

Utvärdering av ny kursplan för halkutbildning


*Inger Engström
Anders Nyberg
Nils Petter Gregersen*




VTI rapport 472 · 2001

Utvärdering av ny kursplan för halkutbildning

*Inger Engström
Anders Nyberg
Nils Petter Gregersen*

| | | |
|--|---|---------------------------------------|
| Utgivare:  Väg- och transport- forskningsinstitutet 581 95 Linköping | Publikation: VTI rapport 472 | |
| | Utgivningsår: 2001 | Projektnummer: 40227 |
| | Projektamn: Utvärdering av ny kursplan för halkutbildning | |
| Författare: Inger Engström, Anders Nyberg, Nils Petter Gregersen | Uppdragsgivare: Vägverket | |
| Titel: Utvärdering av ny kursplan för halkutbildning | | |
| Referat (bakgrund, syfte, metod, resultat) max 200 ord: <p>Efter en debatt som väckts p.g.a. forskningsresultat om negativa effekter i form av fler antal olyckor efter genomgången halkutbildning, infördes den 1 juli 1999 en ny kursplan för halkutbildningen i Sverige. I ett forskningsprogram från VTI föreslogs en ny inriktning med betoning på riskmedvetenhet hos eleven istället för att lära sig hantera kritiska situationer.</p> <p>En utvärdering kopplades till framtagandet av den nya kursplanen med en förmätning 1996 och en eftermätning 1999–2001. Syftet med utvärderingen var dels att beskriva den process som ledde fram till att den nya kursplanen togs i bruk, dels att utvärdera den nya kursplanen i termer av hur utbildningsinnehåll, budskap och genomförande förändrats. För att besvara dessa syften genomfördes fem delstudier; en processbeskrivning, en innehållsanalys, en observationsstudie och två intervjustudier. För att få resultaten jämförbara mellan mättillfällena delades resultaten in i tre kategorier; färdighet (att åtgärda en redan uppkommen kritisk situation), insikt (förebygga så att man inte hamnar i en kritisk situation) och fordons- och vägegenskaper (att förstå hur fordonets och vägytans egenskaper påverkar körsituationen).</p> <p>Kursplanen arbetades fram av Vägverket och branschorganisationerna (TÖP, Skidcar, STR och TR) och samtliga parter är nöjda med den processen även om inte alla önskemål uppfyllts.</p> <p>Resultatet visar vidare att inriktningen på halkutbildningen går åt rätt håll. Från att mest ha handlat om att lära ut färdigheter handlar det nu om att lära sig insikt, vilket överensstämmer med kursplanearbetets ambitioner. Fördelningen mellan de tre kategorierna har blivit jämnare och arbetet pågår fortfarande runt om på landets halkbanor vad gäller att ställa om sig efter den nya kursplanen.</p> | | |
| ISSN: 0347-6030 | Språk: Svenska | Antal sidor: 81 + 2 bilagor |

| | | |
|---|--|---|
| Publisher:  Swedish National Road and Transport Research Institute S-581 95 Linköping Sweden | Publication: VTI rapport 472 | |
| | Published: 2001 | Project code: 40227 |
| | Project: Evaluation of new course syllabus for skid training | |
| Author: Inger Engström Anders Nyberg, Nils Petter Gregersen | | Sponsor: Swedish National Road Administration |
| Title: Evaluation of new course syllabus for skid training | | |
| Abstract (background, aims, methods, results) max 200 words: <p>After a debate which had been initiated because of negative effects shown by research results, i.e. that drivers had a greater number of accidents after completion of skid training, on 1 July 1999 a new course syllabus was introduced for skid training in Sweden. A research programme from VTI had proposed a new approach, with the emphasis on teaching pupils risk awareness instead of how to handle critical situations.</p> <p>Introduction of the new course syllabus was accompanied by an evaluation, with a before-measurement in 1996 and an after-measurement in 1999-2001. The aim of this evaluation was to describe the process which resulted in the new course syllabus being put into effect, and to evaluate the new course syllabus in terms of how the training content, message and implementation had been altered. In order to find how these aims had been satisfied, a package of five studies was carried out; a process description, a content analysis, an observation study, and two interview studies. In order that the results may be comparable between the two measurement events, the results were divided into three categories; skill (dealing with a critical situation that had already arisen), judgement (preventing the occurrence of a critical situation) and knowledge of vehicle and road characteristics (an understanding of how the characteristics of the vehicle and the road surface influence the driving situation).</p> <p>The course syllabus was developed by the Swedish Road Administration and the affected organisations (TÖP, Skidcar [Federation of Swedish Skid Tracks], STR and TR [Associations of Swedish Driving Schools]), and all the parties are pleased with the process, even though not all wishes had been satisfied.</p> <p>The results also show that this approach to skid training is the right one. While training had previously mostly concentrated on developing driving skill, it is now concerned with developing judgement, which agrees with the aspirations of the course syllabus. Distribution between the three categories has become more even, and work is still being done at the skid tracks in Sweden on changing over to the new course syllabus.</p> | | |
| ISSN: 0347-6030 | Language: Swedish | No. of pages: 81 + 2 Appendices |

Förord

Föreliggande utvärdering har genomförts på uppdrag av Vägverket som också finansierat projektet. Projektledare har varit Inger Engström som även planerade studiens uppläggning. Under hennes tjänstledighet var Anders Nyberg projektledare. Dessa två har också tillsammans med Nils Petter Gregersen författat rapporten. Förutom författarna har följande personer hjälpt till vid insamlingen av data; Sixten Nolén, Hans-Yngve Berg, Henrik Schelin, Joakim Östlund och Henrik Nilsson. Vidare har Margaretha Rosberg hjälpt till med administration av projektet. Gunilla Sjöberg har stått för rapportens layout och Henrik Schelin har verkat som opponent vid ett granskningsseminarium av rapporten. Ett stort tack till er alla!

Slutligen riktas ett speciellt tack till utbildningscheferna och instruktörerna vid de Skidcar- och TÖP-banor som på ett vänligt och engagerat sätt tagit emot oss vid våra besök på deras banor! Ett tack riktas också till de elever som ställde upp på sin fritid och svarade på våra frågor.

Linköping i oktober 2001

Inger Engström
Projektledare och författare

Anders Nyberg
Författare

Nils Petter Gregersen
Författare

| Innehåll | Sid |
|---|------------|
| Sammanfattning | 7 |
| Summary | 9 |
| 1 Inledning | 11 |
| 1.1 Ursprunget till en förändrad kursplan | 11 |
| 1.2 Forskningsprogram om halkutbildning | 11 |
| 1.3 Syfte | 13 |
| 2 Metod | 14 |
| 3 Delstudie 1 – Processbeskrivning | 16 |
| 3.1 Syfte | 16 |
| 3.2 Metod | 16 |
| 3.3 Resultat | 17 |
| 3.3.1 Projektets organisering | 17 |
| 3.3.2 Det faktiska arbetet med att ta fram en ny kursplan | 18 |
| 3.3.3 Halkutbildningens inriktning | 19 |
| 3.3.4 Utbildningsmodell | 19 |
| 3.3.5 Kursplanetext | 20 |
| 3.3.6 Utveckling- och förändringsförslag | 20 |
| 3.3.7 Konsekvensanalyser | 22 |
| 3.3.8 Ny kursplan | 23 |
| 3.3.9 Lärarfortbildning | 24 |
| 3.3.10 Synpunkter från de inblandade parterna | 25 |
| 4 Delstudie 2 – Utvecklingsintervjuer | 27 |
| 4.1 Syfte | 27 |
| 4.2 Metod | 27 |
| 4.3 Resultat | 29 |
| 4.3.1 Informationsprocessen | 29 |
| 4.3.2 Synen på halkutbildningen | 30 |
| 4.3.3 Lärare | 31 |
| 4.3.4 Utbildningschefen | 32 |
| 4.3.5 Kursplanen | 33 |
| 4.3.6 Tillsynspersonal | 33 |
| 4.3.7 Förändringar på banan och framtidens halkutbildning | 34 |
| 4.4 Diskussion | 34 |
| 4.4.1 Jämförelse med resultat från förmätningen | 35 |
| 5 Delstudie 3 – Innehållsanalys | 37 |
| 5.1 Syfte | 37 |
| 5.2 Metod | 37 |
| 5.3 Resultat | 38 |
| 5.3.1 Fördelning över olika praktiska körövningsmoment | 38 |
| 5.3.2 De praktiska körövningarnas mål och syften | 41 |
| 5.3.3 Teoripassens innehåll | 42 |
| 5.3.4 Kursplanen | 48 |
| 5.4 Diskussion | 50 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 6 | Delstudie 4 – Observationsstudie | 51 |
| 6.1 | Syfte | 51 |
| 6.2 | Metod | 51 |
| 6.3 | Resultat | 51 |
| 6.3.1 | Observation av de praktiska körövningarna | 51 |
| 6.3.2 | Introduktion och avslutning | 53 |
| 6.3.3 | Säkerhetshallar | 60 |
| 6.4 | Diskussion | 63 |
| 7 | Delstudie 5 – Intervjuer | 64 |
| 7.1 | Syfte | 64 |
| 7.2 | Metod | 64 |
| 7.3 | Resultat | 65 |
| 7.3.1 | Förväntningar inför halkutbildningen | 65 |
| 7.3.2 | Instruktörers och elevers uppfattning om vad övningarnas syften är, vad eleven lär sig och hur de påverkas | 66 |
| 7.3.3 | Helhetsbedömning och nytta med halkutbildningen | 70 |
| 7.3.4 | Förändringar av halkutbildningen | 71 |
| 7.3.5 | Säkerhetshallar | 71 |
| 7.4 | Diskussion | 72 |
| 8 | Diskussion | 73 |
| 8.1 | Säkerhetshallar | 77 |
| 8.2 | Metoddiskussion | 77 |
| 9 | Slutsatser | 79 |
| 10 | Referenser | 80 |

Bilagor:

Bilaga 1: Utdrag ur Vägverkets kursplan för privat förarutbildning

Bilaga 2: Utdrag ur Vägverkets författningssamling

Utvärdering av ny kursplan för halkutbildning

av Inger Engström, Anders Nyberg och Nils Petter Gregersen
Statens väg- och transportforskningsinstitut
581 95 Linköping

Sammanfattning

Från färdighet till insikt

Halkutbildningen har gått från att mest ha handlat om färdighet till att mest handla om insikt precis som ambitionerna med förnyelsen av kursplanen har varit. Man har inte kommit ända fram ännu, men det är en process som tar tid och utvärderingen visar att nyheter och förändringar fortfarande sker på de olika halkbanorna runt om i landet.

En ny kursplan för halkutbildningen infördes den 1 juli 1999 i Sverige. Den hade föregåtts av flera års arbete av bl.a. Vägverket och branschorganisationerna (TÖP, Skidcar, STR och TR). Anledningen till en förändrad kursplan var forskningsresultat från bl.a. Norge som visade en negativ effekt, dvs. fler antal halkolyckor efter genomgången halkutbildning (Glad, 1988). Detta ledde till att debatten tog fart i Sverige och NTF tog initiativ till ett forskningsprogram som VTI genomförde. Resultatet av forskningsprogrammet blev förslag till att utforma en kursplan med tonvikt på riskmedvetenhet, förutseende körsätt, insikt om de egna begränsningarna istället för att som enligt den gamla kursplanen lära eleven att hantera fordonet i kritiska situationer (Gregersen m.fl. 1994).

Till framtagandet av en ny kursplan kopplades en utvärdering där förmätningen skedde 1996 och eftermätningen löpte över två år, från våren 1999 till våren 2001. Syftet med utvärderingen var dels att beskriva den process som ledde fram till att den nya kursplanen togs i bruk, dels att utvärdera den nya kursplanen i termer av hur utbildningsinnehåll, budskap och genomförande förändrats. För att besvara dessa syften genomfördes fem delstudier; en processbeskrivning, en innehållsanalys, en observationsstudie och två intervjustudier. För att kunna jämföra resultaten mellan mätningarna klassificerades resultaten i tre kategorier; färdighet, insikt och fordons- och vägegenskaper. Med färdighet menades att åtgärda en redan uppkommen kritisk situation, med insikt menades att förebygga så att man aldrig hamnade i en kritisk situation och med fordons- och vägegenskaper menades att förstå hur fordonets och vägytans egenskaper påverkar körsituationen.

Resultatet från förmätningen (1996) visade att övervägande delen av innehållet i halkutbildningen handlade om färdighet (60–80%). Resten av innehållet fördelade sig över de två andra kategorierna, insikt och fordons- och vägegenskaper med en något större del på den förstnämnda. Om man jämför detta resultat med det vid eftermätningen, kan man se att en förändring har skett. Förändringen går i den riktning som intentionerna har varit med projektet, att ta fram en ny kursplan. Övervägande delen av halkutbildningens innehåll handlar idag om insikt och med en jämnare fördelning över de tre kategorierna än vad det var i förmätningen. Man kan dock konstatera att trots att inriktningen är den riktiga dvs. den man har tänkt sig, så är det en stor variation hur kategorierna fördelar sig i de olika stegen. Man

kan sammanfattningsvis konstatera att mycket har hänt sedan förmätningen 1996. Halkutbildningen har gått från att mest ha handlat om färdighet till att mest handla om insikt precis som ambitionerna har varit. Man har inte kommit ända fram ännu, men det är en process som tar tid och utvärderingen visar att nyheter och förändringar fortfarande sker på de olika halkbanorna runt om i landet.

Det andra syftet med eftermätningen var att beskriva den process som ledde fram till att den nya kursplanen togs fram och togs i bruk. Framtagandet av den nya kursplanen gjordes av Vägverket tillsammans med de båda branschorganisationerna TÖP och Skidcar. Samtliga parter uttalade att de var nöjda med detta arbete trots att alla fått ge efter på något önskemål under arbetes gång. Kursplanen har i stora drag följt de rekommendationer som kom ur det forskningsprogram som VTI utformade (Gregersen & Strandberg, 1994). Detta betonade riskmedvetenhet, ett förutseende körsätt och insikt om de egna begränsningarna. Den är också målorienterad och mer allmänt hållen så att man ute på banorna fått större ansvar för att utbildningen får en bra utformning som leder till uppställda mål. I eftermätningen genomfördes utvecklingsintervjuer med utbildningschefer och instruktörer en gång i halvåret där de fick svara på vad de tyckte om själva utvecklingsarbetet och halkutbildningen. I de svaren kan man se en klart positiv trend där man allt eftersom tiden gått tagit till sig det nya budskapet samt sättet att arbeta på och tycker att det är det absolut rätta arbetssättet.

Evaluation of new course syllabus for skid training

by Inger Engström, Anders Nyberg and Nils Petter Gregersen
Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)
SE-581 95 Linköping, Sweden

Summary

From skill to judgement

Skid training has changed, from mainly concentrating on driving skill to be mainly concerned with judgement, just as had been intended with the renewal of the course syllabus. The change-over has not yet been completed, but it is a process that will take time, and the evaluation shows that new features and changes are still being introduced at the skid tracks all over Sweden.

A new course syllabus for skid training was introduced in Sweden on 1 July 1999. It had been preceded by several years' work by the Swedish Road Administration and the affected organisations (TÖP, Skidcar [Federation of Swedish Skid Tracks], STR and TR [Associations of Swedish Driving Schools]). The impetus for changes in the course syllabus was provided by research results from e.g. Norway which showed a negative effect, i.e. that drivers had a greater number of accidents after completion of skid training (Glad, 1988). This gave rise to a debate in Sweden, and the National Society for Road Safety NTF took the initiative for a research programme which was carried out by VTI. This research programme resulted in proposals that a course syllabus should be formulated with the emphasis on risk awareness, anticipation in driving and recognition of the driver's own limitations, instead of teaching the pupil how to handle the vehicle in critical situations, as in the previous course syllabus (Gregersen et al 1994).

Development of a new course syllabus was accompanied by an evaluation, with a before-measurement in 1996 and an after-measurement over two years, from spring 1999 to spring 2001. The aim of this evaluation was to describe the process which resulted in the new course syllabus being put into effect, and to evaluate the new course syllabus in terms of how the training content, message and implementation had been altered. In order to find how these aims had been satisfied, a package of five studies was carried out; a process description, a content analysis, an observation study, and two interview studies. In order that the results between measurements may be compared, the results were classified into three categories; skill, judgement and knowledge of vehicle and road characteristics. The term skill refers to dealing with a critical situation that had already arisen, judgement to prevention so that a critical situation never arises, and knowledge of vehicle and road characteristics to understanding how the characteristics of the vehicle and the road surface influence the driving situation.

The results of the before-measurement (1996) showed that a predominant proportion of the content of skid training focused on driving skill (60–80%). The remainder of the content was divided over the other two categories, judgement and vehicle and road characteristics, with a somewhat greater concentration on the former. If this result is compared with that of the after-measurement, it is seen that

a change has occurred. This change is in the way intended in the project to formulate a new course syllabus. Today, by far the greatest proportion of the content of skid training is concerned with judgement, and the distribution over the three categories is more even than during the before-measurement. It is however found that in spite of the approach being the right one, i.e. the one that had been intended, there is great variation in how the categories are distributed in the different stages. To sum up, it may be said that much has occurred since the before-measurement in 1996.

Skid training has changed, from mainly concentrating on driving skill to be mainly concerned with judgement, just as had been intended. The change-over has not yet been completed, but it is a process that will take time, and the evaluation shows that new features and changes are still being introduced at the skid tracks all over Sweden.

The other aim of the after-measurement was to describe the process which resulted in the development and adoption of the new course syllabus. The new course syllabus was developed by the Swedish Road Administration together with the organisations TÖP and Skidcar (Federation of Swedish Skid Tracks). All the parties stated that they were pleased with this work, in spite of the fact that they had all had to make concessions on some points during the work. The course syllabus is to a large extent in accordance with the recommendations made by the research programme formulated by VTI (Gregersen & Strandberg, 1994). This placed the emphasis on risk awareness, driving with anticipation, and recognition by the driver of his/her own limitations. It is also goal oriented and in more general terms, so that the personnel of the skid tracks have greater responsibility to formulate the training so that the intended goals are achieved.

During the after-measurement, interviews were held with those in charge of training and instructors once every six months, when they were asked what they thought of the development work itself and the skid training. The responses reveal a definite positive trend; as time went on, people increasingly accepted the new message and the training procedure, and are of the opinion that it is without a doubt the right procedure.

1 Inledning

1.1 Ursprunget till en förändrad kursplan

Den 1 juli 1999 infördes en ny kursplan för den obligatoriska halkutbildningen för körkort klass B i Sverige. Förändringen var resultatet av en längre tids utvecklingsarbete som tog sin egentliga start i och med att en utvärdering av den norska halkutbildningen presenterades 1988 (Glad 1988).

Det svenska obligatoriet infördes 1975. "Vid förarprov för behörighet B skall sökanden kunna köra på halt underlag. För att tillgodose detta krav skall sådan körning ingå i förarutbildningen" (TSVFS 1986:60). Halkutbildningen har reglerats i olika föreskrifter och kursplaner sedan dess. Fokus i utbildningen har varit och är fortfarande praktisk träning i bil även om viss teoretisk utbildning ingår. Inriktningen har tidigare i stor utsträckning varit att eleven skulle träna på att hantera bilen i speciella, oftast kritiska situationer på halt väglag. Exempel på sådana situationer är att häva en uppkommen sladd, att genomföra undanmanöver eller broms-undanmanöver inför ett hinder på vägen eller att träna effektiv bromsteknik.

Den norska utvärderingen, som alltså publicerades 1988, visade att den norska halkutbildningen i utbildningens fas 2 ledde till en ökning bland manliga förare av det totala antalet olyckor, antalet olyckor i mörker och olyckor på halt underlag. I samma rapport redovisas dock att den obligatoriska mörkerutbildningen tvärtom givit positiva resultat. I Glads diskussion av resultaten menar han att "*mörkerutbildningen lägger vikt på att visa hur man bör köra för att undvika eller reducera problemen som hör samman med mörkerkörning*" medan "*halkutbildningen däremot syftar till att ge förarna körfärdigheter så att de kan bemästra svårigheter vid körning på halt väglag.....kan detta leda till minskad respekt för halt väglag, överdriven tro på egna färdigheter, mer riskabel körning och flera olyckor*" (fri översättning).

I den svenska efterföljande debatten kritiserades Glads undersökning kraftigt från flera håll eftersom den utmanade en tradition av förarutbildning som haft långa anor och som engagerat många utbildare starkt. Det var dock inte bara Glad som visade resultat av det här slaget. Det fanns en rad utvärderingar och det tillkom successivt flera som visade liknande resultat, dvs. att utbildningar med fokus på att lära ut hantering av fordonet i specifika, ofta kritiska situationer (se t.ex. Lund & Williams, 1985 och Gregersen, 1996) inte gav förväntade trafiksäkerhetshöjande effekter. Dessa studier fick större uppmärksamhet i Sverige efter att Glad presenterat sin utvärdering.

1.2 Forskningsprogram om halkutbildning

Den stundtals mycket affektladdade svenska debatten ledde till att NTF tog initiativ till ett forskningsprogram för halkutbildning som genomfördes av VTI. I inledningen av programdeklarationen till detta arbete (NTF 1989) skrivs:

"Vår kunskap om utbildningseffekter inom trafiksäkerhetsområdet har förändrats drastiskt på senare tid. Som en mer eller mindre given sanning har gällt att utbildning, väl utplagd, ger positiva effekter på trafikbeteende och trafiksäkerhet.

Ett flertal studier har dock påvisat att detta inte självklart är fallet. Det förefaller mera regel än undantag att vissa typer av utbildningsinsatser är utan effekt eller t.o.m. ger negativa effekter på trafiksäkerheten.

En sannolik kärnpunkt i dessa nya resultat ligger i att vi hittills varit för mycket koncentrerade på att förmedla färdigheter och körtekniska kunskaper så effektivt som möjligt inom ganska snäva tids- och kostnadsramar. Vi har då inte i tillräcklig grad insett att en sådan träning lätt kan ge en övertro på den egna förmågan att förebygga, förutse och att klara sig ur kritiska situationer i verklig trafik.

Samtidigt har vi inte klara kunskaper om de mekanismer som motverkar uppnåendet av positiva effekter av utbildningen. Förutom antagandet om överskattningseffekter kan andra mekanismer spela en betydande roll.”

Under tiden för forskningsprogrammets genomförande tillsatte regeringen en utredning som mer generellt skulle se över situationen kring körkortsutbildningen, den s.k. KK2000-utredningen. I deras rapport, Säkrare förare (SOU 1991:39) tog man också upp ett avsnitt om halkutbildningen. Man skrev:

”KK2000 anser det viktigt att verksamheten utvärderas. Ett obligatorium kan endast motiveras om det ger ett positivt bidrag till de nyblivna förarnas trafik-säkerhet. Ett obligatorium kan i längden inte försvaras utan stöd av positiva resultat. I princip borde därför nuvarande krav på halkbanekörning tas bort och göras frivilligt. Eftersom en utvärdering nu skall påbörjas har kommittén dock funnit att dess resultat bör avvaktas.”

Trots denna skrivning och de planer som fanns inom forskningsprogrammets ram genomfördes inte någon utvärdering. Referensgruppen för programmet beslutade att skjuta upp utvärderingen tills dess att en ny modell för utbildningen var utvecklad med en bättre trafiksäkerhetspotential. Uppfattningen var att om en utvärdering genomfördes och den skulle visa samma slags resultat som i Norge fanns det en stor sannolikhet att obligatoriet skulle tas bort. Detta trots det pågående utvecklingsarbetet och den successivt ökande motivationen bland de flesta inblandade parter att faktiskt göra något konstruktivt av situationen. Utvärderingen kom istället, som planerat att omfatta den nya kursplanen och dess genomförande (den här rapporten).

Resultatet av forskningsarbetets olika delstudier sammanfattades i ett antal förslag (Gregersen & Strandberg, 1994):

- Utveckling av en kursplan med större tonvikt på riskmedvetenhet, förutseende, insikt om egna begränsningar, naturlagars inverkan etc.
- Föreskrifterna bör vara målorienterade, där man på banorna får ansvar för att utbildningen, utifrån de olika förutsättningar som gäller, leder till uppställda mål
- Banorna bör ges stöd för sitt arbete med utveckling av nytt utbildningsinnehåll och praktiska övningar som överensstämmer med de nya målen
- Instruktorer bör få ökade möjligheter till utbildning och fortbildning
- Ökad satsning på forskning om sambanden mellan utbildning, riskkompensation, motivation och körstil m.m.
- Utveckling av pedagogiska metoder som kan behandla betydelsen av sociala och psykologiska faktorerers inverkan på körbeteendet, även på halt väglag
- Utökat nordiskt samarbete kring halkutbildningens gemensamma problem

- Utvärdering av halkutbildningen successivt med avseende på genomförande, måluppfyllelse och säkerhetseffekter.

Efter att forskningsprogrammet avslutats påbörjades september 1994, i Vägverkets regi, ett arbete för att utveckla en ny kursplan för halkutbildningen. Ett förslag till en sådan ny kursplan presenterades 1998. Efter en remissomgång och en juridisk granskning med påföljande förändringar infördes den nya kursplanen 1 juli 1999.

1.3 Syfte

Studien hade två huvudsyften. Det ena var att beskriva den process som ledde fram till att den nya kursplanen togs i bruk. Det andra var att utvärdera den nya kursplanen i termer av hur utbildningsinnehåll, budskap och genomförande förändrats. För att besvara dessa syften delades utvärderingen upp i fem delstudier.

1. Processbeskrivning – en beskrivning av det arbete som gjordes med att ta fram den nya kursplanen
2. Utvecklingsintervjuer – intervjuer gjorda över tid med utbildningschefer och instruktörer i ett försök att fånga deras eventuellt förändrade sätt att tänka kring att undervisa enligt den nya kursplanen jämfört med den gamla
3. Innehållsanalys – en beskrivning och analys av vad det står i kursplanen och undervisningsplanerna
4. Observationer – analys av vad instruktörerna förmedlar för budskap till eleverna ute på banan
5. Intervjuer – analys av vad instruktörerna och eleverna anser att budskapet i halkutbildningen är och vad eleverna lär sig och hur de påverkas.

2 Metod

År 1996 genomfördes en kartläggning och förmätning av den gamla kursplanen och dåvarande halkutbildning (Engström, 1996). Förmätningens resultat kommer att jämföras med de nya resultaten i denna rapport. Detta gäller för delstudie 3–5 som genomfördes även vid förmätningen 1996. I samtliga fall kommer dock inte förmätningens resultat att presenteras utförligt. För en utförligare presentation av dessa resultat hänvisas till VTI rapport 410 "Halkutbildningen – vad innehåller den?" (Engström, 1996).

För att kunna beskriva dagens halkutbildning och jämföra resultaten, har samma tre kategorier med tillhörande definitioner använts både vid förmätning och aktuell utvärdering. Kategorier och definitioner beskrivs nedan:

- **Färdighet: Att åtgärda en redan uppkommen kritisk situation.**
 - Färdighet att hantera en situation, ett beteende eller en manöver: t.ex. att kunna något..., att öva upp..., få elev att..., klargöra för elev att...
 - Förståelse, insikt om nödvändigheten att använda rätt manöverteknik (att styra, bromsa, koppla etc. rätt) eller faran att använda fel manöverteknik i en uppkommen situation.
- **Insikt: Insikt om att förebygga så att man inte hamnar i en kritisk situation.**
 - Insikt om rätt/fel allmänt beteende för att undvika att kritiska situationer uppstår, dvs. inse vad t.ex. hastighet och spårval har för betydelse, inse vikten av att köra på ett defensivt sätt etc.
 - Insikt om att det är svårt att klara vissa situationer, utan referens till något speciellt som t.ex. hastighet.
- **Fordons- och vägegenskaper: Att förstå hur fordonets och vägytans egenskaper påverkar körsituationen.**
 - Insikt om hur fordonstekniska komponenter, såsom ABS-bromsar, däck, last, drivning etc. inverkar på körningen i halt väglag. Vilken betydelse bilens köregenskaper har.
 - Insikt om vägytans egenskaper vid bilkörning. Inse skillnaden mellan att köra på hal och torr vägbanor.

Föreliggande utvärdering – som pågått under två års tid – påbörjades några månader innan införandet av den nya kursplanen (togs i bruk den 1 juli 1999). Datainsamlingen till de olika delstudierna har skett på lite olika sätt. Material (som författarna fått ta del av) till delstudie 1 har bestått av mötesanteckningar, arbetsmaterial, officiella dokument och intervjuer. Material (t.ex. bandinspelningar av undervisningspass, intervjuer och anteckningar) till delstudie 2, 4 och 5 har huvudsakligen insamlats vid besök på sju stycken halkbanor. Dessa halkbanor (tre Skidcar- och fyra TÖP-banor) har samtliga besökts vid fyra mättillfällen i denna utvärdering, våren-99, hösten-99, våren-00 och hösten-00. De sju halkbanorna är desamma som besöktes vid förmätningen -96 och för en beskrivning av urvalet av dessa banor hänvisas till Engström, 1996. Material till delstudie 3 har samlats in genom att samtliga halkbanor har ombetts att skicka in sina undervisningsplaner. Alla klassifikationer av intervjusvar, undervisningsplaner, kursplan och observationsmaterial i delstudierna är gjorda av minst två personer för att säkerställa tillförlitligheten i resultaten. I de få fall där bedömningarna inte har sammanfallit har en diskussion förts om till vilken kategori svaret ska tillhöra. En

mer utförlig beskrivning av metoderna finns redovisat i de separata kapitlen för respektive delstudie.

3 Delstudie 1 – Processbeskrivning

Hösten 1994 startade Vägverket ett nytt projekt som innebar en förändring av kursplanen för halkutbildningen i Sverige. Idén med projektet hade sin utgångspunkt i tidigare forskning och utredningsarbeten från olika länder men framför allt från VTI:s FoU-program (Gregersen & Strandberg, 1994). Förändringen handlade om att släppa den s.k. färdighetsträningen som innebar att klara av kritiska situationer till att lära eleverna att undvika kritiska situationer. Målet med projektet var att skapa en utbildning som skulle ge föraren (Vägverket, 1994):

- ett mer förutseende körsätt
- en större riskmedvetenhet
- större säkerhetsmarginaler i sin körning
- undvika negativa inlärningseffekter utifrån trafiksäkerhetssynpunkt.

För att nå dessa mål sattes ett antal punkter upp om vilka metoder som skulle användas:

- val av ändamålsenlig praktisk- och teoretisk metodik
- skapa en stark koppling mellan teori och praktik
- skapa en hög och ändamålsenlig kompetens hos utbildare och tillsynspersonal
- skapa en samsyn om utbildningens mål mellan utbildare och myndighet grundad främst på en pedagogisk konstruktiv dialog vid tillsyn av utbildning
- ge utbildningscheferna vid trafikövningsplatserna ett stort ansvar för kvalitetssäkringen av utbildningen ute på övningsplatserna.

Vidare slogs det fast ett antal riktlinjer om hur kursplanen som styrinstrument skulle se ut. Kursplanen skulle:

- baseras på målinriktade krav
- innehålla både teoretiska och praktiska kunskapsprov
- baseras på en tydlig koppling mellan teori och praktik
- utformas så att den stimuleras till studier
- vara så tydlig att tolkningsproblem om utbildningskrav respektive utbildningsmål, i möjligaste mån, kan undvikas.

3.1 Syfte

Processbeskrivningens syfte var att beskriva arbetet med att ta fram en ny kursplan för halkutbildningen i Sverige.

3.2 Metod

Det material som stod till buds för att göra denna beskrivning var mötesanteckningar, arbetsmaterial och officiella dokument. Innehållet i dessa har vävts samman till en resultatbeskrivning nedan.

Mötesanteckningarna är anteckningar som gjorts vid möten där projektledning, arbetsgrupp och referensgrupp (för närmare beskrivning av dessa tre grupper se resultatet nedan) har träffats och diskuterat frågeställningar kring framtagandet av den nya kursplanen. Dessa möten var sju till antalet och genomfördes mellan oktober 1994 och december 1995. Vid dessa möten har representanter för Väg-

verket och representanter från branschorganisationernas (TÖP, Skidcar, STR och TR) styrelser närvarat. Från januari 1997 och till sommaren 1998 är de flesta mötesanteckningarna från interna möten på Vägverket.

Arbetsmaterial som använts är framförallt sådant som arbetsgruppen kom fram till och sedan presenterat för de andra två grupperna, men det kan även vara material som projektledningen gjort.

De officiella dokument som nämns är i huvudsak remissförslag som Vägverket gjort och de remissvar som kommit in till Vägverket.

Intervjuer har gjorts med en representant för halkorganisationerna, en representant för trafikskolornas organisationer och med projektledaren. Frågorna som ställdes till de två förstnämnda presenteras nedan.

- Vad hade ni för förväntningar inför arbetet med att ta fram en ny kursplan?
- Vad fungerade bra och vad fungerade mindre bra under arbetets gång?
- Hur fungerade arbetet med de olika parterna som var inblandade i arbetet?
- Vad ansåg du om sättet ni organiserade er på med en referensgrupp och en arbetsgrupp och en ledning (Vägverket)?
- Hur valde ni att informera era medlemmar om arbetet?
- Vad tycker du om de beslut som togs under arbetets gång? Var det bra beslut och höll du med om alla? Om ni fick göra avkall på några åsikter vad var det i så fall och varför var ni tvungna att göra avkall?
- Vad tycker du om den nya kursplanen, både innehållsmässigt och utformningsmässigt?
- Hur togs det färdiga förslaget emot av era medlemmar?

Med projektledaren gjordes en längre intervju där dessa frågor och några till ställdes men den intervjun hade som syfte att ge författarna en bättre förståelse för processen med att ta fram en ny kursplan och därför presenteras den inte här i någon längre version.

3.3 Resultat

3.3.1 Projektets organisering

Arbetet med att ta fram en ny kursplan ansvarade Vägverket för som därmed utgjorde ledningen för projektet. Deras uppgift var att ansvara för ekonomin, fatta avgörande beslut och att leda de två grupperingar som de knöt till sig, nämligen en arbetsgrupp och en referensgrupp. Båda dessa grupperingar bestod av representanter från intresseorganisationerna TÖP (Sveriges Trafikövningsplatser), Skidcar (Sveriges Skidcarbanors Riksorganisation), STR (Sveriges Trafikskolors Riksförbund) och TR (Trafikutbildarnas Riksorganisation). Arbetsgruppen bestod av tre personer, en från Vägverket, en som representerade trafikövningsplatsernas organisationer och en som representerade trafikskolornas organisationer. Referensgruppen bestod av en representant från varje organisation, dvs. fyra personer. Arbetsgruppens uppgift var att driva arbetet framåt genom att väcka olika frågor, presentera lösningar till dessa frågor för referensgruppen och projektledningen samt att tillsammans med dem diskutera förslagen. Arbetsgruppen gavs stor frihet att bedriva sitt arbete som de ansåg var bästa sätt. Arbetsformerna kom att bestå av ett antal möten där de tre grupperingarna träffades och arbetsgruppen presenterade sitt senaste arbete för projektledningen och referensgruppen. Efter diskus-

sioner av olika aspekter fick arbetsgruppen nya frågor och uppgifter som väckts på mötet att jobba vidare med.

Till arbetet togs inledningsvis en arbetsplan fram av Vägverket tillsammans med intresseorganisationerna. Denna plan innehöll ett antal steg som ansågs nödvändiga att ta under processens gång. Det fanns även ett antal frågor tillhörande varje steg som skulle fungera som ett stöd till diskussionerna och de analyser som måste göras.

Det första steget i modellen innebar en analys av varför en ny kursplan behövdes. Denna analys gjordes genom att studera innehållet, strukturen och kunskapskraven i den gällande kursplanen. Frågor som ställdes här var varför den gällande planen såg ut som den gjorde? Hur uttrycker man sig i kursplanetexten när det gäller innehåll och krav samt hur skiljer sig de praktiska och de teoretiska delarna åt?

I det andra steget diskuterades formerna för en ny kursplan med utgångspunkt i den gamla plus eventuella andra källor. Hur ska den nya kursplanen se ut från detaljeringsgrad till layout? Vad ska den nya kursplanen innehålla dvs. förmedla för kunskaper? Vilka krav ska man ha på lärarkompetens, banchefskompetens och tillsynskompetens?

När man hade tagit ställning till vilka teoretiska och praktiska moment som måste vara med i kursplanen och vad som kunde vara extra inslag skulle detta, i ett tredje steg, formuleras i skrift. Därefter skulle en konsekvensanalys göras som visade vilka konsekvenser kursplanens nya innehåll skulle få för utbildningsverksamheten vad gällde t.ex. kompetensutvecklingsbehov hos olika typ av personal, ombyggnation av trafikövningsplatserna och förändrade kostnader. I fjärde steget skulle kursplanen lämnas ut på remiss till berörda instanser.

Efter remissrundan skulle beslut fattas om en ny kursplan (steg 5) som skulle tas i bruk (steg 6). För att veta vilken genomslagskraft förändringen hade haft föreslogs ett sjunde och avslutande steg, att en utvärdering skulle kopplas till. Beroende på utvärderingens resultat kunde det bli aktuellt med justeringar av kursplanen.

Det är svårt att säga vilken tid varje enskilt steg har tagit eftersom arbetet ofta har bedrivits i flera steg samtidigt. Det finns dock en del hållpunkter och de är att steg ett startade hösten 1994, remissen kom våren 1998, kursplanen trädde i kraft 1 juli 1999 och utvärderingen startade våren 1999 och avslutades våren 2001.

3.3.2 Det faktiska arbetet med att ta fram en ny kursplan

Arbetsgruppen konstaterade i första steget av modellen att den gällande kursplanen (gamla) präglades av att eleven tekniskt skulle klara av att köra på halt väglag. Det var ett kvantitetstänkande som innebar mycket repetitioner av övningarna och kunskapskraven var uttryckta som att eleven skulle kunna något. De praktiska och teoretiska delarna stämde överens med varandra när det gällde syfte, men de kunde ha uttryckts på ett annat sätt och då speciellt kravformuleringarna.

Utifrån dessa konstateranden gick arbetet över i fas B där olika aspekter, såsom t.ex. uppläggning, inriktning, övergripande mål och innehåll (teori och praktik) diskuterades. Nedan presenteras punkter som diskuterades under arbetets gång och vilka beslut som har fattats.

3.3.3 Halkutbildningens inriktning

Inriktningen på den nya halkutbildningen verkade inte vålla några större diskussioner mellan projektledning och arbetsgrupp. Som arbetsgruppen kom fram till i den första fasen och som tidigare forskning visat (Engström, 1996) så handlade den gamla kursplanen om att bygga upp ett tekniskt kunnande hos eleven vilket innebar en risk att eleven skulle överskatta sin egen förmåga. De kunde få en tro på ett större kunnande än vad de faktiskt hade. Istället borde halkutbildningen ha en inriktning som handlar om att förstå problemen med att köra på halt väglag. Eleven ska förstå sin egna begränsning och inte överskatta den egna förmågan. De ska också lära sig att köra på ett förutseende sätt så att de undviker att hamna i kritiska situationer. Det hela ska utmynna i en större riskmedvetenhet som i sin tur ger en defensiv körstil.

För att nå denna inriktning föreslogs det att eleven ska uppleva så mycket som möjligt, de ska med andra ord sättas i olika situationer för att se vad som händer. De ska också få göra s.k. jämförelseövningar vilket betyder att de ska både lyckas och misslyckas. Utbildningen ska innehålla både teori och praktik där det fordons-tekniska innehållet blandas med det insiktsskapande.

3.3.4 Utbildningsmodell

Tidigt i utvecklingsarbetet kom diskussionerna att handla om vilken utbildningsmodell man skulle ha. Arbetsgruppen var från början inne på att göra en tvåstegsutbildning vilket projektledningen i och för sig höll med om men eftersom valet av utbildningsmodell förmodligen skulle styra rätt mycket annat, som t.ex. innehållet i utbildningen, kom man överens om att hålla en så öppen linje som möjligt genom arbetet. Det betydde att man hade flera parallella alternativ att jobba med under nästan hela processen. Mycket av diskussionen kring utbildningsmodell handlade om för- respektive nackdelar med främst ett eller två steg och vad som var att föredra utifrån ett praktiskt, pedagogiskt och ekonomiskt perspektiv och vad som kunde vara mest politiskt gångbart. Man diskuterade även lämplig tidpunkt i hela förarutbildningen för halkutbildningen utifrån elevens erfarenhets- och mognadsnivå.

Det var fyra förslag man jobbade med som alla byggde på ett obligatorium. Det första förslaget var en endagsmodell på 2–4 timmar i slutet av halkutbildningen med bara halkinriktad utbildning. Det andra förslaget var också en endagskurs i slutet av utbildningen men på 6–7 timmar och med inslag inte bara av halka utan även av risker. Tredje förslaget var en tvåstegsutbildning med första tillfället i slutet av körkortsutbildningen och det andra innan villkorstidens slut dvs. inom två år. Fjärde och sista förslaget var också en tvåstegsutbildning med ett tillfälle i nära anslutning till att eleven får sitt körkortstillstånd och det andra i nära anslutning till körkortsprovet.

Utifrån dessa förslag analyserades för- respektive nackdelar med de olika varianterna.

Fördelarna med ett tillfälle ansågs vara:

- endast en gång för eleven att åka till banan
- något lägre kostnad för eleven
- några övningar tidigareläggs

Nackdelar med ett tillfälle var:

- lång övningstid
- korvstopppning
- återkoppling till eleven saknas
- fördjupning kan ej nås
- vissa övningar kan bara få informationskaraktär

Fördelar med två tillfällen:

- övningarnas budskap kan fördjupas
- övningstiden kan utnyttjas med större behållning
- ingen korvstopppning
- bättre återkoppling
- lättare att nå det uppsatta målet
- positiva erfarenheter från Finland
- skede två med egen bil

Nackdelar med två tillfällen ansågs vara:

- lite dyrare totalt sett
- eleven två gånger till halkbanan.

Eftersom det i relation till elevens mognad och erfarenhet av trafik är svårt att ta till sig allt vid ett tillfälle bestämdes det att tvåstegsutbildning var att föredra. Det ansågs bli för mycket korvstopppning och ytinläring med bara ett tillfälle.

3.3.5 Kursplanetext

Vid skrivandet av kursplanetext ansåg projektledningen att denna skall skrivas som målformuleringar och på ett så öppet sätt som möjligt, utan att det kunde bli tolkningsproblem. Detta var inte arbetsgruppens övertygelse från början eftersom de ansåg att det krävs en detaljerad kursplan för att utbildningen runt om i landet ska bli så likvärdig som möjlig. Efter en viss tid anammade även arbetsgruppen det öppna sättet att skriva på. Samtliga parter tyckte att det var det rätta sättet att skriva på eftersom det ger ett handlingsutrymme åt den som utbildar vilket borde vara stimulerande i sig. Dock konstaterades det att med en sådan skrivning så krävs det ett gediget kvalitetssäkringsystem.

Så småningom utkristalliserades ett huvudmål och fyra delmål med utbildningen. Huvudmålet handlade om att eleven ska få förståelse för värdet av att undvika risker och få en realistisk värdering av sin egen förmåga. Därefter följde fyra delmål med rubrikerna självkännedom, säkerhetsmarginaler, fordonsdynamik och körteknik.

3.3.6 Utveckling- och förändringsförslag

Projektledningen och arbetsgruppens förslag på hur kursplanetexten skulle skrivas gav större utrymme för respektive halkbana att göra en utbildning utifrån de egna förutsättningarna. Det skulle inte längre vara styrt i kursplanen hur målen skulle nås. Därmed ansåg de båda grupperna att det fanns ett antal utbildningsaspekter som måste tydliggöras och utvecklas för att garantera en viss standard på utbildningen. Dessa aspekter preciserades till elevens förkunskaper, utbildningschefens roll, lärarnas roll, krav på övningar, undervisningsplan, halkbanorna, fordon, hur tillsynen ska se ut och vad som ska gälla för intyg. Nedan presenteras projekt-

ledningens- och arbetsgruppens utvecklings- och förändringsförslag kring dessa aspekter (Vägverket, 1996).

Arbetsgruppen menade att elevens förkunskaper borde testas genom ett manöverprov, som en kontroll på att eleven uppnått en viss nivå och därmed kan ta till sig halkutbildningens budskap. Projektledningen ställde sig tveksamma till förslaget då de ansåg att utbildningschefen och instruktörerna besitter sådan kunskap att de kan bedöma detta själva. Projektledningen var även tveksamma till förslaget på testets utformning och menade att eleven kan ha fått kunskap om detta i förväg och därmed ha tränat.

Projektledning och arbetsgrupp var överens om att utbildningschefen måste få ett tydligare ansvar. De menade att utbildningschefens ansvar är att se till att rätt utbildning bedrivs på rätt sätt på respektive bana. Vederbörande ska också ha rätt att avvisa instruktör eller elev som inte uppfyller de uppställda kraven.

För att nå de nya uppställda målen ansåg samtliga parter i projektet att kraven på lärarkåren måste skärpas. Lärarna borde ha en specialistkompetens som inhämtas genom fortbildning och som torde ge en utveckling där lärarkåren blir mindre. De borde också ha en hög medvetenhet om halkutbildningens mål och metodik, vilket ger att de regelbundet måste ägna sig åt halkutbildningen. En situation som är lättare att skapa med en mindre grupp. Grundutbildningen till halklärare föreslogs ligga kvar som baskompetens men därutöver borde särskilda fortbildningskurser anordnas.

I början av diskussionen, om vilka övningar som skulle göras, hade arbetsgruppen som förslag att det borde finnas en övningsbank med förslag på olika övningar. Så småningom gled diskussionen in på att det inte behövdes några obligatoriska, givna övningar som alla banor måste genomföra utan utbildningschefen måste få skapa sitt eget innehåll utefter de nya målen. De är skrivna för att handlingsutrymmet ska vara större och dessutom är det målet som är det viktiga och inte vägen dit. Om fasta övningar skulle förespråkas skulle de anses vara de enda som kunde göras för att nå målet och dessutom, menade parterna i projektet, skulle det kunna vara hämmande att styra upp övningarna till viss del medan resten skulle göras på respektive bana.

Det rådde samsyn bland de inblandade parterna i projektet om att i föreskrifterna precisera vilka minimikrav som skulle ställas på undervisningsplanerna. Det handlade om utbildningens mål, syften, innehåll, genomförande och beräknad utbildningstid, vilket ansågs vara en rimlig nivå.

Kraven på banorna skulle vara av sådan art att utbildningens mål kunde uppnås på ett pedagogiskt effektivt sätt. Arbets- och referensgrupp menade dock att en viss minimihastighet borde kunna uppnås som ett mått på banans kvalitet men i övrigt borde det vara en halka som känns realistisk. För att få en så likvärdig utbildning som möjligt i landet föreslogs att banornas egna fordon används och att det borde finnas möjlighet till i- och urkoppling av olika system t.ex. ABS.

Samtliga parter i projektet menade att när förslaget på kursplanetext skulle ge ett större handlingsutrymme för respektive bana var det viktigt med uppföljning av utbildningen. Det föreslogs ske genom tillsyn från Vägverket. Varje bana skulle få en kontaktperson på Vägverket, med speciell kompetens som de skulle träffa ett par gånger per år för att diskutera utbildning och situation med.

Grupperna var överens om att intyget ska vara en bekräftelse på att eleven har nått de uppställda målen i halkutbildningen. Diskussionen kring intyget har rört giltighetstiden ur ett pedagogiskt perspektiv. Resultatet av diskussionen gav en giltighetstid på två år.

För att testa de hittills förda resonemangen skickades våren 1996 en provremiss ut till ett antal berörda parter, trots att ingen konsekvensanalys hade gjorts. Remissvaren gav ingen allvarlig kritik till det lagda förslaget men beaktades i det fortsatta arbetet.

3.3.7 Konsekvensanalyser

Efter provremissen låg arbetet med att ta fram en ny kursplan nere ett tag bl.a. p.g.a. omorganisation på Vägverket, där de inblandade i projektledningen delvis fick andra arbetsuppgifter. Under denna tid påbörjades utredningen om ett stegvist förarutbildningssystem i Sverige vilket gjorde att en halkutbildning i två steg inte blev aktuell i detta skede. Därmed hade man att jobba med en utvidgning och förbättring av den rådande modellen.

När arbetet återupptogs påbörjade TÖP- och Skidcarföreningarna ett förslag på kvalitetssäkringsprogram. Vägverket granskade förslaget på föreskrifter ur ett juridiskt perspektiv och huruvida det skulle gå att koppla ett kvalitetssäkringsprogram till föreskrifter med hänsyn till den tillsyn som skulle göras. Under hela 1997 fördes till och från interna diskussioner på Vägverket kring föreskrifterna och utvecklingsförslagen för halkutbildningen. Resultaten av dessa resonemang presenteras nedan.

Diskussionen om införandet av ett kvalitetssäkringsprogram resulterade i att ett sådant inte infördes. Motiveringen från Vägverket handlade om att en poäng med det nya sättet att skriva föreskrifter på var att banorna själva skulle få reglera sina arbetsmetoder. Om ett kvalitetsprogram då infördes, som Vägverket uppfattade handlade mycket om reglering av arbetsmetoder, skulle ovan nämnda poäng med de nya föreskrifterna försvinna. Dessutom menade de att Vägverkets krav på halkbanorna ska ingå i föreskrifterna vilket också stjälpur idén med ett kvalitetssäkringssystem. Istället beslutades att kvalitén på utbildningen skulle regleras på andra sätt, bl.a. genom att utbildningschefen skulle få ett tydligare och utökat ansvar. Det ska vara utbildningschefernas ansvar att se till att lärarna bedriver rätt utbildning och att lärarna anmäls till Vägverket så att de får den utbildning de ska ha. Kvalitén skulle även bibehållas genom att lärarna får en "spetskompetens".

I diskussionen om att höja kvalitén på utbildningen framfördes förslag på att intyget eleven får för genomgången utbildningen skulle ändras till att bli ett formellt godkännande. Det konstaterades dock att det inte gick att genomföra därför att halkutbildningen idag bara är ett led i förarutbildningen och inget delprov där man ger ett formellt intyg. Om intyget skulle ändras till att bli ett formellt intyg skulle det innebära en förändring i lagstiftningen och det var inte aktuellt. Intyget är således ett kvitto på att eleven har genomfört halkutbildningen. Ett sätt att säkra kvalitén på utbildningen är att utbildningschefen har rätt att avvisa en elev som de uppfattar inte klarar av att nå insikt.

Manövertestets vara eller icke vara ventilerades. Resultatet blev att det inte läggs med något obligatorium i föreskrifterna eftersom det är så omdiskuterat. Varje bana får själva kolla att elevens förkunskaper är tillräckliga för att genomföra och ta till sig utbildningen. Det kan betyda att man gör manövertest eller andra test.

Banan ska utrustas så att de uppställda målen kan nås vilket bl.a. innebär att de ska tillhandahålla bilar så att eleven på så sätt kan få testa olika system såsom ABS.

Det bestämdes att eftersom inriktningen på halkutbildningen hade ändrats så ställdes det högre krav på utbildarna och undervisningsmetodiken. Därför borde alla som ska jobba med halkutbildningen i framtiden gå en ny utbildning. Det gäller såväl lärare som utbildningschefer som tillsynspersonal. Denna utbildning kommer att regleras i en särskild föreskrift av Vägverket (se stycke längre ned).

Det konstaterades att de föreslagna förändringarna inte bör leda till några större ökade kostnader. Några banor behövde köpa in nya bilar då de använder trafikskolornas men det ansågs vara små kostnader. Utbildningen som all berörd personal måste gå för att den nya inriktningen ska få genomslagskraft finansieras av banorna eller trafikskolorna själva. Efter dessa analyser skickades de nya föreskrifterna på en ny remissomgång och de nya föreskrifterna trädde i kraft den 1 juli 1999.

3.3.8 Ny kursplan

Den nya kursplanen har i stora drag följt de rekommendationer som gavs i det tidigare forskningsprogrammet (se ovan). Den lägger större tonvikt på riskmedvetande, förutseende, insikt om egna begränsningar m.m. Den är också målorienterad och mer allmänt hållen så att man ute på banorna fått större ansvar för att utbildningen får en bra utformning som leder till uppställda mål. I den gamla kursplanen och de gamla föreskrifterna framhölls detaljer och specifika krav om hur utbildningen skulle genomföras. Den var också kraftigt fokuserad på fordonsmanövrering i kritiska situationer. Nedan ges exempel ur den gamla och den nya kursplanen. Fullständiga föreskrifter finns i bilaga 1 och 2.

I den gamla kursplanen kunde man bl.a. läsa följande:

- utföra igångsättning och acceleration på halt underlag och därvid anpassa växel och gaspådrag för minimalt hjulspinn
- utföra bromsning på såväl strävt som halt underlag minst 2 gånger från 40 km/h och minst 2 gånger från 60 km/h till stillastående på kortast möjliga sträcka och med hjälp av utmärkta meteruppgifter ange bromssträckans längd
- utföra hård bromsning från ca 60 km/h minst 6 gånger på underlag med olika friktion för vänster respektive höger hjulpar och vid kursavvikelse anpassa bromsningen så att rätt färdriktning återtas
- utföra hård bromsning från 60 km/h på halt underlag minst 10 gånger med åtföljande undanmanöver förbi hinder
- tillämpa lämplig teknik för att häva sladd vid körning genom kurva på halt underlag minst 10 gånger

Enligt den nya kursplanen gäller bl.a. följande:

- utbildningen skall huvudsakligen belysa dels svårigheterna med körning på halt underlag och dels möjligheterna att undvika de risker som är förknippade med sådan körning
- de färdighetsinriktade inslagen skall begränsas och riskerna med över-skattning skall fortlöpande belysas
- eleven skall ha fått ökad förståelse för betydelsen av att undvika risker och givits möjligheter till en realistisk värdering av sin körförmåga
- delmål om självkännedom (begränsade möjligheter, överskattning)

- delmål om säkerhetsmarginaler (undvika risker, hastighetsval, bedöma väglag, strategier att undvika risker)
- delmål om fordonsdynamik (däck, styrbarhet, stabilitet, drivsystem)
- delmål om körteknik (ABS, bilens uppträdande)

3.3.9 Lärarfortbildning

Samtidigt som den nya kursplanen infördes påbörjades också en obligatorisk fortbildning av instruktörer. Utbildningen beslutades bli obligatorisk för samtliga som då arbetade som utbildningschefer eller anställda instruktörer. Obligatorium infördes också för alla nytillkomna trafiklärare som skulle utbilda på halkutbildningen. Beslut togs i samråd med trafikskoleorganisationerna STR och TR att de trafiklärare som redan genomförde halkutbildning skulle få sin fortbildning av respektive organisation inom ramen för deras interna kvalitetsarbete. Eftersom det med den nya kursplanen också bestämdes att Vägverkets trafikinspektörer skulle få en tydligare stödfunktion för halkutbildningen har också de som berörs av detta fått samma fortbildning som instruktörerna.

Lärarytbildningen/fortbildningen skall enligt föreskrifterna i VVFS 1999:23, kap. 7, omfatta minst fyra dagar med en mellanliggande praktikperiod på minst en månad. Följande moment ingår i den obligatoriska fortbildningen/utbildningen:

- **Nollvisionen och halkutbildningen.** Att få kunskap om nollvisionens innebörd för halkutbildningen
- **Halkutbildningen och dess utveckling.** Att få förståelse för hur dagens halkutbildning har växt fram och förståelse för halkutbildningens plats och roll i den samlade förarutbildningen
- **Föreskrifter.** Att få kunskap om de föreskrifter som reglerar utbildning på halt underlag
- **Fordon.** Att få goda kunskaper om bilars konstruktion och funktion, främst vid körning i halt väglag
- **Vägar.** Att få goda kunskaper om sambanden mellan väglag och trafik-säkerhet samt om hur man mäter friktionsvärden och ha upplevt innebörden av olika friktionsvärden i praktisk körning
- **Förarbeteende.** Att få kunskaper om faktorer som påverkar bilförarens körbeteende, risktagande och olycksinblandning
- **Undervisningsmetodik.** Att få kännedom om olika undervisningsmetoders tillämpning i halkutbildningen och ha deltagit i utvecklingen av konkreta utbildningsmoment
- **Uppföljning av utbildningen.** Att få kännedom om olika metoder för att utvärdera den egna undervisningen
- **Undervisningsmaterial.** Att få kunskap om användningen av olika hjälpmedel i undervisningen
- **Praktiska övningar.** Att få kunskap om och erfarenhet av hur man utvecklar praktiska övningsmoment med utgångspunkt i kursplanens intentioner och delmål
- **Praktikperiod.** Att ha tillämpat de erhållna kunskaperna under realistiska förhållanden och att få god kunskap i handhavandet av teknisk utrustning på trafikövningsplatsen

Samliga befintliga instruktörer och utbildningschefer på trafikövningsplatser har nu fått sin fortbildning. Nya kurser anordnas efterhand som nya instruktörer, nya trafiklärare och nya trafikinspektörer tillkommer.

3.3.10 Synpunkter från de inblandade parterna

För att fånga de inblandade parternas synpunkter ställdes frågor till några personer som hade deltagit i arbetet med att ta fram den nya kursplanen. Det var projektledaren, en representant från trafikövningsplatsernas organisationer och en representant från trafikskolornas organisationer. Frågorna handlade om förväntningarna på arbetet med att ta fram ny kursplan, hur de såg på organiseringen av arbetet, vad som fungerade bra och mindre bra under processen, vad de ansåg om de beslut som fattades och vad de tyckte om den kursplan som blev, både innehållsmässigt och utformningsmässigt.

Förväntningarna verkade vara ganska höga på att få ett nytt styrinstrument för halkutbildningen, med en ny inriktning. Enligt trafikövningsplatsernas representant var det många trafikövningsplatser som redan jobbade enligt det nya sättet. De välkomnade de nya föreskrifterna eftersom deras sätt att arbeta då blev legitimt.

Alla inblandade parter ansåg att det var bra att man satte sig ned tillsammans från start och gjorde det här jobbet trots livliga diskussioner och åsikter som inte alltid strävade åt samma håll. Detta var dock ingen som uppfattade negativt och projektledaren menade att alla måste få säga sitt och då måste det få vara högt i tak. Det förekom en del byte av personer i grupperna vilket trafikskolsrepresentanten, men framförallt trafikövningsplatsernas representant uppfattade som störande för det konkreta arbetet, men i stort verkade alla vara överens om att arbetet hade fungerat bra. Projektledarens tanke med sättet att organisera arbetet på var att Vägverket skulle utgöra projektledning eftersom de har det yttersta ansvaret för föreskrifternas tillkomst. Däremot ville han att branschen skulle ha representanter med i det konkreta arbetet så att alla kände sig delaktiga och att man fick en förståelse för varandra. Hans uppfattning var även att arbetet på detta sätt blir berikande till skillnad om var och en sitter hemma på sin kammare och tänker. Trafikskolornas representant tyckte att det var onödigt byråkrati med både en referens- och en ledningsgrupp. Dessutom ifrågasatte han varför Vägverket själva skulle utgöra ledningsgruppen. De kunde ju strunta i vad de andra två grupperingarna tyckte om de ville, vilket gjorde att arbetet ibland kändes meningslöst. Trafikövningsplatsernas representant framförde en synpunkt om att det måste vara "rätt folk" som tillsätts i den här typen av grupper och med det menade han att det skulle vara personer som hade mandat att ta beslut vilket han tyckte verkade tveksamt ibland.

När det gällde de beslut som fattades så var projektledaren nöjd men insåg att samtliga parter har fått göra avkall på olika saker. De andra två intervjuade personerna gav också exempel på frågeställningar där de fått ge vika, men båda ansåg att det är spelreglerna i ett sådant här arbete. Vägverket hade den avgörande beslutanderätten, vilket gjorde att trafikskolornas representant ifrågasatte om de verkligen kunde påverka processen. På frågan om vilka beslut som man kände att man hade fått ge avkall på, nämnde representanten från trafikskolorna manöverprovet (som de ju får använda men inte fick med i föreskrifterna) och hur övergripande målformuleringarna skulle vara medan trafikövningsplatsernas represen-

tant nämnde hur många gånger halklärarna måste undervisa per år för att ha kvar sin behörighet.

På frågan om vad som hade fungerat bra respektive mindre bra i arbetet tyckte trafikskolornas representant att det hade varit en utmärkt projektledning som gjorde att arbetet i stort sett flöt problemfritt. Det som möjligen hade varit problem enligt honom, var att de i arbetsgruppen ibland hade olika uppfattningar om hur detaljerade skrivningarna skulle vara, vilket gav upphov till diskussioner. Representanten från trafikövningsplatserna uppskattade de diskussioner som var i referensgruppen och projektledarens pedagogiska sätt att lära de andra hur man bör gå tillväga när man gör en ny kursplan. Mindre bra var att arbetsgruppen inte hade en uttalad ordförande som drev arbetet framåt och att personer i arbetsgruppen hoppade av under arbetets gång. Projektledaren själv tyckte att det hade fungerat bra med de olika representanterna, att alla bjöd på sig själva. Sämre var då att det hela tog så lång tid men det var å andra sidan inget han kunde göra något åt.

Samtliga parter verkade vara nöjda med den nya kursplanen. Den ger frihetsgrader för banorna att jobba utifrån sina egna förutsättningar, vilket borde gynna kreativiteten och utbildningschefernas ansvar har också blivit tydligare, vilket borde stimulera dem.

4 Delstudie 2 – Utvecklingsintervjuer

Det är ofta en process över tid att ändra inriktning på en utbildning då först den nya inriktningen ska bestämmas och sedan etableras hos dem som jobbar med utbildningen i fråga. Frågan är hur själva processen att ta till sig en ny inriktning går till hos dem som jobbar med utbildningen i praktiken. I ett försök att fånga halkutbildningens ändrade inriktning bland de som jobbar med halkutbildningen dagligen har intervjuer gjorts med utbildningschefer och instruktörer.

4.1 Syfte

Syftet med de föreliggande intervjuerna var att beskriva den förändring som eventuellt sker hos individen när man går från ett sätt att undervisa till ett annat. Hur tänker utbildningschefer och instruktörer kring halkutbildningen i stort, den nya kursplanen, tillsynspersonal etc. och hur har dessa tankar ändrats över tid.

4.2 Metod

För att besvara syftet har intervjuer gjorts med utbildningschefer och instruktörer. Sju stycken utbildningschefer vid sju olika halkbanor runt om i Sverige har intervjuats vid fyra tillfällen. Halkbanorna var fördelade med fyra TÖP-banor och tre Skidcar-banor. De fyra intervjutillfällena var våren -99, hösten -99, våren -00 och hösten -00 och de inkluderade samma frågor vid varje tillfälle.

Vid dessa sju halkbanor intervjuades också instruktörer vid tre tillfällen, nämligen våren -99, hösten -99 och våren -00. Även instruktörerna fick samma frågor vid varje tillfälle men de skiljde sig något från de som utbildningscheferna fick på så sätt att tyngdpunkten i intervjuerna låg lite olika och utbildningschefernas intervjuer var något längre.

Frågorna, som båda grupperna fick, kan delas in i fem delar som handlade om informationen kring processen att ta fram en ny kursplan, synen på halkutbildningen, lärarnas situation, kursplanen och tillsynspersonal. Dessutom fick utbildningscheferna några frågor kring sin egna situation. Nedan följer frågorna som fanns under varje rubrik för utbildningscheferna.

Informationsprocessen

- Vilka förväntningar har funnits på utvecklingsarbetet med att ta fram en ny kursplan?
- Hur har informationen om den nya kursplanen fungerat?
- Vad missade man att informera om?
- Varifrån fick de eller inhämtade de den information som de fick? Tog de själva initiativet till att få information eller fick de den sig tilldelad?
- Vad kunde gjorts bättre i denna informationsprocess?
- Har man kunnat påverka om man velat och på vilket sätt i så fall?

Synen på halkutbildningen

- Vilka är de viktigaste förutsättningarna för att skapa ett bra innehåll i halkutbildningen och anser de att de själva på sin bana har dessa förutsättningar?
- Hur tycker du att halkutbildningen ska vara organiserad?
- Vad ska halkutbildningen innehålla dvs. vad ska eleven lära sig?
- Vilka bedömningskriterier ska man ha?

Lärarnas situation

- Vad är lärarens roll? Hur ska en bra lärare vara?
- Hur anser du att man ska rekrytera lärare? Vad är för- respektive nackdelarna med fast personal kontra trafikskolelärare?
- Hur ser du på kompetens och fortbildning för halklärare?

Utbildningschefens situation

- Hur ser du på din egen roll som utbildningschef, vad är den?
- Har din roll förändrats med den nya kursplanen? Om, hur i så fall?
- Vad anser du om att ni på banorna nu själva får ansvaret att bestämma innehållet i utbildningen?

Kursplanen

- Vad är syftet med kursplanen? Vad fyller den för funktion?
- Vad uppfattar du är de största skillnaderna mellan den gamla och den nya kursplanen?
- Vad anser du om den nya kursplanen?
- Hur tror du att det kommer att fungera ute på banorna med den nya kursplanen?

Tillsynspersonal

- Vad har du för tankar kring tillsynspersonal?
- Vad anser du om tillsynspersonalens roll?

Avslutning

- Vad har ni hittills gjort på er bana för att ställa om till den nya kursplanen?
- Hur ser framtidens halkutbildning ut enligt dig?

Instruktörerna fick inte riktigt lika många frågor under varje rubrik som utbildningscheferna. Nedan följer de frågor som instruktörerna fick.

Informationsprocessen

- Hur har informationen om utvecklingsarbetet varit?
- Skulle du velat haft mer information? Om ja, om vad i så fall?

Synen på halkutbildningen

- Vilka är de viktigaste förutsättningarna för att skapa ett bra innehåll i halkutbildningen och anser de att de själva på sin bana har dessa förutsättningar?
- Vad ska halkutbildningen innehålla dvs. vad ska eleven lära sig?
- Vilka bedömningskriterier ska man ha?
- Vilka för- respektive nackdelar finns det med halkutbildningen?

Lärarens situation

- Vad är lärarens roll? Hur ska en bra lärare vara?
- Hur anser du att man ska rekrytera lärare? Vad är för- respektive nackdelarna med fast personal kontra trafikskolelärare?

Kursplanen

- Vad uppfattar du är de största skillnaderna mellan den gamla och den nya kursplanen?
- Vad anser du om den nya kursplanen?
- Hur tror du att det kommer att fungera ute på banorna med den nya kursplanen?

Tillsynspersonal

- Vad har du för tankar kring tillsynspersonal?
- Vad anser du om tillsynspersonalens roll?

Avslutning

- Hur ser framtidens halkutbildning ut enligt dig?

4.3 Resultat

4.3.1 Informationsprocessen

Utbildningschefernas förväntningar på att det skulle komma en ny kursplan var från början positiva, precis som för de direkt inblandade parterna i det konkreta arbetet med att ta fram kursplanen. De menade att det skulle bli roligt med något nytt för det kändes för många som att man hade fastnat lite i de gamla hjulspåren. Trots denna positiva inställning uttalade de flesta vid den sista frågeomgången att de hade varit tveksamma till att börja med men att de blivit mer och mer positiva med tiden. Denna positiva känsla kom framförallt med att reaktionerna från eleverna var positiva men även att deras förväntningar hade uppfyllts.

"Jag tror inte jag kommer ihåg men jag tror att jag var emot det. Min inställning har förändrats ju längre tiden har gått, i och med att man får respons från eleven om de har förstått eller inte. Det låter på eleverna som om de förstår i alla fall." (utbildningschef)

Information om arbetet kring den nya kursplanen fick utbildningscheferna genom branschorganisationernas ordförande eller genom att de kände någon som var med i arbetsgruppen. Informationsflödet verkar ha fungerat tillfredsställande då majoriteten inte sa sig ha saknat någon information och det finns heller inget som kunde gjorts bättre i denna process. De få personer som inte höll med om detta, saknade information om vad innehållet i kursplanen skulle vara och de tyckte även att det skulle ha varit mer kontinuerlig information. I princip alla tillfrågade utbildningschefer upplevde att de kunde påverka processen med framtagandet av ny kursplan om de hade velat. De som försökte påverka processen gjorde det genom diskussioner med den egna organisationens styrelse eller med någon person de kände som var direkt involverad i kursplanearbetet.

Lärarnas syn på informationen de fick om den nya kursplanen ger en ganska spretig bild. Vid intervjutillfälle 1 var det många som inte visste någonting, de hade inte fått någon information alls. Vid sista intervjutillfället visste samtliga vad förändringen handlade om och de flesta tyckte att informationen varit tillfredsställande. De kunde möjligtvis ha tänkt sig, i enlighet med utbildningscheferna, lite mer information och då framförallt om vad innehållet skulle vara i kursplanen.

4.3.2 Synen på halkutbildningen

Den viktigaste förutsättningen för att skapa en bra halkutbildning var enligt utbildningscheferna att det finns bra lärare. Det var den absolut viktigaste faktorn vid alla fyra intervjutillfällena. Den näst viktigaste faktorn var att ha stora banor där det finns realistiska förutsättningar som t.ex. realistisk halka. En förutsättning som ansågs viktig vid de två första intervjutillfällena var pedagogiken, men vid den sista frågeomgången nämndes inte den faktorn. Samtliga intervjuade utbildningschefer ansåg att de har tillräckligt bra förutsättningar på sina banor för att klara det de vill, då de anser sig ha tillräckligt bra banor.

Vid det första intervjutillfället ansåg lärarna att de viktigaste förutsättningarna för en bra halkutbildning var att ha bra lärare och bra övningar. De två nästkommande intervjutillfällena visade en spretig bild av vilka förutsättningar som ansågs viktigast och vid sista intervjuomgången tyckte lärarna att det viktigaste var att ha en bra pedagogik. Även lärarna tyckte att deras respektive banor hade tillräckligt bra förutsättningar för att klara av det man ville, men de var lite mer tveksamma i frågan än vad utbildningscheferna var. De menade att det skulle vara ännu bättre om de hade mer tid och om banan var lite större.

På frågan vad utbildningscheferna tyckte att halkutbildningen ska innehålla, dvs. vad eleven ska lära sig, gavs flera olika alternativ. Det nämndes t.ex. riskmedvetenhet, att de ska inse sina egna och fordonets begränsningar, att de ska lära sig bromsa, att de ska lära sig färdigheter av olika slag. Med tiden blev svaren färre och vid fjärde och sista intervjutillfället tyckte utbildningscheferna att eleven ska lära sig riskmedvetenhet, hastighetens betydelse och att de ska få respekt för halkan.

På frågan om hur utbildningscheferna ansåg att halkutbildningen skulle vara organiserad föreslogs både ett, två och tre tillfällen placerade vid olika tillfällen under körkortsutbildningen och med olika innehåll. Mönstret blev dock tydligt det andra året som intervjuerna gjordes då de flesta förespråkade en tvåstegsutbildning, där det första tillfället skulle ligga tidigt i utbildningen och det andra antingen innan uppkörningen görs eller inom provotiden för körkort.

"Det vore det absolut bästa om man kunde ha utbildningen i två steg. För många elever som gör det här känner man att dom inte riktigt vet vad vi gör. Å då brukar man tänka att tänk om man fick göra det här med henne eller honom en gång till om ett år eller så, då skulle hon säkert, om hon kört under det året, haft en mycket större förutsättning å veta vad vi gjort för någonting. Första tillfället kanske skulle komma när dom var 17. När dom har kört så att dom har rutiner å kan köra bil. Då skulle det inte vara så dumt att göra det här, å sen kör dom ännu mer innan dom kommer tillbaka nästa gång." (utbildningschef)

Lärarnas syn på vad eleven ska lära sig i halkutbildningen gav samma svar vid alla fyra intervjutillfällena. Det handlade om att eleven ska inse hastighetens betydelse och riskerna med att köra på halt väglag. Ytterligare ett svar tillkom vid sista intervjuomgången och det handlade om att eleven ska lära sig hur svårt det är att köra på halt väglag.

När det gäller vilka krav man ska ha på eleven så är ett tydligt mönster att basen måste vara att eleven kan köra bil dvs. de måste kunna manövrera bilen (växla, styra etc.) obehindrat för att kunna tillgodogöra sig halkutbildningen och därmed få sitt intyg. Det ansåg både utbildningscheferna och lärarna. Med tiden

blev ytterligare ett krav tydligt bland utbildningscheferna som handlade om att eleven ska ha förstått budskapet med utbildningen för att få sitt intyg.

På frågan om vilka för- respektive nackdelar det finns med halkutbildningen gav inte lärarna något entydigt svar. Exempel på fördelar var att vissa övningar är bra, att eleven får lära sig om hastighetens betydelse, att de har mer tid nu än tidigare i undervisningen. Exempel på nackdelar som nämndes var att man kör i för låga farter i undervisningen, man har för lite tid, vissa övningar borde bort och det är för mycket information till eleven.

4.3.3 Lärare

På frågan hur en bra lärare ska vara fanns det ett antal svar bland utbildningscheferna som var starkt framträdande. De handlade om hur läraren förhåller sig till eleven. De ska kunna anpassa sig efter individen, kunna prata med eleven och kunna få ut rätt budskap. Ytterligare ett svar som framträdde under de två sista intervjuomgångarna var att lärarens uppgift ska vara att lotsa eleven genom utbildningen dvs. få eleven att reflektera själv. Lärarnas egen syn på hur de ska vara som lärare var att de ska vara bra pedagoger. Med tiden blev ytterligare ett par svar tydliga och det var att de ska få eleven att förstå budskapet med halkutbildningen och att de ska lotsa, vägleda eleven genom utbildningen så att de själva kan dra slutsatser om vad det är som händer på banan och varför.

"Han ska ju inte vara lärare, han ska ju vara bollplank. Me den nya inriktningen så är det en bra lärare. Men det är lätt att man faller tillbaka till den gamla lärarrollen, att tala om vad de ska göra istället för att dom själva talar om hur dom vill försöka tackla problemet. Å är du en bollplankslärare så får du ju fram det här nya alternativet, att du ställer frågan, vad är det för problem, vad gör vi åt det? Å då kan eleven svara med någonting, å jag säger, ja testa det då så får du se om det funkar. Då tycker jag att man har hamnat rätt." (utbildningschef)

"Man skall finnas till hands, leda övningarna. Tala om hastigheter etc. Man skall vägleda, men egentligen inte prata så mycket. Man kan hjälpa till med felanalyser." (lärare)

På frågan om för- respektive nackdelar med fast personal eller trafikskolelärare var svarsalternativen få när det gäller fast personal. Utbildningscheferna svarade att fördelarna med fast personal är att de är och blir experter på området, eftersom de undervisar i halkutbildningen dagligen. Ytterligare en fördel som utbildningscheferna angav med fast personal var att det ofta är en liten grupp, vilket borde göra det enklare vid förändringar. Lärarna menade att den fasta personalen har en professionell syn på utbildningen, de behöver inte vara rädda om den utrustning de jobbar med och de har en känslomässig distans till eleven, vilket är bra.

De svarande utbildningscheferna och instruktörerna kunde bara se en nackdel med fast banpersonal och det var att det är risk för att det går slentrian i undervisningen när man gör samma sak dag ut och dag in. Någon enstaka lärare menade även att det är en nackdel att läraren inte känner eleven, då risken är att de inte behandlar den enskilde eleven på rätt sätt.

Däremot när det gäller trafikskollärare var antalet för- respektive nackdelar betydligt större, åtminstone bland utbildningscheferna. Den största nackdelen, enligt

utbildningscheferna, var att trafikskollärare inte säger ifrån till sina elever när dessa inte presterar som de ska, vilket i slutändan gör att de inte underkänner sina egna elever. Denna nackdel angavs vid samtliga intervjutillfällen, men ett annat svarsalternativ växte sig starkare med tiden och det var att trafikskollärare inte får någon rutin på undervisningen, då många av dem anses vara på halkbanorna för sällan. I övrigt nämndes att trafikskollärare inte kan så mycket som de borde om halka och att de använder en annan pedagogik när de är i vanlig trafik med eleven. Det fanns ett tvivel hos de svarande att trafikskollärarna verkligen lyckas ändra pedagogik när de kommer till halkbanan.

Samma svar kunde ses bland lärarna men med en annan tyngdpunkt. De menade att den största nackdelen med trafikskollärare är att de kan för lite, där-efter handlade det om att de har för nära relation till sina elever och att de använder en annan pedagogik i bilen i övrigt.

Just de saker som lärarna tog upp som nackdelar var även de som kom tillbaka som fördelar, fast då i en annan skepnad. Det handlade om att det är bra att läraren känner sina elever, att dessa lärare är bra pedagoger, att de kan göra kopplingar till verkligheten på ett smidigt sätt och att det är bra för de har stor variation i sitt arbete, vilket gör att risken för slentrian inte är så stor.

Samtliga svaranden bland utbildningscheferna tyckte att det ska ställas samma krav på kompetens, oavsett om det är fast personal på halkbanan eller om det är trafikskollärare. Att ha hög kompetens inom området är något som anses som viktigt och fortbildning blir då följaktligen viktigt och något som borde ske kontinuerligt. Några få utbildningschefer ville t.o.m. hävda att det borde vara obligatoriskt med fortbildning.

4.3.4 Utbildningschefen

Hur såg då utbildningscheferna på sin egen roll? Den främsta uppgiften är att se till att utbildningen går rätt till enligt dem själva. Det betyder att de ska se till att alla lärare följer respektive banas uppställda undervisningsplan som i sin tur är gjord efter gällande kursplan.

"Min viktigaste uppgift är att se till att de som utbildar här följer den undervisningsplan som jag har skrivit ned och gett på remiss till Vägverket och samrådsgruppen, som de i sin tur lämnat synpunkter på." (utbildningschef)

De är alltså ansvariga för vad som händer inom utbildningen på banan. I övrigt svarade de att de ser sig som en lagledare. Det var inte många utbildningschefer som tyckte att deras roll har förändrats i och med den nya kursplanens införande. I de fall förändringar nämndes handlade det bl.a. om att de har fått större ansvar, att de kan påverka den egna situationen mer nu och att de har tätare kontakter med Vägverket.

På frågan vad de tyckte om att de numer kan bestämma över upplägget av utbildningen på den egna banan var alla positiva. Motiveringen till varför man var positiv varierade kraftigt åtminstone vid de första intervjutillfällena då svaren bl.a. handlade om att man utvecklas själv, utbildningen kan individanpassas och även anpassas mer till verkligheten. Det fanns dock en kommentar som visade på att det inte var positivt och det handlade om en befarad risk att banorna med sina utbildningar runt om i landet skulle bli för olika varandra nu. Vid de sista intervju-

tillfällena handlade övervägande delen av svaren om att det positiva med ökad frihet var just det att de hade större chans att påverka själva nu.

4.3.5 Kursplanen

Syftet med kursplanen ansåg utbildningscheferna är att det ska vara ett styrinstrument med innehåll om att eleverna ska bli riskmedvetna, att de ska inse hastighetens betydelse och att de ska förstå människans såväl som fordonets begränsningar.

Skillnaden mellan den gamla och den nya kursplanen hade utbildningscheferna uppfattat var att den gamla var detaljstyrd och gick ut på att eleven skulle färdighetsträna. Den nya kursplanen handlar om risker på halt väglag och innebär att varje bana själv kan påverka upplägget av utbildningen. I en förlängning innebär det också att det måste till en ny pedagogik. Även lärarna svarade att den gamla kursplanen handlade om att eleven skulle träna men de sa att enligt det nya så ska eleven misslyckas. Det är en viktig poäng. De såg också en stor skillnad att med det nya så ska eleven styra mer själv i form av att bestämma hastigheter och resonera sig fram till alternativa lösningar.

Vid de två första intervjutillfällena var utbildningscheferna tveksamt positiva till innehållet i kursplanen, men med tiden blev de mer övertygade och tyckte att det var bra. Tveksamheten i början handlade om att de tyckte det hela verkade oklart och luddigt och att om det skulle vara upp till varje bana att lägga upp sin utbildning så innebar det att man skulle kunna göra som man vill, vilket inte var bra. Just det sista, att man skulle kunna göra som man vill, var något som i slutet av intervjuperioden ansågs som något mycket positivt. Det fanns även en tveksam inställning i början till att kursplanen skulle fungera ute på banorna. Utbildningscheferna ifrågasatte att man skulle få med sig de äldre lärarna i båten och att de mindre banorna skulle ha svårt att driva igenom det nya själva etc. Men även här blev inställningen mer och mer positiv vid varje intervjutillfälle och man trodde att den nya kursplanen kommer att fungera bra ute på banorna.

Lärarna verkade positivt inställda till den nya kursplanen redan vid första intervjutillfället. De tyckte att det var bättre när eleven är med och styr mer själv. Däremot var de tveksamma vid första intervjutillfället att det skulle fungera ute på banorna men vid resterande tre intervjutillfällena blev de successivt övertygade om att det inte skulle bli några problem.

4.3.6 Tillsynspersonal

Utbildningschefernas svar kring frågorna om tillsynspersonal visade att känslorna inför det var blandade. En del hade dåliga erfarenheter från tidigare samarbete, vilket gjorde att de kände en viss tveksamhet inför det hela, en tveksamhet att det verkligen skulle fungera. Vid första intervjutillfället kom svar som att om personkemin fungerade så kunde det vara okej med tillsynspersonal eller om alla banor gjorde bra utbildningar så skulle inte tillsynspersonalen behövas. Denna tveksamma inställning vände successivt vid de tre nästkommande intervjutillfällena till en positiv inställning. Utbildningscheferna menade att det kunde vara bra med tillsynspersonal om de fungerade som bollplank och dessutom kunde det vara bra med en kontroll på att kvalitén på utbildningen är god och hög.

Lärarna visade också en viss skeptisk inställning till tillsynspersonal vid första intervjutillfället. De menade att tillsynspersonal inte tillför något eftersom de inte har någon kompetens inom området. Men även lärarnas inställning ändrades allt-

eftersom intervjutillfällena gick och de kunde acceptera tillsynspersonal om de tillför något och inte fungerar som kontrollanter. Samtidigt fanns det några lärare som vid sista tillfället ansåg att det är bra med kontroller för kvalitén på utbildningen hålls på en hög nivå.

Hur utbildningscheferna och lärarna såg på tillsynspersonalens roll kunde sammanfattas med tre begrepp, nämligen att tillsynspersonalen ska vara bollplank, diskussionspartner och stöttepelare. Lärarna menade dessutom att tillsynspersonalens roll skulle vara att se till att banorna håller en viss kvalitet på utbildningen.

4.3.7 Förändringar på banan och framtidens halkutbildning

I slutet av varje intervju ställdes frågorna vad de på respektive bana dittills hade gjort för att ställa om till det nya sättet att undervisa och vad deras syn på framtidens halkutbildning var.

Svaren på den första frågan handlade vid de två första intervjutillfällena om att man hade ändrat sin undervisningsplan, byggt säkerhetshallar och att man hade börjat fundera på hur man kunde ändra på övningarna för att det skulle stämma bättre till det nya sättet att undervisa. Fokus sköts från detta till att vid de två sista intervjutillfällena handla om att de praktiskt testade ut nya övningar att använda i utbildningen och att man hade ändrat pedagogiken i utbildningen. Hösten 2000 svarade många utbildningschefer att de lät eleven prata mer själv för att på så sätt få dem att reflektera mer och att de inte bara matade dem med en massa information.

Svaren på hur framtidens halkutbildning skulle utformas och vad innehållet skulle vara gav många olika idéer. Både utbildningschefer och instruktörer nämnde att det borde finnas mer överraskningsmoment, ABC-utbildning inlagt, fler säkerhetshallar, mer tid och att man borde prata mer om teknikens utveckling. Den sistnämnda punkten fanns med vid alla fyra intervjutillfällena medan de övriga successivt försvann vid intervjuomgångarna. Hösten 2000 pratade framförallt utbildningscheferna mycket om att framtidens halkutbildning skulle se ut som det angavs i den nya kursplanen. De tyckte att man skulle prata mer om risker än om hur man ska köra på halka. Vid sista intervjutillfället var det också tydligt att både instruktörer och utbildningschefer ansåg att det ska vara mer än ett steg i utbildningen, helst två. Vid de tre första intervjutillfällena var det inte lika tydligt utan svaren varierade mellan ett, två eller tre steg.

4.4 Diskussion

Resultaten visar att svaren från de första intervjuerna ger en något spretig bild. Både utbildningschefer och lärare har angett många olika svarsalternativ. Vid de senare intervjutillfällena kan man dock konstatera att bilden blivit mer entydig och även mer lik den som angetts i den allmänna diskussionen kring halkutbildningens nya inriktning. Man skulle kunna säga att det skett en bearbetning av den nya kursplanen, vilket lett till ett nytt sätt att tänka på hos dem som jobbar med halkutbildningen varje dag. De har steg för steg gått mot att tänka och arbeta enligt det nya konceptet med riskmedvetenhet som den nya kursplanen handlar om. Några exempel på dessa omvandlingar framgår i resonemangen kring innehåll och organisering av halkutbildningen. Till att börja med handlade svaren avseende innehållet i utbildningen både om färdigheter av olika slag och olika aspekter av insikt. Vid de senare intervjutillfällena handlade svaren uteslutande om att förstå svårigheterna med att köra på halka, inse hastighetens betydelse etc.

Samma sak gällde för svaren om organiseringen av halkutbildningen. Vid de första intervjutillfällena angavs olika varianter på hur utbildningen borde organiseras, allt från ett till ett antal steg. Vid det sista intervjutillfället har dock de flesta angett att halkutbildningen bör bestå av två steg, ett i början av utbildningen och ett i slutet. Detta visar att de inblandade parterna har tagit del av de diskussioner som förts och successivt ändrat sin inställning. Ytterligare ett exempel på förändring är att lärarna har gått från inställningen att de ska ge eleven information till att deras uppgift är att lotsa eleven genom utbildningen, där eleven själv ska dra sina slutsatser med stöd av läraren.

Utbildningscheferna verkar vara nöjda med den nya kursplanen och vad den står för. De uppskattar innehållet och att de fått ett tydligare ansvar och större frihetsgrader att göra det som passar bäst på deras bana. Det sistnämnda var många av dem tveksamma inför till en början eftersom de såg en risk med att utbildningen skulle bli för olika varandra runt om på alla banor. Vid de sista intervjutillfällena har dock detta istället angetts som något positivt vilket också visar på ett nytt sätt att tänka.

Tillsynspersonal verkade många ha haft dåliga erfarenheter av då det i början uttalades en stark skepticism mot detta. De ansåg inte att Vägverkspersonalen kunde någonting och de gillade inte att bli kontrollerade. Även den inställningen svängde med tiden vilket säkert kan förklaras av att arbetet och relationen med respektive banas kontaktperson etablerats under den här tiden och att banpersonalen sett att det fungerat riktigt bra.

Uttalandena om informationsprocessen har varit väldigt positiva redan vid de första intervjutillfällena och många uppgav att det skulle bli kul och spännande med något nytt. Vid de sista intervjuerna gör de t.o.m. själva en reflektion om att de nog inte var fullt så positiva som de sa i början vilket är fullt förståeligt. Det är lätt att vara lite tveksam inför nyheter, vare sig det är medvetet eller inte. Men med de positiva reaktioner som kom framförallt från eleverna under vägens gång så har också de riktigt positiva känslorna kommit hos utbildningschefer och lärare.

Utbildningscheferna verkar ha varit mer nöjda med informationsprocessen än lärarna. Det är kanske naturligt eftersom utbildningscheferna har haft direkt kontakt eller fått direkt information av parter som jobbat med att ta fram den nya kursplanen. Utbildningscheferna har suttit som ett led mellan dessa parter och lärarna som fått en sållad information.

4.4.1 Jämförelse med resultat från förmätningen

I förmätningen (Engström, 1996) för fem år sedan utformades en enkät som skickades till samtliga halkbanors utbildningschefer. Enkäten handlade om deras syn på innehållet i halkutbildningen, förändringar av halkutbildningen, deras syn på kurs- och undervisningsplaner och tillsynspersonal.

Redan innan själva utvecklingsarbetet med att ta fram en ny kursplan startade fanns hos utbildningscheferna de tankar som man sen ser har slagit igenom ordentligt i slutet av den här processen. Några av dessa tankar handlade om att utbildningen borde vara i två steg och att innehållet borde vara att eleverna ska lära sig riskmedvetenhet. Däremot efterfrågades starkt mer tid i undervisningen vilket kanske inte syns så tydligt i de här intervjuerna.

I enkäten visade det sig att åsikterna kring hur kursplanen skulle se ut var många och av olika karaktär. Det var allt från att den skulle vara styrande och detaljerad så att utbildningen blev lika över hela landet till ett friare koncept uti-

från de förutsättningar som finns på varje bana. Men som det har konstaterats tidigare så verkar sättet som den nya kursplanen skrivits på slagit igenom och frihetsgraderna som banorna själva har fått uppskattas.

Trots en viss tvekan i början av dessa intervjuer till att det ska finnas tillsynspersonal så var det något som utbildningscheferna tyckte skulle vara bra när de svarade på enkäten. De tyckte att Vägverket skulle ha en kontrollfunktion så att utbildningen blev lika över hela landet. Motiveringen i intervjuerna var snarare att det är bra för att kvalitén ska hållas så hög som möjligt.

5 Delstudie 3 – Innehållsanalys

Varje bana ska visa hur de når de uppställda mål som definieras i kursplanen genom att skriva en undervisningsplan. I undervisningsplanerna presenteras vilka övningar som ska göras på respektive bana, hur de ska genomföras och syfte eller mål med dem. Frågan är hur detta beskrivs, hur kursplanens innehåll överförs till undervisningsplanerna.

5.1 Syfte

Syftet med innehållsanalysen var att gå igenom samtliga halkbanors undervisningsplaner samt kursplanen och jämföra resultaten med de som framkom vid förmätningen 1996.

Genomgången av undervisningsplanerna har syftat till att;

- få kunskap om vilka praktiska körövningar som enligt undervisningsplanerna genomförs på halkbanorna i Sverige
- klassificera de mål/syften med varje praktisk körövning som anges i undervisningsplanerna enligt de tre tidigare beskrivna kategorierna (se avsnitt 2)
- få kunskap om vad man enligt undervisningsplanerna tar upp under sina teoretiska inlednings- och avslutningspass.

Den nya kursplanens målbeskrivningar klassificerades enligt de tre tidigare beskrivna kategorierna (se avsnitt 2) för att kunna göra dels en jämförelse med den gamla kursplanen, dels göra en jämförelse mellan de praktiska körövningarnas mål/syften angivna i undervisningsplanerna och kursplanens mål.

5.2 Metod

Materialet består dels av den nya kursplanen för halkutbildningen (se bilaga 2), dels 37 halkbanors undervisningsplaner. Två halkbanor har inte skickat in sina undervisningsplaner, en TÖP-bana och en Skidcar-bana. Undervisningsplanerna har samlats in mellan december 2000 och april 2001. I redovisningen av halkbanorna ingår även den norska halkbanan Rakkestad, eftersom svenska elever som bor på vissa orter får genomföra sin halkutbildning på denna bana. I redovisningen finns denna bana med bland TÖP-banorna.

Den första delen består av en kartläggning av vilka praktiska körövningar som enligt undervisningsplanerna genomförs på halkbanorna idag. I denna del redovisas TÖP- och Skidcar-banor separat. Andelen halkbanor som genomför respektive övning redovisas i sammanställningen. Den andra delen består av en sammanställning där samtliga praktiska körövningars mål/syften enligt undervisningsplanerna har kategoriserats enligt de tre kategorierna. Detta gjordes för att se hur fördelningen mellan färdighet, insikt och fordons- och vägegenskaper var. Denna sammanställning är gjord utan att skilja på TÖP- och Skidcar-banor. Även vad som enligt undervisningsplanerna skall tas upp under introduktions- och avslutningspass har kategoriserats enligt de tre kategorierna. Dessutom har andelen undervisningsplaner som tar upp respektive punkt beräknats. Denna analys är uppdelad på TÖP- respektive Skidcar-banor. Avslutningsvis har även den nya kursplanens mål klassificerats enligt de tre kategorierna. I denna del görs även en jämförelse med dels den gamla kursplanen, dels de praktiska körövningarnas mål/syften enligt de 37 inskickade undervisningsplanerna.

5.3 Resultat

5.3.1 Fördelning över olika praktiska körövningsmoment

Det råder en tämligen god överensstämmelse mellan vilka praktiska körövningar som genomförs på halkbanorna idag. Vissa variationer finns, men i princip genomför man liknande praktiska körövningar oavsett var i landet som halkbanan ligger och om det är en TÖP- eller Skidcar-bana. I figur 1 visas vilka praktiska körövningar som genomförs på TÖP-banorna och i figur 2 redovisas motsvarande beskrivning för Skidcar-banorna.

| TÖP-bana | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | Σ |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Övningar | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bromsning med låsta hjul/ Panikbromsa | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | X | X | X | X | X | | X | X | | X | X | 19 |
| Bromsning med låsta hjul/Panikbromsning (strävt) | X | X | X | | X | | | X | X | X | | X | | | X | X | | X | X | | X | | 13 |
| Bromsning på underlag med ojämn friktion | | | | | | | | | | | | X | | | X | | | | | | | X | 3 |
| Effektiv bromsning (strävt) | X | X | | | X | X | X | X | | X | | X | | | X | | X | X | | X | X | | 13 |
| Effektiv broms- ning/Samtidig styrning, sidoflyttning | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | X | | | X | X | X | 19 |
| Kursavvikelse i samband med bromsning | X | X | X | | X | X | | X | | X | X | X | | | X | X | | X | X | | | | 13 |
| ABS-bromsning (strävt) | X | X | | | | | X | X | | X | | | | | | | X | X | X | X | X | | 10 |
| ABS-bromsning | X | X | X | X | | X | X | X | X | X | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | 20 |
| Stanna på angiven plats/Stopp i kurva | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | X | X | X | X | | X | X | X | 20 |
| Bromsa och stanna före hinder/Rödljus | | | X | X | | | | | X | | | | | | | | X | | | | | X | 5 |
| Inbromsning i nedförs- backe | | | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | X | | 2 |
| Start och fartökning | X | X | X | X | X | X | X | X | | X | X | | | | X | | | X | X | | | X | 14 |
| Start i motlut | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | 1 |
| Omkörning/Fartökning med sidoflyttning | | | | X | X | | X | | X | X | | | X | | X | | | X | | | | | 8 |
| Undanmanöver/Broms- ning med styrning förbi hinder | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | 21 |
| Undanmanöver/Bromsning med styrning förbi rörligt hinder | | | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | X | 2 |
| Kurvtagning/Kurvteknik | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | X | X | | X | | X | X | | X | 18 |
| Rätt spårval | X | X | X | | | | X | X | X | X | X | | | X | X | | | X | X | X | | X | 15 |
| Körning mot skymd kurva med överraskande upp- dykande hinder | | | | | | | X | | X | | | | | | | | X | | | | | X | 4 |
| Hävande av sladd/Fartökning och sladdupplevelse | X | X | | X | X | | X | X | | X | | | X | | X | X | | | | | | X | 11 |
| "Slalomkörning" (strävt) | | | | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | X | 2 |
| Säkerhetsmarginaler/ Bromssträckor. DEMONSTRATION | | | X | | | | | | | | | | | | | | X | | | | | | 2 |
| Kraschfart. DEMONSTRATION | | | X | | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | 2 |
| Bromsning med parkeringsbroms DEMONSTRATION | | | | | | | | | | X | | | | | | | | | X | | | | 2 |

Figur 1 Praktiska körövningar som genomförs på TÖP-banorna. (22 st.).

Figuren visar att undanmanöver är den vanligast förekommande övningen på TÖP-banorna. Samtliga banor genomför denna övning. Vid två av banorna förekommer det rörliga hinder under övningen, vilket inte förekom vid förmätningen -

96. Övningar som går ut på att stanna på en angiven plats/i en kurva förekommer på 20 halkbanor. Denna övning har ökat markant sedan förmätningen. ABS-bromsning genomförs enligt undervisningsplanerna vid 20 av 22 halkbanor. Detta är en kraftig ökning sedan förmätningen, men det är underligt att övningen inte finns upptagen i samtliga undervisningsplaner då ABS-bromsning enligt den nya kursplanen skall genomföras. Det är även värt att notera att 10 av dessa 20 banor också genomför ABS-bromsning på strävt underlag. Precis som vid förmätningen är övningar där eleven ska uppleva hur det är att bromsa med låsta hjul och att effektivbromsa vanligt förekommande. Dessa övningar förekommer på 19 respektive 20 banor. Övningarna genomförs oftare på halt underlag än strävt, även om det är relativt vanligt att övningarna genomförs på båda typerna av underlag. Kurvtagning/kurvteknik och rätt spårval är även det övningar som genomförs på de flesta banorna och övningar som ökat i betydelse sedan förmätningen. Start och fartökning är en övning som oftast genomförs som ett integrerat moment under körpasset. Denna övning är enligt undervisningsplanerna fortfarande vanligt förekommande, även om den har minskat sedan förmätningen. Övningen kursavvikelse i samband med bromsning förekommer vid fler banor nu jämfört med förmätningen. Omkörningsövningar har minskat något jämfört med hur det var vid förmätningen. Slutligen har rena demonstrationsövningar införts vid 3 TÖP-banor. Dessa övningar fanns inte vid förmätningen -96.

Jämfört med förmätningen finns både likheter och skillnader. Vissa övningar har ökat i betydelse som t.ex. kurvtagning/kurvteknik, ABS-bromsning, kursavvikelse i samband med bromsning, rätt spårval och stanna på angiven plats/stopp i kurva. Andra övningar har minskat i betydelse som t.ex. omkörning, start och fartökning, ”slalomkörning” och bromsning på underlag med ojämn friktion. Undanmanöver, bromsning med låsta hjul och effektivbromsning är exempel på övningar som precis som vid förmätningen genomförs på de flesta banorna. Hävande av sladd är exempel på en övning som precis som tidigare genomförs på ungefär hälften av TÖP-banorna. Slutligen har en del nya grepp införts som t.ex. demonstrationsövningar, rörliga hinder, rödljus och backkrön. Fördelningen för övningar som genomförs på Skidcar-banorna visas nedan.

| Skidcar-bana | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | Σ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|
| Övningar | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bromsa med låsta hjul/Panikbromsa | | X | X | X | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | 13 |
| Bromsa med låsta hjul/Panikbromsning (strävt) | | | | X | | X | | X | | | | | | | | 3 |
| Bromsning på underlag med ojämn friktion | X | X | | | | | | | | | | | X | | | 3 |
| Effektivbromsa (Strävt) | X | | | X | | X | | X | | | | X | | | | 5 |
| Effektivbromsa/Samtidig styrning, sidoflyttning | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | 15 |
| Kursavvikelse i samband med bromsning | X | | | X | | | | | | | | | | | | 2 |
| ABS-bromsa (strävt) | X | | | | | X | | X | | | | | | | | 3 |
| ABS-bromsa | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | 15 |
| Stanna på angiven plats/Stopp i kurva | | | | | X | X | X | X | X | X | | X | | | | 7 |
| Bromsa och stanna vid stoppskylt/Stanna före hinder/Självkännedom | | X | X | X | X | X | X | X | | X | X | X | X | X | X | 13 |
| Start och fartökning | X | | X | X | | | | | | X | | | | | | 4 |
| Omkörning/Fartökning med sidoflyttning | | | | X | X | | | | | | | | | | | 2 |
| Undanmanöver/Bromsning med styrning förbi hinder | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | 15 |
| Kurvtagning/Kurvteknik | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | 15 |
| Bromsning i kurva | | X | | X | X | X | X | X | | X | | | X | X | X | 10 |
| Fartökning i kurva | | X | | X | X | | X | | | X | | | X | X | | 7 |
| Häva sladd/Bakhjulsframhjulssladd | X | X | X | X | | | | | | X | X | X | X | | | 8 |
| Manöverprov innan halkkörning | | | | | | X | | X | | | | | | | | 2 |
| Vattenplaning/Blixthalka | | | | | | X | | X | | X | | | | X | X | 5 |
| Vändning vid understyrning | | | | | | | | | | X | | | | | | 1 |
| Reaktionstid/Reaktionssträcka | | | | | | X | | X | | X | | | | | | 3 |
| Vänstervarv/Avfart vänster i halt väglag. | | | X | | | | | | | | | | | | | 1 |
| Kraschfart | | | | | | X | | X | | | | | | | | 2 |
| Kraschfart. DEMONSTRATION | | X | | X | | | | | | X | X | | X | X | | 6 |
| Jämförelsebromsning/Visa hastighetens inverkan på stoppsträckans längd. DEMONSTRATION | | X | | | | | | | | | | | X | X | | 3 |
| Fram- och bakhjulsdrift. DEMONSTRATION | | X | | | | | | | | | | | X | | | 2 |
| Hastighetens inverkan vid ett givet rattutslag. DEMONSTRATION | | X | | | | | | | | | | | X | | | 2 |
| Avstånd till framförvarande fordon. DEMONSTRATION | | | | X | | | | | | | | | | | | 1 |

Figur 2 Praktiska körövningar som genomförs på Skidcar-banorna. (15 st.).

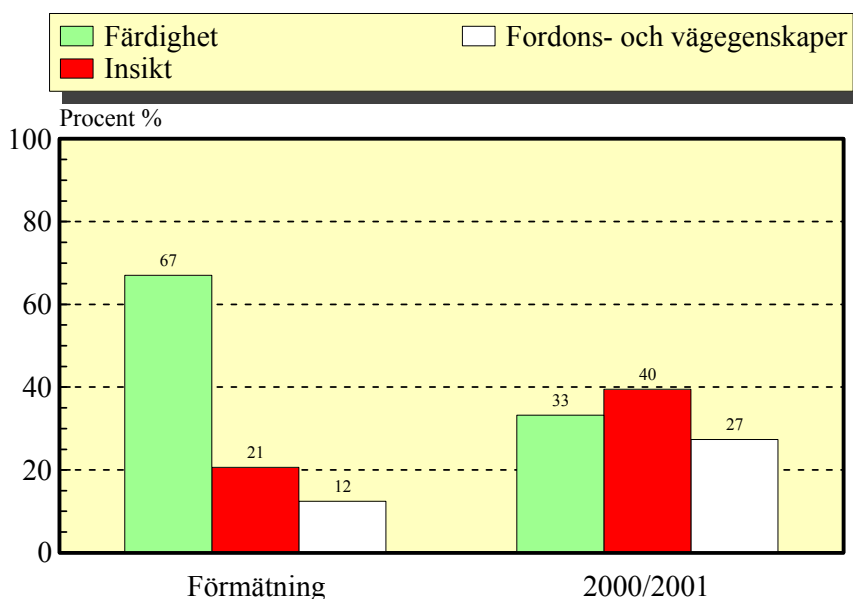
På Skidcar-banorna är det fyra övningar som genomförs på samtliga banor. Dessa är undanmanöver, effektivbromsning, ABS-bromsning och kurvtagning/kurvteknik. De tre sistnämnda övningarna har ökat mycket eller väldigt mycket jämfört med förmätningen -96. Andra vanligt förekommande övningar som även ökat jämfört med förmätningen är bromsning med låsta hjul, bromsa och stanna vid stoppskylt/före hinder och bromsning i kurva. Hävande av sladd, start och fartökning, bromsning på underlag med ojämn friktion och omkörning är övningar som minskat jämfört med förmätningen. Stanna på angiven plats/stopp i kurva är

exempel på en övning som precis som tidigare genomförs på ungefär hälften av Skidcar-banorna. Även Skidcar-banorna har börjat använda sig av demonstrationsövningar under körpassen. Andra nyheter är t.ex. fartökning i kurva, vattenplaning/blixthalka, byte av riktning på varvet, införandet av t.ex. stoppskyltar för att göra körningen mer realistisk och reaktionstid/reaktionssträcka övningar. Det är även värt att notera att två av Skidcar-banorna kräver att eleverna ska ha genomgått ett manöverprov innan de får genomgå halkutbildningen.

För både TÖP- och Skidcar-banorna gäller att det finns en ganska stor variation i utformandet av de övningar som genomförs, även om övningarna i sig är av liknande typ. Detta innebär att det är fler likheter än olikheter i vilka typer av övningar som vanligen förekommer på halkbanorna runt om i landet oberoende av organisationstillhörighet. En olikhet är t.ex. att övningen kursavvikelse i samband med bromsning har större betydelse vid TÖP-banorna än Skidcar-banorna. Jämfört med förmätningen har det dock skett vissa förändringar. Exempelvis har övningarna start och fartökning, omkörning och bromsning på underlag med ojämn friktion minskat i betydelse på halkbanorna och det gäller för båda organisationerna. Istället har andra övningar ökat i betydelse hos båda organisationerna t.ex. ABS-bromsning och kurvtagning/kurvteknik. Det finns även exempel på nyheter i övningshänseende hos båda organisationerna. Variationen i och utvecklandet av nya övningar ligger i linje med vad som står i den nya kursplanen. Halkbanorna har idag mer ansvar och större frihet att utforma sin utbildning så länge de bara uppfyller de mål som finns föreskrivna i kursplanen.

5.3.2 De praktiska körövningarnas mål och syften

De praktiska körövningar som genomförs på halkbanorna finns beskrivna i respektive halkbanas undervisningsplan. I de flesta fall finns mål och/eller syfte med varje enskild övning beskriven. Antalet mål eller syften behöver inte överensstämma med antalet övningar beroende på att vissa undervisningsplaner kan innehålla en beskrivning av respektive övning, men ingen angivelse av mål eller syfte för övningen. Likaså kan vissa undervisningsplaner ange flera mål och syften för respektive övning. Samtliga angivna mål/syften i undervisningsplanerna har klassificerats efter de tre tidigare beskrivna kategorierna (se avsnitt 2). Nedan visas en figur över övningarnas mål/syften fördelat procentuellt över de tre kategorierna samt en jämförelse över hur fördelningen var vid förmätningen. I denna sammanställning har ingen åtskillnad gjorts mellan TÖP- och Skidcar-banorna, då övningarna till största delen var likartade.



Figur 3 Samtliga praktiska körövningars mål/syften enligt undervisningsplanerna vid förmätningen samt vid årsskiftet 00/01 fördelat på de tre kategorierna färdighet, insikt samt fordons- och vägegenskaper.

Figuren visar att en stor förändring har skett vad gäller beskrivningen av övningarnas mål/syften i halkbanornas undervisningsplaner sedan den nya kursplanen för halkutbildning togs i bruk. Innan den nya kursplanen togs i bruk var mål/syften med övningarna till största delen färdighetsbaserade. Idag är fördelningen av mål/syften tämligen jämt fördelade mellan de tre kategorierna. Mål/syften med övningarna är i dagens undervisningsplaner till största delen insiktsbaserade. Inriktningen på övningarnas mål/syften har gått mer mot insikt och fordons- och vägegenskaper på bekostnad av färdighetsbaserade inslag.

5.3.3 Teoripassens innehåll

I detta avsnitt redovisas vad man på de olika halkbanorna enligt sina undervisningsplaner tar upp vid introduktion och avslutning. Skidcar-banorna har traditionellt lagt större delen av sin undervisning i bilen eftersom instruktören vid dessa banor sitter med i bilen under hela körpasset. Vid TÖP-banorna har vanligtvis kommunikationen ute på banan skett genom att instruktören via kommunikationsradio pratat med eleverna. Detta har skett genom envägskommunikation där eleven inte kunnat prata med instruktören. En större tidsåtgång har därför lagts ned på inlednings och avslutningspass vid TÖP-banorna. Frågan är om detta fortfarande stämmer efter den nya kursplanens införande. De följande tabellerna visas vad som tas upp i introduktion och avslutning dels efter hur många undervisningsplaner det är, dels hur stor andel av undervisningsplanerna som tar upp respektive punkt. Punkterna är klassificerade efter de tre tidigare beskrivna kategorierna (se avsnitt 2) och tabellerna är uppdelade på introduktion/avslutning och efter TÖP-/Skidcar-banor.

Tabell 1 Ämnesområden som TÖP-banorna tar upp under introduktionen enligt Undervisningsplanerna (22 st.).

| | | Antal undervisningsplaner | % |
|-----|---|---------------------------|----|
| | Allmänna punkter | | |
| 1. | Säkerhetsbestämmelser | 20 | 91 |
| 2. | Genomgång av övningar/mål/syfte med övningar | 17 | 77 |
| 3. | Beskrivning av banan | 14 | 64 |
| 4. | Kravnormer | 14 | 64 |
| 5. | Info om kommunikationsradio | 8 | 36 |
| 6. | Genomgång av elevhäfte med frågor | 4 | 18 |
| 7. | Motiv till varför halkövning är nödvändigt | 2 | 9 |
| 8. | En lärare i varje bil (direktdialog) | 1 | 4 |
| 9. | VIDEO: Säkrast så | 1 | 4 |
| 10. | Demonstrationshuvud | 1 | 4 |
| 11. | Lärares egna erfarenheter | 1 | 4 |
| 12. | Teoretisk kontroll | 1 | 4 |
| 13. | Körställningens betydelse | 1 | 4 |
| | Färdighet | | |
| 14. | Bromsteknik | 2 | 9 |
| 15. | Rattrörelser | 1 | 4 |
| | Insikt | | |
| 16. | Ökad riskmedvetenhet/Ej att "lära sig" halkkörning | 5 | 23 |
| 17. | Diskussion mellan lärare-elev ute på banan | 2 | 9 |
| 18. | Hastighetens betydelse | 2 | 9 |
| 19. | Vanliga felbeteenden som skapar olyckor | 2 | 9 |
| 20. | Vikten av att hålla avstånd | 2 | 9 |
| 21. | Förarens begränsning | 1 | 4 |
| 22. | Enbart tur om man klarar en kritisk situation, ej skicklighet | 1 | 4 |
| | Fordons- och vägegenskaper | | |
| 23. | Skillnad med – utan ABS | 3 | 14 |
| 24. | Olika drivsystem | 2 | 9 |
| 25. | Naturlagarna | 2 | 9 |
| 26. | Däckkunskap | 1 | 4 |
| 27. | Bilens tekniska funktioner | 1 | 4 |
| 28. | Hur bilen beter sig på halt väglag | 1 | 4 |
| 29. | Fordonsdynamik | 1 | 4 |

Tabellen visar att huvuddelen av det som man enligt undervisningsplanerna tar upp under introduktionen på TÖP-banorna har klassificerats till rubriken allmänna punkter. Vanligast är att man ska ta upp de säkerhetsbestämmelser som gäller på banan och att man går igenom övningarna. Det är också vanligt att man går igenom hur banan ser ut och vilka kravnormer som gäller för att få halkintyg. I de fall man ska ta upp inslag som kan hänföras till någon av de tre kategorierna, kan man se att det ska tas upp väldigt lite om färdigheter, men vanligare ska man

behandla frågor om insikter och fordons- och vägegenskaper. Att man ska betona ökad riskmedvetenhet och att eleven inte ska "lära sig" halkkörning under dagen är den vanligaste insikten man enligt undervisningsplanerna ska förmedla under introduktionen. Om man ser till förmätningen -96 så är precis som då de allmänna punkterna i fokus. Punkter som kan hänföras till insikter respektive fordons- och vägegenskaper har dock ökat något, medan inslag av färdighetskaraktär har minskat något.

Tabell 2 Ämnesområden som Skidcar-banorna tar upp under introduktionen enligt undervisningsplanerna (15 st.).

| | | Antal undervisningsplaner | % |
|-----|---|---------------------------|----|
| | Allmänna punkter | | |
| 1. | Säkerhetsbestämmelser | 12 | 80 |
| 2. | Genomgång övningsmoment | 7 | 47 |
| 3. | Beskrivning av banan | 6 | 40 |
| 4. | Kravnormer | 5 | 33 |
| 5. | Körställning | 2 | 13 |
| 6. | Diskussion om varför halkutbildning är obligatoriskt | 1 | 7 |
| 7. | Eleverna berättar om erfarenheter av körning på halt underlag | 1 | 7 |
| 8. | Ifyllande av frågeformulär | 1 | 7 |
| 9. | VIDEO: Ospecificerad | 1 | 7 |
| 10. | Hur olika friktionsförhållanden framkallas med Skidcar | 1 | 7 |
| 11. | Nollvisionen | 1 | 7 |
| | Färdighet | | |
| 12. | Skall öva rätt teknik vid körning på halt underlag | 1 | 7 |
| | Insikt | | |
| 13. | Skall få erfarenhet genom egna misstag | 3 | 20 |
| 14. | Hastighetens betydelse | 3 | 20 |
| 15. | Betydelsen av ett defensivt körsätt | 2 | 13 |
| 16. | Riskmedvetenhet | 1 | 7 |
| 17. | Kraschfart | 1 | 7 |
| | Fordons- och vägegenskaper | | |
| 18. | ABS-bromsar. Fördelar/nackdelar/skillnad mot ej ABS-bromsar | 5 | 33 |
| 19. | Däckkunskap | 4 | 27 |
| 20. | Olika typer av halka (fläckhalka, årstider m.m.) | 3 | 20 |
| 21. | Speciella svårigheter med att köra på underlag med låg friktion | 3 | 20 |
| 22. | Olika drivsystem och dess inverkan på köregenskaperna | 3 | 20 |
| 23. | Rörelseenergi | 2 | 13 |
| 24. | Hjälpssystem som antispinn och ESP (stabilitetssystem) | 1 | 7 |
| 25. | Bromssträckor | 1 | 7 |

Även i Skidcar-banornas undervisningsplaner är det allmänna punkter som är vanligast förekommande. Precis som i TÖP-banornas undervisningsplaner är det vanligast att man ska ta upp säkerhetsbestämmelser, övningsmoment som ska göras, beskrivning av banan och vilka kravnormer som gäller för att få ett halkintyg. Dessa punkter förekommer dock i mindre utsträckning i Skidcar-banornas undervisningsplaner jämfört med TÖP-banornas. Förhållandet är det samma nu som det var vid förmätningen -96. Jämfört med förmätningen tar man dock nu upp betydligt fler ämnesområden under introduktionen på Skidcar-banorna. I Skidcar-banornas undervisningsplaner har även inslag som kan hänföras till insikt respektive fordons- och vägegenskaper ökat jämfört med förmätningen. Speciellt fordons- och vägegenskaper tas nuförtiden upp i mycket större utsträckning under introduktionen. Färdighetsinslag har i princip försvunnit i Skidcar-banornas introduktion enligt undervisningsplanerna. Om man jämför Skidcar- och TÖP-banornas ämnesområden så kan det konstateras att de förstnämnda tar upp mer om fordons- och vägegenskaper, medan de sistnämnda tar upp något mer om insikter. Jämför man med förmätningen kan det konstateras att variationen i antalet ämnen har ökat både i Skidcar- och TÖP-banornas undervisningsplaner. Allmänna punkter, insikt och fordons- och vägegenskaper har ökat medan färdighetsinslag har minskat. Detta ligger också i linje med den nya kursplanen.

När eleverna har genomfört de praktiska övningarna ute på banan samlas alla för en gemensam avslutning. Det som ska behandlas under detta pass enligt TÖP-banornas undervisningsplaner visas i tabell 3.

Tabell 3 Ämnesområden som TÖP-banorna tar upp under avslutningspasset enligt undervisningsplanerna (22 st.).

| | | Antal under- visnings- planer | % |
|-----|--|--|----|
| | Allmänna punkter | | |
| 1. | Sammanfattning av dagens övningar | 12 | 54 |
| 2. | VIDEO: Det plötsliga stoppet | 3 | 14 |
| 3. | Rätt användning av säkerhetsutrustning | 2 | 9 |
| 4. | Genomgång av elevprotokoll/häfte | 2 | 9 |
| 5. | Elevernas erfarenheter från dagen | 2 | 9 |
| 6. | Nollvisionen | 1 | 4 |
| | Färdighet | | |
| 7. | Den egna körningen och bilbehandlingen | 1 | 4 |
| 8. | Fördelar med effektiv bromsning | 1 | 4 |
| 9. | Fortsätt att köra bilen medan den rullar, även om det är i diket | 1 | 4 |
| 10. | Vanliga körtekniska fel som orsakar olyckor på halt väglag | 1 | 4 |
| 11. | Hur man häver sladd | 1 | 4 |
| 12. | Vilket håll en undanmanöver bör ske | 1 | 4 |
| | Insikt | | |
| 13. | Risker med körning i halt väglag/Riskmedvetenhet | 13 | 59 |
| 14. | Hastighetens betydelse | 8 | 36 |
| 15. | Människans begränsade förmåga | 7 | 32 |
| 16. | Hur man undviker kritiska situationer | 5 | 23 |
| 17. | Vikten av att planera sin körning | 4 | 18 |
| 18. | Risker med övertro på egen förmåga och säkerhetssystem | 4 | 18 |
| 19. | Kraschfart - Hastighet | 4 | 18 |
| 20. | Säkerhetsmarginaler | 3 | 14 |
| 21. | Riskerna med låsta hjul | 2 | 9 |
| 22. | Samband erfarenhet och förmåga att bedöma risker | 1 | 4 |
| 23. | Förståelse för sitt ansvar som förare | 1 | 4 |
| 24. | Australien VIDEO | 1 | 4 |
| | Fordons- och vägegenskaper | | |
| 25. | Bromssträckor på olika väglag/hastigheter | 11 | 50 |
| 26. | Däckkunskap | 10 | 45 |
| 27. | Skillnad med och utan ABS-bromsar/ABS-bromsars betydelse | 6 | 27 |
| 28. | Styrbarhet - Stabilitet | 5 | 23 |
| 29. | Rörelseenergins betydelse och faror | 4 | 18 |
| 30. | Olika drivsystem | 3 | 14 |
| 31. | Vattenplaning | 2 | 9 |
| 32. | Reaktionssträcka | 2 | 9 |
| 33. | Teknikens betydelse | 1 | 4 |

De vanligaste ämnena man tar upp enligt undervisningsplanerna under avslutningspasset på TÖP-banorna är risker med körning på halt väglag, sammanfattning av dagens övningar, bromssträckor på olika väglag/hastigheter, däckkunskap, hastighetens betydelse och människans begränsade förmåga. Jämfört med förmätningen -96 har framför allt ämnen som handlar om insikt ökat i betydelse medan färdighetsinslagen har minskat något.

Tabell 4 Ämnesområden som Skidcar-banorna tar upp under avslutningspasset enligt undervisningsplanerna.

| | | Antal undervisningsplaner | % |
|-----|---|---------------------------|----|
| | Allmänna punkter | | |
| 1. | Genomgång av dagens övningar | 8 | 53 |
| 2. | Genomgång av elevers svar på frågeformulär | 2 | 13 |
| 3. | Bilbälte | 2 | 13 |
| 4. | Går igenom vad som finns i en förbandsväska | 2 | 13 |
| 5. | Krocksläde | 1 | 7 |
| | Färdighet | | |
| 6. | Tips hur eleverna kan träna vidare på egen hand | 2 | 13 |
| 7. | Hur man gör om man får sladd | 1 | 7 |
| 8. | Att köra med känsla i högerfoten | 1 | 7 |
| | Insikt | | |
| 9. | Hastighetens betydelse | 5 | 33 |
| 10. | Svårigheten att göra i praktiken det man vet i teorin | 4 | 27 |
| 11. | Säkerhetsmarginaler | 4 | 27 |
| 12. | Kraschfart | 4 | 27 |
| 13. | Människans begränsade förmåga | 3 | 20 |
| 14. | Risker med körning på halt väglag | 3 | 20 |
| 15. | Planera körningen | 2 | 13 |
| 16. | Eventuella svårigheter som uppstår beror på dig själv, inte halkan. | 2 | 13 |
| 17. | Hur man gör för att slippa få sladd | 2 | 13 |
| 18. | Diskussion vid landsväg om skillnader mot att köra på övningsb. | 1 | 7 |
| 19. | Nyttan av defensiv körning | 1 | 7 |
| | Fordons- och vägegenskaper | | |
| 20. | Däckkunskap | 6 | 40 |
| 21. | ABS-bromsar. Fördelar/nackdelar/skillnad mot ej ABS-bromsar | 3 | 20 |
| 22. | Svårigheten att bedöma effekten av olika väglag | 3 | 20 |
| 23. | Bromssträckor | 2 | 13 |
| 24. | Anti-spinn/Anti-slir | 2 | 13 |
| 25. | Drivsystem | 2 | 13 |

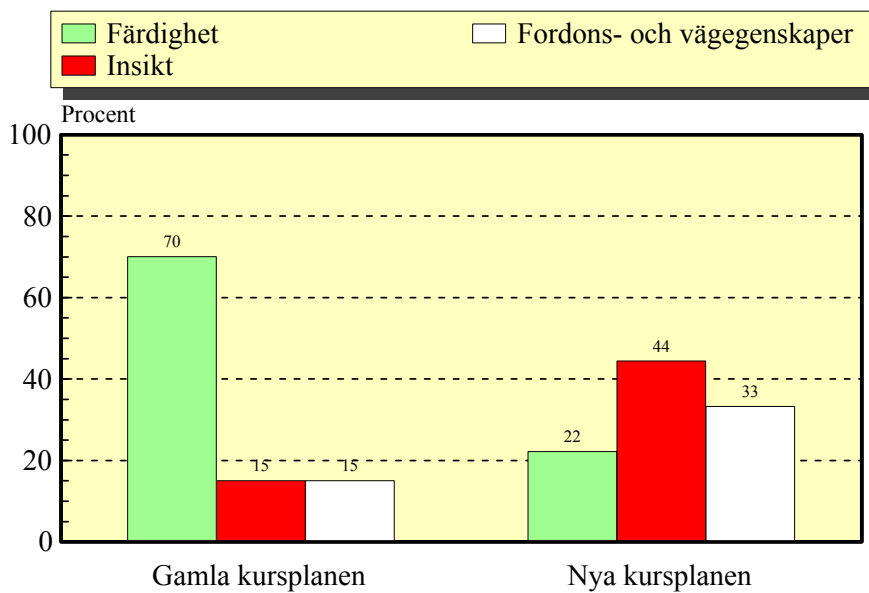
De vanligaste ämnesområdena som man tar upp under avslutningspasset på Skidcar-banorna är genomgång av dagens övningar, däckkunskap, kraschfart,

svårigheten att i praktiken kunna göra vad man vet i teorin och säkerhetsmarginaler. Jämfört med förmätningen -96 tar man nu upp betydligt fler ämnesområden och detta gäller framför allt fordons- och vägegenskaper som vid förmätningen inte förekom överhuvudtaget. Även insiktsinslagen har ökat kraftigt jämfört med förmätningen. Fortfarande behandlar man fler ämnen vid TÖP-banorna under avslutningspassen, men skillnaderna har minskat jämfört med hur det var vid förmätningen.

5.3.4 Kursplanen

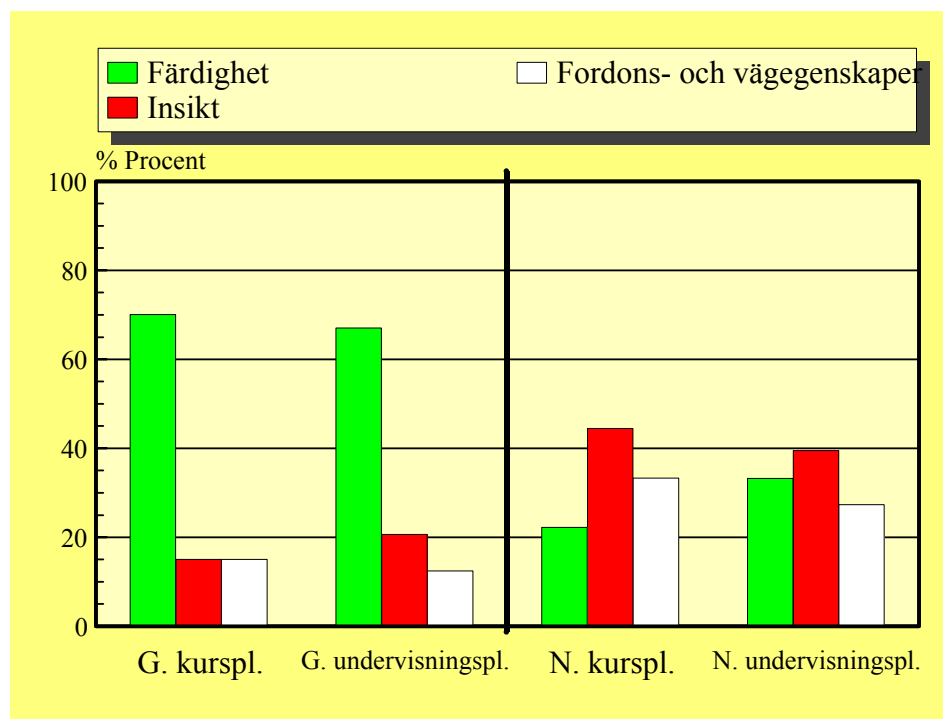
Den nya kursplanen för halkutbildningen trädde i kraft den 1 juli 1999 (VVFS 1999:23). Denna kursplan ersatte det tidigare avsnittet om körteknik vid körning på halt underlag i Vägverkets föreskrifter om kursplaner behörighet B. Den nya kursplanen innehåller ett huvudmål samt fyra – självkännedom, säkerhetsmarginaler, fordonsdynamik och körteknik – delmål. De övriga avsnitten – uppträdande och riskmedvetande – om körning på halt underlag står kvar i föreskrifterna om kursplaner behörighet B (VVFS 1999:24). Då denna studie är en utvärdering av den nya kursplanen för halkutbildningen så behandlas endast målen i den förstnämnda föreskriften (VVFS 1999:23).

Målbeskrivningarna i kursplanen (se bilaga 2) har klassificerats efter de tre tidigare beskrivna kategorierna (se avsnitt 2). Huvudmålet har klassificerats som en blandning mellan insikt och färdighet, då den dels tar upp förståelse och betydelsen av att undvika risker, dels talar om att eleven skall ha givits möjligheter till en realistisk värdering av sin körförmåga. Den första punkten under delmålet självkännedom har klassificerats på samma vis, dvs. som en blandning mellan insikt och färdighet. Den andra punkten under detta delmål har klassificerats till kategorin insikt då den handlar om konsekvenserna av att överskatta sin prestationsförmåga. Punkt 1–3 och 5–6 under delmålet säkerhetsmarginaler har klassificerats till kategorin insikt. Dessa punkter handlar bl.a. om att undvika risker, hastighetens betydelse och hur man undviker kritiska situationer. Punkt 4 har klassificerats till kategorin fordons- och vägegenskaper då den behandlar svårigheterna att kunna bedöma effekterna av olika väglag. Samtliga tre punkter under delmålet fordonsdynamik har klassificerats till kategorin fordons- och vägegenskaper. Punkterna behandlar t.ex. däckens betydelse, styrbarhet, stabilitet och olika drivsystem. De två punkterna under delmålet körteknik har klassificerats som en blandning mellan färdighet och fordons- och vägegenskaper. De handlar om inbromsning med och utan ABS samt om sambandet mellan körteknik och bilens uppträdande. I figur 4 nedan visas den nya kursplanens fördelning procentuellt på de tre kategorierna. I figuren finns även fördelningen av den gamla kursplanens mål med som en jämförelse.



Figur 4 Den gamla och den nya kursplanens mål procentuellt fördelat på de tre kategorierna färdighet, insikt och fordons- och vägegenskaper.

Figuren ovan visar att det har skett en förskjutning från kategorin färdighet till insikt och fordons- och vägegenskaper i den nya kursplanen vid en jämförelse mot den gamla. Samma utveckling finns som tidigare visats vad gäller de enskilda övningarnas mål/syften i halkbanornas nya undervisningsplaner.



Figur 5 Gamla och nya kurs-/undervisningsplaners mål/syften procentuellt fördelat på de tre kategorierna färdighet, insikt och fordons- och vägegenskaper.

Figur 5 visar att förändringar i kursplanen även lett till liknande förändringar för övningars mål/syften i halkbanornas undervisningsplaner. I båda fallen har färdighetsinslagen minskat och inslag av insikt och fordons- och vägegenskaper har ökat. Dock är det något mer färdighetsinslag i de nya undervisningsplanerna jämfört med den nya kursplanen.

5.4 Diskussion

Resultatet visar att enligt undervisningsplanerna gör halkbanorna i stort sett samma övningar oavsett var i landet de finns belägna, vilket även var fallet vid mätningen -96. Frågan är varför man i princip gör samma övningar oavsett bana, även om en del nya övningar har tagits fram på vissa banor. Det finns en tradition bland halkbanorna att samarbeta och hjälpa varandra, förmodligen med syfte att få utbildningen så likvärdig som möjligt över landet. Den gamla kursplanen styrde vad som skulle göras i utbildningen vilket inte gav så stora möjligheter till variation. Det kanske kan förklara likheterna vid mätningen -96. Idag ger kursplanen större frihetsgrader och varje bana får planera och genomföra sin utbildning utifrån sina egna förutsättningar, så länge de når de uppställda målen. Halkbanorna har väldigt olika förutsättningar och ändå är likheterna stora mellan banorna. Är traditionen så stark eller finns det en rädsla att konkurrera på olika villkor?

Inriktningen på den nya kursplanen har ändrats enligt de intentioner som funnits med projektet. Tyngdpunkten på fördelningen mellan de tre kategorierna har förflyttats från att mest ha handlat om färdighet till en jämnare fördelning där insiktskategorin är den största. Detta mönster återfinns även i undervisningsplanerna, där de flesta övningars syften och mål är inriktade på ett budskap om insikt. Vidare visar resultaten att skillnaderna i innehåll i introduktion- och avslutningspassen har minskat mellan banorna och då främst mellan TÖP- och Skidcarbanorna. Det är också så att i nuläget anges fler punkter som tas upp före och efter körningarna än vad det angavs vid mätningen -96. Dessa förändringar följer de intentioner man haft med förändringen av halkutbildningen. Slutsatsen är att man med innehållet i kursplan och undervisningsplaner har kommit dit som var tänkt eller åtminstone en bit på väg. Frågan är hur det ser ut i verkligheten. Undervisar man på det sätt som anges i kursplan och undervisningsplan?

6 Delstudie 4 – Observationsstudie

6.1 Syfte

Syftet med denna delstudie var dels att ta reda på hur undervisningsplanernas innehåll och budskap omsätts i praktiken, dvs. vad instruktörerna faktiskt med ord förmedlar till eleverna under körpassen, dels att jämföra de nya resultaten med förmätningen -96.

6.2 Metod

Undervisningen vid sju stycken halkbanor (fyra TÖP och tre Skidcar) har följts genom besök en gång per halvår under två års tid. Vid dessa tillfällen följdes minst två utbildningspass från början till slut. Vid den inledande samlingen för varje undervisningspass presenterade observatörerna vilka de var, var de kom ifrån och syftet med deras besök. Under de praktiska körövningarna åkte observatörerna med i någon av bilarna och spelade in på band vad instruktörerna sa till eleverna. Det gjordes klart att det inte var elevernas eventuella kommentarer som var av intresse, utan instruktörernas. Vid introduktionspass, avslutning och eventuellt besök i en s.k. säkerhetshall gjorde observatörerna löpande anteckningar. I denna studie har två undervisningspass/bana och besök (2*7*4) använts i analysen. Sammanlagt består analysen av 56 undervisningspass.

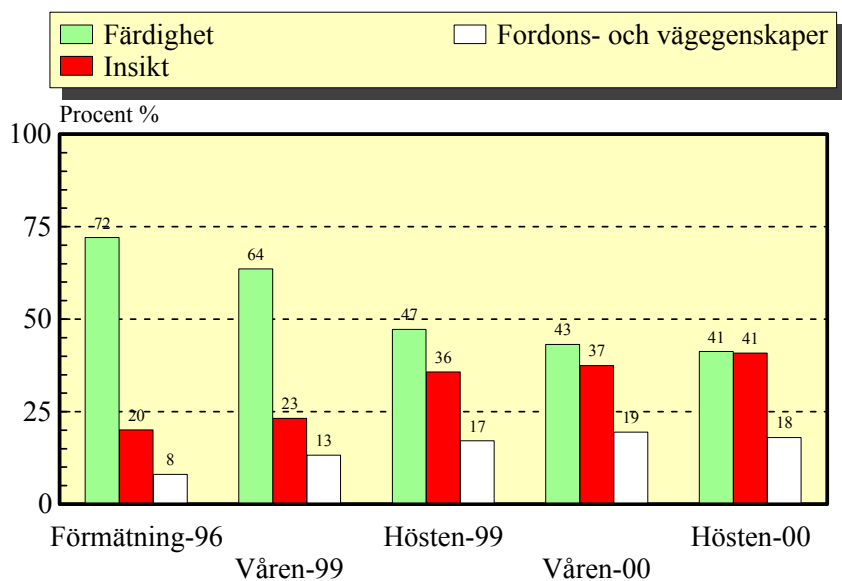
Samtliga kommentarer från instruktörerna till eleverna under de praktiska körövningarna har räknats och klassificerats enligt de tre tidigare beskrivna kategorierna (se avsnitt 2). Kommentarer som t.ex. ”Tänk på att inte köra för fort på transportsträckan” eller ”Håll hastigheten ända fram till konan” har inte klassificerats som ett budskap efter de tre beskrivna kategorierna och har därför inte räknats och kategoriserats. Samma klassificeringsmall har använts som i förmätningen från 1996 (Engström, 1996). Syftet har varit att kunna jämföra tillståndet vid detta tillfälle med de tillfällen som varit aktuella i denna undersökning. Samma mall för klassificering har använts för vad som tagits upp under introduktionspass och avslutningspass. Vid vissa av banorna finns s.k. säkerhetshallar. Vad som tagits upp vid besök i dessa behandlas separat i slutet av detta kapitel. Samtidigt presenteras en sammanställning över vilka moment/saker som man använder sig av i säkerhetshallar på TÖP-banorna. Denna sammanställning är gjord utifrån TÖP-banornas undervisningsplaner.

Kategoriseringen har gått till på följande sätt. Bandinspelningar och anteckningar har gått igenom och klassificerats av två olika personer för att se om deras respektive klassificering har överensstämmt. Denna metod har fungerat tillfredsställande och slutresultatet av klassificeringarna för de två personerna har inte avvikit från varandra i någon högre utsträckning. I de fåtal fall när de två personerna varit oense ha materialet gått igenom ännu en gång för att man skulle vara överens.

6.3 Resultat

6.3.1 Observation av de praktiska körövningarna

Nedan visas den procentuella fördelningen av instruktörernas kommentarer till eleverna, uppdelat på de tre kategorierna färdighet, insikt och fordons- och vägegenskaper, vid fem tillfällen, dvs. förmätning 1996, våren 1999, hösten 1999, våren 2000 och hösten 2000.



Figur 6 Instruktörernas budskap till eleverna under de praktiska körövningarna vid förmätning respektive de fyra mättillfällena. Procentuell fördelning till de tre kategorierna färdighet, insikt respektive fordons- och vägegenskaper.

Vid förmätningen-96 kategoriserades ca 72% av samtliga instruktörskommentarer som färdigheter. Som visas i figuren har andelen kommentarer med färdighetskaraktär minskat successivt. Den största minskningen i den aktuella undersökningen sker mellan mättillfälle 1 (våren-99) och 2 (hösten-99). Detta är också logiskt med tanke på att den nya kursplanen (införd den 1 juli 1999) först vid mättillfälle 2 haft en reell chans att påverka utbildningarna vid halkbanorna. Minskningen har dock även fortsatt vid de senare mättillfällena. Motsatt tendens syns för kategorin insikter. Vad gäller fordons- och vägegenskaper verkar instruktörerna ha hittat en nivå som de i stort sett legat på fr.o.m. mättillfälle 2 och framåt. Om man tittar på samtliga mättillfällen kan man se att det uppstått en jämnare fördelning i det budskap – fördelat på de tre kategorierna – instruktörerna förmedlar till eleverna under de praktiska körövningarna. Det budskap som förmedlades hösten 2000 bestod ungefär av 40% färdigheter, 40% insikter och 20% väg- och fordonsegenskaper. Det budskap som förmedlas har med andra ord förändrats kraftigt sedan den nya kursplanen infördes. Nedan följer några exempel på kommentarer som klassats till de tre olika kategorierna.

Färdighet: "Du måste vara lätt på bromsen för det går inte att styra om du låser hjulen på det där sättet", "Glöm inte kopplingen när du bromsar" och "Bromsa och släpp bromsen innan du börjar svänga".

Insikt: "Du ser vad bra det gick när du höll låg hastighet", "Ja, du ser vad som hände fast du vet i teorin hur man ska göra. Det är mycket man ska klara av på en gång och det hinner man ju helt enkelt inte" och "Som du märker betyder hastigheten allt. Det spelar ingen roll hur duktig du är som förare, kör du för fort så är det kört".

Fordons- och vägegenskaper: *”ABS-bromsar är bra, men glöm inte att bromsa stenhårt hela tiden, du kan styra bilen i alla fall, det är det som är själva poängen med ABS”, ”Just det, det kan bli extra halt vid t.ex. rödljus p.g.a. alla bilar som stannar och accelererar där och då blir ytan polerad och extra halkig” och ”Glöm inte bort att bromssträckan blir mycket längre när det är halt jämfört med om det är torrt och fint på vägen”.*

Det är dock viktigt att poängtera att det finns skillnader mellan banorna, men framför allt mellan olika instruktörer på samma halkbana. Detta är det kanske största problemet att ta tag i, eftersom budskapen som eleverna får ta del av kan vara vitt skilda beroende på vilken instruktör som håller i undervisningen. Då den nya kursplanen inneburit ett nytt sätt att tala med eleverna är det rimligt att anta att skillnaden beror på att det tar olika lång tid för olika instruktörer att ställa om sig till det nya. Under de fyra mättillfällena i denna undersökning har dock skillnaderna mellan olika instruktörer minskat, vilket tyder på att man på de olika banorna i allt större utsträckning börjat hitta en gemensam form för hur budskapet ska förmedlas.

6.3.2 Introduktion och avslutning

Vid besöken på de sju halkbanorna gjordes löpande anteckningar över vad som förmedlades vid introduktions- och avslutningspass. Dessa anteckningar har sammanställts i tabeller för att se om det har skett någon förändring i vad man tagit upp över tid. Sammanställningarna är uppdelade efter dels TÖP-/Skidcarbanor, dels efter introduktions-/avslutningspass.

Tabell 5 Ämnen som togs upp under introduktionspass på de fyra TÖP- banorna, redovisade efter mättillfälle. Antal banor per mättillfälle som tagit upp respektive ämne.

| | | V-99 | H-99 | V-00 | H-00 |
|-----|---|------|------|------|------|
| | Allmänna punkter | | | | |
| 1. | Genomgång av övningarna | 4 | 3 | 3 | 3 |
| 2. | Säkerhetsregler | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 3. | Presentation av banans utseende, vad som kommer att hända under dagen | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 4. | Tips vad de ska tänka på under övningarna, t.ex. rätt hastighet, inte glömma att koppla ur handbromsen | 4 | 2 | 1 | 0 |
| 5. | Säkerhetshall (se avsnitt X) | 3 | 3 | 4 | 4 |
| 6. | Att kommunikationsradio är det som gäller på banan, envägskommunikation lärare - elev | 2 | 1 | 0 | 0 |
| 7. | Kravnormer | 2 | 3 | 2 | 3 |
| 8. | Instruktören ställde frågor | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 9. | Hur en airbag fungerar | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 10. | Tvåvägskommunikation under de praktiska övningarna genom radiosystem | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 11. | Ej tala om hur ni ska göra; Läraren talar om varför något hände; Eleven ska dra slutsatserna | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 12. | Går igenom studiehäfte där eleverna finner svaren på frågorna om de är uppmärksamma under dagen | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 13. | Instruktören kommer att åka med runt banan ett varv så att eleverna hittar | 0 | 1 | 1 | 1 |
| | Färdighet | | | | |
| 14. | Bromsteknik, t.ex. panikbroms, effektivbroms, broms-undanmanöver, att ej styra samtidigt som man bromsar | 3 | 3 | 1 | 2 |
| 15. | Rätt teknik vid kurvtagning | 2 | 1 | 0 | 0 |
| 16. | Fäst blicken dit ni ska | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 17. | Hur man häver en sladd | 1 | 2 | 0 | 0 |
| | Insikt | | | | |
| 18. | Skall få uppleva konsekvenser av olika felbeteenden vid körning på halt väglag. Riskupplevelser för livet | 2 | 1 | 1 | 1 |
| 19. | Hastighetens betydelse | 3 | 0 | 0 | 0 |
| 20. | Det är dig själv det beror på om det går bra eller dåligt när du kör på halka. | 2 | 1 | 1 | 1 |
| 21. | Hitta bästa/rätt spårval | 2 | 1 | 0 | 0 |
| 22. | Ej lära er att köra på halt väglag utan uppleva hur svårt det är | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 23. | Ska lära er att inte styra för mycket när det är halt på vägen. Styr mjukt och försiktigt | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 24. | Kraschfarter | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | Fordons- och vägegenskaper | | | | |
| 25. | Bromssträckor i olika hastigheter och väglag | 3 | 3 | 1 | 1 |
| 26. | Hur ABS-bromsar fungerar jämfört med vanliga bromsar, för-/nackdelar med ABS | 3 | 1 | 1 | 1 |
| 27. | Få känna på hur det är att köra på halt väglag | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 28. | Situationer när det kan vara halt | 1 | 0 | 1 | 0 |
| 29. | Däckens betydelse | 1 | 0 | 0 | 0 |

Tabell 5 visar att två av de allmänna punkterna – säkerhetsregler och genomgång av banans utseende – är de enda punkterna som tagits upp vid samtliga besök. Genomgående läggs tyngdpunkten på vad som kallas allmänna punkter. Bromsteknik var den vanligaste färdighet man talade om både vid mättillfälle 1 och 4. Hastighetens betydelse var den vanligaste insikten man talade om vid mättillfälle 1, medan att svårigheterna med att köra på halt väglag skulle få upplevas av eleverna själva var vanligast vid det sista mättillfället. Bromssträckor och ABS-bromsar var vanligast förekommande när det gäller fordons- och vägegenskaper både vid mättillfälle 1 och 4, även om antalet banor som behandlat dessa ämnen under introduktionen minskat. Ämnen som kategoriserats till de tre kategorierna A–C har minskat om man jämför det första mättillfället med det sista. En förklaring kan vara att mer och mer tid har lagts på säkerhetshallar och den information som ges till eleverna där (se avsnitt 6.3.3). Jämför man med förmätningen -96 kan man konstatera följande:

- Allmänna punkter dominerar numer TÖP-banornas introduktionspass
- Antalet ämnesområden som behandlas är ungefär lika många
- Färdighetsinslagen har minskat, framför allt har det skett en minskning vad gäller information om hur man häver en sladd och teknik vid undanmanövrering

Tabell 6 Ämnen som togs upp under introduktionspass på de tre Skidcar-banorna, redovisade efter mättillfälle. Antal banor/mättillfälle som tagit upp respektive ämne.

| | | V-99 | H-99 | V-00 | H-00 |
|-----|--|------|------|------|------|
| | Allmänna punkter | | | | |
| 1. | Instruktören ställde frågor | 3 | 3 | 3 | 2 |
| 2. | Presentation av banans utseende | 2 | 2 | 3 | 3 |
| 3. | Genomgång av övningarna | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 4. | Ha lite fantasi när vi kör ute på banan | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 5. | Kravnormer | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 6. | Jag kommer inte att tala om för er hur ni ska göra, vi ska tillsammans diskutera de problem som uppstår | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 7. | Berättar kort om den nya kursplanen | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 8. | Olika åtgärder för att förbättra säkerheten på vägarna, t.ex. vajerräcken och automatisk hastighetskontroll | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | Färdighet | | | | |
| 9. | Bromsteknik, t.ex. låsta hjul, effektivbroms, broms-undanmanöver, att ej styra samtidigt som man bromsar | 1 | 2 | 2 | 1 |
| 10. | Hur man häver en sladd | 2 | 1 | 1 | 1 |
| 11. | Titta dit ni ska för då styr ni dit också | 1 | 1 | 0 | 1 |
| 12. | Kör igång på hög växel om det är halt | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | Insikt | | | | |
| 13. | Kommer ej lära er att köra på halka idag, men få känna på svårigheten och att teorin ej alltid funkar i praktiken. | 2 | 2 | 1 | 0 |
| 14. | Det gäller att planera sin körning om man ska kunna stanna vid t.ex. en stopplikt om det är halt på vägen. | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 15. | Tänk på att om man bromsar/låser hjulen i en kurva när det är halt så är risken stor att det går galet. | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 16. | Hastighetens betydelse | 0 | 2 | 1 | 2 |
| 17. | Stora säkerhetsmarginaler är extra viktigt när det är halt på vägen, anpassa farten och håll ordentliga avstånd | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 18. | Det är alltid ni själva som i slutändan avgör hur det ska gå ute i trafiken | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 19. | Ha ingen övertro på alla tekniska lösningar som finns i moderna bilar | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 20. | Viktigt med korrekt färdlinje i kurvor för att minska sidokrafterna | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 21. | Vrid inte för mycket på ratten för då förlorar ni styrförmågan | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 22. | Kör man för fort så spelar det ingen roll hur bra man är som förare, då går det åt skogen förr eller senare | 0 | 0 | 1 | 1 |
| | Fordons- och vägegenskaper | | | | |
| 23. | Genomgång när och var det kan vara extra halt på vägarna, t.ex. vid stopplikter | 2 | 1 | 1 | 1 |
| 24. | Bromssträckor | 2 | 1 | 1 | 0 |
| 25. | Olika drivsystem | 2 | 2 | 0 | 0 |
| 26. | Genomgång hur bilen kommer att bete sig på halt väglag | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 27. | Hur ABS-bromsar fungerar jämfört med vanliga bromsar, för-/nackdelar med ABS | 1 | 2 | 1 | 1 |
| 28. | Däckkunskap. Mönsterdjup, bästa däcken bak, vinter- sommaräck, tillverkningsdatum på däcken | 1 | 1 | 1 | 0 |
| 29. | Sidokrafter | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 30. | Vinterkörning handlar väldigt mycket om väggrepp | 0 | 1 | 0 | 0 |

Det finns ingen punkt som tagits upp under introduktionspasset vid samtliga besök på Skidcar-banorna. De allmänna punkter som tagits upp har varit tämligen lika över tid och svarat för en ganska stor del av vad som tagits upp under introduktionen. Bromsteknik och hur man häver en sladd har varit de vanligaste färdigheter som man talat om under introduktionen. Ser man till punkter som behandlar insikter så har de ökat något från det första mättillfället till det sista, medan fordons- och vägegenskaper har minskat. Jämför man med förmätningen -96 kan man konstatera följande:

- Det är något fler ämnen av allmän karaktär som behandlas nuförtiden
- Ämnen som klassificerats till färdigheter har minskat något och framför allt talar man mindre om hur man häver en sladd
- Insikter var överhuvudtaget inte representerade vid förmätningen, men behandlas tämligen mycket nuförtiden
- Fordons- och vägegenskaper behandlas fortfarande i liten utsträckning under introduktionen

Tabell 7 Ämnen som togs upp under avslutningspass på de fyra TÖP- banorna, redovisade efter mättillfälle. Antal banor/mättillfälle som tagit upp respektive ämne.

| | | V-99 | H-99 | V-00 | H-00 |
|-----|---|------|------|------|------|
| | Allmänna punkter | | | | |
| 1. | Instruktören ställer frågor | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 2. | Säkerhetshall (se avsnitt X) | 3 | 3 | 4 | 4 |
| 3. | Nollvisionen | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 4. | Airbag | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 5. | Går igenom frågorna i studiehäftet | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 6. | Viltolyckor | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 7. | Vikten av att alla i bilen använder bilbälte | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 8. | VIDEO: Inre säkerhet i bilen | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | Färdighet | | | | |
| 9. | Fel gjorda i samband med undanmanöver. Det gäller att bromsa, släppa bromsen och sedan styra försiktigt | 2 | 1 | 1 | 1 |
| 10. | Hur man häver sladd | 1 | 0 | 1 | 1 |
| 11. | Vid problem i en kurva är det ibland bättre att inte röra bromsen och istället försöka styra sig ur situationen | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | Insikt | | | | |
| 12. | Hastighetens betydelse | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 13. | Krockvåld/Kraschfart | 3 | 2 | 1 | 1 |
| 14. | Om något går fel är det inte halkans fel, hur det går bestämmer man själv som förare | 3 | 2 | 2 | 2 |
| 15. | Planera körningen, håll låg hastighet, stora säkerhetsmarginaler, stora avstånd | 2 | 1 | 1 | 2 |
| 16. | Att ha respekt för halkan då det är väldigt små marginaler vid körning på halt väglag | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 17. | Till skillnad från här på halkbanan får man bara en chans i verkligheten | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 18. | Var ej så kaxiga när ni är ute på vägarna och kom ihåg att man aldrig får ha en övertro på sin egen förmåga | 0 | 2 | 1 | 1 |
| 19. | Ej lärt er att köra på halka idag, men upplevt svårigheter, vad man vet i teorin funkar ej alltid i praktiken | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 20. | Australien VIDEO. Det värsta är inte alltid själva olyckan, vad som händer efteråt (anhöriga, rullstolsbunden)? | 0 | 1 | 1 | 1 |
| | Fordons- och vägegenskaper | | | | |
| 21. | ABS-bromsar. För-/nackdelar, skillnad ej ABS-bromsar | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 22. | Bromssträckor/Reaktionssträckor | 2 | 2 | 1 | 1 |
| 23. | Däckkunskap. Skillnad vinter-/sommardäck, lagar, tillverkningsdatum, bästa däcken bak m.m. | 1 | 1 | 0 | 1 |
| 24. | Olika drivsystem | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 25. | Tänk på att man aldrig vet var och hur halt det är ute på de riktiga vägarna. | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 26. | Betydelsen av att förankra lasten väl och att lasta rätt | 0 | 1 | 0 | 1 |

Avslutningspasset på TÖP-banorna domineras av ämnen klassificerade som insikter och allmänna punkter. Instruktörerna arbetar i hög utsträckning med frågor till eleverna för att få igång en diskussion om vad som hänt under dagen och betonar framför allt saker som hastighetens betydelse, att det är svårt att köra på halt väglag och att man som förare själv bestämmer hur det ska gå ute på vägarna. Vad gäller fordons- och vägegenskaper så har dessa ämnen minskat något i betydelse, framför allt är det färre banor som tar upp ABS-bromsar under avslutningen.

Antalet ämnen som tas upp under avslutningspasset har ökat något över tid. Jämför man med förmätningen -96 kan man konstatera följande:

- De allmänna punkterna har ökat i betydelse
- Färdighetsinslagen är fortfarande sparsamt representerade
- Insiktsinslagen har ökat något och har fortfarande störst plats under avslutningen
- Fordons- och vägegenskapers betydelse tas inte längre upp i lika hög utsträckning

Tabell 8 Ämnen som togs upp under avslutningspass på de tre Skidcar-banorna, redovisade efter mättillfälle. Antal banor/mättillfälle som tagit upp respektive ämne.

| | | V-99 | H-99 | V-00 | H-00 |
|-----|--|------|------|------|------|
| | Allmänna punkter | | | | |
| 1. | Instruktören ställer frågor | 1 | 1 | 2 | 3 |
| 2. | Går igenom frågor i studiehäfte | 1 | 1 | 1 | 2 |
| | Färdighet | | | | |
| 3. | Tänk på att bromsa mjukt, inte låsa hjulen och att börja bromsa i tid | 2 | 0 | 0 | 0 |
| 4. | Hur man häver en sladd | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 5. | Leta alltid efter bästa väggreppet | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 6. | För att återfå styrförmågan, släpp bromsen och frikoppla | 0 | 1 | 1 | 0 |
| 7. | Bromsteknik för att få kortast möjliga bromssträcka på halt väglag | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 8. | Broms – undanmanöver teknik om man inte kan stanna före ett hinder | 0 | 0 | 1 | 0 |
| 9. | Bromsa stenhårt hela tiden om ni har ABS | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 10. | Ha inte för stora ratt Rörelser | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | Insikt | | | | |
| 11. | Hastighetens betydelse | 2 | 1 | 1 | 3 |
| 12. | Det gäller att kunna planera sin körning och ha god framförhållning | 2 | 1 | 1 | 3 |
| 13. | Ha respekt för körning på halt väglag, det är inget man lär sig. Vad man vet i teorin funkar ej alltid i praktiken | 1 | 1 | 0 | 2 |
| 14. | Kraschfart | 1 | 1 | 0 | 1 |
| 15. | Det är ert eget omdöme som avgör hur det går för er ute i trafiken | 0 | 0 | 1 | 2 |
| 16. | Ha inte övertro på nya bilars tekniska finesser | 0 | 0 | 1 | 2 |
| 17. | Whiplash är ett stort problem, var därför noga med avstånden | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | Fordons- och vägegenskaper | | | | |
| 18. | Bromssträckor | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 19. | Situationer när det kan vara halt på vägarna | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 20. | Däckkunskap. Mönsterdjup, tillverkningsdatum, vinter- sommar däck | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 21. | ABS-bromsar. Fördelar/nackdelar | 0 | 0 | 0 | 2 |

Vid förmätningen -96 var det ingen av de observerade Skidcar-banorna som hade något avslutande teoripass. Fortfarande sker mycket av den teoretiska undervisningen under körpasset eftersom läraren sitter med i bilen. De observerade Skidcar-banorna har dock i viss utsträckning numera en gemensam avslutning i teori-lokalen. Som visas i tabellen var det en ganska jämn fördelning över de tre kategorierna vid de tre första mättillfällena. Vid det sista mättillfället var det dock vanligast att man poängterade insikter och fordons- och vägegenskaper. Samtliga banor tog upp hastighetens betydelse och betydelsen av att planera sin körning. Andra vanliga ämnen var att ha respekt för halkan, att inte ha övertro på den egna

förmågan eller tekniska finesser i bilarna, däckkunskap och ABS-bromsar. Antalet ämnesområden som behandlas har ökat över tid.

6.3.3 Säkerhetshallar

TÖP-banorna har under de senaste åren satsat resurser på vad man skulle kunna kalla säkerhetshallar. Dessa hallar ingår som ett integrerat moment under halkutbildningen på de TÖP-banor som har dessa hallar och samtliga elever besöker dessa under utbildningsdagen. När under dagen som eleverna besöker denna hall varierar från bana till bana (t.ex. före eller efter den praktiska körningen) och banorna har olika stort utrymme samt saker som förevisas. Eftersom observationerna i denna utvärdering började våren 1999 och pågick fram till hösten 2000, hände naturligtvis en hel del med dessa hallar på de olika banorna. Man kan hävda att det som tagits upp under dessa besök skulle varit med i beskrivningen av introduktions- och/eller avslutningspassen, men då besöken för eleverna skett vid olika tidpunkter under utbildningsdagen har bedömningen gjorts att redovisa hallarna separat.

Vid första besöket våren 1999 hade två av de fyra besökta TÖP-banorna färdiga säkerhetshallar, en bana hade vad man skulle kunna kalla för en garagelektion (som dock innehöll flera inslag/material som brukar förevisas i säkerhetshallar) och en bana hade ingenting som kunde liknas vid en säkerhetshall. Vid det sista besöket hade även den sistnämnda banan en säkerhetshall och den bana som tidigare haft en garagelektion skulle inom kort öppna sin nybyggda säkerhetshall. Någon liknande typ av säkerhetshallar förekommer inte vid någon av de Skidcarbanor som utvärderingen omfattat och verkar inte förekomma på någon annan Skidcar-bana heller om man går igenom deras undervisningsplaner. Nedan följer en beskrivning av de ämnen/material som de besökta TÖP-banorna använde i sin undervisning i säkerhetshallarna under vårt besök hösten-2000.

- **Krocksläde:** Används på samtliga fyra banor. Eleverna får uppleva hur det känns att krocka i 7 km/h. Huvudsyftet är att förmedla vikten av att använda bilbälte i alla situationer och på alla platser i bilen. Man ger eleverna information om vikten att bältet används på rätt sätt, t.ex. att bältet inte ska vara vridet, att tänka på att dra åt det så att det är spänt (för att minska risken för underglidning), att det ska sitta nära halsen för att det inte ska glida av, att midjedelen skall sitta ned mot låren och inte mot buken (annars kan det tränga in och skada de inre organen) och hur man bör göra om man har tjocka kläder på sig för att inte få slack i bältet. I regel går man också igenom hur huvudstödet skall ställas in och att tänka på att inte ha för mycket saker i byxfickorna som t.ex. nycklar som kan tränga in i kroppen vid en eventuell kollision.
- **Vältbil:** Används på samtliga fyra banor. Eleverna får uppleva att bilbältet faktiskt håller även om man skulle hamna upp och ned. Poängterar åter vikten av att alltid använda bilbälte och att bältet skall vara korrekt fastspänt. Alla banor lär ut hur man på bästa sätt ska ta sig ut ur en bil som hamnat upp och ned. Det varierar dock från bana till bana om eleverna också praktiskt får utföra denna urstigning eller om tillvägagångssättet endast beskrivs muntligt av instruktören.
- **Demonstrationshuvud:** Används på samtliga fyra banor. Eleverna får känna på och uppskatta vikten på ett dockhuvud som väger lika mycket

som ett riktigt människohuvud. Används framför allt med syftet att eleverna ska få en uppfattning om hur mycket ett huvud väger, vilka påfrestningar detta ger på nacken vid en kollision och därav vikten att använda huvudstödet på ett korrekt sätt för att undvika risken för att få whiplash skador om man blir påkörd bakifrån.

- **”Däckhörna”:** Används på samtliga fyra banor. Syftet är att ge eleverna kunskaper om däck, t.ex. skillnad på vinter- och sommardäck, hur man ser när ett däck är tillverkat, vinterdäckslag, mönsterdjup, skillnad friktionsdäck/dubbdäck, gummiblandningar, att de bästa däcken alltid ska sitta bak och vikten av att inte ha för gamla eller dåliga däck.
- **Airbag:** Information om airbag ges på samtliga fyra banor. Hur och i vilket sammanhang som informationen ges varierar från bana till bana. Exempelvis ges ibland all information samlat och ibland uppdelat under passet vid olika stationer (t.ex. vid en krockad bil och/eller en avskalad bil). Informationen går framför allt ut på att få eleverna att inse vikten av att airbag alltid ska användas tillsammans med bilbälte. Annan information som ges i dessa sammanhang är t.ex. kraften när en airbag utlöses, vad som händer när den utlöses, varför man inte ska placera en bilbarnstol på passagerarsidan fram om det finns en airbag, vikten av att inte sitta för nära ratten om man har en airbag och tips hur man bör hålla i ratten för att inte händerna skall slungas i ansiktet om airbagen utlöses.
- **Videos:** Används på samtliga fyra banor. Vilka videos som används på de olika halkbanorna varierar. Exempel på använda videos är 1. ”Det plötsliga stoppet”. Visar vad personer som färdas i en bil utsätts för vid en kollision i olika hastigheter med ett föremål som inte ger vika. 2. ”Säkrast så”. Ger kunskap om hur skyddsutrustning i bilen skall användas för att öka säkerheten. Går igenom rätt användning av bilbälte, bilbarnstol, airbag, huvudstöd och hur man lastar på rätt sätt. 3. Testkrockar. Visar krockar genomförda under kontrollerade former på en krockbana. Visar vad som händer i, och med bilen vid en krock, t.ex. hur det går om testdockorna har bälte eller inte och vad som händer med lösa föremål i bilen. 4. ”Airbagen”. Visar kraften när en airbag utlöses. 5. Verklig olycka. Visar förloppet vid en verklig olycka som fångades på en polisvideo. I regel betonas vikten av att inte hålla för hög hastighet, att ha bästa däcken bak, att använda bilens säkerhetsutrustning, att inte ha bråttom när man kör bil och att inte över-skatta sin förmåga i den efterföljande diskussionen till denna video.
- **Krockade bilar av olika slag:** Används vid tre av fyra banor. Typen av krockad bil varierar och vissa hallar har flera stycken. Kortfattat kan man säga att det antingen är testkrockade bilar eller krockade bilar från verkliga olyckor (bilar som krockat i hög hastighet, i lägre hastighet, sidokrockade eller som krockat med en älg). Eleverna får tillfälle att läsa om olyckorna, gå runt och titta på bilarna, diskutera om varför olyckan skedde, hur man kan undvika att bli inblandad i denna typ av olyckor och hur man skyddar sig på bästa sätt om olyckan trots allt skulle vara framme.
- **Bil i genomskärning:** Används vid två av banorna. Används bl.a. för att visa hur en bil är uppbyggd och för att gå igenom deformationszoner och syftet med dessa.
- **Övrigt:** Andra saker som går igenom på enstaka banor i samband med besöket i säkerhetshallen är ABS-bromsar (fördelar/nackdelar/hur de bör

utnyttjas), huvudstödssläde (visar hur huvudet slungas bakåt och hur mycket bättre det blir om man använder huvudstödet korrekt), hur en bils instruktionsbok används (för att eleverna ska lära sig att hitta för att kunna klara av elementära saker som t.ex. veta vilket lufttryck man ska ha i däcken, byte av vätskor, lampor m.m.), bilbarnstol och bilstol (t.ex. information om underglidningsstöd och att denna funktion försvinner om man t.ex. använder ”kulsitsar”).

Sammanfattningsvis kan man säga att informationen som ges i säkerhetshallarna framför allt syftar till att ge eleverna kunskaper om bilars skyddsutrustning och varför/hur man bör använda dem för att de ska fylla sin tänkta funktion. Det betonas vid ett flertal tillfällen på samtliga banor att säkerhetsutrustningen ska användas för att minska riskerna, inte för att öka dem t.ex. genom högre hastighet. Det bör också nämnas att instruktörerna vid de flesta stationerna anknyter till någon av de praktiska körövningarna som eleverna upplevt. Avslutningsvis visas en sammanställning över vilka ”säkerhetshalls saker” som används på TÖP-banorna enligt dessas undervisningsplaner.

Tabell 9 ”Säkerhetshalls utrustning” som används på TÖP-banor enligt undervisningsplaner (22 st.).

| | | Antal undervisnings- planer | % |
|-----|--|-----------------------------------|----|
| 1. | Krocksläde | 12 | 54 |
| 2. | Vältbil | 10 | 45 |
| 3. | VIDEO: Det plötsliga stoppet | 7 | 32 |
| 4. | Krockad bil av något slag | 6 | 27 |
| 5. | Demonstrationshuvud | 6 | 27 |
| 6. | Däckkunskap | 5 | 23 |
| 7. | Airbag | 5 | 23 |
| 8. | Viltolycka | 3 | 14 |
| 9. | VIDEO: Säkrast så | 3 | 14 |
| 10. | Barnbilstol | 2 | 9 |
| 11. | Bilstol | 2 | 9 |
| 12. | Bil i genomskärning/deformationszoner | 2 | 9 |
| 13. | VIDEO: Scorpioolyckan (verklig olycka) | 2 | 9 |
| 14. | Huvudstödssläde | 1 | 4 |
| 15. | VIDEO: Test krasch | 1 | 4 |
| 16. | VIDEO: Ospecificerad | 1 | 4 |
| 17. | ABS-bromsar | 1 | 4 |
| 18. | VIDEO: Airbagen | 1 | 4 |
| 19. | Hur instruktionsboken används | 1 | 4 |

Som visas i tabellen är det liknande ämnen/saker som används på andra TÖP-banor också. Krocksläde är det vanligaste förekommande hjälpmedlet i den teoretiska undervisningen på TÖP-banorna. Andra vanliga hjälpmedel är vältbil, video av något slag, krockade bilar, demonstrationshuvud, däckkunskap och att man visar och går igenom airbags.

6.4 Diskussion

Budskapet som instruktörerna förmedlar till eleverna handlar mer om insikt och mindre om färdighet i denna mätning jämfört med mätningen -96. Det stämmer överens med den nya kursplanens budskap och undervisningsplanerna som handlar mer om insikt och mindre om färdighet än tidigare. Det kan vara intressant att notera att mängden färdighet som instruktörerna förmedlar är något större än som anges i kursplanen. Det skulle kunna bero på att det inte är helt enkelt att ställa om sitt sätt att undervisa på, speciellt inte som de flesta banor i princip har samma övningar som tidigare fast de ska prata kring dem utifrån ett annat perspektiv. Det är säkert lätt att falla in i det gamla sättet att tala då.

Innehållet vid introduktions- och avslutningspassen verkar mer omfattande än vid förmätningen -96. Det syns inte minst på att Skidcarbanorna nu har avslutningspass, vilket de besökta banorna inte hade vid förmätningen. En förklaring till denna utökning kan vara att en del av de saker som eleven, enligt kursplanen, ska ha tillgodogjort sig under halkutbildningen är svåra att visa genom övningar, därför utökas teorin.

7 Delstudie 5 – Intervjuer

Det är inte alltid det budskap som är avsett att framföras är det samma som uppfattas av mottagaren. Frågan är i detta sammanhang hur eleverna uppfattar det som instruktörerna förmedlar till dem.

7.1 Syfte

Syftet med denna delstudie var att ta reda på vad instruktörerna anser att de förmedlar till eleverna och vad eleverna uppfattar att budskapet med halkutbildningen är. Vidare var syftet att få veta vad eleverna tycker att de lär sig och vad instruktörerna tror att eleverna lär sig. Ytterligare ett syfte var att få en bild av hur eleverna uppfattar halkutbildningen, dvs. vilka förväntningar de har och om de tycker att upplägget är bra eller om de tycker att man ska ändra på något och vad i så fall. Då studien även genomfördes vid förmätningen 1996, kommer de nya resultaten att jämföras med dessa.

7.2 Metod

De ovanstående syftena besvarades genom att intervjuer gjordes med elever och instruktörer som deltagit i de undervisningspass som observerats. Att just dessa instruktörer och elever valts beror på att en jämförelse mellan vad instruktörerna sa sig förmedla, vad eleven uppfattade som budskapet och vad instruktören faktiskt förmedlade skulle kunna göras.

En instruktör vid varje besökt bana intervjuades vilket gjorde sju stycken. Det var 19 stycken elever som intervjuades och det var de elever som anmälde att de kunde tänka sig att bli intervjuade. Intervjuerna skedde antingen på plats direkt efter lektionen eller över telefon vid ett senare tillfälle. Intervjuerna tog ca 20–25 minuter.

Det var i princip samma frågor som både instruktörer och elever fick i intervjuerna. Dessa handlade om:

- elevens förväntningar på halkutbildningen
- vad behållningen med utbildningen varit för eleven
- vad eleven lärt sig som de kan ha nytta av i framtiden
- om det är något i halkutbildningen som de tycker skulle förändras eller göras annorlunda på något sätt

Dessutom gicks alla övningar igenom utifrån tre frågeställningar. Dessa tre frågeställningar handlade om:

- vad de uppfattade att övningens syfte var
- vad lärdomen för eleven var med respektive övning
- hur övningarna eventuellt kommer att påverka elevens bilkörning i framtiden

Därefter fick de båda grupperna de tre kategorierna färdighet, insikt och fordons- och vägegenskaper beskrivna för sig. Uppgiften var att de skulle ta ställning till hur de tyckte att kursinnehållet fördelade sig över de tre kategorierna. Summan skulle alltså bli 100%.

Till sist fick de elever som hade besökt en säkerhetshall några frågor om vad de tyckte om det. Den första frågan handlade helt enkelt om vad de kom ihåg från

säkerhetshallen. De andra handlade om vad de uppfattade att syftet med hallen var, vad de tyckte att de lärde sig och om de tror att det var någonting som kommer att påverka deras egen bilkörning i framtiden.

Svaren på frågorna kommer att presenteras i löpande text förutom de som ställdes kring varje övning. De svaren har kategoriserats efter begreppen färdighet, insikt och fordons- och vägegenskaper som har samma definition som tidigare i rapporten (se avsnitt 2).

7.3 Resultat

7.3.1 Förväntningar inför halkutbildningen

De förväntningar som instruktörerna tror att eleverna har anges i punkter nedan. De två vanligaste svaren är de två första och därefter är det bara någon enstaka instruktör som har angett svaret.

- De tror att det ska vara lätt
- De är spända
- De tror att de ska lära sig att köra bil på halka
- De förväntar sig att de ska få sitt halkintyg
- De tror att de ska bli riskmedvetna
- De är oroliga att de inte ska klara sig
- De förväntar sig att få känna på halt väglag

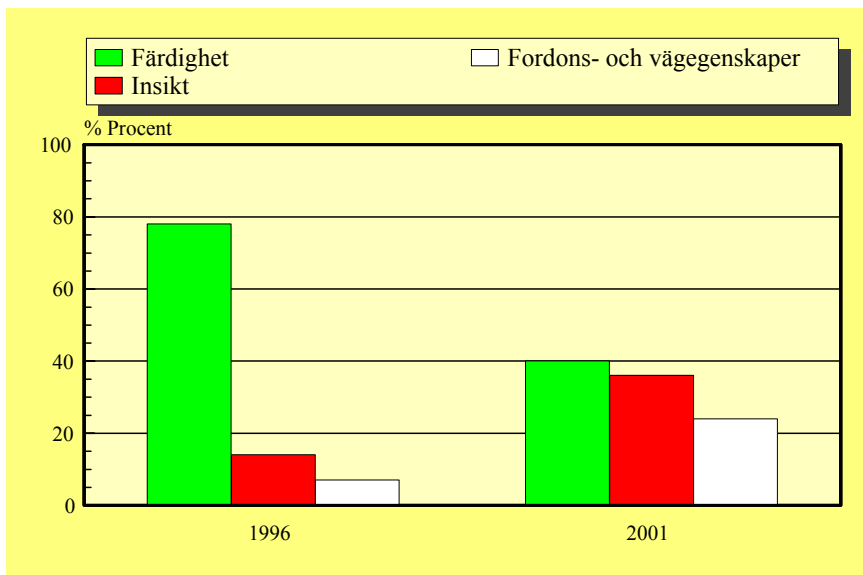
De flesta instruktörerna tror att elevernas förväntningar uppfylls dvs. att eleverna blir riskmedvetna, att de har fått sitt intyg, att de tycker att det varit nyttigt och roligt etc. Elevernas egna svar på vad de har för förväntningar följer nedan. Även dessa är uppställda så att de svar som de flesta angett står först och de sista är det bara någon enstaka elev som angett.

- De förväntar sig att få känna på hur det känns på halt väglag
- De tror att det ska vara svårt
- Inga speciella förväntningar för de har hört vad som ska hända
- De känner sig nervösa
- De tror att det ska vara lätt
- Förväntningar på att det ska vara tråkigt med mycket teori
- Tror att det ska bli spännande
- Tror att det ska vara kul
- Förväntar sig att de ska lära sig av sina misstag
- Inga speciella förväntningar

På frågan om de tyckte att deras förväntningar uppfylldes tyckte de flesta att de gjorde det. Ett antal tyckte att det hade varit roligare än vad de trodde men även att det hade varit svårare än vad de hade föreställt sig innan. Därefter var det spridda svar om att det hade varit lättare och bättre än väntat. En person tyckte inte att förväntningarna uppfylldes eftersom de inte fick lära sig att häva sladd.

7.3.2 Instruktörers och elevers uppfattning om vad övningarnas syften är, vad eleven lär sig och hur de påverkas

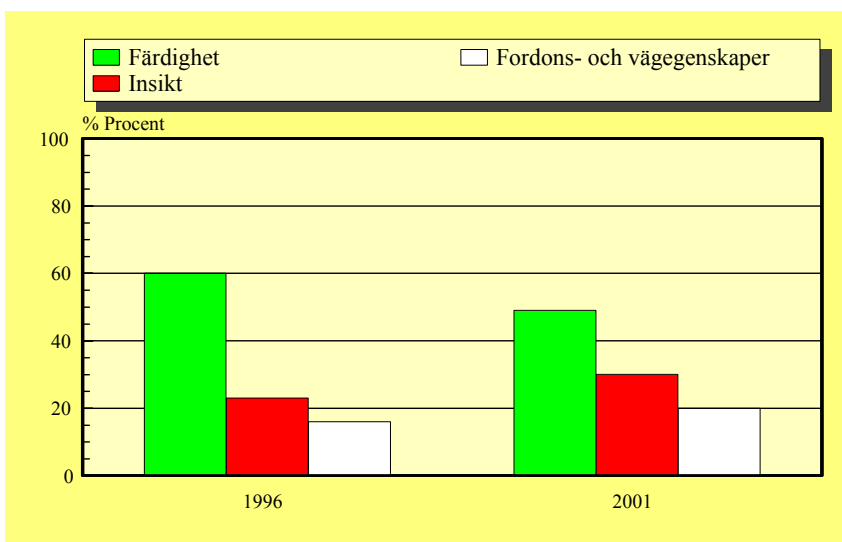
I figur 7 nedan kan ses vad instruktörerna anser att syftet med övningarna är som görs, fördelat över de tre kategorierna färdighet, insikt och fordons- och vägegenskaper.



Figur 7 Instruktörernas uppfattning om övningarnas syfte.

Figuren visar även resultatet av den frågan vid mätningen -96. Som kan ses så har det skett en förändring. Andelen syften som kategoriseras till färdighet har nästan halverats och de andra två kategorierna har ökat, så totalt sett är det en jämnare fördelning över kategorierna enligt instruktörerna. Kategorin färdighet är dock marginellt störst fortfarande.

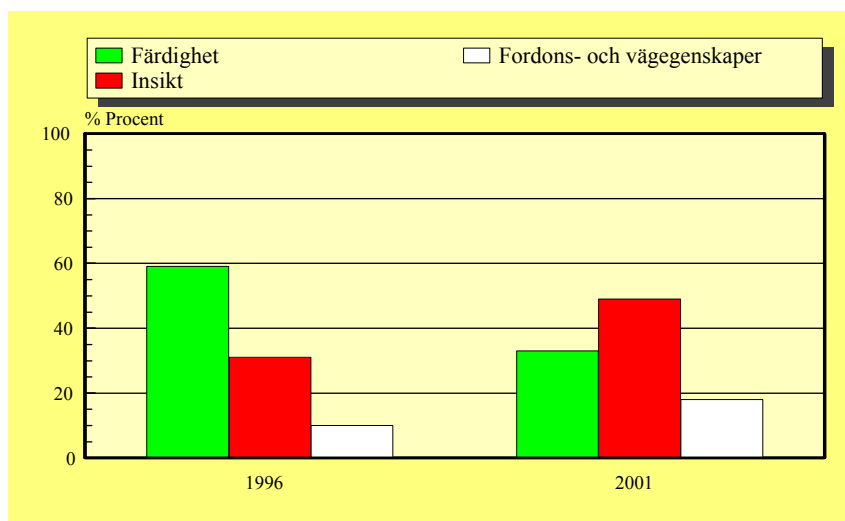
Även elevernas svar på vad syftet med övningarna är har ändrats, dock inte lika mycket som instruktörernas (se figur 8).



Figur 8 Elevernas uppfattning om övningarnas syfte.

Kategorierna har fått en jämnare fördelning i den senare mätningen. Färdighetsstapeln för eleverna var inte riktigt lika hög som instruktörernas vid förmätningen -96 men den är å andra sidan högre vid den andra mätningen vilket innebär att den inte har sjunkit lika mycket som för instruktörerna. Eleverna har haft en jämnare fördelning av kategorierna. Det är dock så att eleverna uppfattar att de flesta syftena med övningarna är färdighetsinriktade och det gäller båda mätningarna.

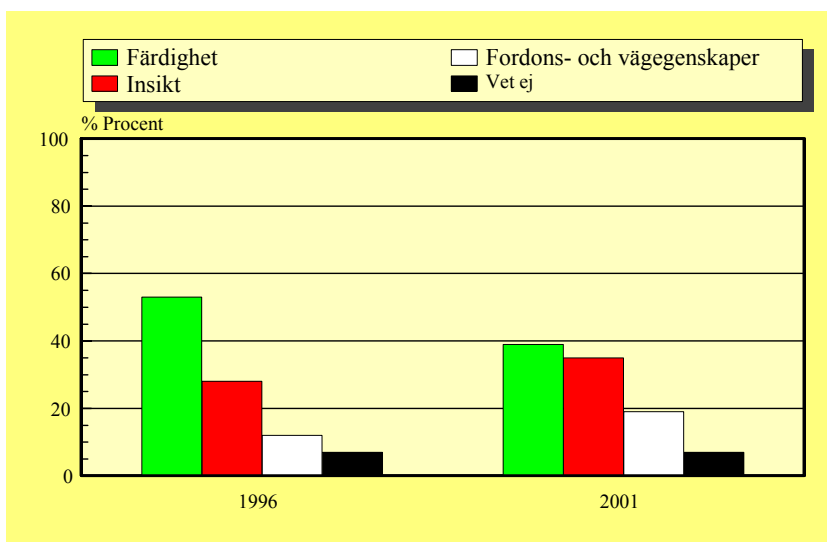
Vidare fick instruktörer och elever svara på frågan vad de uppfattade att eleven lärde sig av övningarna. Nedan kan ses vad instruktörerna tror att eleverna lär sig utifrån de tre begreppen.



Figur 9 Instruktörernas uppfattning om vad eleven lär sig.

Vid mätningen 1996 menade instruktörerna att det mesta som eleverna lärde sig av övningarna handlade om färdighet men det har svängt så att nu anser de att den största lärdomen handlar om insikt. Det är nästan omvända förhållanden. Jämför man bilden av instruktörernas svar 1996 på syften och lärdom så stämmer mönstret där att det är mest färdighet och minst fordons- och vägegenskaper även om inte staplarna är lika höga. Mätningen 2000 visar att de tror att eleven lär sig mer insikt än vad övningarnas syften är.

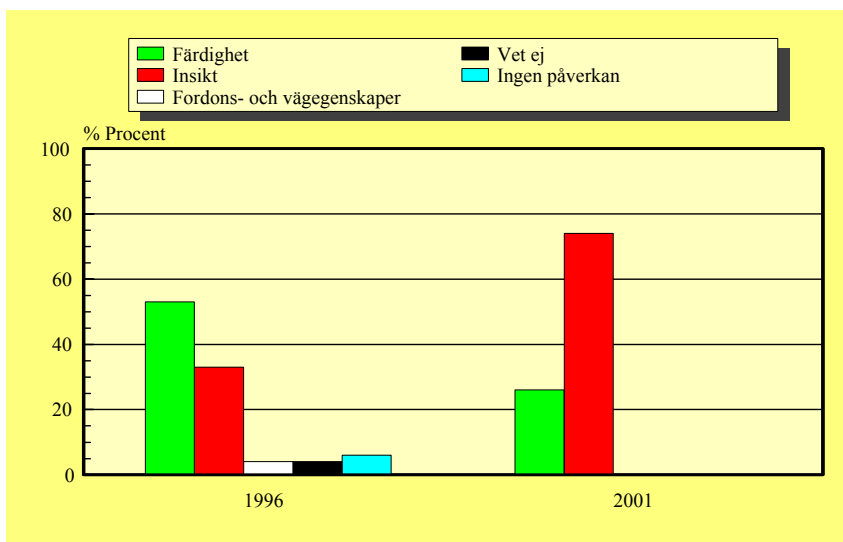
Nästa figur visar vad eleverna säger att de faktiskt lär sig av övningarna.



Figur 10 Elevernas uppfattning om vad de har lärt sig.

Om man tittar på vad eleverna säger att de faktiskt lär sig på övningarna så är det fortfarande mest färdighet men vid mätningen 2001 är det en jämnare fördelning. Kategorin fordons- och vägegenskaper har nästan dubblats medan antalet som svarat att de inte vet vad de lärt sig är ungefär samma vid båda mätningarna.

Instruktörer och elever fick även frågan vid varje övning om de ansåg att eleven skulle påverkas i sin bilkörning på något sätt efter att de hade gjort just en specifik övning. Om de ansåg att de påverkats fick de även ange hur. Figuren nedan visar hur instruktörerna tror att påverkan såg ut fördelat över de tre kategorierna.

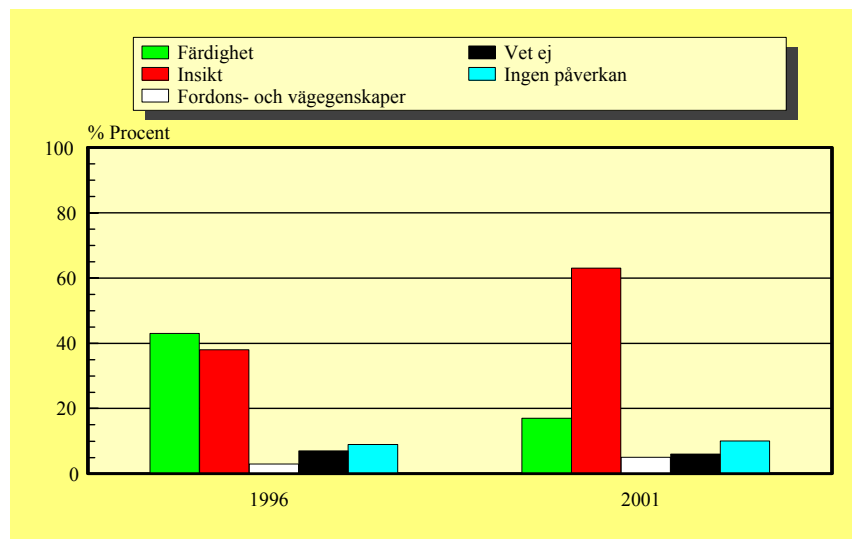


Figur 11 Instruktörernas uppfattning om hur eleverna påverkas.

Mätningarna visar att bilden har ändrats radikalt. Från att instruktörerna har ansett att den största påverkan har handlat om färdighet, närmare 50% av all påverkan, så menar de att påverkan från dagens utbildning till 75% handlar om insikt. Det finns dessutom ingen påverkan av karaktären fordons- och vägegenskaper eller

ingen påverkan. Den största påverkan som instruktörerna nämner är att eleven kommer att ta det lugnare ute på vägarna när det är halt och tänka på att sänka hastigheten.

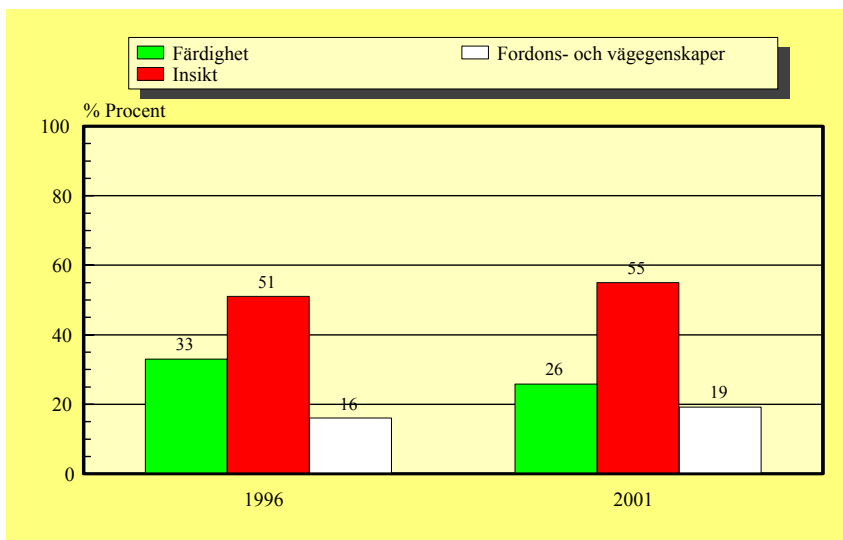
Hur eleverna själva anser att de påverkas i sin bilkörning efter att ha gått halkutbildningen kan ses i figur 12 nedan.



Figur 12 Elevernas uppfattning om hur de påverkas.

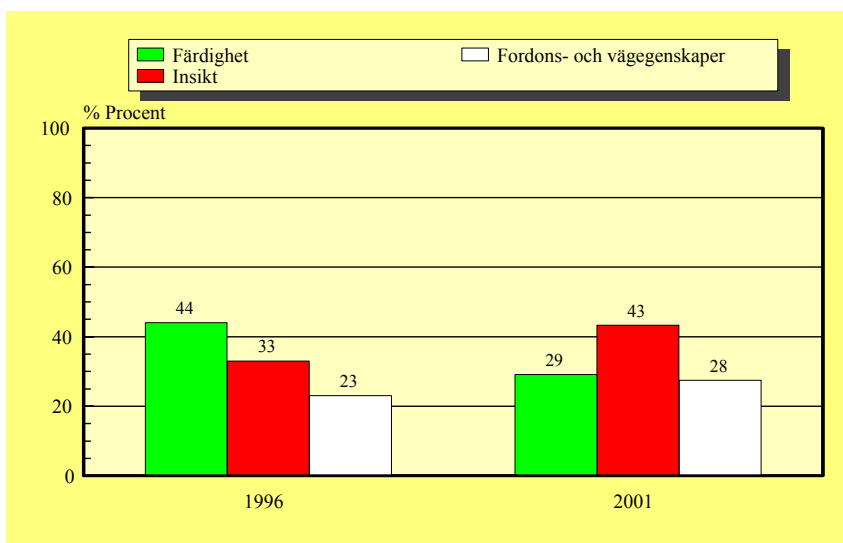
Även eleverna själva säger att den största påverkan handlar om insikter efter dagens utbildning. Precis som instruktörerna så pratar de väldigt mycket om att påverkan handlar om att de sänker hastigheten och tar det lugnt på vägen när det är halt och att de försöker hålla stora säkerhetsmarginaler. Den stora förändringen mellan 1996 och nu är just skillnaden mellan färdighet och insikt. De andra tre grupperingarna, fordons- och vägegenskaper, vet inte hur påverkan ser ut och ingen påverkan, är ungefär lika stora som vid förmätningen.

Efter dessa frågor fick instruktörerna och eleverna de tre kategorierna förklarade för sig och sen fick de själva ange hur de ansåg att utbildningens innehåll var fördelat. Handlar utbildningen lika mycket om varje kategori så skulle således fördelningen bli 33 % var. Instruktörernas svar ses i figur 13.



Figur 13 Instruktörernas fördelning av utbildningens innehåll.

Denna bild ser nästan likadan ut för instruktörerna som vid mätningen -96. Lite mindre färdighet och lite mer insikt och fordons- och vägegenskaper idag. Elevernas fördelning ser ut som i figur 14 nedan.



Figur 14 Elevernas fördelning av utbildningens innehåll.

Elevernas uppfattning om hur de tre kategorierna fördelar sig har ändrats. Från att de har tyckt att det mest handlade om färdighet så är det inte så längre utan det handlar om insikt.

7.3.3 Helhetsbedömning och nytta med halkutbildningen

På frågan om vad behållningen för eleven skulle ha varit om en helhetsbedömning gjordes svarade instruktörerna att eleverna blivit medvetna om riskerna att köra på halt väglag. De menade att eleven har rätt tankar med sig hem från halkbanan och de kan relatera det de har varit med om till verkligheten. Eleverna däremot menade att deras behållning var att det var bra men anledningen till att det var bra

handlade lika mycket om att de fick lära sig färdigheter som att de fick lära sig om hastighetens betydelse. Det som togs upp i säkerhetshallen var behållning för många av de som var med om det och då nämnde de informationen om bilbälten och vinterdäck. Därefter fanns det några spridda kommentarer om att behållningen var att de hade fått testa själva och att de fick reflektera över vad det var som de var med om på banan.

Den viktigaste nyttan eller lärdomen med hela halkutbildningen var instruktörer och elever överens om vad det var. Det handlade om att sänka och anpassa farten efter rådande omständigheter. Eleverna menade att man ska tänka på hur man kör och köra förutseende. I övrigt nämnde enstaka elever att den största lärdomen hade varit att få veta hur man kollar att bilbältet sitter okej och att veta sina egna begränsningar. Enstaka svar från instruktörerna handlade om att eleven har lärt sig att bromsa, att det beror på åldern vad behållningen blir och någon instruktör menade faktiskt att eleven ganska snart har glömt vad de lärde sig på halkbanan.

7.3.4 Förändringar av halkutbildningen

På frågan om eleverna tyckte att det finns något man borde göra annorlunda i halkutbildningen svarade de flesta att det var det inte. I de fall de föreslog några förändringar så handlade det om att de tyckte det skulle finnas mer övningar och mer tid. En del menade att det var mer tid för att hinna träna mer på olika saker medan andra menade att det handlade om mer tid att sitta ned och reflektera. Enstaka svar handlade också om att få köra i högre hastigheter, få prova att köra med vinterdäck och att det borde vara halare på banan (upplevde i princip ingen halka alls).

Instruktörernas förändringsförslag handlade också om mer tid och förespråkade även fler utbildningstillfällen. Några få instruktörer tyckte också att man skulle ha en mer realistisk bana och mer överraskningsmoment. Det fanns även förslag som att bjuda eleverna på fika, byta namn från övningar till upplevelser och köra alla övningar med bara ABS-bromsar.

7.3.5 Säkerhetshallar

Eftersom flera banor har börjat införa säkerhetshallar med information om olika saker ställdes några korta frågor kring detta till de intervjuade elever som hade fått ta del av en säkerhetshall.

På frågan vad de kom ihåg nämnde alla krocksläden och voltaren. Flera nämnde också att man fick information om däck men någon tyckte att det var för mycket information om dem.

Syftet med säkerhetshallen uppfattade de var att man ska få reda på vilken säkerhetsutrustning det finns i bilarna och hur de ska användas.

Lärdomarna de drog var just att lära sig använda säkerhetsutrustningen i bilen och så tyckte de att de hade lärt sig hur man ska bete sig om man snurrar runt med en bil, framförallt hur man ska göra för att ta sig ur en uppochned vänd bil.

Den absolut främsta påverkan som de svarande nämnde var att de kommer att använda bilbältet mer regelbundet och även tänka på hur man sätter fast det, för det kan bli ganska häftiga konsekvenser av en krock även i låga farter. Hastigheten sa någon att de skulle tänka på i framtiden och att vara mer uppmärksam på om det kommer vilt.

7.4 Diskussion

Instruktörernas och elevernas svar på frågan om vilka förväntningar eleverna har på halkutbildningen stämmer inte överens. Instruktorerna trodde att eleven ansåg att det skulle bli lätt och att de skulle få lära sig att köra bil på halka dvs. en färdighet medan eleverna uppgav att de trodde att det skulle bli svårt och att de skulle få känna på halka och inget annat. Frågan är varför svaren är så olika? Vid mätningen -96 angav både instruktörer och elever liknande svar på denna fråga. Dessa svar handlade om att eleverna var nervösa, att de tyckte att det skulle bli roligt med halkutbildningen och att de skulle få lära sig att köra på halka. Det verkar som att instruktörerna har kvar bilden från hur det var med den gamla kursplanen medan eleverna faktiskt har ett annat fokus.

Både instruktörerna och eleverna fick ange vad syftet var med de övningar de hade gjort, vad lärdomen var och hur eleven eventuellt hade påverkats i sin bilkörning efter utbildningen. Resultaten visar att andelen färdighet har minskat i samtliga fall och att andelen insikt har ökat sedan mätningen -96, men till olika stor del. Förändringen är större bland instruktörernas svar än bland elevernas, vilket kanske inte är så konstigt då instruktörerna mer direkt har deltagit i förändringsprocessen. Instruktorerna är medvetna om att utbildningen ska innehålla mer insikt idag jämfört med tidigare och anser därför också att det är detta budskap som de förmedlar. Anledningen till att eleverna inte uppfattat lika mycket insikt som instruktörerna ansett att de förmedlat skulle kunna bero på att det inte alltid är det budskap man avsett att förmedla som är det som uppfattas. När det gäller påverkan på den egna bilkörningen så anser dock båda grupperna att det mest handlar om insikt även om instruktörerna uppgivit mer insiktpåverkan än eleverna. Det är också intressant att se att vid instruktörernas och elevernas egna bedömning av utbildningens innehåll utifrån de tre kategorierna så är insiktskategorin störst.

Båda grupperna ansåg att nyttan med halkutbildningen var att man lär sig att anpassa sig efter de rådande omständigheterna vid bilkörning och att sänka farten. Dessa svar överensstämmer med de uppställda målen i den nya kursplanen, vilket även svaren på vad behållningen med halkutbildningen i ett helhetsperspektiv gör. Både instruktörer och elever menade att behållningen handlade om att eleven blivit riskmedveten. Som ytterligare exempel på behållning nämnde eleverna att de fått lära sig en del färdigheter vilket ansågs bra då de även ska lära sig en del sådana. De elever som hade besökt säkerhetshallar har angett dessa besök som den största behållningen eftersom de fick information om bilbälte och vinterdäck som de inte visste innan. Förmodligen är detta information som man inte får någon annanstans.

Inga speciellt anmärkningsvärda förslag till förändring av halkutbildningen kom fram vid intervjuerna. Det vanligaste svaret, i båda grupperna, handlade om mer tid vilket även efterfrågades vid mätningen -96. Vid förmätningen uppgav man dock att man ville ha mer tid för att hinna träna mer medan det nu även handlade om mer tid för att hinna sitta ned och reflektera över vad det innebär att köra på halt väglag, vilket borde ses som positivt.

8 Diskussion

Det första syftet med studien var att beskriva utvecklingsprocessen med att ta fram en ny kursplan för halkutbildningen i Sverige. Resultaten visar att de inblandade parterna i stort sett är nöjda, både med själva arbetet att ta fram kursplanen och kursplanen i sig.

Det forskningsprogram som VTI avslutade 1994 (Gregersen & Strandberg, 1994) pekade ut ett antal utvecklingslinjer (se avsnitt 1.2) som man i efterhand kan se till stor del har beaktats i kursplanen. Exempel på det är att kursplanen har en tonvikt på riskmedvetenhet, förespråkar ett förutseende körsätt, att eleven ska inse sin egna begränsade förmåga och naturlagarnas inverkan. Utvecklingsintervjuerna som gjordes vid varje besök i föreliggande utvärdering visar att både utbildningschefer och instruktörer i allt högre utsträckning har gett uttryck för ett tänkande som ligger i linje med den nya kursplanens intentioner. Ju längre tid som gått sedan den nya kursplanen infördes desto mer har de talat om insikter istället för om färdigheter. Exempelvis talar man vid det sista intervjutillfället om vikten av riskmedvetenhet, svårigheter att köra på halka och hastighetens betydelse.

I kursplanen har man gjort föreskrifterna målorienterade, där varje bana har ansvar att utifrån sina egna förutsättningar nå de uppställda målen. I utvecklingsintervjuerna visas att utbildningscheferna över tid blivit mer positiva till denna större frihetsgrad, dvs. möjligheten att själva utforma sin utbildning för att uppnå målen. I början fanns en oro för att den nya kursplanen skulle leda till allt för stora olikheter på banor runt om i landet. Nu ses det istället som en fördel att man kan finna de bästa lösningarna för den egna banan och detta ligger i linje med tankarna bakom utformandet av den nya kursplanen. I forskningsprogrammet angavs även att instruktörer bör få ökade möjligheter till fortbildning vilket resulterat i att både utbildningschefer, instruktörer och tillsynspersonal har fått gemensam fortbildning. Att tillsynspersonalen numera också genomgått utbildning kan vara en förklaring till att både instruktörer och utbildningschefer blev mer positiva till tillsynspersonalen vid de sista utvecklingsintervjuerna. Det är rimligt att anta att halkpersonalen p.g.a. tillsynspersonalens genomgångna utbildning numera upplever dem som mer kunniga än tidigare. Detta skulle kunna leda till att deras gemensamma möten och diskussioner sker på mer lika villkor än tidigare, då alla inblandade parter nu har en gemensam grund att stå på. Det har också bedömts som positivt att Vägverket låtit göra en utvärdering (föreliggande rapport) som det föreslogs i forskningsprogrammet.

Samtliga inblandad parter i utvecklingsprocessen sa i intervjuerna att de har fått göra avkall på en eller flera frågor, men att det har varit acceptabelt eftersom det är spelets regler. Frågan är vad konsekvenserna av en del av dessa beslut blir. Trafikskolornas organisationer (STR och TR) fick inte igenom ett obligatoriskt manöverprov men det kan göras frivilligt på de banor som så önskar. Denna fråga togs inte upp till diskussion under utvecklingsintervjuerna vid besöken på halkbanorna. Ser man till genomgången av halkbanornas undervisningsplaner är det endast två av halkbanorna som har manöverprov innan halkutbildningen. Detta tyder på att behovet av ett manöverprov innan halkutbildningen inte anses så stort bland utbildningscheferna på de olika banorna, att man utnyttjat möjligheten att införa det.

Däremot är det många som under utvecklingsintervjuerna diskuterar beslutet om antalet gånger som en lärare måste undervisa per år för att ha behörighet att undervisa. Beslutet blev minst 10 gånger per år vilket för många upplevs som för

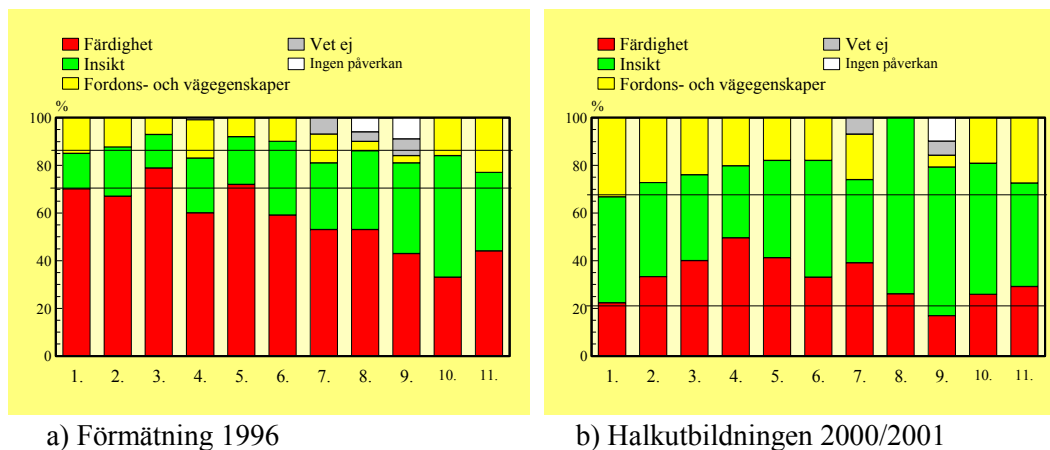
få gånger, speciellt bland de som är fast personal och därmed undervisar varje dag. Det är uttalat att kvalitén på utbildningen ska höjas och att instruktörerna ska ha en spetskompetens och om man med det menar att instruktörerna ska vara experter inom sitt område så är frågan om det räcker med att undervisa 10 gånger per år jämfört med de som undervisar varje dag. Dessutom sägs det inget om spridningen av dessa 10 dagar över året. I ett extremfall (men fullt möjligt) kan en instruktör vara på halkbanan 10 dagar i sträck och sedan låta det gå ett år innan nästa tillfälle och frågan är vilka konsekvenserna av detta blir. Som nämndes i observationsstudien kunde det speciellt vid de första mättillfällena finnas ganska stora skillnader i det budskap som olika instruktörer på samma bana förmedlade till eleverna. En orsak kan naturligtvis vara att det tog en viss tid att ställa om sig till det nya sättet att arbeta. Det är dock rimligt att anta att instruktörernas budskap på en och samma bana får en högre överensstämmelse om de undervisar regelbundet (oberoende om de är fast personal eller inte), speciellt med tanke på att det inte bara är budskapet som ska sitta utan även t.ex. att få tekniken att fungera. I utvecklingsintervjuerna menar dessutom de flesta utbildningscheferna och instruktörerna vid de första mätningarna att lärarna skall förmedla information till eleven, medan de vid det sista tillfället framför allt talar om att lärarens roll är att lotsa eleven genom utbildningen och att eleven med stöd av läraren själv skall dra slutsatser. Det verkar med andra ord som man funnit ett nytt sätt att förmedla det man vill till eleverna. Detta nya sätt att undervisa kan inte vara lätt att ställa om sig till om man inte gör det regelbundet, speciellt med tanke på att denna pedagogik skiljer sig från hur man traditionellt har undervisat på halkutbildningen.

Det är intressant att man har provat ett nytt sätt att skriva föreskrifter på med uttalade utbildningsmål dit vägen är fri till skillnad mot det gamla där instruktören visste exakt vad han skulle låta eleven göra i undervisningen. Frågan är bara hur instruktören vet att eleven har nått de uppsatta utbildningsmålen. Hur vet man att en person har kommit till insikt om något? Speciellt problematiskt måste det vara i de fall där man inte har en regelbunden direkt dialog med den enskilde eleven och genom frågor vet hur de resonerar. Flera halkbanor verkar dock själva ha börjat fundera kring detta problem. Exempelvis har man på vissa håll börjat utprova kortare enkäter som eleverna får fylla i före och efter att de genomgått sin halkutbildning. Målet är att kunna mäta om eleverna tillgodogjort sig det budskap som man vill förmedla på banan, dvs. om de har förstått och dragit rätt slutsatser. Allt fler banor arbetar även med frågor som man tar upp till diskussion under avslutningspasset för att se om eleverna förstått budskapet. Ytterligare exempel är att banor som tidigare haft envägskommunikation under de praktiska övningarna ändrat om till tvåvägskommunikation. Det är rimligt att anta att det är lättare för instruktörerna att få en bild av om eleverna förstått budskapet om de inte bara behöver utgå från hur eleverna kör, utan också via en dialog får tillfälle att höra hur de faktiskt resonerar kring sitt körbeteende. I Finland har man visat på positiva resultat vid införandet av mer tid för diskussion och reflektion i samband med de praktiska halkövningarna, vilket också pekar på vikten av en dialog i samband med att budskapet förmedlas och tas emot av eleverna. (se t.ex. Hatakka, 2000)

Instruktörer och utbildningschefer gav vid de sista utvecklingsintervjuerna ett mer samlat uttryck för hur de skulle vilja att organiseringen av halkutbildningen skulle se ut framöver. De förespråkade två steg i halkutbildningen där eleven skulle komma till halkbanan dels i början av sin körkortsutbildning, dels i slutet. Dessa tankegångar stämmer väl överens med de diskussioner som fördes under ut-

vecklingsarbetet med framtagandet av den nya kursplanen. Beroende på hur det går med en eventuell framtida stegvis körkortsutbildning i Sverige så kan dessa synpunkter visa att det kan vara aktuellt att återigen ta upp en diskussion om fördelarna med att genomföra sin halkutbildning vid två tillfällen istället för ett.

Det andra syftet med studien var att utvärdera den nya kursplanen i termer av hur utbildningsinnehåll, budskap och genomförande förändrats. Figur 15b visar en överskådlig bild av hur detta ser ut utifrån de tre kategorierna färdighet, insikt och fordons- och vägegenskaper. Figur 15a visar hur halkutbildningen såg ut vid förmätningen 1996 för att ge en bild av hur halkutbildningen har förändrats efter den nya kursplanens införande.



Figur 15 a och b De tre kategorierna färdighet, insikt och fordons- och vägegenskapers fördelning i hela undersökningen från kursplan till elev. Resultat från dels förmätningen 1996, dels från det sista mättillfället i föreliggande utvärdering. (se nedan för förklaring av siffrorna)

Siffrorna i figuren står för:

1. Kursplanens syften/mål
2. Undervisningsplanernas syften/mål
3. Vad instruktörerna säger att syftet med de olika övningarna är
4. Vad eleverna säger att syftet med de olika övningarna är
5. Vad instruktörerna förmedlar till eleverna ute på banan
6. Vad instruktörerna uppfattar att eleverna lär sig av de olika övningarna
7. Vad eleverna säger att de lärt sig av de olika övningarna
8. Instruktörernas uppfattning om hur elevens bilkörning kommer att påverkas av de olika övningarna
9. Elevernas uppfattning om hur deras bilkörning kommer att påverkas av de olika övningarna
10. Instruktörernas uppfattning om hur kursinnehållet som helhet fördelar sig på de tre kategorierna
11. Elevernas uppfattning om hur kursinnehållet som helhet fördelar sig på de tre kategorierna

Figur 15b visar att kursplanen till största delen handlar om insikt men att så inte är fallet över alla de andra punkterna. Den "idealiska" bilden skulle ha samma fördelning över samtliga punkter som nummer 1, dvs. kursplanen, eftersom den defi-

nierar vad som skall åstadkommas. Det finns tre punkter där analysen inte visar på mer insikt än färdighet. Dessa punkter rör vad instruktörerna respektive eleverna angett på frågan om vad syftet med övningarna är (punkt 3 och 4) och vad eleverna ansett att de lärt sig av övningarna (punkt 7). Kan detta tyda på att det nya budskapet trots allt inte nått fullt ut till eleverna eller kan det bero på någonting annat? De som arbetar med halkutbildningen är i regel på det klara med att det i huvudsak är ett insiktsbudskap som gäller (punkt 6, 8 och 10, undantaget är punkt 3) medan de inte riktigt lyckas förmedla detta till eleverna (punkt 5) i lika hög grad. Resultaten visar dock att oberoende av vilken punkt det gäller så har insiktsuppfattningar ökat – vid en jämförelse med förmätningen, figur 15a – på bekostnad av färdighetsuppfattningar. Man kan därmed konstatera att samtliga punkter utvecklats i en riktning som överensstämmer med den nya kursplanen i så mycket att insiktsinslagen skall prioriteras på bekostnad av färdighetsinslagen, även om man på alla områden ännu inte kommit ända fram.

Det kan tyckas konstigt att eleverna till största delen uppfattar syftet med övningarna och de lärdomar de drar av dessa som färdighetsinriktade, samtidigt som de anser att deras bilkörning kommer att påverkas av insikter efter genomgångna övningar (punkt 9) och att de vid en helhetsbedömning av kursinnehållet (punkt 11) anger att det till största delen består av insikter. En förklaring till detta kan vara att de praktiska övningarna på halkbanorna fortfarande i hög utsträckning är desamma som vid förmätningen. Detta skulle kunna tyda på att det inte är tillräckligt att enbart byta pedagogik, utan att det dessutom behövs ytterligare utveckling av nya övningar. Detta skulle även kunna underlätta för instruktörerna att inte lika lätt falla in i gammalt prat till en gammal övning. Å andra sidan kan man hävda att det trots allt fungerar tämligen bra om man anser att påverkan på elevernas bilkörning (punkt 9) och deras helhetsbedömning av halkutbildningen (punkt 11) är de viktigaste punkterna i analysen. Analyserna av dessa punkter visar ju på övervägande insiktsinslag och det är nog inte rimligt att anta att fördelningen skall vara densamma hela vägen i de olika stegen. Tidigare undersökningar har också visat att det sällan är en perfekt överensstämmelse mellan det man vill förmedla och det som eleverna faktiskt uppfattar över alla steg som en utbildningsprocess innefattar (se t.ex. Katila m.fl., 1996). Fördelningen till de tre kategorierna är väldigt lik om man ser till analysen av kursplanen (punkt 1) och hur eleverna uppfattar helheten med halkutbildningen (punkt 11). Detta visar att det finns en tämligen god överensstämmelse mellan vad som står i den nya kursplanen och hur eleverna uppfattar halkutbildningsdagen som helhet.

Analysen visar även att kategorin fordons- och vägegenskaper fått ökad betydelse i den nya kursplanen. Detta har också slagit igenom vid de olika analyserna, men inte i lika hög utsträckning som i kursplanen. Eleverna verkar dock vid en helhetsbedömning av halkutbildningen ansett sig ha fått ungefär så mycket kunskaper kring denna kategori som anges i kursplanen.

Man kan sammanfattningsvis konstatera att mycket har hänt sedan förmätningen 1996. Fördelningen mellan de tre kategorierna har ändrats från mycket färdighet till mycket insikt och till en jämnare fördelning mellan de tre kategorierna. Halkutbildningen har gått från att mest ha handlat om färdighet till att mest handla om insikt precis som ambitionerna har varit. Man har inte kommit ända fram ännu, men det är en process som tar tid och utvärderingen visar att nyheter och förändringar fortfarande sker på de olika halkbanorna runt om i landet. Sedan kan man ju alltid diskutera om det är optimalt att inriktningen gått så mycket åt insikt. Det är inte alldeles säkert om man exempelvis ser till två nyligen utvärderade

projekt (Nolén m.fl., 2001 och Nólén & Nyberg, 2001). I den sistnämnda rapporten förs en diskussion om begreppen färdighet och insikt, där författarna bl.a. menar att begreppen kan vara dels överlappande, dels spänna över flera dimensioner samtidigt. Resultaten från studien ger upphov till frågan om det är tillräckligt att enbart förändra inställning och motivation genom insiktsskapande övningar för att faktiskt påverka ett körbeteende. Studien visar vidare att färdighetsträning ger tendenser till beteendeförändringar, om än i önskad riktning. Författarna frågar sig därför om en framtida insiktsutbildning kanske skulle inriktas mot att träna färdigheter att undvika kritiska situationer. Utmaningen, menar de, är hur en sådan utbildning skulle utformas utan att ”oönskade” beteendeförändringar uppstår. Flera halkbanor arbetar redan nu med övningstekniker som påminner om detta tankesätt. Exempelvis att eleven genom att hålla en låg hastighet märker att körningen går problemfritt. Ett ytterligare utvecklande av övningar med denna ”InsiktsFärdighets” inriktning vore därför fruktbart. Dock krävs det också effektstudier kopplat till detta för att utröna om beteendeförändringarna blir de man eftersträvar.

8.1 Säkerhetshallar

Resultaten visar att det är flera TÖP-banor som har byggt säkerhetshallar sedan den nya kursplanen kom och fler verkar vara på gång. Detta kan vara ett kreativt utslag av att banorna får nå de uppställda målen på sitt eget sätt där nya metoder är tillåtna att använda. Mycket av innehållet och informationen som ges i säkerhetshallarna är bra och nyttigt för eleven och de intervjuade eleverna i denna rapport uttalar att de har uppskattat besöken. De menar att innehållet består av information som de inte får någon annanstans under sin körkortsutbildning. Dessa resultat stämmer väl överens med de som framkom i en tidigare intervjuundersökning av elever som besökt en säkerhetshall vid Stora Holms trafikövningsplats (Nyberg & Engström, 1999). Grundat på elevernas kommentarer bör man dock fundera på vilken typ av information det är man ska ge i säkerhetshallen. Som det ser ut nu så har teorin, både introduktion och avslutning, blivit mer gedigen i sitt omfång samtidigt som säkerhetshallarna har kommit till på vissa TÖP-banor. Risken finns därför att eleven får för mycket information på kort tid. Det är t.ex. rimligt att säkerhetshallarna skulle fylla en ännu bättre funktion om halkutbildningen bestod av två steg som många inblandade parter också förespråkade. Detta skulle göra att eleverna fick tid att smälta informationen och man kunde dessutom dela upp den på två tillfällen för att undvika för mycket ”korvstopppning”. Dessutom innehåller många av dagens moment i säkerhetshallarna inslag som inte direkt går att hänföra till målen i den nuvarande kursplanen. Som det ser ut nu ligger mycket av den information som förmedlas i säkerhetshallarna någonstans mellan intentionen med den nuvarande kursplanen och STEFUS-förslaget (se t.ex. Vägverket 2000). En utvärdering av säkerhetshallars effekter och en genomgång om vad det viktigaste är att förmedla vid dessa besök vore därför önskvärt.

8.2 Metoddiskussion

Processbeskrivningen har gjorts i efterhand med utgångspunkt i diverse olika officiella dokument och olika personers minnen och anteckningar. Det var inte helt enkelt att göra en processbeskrivning eftersom författarna inte personligen var med under processens gång. Det är alltid en svårighet att ta del av andras anteckningar, då de sällan blir så fullständiga som man tror. Därför kan det rekommenderas

deras att den som ska analysera och skriva en processbeskrivning deltar aktivt i processen när den pågår, åtminstone som observatör.

Att de presenterade resultaten är generaliserbara för samtliga halkbanor i Sverige vore att säga för mycket av ett flertal anledningar. De flesta studier i rapporten bygger på kvalitativa data från ett urval av banor där dessutom ett urval av instruktörer och elever gjorts på plats vid de olika besöken. Banorna valdes inte ut slumpmässigt, utan ambitionen var att få med banor dels med olika storlek, dels från olika organisationer. De instruktörer och elever som följdes vid de olika besöken blev de som för dagen hade eller genomgick de övningspass som genomfördes vid våra besök. Det som framkommit vid intervjuer och observationer kan därför inte generaliseras till alla halkbanor i Sverige eller till respektive organisation.

Resultatet kan dock sägas ge en bra bild över hur den nya kursplanen tagits emot och fungerat ute på halkbanorna. För det första har mätningarna genomförts vid flera tillfällen och under strukturerade former. För det andra har samma tillvägagångssätt använts som vid förmätningen, vilket har gjort nuvarande resultat jämförbara med de gamla. I utvärderingen har samma tre kategorier använts som i förmätningen 1996, dvs. färdighet, insikt och fordons- och vägegenskaper. Det konstaterades redan vid avrapporteringen av förmätningen att de inte var fullständiga och har sina brister. Poängen med föreliggande utvärdering var att kunna jämföra med resultatet från 1996, vilket är skälet till att samma kategorier trots allt använts. I denna utvärdering har vi dock valt att bara använda de tre huvudkategorierna och inte delat upp dessa i sex delar som vid förmätningen. Detta gjordes för att resultaten skulle bli mer lättförståeliga och greppbara. Detta tillvägagångssätt har också underlättat analysarbetet när data klassificerats till de tre kategorierna.

För det tredje har det under resans gång blivit tydligare vad begreppen färdighet och insikt innebär hos alla inblandade parter. Detta innebär att den diskrepans som fanns vid förmätningen då det gällde begreppens innebörd blivit mindre mellan praktikerna och forskarna. Dels har praktikerna genomgått utbildning och fått mer kunskap om dessa begrepp och dessutom mer aktivt än tidigare använt dem i sin dagliga undervisning, dels har forskarna genom att följa praktikernas undervisning fått en större förståelse av de nyanser som används när budskapet förmedlas till eleverna på banorna. Detta har inneburit att man vid insamlingen av data till denna utvärdering talat om samma saker vid diskussioner och intervjuer, vilket i sin tur har underlättat analysarbetet. För det fjärde valdes banorna till utvärderingen för att få en så stor spridning som möjligt av olika typer av banor. Detta bör ha gjort att åtminstone en del av den eventuella variation som kan finnas mellan olika banor har täckts in. Slutligen, Berglund och Wennberg (2001) har nyligen publicerat en enkätstudie som besvarats av 20 banchefer och 43 instruktörer vid svenska halkbanor. Resultaten i studien överensstämmer i mycket hög utsträckning med den bild som beskrivits i föreliggande rapport vad gäller hur den nya kursplanen tagits emot och fungerar ute vid banorna.

9 Slutsatser

- De inblandade parterna vid framtagandet av den nya kursplanen är i det stora hela nöjda med arbetet som ledde fram till den nya kursplanen och kursplanen i sig. Detta trots att alla parter fått göra avkall på vissa av sina önskemål.
- Utvecklingsintervjuerna visar att utbildningschefer och instruktörer över tid blivit mer positiva till det nya sättet att arbeta och att detta nya sätt upplevs som stimulerande och ger större frihet att utforma den egna utbildningen.
- Analyserna visar att målet med den nya kursplanen – att fokusera på insikt istället för färdighet – har fått genomslag i alla steg från kursplan via undervisningsplaner till instruktörer och till hur eleven uppfattar kursinnehållet i halkutbildningen som helhet. Det är dock fortfarande, som vid förmätningen 1996, stor variation i hur mycket insikt som upplevs i de olika stegen.
- Det är möjligt att det inte går att ha samma fördelning till de tre kategorierna färdighet, insikt och fordons- och vägegenskaper i alla steg, men utvärderingen visar att halkbanorna själva kommer med nya idéer om hur de ska få fram sitt budskap på bästa sätt. Exempel på detta är att nya övningar tagits fram, även om det fortfarande finns mycket att göra i detta avseende. Ett annat exempel är att allt fler talar om vikten av att en dialog förs med eleverna under utbildningen.
- Viktiga frågor att ta med sig för framtida diskussioner är bl.a. om halkutbildningen bör genomföras i två steg istället för ett som det är idag, antalet gånger en halklärare minst måste undervisa per år för att vara behörig och säkerhetshallars roll i halkutbildningen.
- I framtiden bör även effektutvärderingar av halkutbildningen genomföras. Detta talades det om redan i KK2000-utredningen för 10 år sedan, men ingenting har hänt. Det är dock viktigt att fundera över vilka effektmått som i sådana fall skulle vara lämpliga. Olyckor är ett trubbigt effektmått och får inte vara det enda effektmått som används vid en eventuell effektutvärdering. Andra möjliga effektmått är t.ex. att mäta halkutbildningens effekter på körbeteende och överskattning av den egna körförmågan.

10 Referenser

- Berglund, B & Wennberg, B: **Bancheferers respektive lärares åsikter om den nya kursplanen för halkutbildning.** Örebro universitet. Utbildningsledarutbildning för trafiklärare 00/01. Projektarbete. Örebro. 2001.
- Engström, I: **Halkutbildningen – vad innehåller den?** VTI rapport 410. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1996.
- Glad, A: **Fase 2 i foreopplaeringen. Effekt på ulykkesrisikoen.** Rapport 0015/1988. Transportøkonomisk Institutt. Oslo. 1988.
- Gregersen, NP: **Ungdomars bilkörning.** VTI rapport 409. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1996.
- Gregersen, NP & Strandberg, L: **Utbildning mot halkolyckor, ett forsknings- och utvecklingsprogram. Sammandrag.** VTI Notat 54-94. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1994.
- Hatakka, M: **Description of post licensing measures in Finland.** In Bartl, G.: DAN-Report. Results of EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers. Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV). Vienna. 2000
- Katila, A & Keskinen, E & Hatakka, M: **Conflicting goals of skid training.** Accident Analysis and Prevention, Vol. 28, No. 6, 785-789, 1996.
- Lund, A & Williams, A: **A review of the literature evaluating the Defensive Driving Course.** Accident Analysis and Prevention. No. 17. Pp. 449–460. 1985.
- NTF: **Utbildning mot halkolyckor. Ett forsknings- och utvecklingsprogram.** NTF-STUDIER 2-1989. Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande. Stockholm. 1989.
- Nolén, S & Nyberg, A: **En experimentell studie av två utbildningsstrategiers inverkan på unga förarens bilkörning.** VTI rapport 463. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 2001.
- Nolén, S & Engström, I & Folkesson, K & Jonsson, A & Meyer, B & Nygård, B: **Pilot – Vidareutbildning av unga bilförare. Slutrapport.** Manus till VTI-rapport 457. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 2001.
- Nyberg, A & Engström, I: **”Insikten” – en utvärdering. En intervjuundersökning om körkortselevens upplevelse av utbildningskonceptet ”Insikten” på Stora Holms Trafikövningsplats.** VTI rapport 443. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1999.
- Statens offentliga utredningar: **Säkrare förare. Slutbetänkande av kommittén KÖRKORT 2000.** SOU 1991:39. Kommunikationsdepartementet Stockholm. 1991.
- Trafiksäkerhetsverket: **Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om förarutbildning som avser körning på halt underlag.** TSVFS 1986:60. Trafiksäkerhetsverket Borlänge. 1986.
- Vägverket: **Mötesanteckningar. Lägesrapport 1 från projektarbetet.** Vägverket Borlänge. 1994.
- Vägverket: **En ny kursplan för halkutbildning. Utvecklingsförslag och kvalitetssäkringsåtgärder. Projektrapport Sektion Trafikant 14 maj 1996.** Vägverket Borlänge. 1996.
- Vägverket: **Vägverkets föreskrifter om förarutbildning i körning på halt underlag m.m.** VVFS 1999:23. Vägverket Borlänge. 1999a.

Vägverket: **Vägverkets föreskrifter om ändring i föreskrifterna (VVFS 1996:168) om kursplaner, behörighet B.** VVFS 1999:24. Vägverket Borlänge.1999b.

Vägverket: **Graduated Driver Education – a way to better road safety for novice drivers.** Publikation 2000:77E. Vägverket Borlänge. 2000.

Kursplan

8. Körning under särskilda förhållanden

8.3 Halt underlag

8.3.1 Uppträdande

Efter utbildningen skall eleven kunna

- utföra igångsättning och acceleration på halt underlag och därvid anpassa växel och gaspådrag för minimalt ”hjulspinn”
- utföra bromsning på såväl strävt som halt underlag från dels 40 km/h och dels 60 km/h till stillastående på kortast möjliga sträcka och med hjälp av utmärkta meteruppgifter ange bromssträckans längd
- utföra hård bromsning från cirka 60 km/h på underlag med olika friktion för vänster respektive höger hjulpar och vid kursavvikelse anpassa bromsningen så att rätt färdriktning återtas
- utföra hård bromsning från 60 km/h på halt underlag med åtföljande undanmanöver förbi hinder
- tillämpa lämplig teknik för att häva sladd vid körning genom kurva på halt underlag

8.3.2 Riskmedvetande

Efter utbildningen skall eleven kunna

- välja rätt hastighet med hänsyn till:
 - väggrepp
 - vägbredd och sträckning
 - bilens däckutrustning
 - trafiken
- placera bilen med hänsyn till:
 - andra fordon
 - väggrepp (spårval)
 - iskanter
 - vattenfyllda slitspår

8.3.3 Mörker

Efter utbildningen skall eleven kunna

- behärska de speciella krav som körning i halt väglag medför
- vara förutseende och ha beredskap för plötsligt uppdykande faror, t.ex. sladdande fordon

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 april 1989, då föreskrifterna (TSVFS 1986:79) om kursplaner, behörighet B, skall upphöra att gälla.

LARS EGGERTZ

Per-Inge Ericsson
(Körkortsbyrån)

Utdrag ur:



Vägverkets författningssamling

VVFS 1999:23

Vägverkets föreskrifter om förarutbildning i körning på halt underlag m m;

Utkom från trycket
den 9 juni 1999
Allmänna råd markerats
med indragen text

beslutade den 21 maj 1999.

Vägverket föreskriver med stöd av 8 kap. 4, 6 och 12 §§ körkortsförordningen (1998:980) följande.

4 kap. Kursplan Allmänt

1 § Utbildningen skall huvudsakligen belysa dels svårigheterna med körning på halt underlag och dels möjligheterna att undvika de risker som är förknippade med sådan körning. De färdighetsinriktade inslagen skall begränsas och riskerna med överskattning som en följd av utbildningen skall fortlöpande belysas.

Huvudmål

2 § Eleven skall efter genomgången utbildning ha fått ökad förståelse för betydelsen av att undvika risker och ha givits möjligheter till en realistisk värdering av sin körförmåga.

Delmål 1 – Självkännedom

3 § Efter genomgången utbildning skall eleven ha

- upplevt och fått ökad förståelse för sina begränsade möjligheter att klara av en uppkommen krissituation,
- upplevt konsekvenserna av att överskatta sin prestationsförmåga.

Delmål 2 – Säkerhetsmarginaler

- 4 § Efter genomgången utbildning skall eleven ha
- ökat sin värdering av betydelsen av att undvika risker,
 - upplevt hur valet av hastighet påverkar olika situationers svårighetsgrad,
 - upplevt sambandet mellan hastighet och kraschfart,
 - upplevt svårigheterna att på ett säkert sätt kunna bedöma effekterna av olika väglag,
 - ökat sin förståelse för sambandet mellan erfarenhet och förmågan att bedöma risker,
 - diskuterat strategier om hur man undviker kritiska situationer.

Delmål 3 – Fordonsdynamik

- 5 § Efter genomgången utbildning skall eleven ha
- upplevt och ökat sin kunskap om däckens inverkan på säkerheten vid olika väglag,
 - upplevt och ökat sin kunskap om begreppen styrbarhet och stabilitet,
 - diskuterat olika drivsystem och dess inverkan på köregenskaperna.

Delmål 4 – Körteknik

- 6 § Efter genomgången utbildning skall eleven ha
- upplevt och ökat sin kunskap om inbromsning med och utan ABS,
 - upplevt sambandet mellan körteknik och bilens uppträdande.