



2006-06-21

Er ref 2005:0710

Skolverket
Ylva Malm

Remissvar ”Konsekvensutredning angående Skolverkets förslag till föreskrifter om påbyggnadsutbildning Trafiklärare”

NTF har beretts tillfälle att komma med synpunkter på rubricerade utredning. NTF är en organisation med trafiksäkerhet som huvuduppgift. Våra kommentarer kommer därför främst att beröra sådant som har med trafiksäkerhet att göra.

NTF ställer sig positiv till att trafiklärarutbildningen ses över. Huvudskälet till vår inställning är att det hänt mycket både när det gäller körkortsutbildningens uppläggning och forskning inom området förarbete och förarutbildning. Vi ser också positivt på det lämnade förslaget till hur utbildningen skall förändras, men vi har ett antal synpunkter som vi föreslår ska ligga till grund för en revidering av förslaget.

EU-arbete med trafiklärarutbildning

EU-kommissionen har, inom ramen för ”MERIT” (Minimum European Requirements for Driving Instructor Training) lagt fram en rapport som föreslår ”ways to improve the training of driving instructors with a view to enhancing the road safety of novice drivers”. Som en viktig grund i det arbetet har man pekat på att det skall finnas en tydlig harmoni mellan utbildningens mål, utbildarens kompetens, utbildningens uppläggning/genomförande och utbildningens slutprov. I det svenska systemet för körkortsutbildning finns fortfarande en hel del brister i denna harmoni, inte minst eftersom man kan välja att genomföra största delen av sin utbildning med föräldrar som lärare. Till detta kommer att förarprovet, trots att det i internationell jämförelse är mycket bra, inte förmår att tillräckligt bra skilja bra förare från dåliga i alla de avseenden som anges i kursplanerna för körkortsutbildning. Nyligen har Vägverket förnyat bl a kursplan för körkort klass B med en tydlig ambition att inkludera nya kunskaper om bl a trafiksäkerhet och miljö i körkortsutbildningen. Att förbättra trafiklärarutbildningen är också ett led i denna kvalitetshöjning. Det är dock mycket viktigt att man ser på trafiklärarutbildningen som en del i ett harmoniskt system enligt ovan.

Vi föreslår att utredningen tar del av rapporten från MERIT (bilägges).

Mycket av trafiksäkerhetsarbetet präglas idag av kvalitetstänkande. En aspekt är att vi ser trafikolyckor mer som avvikelser i ett kvalitetssystem eller ett managementsystem. En annan aspekt är att aktörer i allt högre utsträckning inkluderar kvalitetsarbete och kvalitetssäkring i sitt trafiksäkerhetsarbete. Detta gäller i högsta grad trafikskolor och trafiklärare. Vi föreslår att trafiklärarutbildningen får delmål som behandlar just vikten av och tekniker för kvalitetssäkring.

Generella synpunkter

Föreskriften har en tydlig målstyrning, vilket är positivt. Detta ligger helt i linje med den syn som präglar revideringen av Vägverkets kursplaner för körkortsutbildningen. Detta innebär att man inte behöver föreskriva på vilket sätt utbildningen skall genomföras. Ett större ansvar läggs på utbildningsanordnaren att utveckla pedagogiken i utbildningen utan att det behöver styras i föreskrift. En tydlig fördel med detta är t ex att nya landvinningar i pedagogiken kan tillämpas utan att föreskrifterna behöver ändras.

En viktig innebörd av detta blir att utbildarens kompetens att tillämpa detta synsätt är hög. I trafiklärarytbildningen måste man därför lägga stor vikt vid att man får en god förmåga att kreativt variera utbildningens uppläggning och genomförande samt att ta del av och utnyttja ny modern pedagogik.

En konsekvens av detta blir att målen för utbildningen behöver vara tydliga. Enligt vår mening behöver de vara tydligare än nu. Målen i de avsnitt som gäller sådant som skall förmedlas vidare till körkortselever behöver också tydligare kopplas till de mål som körkortseleverna skall uppnå enligt Vägverkets styrdokument/kursplaner. I det nuvarande förslaget är denna koppling mycket otydlig.

En ytterligare konsekvens är att Utbildningsledarytbildningen behöver ses över så att den harmonierar med den målstyrda kursplanen för trafiklärarytbildningen.

En genomgående brist i kursplanen är att kriterierna för Godkänd och Väl godkänd är mycket oklara. Med nuvarande lydelse finns inga möjligheter att objektivt avgöra vem som skall tilldelas vilken betygsnivå. Detta måste skärpas till.

Inledningen

I avsnittet "Utbildningens karaktär och uppbyggnad" ges en sammanfattande beskrivning över de olika delkurserna. Man kan från dessa beskrivningar få en ganska god uppfattning om kursens innehåll, med undantag för kursen "Trafiksäkerhetsarbete". I beskrivningen anges att kursen handlar om mediciner, alkohol, droger och trötthet. Detta är dels alldeles för smalt för kursen som måste omfatta även andra riskfaktorer, dels kan man inte återfinna denna beskrivning under själva kursbeskrivningen längre fram. I den inledande sammanfattningen och i kursen "Trafiksäkerhetsarbete" måste åtminstone kunskaper om hastighet, alkohol och användning av skyddssystem läggas till som separat delmål.

Delkurs "Arbetsmiljö"

Inga kommentarer förutom att kriterierna för vad som skall skilja Godkänd från Väl godkänd är väldigt otydliga. De måste tydliggöras betydligt bättre.

Delkurs "Fordonssäkerhet och miljö"

I denna delkurs blandas fordon och miljö som egentligen är två helt skilda områden. Vår uppfattning är att de måste behandlas i separata delkurser för att göra det tydligt att miljöfrågan inte är en fordonsfråga. Det är viktigt med fordons- och bränsleaspekter men det handlar för en trafiklärarytbildare framförallt om att kunna förmedla vikten av ett miljövänligt körsätt. Att köra miljövänligt handlar om färdigheter men också om teoretiska kunskaper och inställning/attityd. Vårt förslag är således att fordonssäkerhet får en egen delkurs och att miljöfrågan får en egen.

Delkurs "Trafikpsykologi"

I modern forskning om vad som styr förarens beteende och förmåga i trafiken finns en hel del aspekter som berör psykologi. Det är därför viktigt att ha psykologi som ämne i trafikläroutbildningen. Men man måste också känna till att det finns många andra aspekter som inte är psykologi som är lika viktiga att ta upp i utbildningen. Det finns goda kunskaper om hur social situation, kulturell bakgrund, livsstil, kön och ålder, grad av erfarenhet bakom ratten, gruppsytryck och normer etc påverkar förarens motivation, attityder och val i köruppgiften. Inte minst är genusperspektivet viktigt. Inget av detta kan sägas vara trafikpsykologi. I kursplanen har också trafikpsykologi definierats mycket snävt, vilket understryker behovet av att vidga perspektivet avsevärt. Visserligen nämns sociala, kulturella och personliga faktorer under delkurs "Yrkespedagogik" men då med syftning på hur de påverkar lärandet, inte hur de påverkar körbeteendet hos en blivande örkortstagare. Under delmålen finns också angivet "hur självvärdering kan användas vid lärandeprocessen". I Vägverkets styrdokument för örkortsutbildningen används självvärdering som ett viktigt begrepp. Poängen är att kunna få eleven att förstå hur man själv fungerar i trafiken, vilka förmågor man har och vad man inte klarar av – dvs att undvika överskattning av den egna förmågan. Det handlar också om att förstå hur den egna bakgrunden (psykologiskt, socialt, kulturellt...) påverkar det egna körbeteendet och vilka risker man utsätter sig för. Självvärdering kan därför inte bara ses som ett verktyg i lärandeprocessen utan framför allt som en kompetens som örkortseleven måste få med sig ut i sin roll som bilförare. Ett delmål i trafikläroutbildningen måste därför, enligt vår mening, vara att trafikläraren skall förstå vikten av självvärdering som kompetens för de blivande örkortseleverna.

Delkurs "Trafiksäkerhetsarbete"

Generellt anser vi att faktorer som påverkar trafiksäkerheten hos förare har fått för lite genomslag i kursplanen. Trafikens risker finns nämnt endast en gång i ett delmål under kursen "Trafiksäkerhetsarbete". Vårt intryck är att man i för hög utsträckning behållit ett traditionellt synsätt på trafiklärarkompetensen där fordonsteknik och fordonets funktion får en högre prioritet än hur förarens livssituation, ålder, erfarenhet, kön, sociala och kulturella bakgrund mm påverkar de val han/hon gör som förare (se ovan).

I trafiksäkerhetsarbetet är vi i Sverige och EU överens om att tre typer av beteenden ligger bakom de flesta olyckor, skador och dödsfall som inträffar i trafiken. De är höga hastigheter, bristande bältesanvändning och onykter körning. Det är vår uppfattning att detta måste framgå tydligt också i trafiklärarens utbildning och därmed också i kursplanens delmål. Att kunna redogöra för varför dessa riskfaktorer är viktiga och vad dessa risker är uttryck för i termer av bakgrundsfaktorer, är också avgörande för att senare i örkortsutbildningen kunna förmedla rätt inställning till örkortseleven.

Delkurser "Yrkespedagogik"

NTF anser det av största vikt att trafiklärarelever bereds möjlighet att praktiskt träna på genomförande av lektioner och övningskörning. Detta markeras nu som en del av "Verksamhetsförlagt lärande" enbart. NTF anser denna begränsning olycklig eftersom det på trafikskolor som sköter handledningen inte självklart finns den pedagogiska kompetens som krävs för utbildning av trafiklärare i moderna pedagogiska metoder och didaktik. Det praktiska lärandet måste betonas också i "Yrkespedagogik", precis som det nu görs i "Verksamhetsförlagt lärande".

Remissvaret har utarbetats av Nils Petter Gregersen, Trafiksäkerhetschef för NTF.