

Sammendrag:

Obligatorisk etterutdanning for yrkessjåfører

TØI rapport 1467/2016

Forfattere: Beate Elhebakk, Tor-Olav Navestad, Leif Christian Labn, Per Andreas Langeland, Hanne Beate Sundfør
Oslo 2016 116 sider

Vi har gjort en studie av den obligatoriske etterutdanningen for yrkessjåfører gjennom dokumentstudier, spørreundersøkelser blant læresteder og elever, og fire case-studier. Funnene viser at etterutdanningen på mange måter er vellykket. Likevel er det fremdeles store grupper blant elevene som både rapporterer negative forventninger, og dårlig utbytte. Våre analyser viser at det å ha fulgt kurs innen persontransport og opplevelsen av et velorganisert kurs, i stor grad er forbundet med opplevd læringsutbytte og atferdsendringer i etterkant. Dette er derfor viktige variabler å studere for å gjøre kursene bedre i fremtiden.

Denne rapporten er en studie av den nye obligatoriske etterutdanningen av yrkessjåfører, beskrevet i forskrift 16. april 2008 nr. 362 *Forskrift om grunn- og etterutdanning for yrkessjåfører*.

Prosjektet har sett på hvordan etterutdanningen og undervisningen blir gjennomført i praksis ved læresteder som arrangerer etterutdanning, og det bli avslutningsvis gitt anbefalinger om hvilke undervisningspraksiser som synes å gi best effekt for sjåføren og arbeidsgiveren mht. måloppnåelse.

Direktivet er implementert gjennom yrkessjåførforskriften, som igjen er konkretisert i *Læreplan for yrkessjåførutdanningen*. På bakgrunn av læreplanen skal hvert enkelt lærested utarbeide en undervisningsplan som viser hvordan det innholdsmessige og pedagogiske opplegget i læreplanen skal følges opp.

På bakgrunn av denne vil undervisningspersonellet drive sin undervisning, og denne blir igjen fortolket av elevene, i siste instans gjennom daglig praksis i transportfirmaene. Forskningstemaet i prosjektet har derfor vært koblingen mellom mål, innhold, organisering av opplæring, undervisningsopplegg og dokumentasjon/vurdering.

Mål og metoder

Hovedformålene i prosjektet har vært å:

- 1) Undersøke hvordan etterutdanningen og undervisningen blir gjennomført i praksis ved læresteder som arrangerer etterutdanning.
- 2) Gi anbefalinger om hvilke undervisningspraksiser som synes å gi best effekt for sjåføren og arbeidsgiveren mht. måloppnåelse.

Prosjektet har benyttet en kombinasjon av kvalitative og kvantitative metoder: dokumentstudier av undervisningsplaner, to nettbaserte spørreundersøkelser, og fire case-studier.

- Læreplanstudien har studert variasjon mellom undervisningsplanene fra forskjellige læresteder, og mellom ulike typer av læresteder.
- Det ble gjennomført en nettbasert spørreundersøkelse som ble distribuert til samtlige opplæringssteder som hadde godkjenning for å gjennomføre etterutdanningen. Målet med denne var å få oversikt over samarbeidsrelasjoner, arbeidsmetoder, undervisningsplaner, ressursituasjon, undervisningspersonell, etc.
- Vi distribuerte også en nettbasert spørreundersøkelse til sjåfører som nylig hadde gjennomført etterutdanningskurset. Spørreundersøkelsen målte erfaringer med og utbytte av de ulike delene av kurset. Denne spørreundersøkelsen inneholdt i tillegg noen sentrale kunnskapsspørsmål for å måle læringsutbytte, og spørsmål om opplevelse av relevans for egen arbeidspraksis, tilfredshet med undervisningsopplegget og eventuelle endringer i egen kjørestil mht. sikkerhet og økonomi. Vi har gjennomført regresjonsanalyser på svarene fra spørreundersøkelsen blant sjåfører/elever for å vurdere hvilke forhold som forklarer variasjon blant respondentene på ulike variabler som måler respondentenes opplevde effekt av kursene.
- Det ble gjennomført fire case-studier av undervisningsopplegg, to av internt gjennomført undervisning, og to av undervisning ved ekstern leverandør.

Resultater

Læreplaner og undervisningsformer

Etterutdanningen består som grunnutdanningen av seks moduler. Modul 1, 2 og 3 er felles for person- og godstransport. Modul 4, 5 og 6 gjennomføres for enten person- eller godstransport.

Modul 1 Vegtransporten og samfunnet

Modul 2 Yrkessjåførens sikkerhet, helse og arbeidsmiljø

Modul 3 Kjøretøyteknikk og optimal bruk av tunge kjøretøy

Modul 4 Godstransportens vilkår/Persontransportens vilkår

Modul 5 Godstransport i praksis/Persontransport i praksis

Modul 6 Sikker atferd på veg

Læreplanstudien viser at det er relativt liten variasjon i hvordan undervisningsplanene utformes, men den påpeker også at dette delvis kan forklares ved at læreplanen åpner for en begrenset grad av variasjon. Målformuleringene i undervisningsplanene er stort sett hentet fra forskriftene og Statens vegvesens håndbøker, noe som også gjelder innholdet i modulene – selv de frie temaene går igjen i planene. Man finner størst spredning når det gjelder temaer som transportøkonomi/samfunn kontra vektlegging av planlegging kjøreoppdrag. Dette gjelder både gods- og persontransport. Det er ingen klar forskjell mellom selskap som har hovedtyngden av virksomheten i henholdsvis gods- og persontransport. Også de samme undervisningsmetoder og arbeidsformer går igjen i planene. Fordelingen av moduler på de ulike dagene følger gjerne «malen» men flere læresteder har valgt å ta inn tema fra Modul 3 siste halvdel av første dag. Den begrensede variasjonen mellom planer

når det gjelder temaer og undervisningsformer, gjør at det er vanskelig å forklare ulikt utbytte av kursene ved henvisning til forskjeller i undervisningsplanene.

Endringer i undervisningsplaner er stort sett begrunnet med pålegg, krav til godkjennelse og til dels mindre tekniske/personellmessige endringer i opplegget for Modul 6. Det virker dermed ikke som om lærestedene oppfatter undervisningsplanene som spesielt «levende», noe som var en intensjon.

De aller fleste lærestedene sa seg enige i utsagnet: «Statens vegvesens læreplan for etterutdanning av yrkessjåfører har et betydelig forbedringspotensial», noe som kan indikere at de ville verdsette større spillerom. De fleste lærestedene i surveyen mente imidlertid at det var godt samsvar mellom læreplanen og det faktiske undervisningsopplegget, men en del var enige i at de legger mer vekt på praktisk undervisning enn på å følge læreplanen. På åpne spørsmål om hvordan læreplan og etterutdanning kunne forbedres, var også den klart vanligste tilbakemeldingen fra lærestedene at de ønsket høyere grad av fleksibilitet, både når det gjaldt vektlegging av de ulike temaene og modulene, tidsmessig organisering av etterutdanningskurset, og muligheter for skreddersøm til enkeltgrupper. I case-studiene observerte vi også at det i de fleste tilfellene var noe sprik mellom den faktiske undervisningen og undervisningsopplegget slik det var beskrevet i institusjonens egen undervisningsplan, selv om undervisningen var i tråd med læreplanen. Disse avvikene var tilsynelatende enten motivert av forbedring i undervisningen, eller av praktisk tilpasning til situasjonen.

I undervisningsplanene er det imidlertid klare forskjeller når det gjelder hvordan læremiddel er beskrevet. Flere læresteder berører ikke denne siden ved opplegget mens andre har meget detaljerte henvisninger til kilder og støttemiddel. Det er lite bruk av IT-basert opplæring og fjernundervisning. Variasjonen i læremiddel skiller seg fra enkelte andre land som har implementert EU-direktivet og utarbeidet et obligatorisk kompendium eller lærebok for etterutdanningen. På åpent spørsmål i survey til læresteder, var det også flere som etterlyste læremidler eller oppgavehefter.

Det er ingen klare forskjeller i valg av innhold og arbeidsmåter når man sammenligner undervisningsplaner som er laget med støtte fra en ekstern leverandør av undervisningstjenester og dem som er utviklet i egen regi. Valg av undervisnings- og arbeidsmetoder er ganske sammenfallende for planer knyttet til godstrafikk, persontrafikk og for de kombinerte planene. Trafikkskolene legger gjennomgående noe mer vekt på den pedagogiske plattformen i utformingen av egen undervisningsplan, og benytter, i overensstemmelse med dette, også et noe bredere spekter av pedagogiske metoder og undervisningsformer. Dersom man ser på alle undervisningsplanene samlet, legges her mye vekt på to-veis kommunikasjon, elevaktivitet, bruk av elevenes erfaringer, involvering og inkludering samt gruppearbeid og kunnskapsdeling for å skape refleksjon. Survey hos lærestedene viste, i overensstemmelse med dette, at diskusjon og erfaringsutveksling var den mest utbredte undervisningsformen. Powerpoint-undervisning, gruppearbeid, videofremvisning, veiledning og demonstrasjon er også svært mye brukt i undervisningsplanene. Rollespill, elevbruk av PC, bedriftsbesøk og selvstudier er markant mindre utbredt. Læreplanstudien fant at de ulike undervisningsformene i relativt liten grad ble begrunnet, men en del kan føres tilbake til den pedagogiske plattformen i institusjonene og i læreplanen.

Case-studiene viser også at lærestedene har stort fokus på elevaktivitet, dialog og refleksjon, og at elevene kunne dermed påvirke innholdet i undervisningen. Mens

dette er i overenstemmelse med intensjonene, ble det også påpekt at denne formen kunne medføre at elevene fikk forskjellig utbytte av undervisningen, på grunn av eget aktivitetsnivå.

Transportbedriftene tilpasser i noe større grad innholdet i undervisningsplanene til de konkrete arbeidsoppgavene og utfordringene til egne ansatte, slik at opplegget blir mer skreddersydd til bedriftens behov. Dette ble også gjenspeilt i case-studiene, der vi ser at kurset til dels blir brukt aktivt som en ressurs av bedriftene for å spre bedriftsintern informasjon og forbedre kvaliteten på arbeidet.

Bruk av interne ressurser

Når det gjelder bruk av interne ressurser, ser vi av spørreundersøkelsen at det vanligvis står en større gruppe (gjennomsnittlig fire personer) bak undervisningsplanen, og at undervisningsansvarlig nesten alltid hadde vært en del av denne gruppen. Dersom man ser bort fra den praktiske kjøretreningen, var det gjennomsnittlige antallet personer som ble brukt i undervisningen fire. Undervisningsansvarlig var nesten alltid tilstede under deler av kurset, men i under halvparten av tilfellene tilstede gjennom hele kurset. I case-studiene fikk vi oppgitt at undervisningsansvarliges rolle kunne oppfattes som litt rigid definert, og at denne organiseringen ikke nødvendigvis gjenspeiler den som fins i praksis, der arbeidet er fordelt over en gruppe personer. Også gjennom åpne svar i spørreundersøkelsen til læresteder fikk vi oppgitt at undervisningsansvarlig i en del tilfeller blir en kunstig rolle, som ikke reflekterer den faktiske arbeidsdelingen hos lærestedet.

I snitt brukte lærestedene mer tid på forarbeide før kurs enn etterarbeid etter kurs. Det høyeste timetallet oppgitt for forarbeid var 70, mens det høyeste for etterarbeid var 20. Fire av fem læresteder oppga å bruke ti eller færre timer på forarbeidet. Dette kan også henge sammen med en tendens påpekt i læreplanstudien: kursevalueringene synes primært å fange opp deltakernes oppfatning av etterutdanningen og er lite rettet inn mot å «måle» læringsutbytte. Et større fokus på vurdering av elevprestasjoner og kvaliteten på opplegget kunne vært naturlig på bakgrunn av læreplanen. Gitt at utbytte i så liten grad måles, kan det være vanskelig å skape grunnlag for forbedringer av kurset. I spørreundersøkelsen rettet mot elever, sa et knapt flertall (52,4%) seg «helt enige» i at de hadde fått anledning til å fylle ut evalueringsskjema etter avsluttet kurs, mens ytterligere 16,7% var «litt enige». Dette kan også tyde på et forbedringspotensial når det gjelder å bruke erfaringer til videreutvikling av kurset. Det var imidlertid et fåtall av elevene (11,3%) som var helt eller litt enige de ville fått større utbytte av kurset dersom det hadde vært fulgt av en prøve. Også i case-studiene påpekte en del av elevene at det i prinsippet er mulig å følge kurset uten å få noe ut av det.

I følge undervisningsplanene bruker nesten alle transportbedrifter internt undervisningspersonell på Modul 1, Modul 3, Modul 4/5, og Modul 6 og samarbeid med eksterne (bedriftshelsetjeneste og brannvesen) på Modul 2. Trafikkskoler i tunge klasser synes å bruke mer egne ansatte enn trafikkskoler alle klasser/ opplæringskontorer eller andre tilbydere på opplæringsmarkedet. Modul 2 er imidlertid vanligvis satt ut til eksternt personell.

I alt 61 % av de som underviser i den praktiske kjøretreningen har bakgrunn som trafikklærer, mens 90 % hadde fagbrev og minst fem års erfaring som yrkessjåfør. 33 % hadde annen bakgrunn. I spørreundersøkelsen rettet mot læresteder fremkom også en del forslag om strengere kompetansekrav til instruktører i praktisk kjøring.

Elevenes erfaringer

Spørreundersøkelsen blant elevene viste at det er stor spredning i erfaringene til dem som har tatt etterutdanningen. En relativt stor gruppe har problemer med å se poenget med kurset, men det er også en betydelig gruppe som både opplever kurset som interessant og nyttig. I tillegg rapporterer relativt mange at de har fått nye kunnskaper, og en betydelig gruppe rapporterer endringer i kjøreatferd, selv om flertallet mener at etterutdanningen ikke har påvirket kjøremåten deres.

Et flertall av elevene (59,6%) var helt eller litt enige i at deres forventning var at kurset var bortkastet tid. 41,1% av respondentene var også helt eller litt enige i at de ikke hadde hatt noen forventninger til kurset. På den annen side ser vi også at mellom 45 og 60% i noen grad var enige i at de forventet å forbedre sine kunnskaper om hvert av de tre temaene økonomisk kjøring, lasting og lossing, og HMS.

Når det gjelder kursorganisering, ser vi at et overveldende flertall oppga at kurset var godt organisert. 82,7%, mens bare 8,9% av deltakerne var helt eller litt uenige i dette. Imidlertid var det større sprik på spørsmål om hvorvidt det var tydelig hvilke temaer som var mer eller mindre viktige: 23,2% var helt, og 33,9% litt enige i utsagnet, var 13,7 litt eller helt uenige, og en stor gruppe (29,2%) svarte «verken eller».

Rundt halvparten (47,6 %) var helt eller litt enige i at de andre deltakerne hadde en ganske lik arbeidshverdag som dem selv, mens 21,4% var helt eller litt uenige i dette, noe som kan indikere at det i mange tilfeller kan være en utfordring å skreddersy kurs slik at de er tilpasset den enkelte elevs arbeidshverdag.

Et flertall (56%) var helt enige i utsagnet om at de som underviste på kurset var kompetente, og ytterligere 23,2% var litt enige. Det er like fullt verd å merke seg at 11,9% var helt eller litt uenige i dette utsagnet, ettersom det er lite sannsynlig at de som opplever at dette er situasjonen, får et godt læringsutbytte av kurset.

Respondentene delte seg i spørsmålet om hvorvidt kurset hadde vært interessant: 26,2% var helt enige, mens 19% var helt uenige. Dersom vi slår sammen kategoriene «helt enig» og «litt enig» var imidlertid flertallet (54,8%) positivt innstilt. Et stort flertall (78%) var helt eller litt uenige i at kurset var vanskelig, mens bare 0,6% var helt enig i dette. Tilsvarende var et stort flertall (79,1%) var helt eller litt enige i at kurset besto av mye gjentakelser av ting de visste fra før, mens 13,1% var helt eller litt uenige i dette.

Respondentene ble også forelagt en del påstander om undervisningsformene på kurset. 22% av respondentene var helt enig i påstanden om at det var for mye forelesninger, og ytterligere 22% var litt enige. I overensstemmelse med dette, var det også relativt mange som ønsket mer bruk av bilder og video i undervisningen; her var 41,1% enten helt eller litt enige.

Den påstanden flest var uenige i, var at man fikk for lite tilbakemelding på den praktiske kjøringen. 40,5% var helt uenige i utsagnet, mens 22,6% var litt uenige, og bare 4,2% var helt enige i at dette var tilfelle. 32,1% var helt eller litt uenige i at det var for lite praktiske øvelser, og 53,6% uenige i at det var for mye erfaringsutveksling.

Læringsutbytte og måloppnåelse

De fleste av elevene (67,3%) rapporterte at de husket det de hadde lært på kurset, og et flertall (57,1%) mente de hadde lært ting som var nyttige i deres daglige arbeid. Det er imidlertid verd å merke seg at en stor gruppe (21,4%) var helt uenige i dette.

Omtrent halvparten (46,4 %) oppga også at kurset hadde vært mer praktisk nyttig enn de på forhånd hadde trodd. Også for dette utsagnet var det en relativt stor gruppe (21,4%) som var helt uenige

Når det gjaldt det konkrete læringsutbyttet, var det størst enighet som at kurset hadde gitt mer kunnskap om lover og forskrifter (63,1% helt eller litt enige). Over halvparten var også helt eller litt enige i at de hadde fått bedre kunnskaper om HMS, og at de trodde de ville gjøre en bedre jobb som skadestedsledere etter kurset.

Noen færre, men fremdeles en betydelig andel (henholdsvis 44,1% og 39,9%) var helt eller litt enige i at de var blitt bedre i sikker kjøring og at de hadde fått bedre teknisk kunnskap om tunge kjøretøy. For alle disse temaene gjaldt det imidlertid at relativt store undergrupper var helt uenige i at de hadde hatt et læringsutbytte.

Respondentene var mest uenige i at de hadde blitt bedre i riktig bruk av kjetting: 45,2% var helt eller litt uenige, og 28,6% var helt eller litt enige i dette.

Når det gjaldt endringer i kjøremåte, var det størst andel (39,9%) som var litt eller helt enige i at de hadde endret kjøremåte når det gjelder fartstilpasning og kjørestil, altså temaene som trenes på i den praktiske kjøringen i modul 6. Den laveste andelen av helt eller litt enige finner vi når det gjelder mørkekjøring (22,6%) og vinterkjøring (24,4%). Likevel er det betydelige andeler – over en femtedel – som mener de i noen grad har endret atferd. Disse tallene er selvfølgelig selvrapporterte, og det er ikke mulig, basert på dette materialet, å si om dette gjenspeiler faktiske atferdsendringer, eller om de eventuelle endringene medfører høyere sikkerhetsnivå. Imidlertid var det for alle temaene et flertall (dvs. over 50 %) som mente at de ikke hadde endret kjøremåte. Likevel er det betydelige andeler – over en femtedel – som mente de i noen grad har endret atferd.

Hele 40,5% oppga at kurset hadde medført en forbedring av arbeidskvaliteten deres, mens 25,6% hadde opplevd en forbedret selvtilitt på jobben.

Denne undersøkelsen har i begrenset grad kunnet vurdere måloppnåelse i form av kunnskapstilegnelse kvantitativt, utover den egenrapporterte forbedringen. Informasjon fra transportbedriftene studert i case-studiene indikerer at deltakelse på etterutdanningskurs medfører en viss forbedring av kjørestil, men vi har vært i stand til å få tallmateriale som bekrefter dette. Det synes også som om fokuset i bedriftene har vært mer på forbedringer med hensyn på økonomisk kjøring, enn på ulykkes- eller skadetall.

Elevundersøkelsen inneholdt også fire kunnskapsspørsmål (i form av ja/nei/vet ikke) om lastsikring, men siden vi ikke har noen kontrollgruppe, er det ikke mulig å si om kunnskapene er et resultat av gjennomført kurs. Totalt var det mellom 37,5 % og 76 % som svarte riktig på disse spørsmålene.

Faktorer som påvirker måloppnåelse

Det er statistisk signifikante forskjeller mellom ulike grupper av elever når det gjelder opplevd faglig utbytte av kurset. Dette ble målt gjennom en sammensatt indeks for opplevd faglig utbytte. Dersom man ser på bransjer, har persontransport den klart høyeste skåren på indeksen (34,9), mens distribusjonskjøring har lavest skåre (25,6). Forskjellene mellom gruppene er signifikant på 1 %-nivå. Fast ansatte har høyere score (30,4) enn selvstendig næringsdrivende (26,56). Forskjellene mellom gruppene er signifikant på 5 %-nivå. Sjåførene i mellomstore bedrifter (51-250 ansatte) har høyest skåre (33,12), mens de som jobber i de minste bedriftene (1-10) har lavest

(26,75). Sjåførene som har gått på kurs for persontransport har betydelig høyere skåre på indeksen for faglig utbytte enn de som har gått på kurs for godstransport (Henholdsvis 35,08 og 29,25). I tillegg har sjåførene som har deltatt på interne kurs høyere skåre (32,59) enn de som har deltatt på eksterne (28,41).

Vi har gjennomført regresjonsanalyser for å undersøke hva som påvirker opplevd faglig utbytte, endring i kjøremåte og økt kvalitet i arbeidet etter kursene. Vi ser at opplevd utbytte av kurset best kan forklares ved indeksen for god organisering av kurset. I tillegg bidro det å ha positive forventninger til læringsutbyttet av kurset til høyere opplevd utbytte.

Positive erfaringer med organiseringen av kursene var også den viktigste forklaringsvariabelen for selvrapporterte endringer i kjøremåte. Positive forventninger til kursene bidro ikke signifikant til endringer i kjøremåte etter kursene blant respondentene.

Lederinteresse bidrar også positivt til selvrapportert effekt på arbeidskvalitet.

Bulk, termotransport og persontransport hadde de mest positive erfaringene med organiseringen av kursene, mens tømmertransport skårer lavest på denne indeksen. De som hadde deltatt på interne kurs hadde bedre erfaringer med organiseringen av kursene enn de som hadde deltatt på eksterne kurs. Våre analyser av svar på rene kunnskapsspørsmål om lastsikring viser at de som har tatt kurs for godstransport – ikke overraskende – har bedre kunnskap om gods enn de som har tatt for persontransport. Imidlertid kan det se ut som om de som har tatt kombinert kurs kanskje har best kunnskap. Blant gruppen som har tatt kurs for godstransport, har de som har tatt interne kurs bedre kunnskap enn dem som har fulgt eksterne kurs, men forskjellen er ikke signifikant.

Anbefalinger

Funnene viser at etterutdanningen på mange måter er vellykket. Merk imidlertid at antallet besvarelser er begrenset, og at svarprosenten på undersøkelsen var lav, noe som øker faren for selvseleksjon.

Likevel er det fremdeles store grupper blant elevene som både rapporterer negative forventninger, og dårlig utbytte. Våre analyser viser at det å ha fulgt kurs innen persontransport og opplevelsen av et velorganisert kurs, i stor grad er forbundet med opplevd læringsutbytte og atferdsendringer i etterkant. Dette er derfor viktige variabler å studere for å gjøre kursene bedre i fremtiden. På bakgrunn av dette foreslår vi følgende fokus for vider arbeid med etterutdanningskursene:

- Se nærmere på forskjeller mellom bransjer når det gjelder utbytte av kurs

Dette bør undersøkes nærmere i fremtidig forskning: er det slik at kursene for persontransport i større grad gjøres relevante for deltakerne?

- Studer forskjeller mellom interne og eksterne kurs

Sjåførene som har deltatt på interne kurs rapporterer høyere faglig utbytte enn de som har deltatt på eksterne kurs. Dette kan indikere at kurs som i større grad skreddersys for målgruppen oppleves som mer lærerike.

- Konkretiser kartlegging av læringsutbytte

Gitt at en relativt stor andel av elevene opplever læringsutbyttet som begrenset, burde arbeidet med karlegging eller vurdering av læringsutbytte trolig konkretiseres, særlig i eksterne kurs.

- Fokus på selvstendig næringsdrivende

Selvstendig næringsdrivende sjåfører er mer negative til kurset og oppgir lavere faglig utbytte enn andre grupper. Dette kan delvis henge sammen med at disse i større grad opplever et økonomisk tap. Dette kan motvirkes ved f.eks. å tillate mer fleksibel gjennomføring av kurset. En annen tilnærming til problemet kan være å utvikle målrettede kurs for gruppen (f.eks. mot bransjer). Resultatene kan tyde på at en fruktbar tilnærming til problematikken kunne være å se på kurs rettet mot selvstendig næringsdrivende, og kurs rettet mot bedriftsansatte, som ganske forskjellige løp, som kan behandles separat.

- Se på forhold internt i bedrifter

Lederes holdning til kurset spiller en rolle for opplevd utbytte. En mulig innfallsvinkel for forbedring av kurset ville derfor være å skape bedre forståelse for betydningen av kurset blant dem som fungerer som ledere. I tillegg bidrar det å ha positive forventninger til læringsutbyttet av kurset, som også kan påvirkes av ledere, til høyere opplevd utbytte.

- Tiltak rettet mot instruktører/undervisere

Mens de fleste av elevene som besvarte spørreundersøkelsen mente at de som underviste på kursene var kompetente, var det også et mindretall som var uenig, noe som kan tyde på at opplærings- eller veiledningstiltak for undervisere kan ha en funksjon. En annen mulighet er å utvikle felles læremidler eller oppgavehefter for sentrale temaer, som kunne fungere som en form for «benchmarking» for både elever og undervisere når det gjelder forventet utbytte og praktisk måloppnåelse.

- Sats mer på konkrete temaer som oppleves relevante

Temaene førstehjelp og krisehåndtering og lastsikring ble trukket frem som nyttige i både spørreundersøkelser og case-studier. Fokus på disse temaene både i selve kursene og i informasjonen som spres om kursene vil derfor trolig kunne bidra til høyere forventninger og til bedre utbytte av kursene.

- Studer utbytte for fremmedspråklige sjåfører

Vi fikk mottok dessverre for få spørreskjemaer fra utenlandske sjåfører til å behandle denne gruppen særskilt. Imidlertid tyder case-studien på at man burde se nærmere på hvordan etterutdanningen fungerer for fremmedspråklige sjåfører. Den interaktive undervisningsformen som benyttes, kan gjøre at elever med språkproblemer får dårligere utbytte enn andre.

- Gjennomgå muligheter for andregangs kurs

Man vil i løpet av kort tid vil få deltakere på kursene som har vært gjennom det samme kurset tidligere. Dette kan skape særlige utfordringer, siden det er trolig at kurset da vil oppleves som mindre nyttig enn første gang det ble gjennomført.