

Wigum, J. P., Holmquist, T. O. & Wold, T. (2025). Hvordan optimalisere opplæring i klasse T for ATV- og UTV-bruk for å sikre sikkerhet og trafikkkompetanse? I S. Loeng & J. P. Wigum (Red.), *Profesjonsrettet høyere utdanning* (s. 91–112). Fagbokforlaget. DOI: <https://doi.org/10.55669/oa640805>

5

Hvordan optimalisere opplæring i klasse T for ATV- og UTV-bruk for å sikre sikkerhet og trafikkkompetanse?

Jan Petter Wigum¹, Thor Owe Holmquist¹ og Thomas Wold¹

¹ Nord universitet, Handelshøgskolen

Sammendrag: Artikkelen undersøker utfordringer knyttet til opplæring i klasse T når førerretten primært benyttes til ATV og UTV. Disse kjøretøyene er ofte registrert som traktor klasse T, selv om enkelte klassifiseres som moped eller motorsykkel (Lovdata 2023c). Føreropplæringen følger GDE-matrisen, også for traktor (Peräaho et al. 2003; Lovdata 2023a). Åtte trafikklærere ble intervjuet. Studien avdekker både muligheter og utfordringer ved at opplæringen er rettet mot traktor, mens elevene i praksis kjører ATV/UTV. Dette er særlig relevant gitt økningen i bruk og ulykker, spesielt blant unge menn (Iversen & Njå 2022). Problemstillingen er: *Hvordan kan opplæringen i klasse T tilpasses for å effektivt dekke behovene og bruksområdene for ATV og UTV, samtidig som den opprettholder nødvendige sikkerhetsstandarder og trafikale ferdigheter?* Tre hovedtemaer ble identifisert: motivasjon for læring, kompetanseutvikling og tilpasset opplæring.

Nøkkelord: traktor, føreropplæring, ATV, UTV, trafikal kompetanse

Abstract: The article discusses challenges that the learner driver in the tractor category may experience when they primarily use their driving license for ATV and UTV. ATV (All-Terrain Vehicle) and UTV (Utility Terrain Vehicle) are not categorised in their vehicle classes. Some ATVs and UTVs are categorised as mopeds and motorcycles, but most are registered as tractors – class T (Lovdata 2023c). If one desires a driver's license for a tractor, ATV/UTV, a training course in line with class T is conducted (Lovdata 2023a). All Norwegian driver training takes place in various stages in accordance with the GDE matrix (Goals for Driver Education), including training for tractors (Peräaho et al. 2003). The study interviewed eight driver teachers who all teach in class T. The study highlights both opportunities and challenges in training for a vehicle class, particularly when users use their driving license for another vehicle. The study highlights a relevant issue, as the proportion of ATVs and UTVs has increased in recent years (Iversen & Njå 2022). The number of accidents has also increased, especially among young men (Iversen & Njå 2022). The research question for the study is “Training in class T – opportunities and challenges for application on ATV and UTV.” The study identified three main themes: 1) Motivation for learning. 2) Competence development. 3) Tailored training. The study sheds light on an essential issue regarding safety and training for ATV and UTV users.

Keywords: tractor, driver's training, ATV, UTV, traffic competence

Innledning

En ATV er ikke en egen kjøretøykategori i lovens forstand, men beskrives som firehjuls moped, firehjuls motorsykkkel, motorredskap eller traktor i «forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr». Litt forenklet kan man si at en ATV er et fire- eller sekshjuls kjøretøy som i hovedsak er konstruert for å ta seg godt fram utenfor vei.

Kjøretøyene har kort akselavstand, høyt tyngdepunkt, myke fjærer og grove dekk. Veiregistrerte fire- og sekshjulinger i Norge har økt (Iversen og Njå, 2022). Disse er fordelt mellom ulike kategorier, hvor klasse T3 utgjør flertallet. Disse er registrert som traktor, med hastighetsbegrensninger, mens de øvrige er registrert som MC eller moped.

ATV har vært brukt av ungdommer i mange år, mens UTV og mopedbiler er blitt mer utbredt de siste årene. Andelen mopeder og lett MC er synkende.

Finmark fylke har størst konsentrasjon av ATV, UTV, snøscooter og mopedbiler av alle fylker i Norge.

Det har i gjennomsnitt blitt solgt over 5000 nye fire- og sekshjulinger hvert år i det norske markedet, og salget har økt. Det ble solgt 7660 enheter i 2021 og 7505 enheter i 2022 (AIF, 2023). Det selges mest ATV i klassen 400–599 kubikk. Denne klassen består i stor grad av arbeidsmaskiner for ulike næringsvirksomheter, og utgjør cirka 50 % av det totale salget.

Elever som skal bruke førerretten til ATV og/eller UTV tar opplæring og førerprøve på et kjøretøy som er svært ulikt kjøretøyet de skal bruke til nytte- og fritidskjøring. Forskjellene er så store at elever ser store utfordringer med hensyn til opplæring og bruk.

To av artikkelforfatterne har arbeidet med utdanning av trafikklærere i mange år, og har også undervist i lette klasser til ungdom. Den tredje artikkelforfatteren har en doktorgrad i psykologi og har i den senere tid arbeidet inn mot atferd og holdninger til ungdom. Alle artikkelforfatterne arbeider ved Nord universitet, trafikkfag.

Teoretisk rammeverk

Kjøretøykategorier

Det er tre kategorier ATV/UTV for vei: moped, tung motorsykkel og traktor. Mopedene er på maksimalt 50 kubikk med en maks hastighet på 45 km/t. Alle som er større enn 50 kubikk registreres som tung motorsykkel eller traktor. Tung motorsykkel har ingen fartsbegrensning, men en maksimal effekt på 15 kW. Enkelte modeller kan registreres for to personer. Alle som kjører eller sitter på med en motorsykkelregistrert ATV/SBS (side by side) må benytte godkjent hjelm.

Traktorregistrert ATV/UTV har ingen effektbegrensning, men en fartsbegrensning på 40 km/t. Noen av disse kan registreres for to personer. Hjelm er ikke påbudt på traktor-ATV/UTV.

En ATV og UTV kan lovlig kjøre alle steder der det er lov å kjøre med bil eller motorsykkel. De som er registrert som moped, har ikke lov å kjøre på motorvei klasse A eller B.

Om kjøretøyet er registrert som traktor (T3), kan alle som har traktorførerkort (fra 16 år) eller andre bilførerkort kjøre. Er den registrert som motorsykkel, må du ha klasse B eller høyere. Fra fylte 16 år kan en ATV registrert som moped kjøres.

ATV registrert som moped kan kjøres av alle med førerkort klasse M-146 (vektbegrensning på 175 kg) og M-147, samt de som har det gamle mopedførerbeviset. ATV/UTV registrert som tung motorsykkel kan kjøres med førerkort klasse B, C eller D. ATV registrert som moped kan kjøres av alle med førerkort klasse M-146 (vektbegrensning på 175 kg) og M-147, samt de som har det gamle mopedførerbeviset.

ATV registrert som tung motorsykkel kan kjøres med førerkort klasse B, C eller D. Disse kan også kjøre moped.

ATV registrert som traktor (T3A) kan kjøres på førerkort klasse B og klasse T. Klasse T3B krever minimum klasse B.

Ulykker med ATV og UTV

Internasjonale studier viser at ATV og UTV har en høy ulykkesutsatthet. Dette gjelder både ulykker med store materielle og menneskelige konsekvenser og ulykker med mindre skadeomfang (Adil et al., 2017; Fawcett et al., 2016). De fleste ulykkene er definert som singelulykker (Lin & Blessing, 2018). En singelulykke kalles også en eneulykke. Føreren og/eller passasjer er de involverte i ulykken. Slike ulykker kjennetegnes ofte av at føreren og/eller passasjer blir kastet av kjøretøyet eller får kjøretøyet over seg på grunn av velt. Disse ulykkene skjer både på og utenfor offentlig vei. De fleste tilfellene finner vi på offentlig vei der kjøretøyet skrenser og velter.

Flerpartsulykker, der ATV eller UTV involveres i en ulykke med et stasjonært objekt eller annet kjøretøy, skjer ofte på offentlig vei (Hall et al., 2009). I Norge har ulykker med ATV og UTV økt de senere år. Siden 2015 har antallet ATV-ulykker i Norge økt med 75 %. 70–90 % av disse gjelder menn i alderen 15–17 år (Iversen & Njå, 2022).

Utdanning

Nord universitet, Faggruppe Trafikk, har et nasjonalt ansvar for å utdanne trafikklærere som skal undervise i klasse T. «Spesialutdanning for trafikklærere i klasse T» (Traktor) gjennomføres i en ukes samling med teori og praksis (Nord universitet, 2023). Utdanningen gir kompetanse i å undervise på traktor med maks 40 km/t. Trafikklærere som skal undervise i «hurtigkjørende traktor» må ha et tilleggskurs på to dager. Klasse T favner bredt – fra vanlig landbrukstraktor, Unimog, samt ATV og UTV. I læringsutbyttebeskrivelsen fremgår en beskrivelse av kunnskap, ferdighet og generell kompetanse i klasse T, men ikke forskjellig opplæring i de ulike kjøretøyene i klassen.

Spesialutdanning for trafikklærere i klasse T forutsetter godkjenning som trafikklærer i klasse B, og førerrett i klasse T i minst tre år. Gjennom en kombinasjon av teori og praksis, samt en eksamen etter studiet, kvalitets-sikres trafikklærerkompetansen. I praksisdelen øver studentene på kommenterende egenkjøring med ulike traktorekvipasjer, kobler av/på tilhenger osv. I tillegg får de kjøre UTV og ATV for å bli kjent med de store forskjellene i kjøreegenskaper disse kjøretøyene har sammenlignet med vanlig traktor. Dermed er det i studiet tatt høyde for mer øving enn det som fremgår i læringsutbyttebeskrivelsen.

GDE-matrisen

Norsk føreropplæring er basert på GDE-matrisen (Peräaho et al., 2003). Dette arbeidet er igjen basert på McKnight og Adams (1970) inndeling av oppgaver en fører skal løse. Disse 1700 ulike oppgavene ble videre kategorisert av Michon (1985). Michon inndelte arbeidsoppgavene i en 3-delt hierarkisk oversikt.

I det europeiske forskningsprosjektet GADGET (Guarding Automobile Drivers through Guidance, Education and Technology) (Christ et al., 1999; Keskinen, 1996), ble disse hierarkiske nivåene brukt til å utvikle en matrise som inneholder fire forskjellige trinn. Denne GDE-matrisen (Goals for Driver Education) (Keskinen, 1996; Peräaho, Keskinen & Hatakka, 2003) har blitt brukt i all føreropplæring for alle førerkortklasser i Norge siden ny læreplan kom i 2005 (Statens vegvesen, 2016). Et femte nivå ble innlemmet i 2010 for å beskrive og demonstrere hva det sosiale miljøet betyr for utvikling av unge mennesker og deres valg i samfunnet (Keskinen et al., 2010).

Opplæring i klasse T

Opplæringen er inndelt i obligatorisk og ikke-obligatorisk opplæring (Lovdata, 2023a). Per i dag er det få obligatoriske timer i klasse T: én time trinnvurdering på trinn 2, én time trinnvurdering på trinn tre, samt kurs i sikring av last i trinn fire. Det vil likevel være nødvendig med mer opplæring, da læreplanen har klare opplæringsmål i alle trinn.

Den praktiske førerprøven gjennomføres etter gjennomført obligatorisk opplæring og bestått teoretisk prøve. Ved førerrett moped ATV skal kun den teoretiske prøven gjennomføres. De fleste ATV og UTV i Norge er registrert som traktor klasse T, og vi vil derfor avgrense til denne kjøretøyklassen.

Den praktiske prøven på traktor gjennomføres med tilkoblet tilhenger. Traktoren til førerprøven skal ha fire hjul, være registrert for to personer, ha en dimensjonerende hastighet på mellom 38 og 50 km/t, ha clutchpedal og ha en tillatt totalvekt på minst 7000 kg. Tilhengeren skal ha en tillatt totalvekt på over 4000 kg. Den praktiske førerprøven består av minimum kontroll før kjøring, til- og frakopling av tilhenger, gjennomføring av sikkerhetskontroll, kjøring i trafikken og rygging (Lovdata, 2023a). Dermed utelukkes ATV og UTV som alternative kjøretøy til førerprøven.

Motivasjon

Når en person engasjerer seg i en handling, kan motivasjonskilden være enten indre eller ytre (Pittman, Boggiano & Rubble, 1983). Dette avhenger av om engasjementet er iboende i aktiviteten selv eller influert av aktiviteten.

For eksempel, når en person har en indre motivert orientering, er belønningen deltakelse i aktiviteten selv, og denne deltakelsen er målet i seg selv (Kruglanski, 1975). Typiske belønninger for engasjement i aktiviteter som gir indre motivasjon, inkluderer edelhet, underholdningsverdi og tilfredsstillelse av nysgjerrighet og kompetanseutvikling (Pittman, 1998).

På den annen side, når en person har en ytre motivasjon, er fokuset på hva man oppnår fra aktiviteten man deltar i. Elementer som at aktiviteten kan utføres raskt, forutsigbart, enkelt og er lett å gjennomføre, er ofte foretrukket ved ytre motivasjonsorientering (Pittman, 1998).

Ryan og Deci (2000) identifiserer ulike grader av ytre motivasjon: ekstern regulering, introjeksjon, identifisering og integrering. Ekstern regulering er den minst selvbestemmende formen og er ment å tilfredsstille et ytre krav eller oppnå en mulig belønning. Introjeksjon er en sterkere form for ytre motivasjon som er tvunget frem for å unngå skyldfølelse eller andre former for negative tanker.

I den tredje fasen av ytre motivasjon identifiserer individet viktigheten av å utføre oppgaven og har akseptert dette som sin egen motivasjon. Den fjerde fasen, som grenser opp mot indre motivasjon, ser Ryan og Deci (2000) som en integrasjon som innehar mange av de samme kvalitetene som indre motivasjon. Integrasjon er uten konflikter og er selvbestemmende, men mens indre motivasjon er drevet av lærelyst, interesse og utfordringer, er integrasjon fortsatt basert på å oppnå og realisere noe utenfor selve læringen (Ryan & Deci, 2000).

Dewey (1938) beskrev verdien av selvoppdagelse og aktiv deltakelse i læringsprosessen. Han argumenterte for at man lærer gjennom indre påvirkning, ved å gjøre noe og dermed se resultatet i større grad enn man gjør ved ytre påvirkning.

Ifølge Dewey (1938) er kvaliteten på erfaringen, og et godt erfaringsbasert læringsutbytte, knyttet til to kvalitative forutsetninger: For det første må deltakeren akseptere at denne erfaringen er viktig, og for det andre må den oppfattes riktig for videre kunnskap og ferdigheter. Videre må han eller hun sette dette i sammenheng med andre og fremtidige erfaringer. All erfaring er

ikke nødvendigvis god erfaring – med mindre deltakeren oppfatter erfaringen i en riktig kontekst og setter den i relevante sammenhenger.

Bandura (1977) beskriver mestringsforventninger (self-efficacy) som en viktig faktor når det gjelder den innsatsen vi legger i læringen. Forventningene om å nå målet vil være nødvendig både for måloppnåelse (efficacy expectations) og for resultatet når vi har nådd målet (outcome expectations). Ifølge Bandura er dette grunnleggende i en persons motivasjon for å tilføre nødvendige innsatsfaktorer. Disse to sentrale motivasjonsfaktorene vil ifølge Bandura styre deltakerens motivasjon for læring.

I nyere motivasjonsteori definerer Urhahne og Wijnia (2023), på bakgrunn av en analyse av de mest fremtredende motivasjonsteoriene, 6 ulike stadier for motivasjon og handling i en lærings situasjon: situasjonen, indre psykologiske prosesser, målet, handlingen, utfallet og konsekvensene.

Metode

Intervjuguide

Før intervjuene ble det utarbeidet en intervjuguide. Intervjuguiden var tematisert med spørsmål som bakgrunn, erfaring fra teoretisk og praktisk undervisning for klasse T (traktor). Eksempel på spørsmål er «I hvor stor grad er opplæring på traktor relatert til kjøretøyene ATV og UTV?» «Hvilket læringsutbytte ønsker du å gi elever som har til hensikt å bruke førerkort klasse T til ATV og UTV kjøretøy?»

Intervjuene

Vi gjennomførte semistrukturerte intervju (Kvale, 1996) i november 2023. Intervjuene ble gjennomført både som fysiske intervju og over telefon. Intervjuene varte 30–45 minutter. Alle intervju ble gjennomført med 2 eller 3 forskere til stede. Intervjuene ble deretter transkribert før analyse. Datainnsamling ble gjort via den nettbaserte skjema løsningen nettskjema.no, som er utviklet og driftet ved Universitetet i Oslo (nettskjema@usit.uio.no).

Analyse

NVivo ble brukt før dataene ble analysert ved å bruke tematisk analyse etter de seks stegene som de er beskrevet av Braun & Clarke (2006). Stegene er 1: Gjennomlesing. 2: Koding. 3: Let etter tema. 4: Sammenligne tema på tvers av data. 5: Lage en systematisk tabell over tema. 6: Skrive rapport (ibid). Tematisk analyse ble valgt på grunn av fleksibiliteten den tilbyr, og fordi den er egnet til å sammenfatte mye data til overordnede tema (Attride-Stirling, 2001; Braun & Clarke, 2006; Howitt & Cramer, 2010).

Det ble valgt en kombinasjon av induktiv og deduktiv analyse. Den induktive delen av analysen er egnet for å få en oversikt over hva de eksplisitt sier, for eksempel om hva de bruker ATV/UTV til, og hva kjøretøyene betyr for dem. Her hadde vi få forutanelser, så det var mest nyttig å la temaene stige opp fra dataene (Attride-Stirling, 2001; Braun & Clarke, 2006; Howitt & Cramer, 2010).

Deduktiv tilnærming ble brukt der vi hadde klare antagelser basert på tidligere forskning (Attride-Stirling, 2001; Braun & Clarke, 2006; Howitt & Cramer, 2010).

Validitet

Informantene har lang yrkeserfaring og arbeider ved relativt store enheter. Store aktører har opp mot 150 førerprøver hvert år, og utvalget av informanter gir på den måten god validitet i studien.

Etikk

Alle informanter ble forelagt et skriftlig samtykkeskjema før deltakelse i studien. Sikt – Kunnskapssektorens tjenesteleverandør (tidligere Norsk senter for forskningsdata eller NSD) godkjente prosjektet i tråd med GDPR-prinsippene.

Resultater

Etter analyse ble følgende tre hovedkategorier vektlagt:

Tabell 5.1

Faktorer relatert til opplæring i klasse T – utfordringer til bruk på kjøretøyene ATV og UTV

Tabell	
Kategorier	Illustrativ tekst
Motivasjon for læring	Gjenspeiler elevens motivasjon for læring på et annet kjøretøy enn hva de skal anvende førerretten på
Kompetanseutvikling	Opplæring på traktor gir positive effekter til opplæring på andre kjøretøy
Tilpasset opplæring	Læreren tilpasser opplæringen både på formelt og uformelt grunnlag

Motivasjon for læring

Kategorien setter søkelys på elevenes motivasjon for læring. Informantene våre beskriver en situasjon der mellom 30 og 70 % av elevene fullfører opplæring i klasse T, men har kun til hensikt å bruke førerretten for ATV eller UTV. Manglende motivasjon kan være en betydelig utfordring for disse elevene, da de ikke ser nytten av ferdigheter som lastsikring, rygging med tilhenger, og til- og frakopling av tilhenger. De oppfatter disse ferdighetene som irrelevante, siden de aldri planlegger å bruke dem. Dette kan føre til lavere engasjement i undervisningen og en følelse av at opplæringen ikke er tilpasset deres behov.

For å øke motivasjonen kan det være nødvendig å tilpasse opplæringen bedre til elevenes fremtidige bruksområder og interesser, samt å tydeliggjøre relevansen av de ulike ferdighetene som læres. Dette kan bidra til å skape en mer meningsfull og engasjerende læringsopplevelse for alle elever.

På spørsmålet: «Hvordan opplever elevene opplæringen i traktor når de skal bruke det til et annet kjøretøy?» svarer en av informantene: «De opplever det som meningsløst! Og da spesielt den hengerkjøringen. Hvorfor i all verden skal de lære å sette på kjetting, rygge og utføre lastsikring når de kun skal kjøre

ATV ... det skjønner de ikke. De kommer jo ikke sitte i en traktor. Noen er litt frustrerte, og noen er litt lett forbannet og andre bare mutte ... jaja vi må jo gjennom dette sier de. De har ingen forhold til en traktor ... den tyngden og de kreftene som er der.»

En annen informant sier: «Rundt halvparten klager over hvorfor de må kjøre opp til det her. Jeg hadde noen fra ei øy her nå ... de var totalt uinteressert. Vi begynte å kjøre og de syntes det var litt artig, og de følte de fikk det til ... uansett om de aldri tenkte de skulle kjøre noe traktor i det hele tatt ... så jeg ser det bygger opp selvtilliten veldig godt for de elevene som ikke er motivert for det.»

Elevenes motivasjon er ofte basert på å få førerretten på klasse T slik at de kan bruke denne på ATV og UTV. De vet at opplæringsløpet består av obligatoriske og ikke-obligatoriske emner og vil derfor gjennomføre opplæringen for å oppnå en førerrett. I mindre grad vil de ha en motivasjon for å lære selve traktorkjøretøyet best mulig.

Flere informanter etterspør en bedre sammenheng og kontekst mellom styringsdokumenter, så som læreplan og trafikkopplæringsforskrift, og den trafikale arenaen som den enkelte skal bruke førerretten i. Dette vil kunne bidra til en mer helhetlig og relevant opplæring, som bedre møter elevenes behov og forventninger.

Ved å skape en tydeligere kobling mellom teori og praksis, kan man øke elevenes engasjement og forståelse for viktigheten av de ulike ferdighetene som læres. Dette vil ikke bare forbedre læringsutbyttet, men også bidra til en mer positiv holdning til opplæringen generelt.

Kompetanseutvikling

Opplæringen for traktorførerretten er primært veirelatert, med fokus på regelforståelse, regelanvendelse og samhandling med andre trafikanter. Førerretten for traktor benyttes til en rekke formål, inkludert nyttekjøring som arbeidsredskap i gårdsdrift, jordbruk, transport og anleggsarbeid. Den gir også rett til å føre motorredskap som i omfang, vekt og hastighet nærmer seg tunge kjøretøy. Noen elever bruker førerretten til daglig transport til skole og fritidsaktiviteter, mens andre benytter den til fritidskjøring, spesielt med ATV og UTV, som ofte brukes til lek og sosiale aktiviteter.

Bruken av traktorførerretten til ATV og UTV kan gi praktisk erfaring i trafikken, noe som bidrar til økt trafikal forståelse. Både nytte- og fritidskjøring gir verdifull øving og kompetanseutvikling.

Trafikklærere som underviser i klasse T, arbeider ofte med flere førerkortklasser. Førerretten for traktor, spesielt for ATV og UTV, brukes ofte av elever i alderen 16–18 år. Etter fylte 18 år går de fleste over til førerkortklasse B for personbil.

Informantene våre påpeker betydelige forskjeller mellom elever som har kjørt traktor, ATV eller UTV, og de som tar førerkort for klasse B som sin første førerrett. Elever med opplæring i klasse T har erfaring med plassbehov og fartsavpassing, likt tyngre kjøretøyklasser, noe som gir dem en viktig forståelse av trafikal kompetanse. Denne erfaringen bidrar til en mer helhetlig og meningsfull læringsopplevelse, som er tilpasset elevenes fremtidige behov og bruksområder. Ved å tilpasse opplæringen på denne måten, kan trafikklærere bedre engasjere elevene og øke deres motivasjon for å lære, selv når opplæringen omfatter ferdigheter de kanskje ikke ser som umiddelbart relevante.

En av informantene sier det på følgende måte: «Det man bruker mest tid totalt sett er jo den trafikale kompetansen. Når vi får igjen elevene på bil ... de som har kjørt ATV og som vi kjenner gjennom traktoroppøringen har et veldig godt utgangspunkt når de begynner på bil.»

Resultatene viser at opplæringen for traktorførerretten gir betydelig trafikal kompetanse. Elever som har erfaring med traktor, ATV og UTV, viser en bedre forståelse av trafikregler og kjøretøyhåndtering. Dette gir dem et solid grunnlag for videre opplæring og gjør dem bedre forberedt på utfordringene som bilførere. Samlet sett bidrar denne praktiske og varierte opplæringen til tryggere og mer kompetente førere på veiene.

Tilpasset opplæring

Trafikklæreren tilpasser opplæringen delvis basert på hvilket kjøretøy eleven skal bruke sin førerrett til. Den formelle opplæringen, som er beskrevet i trafikkopplæringsforskriften og læreplanen for klasse T, gir få retningslinjer for bruk av andre kjøretøy enn den tradisjonelle traktoren. Læreren må derfor tolke forskrifts- og læreplankteksten i en annen kontekst enn traktor. Læreplanen oppfordrer lærerne til å anvende en problemorientert undervis-

ningsmetode. Denne metoden gir læreren mulighet til å problematisere ulike utfordringer knyttet til forskjellige kjøretøy.

Informantene våre påpeker at en traktor på flere tonn har svært forskjellige kjøreegenskaper sammenlignet med en ATV eller UTV som veier noen få hundre kilo. Trafikklæreren i klasse T kartlegger ofte elevene før undervisningen for å kunne stille spesifikke spørsmål om forskjellene mellom kjøretøyene. Dette bidrar til en mer tilpasset og relevant opplæring, som tar hensyn til elevenes fremtidige behov og bruksområder. Ved å gjøre dette, kan læreren bedre engasjere elevene og øke deres motivasjon for å lære, selv når opplæringen omfatter ferdigheter de kanskje ikke ser som umiddelbart relevante. Denne tilnæringsmåten sikrer en mer helhetlig og meningsfull læringsopplevelse.

En informant sier: «Dette blir da en veldig fin balansegang mellom hva vi mener vi er fornuftig å gjøre, men så kan det heller ikke bli sånn at her på trafikkskolen må de gjennom en ATV-greie som ikke er obligatorisk ... ikke sant. Samtidig må vi vite litt om bakgrunnen slik kan vi lage oss en litt ATV vinkel i alle fall.»

Trafikklæreren finner det formelle grunnlaget for opplæringen i gjeldende forskrift og læreplanverk, men bruker samtidig innslag fra egne erfaringer på et mer uformelt grunnlag. Våre informanter har i mange tilfeller også opplæring på tyngre kjøretøy, så som buss og lastebil. Erfaringer de har gjort seg fra disse klassene, blir brukt i undervisningen for traktor. Her nevner de spesielt plasseringen i vegbanen og utfordringer ved møting av andre større kjøretøy.

Når trafikklærere i klasse T henter elementer fra opplæring i tyngre klasser og fra klasse B, kan det tyde på at læreplanen i klasse T er utdatert. Resultatene viser at trafikklærere som tilpasser opplæringen basert på elevenes fremtidige kjøretøybruk, oppnår bedre læringsutbytte. Ved å anvende en problemorientert undervisningsmetode og inkludere erfaringer fra tyngre kjøretøyklasser, kan lærerne gi en mer relevant og engasjerende opplæring.

Elever som har erfaring med både traktor, ATV og UTV, viser en bedre forståelse av trafikregler og kjøretøyhåndtering. Dette gir dem et solid grunnlag for videre opplæring og gjør dem bedre forberedt på utfordringene som bilførere. Samlet sett bidrar denne praktiske og varierte opplæringen til tryggere og mer kompetente førere på veiene. Dette understreker viktigheten av

en fleksibel og erfaringsbasert tilnærming til føreropplæring, som ikke bare fokuserer på teoretisk kunnskap, men også på praktiske ferdigheter og erfaringer i trafikken.

Diskusjon

Motivasjon for læring

En løsning flere informanter etterspør, er muligheten for å differensiere opplæringen i større grad. Flere ønsker et skille mellom selve kjøretøyet og anvendelsesmuligheter, så som traktor som landbruksredskap.

Informantene var opptatt av elevenes motivasjon for opplæringen. Enkelte hadde en klar indre motivasjon for å lære å bruke kjøretøyet, mens andre nevnte kun førerretten for å få lov til å kjøre ATV eller UTV. Disse skilene mellom indre og ytre motivasjon (Pittman et al., 1983) var ofte et uttrykk for selve bruksområdet av kjøretøyet.

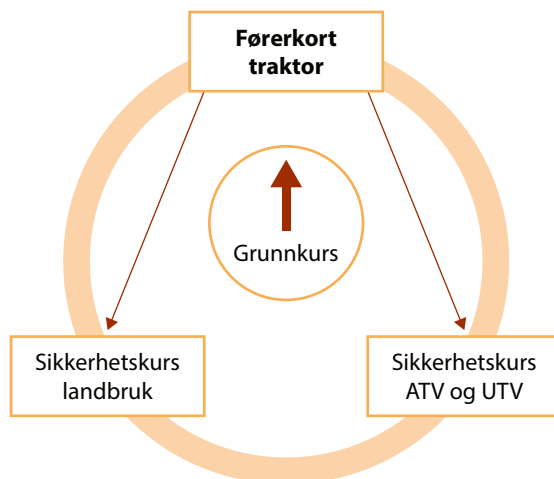
Informantene følte at Trafikkopplæringsforskriften (Lovdata 2023a) og læreplanene klasse T (Statens vegvesen 2019) ikke ga rom for individuell opplæring for det kjøretøyet eleven skulle bruke førerretten til.

Elevene legger stor innsats i å mestre, spesielt de tekniske øvelsene. De er svært opptatt av måloppnåelse som en del av motivasjonen for opplæringen. De visste at det er mestringsforventninger frem mot førerprøven, og på den måten ga dette en egen motivasjon for læring (Bandura 1977).

Læreren på klasse T klarte ikke å se sammenhengene mellom opplæring, testsituasjonen og praktisk anvendelse. Det mangler en klar retning mellom de ulike stadiene (Urhahne & Wijnia 2023).

Læreren på traktor ønsker å endre deler av opplæringen. Informantene viser til andre førerkortklasser, som motorsykkel og klasse S. For disse førerkortklassene starter opplæringen med et grunnkurs. Her kan ulike kjøretøy som førerkort i klasse T kan anvendes for å bli tatt opp. Man kan i større grad trekke frem kjøretøyenes spesielle egenskaper, og på den måten treffe alle.

De ser for seg en modell som kan belyses på følgende måte, slik figuren viser.



Figur 5.1

Opplæringsmodell som belyser innvirkning på læringsaktivitet

En slik modell vil, etter informantens utsagn, være en viktig motivasjonsfaktor. Enhver elev vil ha samme innslagspunkt for grunnleggende opplæring på traktor, men i det neste trinnet vil opplæringen bli delt mellom de som skal bruke førerrett i klasse T til næringsformål eller egeninteresse, og de som skal bruke førerretten på et annet kjøretøy, så som ATV og UTV. Egen innvirkning på læringsaktiviteten gir en større verdi for den enkelte elev (Dewey 1938). Det å velge retning for sin egen opplæring kan da gi en stor effekt på den enkeltes læringsutbytte.

Trafikkopplæringsforskriften (Lovdata 2023a) og Læreplan for traktor (Statens vegvesen 2019) beskriver mål for opplæringen. Disse målene er benevnt som hovedmål, trinnmål, kursmål, delmål og aktuelt innhold. Hovedmålet benevnes likt for alle førerkortklasser, mens de andre målene kan være ulike avhengig av hvilken førerrett som skal oppnås. I aktuelt innhold beskrives mer spesifikk opplæring som har en naturlig tilknytning til traktor. Innhold som 2.2. *Motorferdsel i utmark og vassdrag* og *Arbeidstilsynets regler om bruk av traktor* og 2.3 *Traktorens og tilhengerens konstruksjon og bruk med tanke på sikkerhet og miljø, og grunnleggende lastsikring* (Statens vegvesen 2019, s. 28). For en person som skal anvende førerretten på en ATV eller UTV vil dette ligge langt utenfor

Kompetanseutvikling

Den grunnleggende opplæringen gir en innføring i kjøretøybehandling, trafikal samhandling samt en teknisk grunnkompetanse.

Skal man bruke traktorretten i yrkessammenheng, vil en eventuell arbeidsgiver – eksempelvis bonde eller transportbedrift – stå ansvarlig for å gjennomføre nødvendig opplæring i tråd med arbeidsmiljøloven og bruksområdet. Førerkort klasse T (Lovdata 2023b) gir mulighet for å kjøre andre kjøretøy. Klasse T kan brukes til anleggsmaskiner i spesielle vektclasser. En del av elevene på traktor har arbeid ved siden av skole der en slik førerrett kan brukes. Andre kommer fra gårdsdrift, der slike maskiner inngår i den vanlige driften. Storparten av elevene som erverver førerrett i klasse T skal kjøre ATV eller UTV, og flere hevder å ha relativt liten nytte av opplæring med vanlig (tradisjonell) traktor. De forstår ikke hvorfor de skal ha den relativt omfattende opplæringen når det gjelder kjøretøybehandling og sikkerhetskontroll. Trafikkklæreren kan ha en krevende jobb med å motivere eleven til å øve på rygging med tilhenger, omfattende lastsikring, legge på kjetting osv.

Føreropplæringen er hovedsakelig veirelatert og vil uansett danne et godt trafikal grunnlag med tanke på senere å erverve førerkort i klasse B eller andre klasser. Selve opplæringen foregår på vei og i et trafikal miljø. I læreplanen klasse T (Statens vegvesen 2019) er den trafikale delen spesielt nevnt. Den enkelte elev skal beherske kjøring i variert trafikk. Dette betyr at eleven skal kunne anvende og tilegne seg kunnskap om aktuelle bestemmelser og bruke dette i samhandling med annen trafikk.

Informantene sier uten unntak at det er vesentlige forskjeller på elever som har en annen førerrett enn de som for første gang skal ta førerrett klasse B. De fremhever både lett motorsykkel, ATV og UTV, traktor og mopedbil som positive. Samhandling, regelforståelse og regelanvendelse er begreper som blir trukket frem. En person med 1–2 års førerrett i disse nevnte klassene har hatt positivt utbytte fra annen trafikal trening når de som tidligst 18-åring skal bruke førerrett i klasse B (personbil). Det vil derimot være ulikheter mellom kjøretøyene og klassene. Vekt, hastighet og bruksområde vil være ulike.

De fleste lærere i klasse T gjør en sammenligning mellom klassene og hvilket kompetanseresultat dette gir. Traktoropplæring og lett motorsykkel blir spesielt trukket frem som godt kompetansegivende. Ifølge informantene kan dette skyldes at disse to klassene har en praktisk førerprøve (Lovdata a 2023). Informantene mener at førerprøven er styrende for opplæringen. Dette støttes

av annen forskning på området (Wigum et al., 2020), som betegner deler av opplæringen som førerprøvestyrt. Slik opplæring kan både være positivt og negativt i et trafiksikkerhetsperspektiv.

Mopedbil har kun en teoretisk prøve og blir på den måten ikke målt på oppnådd kompetanse ved en praktisk førerprøve som avlegges hos Statens vegvesen (Lovdata 2023a). De er noe mer vage på tohjuls moped, men mener at dette kjøretøyet har så begrensede bruksområder og plassering i veibanen at de ikke gir samme type kompetanse som andre kjøretøy.

I alle førerkortklasser er det en trinnvis opplæring (Peräaho et al., 2003). Uansett kjøretøy vil trafikal trening gi kompetanse i alle trinn. GDE-matrisen (Peräaho et al., 2003) vektlegger mengdetrening som en viktig faktor for kompetanseutvikling. Dette gjelder spesielt i den trafikale delen, der eleven blir eksponert for ulike trafikale situasjoner som må løses på bakgrunn av kunnskap, ferdighet, holdninger og sitt eget erfaringsgrunnlag.

Tilpasset opplæring

Våre informanter kommer fra ulike trafikkskoler i Norge. Kjøretøyene som brukes til opplæring er både tradisjonelle traktorer der bakhjulene er større enn forhjulene, men det brukes også såkalte UNIMOG-kjøretøy (Universal-Motor-Gerät/Mercedes-Benz). Informantene velger kjøretøy ut ifra ulike kriterier. Økonomi i et bedriftsøkonomisk perspektiv blir trukket frem. Noen trafikkskoler velger å leie inn en tradisjonell traktor fra lokalmiljøet som blir brukt til opplæring og førerprøve. Det kreves få justeringer for at kjøretøyet skal bli godkjent til praktisk prøve. Andre skoler med større elevtilgang har egne kjøretøy som defineres som skolevogn (Lovdata 2023a). De velger ofte et kjøretøy som gir nødvendig kompetanse for klassen, men valgene kan også være basert på andre hensyn. Læreren sitter ofte lange arbeidsdager, og noen traktorer hensyntar komfort bedre enn andre. UNIMOG er bedre utrustet med komfortable seter og gir trafikk læreren bedre arbeidsvilkår. Disse er klassifiserte som traktor i kjøretøyforskriften (Lovdata 2023b) og kan brukes til opplæring i klasse T (Statens vegvesen 2019). Ifølge informantene oppleves dette som et stort, men stabilt kjøretøy.

En viktig del av opplæringen er å forstå kjøretøyetets omfang. Dette kan gi seg utslag i spesielle plasseringer i kjørefeltet, spesielt i ulike kryssituasjoner. Informantene sammenligner dette med opplæring i tyngre kjøretøy, slik

som i klasse C eller D (Lovdata 2023a). Den formelle delen i førerkortklasse T (Statens vegvesen 2019) blir ivaretatt gjennom forskrift (Lovdata 2023a) og i læreplanen for klasse T (Statens vegvesen 2019), men enkelte av våre informanter opplever dette som utilstrekkelig. Situasjoner som oppstår i løpet av kjøretimene, settes ofte i en annen kontekst enn det det formelle læringsutbyttet beskriver.

Våre informanter kartlegger sine elever enten ved en egen samtale eller i løpet av den første kjøretimen. I hvor stor grad de er kjent med annen kjøretrening, og en kartlegging av hvilket bruksområde de skal anvende førerretten til, er viktig informasjon som igjen gir tilpasset opplæring. Læreren tilpasser opplæringen til elever som kun skal bruke førerretten til ATV eller UTV, ved å ta tak i opplevde situasjoner i kjøretimene og utfordringene for andre kjøretøy. Tidligere forskning (Wold et al., 2023) har vist at ATV- og UTV-brukere bruker kjøretøyene til nyttekjøring, som for eksempel hjem til skole eller hjem til fritidsaktiviteter, men at kjøretøyene også brukes til lek og utprøving. Trafikklæreren vet og har observert slik atferd. Opplæringen blir derfor i stor grad tilpasset for å forklare konsekvenser ved kjøring som ligger utenfor grenseverdiene for lovlig og trafikksikker atferd.

Trafikklæreren har ifølge dem selv stor innvirkningsgrad under selve opplæringen, men er noe mer usikker på hvordan kunnskapen og atferden blir etter oppnådd førerrett. Trafikklæreren ønsker et bedre grunnlag i den formelle delen av opplæringen, i stedet for en opplæring som er basert på den uformelle delen. Den uformelle opplæringen er etter deres skjønn basert på den enkelte lærers tilpasninger og erfaring. Den uformelle opplæringen blir da gjenstand for store ulikheter som ikke blir ivaretatt gjennom Trafikkopplæringsforskriften (Lovdata 2023a) eller læreplanen for førerkortklasse T (Statens vegvesen 2019).

Implikasjoner

Studien har vist at dagens Trafikkopplæringsforskrift og læreplan i for liten grad er i samsvar med bruk og anvendelse etter oppnådd førerrett. Statens vegvesen bør i større grad kvalitetssikre opplæring og testing av nye førere for å sikre nødvendig kompetanse. Nord universitet bør kvalitetssikre utdanningen av trafikklærere på klasse T, slik at de møter de krav som stilles til alle kjøretøy som blir brukt med førerkort klasse T.

Studien har vist at det kreves en enda større forskningsinnsats for å forstå brukeren og bruksområdet for klassen. Den uønskede atferden blant ATV- og UTV-brukere, samt en økning i ulykkestallene i Norge, er en trafikk-sikkerhetsutfordring. Trafikklæreren på traktor ønsker et større fokus på de utfordringer som førerkortklassen innebærer, for å kunne kvalitetssikre sin egen opplæring. Motivasjon, kompetanseutvikling og tilpasset opplæring bør få et større fokus i føreropplæringen.

Motivasjon spiller en avgjørende rolle i læringsprosessen, spesielt innen føreropplæring. Elevers motivasjon for læring kan påvirkes betydelig av deres erfaringer med ulike typer kjøretøy. For eksempel kan opplæring på et annet kjøretøy enn det de til slutt skal bruke førerretten på, øke deres generelle motivasjon. Denne tverrkjøretøyopplæringen utvider ikke bare deres forståelse, men fremmer også et dypere engasjement med læringsmaterialet. Ved å eksponere elever for ulike kjøretøytyper kan lærere stimulere interesse og entusiasme, og dermed forbedre den totale læringsopplevelsen.

Kompetanseutvikling er et annet viktig aspekt av kvalitetssikret føreropplæring. Opplæring på traktor, for eksempel, har vist seg å ha positive effekter på opplæring for andre kjøretøy. Ferdighetene og kunnskapen som erverves under traktoropplæring, er overførbare og kan forbedre elevenes kompetanse i å håndtere ulike typer kjøretøy. Denne helhetlige tilnærmingen til opplæring sikrer at elevene utvikler et omfattende ferdighetssett, noe som gjør dem til mer allsidige og dyktige sjåfører.

Tilpasset opplæring er essensiell for å møte elevenes ulike behov. Effektiv føreropplæring krever at lærere tilpasser undervisningen både formelt og uformelt. Formelle tilpasninger kan inkludere strukturert undervisning og standardiserte vurderinger, mens uformelle tilpasninger innebærer personlig tilbakemelding og individuell støtte.

Ved å tilpasse undervisningsmetodene kan trafikklærere imøtekomme de unike læringsstilene og behovene til hver elev, og dermed forbedre effektiviteten av opplæringen. Denne personlige tilnærmingen sikrer at alle elever får den støtten de trenger for å lykkes, uavhengig av deres tidligere erfaring eller ferdighetsnivå.

Implementering av opplæringsprogrammer som fokuserer på motivasjon for læring, kompetanseutvikling og tilpasset opplæring kan betydelig forbedre effektiviteten av føreropplæringen. Ved å implisere resultatene fra

denne studien kan lærere skape en mer engasjerende, omfattende og personlig læringsopplevelse for sine elever.

Etter hvert som føreropplæringsfeltet fortsetter å utvikle seg, er det avgjørende at opplæringen forblir tilpasningsdyktig og responsiv til elevenes behov, og sikrer at de er godt forberedt på utfordringer.

Konklusjon

Elever på klasse T-opplæring viser ofte lav motivasjon, spesielt de som kun ønsker å kjøre ATV eller UTV. Mange elever ser ikke nytten av å lære ferdigheter som lastsikring og rygging med henger, da de ikke planlegger å bruke disse i praksis. Til tross for manglende interesse gjennomfører elever opplæringen for å oppnå førerretten, som har verdi for dem.

Dagens læreplaner peker på viktigheten av privat øving og mengdetrening, men i klasse T er det begrenset mulighet med tanke på ATV og UTV. Traktoropplæringen fokuserer på regelforståelse, regelanvendelse og samhandling i trafikken. Dette har positiv betydning når elevene skal ta førerkort i andre førerkortklasser, og da spesielt i klasse B – personbil.

Trafikkklærere justerer opplæringen basert på hvilket kjøretøy eleven skal bruke førerretten til, selv om formell opplæring gir få føringer for dette. Forskningsspørsmålet i studien var: «Hvordan kan opplæringen i klasse T tilpasses for å effektivt dekke behovene og bruksområdene for ATV og UTV, samtidig som den opprettholder de nødvendige sikkerhetsstandardene og trafikale ferdighetene?»

Opplæringen i klasse T gir noen utfordringer for anvendelse på ATV og UTV, men har samtidig et mulighetsrom for bedre trafikal kompetanse, noe som igjen gir en effekt til bruk for andre kjøretøy.

Referanser

- Adil, M. T., Konstantinou, C., Porter, D. J. & Dolan, S. (2017). All-terrain vehicle (ATV) injuries – An institutional review over 6 years. *The Ulster medical journal*, 86(2), 103–107. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/29535481>
- Attride-Stirling, J. (2001). Thematic networks: An analytic tool for qualitative research. *Qualitative research*, 1(3), 385–405. <https://doi.org/10.1177/146879410100100307>
- Bandura, A. (1977). Self-efficacy: Toward a unifying theory of behavioral change. *Psychological Review*, 84(2), 191–215.
- Braun, V. & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Christ, R., Delhomme, P., Kaba, A., Mäkinen, T., Sagberg, F., Schulze, H. & Siegrist, S. (1999). *GADGET (Guarding automobile drivers through guidance education and technology) final report investigations on influences upon driver behaviour – Safety approaches in comparison and combination*. The European Commission under the Transport RTD Programme of the 4th Framework Programme.
- Dewey, J. (1938). *Experience & education*. Touchstone.
- Fawcett, V. J., Tsang, B., Taheri, A., Belton, K. & Widder, S. L. (2016). A review on all terrain vehicle safety. *Safety*, 2(2), 15. <https://www.mdpi.com/2313-576X/2/2/15>
- Hall, A. J., Bixler, D., Helmkamp, J. C., Kraner, J. C. & Kaplan, J. A. (2009). Fatal all-terrain vehicle crashes: Injury types and alcohol use. *Am J Prev Med*, 36(4), 311–316. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2008.11.019>
- Howitt, D. & Cramer, D. (2010). *Introduction to qualitative methods in psychology*.
- Iversen, T. & Njå, O. (2022). Temaanalyse av alvorlige ulykker på ATV, moped og motorsykkel 2015–2020. <https://ebooks.uis.no/index.php/USPS/catalog/book/170>
- Keskinen, E. (1996). Why do young drivers have more accidents? Junge Fahrer und Fahrerinnen. I Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonferenz 12.–14. Dezember 1994 in Köln.
- Keskinen, E., Peräaho, M. & Laapotti, S. (2010). *GDE-5PRO and GDE-5SOC: Goals for driver education in a wider context—professional and private drivers in their environment*. University of Turku. Upublisert manuskript.
- Kruglanski, A. W. (1975). The endogenous-exogenous partition in attribution theory. *Psychological Review*, 82(6), 387–406.
- Kvale, S. (1996). *Interviews: An introduction to qualitative research interviewing*. Sage Publications Inc.
- Lin, P. T. & Blessing, M. M. (2018). The characteristics of all-terrain vehicle (ATV)-related deaths: A forensic autopsy data-based study. *Forensic Sci Med Pathol*, 14(4), 509–514. <https://doi.org/10.1007/s12024-018-0014-7>
- Lovdata. (2023a). *Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr*. [Regulations relating to technical requirements and approval of vehicles, parts and equipment], (2023a). <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-10-01-13>
- Lovdata. (2023b). *Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve* [Regulations on traffic education and driving tests]. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-10-01-1339>

- McKnight, A. J. & Adams, B. B. (1970). *Driver Education Task Analysis. Volume II: Task Analysis Methods. Final Report*. Human Resources Research Organisation.
- Michon, J. (1985). A critical view of driver behavior models. I L. S. Evans (Red.), *Human behavior and traffic safety*. Plenum Press
- Nord universitet. (2023). *Spesialutdanning for klasse T (Traktor)*. <https://www.nord.no/studier/spesialutdanning-for-klasse-t-traktor>
- Peräaho, M., Keskinen, E. & Hatakka, M. (2003). *Driver Competence in a Hierarchical Perspective; Implications for Driver Education*. University of Turku, Traffic Research.
- Pittman, T. (1998). Motivation. I D. T. Gilbert, S. T. Fiske & G. Lindzey (Red.), *The handbook of social psychology* (4. utg.). McGraw-Hill.
- Pittman, T., Boggiano, A. K. & Rubble, D. N. (1983). Intrinsic and extrinsic motivational orientations: Limiting conditions on the undermining and enhancing effects of reward on intrinsic motivation. I J. Levine & M. Wang (Red.), *Teacher and student perceptions: Implications for learning*. Erlbaum.
- Ryan, M. R. & Deci, E. L. (2000). Intrinsic and extrinsic motivations: Classic definitions and new directions. *Contemporary Educational Psychology*, 25(1), 54–67. <https://doi.org/10.1006/ceps.1999.1020>
- Statens vegvesen. (2019). *Læreplan førerkortklasse T* <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v853-laereplan-klasse-t.pdf>
- Universitetet i Oslo. (2023). Nettskjema. <https://www.uio.no/tjenester/it/adm-app/nettskjema/hjelp/siterer.html>
- Urhahne, D. & Wijnia, L. (2023). Theories of motivation in education: an integrative framework. *Educational Psychology Review*, 35, 45. <https://doi.org/10.1007/s10648-023-09767-9>
- Wigum, J. P., Bogfjellmo, P. H. & Sætren, G. B. (2020). *Test-oriented rider training and its effect on safety for powered two-wheeler classes in Norway – a qualitative study*. Nord University. <https://nordopen.nord.no/nord-xmlui/handle/11250/2712251>
- Wold, T., Wigum, J. P., Simsekoglu, T. Hansen & Kummeneje, A. M. (2023). *Traffic safety risks among adolescent ATV-users in Norway*. ESREL23: European Conference on Safety and Reliability. http://dx.doi.org/10.3850/978-981-18-8071-1_P129-cd