

**Sammendrag:**

# **Foreslåtte prosjekter for evaluering av etterutdanning for yrkessjåfører**

*TØI rapport 1181/2011*

*Forfattere: Beate Elvebakk, Thorkel Askildsen, Torkel Bjørnskau, Kåre Skollerud, Jørgen Aarhaug, Leif Chr. Lahn  
Oslo 2011 32 sider*

---

*Rapporten presenterer resultatene av et forprosjekt utført av TØI på oppdrag fra Vegdirektoratet. Prosjektets formål var å utvikle prosjektforslag for fremtidig evaluering av den nye etterutdanningen for yrkessjåfører. Rapporten er basert på litteraturstudier og intervjuer med aktører innen bransjen, og munner ut i en serie evalueringsforslag, innen fem forskjellige områder; henholdsvis strukturelt nivå, effekter i bedriftene, praksis i undervisningsinstitusjonene sjåførenes individuelle utbytte og kvantitative forbedringer. For eksempel foreslås studier av kursenes tilpasning til bedriftenes behov, av sjåførenes individuelle læringsutbytte, av undervisningspraksiser og av endringer i ulykkesstatistikk og i drivstofforbruk.*

Den nye yrkessjåføropplæringen tar utgangspunkt i Rådsdirektiv 2003/59/EF (yrkessjåførdirektivet) fastsatt av Samferdselsdepartementet. Direktivet trådte i kraft 10/9 2008 for persontransport og 10/9 2009 for godstransport. Direktivet omfatter obligatorisk grunnutdanning på henholdsvis 280/140 timer, og etterutdanning på 35 timer.

Formålet med forprosjektet som rapporteres i denne rapporten, er å vurdere hvilke typer forskningsprosjekter som må gjennomføres for å finne ut i hvilken grad intensjonen i opplæringen er realisert i obligatorisk etterutdanning av yrkessjåfører innen person- og godstransport. Forprosjektet skal gi oppdragsgiver grunnlag for å anbefale forskningsprosjekter som kan avgjøre om yrkessjåførenes kompetanse er blitt forbedret, særlig med henblikk på trafiksikkerhet, HMS og miljø. I tillegg ønsker Vegdirektoratet også at prosjektene skal kartlegge sjåførenes egen oppfatning av yrkessjåførutdanningen.

Forprosjektet har metodologisk bestått av en kombinasjon av dokumentstudier og eksplorerende intervjuer med relevante aktører for å identifisere områder der videre studier vil være fruktbare, og kunne påpeke forbedringspotensial.

Rapporten gir en oversikt over relevant forskning på feltet føreropplæring generelt, og føreropplæring blant profesjonelle sjåfører spesielt. I tillegg gjengis funn fra intervjuer med aktører innenfor henholdsvis gods- og persontransportbransjen. Avslutningsvis presenteres mulige prosjekter for evaluering av føreropplæringen.

## Funn fra litteratur og intervjuer

Litteraturen om føreropplæring konkluderer hovedsakelig med at det er vanskelig å påvise sikkerhetseffekter av generell føreropplæring. Imidlertid indikerer to nyere nordiske studier at det fins slike effekter, og overføringsverdien av disse studiene kan være høyere enn for mange av de øvrige. Enkelte typer mer spesiell opplæring ser ut til å kunne ha effekter, dette gjelder for eksempel opplæring innen tretthetsmestring, defensiv kjøring, og håndtering av tidspress, samt opplegg som forbedrer sikkerhetskultur i organisasjonene.

De få internasjonale studiene som foreløpig er gjort av etterutdanning som hjemlet i EUs direktiv 2003/59 rapporterer at utdanningen har vært omdiskutert, at det er uklart hvorvidt den vil være samfunnsmessig lønnsom, og at den kan være en konkurransehindring for små transportfirmaer. Det åpnes for at utdanning kan forverre rekruttering til bransjen, men også for at utdanning kan gi sjåfører kompetansen som etterspørres i arbeidsmarkedet, heve sjåføryrkets anseelse i det lange løp, og bidra til at sjåfører blir lenger i bransjen gjennom at arbeidsforhold bedres. Det anbefales at undervisning er interaktiv og tar utgangspunkt i elevenes opplevde behov. Mer spesifikt anbefales at evalueringer finner sted noe tid etter at kursene er gjennomført.

Intervjuene fra godsbransjen viser at skepsisen i bransjen i utgangspunktet var stor, men at man har blitt mer positive etter at kurs er blitt gjennomført. Det eksisterer imidlertid bekymring for at kursene skal ha en negativ effekt på rekruttering, spesielt gjennom å forverre tilgang til reservesjåfører. Informantene understreker at det er viktig at kursene oppleves som relevante og praksisnære. Større foretak ser et potensial for besparinger, mens små bedrifter er mer opptatt av kostnadene kursene medfører.

Trafikkklærernes organisasjon tror kursene har et stort potensial for besparinger, både når det gjelder for eksempel sykefravær og drivstofforbruk, og dette blir til dels reflektert i bedriftene. Det anses imidlertid som viktig for å få gjennomført endringer at det også finner sted en oppfølging i bedriftene. De bedriftene som gjennomfører opplæringen internt, antar at dette vil gjøre kursene mer relevante. Generelt blir temaene sikring av last, velteulykker og økonomisk kjøring ansett som de mest sentrale. Betydningen av frie timer og informasjonsutveksling blir vektlagt av flere informanter, og det understrekes at undervisningen må ta hensyn til sjåfører med språkproblemer eller lese- og skrivevansker

Innenfor persontransport var bedriftsrepresentantene i hovedsak positive og både de og representanter for kjøreskolene rapporterer at sjåførenes skepsis hadde avtatt etter avholdt kurs. Bedriftene med egen undervisning fremhever utarbeidelsen av intern læreplan som en læringsprosess for bedriftene.

Imidlertid mener begge de intervjuede sjåførene fra persontransportbransjen at kursene har vært lite nyttige, og at undervisningen var lite kompetent. Disse sjåførene deltok på ekstern undervisning, noe som kan indikere at en sammenligning av ekstern og intern opplæring kan være nyttig. Bedriftene innen persontransport tror at utdanningen vil ha en positiv effekt gjennom redusert produksjonsavvik bl.a. ved å gi et nytt fokus på sikkerhet, økonomisk kjørestil og bedret helse blant sjåførene.

## Forslag til evalueringsprosjekter

På bakgrunn av funn fra dokumentstudier og intervjuer, foreslås evalueringsprosjekter innen fem forskjellige områder som kan ha relevans for vurderingen av etterutdanningen: *strukturelt nivå*, *effekter i bedriftene*, *praksis i undervisningsinstitusjonene*, *sjåførenes individuelle utbytte*, og *kvantitative forbedringer*.

Under hvert av disse områdene foreslås flere prosjekter, som kan dekke ulike aspekter ved temaene. I tillegg er det, der dette er mulig, satt opp evalueringsprosjekter av forskjellig omfang, og følgelig kostnad, og fordelene og ulempene ved de ulike fremgangsmåtene blir presentert. En del av prosjektene nedenfor vil også kunne kombineres, for å unngå slitasje på informantene.

På *strukturelt nivå* foreslås prosjekter som tar sikte på å finne henholdsvis kursenes tilpasning til bedriftenes behov, effekter på rekruttering til sjåføryrket, og risiko for at kursene fører til konkurransevridning i bransjen.

Innenfor temaet *effekter i bedriftene* foreslås en komparativ studie av bedrifter med ekstern og intern kursvirksomhet.

For å kartlegge *praksis i undervisningsinstitusjonene* foreslås henholdsvis en læreplananalyse og en studie av undervisningspraksiser.

For å skaffe innsikt i *sjåførenes individuelle utbytte av etterutdanningen* foreslås undersøkelser av sjåførenes erfaringer/tilfredshet, av teoretisk læringsutbytte og av praksisendringer.

Avslutningsvis foreslås å forsøke å måle *kvantitative forbedringer* som følger av etterutdanningen. Prosjektene som foreslås er henholdsvis en kvantitativ før- og etterundersøkelse av ulykkesstatistikk, en undersøkelse av selvrapporterte uhell og kontrollresultater, og en undersøkelse av sikkerhets-, helse- og miljøeffekter i samarbeid med store transportfirmaer.