen (Thagaard, 2009).

Gjennom en slik vinkling har studien blitt sammensatt av både induktiv og deduktiv tilnærming. På forhånd hadde vi bestemt oss for hvilke temaer og opplevelse studien skulle ta for seg, og dermed begrenset vi omfanget til studien. Ved å ha et ustrukturert intervju av våre informanter åpnet vi opp for at andre erfaringer og opplevelse, og vi kunne spisse og omformulere problemstillingen vår med grunnlag i det informantene fortalte oss. En slik interaksjon mellom induktiv og deduktiv tilnærming samsvarer også med hovedtanken til kvalitativ metode som setter informantens opplevelse i sentrum (Thagaard, 2009).

Informanter, kriterier og utvelgelse

Da vi skulle samle inn våre data, var det viktig for oss å komme i kontakt med personer som har lang og relevant erfaring innen trafikkopplæring. Dette var viktig fordi vi ville være sikre på at informantene hadde kunnskapen, opplevelsene og erfaringene vi var ute etter. Vi tok derfor kontakt med personer som jobbet ved en institusjon, som jobbet aktivt med trafikkopplæring og som vi mente hadde den relevante kunnskapen.

Målet med studien er at informantene skulle beskrive sine egne opplevelse og erfaringer ut i fra sine meninger og synspunkter. Siden vi ønsket å ha et bredt spekter av egne meninger og synspunkter, valgte vi å være litt selektive da vi valgte intervjuobjekter. Det vil si at vi valgte både kvinner og menn som var i ulike alder til våre intervju. Vi hadde til tre informanter, en kvinne og to menn. Aldersmessig var disse mellom 40 og 65 år. I en kvalitativ metode er det ofte få informanter og utvalget av informanter er ofte strategisk eller spesielt valgt, og er brukt til å undersøke sosiale prosesser og sosialt samspill. I opplevelsesorienterte studier som denne, er vi ute etter et konkret fenomen som skjer i en gitt situasjon. Dette er noe vi har lagt til grunn for vår utvelgelse av intervjuobjekt og hvordan vi har belyst vår problemstilling.

Kvalitativt forskningsintervju

Et grunnleggende aspekt ved et kvalitativt forskningsintervju er at det er gjennom språket vi får informasjonen vår. Det vil si at våre informanter forteller oss en historie med språket ut i fra de spørsmålene som stilles. Det er disse historiene eller svarene som senere utgjør grunnlaget for analysen og resultatene. Vi valgte å gå frem med et ustrukturert intervju, der det lå en frihet i rekkefølgen på spørsmålene slik at det var temaet som var fokus og spørsmålene ble stilt der det falt seg naturlig i samtalen. Samtidig som oppfølgingsspørsmålene skulle være like viktige som de spørsmålene som var fastsatt i den utarbeidede intervjuguiden (Thagaard, 2009).

Gjennom å ha et ustrukturert intervju med bruk av åpne spørsmål kunne vi få en frihet til å stille oppfølgingsspørsmål, da informantene kom inn på interessante erfaringer eller nye temaer innenfor det som var relevant for vår arbeidsproblemstilling. Det var slik et bevisst valg å bruke intervjusamtaler som arbeidsverktøy for å få frem informantenes opplevelse og synspunkt om temaene.

Intervjuguiden og prøveintervju

Da arbeidet med intervjuguiden startet, var det viktig at vi fikk så mye fokus som mulig på temaene selvoppfatning og kjøreatferd. Vi valgte derfor å ta med aspekt som kunne ha innvirkning på selvoppfatning og kjøreatferd ut i fra det vi selv hadde lest om i forberedelsesdelen til intervjuet. Vi mener selv at vi har en god blanding av åpne og lukkede spørsmål. Noen var generelle, mens noen var mer spesifikke. Med det ønsket vi at det var en åpenhet for at opplevelsene til informantene skulle komme fram i svarene, samtidig som dette stilte krav til oss om å ta tak i interessante temaer med oppfølgingsspørsmål eller be informantene utdype mer. Slik ville vi få den informasjon som vi mente var relevant.

På grunn av variasjon i informantenes alder og kjønn, var det viktig for oss å være forberedt på at intervjuene kunne bli ulike. Vi ville også legge til rette for at informantene selv skulle få definere noen av begrepene som var tema for samtalen. En slik vinkling ville gjøre alle intervjuene unike, og gjorde til at vi måtte jobbe for å ha et åpent sinn i forkant av intervjuene.

Siden det var et spenn i utvalget av informanter, valgte vi å kvalitetsjekke om intervjuguiden vår (*vedlegg 2*) var kvalitetsmessig gode nok i forhold til å gi svar på vår problemstilling. Vi ville vite om spørsmålene virkelig nådde frem og fikk fram informantenes opplevelse, samt finne ut om spørsmålene eventuelt kunne omformuleres. Det ble derfor bestemt at vi skulle ha et prøveintervju. Prøveintervjuet ble gjort på en person som kan karakteriseres som fagperson, men uten den lange erfaringen som de reelle informantene hadde. Prøveintervjuet gikk uten noen problemer med det tekniske, men både vi og prøveinformanten opplevde at noen av spørsmålene var noe dårlig formulert og kunne skape tvil om hva vi egentlig ville frem til.

Etter prøveintervjuet endret vi litt på spørsmålene, og oppdaget en god del oppfølgingsspørsmål som kunne blitt relevante. I tillegg ble vi trygge på det utstyret som vi skulle bruke. Med utstyret er det her snakk om en lydopptaker. Det må presiseres at de svarene som kom frem under prøveintervjuet ikke har blitt brukt i noen form i denne oppgaven. Prøveintervjuet ble gjennomført utelukkende for å styrke selve intervjuguiden og prosessen rundt intervjuet. Etter at prøveintervjuet var unnagjort og de spørsmålene som var uklare ble endret og omformulert, tok vi kontakt med informantene.

Intervjuene

Intervjuene ble gjennomført i begynnelsen av desember 2011. De varierte noe i lengde, noe som er naturlig med tanke på at noen hadde mer å fortelle enn andre, og varte mellom 20 til 30 minutter.

Selve intervjuene ble gjennomført på informantenes arbeidsplass. Dette gjorde vi for å skape trygghet for våre informanter. Deres egen arbeidsplass er en kjent arena og forhåpentligvis en plass som de ser på som trygge omgivelser. Under intervjuet var alle gruppemedlemmene til stede under intervjuet. Det var likevel kun en som stilte spørsmålene, men vi valgte å ta med alle sammen, slik at alle hadde mulighet for å stille eventuelle oppfølgingsspørsmål. Grunnen til det er at det ikke alltid er like enkelt å komme på de relevante spørsmålene som kunne blitt stilt, når en konsentrerer seg om intervjuguiden. I etterkant av intervjuene innså vi at vi gjerne skulle hatt noen flere spørsmål.

Kvalitet i forskningen

Det å skulle vurdere kvaliteten i forskningen bygger på grunntanken om at mennesket skaper eller konstruerer sin sosiale virkelighet og gir mening til sine egne erfaringer og opplevelse. Dette vil si at det ikke finnes en enkelt virkelighet eller sannhet, og våre informanters meningssammenhenger er knyttet til hvert enkelt individ (Dalen, 2008). Å skulle vurdere kvaliteten i denne studien handler derfor om vår gjengivelse av våre informanters opplevelse og meninger. Vi må også vurdere om vi har forstått våre informanters virkelighet gjennom intervjuene. Kvaliteten på intervjuene er avgjørende, men det er også viktig at vi er bevisste vår egen kunnskap og forforståelse rundt temaet og hvordan dette kan påvirke forskningsprosessen og gjøre den verdiladet.

Troverdighet, gyldighet og overførbarhet

Troverligheten i oppgaven skal ta for seg om studien er gjort på en fullgod måte. Det vil si om vi har forstått våre informanters virkelighet på rett måte (Dalen, 2008). Det handler derfor om at vi gjengir den informasjonen informantene gir oss på en best mulig måte, slik at den gjenspeiler deres mening, oppfatninger og virkelighet. I denne studien handler det om å få fram informantenes meninger og svar gjennom sitatene og ikke våre egne tolkninger av svarene deres. Dette har videre innvirkning på gyldigheten til studien, og vi må stille oss spørsmålene: Er forskningsfunnene våre basert på reelle data, og ikke våre egne personlige

tolkninger? Er de tolkningene vi har kommet frem til gyldige og i samsvar med virkeligheten? Å holde seg til informantenes uttalelser og det å være «gjennomsiktig» i forskningen blir derfor viktig. Vi har derfor lagt vekt på å få fram hva som er våre egne tolkninger og gjøre rede for disse, og skille disse tolkningene fra informantenes virkelighet og uttalelser.

Samtidig må vi spørre oss om denne kunnskapen er nyttig og kan brukes i den virkelige verden og hvordan den kan anvendes. Dette handler om overførbarheten til studien, og det er opp til leseren av studien å bedømme om den er relevant i andre sammenhenger. For at leseren skal kunne gjøre seg en mening om dette, er det viktig å beskrive alle sidene ved det fenomenet som studeres og informasjon om konteksten studien har blitt gjort i. Generelt kan kvalitative studier vanskelig overføres ut over den konteksten studien ble gjort i. Grunnen til dette er at forskningsprosessen i denne studien er hentet fra en bestemt virkelighet og kontekst, men kan likevel være til nytte for andre (Thagaard, 2009).

Etiske vurderinger

I all forskning må man ta hensyn til de etiske aspektene ved det man skal studere. Og det er spesielt viktig å ta vare på informantene gjennom hele prosessen. Vi hadde som mål at vårt forhold til våre informanter skulle være så avslappet så mulig, vi prøvde derfor å holde en ganske uformell tone i prosessen. I stedet for en skriftlig informasjon tok vi direkte kontakt med de informantene som vi ville ha, og fortalte om prosjektet vårt og lurte på om de var villige til å være med som informanter. De fikk på forhånd informasjon om hvilket tema som prosjektet ville omhandle. Samtidig som de fikk denne informasjonen var vi veldig klare på om de var i tvil, enten det gjaldt temaet eller deres egen deltakelse kunne de ta kontakt med oss og trekke seg fra studien på hvilket som helst tidspunkt. Deltagelse i denne studien skulle være trygg og frivillig. Informantene fikk også beskjed om at de ville være anonyme og få fiktive navn, samt stedet de ble rekruttert fra ikke på noen måte ville komme frem. Dette for at de ikke skulle være bekymret for at deres personlige meninger kunne ha noen skadevirkende effekt på dem i ettertid. I tillegg fortalte vi at deres informasjon ble makulert og slettet når oppgaven var ferdig. Det har vært i vår interesse å tilrettelegge på en best mulig måte for våre informanter.

Analysen av datamaterialet

Før vi kunne begynne å analysere datamaterialet, måtte det bearbejdes, slik at det var mulig å jobbe videre med materialet. Det er vanskelig å analysere ut i fra lydopptak. Vi valgte derfor å transkribere lydopptakene. Det vil si at vi gjør den muntlige talen til en skriftlig tekst. Dette ble gjort fordi det ble enklere å ha de ulike dataene fra informantene fremfor seg, og dermed kunne sammenligne og se etter røde tråder etter intervjuene.

All bakgrunnsstøy som var med på lydopptaket ble ikke tatt med. I tillegg ble det ikke vektlagt hvordan stemmen til informanten var. I tillegg overså vi latter og når informanten og intervjuer brukte fyllord, som «eehh», «hmmm», «liksom» og «ikke sant». Dette ble gjort fordi vi ønsket å holde informasjonen så enkel som mulig. Selv om informantene snakket dialekt under intervjuene, ble dette oversatt til bokmål i skriftlig form. Resultatet etter endt transkribering var at vi satt igjen med datamateriale som var lettere å analysere.

I analysen valgte vi ut de sitatene som omhandlet vår problemstilling. Det vil si de svarene som informantene kom med, og som understøttet hvordan de oppfattet temaet, og der vi eventuelt kunne finne teori som støttet opp mot de sitatene slik at dette senere kunne drøftes. Vi valgte derfor å dele opp svarene i kategoriene selvoppfatning og kjøreatferd. Og selv om spørsmålene hadde andre aspekt ved seg, valgte vi å se etter det som hadde med våre temaer i problemstillingen. Bakgrunnen for dette var at sitatene kunne hjelpe oss med å finne svar på problemstillingen.

EMPIRI

I dette kapittelet vil vi presentere empiri fra tre personer i form av ulike sitater fra intervjuobjektene. Dybdeintervjuene er gjennomført med personer som har bakgrunn fra trafikkopplæring, og med ulik fartstid og erfaring innenfor bransjen. For å kunne anonymisere informantene, har vi valgt å gi de fiktive navn: Kari, Ola og Jon. Felles for informantene er at de har erfaring fra trafikkopplæringen. Informantene er mellom 40 og 65 år, og begge kjønn er representert. Empirien er et verktøy for å belyse hvilke oppfatninger det ligger i forståelse av *selvoppfatning* og *kjøreatferd*, og om informantene ser noen sammenheng mellom disse to begrepene. Sitatene vil beskrive hvordan den enkelte informant opplever de ulike begrepene, og hva vedkommende legger i disse.

Selvoppfatning

Etter diskusjoner innad i gruppa, om hva som ligger i begrepet *selvoppfatning*, var det interessant å kunne få belyst om fagfolk innenfor trafikkopplæring har en samsvarende oppfatning om dette begrepet. På spørsmålet om hva informantene legger i ordet *selvoppfatning* beskriver Kari følgende:

”.....ikke nødvendigvis selvinnsikt, men selvbildet. Hvordan man ser seg selv i et samfunn, sammen med andre og om man ser på seg selv som en leder nærmest, eller om man ser på seg selv som en taper for å ta ytterlighetene. ... selvtillit kan kanskje ligge i den gata”.

Ola kan fortelle at han i begrepet *selvoppfatning* mener:

”Hvordan jeg tror andre ser på meg, eller hvordan jeg liker at andre ser på meg. At jeg har et bilde på hvordan jeg blir oppfattet av andre”.

Jon vinklet det inn mot selve trafikkopplæringen av en elev:

”Det er jo litt hvordan man oppfatter seg selv og jeg vil tro at en må jo bygge litt selvtillit til eleven, så han får det i hvert fall, og så må man prøve å bygge opp hans selvfølelse kanskje, slik at...ja bruke følelsene hans”.

Dersom vi tar for oss høy *selvoppfatning* – vil det være slik at dette medfører at en persons *selvoppfatning* er reell med tanke på egne ferdigheter? Etter en kort tenkepause, kom det er utfyllende svar fra Kari – hvorpå vi har valgt å sitere henne på følgende:

”nei....det var et vanskelig spørsmål, fordi at jeg tror ikke at det finnes et entydig svar på det. Det kan være både og, men noen kan ha et urealistisk bilde på seg selv ut i fra at de har fått alt for mye positiv feedback og lite korreksjon, mens med andre kan det være reelt at de er så dyktige som de tror. Det går litt begge veier det der”.

”.....jeg tror ikke selvbildet i seg selv, høy selvoppfatning - at det indikerer at du har for stor tro på deg selv i forhold til for eksempel bilkjøring da. Det kan gå begge veier”.

Ola supplerer med følgende om høy *selvoppfatning* er reelt:

”Jeg tror nok at det lett kan bli et sprik mellom det en tror og det du virkelig er. For da er du litt inne på det med selvinnsikt og se egne begrensninger. Den kan lett fortrenses. Jeg opplever kanskje at det er et større gutteproblem enn et jenteproblem”

Med dette svaret berører Ola et tema, som det er naturlig å stille spørsmål om – er det forskjeller mellom kjønnene vedrørende det enkelte individs grad av *selvoppfatning*?

Jon har følgende oppfatning om jenter og gutters *selvoppfatning*:

”Ja, jeg tror kanskje at jentene har en mindre selvoppfatning om hvor de står i forhold til guttene, mindre selvtillit i hvert fall. Jeg tenker kanskje mer generelt egentlig. Det er vel slike erfaringer jeg har hatt i hvert fall. Du har flere gutter med høy selvoppfatning av hvor man står hen. Det finnes jo selvsagt jenter der og”.

Ola har følgende betraktninger om det er noen forskjell mellom kjønnene og graden av selvoppfatning:

”Tradisjonelt sett er det slik at guttene er litt innretta i forhold til det å kjøre bil. Det er på en måte opplest og vedtatt at dette er noe du skal ha med i morsmelka. Men samtidig er det kanskje litt mer kultur blant guttene at man skal ha førerkort og man skal ha en bil, og det er på en måte knyttet til sosial aktivitet. Og da blir det også sånn urealistisk forventningspress. Ja, jeg tror det er en tendens, ja. Jentene er vel mer tradisjonelt sett mer ydmyk i forhold til egne ferdigheter og utdanning. Jeg har ikke noe belegg for det, men det er en opplevelse jeg har dannet meg gjennom flere år”.

Kjøreatferd

Som en del av vår problemstilling, er kjøreatferden vesentlig i denne sammenhengen. Og videre i empirien, ville vi avdekke informantenes oppfattelse av hva som ligger i begrepet *kjøreatferd*. På dette spørsmålet beskriver informantene kjøreatferd på ulike måter, men alle tre kommer inn på prinsippene i Veitrafikklovens § 3, som omhandler hensynsfullhet, aktpågivenhet og varsomhet i trafikken.

”.....litt i forhold om du er dristig eller om du er hensynsfull, om du på en måte er regelbrytter eller liksom det går innenfor de, ja innenfor de begrepene der da, om du er aggressiv, når du kommer inn på, litt mer inn på psykologien, aggressiv kjørestil eller en defensiv kjørestil gjerne innenfor, ja det er der jeg legger begrepet” (Kari)

”Jaa, kjøreatferd er at man i enhver situasjon har en atferd som gjør at man kan ferdes trygt i trafikken, som tar hensyn til seg selv og den øvrige trafikk og vise god smidighet i trafikken. Og med hensynsfullhet når det er påkrevd og dem kjører tydelig. Og for å komme opp på det nivået, så kreves det ganske mye” (Jon).

”Kjøreatferd for meg, det er evnen til både å anvende teknisk sett god ferdighet, og evnen til å omsette inntrykk i trafikken til et godt samspill” (Ola).

Siden vår problemstilling tar for seg sammenhengen mellom selvoppfatning og kjøreatferd, ønsket vi avslutningsvis å sette søkelyset på om det er en sammenheng i en eller annen retning når det gjelder de to nevnte begrepene. I svarene og betraktningene som fremkom fra informantene, om det finnes noen sammenheng mellom en persons selvoppfatning og kjøreatferd, har vi valgt å sitere følgende:

”Jeg tror at det er en nøye sammenheng - at den som har god selvoppfatning, også har god kjøreferdighet. Det tror jeg. Jeg tror at den som har litt liten selvtillit, han – kanskje velger en kjøremåte slik at han føler seg trygg, altså prioriterer det med sikkerhet ganske så høyt. Mens en som har lite god selvoppfatning og har god forståelse for trafikk, er litt flinkere med det som har med effektivitet og avvikling, tror jeg” (Jon).

”En som har god selvoppfatning, vil nok ha en nøktern og mer realistisk syn på blant annet risiko og evnen til å spille på lag, kjente ting som empati og så videre. Og evnen til å se seg selv som en del av et system, og at det krever samspill. Mens en som har dårlig selvoppfatning gjerne da vil på en måte overgå den delen der – og faktisk se på seg selv som suveren – på en måte” (Ola).

”Det er nok en ganske stor sammenheng, en person som har en veldig, veldig høy selvoppfatning, som mener han alltid gjør ting riktig, særlig i en innlæringsfase, har en tendens til å legge veldig sterkt merke til andres feil og blir gjerne aggressiv... .., mens en person som har lavere selvbilde har en tendens til å gå litt inn i seg selv og stille spørsmål om hva jeg gjorde feil, er litt mer sånn defensiv i kjørestilen. En person med høy selvoppfatning er gjerne dyktig i forhold til å manøvrere bilen - men trenger nødvendigvis ikke ha god risikoforståelse, overblikk i trafikken. En person med dårlig selvoppfatning, er litt motsatt. De sliter mer med det tekniske - men er mer bevisst på det som foregår utenfor bilen og den risiko som ligger der” (Kari).

DRØFTING AV EMPIRIEN

Gjennom teorien, empirien og forståelse for oppbygningen av GDE-matrisen ønsker vi å se om de svarene vi har fått, kan hjelpe elevene med å nå de øverste målene i matrisen. For å kunne besvare hvordan vi kan nå målet – og hvorfor – vil det være avgjørende å forstå hvordan selvoppfatningen og kjøreatferden henger sammen. Spørsmålet blir da hvordan vi tilegner oss og bruker den kunnskapen vi har fått med tanke på teori og de svarene informantene har kommet med. Videre ønsker vi å se om informantenes subjektive opplevelse av begrepene er i tråd med teorien og om det finnes avvik, slik at vi kan ta med oss den erfaringen som informantene besitter, for å kunne besvare problemstillingen.

Selvoppfatning

Gjennom de sitatene som fremkommer fra informantene, forstår vi at selvoppfatning er noe som ikke kan konkretiseres og vanskelig å måle. Begrepet innbefatter alle aspekter ved en persons oppfatninger eller følelser i forhold til seg selv (Skaalvik og Skaalvik (2008)). Av dette kan vi forstå at vi mennesker er komplekse, og det å forklare den enkeltes individs handlinger er ikke enkelt. Man befinner seg da i et samspill av ulike teorier innen psykologien, det biologiske aspektet og hvordan mennesker blir påvirket av miljø, kulturarv, forventninger og egen mestring.

Siden selvoppfatning endrer seg ut i fra kunnskaper og erfaringer som en person tilegner seg over tid, må vi kunne forvente at eleven ved første kjøretime har en oppfatning om egne ferdigheter. For en elev har jo sittet på med foreldre, venner og andre gjennom sitt liv og dermed dannet seg et bilde av kjøreatferd. Og kanskje ikke det svarer til de relle ferdighetene de trodde de på forhånd hadde. Det blir derfor viktig at vi som trafikklærere hjelper til med veiledning under øvelsene og bruker de hjelpemidlene vi har, slik at de vil oppleve en mestringsfølelse tidlig i undervisningen. For selvoppfatningen vil endre seg ut ifra erfaringer, opplevelse og tilbakemeldinger de får. De uheldige situasjonene vil svekke deres

selvoppfatning, mens de gode opplevelsene vil ha en motsatt effekt. Og det er de positive opplevelsene vi ønsker å forsterke for å komme til de høyere nivåene i GDE- matrisen.

Som kommende trafikklærere kan vi støtte oss til følgende utsagn: «*Vår personlighet, våre motiver og den emosjonelle tilstanden vi er i, vil påvirke de oppfatninger og beslutninger som vi foretar i trafikken*» (Moe, 2008 s.77). Og dermed gjennom de handlinger og beslutninger en elev gjør seg i trafikken, kan vi kanskje få et innblikk i elevens selvoppfatning og tankemåte.

Ved å bygge selvtillit og selvfølelse gjennom opplæringen, vil eleven få god selvoppfatning, og måten å gjøre dette på vil være individuelt ut i fra den enkeltes personlighet. Gjennom å bygge opp under positiv selvfølelse underveis i opplæringen, "Det er jo litt hvordan man oppfatter seg selv og jeg vil tro at en må jo bygge litt selvtillit til eleven, så han får det i hvert fall, og så må man prøve å bygge opp hans selvfølelse kanskje, slik at...ja bruke følelsene hans" (Jon), vil man styrke en persons selvoppfatning på de høyere nivåer. Og det er slik føreropplæringen er bygget opp, nemlig at man skal prestere på de lavere nivåer før man går videre i opplæringen. Det å forsterke elevens gode og positive handlinger, vurderinger og refleksjoner, samtidig som en korrigerer på de områdene som ikke er tilfredsstillende, kan det bidra til at elevene blir mer bevisste på sine egne ferdigheter. Dette kan føre til at elevene når høyere opp i GDE-matrisen. Et lite faremoment her kan være at eleven kanskje mottar for mye ros og kan bli tilfreds med sitt eget nivå og stagnerer på det nivået de befinner seg på. Det må derfor bli opp til trafikklærer å balansere tilbakemeldingene slik at det trigger elev til å ville tilegne seg mer kunnskap og ferdigheter.

Kjøreatferd

Trafikal atferd i denne sammenhengen vil være ensbetydende med at en bilfører har en klandreverdigg atferd eller er en samvittighetsfull bilfører, som samhandler med andre trafikanter og følger regelverket. Med klandreverdigg atferd menes at man setter risiko på spill og ikke retter seg etter grunnregelen i Vegtrafikkloven (2012) § 3 som omhandler *hensynsfullhet, aktsomhet og kravet til varsomhet*.

Empirien viste at våre informanter knyttet den trafikale atferden opp mot det å være hensynsfull, aktpågivende og varsom. I den sammenheng nevner Kari ulike parameter i forbindelse med en den enkeltes kjørestil:

”.....litt i forhold om du er dristig eller om du er hensynsfull, om du på en måte er regelrytter eller liksom det går innenfor de, ja innenfor de begrepene der da, om du er aggressiv, når du kommer inn på, litt mer inn på psykologien, aggressiv kjørestil eller en defensiv kjørestil gjerne innenfor, ja det er der jeg legger begrepet”.

For å forstå hva som ligger bak en elevs kjøreatferd, vil observasjon av kjørestilen kunne være et virkemiddel. Da vil egne kunnskaper om hva som ligger til grunn for en trafikksikker kjøreatferd, være en god læreforutsetning. Samtidig vil forståelse for hvor grensen går - for det å ta sjanser og bevege seg vekk fra den såkalte komfortsonen - være avgjørende for om eleven lykkes med å nå det øverste nivået i GDE-matrisen. Gjennom vår praksis ønsker vi å knytte den trafikale atferden opp mot Veitrafikklovens § 3, men samtidig ser vi at det er vanskelig å knytte dette direkte inn mot en persons selvoppfattelse. Dersom eleven blir bevisst sin kjøreatferd, og tillegger seg en hensynsfull, aktpågivende og varsom kjørestil, vil forutsetningen for å nå det øverste trinnet i GDE-matrisen være av en slik karakter, at eleven bør kunne lykkes i å nå målet.

Vår rolle

Når det kommer til hva som påvirker eller utvikler en persons selvoppfatning er informantene samstemte. I likhet med teorien er informantene klar på at respons fra andre mennesker gjennom oppveksten – slik som foreldre, venner, kjæreste og lærere – og senere i livet, vil i de fleste tilfeller påvirke den enkelte persons selvoppfatning. Kari, en av informantene sier følgende: *«Dersom man får mye oppmuntringer og positive tilbakemeldinger, vil dette etter all sannsynlighet styrke selvoppfatning, og i motsatt tilfelle kan negativ feedback gi en lavere selvoppfatning»*. Som trafikklærere er vi fagpersoner og inngår i en sosial kontekst rundt den enkelte elev. I så måte vil vi ubevisst påvirke elevens oppfattelse av seg selv, på ett eller annet nivå. Gjennom en bevisstgjøring på hvilken rolle vi har, ved å gi positive tilbakemeldinger og kommentarer til riktig handling/atferd, vil vi bygge opp et positivt bilde av elevens generelle selvoppfatning. En vesentlig faktor i dette er at vi trafikklærere har en konkret forståelse for hva som er riktig og galt i en trafikal sammenheng eller på en enkeltstående øvelse som vi trener på.

Fra Shavelson, Hubner og Stantons, 1976 (omtalt i Skaalvik og Skaalvik, 2008) vet vi at det øverste nivå i selvoppfatningen - «våre samlede tanker og den oppfattelsen vi har om oss selv» - er relativt stabil og vanskelig å påvirke, men at vi gjennom påvirkning på lavere nivå

kan bygge opp under selvoppfatning på høyere nivå. En fersk elev har ikke de kunnskaper og erfaringer som trengs for å bli en god og trygg bilfører. Gjennom vår profesjon er det en forutsetning at vi gir positive tilbakemeldinger og kommentarer når det er på sin plass. Ved en slik tilnærming bygger vi opp under selvfølelsen og bidrar til at de enkelte målene og trinnene i føreropplæringen blir oppnådd.

Eksempelvis kan vi nevne de situasjoner der vi opplever at eleven løser oppgavene på en tilfredsstillende måte, for eksempel riktig trinnrekkefølge i en øvelse. Videre vil en riktig observasjonsteknikk, som fører til at eleven løser en trafikal situasjon, kunne roses med positiv tilbakemelding. Dette er spesifikke ting, hvor vi som trafikklærere kan forsterke den følelsen som eleven sitter igjen med. Ved å gi en slik positiv tilbakemelding på ønsket atferd, vil det kunne gi en positiv selvoppfatning på den spesifikke atferd. Med flere slike eksempler vil dette forhåpentligvis påvirke den generelle selvoppfatningen (høyeste nivå) med det å kjøre bil. GDE-matrisen er bygd opp slik at en må mestre et nivå før en går videre opp i matrisen. Og gjennom å oppleve mestring og få kjenne på mestringsfølelsen vil det også påvirke selvoppfatning i en positiv retning.

Personlighet

Det å vise en interesse og vilje til å bli kjent med elevens bakgrunn og interessefelt, er en viktig forutsetning for oss trafikklærere. Ved en slik tilnærming vil eleven kunne åpne seg og styrke forutsetningene for et tillitsforhold. Kjennskap til en elevs interesser og bruk av fritid, vil sammen med vår kunnskap om de ulike personlighetstypene, være en god pekepinne på hva du kan forvente av atferd. Fra modellen til Moe (2004), vet vi at det er mange elementer som vil forme en persons personlighet og derigjennom ha en innvirkning på atferd vi finner i trafikken. Om en elev forteller oss at lidenskapen eller motivet i livet er å drive med fjellklatring og fallskjermhopping, så kan det forstås slik at man også tar dette ut i trafikal atferd. På en annen side, så kan det tenkes at personen har tilegnet seg kunnskap om risikovurdering gjennom ekstremспорт, som kommer til nytte i en trafikal sammenheng, hvor personen ser konsekvenser av risikofylt atferd. Fra tidligere (Jensen, 2005) vet vi at personligheten er sammensatt av rasjonelle og emosjonelle egenskaper. De rasjonelle viser oss *hva* vi gjør, mens de emosjonelle forteller om *måten* vi gjør det på. Av dette forstår vi hvor vesentlig det er å ikke la seg «lure» av førsteinntrykket og tolke eleven *kun* ut i fra interesser eller hvilket miljø eleven tilhører.

Kjønn

I spørsmålet om det er forskjeller mellom kjønnene, fremkom det ulike meninger fra intervjuobjektene. Jon og Ola sitter igjen med en opplevelse av at jentene generelt har mindre selvoppfatning, og at guttene har tendens til en høyere selvoppfatning enn det den reelt tilsier. Kari hadde en motsatt oppfatning - at det ikke finnes noen vesentlige forskjeller på kjønnenes selvoppfatning i den ene eller andre retning: *”Nei, jeg tror det er ganske likt, sånn generelt. Tror jentene har like stor eller dårlig selvoppfatning som guttene har. Jeg tror ikke man kan skille noe vesentlig der”*.

En person med gode evner til å reflektere over egne handlinger vil muligens ha et riktig bilde av egen selvoppfatning – og på dette området er jentene muligens flinkere til å reflektere bedre over egne handlinger, uten at dette påvirker forskjellene om selvoppfatning.

GDE-matrisen

Ved bruk av GDE- matrisen, ser vi denne som et godt hjelpemiddel for å kunne nå læreplanens målsetting om å få eleven opp på et så høyt nivå - at vedkommende utvikler vilje til å ta ansvar, reflektere og ivareta egen og andres sikkerhet, ved strategiske valg som fremmer trafiksikker kjøreatferd. Spørsmålet blir på hvilken måte matrisen vil være av nytteverdi for oss som kommende trafikklærere – og hvordan vi bevisst kan gjøre bruk av denne i kjøreopplæringen? Matrisen viser oss muligheten til tanken om å ”bygge stein for stein”, og gjennom observasjon av elevens kjøreatferd løfte eleven videre opp mot ett enda høyere nivå.

Ved å se likheten mellom matrisens og læreplanens oppbygning, og ta utgangspunkt i elevforutsetningene, kan vi bruke GDE-matrisen til å analysere hvilket nivå det er hensiktsmessig å starte kjøreopplæringen på. Dersom de kjøretekniske ferdighetene samstemmer med læreplanen, vil det være naturlig å ta eleven et steg videre i matrisen – og mot målsetningen om å nå det øverste nivå i matrisen.

Om trafikklæreren er dyktig til å stille de riktige spørsmålene, og får eleven til å reflektere over risiko og egen kjøreatferd, er det grunn til å tro at forutsetningene for at eleven skal kunne utvikle egen selvoppfatning i positiv retning. Læreplanen tar for seg utviklingen av trafikal kompetanse, som vil være en prosess over tid. Gjennom bruk av GDE-matrisen under kjøreopplæringen, vil læreren underveis kunne ha muligheter for å synliggjøre elevens egen

selvoppfatning, slik at eleven blir bevisst på om denne i realiteten er reell. Oppbygningen av GDE-matrisen kan ses i sammenheng med den modulbaserte opplæringen - som de ulike trinnene i læreplanen innebærer – hvor mulighetene for å få eleven til å øve seg på å reflektere over egne handling - og vurderingsevner. Dermed legges grunnlaget for at eleven skal få en dypere og mer reflekterende forståelse for sine avgjørelser og handlinger i trafikken. Gjennom kjøreopplæringen vil det være et overordnet mål at eleven skal nå det øverste nivået i GDE-matrisen, og øke graden av selvinnstilt, slik at vedkommende blir en trafiksikker bilist etter avlagt førerprøve. Under kjøreopplæringen kan et virkemiddel være å konfrontere eleven med refleksjoner over egne atferdstendenser, for å nå det øverste nivå i matrisen.

Sammenhengen mellom selvoppfatning og kjøreatferd

Gjennom studien finner vi sammenhenger mellom en persons selvoppfatning og kjøreatferd. Fra teorien og forskningslitteratur er det samsvarende tanker med hva vi finner i empirien. Fra doktoravhandlingen av Stene (2005) er det funnet sammenhenger mellom selvoppfatning og trafikal atferd. Som nevnt tidligere i oppgaven, er det dimensjoner som ferdigheter, dristighet, vennlighet, egoisme og samarbeid som kan knyttes opp mot risikoatferd og selvoppfatning. Likeså finner vi støtte i teorien, hvor Bandura (1977) hevder at egenferdigheten eller hvor god man er i en ferdighet, vil påvirke utøvende atferd og i så måte vil man kunne overføre dette også i en trafikal sammenheng. Forskjellene mellom kjønnene ligger i de forventningene som kommer fra omgivelsene og miljøet rundt personen – muligens en innbilt forventning - og ikke nødvendigvis på grunn av at gutter er mer aggressiv fra naturen sin side. En av våre informanter sier følgende: «... jeg tror ikke nødvendigvis at forskjellen ligger i at guttene er sånn, jeg tror at de gjør det for at de tror at det er forventet av dem. Videre er det nok en mer tendens i forhold til det at guttene er flinkere teknisk enn jentene. Og dermed litt mindre risikobevist».

Selv om det er noe uenighet blant våre informanter om kjønn har noen betydning for selvoppfatning og kjøreatferd, kan det være slik at i enkelte tilfeller bør vi tenke over om det er jenter eller gutter vi underviser. Andre ganger behøver det ikke å spille noen rolle, da dette må sees ut ifra de elevforutsetninger som er til stede i undervisningen.

Ulike meninger fremkom også vedrørende en elevs kjøreatferd etter avlagt førerprøve. Her var blant annet oppfatning om at en elevs kjøreatferd etter bestått førerprøve, vil kunne endre seg ut ifra det som er blitt observert under selve kjøreopplæringen, men at man samtidig må ha tro

på at den gode kjøreatferden opprettholdes, dersom opplæringen har skapt gode holdninger. For oss trafikklærere må målet være å få elever til å ta del i vår egen «nullvisjon», og bidra til at de utvikler sin egen mentale modell for kjøreatferd slik at de ikke blir en del av den negative statistikken. Målet med vår undervisning er å skape reflekterte elever som er bevisste på hvilken betydning risiko og kjøreatferd har for den enkelte og for samfunnet forøvrig. Ved å få elevene opp på det øverste nivå innenfor GDE-matrisen, vil de forhåpentligvis være godt rustet til å håndtere bilkjøring og den trafikale samhandlingen på en tilfredstillende måte etter avsluttet førerprøve.

Utfordringen for oss trafikklærere i en slik sammenheng er knyttet til observasjon og hvordan vi tolker den enkelte elev. Ofte kan det være sprik mellom mening og handling under kjøreopplæringen, som gjenspeiles i kritikkverdige kjøreatferd etter bestått førerprøve. I denne sammenheng siktes det til elever som gjennomfører et *skuespill* under opplæringen, for å tilfredsstille trafikklæreren. For å sitere Kari som fortalte følgende rundt denne utfordringen: «...disse har som regel en høy selvopfatning og har et potensial til å havne i den såkalte *høyrisikogruppen*»

Selvopfatning kan påvirke risikoforståelsen, ved at man ikke ser det helhetlige bilde i egen kjøreatferd, og derigjennom legger premisser for en dårlig eller feil strategi. Dette vil kunne få konsekvenser, ved at man velger løsninger for det man tror har lav risiko. Det handler om at personen må reflektere over hvilket nivå vedkommende befinner seg på, for å utvikle god kjøreatferd. Det vil si at man må ha tenkt igjennom egen strategi for å kunne ferdes trygt i trafikken.

Siden selvopfatningen påvirker oppfatningen av risiko og dermed kjøreatferd, er det på dette område vi kan hjelpe våre elever. Ved bruk av reflekterende tilnærming, vil eleven forstå hvilket nivå han er på og dermed kan veien være lettere for å ta steget opp til et høyere nivå.

KONKLUSJON

Dagens læreplan er inspirert av GDE-matrisen. Vårt mål som trafikklærere er at våre elever gjennom refleksjon utvikler sine egne mentale modeller for trafikal atferd, som er i tråd med «nullvisjonen». Elevene skal være rustet til å inngå i samhandlingen med andre trafikanter og ha en nødvendig forståelse, som det økende trafikkbildet krever. Gjennom studien har vi forstått at begrepet selvoppfatning er vanskelig å konkretisere, samt vanskelig å måle. Videre har bildet blitt forsterket om at det er en utfordring å forstå den enkelte elevs selvoppfatning. Samtidig har vi fått en bevisstgjøring om at selvoppfatningen påvirker kjøreferdigheten, og at det dermed bør tas hensyn til dette i kjøreopplæringen. Målet med studien har vært å øke vår kompetanse og forståelse om de mekanismene som påvirker en persons selvoppfatning. Ved økt kunnskap om selvoppfatning, kjøreatferd og innholdet i GDE-matrisen bidrar dette til større oppmerksomhet og fokus på dette når vi underviser elever. Det som er viktig i en slik sammenheng, er at vi ikke kan generalisere alle elever. Siden vi ser at det er en interaksjon mellom alle disse temane, må vi også se på hvert enkelt individ og se på hva de trenger av fokus i opplæringen. Noen kan ha gode tekniske ferdigheter, mens andre har stor forståelse for risiko. Mennesker er forskjellige og har ulike behov, noe som medfører at opplæringen bør tilpasses det enkelte individ. Det å ha kunnskap om elevens ferdigheter, begrensninger og personlige egenskaper gjør at vi kan tilpasse vår opplæring, slik at våre elever når de øverste nivåene i GDE-matrisen.

LITTERATURHENVISNING

Bandura, A. (1977). Self-efficacy: Toward a unifying theory of behavioral change. *Psychological Review*, 84(2), 191-215.

Bandura, A. (1997). *Self-efficacy, The Exercise of Control*. New York: W.H. Freeman and Company.

Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N.P., Glad, A., Hernetkoski, K. (2002). *From control of the vehicle to personal self-control: Broadening the perspectives to driver education*.

Transportation Research Part F

Lastet ned 27.02.02 fra

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847802000189>

Jensen, I.S. (2002). *Ona Fyr*. Oslo: Dinamo Forlag.

Klomsten, A.T. (2007) *Sterke gutter – Tynne jenter*, NTNU

Lastet ned 27.02.12 fra

<http://kilden.forskningsradet.no/c16880/artikkel/vis.html?tid=43494>

Maycock, G., Lockwood, C.R., Lester, J.F. (1991). *The accident liability of car drivers*. TRL report No. 315. Crowthorne: Transport Research Laboratory

Moe, D. (2008). *Menneske, Risiko og kjøreatferd*. Trondheim: [D. Moe]

Moe, D. (2009). *Kjøreprosessen – en modell for analyse og forståelse av kjøreatferd basert på biologiske og psykologiske forutsetninger*. Trondheim: [D. Moe]

Moser, T. (2006). Hva kan idretten lære meg om meg selv? – Om forholdet mellom selvbilde og deltakelse i idrett/fysisk aktivitet. Lastet ned 27.02.12 fra

<http://www.idrottsforum.org/articles/moser/moser060927.html>

NTNU Pedagogisk Institutt. (2007). *Kompendie i PED 1011- Sosialpsykologiske perspektiver på undervisning og læring*, Trondheim: Kompendieforlaget.

Peräaho, M., Keskinen, E., Hattaka, M. (2003). *Vegverket, Sverige, Førerkompetanse i et hierarkisk perspektiv*. Sverige: Vegverket.

Rolf Robertsen (06.02.2012). *Eldre bilførere*, Forelesning HiNT

Seamon, D. (2000). A way of seeing people and place: Phenomenology in environment-behavior research. Lastet ned 27.02.2012 fra

http://krex.k-state.edu/dspace/bitstream/2097/1697/1/Seamon_Way_of_Seeing.pdf

Skaalvik, E.M. & Skaalvik, S. (2008). *Skolen som læringsarena, Selvoppfatning, motivasjon og læring*. Oslo: Universitetsforlaget.

Statens Vegvesen (2004). *Læreplan – Førerkortklasse B og BE*. Oslo: Vegdirektoratet.

Stene, T. M. (2005). *Er opplæring et godt sikkerhetstiltak? Forebygging av risiko og ulykker gjennom opplæring av trafikantene*. Dr.polit.-avhandling Fakultet for samfunnsvitenskap og teknologiledelse Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, NTNU. Lastet ned 27.02.12 fra

<http://ntnu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:125785>

Sør-Trøndelag Fylkeskommune (2010). *Trafikksikkerhetsplan for Sør-Trøndelag*. Lastet ned 27.02.2012 fra

http://pa.stfk.no/pa_fulltekst/Vedlegg/777196_2_1.PDF

Thagaard, T. (2009). *Systematikk og innlevelse, en innføring i kvalitativ metode*. Bergen: Fagbokforlaget.

Torbjørn T. (2006). *Selvvurdering, førerdyktighet og risiko, Unge førere—overvurderer de sin egen dyktighet?* Nasjonal konferanse om føreropplæring og førerprøver 25.-27-oktober 2006

Trygg Trafikk. (2011) *Tenåringer i trafikken, Kunnskapsgrunnlag om ungdom og trafikksikkerhet*. Lastet ned 27.02.12 fra

http://www.tryggtrafikk.no/filestore/tenringeritrafikken_oppdatert.

Utrykningspolitiet (2012). *Førere med høy risikovillighet, En analyse av anmeldte fartsovertredelser og rusførere*. Utrykningspolitiets temahefte. Lastet ned 27.02.12 fra https://www.politi.no/vedlegg/lokale_vedlegg/utrykningspolitiet/Vedlegg_1604.pdf

Vegtrafikklovgivningen (2010). *Vegtrafikkloven med trafikkregler og forskrifter*. Oslo: Cappelen Akademiske Forlag.

Wormnes, B. & Manger, T. (2008). *Motivasjon og mestring, veier til effektiv bruk av egne ressurser*. Bergen: Fagbokforlaget.

Figur og tabelloversikt

- Figur 1: Sentrale forhold som påvirker den enkeltes atferd i trafikken (modell etter Moe 2004)
- Figur 2: Modell for selvvurdering (Shavelson, Hubner og Stantons, 1976)
- Figur 3: TØI's gruppering av personlighet
- Figur 4: Trollveggen - risikobildet i trafikken
- Figur 5: Risiko i trafikken fordelt på kjønn, TØi rapport 986/2008
- Figur 6: Utarbeidet GDE-matrise fra Hatakka et al

VEDLEGG

1. Logg / Kandidatoppgaven

Uke 22:

Begynte så smått å jobbe med en idé som kunne konkretiseres i større grad. Idéen krever bruk av simulator og e-post ble sendt til Dagfinn Moe for å høre om dette var gjennomførbart. Positivt svar fra Dagfinn.

Uke 34:

Første konkrete møte med gruppen hvor agenden var å diskutere ideer som gruppen på individnivå har jobbet med i sommer. Mange ideer ble kastet frem, men etter en diskusjon valgte vi å jobbe med tema “ *Risikovillighet blant førere av høystatusbiler*”

Gruppen ble enig om å sende inn følgende forslag til problemstilling:

"Hvilken grad av risiko er mannlige førere av høystatusbiler villig til å ta, sammenlignet med sjåførere av lavstatusbiler i bestemte trafikale situasjoner?"

Gruppen følte det ville være hensiktsmessig å snakke nærmere med Dagfinn vedrørende bruk av simulator til dette forskningsprosjektet. E-post med forslag til dato og agenda ble sendt.

Uke 35:

Møte med Dagfinn Moe:

Bruken av simulator på Sintef, tidsramme, kostnadsramme og samarbeidsmuligheter mellom HiNT og SINTEF?

Positive tilbakemeldinger fra Dagfinn som lovte å ta dette videre med HiNT og Ståle Lødemel. Vi ble enige om at vi skulle sende SINTEF tilbakemeldinger på hvilke trafikale situasjoner som skulle benyttes i undersøkelsen. I tillegg gjennomførte vi et kort møte med en annen gruppe på skolen som skulle benytte simulatoren ved SINTEF.

Uke 36:

Gruppen møttes igjen for å finne konkrete situasjoner som vi kunne måle en trafikal atferd i forhold til bruk av simulator. Vi ble enige om å komme frem til 5-10 trafikale situasjoner som skulle oversendes til Dagfinn og SINTEF som skulle sjekke om dette var muligheter for å få frem gjennom simulatorbruk. Vi diskuterte også at vi ønsket å få en tilnærmet motorstørrelse på simulator slik at den blir mest lik de reelle bilene.

1. Forbikjøringssituasjon (vurdering av risikoforhold? avstand ? sikt)
2. Kjøring i bolig-/skolestrøk mht fartsgrense 30 km/t ? barn langs veien
3. Hensyn til fotgjengere som er på vei over gangfelt. (fotgjenger har ikke startet å gå, men er i ferd med å gå ut i gangfeltet)
4. Kjøring i lyskryss (lys er i ferd med å skifte til rødt)
5. Respekt for fartsgrense 50 km/t , 70 km/t, 80 km/t (landevei ? tettbygd strøk)
6. Vikepliktsituasjon med bil/annet kjøretøy fra høyre
7. Buss som står langs et stoppested langs vei (folk er på vei ut) hvor vi ønsker å se om fører kjører tilstrekkelig varsomt forbi buss.

Når det gjelder motorstyrke så ser vi det som hensiktsmessig å "tune" bilen opp til ca 400 NM om det er bensinbil og overkant av 500 NM dersom diesebil. Dette gjelder gruppen HØYSTATUS. I kontrollgruppen ønsker vi å legge bilen på et normalt nivå.

En konkret definisjon på hva vi legger i Høystatusbiler ble også definert.

Uke 35:

E-post med spesifikasjoner ble sendt til Dagfinn Moe v/SINTEF
Svar tilbake om at dette skulle videresendes til ingeniør på simulator.

Uke 36:

Uken ble brukt til å sette opp struktur på oppgaven med de momentene vi ønsker å ha med. I tillegg fant vi det hensiktsmessig å opprette en gruppe på Google Documents slik at vi kunne jobbe med felles dokumenter.

Finne noe bakgrunnsstoff, hva har blitt skrevet om tema tidligere. Nettsøk og søk på tidligere kandidatoppgaver var ukesoppgave.

Uke 37:

Gruppen har snakket så vidt med den andre simulatorgruppen og ingen av oss har hørt noe konkret fra Dagfinn/Sintef. Vi ble enige om å få til et nytt møte med Dagfinn til uken. Lite fremdrift på jobbing da dette trenger å bli avklart.

Uke 38:

Vi innkalte til møte hvor vi ønsket å vite status og fremdrift i forhold til bruk av simulator. SINTEF og HiNT har ennå ikke avklart forholdene som berører kostnader på dette. Dagfinn lover å ta tak i dette med Ståle. Dagfinn er veldig positiv og ser ikke at dette skal bli et problem i forhold til kostnader ved programmering og bruk av simulator.

SINTEF har foreslått at de lager en egen kjørerute som skal bli HiNT`s eiendom slik at vi begge grupper benytter denne, samt at senere bruk i HiNT regi benytter denne ruten. Snakker fortsatt om at slutten av oktober vil bli satt av til oss. Skulle få nærmere tilbakemeldinger på dette.

Uke 42:

Endelig avgjørelse for at samarbeidet mellom HiNT og SINTEF ikke lar seg gjennomføre i henhold til kostnadsramme. En skuffelse. Så smått begynt å diskutere nytt tema og problemløsning.

Uke 43:

Første oppstartsmøte med nytt tema og problemløsning.

I og med at Brit ikke er til stede ønsket vi å diskutere tema/problemløsning med Rolf Robertsen. Han tente på ideen og ga oss inspirasjon til å fortsette. Jobbet videre med å sammenfatte en problemstilling:

“ Kan en persons selvopfattelse påvirke vedkommendes atferd i trafikken?”

Vi diskuterte videre hvorvidt vi skulle skrive en ren teoretisk oppgave eller om den også skulle omfatte en kvantitativ undersøkelse. På nåværende tidspunkt ser det ut til at vi skriver en oppgave tuftet fra teorier og sammenfatter dette med intervju av “eksperter”. Jobbet med teoretisk bakgrunn, lesing og konkludering.

Uke 44:

Videre jobbing med teori og bakgrunnsstoff, samt var med på skrivekurs på skolen.

Oppmøte skolen for info i klassen.

Gruppen jobbet videre med innhenting av informasjon og teori.

Gruppen ble enig om å fordele arbeidsoppgaver.

Forord er utarbeidet men ikke ferdigredigert

Uke 47:

Testintervju

Uke 48:

Dybdeintervju med våre informanter

Uke 3 / 12:

Stian og Kurt startet transkribering av dybdeintervjuene.

Plan for struktur på oppgaven

Uke 4 / 12:

Finne mer bakgrunnsstoff / undersøkelser som teori kan bygges på.

Utfylling teori.

Avsluttet transkribering av empiri.

Uke 5 / 12:

Gruppen samlet for videre arbeid med oppgaven.

Sendt utkast av kandidatoppgave til veileder for tilbakemelding.

Jobbet med drøftelser.

Startet med setningsoppbygning og korrektur.

Uke 6 / 12:

Individuelt arbeid.

Gruppen samlet for å sette sammen det individuelle arbeidet.

Uke 7 / 12:

Individuelt arbeid.

Samlet gruppa for å få en oversikt over oppgavens struktur så langt.

Diskuterte de ulike punktene og gjorde opp en status.

Uke 8 / 12:

Intensiverer gruppearbeidet og fordeler samtidig noen av oppgavene til individuelt arbeid.

Uke 9 / 12:

Kandidatoppgaven fullført og levert

2. Intervjuguide

Hva legger du i begrepet selvoppfatning?

Hvordan har du merket ulike nivåer av selvoppfatning når du har undervist i bil?

Hva legger du i ordet kjøreatferd? (Hva blir beskrevet i ordet?)

I hvilken grad tror du at selvoppfatningen til en person henger sammen med kjøreatferden?

Hvilke forskjeller er det når det gjelder selvoppfatning og atferd i trafikken?

Tror du atferden som du har observert fra føreropplæringen gjenspeiler de som sjåfører i etterkant av at de ervervet førerkort?

Merker du noen spesielle forskjeller mellom kjønn med tanke på selvoppfatning?