

Yttrande av remiss Transportstyrelsens rapport Uppdrag att utreda en modernare utbildning för yrkesförarkompetens

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerade rapport. Nedan följer kommentarer om hur fjärrundervisning och e-lärande skall implementeras.

Förslag: Alla ämnen lämpar sig inte för fjärrundervisning och e-lärande

VTI instämmer med denna slutsats men vänder sig emot att rapporten därefter endast betonar vikten av lärarledd undervisning på plats då det handlar om praktiska moment. I övrigt är det upp till utbildningsanordnaren att avgöra vilka delar som passar för undervisning på plats respektive fjärrundervisning och e-lärande. Vidare lyfter Transportstyrelsen fram att lärandemål som handlar om att känna till eller vara medveten om kan genomföras utan undervisning på plats:

”Transportstyrelsen bedömer att de ämnesområden och ämnen som är knutna till de mål som anger att deltagaren ska känna till eller vara medveten om, kan vara lämpliga för fjärrundervisning. Det innebär även att vi anser att mål som betyder att deltagaren ska kunna uppvisa kompetens inom något ämnesområde, generellt ska ske i form av lärarledd klassrumsundervisning. För att deltagaren ska till exempel kunna ombesörja lastning av fordonet på rätt sätt bör vissa praktiska moment ingå i undervisningen” (sid 44).

VTI befarar att dessa slags lärandemål – som i sig framstår som otydliga i rapporten - kan komma att utmärka viktiga ämnen som trafiksäkerhet och sparsam körning, sammankopplat med undervisningsformerna fjärrundervisning och e-lärande. VTI anser att detta är olyckligt. Vårt yttrande koncentreras till att utveckla denna synpunkt vidare.

Uppfattningen om förarutbildningens mål, både internationellt och nationellt, har gått från ett tidigare fokus på färdigheter rörande fordonsmanövrering till att även omfatta fokus på kognitiva färdigheter och riskmedvetenhet (OECD/ECMT, 2006). Denna breddning av fokus har sin grund i att forskning visat att skicklighet i manövrering och kontroll över fordonet inte är tillräckligt för att en förare ska

köra på ett trafiksäkert sätt. Ett större fokus på personliga mål, motiv och förutsättningar hos den enskilde individen har därför visat sig ha stor betydelse för körstil och risk för olycksinblandning¹.

En tolkning av innehållet i Transportstyrelsens rapport är uppfattningen att yrkesförare redan uppvisar ett trafiksäkert och sparsamt körsätt. Det anges på flera ställen i rapporten att utbildningen håller en god kvalitet i dessa delar. Tyvärr så finns det mycket som pekar på att så inte alltid är fallet. I en VTI-ledd studie om sparsam körning i YKB-utbildningen, framkommer en rad olika brister. En slutsats var att:

”Undervisningen behöver också bli mera elevcentrerad och baserad på reflektiv diskussion. Detta i sin tur innebär att lärarna behöver kompetensutvecklas, både då det handlar om ämnet i sig men kanske ännu mer om hur läraren kan inspirera vuxna till att vilja öka sin kunskap om detta ämne.”²

Det kan heller inte antas att yrkesförare med B-utbildning som grund har kommit till insikt om de risker som finns i trafiken och den egna körförmågan, så att de framöver undviker att bryta mot reglerna i trafiken. Yrkesförare bryter exempelvis ofta mot hastighetsregler. Studier som både Folksam och NTF har genomfört visar att de flesta yrkesförare kör för fort.³

Brist på regelefterlevnad bland yrkesförare är särskilt allvarligt med tanke på att tunga fordon är överrepresenterade i dödsolyckor. Under perioden 2010 till 2022 svarade tunga lastbilar för ca 6 procent av trafikarbetet på svenska vägnätet. I olyckor där tunga lastbilar är inblandade dödades under perioden 2010–2022, 600 personer. Totalt dödades under samma period 3 376 personer i trafikolyckor. I olyckorna med tunga lastbilar har alltså knappt 18 procent dödats. I denna statistik finns inga uppgifter om vållande, men trots detta kan man på god grund hävda att yrkesförarens efterlevnad av de regler som gäller är ett viktigt kompetensutvecklingsområde.⁴ I denna statistik finns inga uppgifter om vållande, men trots detta kan man på god grund hävda att yrkesförarens efterlevnad av de regler som gäller är ett viktigt kompetensutvecklingsområde.

Då det handlar om sparsam körning behöver mer förändras för att minska utsläppen från den tunga trafiken. Enligt Trafikanalys har visserligen utsläppen minskat, men deras konklusion är att det blir svårt att minska dem så att de hamnar i linje med den fastställda nivån framtagna av EU.⁵ Prognoser visar även att det kommer att ske en ökning av tunga fordon; fram till 2030 med 15 procent och fram till 2045 med 38 procent.⁶

Med beaktande av ovanstående vänder sig VTI emot att Transportstyrelsens ganska ensidigt lyfter fram positiva fördelar med fjärrundervisning och e-lärande för områdena trafiksäkerhet och miljö:

”Trafiksäkerhet och miljö. En ökad andel fjärrundervisning och e-lärande har positiva effekter på både trafiksäkerheten och miljön, eftersom resor till och från utbildningsanordnaren sparas in. Men det

¹ Gregersen, N. P., Forward, S. (2024). Trafiksäkerhet – Samspelet mellan människor, fordon och trafikmiljö, andra upplagan. Nordstedt Juridik, Stockholm, Sweden.

² Forward, S., Ahlberg, A., Henriksson, P., & Björklund, G. (2018). Utvärdering av fortbildning för yrkeskompetensbevis. Delkurs 1: Sparsam körning VTI rapport 964. Linköping.

³ Gregersen, N. P., Forward, S. (2024). Trafiksäkerhet – Samspelet mellan människor, fordon och trafikmiljö, andra upplagan. Nordstedt Juridik, Stockholm, Sweden.

⁴ Ibid.

⁵ https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_2-styrmedel-for-tunga-miljovanliga-lastbilar.pdf

⁶ https://bransch.trafikverket.se/contentassets/bdc6eacdf796497dbf5720a71e607fd1/pm_vagtrafikens-utslapp-2023.pdf

förutsätter att utbildningskvaliteten av förarna är på samma nivå som i dag. Om yrkesförarnas kompetens blir något sämre, kommer detta på sikt att ta bort de positiva effekterna av en högre andel fjärrundervisning” (sid 60).

VTI anser att yrkesförarens färdigheter i sparsam körning och trafiksäkerhet kommer att bli sämre av en högre andel fjärrundervisning och e-lärande. För att ändra ett beteende behövs en mer elevcentrerad undervisning på plats, med lärare som använder sig av speciella pedagogiska metoder som motiverar individen till ett förändrat handlingsmönster. Enbart kunskapsöverföring är inte tillräckligt.⁷

Människor har olika inlärningsstilar, och olika pedagogiska strategier och metoder fungerar olika för olika elever och elevgrupper. Men trots det visar forskningen att metoder där eleverna är aktiva, undersökande och kritiska får goda resultat eftersom en sådan utbildning kan anpassas till grupper och till individer. Det finns exempel på studier som visar att en lärarledd undervisning på plats ger en direkt återkoppling till eleverna. Andra viktiga fördelar är att läraren kan observera kroppsspråk och andra icke verbala uttrycksätt som kan hjälpa läraren att bättre anpassa pedagogiken till eleverna.⁸ I en studie visade resultaten att i en fjärrstyrd undervisning saknade 75 procent av studenterna både intresse och engagemang. En majoritet (62 procent) angav också att de lätt blev distraherade och hade svårt att koncentrera sig om utbildningen skedde via datorn.⁹ Rörande den forskning som refereras till här kan man förmoda att motivationen rent generellt var hög bland studenterna eftersom det var utbildningar som de själva hade sökt. Detta kan jämföras med vidareutbildning för yrkesförare, vilket är ett krav.

Avslutningsvis föreslår VTI följande:

- Utbildningen om trafiksäkerhet och sparsam körning kan ske med hjälp utav en kombination mellan fjärrundervisning, e-lärande och lärarledd undervisning på plats. Den som sker via datorn skall endast ses som en förberedelse av det som kommer att tas upp under den lärarledda undervisningen på plats och därmed endast ett komplement. Här kan även uppgifter som handlar om självreflektion finnas med. I den distansbaserade delen behöver ett prov ingå för att säkerställa att alla genomfört delmomenten.
- Den lärarledda undervisningen på plats bör inte minska i antal timmar eftersom insiktsskapande undervisning måste få ta tid. Syftet med denna undervisning skall vara att den; stimulerar, engagerar och motiverar eleverna.
- Införande av praktiska delar är önskvärt men även denna bör kombineras med diskussion och reflektion.
- Eftersom mera ”moderna” pedagogiska redskap behövs för att nå målet behöver kravet på utbildningsanordnarna öka. Alternativt att de ”lånar” in andra för att undervisa dessa delar.

⁷ Ajzen, I., Joyce, N., Sheikh, S., & Cote, N. G. (2011). Knowledge and the Prediction of Behavior: The Role of Information Accuracy in the Theory of Planned Behavior. *Basic and applied social psychology*, 33, 101–117.

⁸ Shu, H., & Gu, X. (2018). Determining the differences between online and face-to-face student–group interactions in a blended learning course. *The Internet and Higher Education*, 39, 13-21.

⁹ Nambiar, D. (2020). The impact of online learning during COVID-19: students’ and teachers’ perspective. *The International Journal of Indian Psychology*, 8, April- June.

I detta ärende har Stabsdirektör Åsa Aretun beslutat. Föredragande har varit Forskningsledare Sonja Forward

Åsa Aretun
Stabsdirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI