

# Lärarperspektiv på riskutbildningen för motorcyklister

Författare: Georg Abadir Guirgis

Handledare: Magnus Bång och Björn Peters



## **Projektledarens förord**

VTI har nyligen genomfört en utvärdering av den nya riskutbildningen för A och A1 behörighet (tung respektive lätt motorcykel) med avseende på förändringar hos eleverna (Forward et al., 2011). Syftet med föreliggande undersökning var att komplettera denna undersökning med lärarnas syn på riskutbildningen och erfarenheter av första året. Studien är genomförd som en kandidatuppsats om 18 hp vid det kognitionsvetenskapliga programmet på LiU. Jag vill tacka Georg för ett väl genomfört arbete.

Björn Peters, VTI

## **Författarens förord**

Inledningsvis vill jag tacka Björn Peters på VTI, som med sitt otroliga engagemang och tålamod hjälpt mig genomföra detta arbete. Tack till Magnus Bång på Liu, som bistått med mycket hjälp och goda idéer. Urban Björketun ska ha tack för sitt bidrag i form av en figur. Ett stort tack ska även riktas till Mattias Glemfors och STR, som lät mig delta under trafikskollärarnas fortbildning i Ystad. Slutligen vill jag tacka samtliga trafikskollärare som ställt upp på att bli intervjuade, utan vilket resultatet i detta arbete inte varit möjligt att presentera.

Georg Abadir Guirgis



## Sammanfattning

Under det senaste decenniet har det i Sverige blivit allt populärare att åka motorcykel. En obligatorisk riskutbildning för behörighet A och A1 infördes från och med den 1 november 2009. Då utbildningen är ny har få utvärderingar gjorts. Denna studie utvärderar riskutbildningen för motorcyklister utifrån trafikskollärares perspektiv. Målet har varit att sammanställa synpunkter och erfarenheter från lärarna på utbildningen. Ett ytterligare mål har varit att undersöka trafikskollärarnas upplevda effekter av utbildningen på elevers trafikbeteende. Sex semistrukturerade intervjuer med trafikskollärare samt en observationsstudie på olika trafikskolor genomfördes. Utöver detta genomfördes deltagande observation av en fortbildning, där 15 trafikskollärare deltog. Resultatet från studien visar att lärarna anser att behovet av riskutbildningen är stort och att implementationen av den nya riskutbildningen gått relativt bra. Förutom att elever efter utbildningen refererar till den, vilket enligt lärarna indikerar att de tagit till sig vad som sagts, märks det nu i större utsträckning än tidigare att elever kör lugnare och tänker sig mer för i vissa situationer. Detta påtalades vara ett klart önskvärt resultat.

## Summary

Over the last decade it has become increasingly popular to ride a motorcycle in Sweden. A mandatory risk education for competence A and A1 was introduced from the 1<sup>st</sup> of November 2009. Since the education is new, few evaluations have been conducted so far.

This study evaluates the risk education for motorcyclists based on the perspective of driving instructors. The goal was to compile the instructors' comments and experiences with respect to the new risk training. An additional objective was to examine the driving instructors' perceived effects of the education on their students' driving behavior. Six semi-structured interviews with driving instructors and an observational study of the education at various driving schools were conducted. In addition, a participant observation study was performed during a further education of 15 driving instructors. The results show that the instructors experience a great need for the new risk training and that the implementation of the training itself has been good. Students have been referring to the risk training, which according to the instructors indicate that the students have embraced the essence of the training. As a result, the students drive more carefully now and think twice in certain situations according to the instructors. This was considered a desirable result.



# Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
1.1 Syfte .....	2
1.2 Frågeställning .....	2
1.3 Avgränsningar .....	2
1.4 Rapportens disposition .....	2
2. Bakgrund .....	4
2.1 Goals for Driver Education .....	5
2.1.1 Innehåll.....	6
2.1.2 Mål .....	7
2.2 Riskutbildningen .....	7
2.3 Utvärdering av riskutbildningen.....	10
3. Metod .....	12
3.1 Kvalitativ metod.....	12
3.1.1 Intervjuproblematik.....	12
3.2 Process.....	13
3.2.1 Intervjuer .....	14
3.2.2 Observationer .....	14
3.2.3 Gruppdiskussion.....	14
3.2.4 Sammanställning och analys av data.....	15
4. Resultat.....	16
4.1 Allmänt.....	16
4.2 Genomförandet.....	16
4.3 Samarbete mellan skolor .....	17
4.4 Undervisningsmetoder och elever .....	17
4.5 Ämnesområden.....	20
4.6 Pedagogiska hjälpmedel.....	21
4.7 STR:s stöd, utbildning och fortbildning.....	22
4.8 Transportstyrelsens stöd .....	23
4.9 Upplevda problem .....	23
5. Diskussion .....	26
5.1 Metoddiskussion.....	30
6. Slutsats .....	31
7. Referenser.....	32
Appendix 1: Intervjumall .....	34
Appendix 2: GDE – matrix .....	36





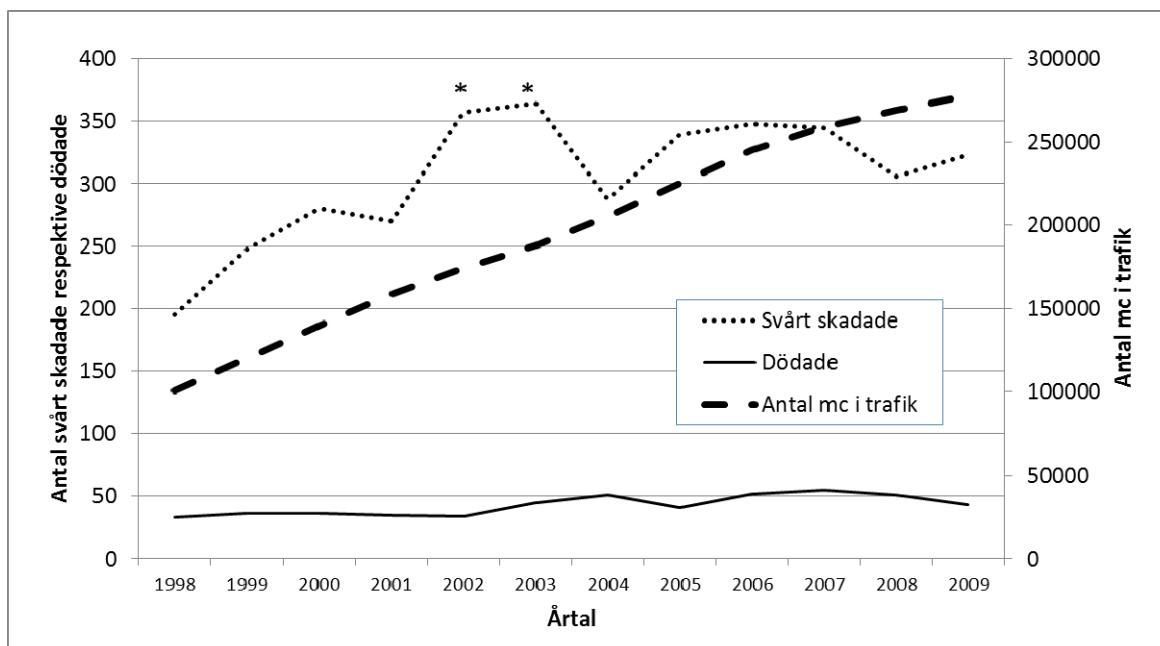
# 1. Inledning

Under det senaste decenniet har det i Sverige blivit allt populärare att åka motorcykel (Trafikanalys, 2010) och antalet motorcyklister ökar med ca 10000 per år (Stenlund, O. 2011). Detta har i sin tur medfört att antalet motorcyklar i trafik mer än fördubblats. Samtidigt som antalet motorcyklar ökat har även antalet svårt skadade i trafiken ökat. Dock har antalet döda motorcykelförare varit relativt konstant och pendlat kring 50 personer per år (Trafikanalys, 2010).

Från och med den 1 april 2009 måste de som genomgår en förarutbildning för behörighet B (personbil) genomgå en utökad obligatorisk riskutbildning. Utbildningen ges i två delar och båda måste genomföras av eleven för att denne ska få avlägga ett körprov. Syftet med utbildningens första del är att ge eleverna kunskap om hur alkohol, droger och trötthet inverkar på körförmågan. Utbildningens andra del, som i princip motsvarar den tidigare halkutbildningen, syftar till att öka förståelsen för hastighetens betydelse samt säkerhet och körning under särskilda förhållanden (Körkortsportalen, 2010).

En motsvarande obligatorisk riskutbildning för behörighet A och A1 (tung respektive lätt motorcykel) har inte funnits i Sverige. Vad gäller kunskaper och förståelse för risker relaterade till motorcykeltrafik visar det sig att detta endast förmedlats i samband med frivillig utbildning på trafikskola eller inom motorcykelorganisationer som Sveriges MotorCyklister (SMC)(Regeringens proposition 2007/08:128). Med detta som bakgrund ansåg regeringen det som angeläget att öka motorcykelförarens riskmedvetande som i sin tur ska öka trafiksäkerheten. I regeringens proposition 2007/08:128, *Riskutbildning för körkortsaspiranter*, lyfts det tydligt fram att motorcykelförarens kunskaper om attityder till olika förarbeteenden bör förbättras samt att man genom införandet av en obligatorisk riskutbildning för motorcyklister troligtvis kan förbättra trafiksäkerheten. En genomförd riskutbildning ska även vara ett krav för att eleven senare ska få avlägga förarprov. Dessutom framgår det av propositionen att en utökad riskutbildning med tydlig koppling till förarprovet kan förväntas göra körkortsaspiranten mer förberedd när provet väl ska genomföras. Om körkortsaspiranten får lära sig momenten i ett trafiksäkert beteende så är chansen större att denne klarar både de krav som ställs vid förarprovet samt själv uppträder på ett ansvarsfullt sätt i trafiken (Regeringens proposition 2007/08:128). Detta resulterade i att en obligatorisk riskutbildning för behörighet A och A1 infördes från och med den 1 november 2009.

VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) genomförde en utvärdering av den nya obligatoriska riskutbildningen för motorcyklister, med syftet att fånga elevers perspektiv på utbildningen samt effekter av den. I utvärderingen (Forward et al., 2011) framkommer det att det bör göras ytterligare utvärderingar för att bl.a. kunna se effekterna av riskutbildningen avseende förändrade attityder, riskupplevelser och normer i ett längre perspektiv. Som ett komplement önskades en utvärdering ur trafikskollärares perspektiv för att ta reda på vilka synpunkter och erfarenheter lärarna har samt hur de upplevt effekten av utbildningen på eleven.



Figur 1: Antalet svårt skadade och dödade motorcykelförare samt antal motorcyklar i trafik i slutet av varje år mellan åren 1998-2009 (Trafikanalys, 2010).

\* Åren 2002 och 2003 ingick även moped klass I-förare i statistiken över skadade.

## 1.1 Syfte

Detta arbete syftar till att undersöka trafikskollärares synpunkter på, och erfarenheter av den nyinförda riskutbildningen för behörighet A och A1. Arbetet är en beställning från VTI med syftet att komplettera VTIs utvärdering (Forward et al., 2011) med trafikskollärarnas perspektiv.

## 1.2 Frågeställning

Utifrån ovanstående syfte ämnar denna studie undersöka följande frågeställningar:

- Vilka erfarenheter av, och synpunkter på riskutbildningen med innefattade ämnesområden har trafikskollärare efter det gångna året?
- Vilken påverkan anser trafikskollärarna att utbildningen haft på elever?
- Vilket stöd har trafikskolorna erhållit vid införandet av den nya riskutbildningen?
- Anser lärarna att riskutbildningen kan öka eleverns riskmedvetenhet?

## 1.3 Avgränsningar

Detta arbete kommer endast att innefatta trafikskollärares syn på riskutbildningen för behörighet A och A1. Intervjudeltagarna kommer endast att bestå av trafikskollärare som har genomgått godkänd utbildning för lärare, dvs. med behörighet att hålla denna utbildning. Inga körkortstagare kommer att innefattas i studien. Riskutbildningens praktiska del kommer inte observeras då dessa ligger utanför arbetets tidsram. Ingen djupanalys av data kommer att göras.

## 1.4 Rapportens disposition

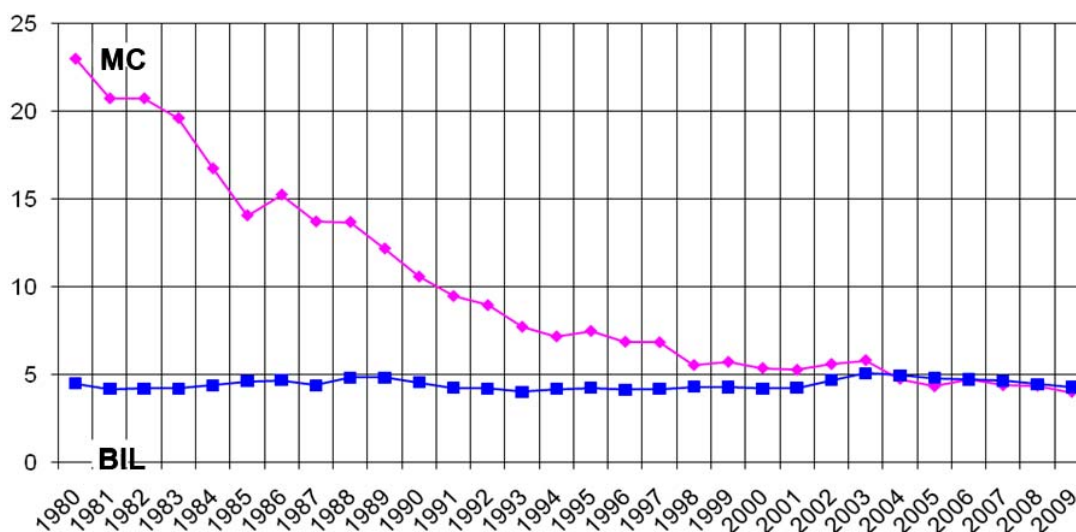
I Avsnitt 2 presenteras den teoretiska bakgrunden för rapporten. Här innefattas statistik över motorcykelolyckor, Goals for Driver Education-modellen som ligger till grund för

riskutbildningen, Transportstyrelsens föfattningssamling avseende riskutbildningen för motorcyklister samt slutligen resultatet av den utvärdering som gjorts ur elevers perspektiv. I Avsnitt 3 beskrivs den kvalitativa metod som använts, genomförandeprocessen av detta arbete innefattande intervjuer, observationer, gruppdiskussion samt sammanställning och analys av data. I Avsnitt 4 presenteras studiens resultat uppdelat i teman. I Avsnitt 5 diskuteras resultatet, metoden samt förslag på förbättringar. Slutligen presenteras studiens slutsatser i avsnitt 6.

## 2. Bakgrund

I detta kapitel presenteras olycksstatistik gällande motorcyklister, det teoretiska ramverk som ligger till grund för riskutbildningen (Goals for Driver Education) samt Transportstyrelsens premisser för genomförandet av utbildningen. Utöver detta ges en sammanfattning av den utvärdering som genomförts gällande elevers syn på risktagning.

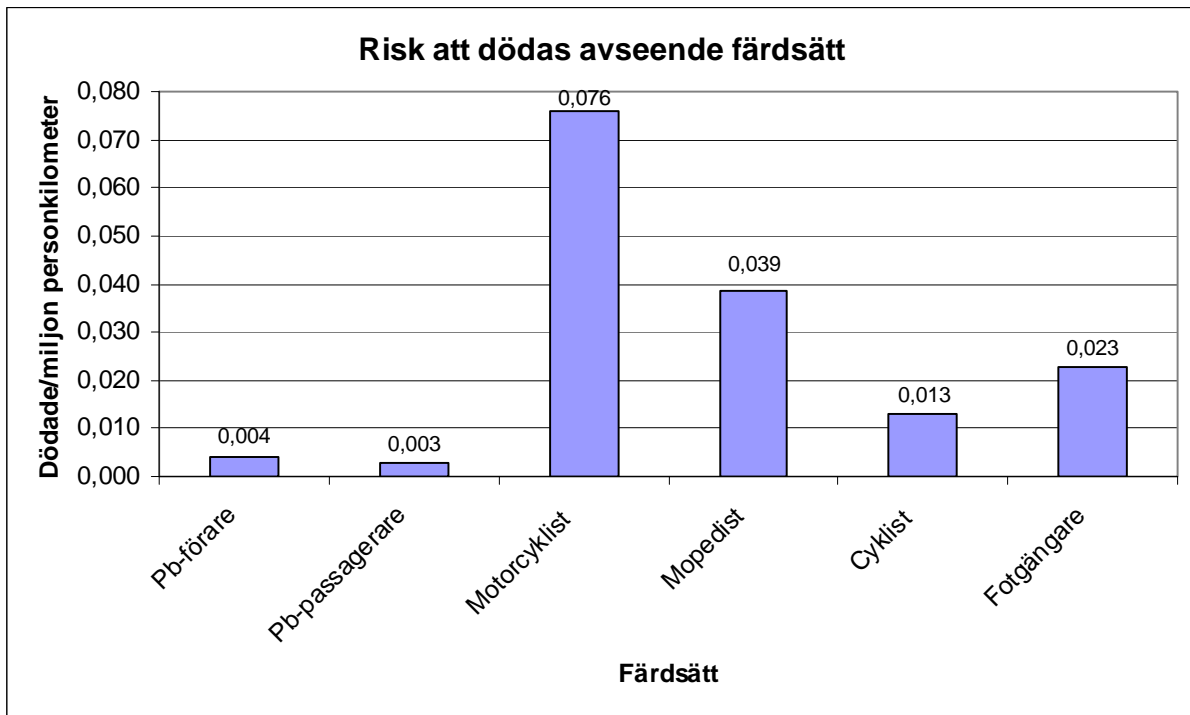
I en rapport från Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) och SMC (Nordqvist & Gregersen, 2010) kan man se att risken beräknat som antalet döda och svårt skadade på motorcykel per 1000 registrerade motorcyklar har sjunkit till nivåer som går att jämföra med dem för bil (Figur 2).



Figur 2: Dödade och skadade per 1000 fordon för bil och motorcykel (Nordqvist & Gregersen, 2010)

Utifrån Trafikverkets (tidigare Vägverkets) djupstudier av dödsolyckor på motorcykel konstaterades det att nästan alla som omkommer på motorcykel är män och nästan hälften av dessa dödsfall sker genom singelolyckor. 36 procent av de omkomna motorcykelförarna ska ha kört minst 30km/t över skyltad hastighetsgräns och 90 procent av dessa var förare av motorcykelklassen supersport, vilket är en tekniskt avancerad motorcykel med höga toppfarter och högeffektiva bromssystem (Strandroth & Persson 2005). Det konstaterades även att 7 procent av de omkomna motorcykelförarna saknade hjälm, 8 procent hade tappat hjälmen under olyckstillfället och 21 procent var alkohol- och/eller drogpåverkade vid olyckstillfället. Vad gäller användning av skyddsutrustning så har mer än hälften av de omkomna använt heltäckande skyddsutrustning; MC-ställ, stövlar och handskar.

Att köra motorcykel är det mest riskfyllda färdmedlet både i Sverige och internationellt (Björketun & Nilsson 2007). Unga, oerfarna förare är de som löper störst risk att skadas i motorcykelolyckor, särskilt de som kör en motorcykel med hög effekt i förhållande till dess vikt (ibid). Detta i enlighet med Trafikverkets statistik som visar att motorcykelklassen supersport står för ca 37 procent av det totala antalet omkomna motorcyklister per år, trots det faktum att denna klass utgör mindre än 10 procent av motorcyklarna i trafik (Trafikverket, 2010). I Figur 3 visas risken att dödas avseende färd sätt. Som motorcyklist är risken att omkomma i en olycka nästan 20 gånger högre än för en förare av en personbil.



Figur 3: Antal dödade per miljon personkilometer fördelat på olika färdmedel (Björketun & Nilsson. 2007)

En vanlig orsak till exempelvis korsningsrelaterade olyckor är motorcyklisternas brist på synbarhet (Trafikverket, 2010). Vad gäller korsningsrelaterade olyckor har motorcykelföraren i 40 procent av fallen kört mer än 30km/t över skyltad hastighet, vilket medför att övriga trafikanter inte hunnit upptäcka motorcykeln i tid för att lämna företräde. När det kommer till mötesrelaterade olyckor visar det sig att motorcykeln i 80 procent av fallen kom över i mötande körfält, och i 80 procent av dessa fall var det motorcykeln som stod för omkörningen (ibid).

Trötthet bland motorcyklister, till skillnad från billister, beror troligtvis mer på fysisk och mental ansträngning än brist på stimuli och uttråkning. Tröttheten hos motorcykelföraren kan vara ett resultat av att denne utsatts för exempelvis värme, kyla, ljud eller vibrationer (Horberry, Hutchins & Tong, 2008). Vad gäller just trötthetsrelaterade olyckor kan trötthet mellan 2007-2008 ha bidragit till så lite som två dödsolyckor (Forward et al., 2011, s 7).

## 2.1 Goals for Driver Education

Goals for Driver Education matrix (GDE) utvecklades med tanke på förarutbildning och är ett teoretiskt ramverk alternativt en modell som definierar en uppsättning kompetenser en förare ska ha för att vara trafiksäker. GDE ämnar även visa hur framförandet av ett fordon är en process där föraren dels samverkar med trafikmiljö och det egna fordonet, samtidigt som det innebär ett samspel mellan förarens egna förmågor och motiv (Hatakka et al., 2002).

GDE-modellen grundas på forskningsresultat från olycksstatistik och utvärderingar vilka påvisat brister i förarutbildningen. Forskning visar bland annat att fokusering på kunskaper om fordonsmanövrering har varit för stor samt att denna kunskapsform inte räcker till för att föraren ska bli trafiksäker. Vidare påpekas att även om det är av stor vikt att kunna hantera olika trafiksituationer samt ha kontroll över sitt fordon så påverkas även förarbeteendet av

personliga mål, motiv och förutsättningar hos individen (Gregersen, Falkmer & Sommer, 2004). GDE-modellen är hierarkisk vilket innebär att den innefattar vissa nivåer avseende både förarkompetenser samt kunskapsområden. Den hierarkiska strukturen grundar sig i antaganden att förmågor på en högre nivå påverkar krav och förutsättningar på en lägre nivå (Hollnagel & Woods, 2005). Sundström (2004) menar att hierarkins samtliga nivåer är nödvändiga. Om ökad färdighet (faktisk eller upplevd) används för att exempelvis köra så fort som möjligt, blir effekterna troligtvis negativa. Om motiven på de högre nivåerna inte är trafiksäkra så kan detta inte kompenseras med skicklighet i någon lägre nivå (Sundström, A., 2004). Med detta perspektiv på körning förstår man varför förmågor rörande kontroll och manövrering av fordonet, som tidigare varit fokus i utbildningar, misslyckats vad gäller ambitionen att få ner olycksstatistiken (Gregersen, Falkmer & Sommer, 2004).

Tabell 1: GDE-modellen med exempel på förarkompetenser som kan ligga till grund för definition av utbildningsinnehåll och mål (Svensk översättning av Hatakka et al., 2002. Se Appendix 2 för engelsk version).

	<b>Kunskaper och färdigheter</b>	<b>Riskhöjande faktorer</b>	<b>Självvärdering</b>
<b>Personliga livsförutsättningar och strävanden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• livsstil/livssituation</li> <li>• gruppnormer</li> <li>• självkontroll mm</li> <li>• personliga värderingar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• riskacceptans</li> <li>• självhävdelse</li> <li>• sensationssökande</li> <li>• grupstryck</li> <li>• alkohol och droger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kontrollera egna impulser</li> <li>• motiv som ej är trafiksäkra</li> <li>• personliga riskvanor</li> </ul>
<b>Resande och bilkörning</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• effekter av resmål och körning</li> <li>• planering och val av färdväg</li> <li>• uppskattning av restid</li> <li>• socialt tryck i bilen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• förarens tillstånd</li> <li>• syftet med resan</li> <li>• resvägens omgivning</li> <li>• social kontext</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• egen förmåga att kunna planera resan</li> <li>• typiska resmål</li> </ul>
<b>Körning i/hantering av trafiksituationer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• trafikregler</li> <li>• observering/avsökning</li> <li>• hastighetsanpassning</li> <li>• kommunikation/samspel</li> <li>• resväg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• felaktiga förväntningar/antaganden</li> <li>• riskhöjande körstil</li> <li>• svåra trafikförhållanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• personlig körstil och säkerhetsmarginaler</li> <li>• realistisk värdering av egen körförmåga</li> </ul>
<b>Fordon och fordonsmanövrering</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• hantering/kontroll av fordonet</li> <li>• fordonssegenskaper</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• otillräcklig automatiserad körning eller otillräckliga förmågor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• manövreringsegenskaper relaterade till riskfyllda situationer</li> </ul>

### 2.1.1 Innehåll

Modellen är indelad i fyra nivåer:

- Personliga livsförutsättningar och strävanden
- Resande och bilkörning
- Körning i/hantering av trafiksituationer
- Fordon och fordonsmanövrering

Fordon och fordonsmanövrering, som är den nedersta nivån, innefattar grundläggande förmågor avseende kontroll av fordonet. Nivå två, Körning i/hantering av trafiksituationer,

berör hur de grundläggande förmågorna i den nedersta nivån praktiskt används i trafiksituationer, där hänsyn måste tas dels till trafikregler men även andra trafikanters. Det är de två nedersta nivåerna som tillsammans bildar själva basen i körningen. Efterföljande nivå, Resande och bilkörning, innefattar hur man som förare har en förmåga att fatta beslut när, om och hur resan ska göras. Slutligen har vi den högsta nivån, personliga livsförutsättningar och strävanden som innefattar aspekter som inte direkt är relaterade till trafik. Dessa handlar istället om hur individuella mål, social bakgrund, kön och ålder påverkar förarens attityd och motiv samt hur detta påverkar körningen och förarens beteende (Engström et al. 2003).

### **2.1.2 Mål**

Modellens fyra nivåer är i sin tur indelade i tre kolumner och utgörs av:

- Kunskaper och färdigheter
- Riskhöjande faktorer
- Självvärdering

Den första kolumnen, Kunskaper och färdigheter, beskriver vad en bra förare behöver kunna på varje nivå för att framföra ett fordon samt hantera vanliga trafiksituationer. Detta innefattar hur man hanterar fordonet, hur man framför det i trafik, vilka regler man ska följa, hur man planerar sin körning samt hur personliga förutsättningar påverkar beteende och risk. Den andra kolumnen, Riskhöjande faktorer, influeras av den första kolumnen men här betonas särskilt de kunskaper och färdigheter relaterade till faktorer som ökar eller sänker risken för exempelvis en olycka. Typiska riskfaktorer betonas och beskrivs mer i detalj. Här avser man delvis att framhäva risker som direkt går att anknyta till specifika trafiksituationer (exempelvis oplogat väglag) men även risker som indirekt går att knyta an (exempelvis Livsstil och grupstryck). Riskerna är alltså något olika beroende på vilken nivå och dimension av hierarkin man befinner sig på. Slutligen har vi den tredje kolumnen, Självvärdering, vilket innebär att en individ utifrån sig själv försöker få feedback på sina handlingar. När det kommer till exempelvis motorcykelkörning handlar det alltså om att bli, eller att vilja bli medveten om personliga förutsättningar, tendenser och insikter om sin egen förmåga. Detta innefattar även färdigheter och förmågor vad gäller manövrering av fordonet, samspelet med trafiken, planering av körningen samt livet i övrigt (Engström et al., 2003).

På trafikskolor har fokus under motorcykelutbildningar tidigare legat på färdighet att framföra motorcykeln. Eftersom nollvisionen (noll personer förolyckade i trafiken) inom motorcykelområdet ännu inte uppnåtts men heller inte ligger långt borta, ansågs det som angeläget att skifta fokus och genomföra förändringar i den svenska motorcykelutbildningen. Med GDE-modellen som grund togs en utbildning fram som riktade fokus bort från de färdighetsrelaterade inslagen. Att undervisa utifrån GDE-modellen innebär alltså att man måste komma ifrån kunskapsundervisningen som mestadels fokuserat på färdighetsrelaterade inslag, då både syftet och målet med utbildningsformen är att förändra beteende och öka självinsikt hos elever. Frågan är dock huruvida detta är ett realistiskt mål eller inte.

## **2.2 Riskutbildningen**

Den 1 november 2009 infördes en obligatorisk riskutbildning för behörighet A och A1 (Tung respektive lätt motorcykel). Utbildningen är specifikt riktad till motorcyklister och består av en teoretisk och en praktisk del. Nedan presenteras vad som ska ingå i utbildningen, baserat på transportstyrelsens författningssamling (Transportstyrelsen, 2009).

Riskutbildningens första del är den teoretiska och kallas för "Riskettan". Här behandlas bl.a sambandet mellan olyckor och förarens ålder, trötthet, nykterhet, trafikanters svårigheter med att upptäcka motorcyklar samt riskfyllda beteenden i övrigt. Vidare ingår utbildning om skyddsutrustning, däck, bromsar samt olika väglag. I denna del av utbildningen är tanken att eleven ska få ta ställning, diskutera och reflektera över risker: konsekvenserna av dem, vad som gör att de ökar samt vad de som motorcyklister kan göra för att undvika dem.

Riskutbildningens andra del är den mer praktiskt inriktade delen av utbildningen och kallas för "Risktvåan". Här behandlas hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden, vanliga olyckssituationer samt farliga beteenden. Denna del syftar till att göra eleven medveten om riskerna med motorcykelkörning, farliga beteenden samt om vanliga olyckssituationer. Eleven får i denna del av utbildningen prova på att köra i olika situationer och hastigheter för att själv upptäcka sina egna och motorcykelns begränsningar samt uppleva hur risken för olyckor har ett samband med hastighet och förarbeteenden. Även risken med att överskatta sin egen förmåga belyses. Detta ska ge eleven insikter om hur man som motorcyklist kan undvika risker, exempelvis genom att anpassa sin hastighet, vara förutseende samt hålla stora säkerhetsmarginaler. Övningarna som genomförs under denna del ska vara verklighetsförankrade samt kunna visa på konsekvenserna av att misslyckas. De färdighetsinriktade inslagen är i denna del begränsade då syftet med utbildningen är att eleven ska lära sig undvika risksituationer. Utöver ovanstående behandlas även skyddsutrustningens betydelse vid trafikolyckor. Tanken är att risktvåan ska genomföras när eleven är i slutskedet av sin utbildning. Detta på grund av att denna del av utbildningen ställer höga krav på att eleven ska kunna värdera, bedöma och förstå olika typer av trafiksituationer samt kunna manövrera motorcykeln på ett säkert sätt.

För att körkortsaspiranten ska få avlägga kunskapsprov och slutligen körprov måste riskutbildningens båda delar vara genomförda. När riskutbildningen genomförts är giltighetstiden 5 år. Detta innebär att eleven måste göra om utbildningen om denne inte genomför och godkänns på förarprovet under riskutbildningens giltighetstid.

Beroende på vilken trafikskola det är som anordnar utbildningen kan upplägget variera. Det beror på att riskutbildningen ska bedrivas utifrån en undervisningsplan som trafikskolan själv utformar och godkänns av transportstyrelsen. Undervisningsplanen ska innefatta undervisningens innehåll, hur den ska bedrivas samt hur de mål som finns angivna i kursplanen ska uppnås. Utöver detta ska även utbildningens tidsmässiga omfattning anges (Transportstyrelsen, 2009). Vidare ska utbildningens första del maximalt bestå av sexton elever. Under de praktiska momenten i utbildningens andra del ska antalet elever per lärare högst vara fyra. Undervisningstiden ska vara minst 180 minuter för del 1 och minst 240 minuter för del 2. För ytterliggare information om riskutbildningen se Körkortsportalen (2010).

Undervisningen ska alltså utformas utifrån en kursplan som grundas i Transportstyrelsens författningssamling. Målen för riskutbildningen för förarbehörighet A och A1 beskrivs vara uppfyllda utifrån följande verb (Transportstyrelsen, 2009).

- *Använder* (eleven gör något utifrån sin kunskap)
- *Bedömer* (eleven bedömer sin förmåga)
- *Redogör* (eleven beskriver och reflekterar över ett kunskapsområde eller förlopp)
- *Upplever och inser* (eleven deltar och förstår)
- *Utför* (eleven utför en uppgift)



- *Värderar* (eleven tar ställning och kan förklara varför)
- *Återger* (eleven kan återge fakta med viss förståelse av vad fakta står för)

Målet med de teoretiska momenten i riskutbildningens första del är uppnått när eleven:

1. *Återger*: omfattningen av rattfylleriet; de regler som gäller för rattfylleri och trötthet; skillnader i olycksstatistiken mellan åldersgrupper samt mellan män och kvinnor; skillnad i olycksstatistik för motorcykel jämfört med andra transportmedel; hur motorcykelns modell och motoreffekt inverkar på olycks- och skaderisk; hur trafiksäkerheten kan påverkas av teknisk utrustning, körning med passagerare, körning i grupp samt av situationer som när föraren testar gränser eller kör med lånad motorcykel.
2. *Redogör för*: hur alkohol och andra droger påverkar kroppen, beteendet och körförmågan på kort och lång sikt; vilka konsekvenserna kan bli om man kör påverkad av alkohol eller andra droger eller om man åker med en förare som är påverkad; vad man kan göra för att undvika att man själv eller andra kör eller åker med förare påverkade av alkohol eller andra droger; vilken betydelse sömnen har samt hur trötthet kan påverka föraren i samband med körning; hur man kan känna igen och uppmärksamma trötthetskänslan; hur man undviker de risker som trötthet medför i samband med körning; hur förarbeteendet påverkas av värderingar och attityder samt vilka konsekvenser det kan få; andra trafikanters svårigheter att se motorcyklar och vilka motåtgärder som kan vidtas; olika typer av skyddsutrustning och betydelsen av dess synbarhet och rätt användande; betydelsen av att ha bra däck, bromsar och lager samt vilka fördelar, begränsningar och risker som finns med olika tekniska system; hur olika väglag, väderförhållanden och vägmiljöer påverkar motorcyklisters säkerhet samt begreppet defensiv körning.

Målet avseende självvärdering gällande riskutbildningens första del är uppnått när eleven:

1. *Bedömer* sin förmåga och motivation att undvika de beteenden samt andra faktorer som kan medföra risker i trafiken.
2. *Värderar* det egna ansvaret för sin egen och andra säkerhet i trafiken.

Målet med de teoretiska och praktiska momenten i riskutbildningens andra del uppnås när eleven:

1. *Redogör för*: händelseförlopp i typiska motorcykelolyckor och de vanligaste olycksorsakerna samt hur man kan förebygga och undvika dem; hur man som motorcyklist skapar säkerhetsmarginaler vid körning för att undvika risker; hur man kan förutse farliga situationer samt vilka åtgärder motorcykelförare kan vidta för att öka sin synbarhet för andra trafikanter; risker med överskattning av sin egen förmåga samt anledningar och konsekvenser av detta; betydelsen av hastighetsgränser; hastighetens betydelse för risker och för konsekvenser vid misslyckande på motorcykel; typiska felbeteenden och panikreaktioner, samt hur man kan förebygga och undvika dem; vikten av att samspela med andra trafikanter och att anpassa sin hastighet och placering.
2. *Upplever och inser*: hur valet av hastighet påverkar svårighetsgraden i olika situationer; sambandet mellan hastighet och kraschfart; hur olika faktorer påverkar stoppsträckans längd; betydelsen av effektiv bromsteknik; betydelsen av motstyrning och hastighetsanpassning vid kursändring och undanmanöver; betydelsen av

- hastighetsanpassning, spårval och motstyrning vid körning i såväl höger- som vänsterkurvor; betydelsen av korrekt körställning samt att titta rätt.
3. *Använder*: skyddshjälm och annan skyddsutrustning på ett korrekt sätt.
  4. *Utför*: bromsning från minst 70 km/tim.

Målet avseende självvärdering gällande riskutbildningens andra del är uppnått när eleven:

1. *Bedömer*: sin förmåga att undvika att hamna i risksituationer.
2. *Värderar*: sin egen roll i uppkomsten av risksituationer och hur egna beslut kan påverka detta.

Vad gäller förändringar av kunskaps- och körprov med anledning av riskutbildningens införande har inte gjorts. Provförrättarna har fått delta i en riskutbildning för att få en egen uppfattning av vad eleverna har gått igenom under utbildningen (Forward et al. 2011).

### **2.3 Utvärdering av riskutbildningen**

VTI har genomfört en utvärdering av riskutbildningen (Forward et al., 2011) med syftet att undersöka förändringar gällande elevers syn på risktagning efter införandet av den nya riskutbildningen. En enkätstudie genomfördes där målgruppen bestod av nyblivna körkortstagare med behörighet A och A1, samt elever som var i slutskedet av sin utbildning för denna behörighet. I studien jämfördes två olika grupper: De som avslutade sin motorcykelutbildning före riskutbildningens införande den 1 november 2009 samt de som avslutat utbildningen efter detta datum. I studien deltog 1472 personer (541 i förstudien och 931 i efterstudien). Medelåldern var 30 år och andelen kvinnor var 20 procent.

Studiens resultat (Forward et al., 2011, s 5), med avseende på skillnad före och efter införandet av den nya riskutbildningen presenteras nedan.

- Flera positiva förändringar har skett gällande synen på *hastighetsöverträdelse*. En negativ trend är dock märkbar inom den yngre gruppen (16-20 år).
- Inga större skillnader är märkbara avseende synen på *alkohol*, förutom en negativ förändring inom den yngre gruppen (16-20 år).
- Riskutbildningen indikerar goda resultat när det gäller *trötthet* i samband med motorcykelkörning. En negativ tendens finns dock inom den yngre åldersgruppen (16-20 år).
- Resultaten angående *skyddsutrustning* visar att de som genomgått riskutbildningen har en större acceptans för hjälmanvändning än dem som inte har gått den, samtidigt som acceptansen för varselväst har minskat. De som anser att en väst är ”töntig” var mindre benägna att använda västen.
- Totalt sett visar resultaten rörande synen på *körteknik* och *orsaken till olyckor* en förändring som indikerar en bättre riskmedvetenhet bland dem som har genomgått riskutbildningen – inga negativa förändringar påvisades.
- Resultaten rörande *den egna förmågan i jämförelse med andra motorcyklister* visar totalt sett positiva resultat avseende kön, i det att fler män än tidigare tros ha fått en större självinsikt i efterstudien. Men när det gäller *unga* män har det istället skett en förändring till det sämre.
- I synen på *risktagning* var deltagarna mer positivt inställda till den praktiska riskutbildningen än den teoretiska. Flera påtalade även att det var för många självklarheter som togs upp i den teoretiska delen (t.ex. alkohol och droger).

I jämförelsen mellan för- och efterstudien märktes relativt små skillnader i attityder och intentioner. De konstaterade skillnaderna gick mestadels i "rätt" riktning, dvs. en ökad förståelse för olika risker. Negativa förändringar som kunde ses avseende hastighet, alkohol, trötthet och synen på den egna förmågan i jämförelse med andra motorcyklister fanns främst inom den yngsta gruppen (16-20 år). Detta menade författarna, tyder på behovet av en annan form av pedagogik riktad till just denna målgrupp. Det framgår att ytterligare studier bör genomföras, dels av utbildningens effekter, dels utbildningens form och upplägg med avseende på t.ex. pedagogik riktad till specifika målgrupper (Forward et al., 2011).

### **3. Metod**

I kapitlet nedan presenteras val av metod, processen för genomförandet av studien samt intervjuer, observation och diskussionsgrupp.

#### **3.1 Kvalitativ metod**

Det hävdas att kvalitativ forskning är känslig för människans situation och förutsätter en empatisk dialog med personerna om undersöks (Kvale, 2009). Detta synsätt riktar intresset mot individen och istället för att undersöka hur en objektiv verklighet ser ut så undersöker forskaren hur individen tolkar och formar sin verklighet (Backman, 1998).

Inom kvalitativ forskning utgår man alltså från studieobjektets perspektiv och studerar verkliga situationer som de ter sig naturligt, utan att manipulera eller styra det man undersöker samt med en öppenhet för det som uppkommer ur insamlad data. Det centrala är att finna exempelvis de beskrivningar, modeller eller kategorier som på bästa möjliga sätt beskriver ett fenomen eller ett sammanhang i det som studeras (Backman, 1998). Det är viktigt att forskaren, som ovan nämnt, försöker fånga studieobjektets perspektiv, det vill säga deras verklighetsuppfattningar, tankesätt och motiv. Att metoden som används är av kvalitativ karaktär innebär då att man vill visa hur man kan eller ska karakterisera och gestalta något genom att beskriva egenskaper eller uppkomst av det som studeras (Silverman, 2006).

Det är även viktigt att beakta samt lägga fokus på öppen och mångtydig empiri. Eftersom kvalitativ metod går mer på djupet innebär det att man ofta har ett nära förhållande till det man undersöker. Det kan innebära att man undersöker en enskild eller flera miljöer som bör studeras som en helhet där alla existerande nyanser uppmärksammas (Backman, 1998). Inom en kvalitativ undersökning gäller det även att forskaren kan vara flexibel i sitt arbetssätt samt att processens olika faser i slutändan blir parallella. Inom kvalitativa studier kan generalisering av resultat vara problematiskt eftersom man oftast fokuserar på uttalande om en viss grupp (Silverman, 2006).

Den kvalitativa intervjun är en kraftfull metod för att fånga erfarenheter och innebär i undersökningens vardagsvärld (Kvale, 2009). Då studiens syfte var att undersöka trafikskollärares synpunkter på och erfarenheter av riskutbildningen lämpade sig intervjuer väl som metod.

##### **3.1.1 Intervjuproblematik**

Under denna typ av datainsamling är det viktigt att spela in ljud men ännu viktigare att anteckna på papper. Detta eftersom det alltid finns risk att tekniken fallerar men även för att jämföra anteckningarna med det som uttalats samt för att bli påmind om vad man fick för tankar under själva intervjun (Kvale, 2009).

Innan man inleder själva intervjun är det viktigt att ha personens samtycke. Man bör förklara diverse risker och möjligheter med deltagandet och respektera deras integritet. För att få så bra svar som möjligt kan en idé vara att berätta vad den som blir intervjuad har möjlighet att få ut av deltagandet. I detta fall få dela med sig av erfarenheter och synpunkter på riskutbildningen under det gångna året, vad de lärt sig, vilken effekt de anser utbildningen haft på elever samt vilket stöd de fått. Det kan dessutom vara bra att kalla lite med den som ska intervjuas då det i de flesta fall skapar en mer avslappnad stämning. Sist men inte minst bör man i största möjliga mån försöka utföra intervjun mer som ett samtal än ett förhör.

Detta eftersom personen kanske inte blir lika benägen att ge tillfredsställande svar om denne känner sig pressad (Kvale, 2009).

När man väl inlett intervjun är det viktigt att aktivt lyssna på det som sägs samt att se intresserad ut. Man bör kunna lyssna på vad den som intervjuas säger samtidigt som man har nästa fråga i åtanke. Detta är givetvis mycket lättare sagt än gjort. Ännu viktigare är att inte ställa en fråga som genom en annan fråga redan är besvarad. Detta kan ge en bild av att man som intervjuare inte har lyssnat och därmed inte är intresserad. Öppna, breda frågor är bra eftersom detta i många fall kan ge information man inte tänkt på att fråga om. Om man känner sig osäker på ett svar kan man även försöka formulera om det och på så vis bekräfta att man tolkat svaret rätt. Slutligen är det viktigt att inte ställa ledande frågor då det kan påverka svaret den som intervjuas ger samt att ge denne tid att utveckla sina svar (långa pauser är oftast bra) (Kvale, 2009).

### **3.2 Process**

En intervjumall (se Appendix 1) skapades med sju teman och dessa var:

- Allmänt
- Förväntningar
- Genomförandet
- Kommunikation
- Eleven
- Ämnesområden och mål
- Förändringar

Syftet med dessa teman var att få ett brett perspektiv på frågorna. Utifrån VTIs utvärdering (Forward et al., 2011) togs generella frågor fram. Efter detta besöktes en trafikskola där en lärare fick berätta lite om utbildningen varpå det framkom en del intressant information som exempelvis att elever ibland har olika lärare i den teoretiska och praktiska delen av utbildningen och att det mesta materialet tas fram av skolorna själva. Detta gav upphov till frågor som författaren tidigare inte tänkt på.

Inledningsvis genomfördes i denna studie en pilotintervju för att kontrollera om de frågor som tagits fram lyckas fånga de områden som ligger i studiens intresse. Efter genomförd pilotintervju konstaterades att ingen omarbeting av intervjufrågorna krävdes då dessa fångade de områden som beskrivits i syftet. Sex semistrukturerade intervjuer genomfördes (en av dessa är pilotintervjun som räknats in i datamaterialet då inga förändringar genomfördes efter piloten). Trafikskollärare från Linköping och Norrköping med behörighet att hålla riskutbildning för A och A1 intervjuades. Riskutbildningens teoretiska del observerades. Slutligen genomfördes deltagande observationer av den utbildning som trafikskollärarna genomgår för att få hålla utbildningen, där en blandad skara lärare från olika delar av Sverige deltog. Två intervjuer transkriberades och resterande användes som komplement. Data från diskussionsgruppen användes som komplement och för att styrka det som yttrats i intervjuerna. Samtliga intervjuer spelades in och anteckningar fördes på papper, under diskussionsgruppen fördes endast anteckningar på papper. En yt-tolkning av data genomfördes med målet att ta fram generella drag och teman från de direkta utsagorna. Detta innebär att lärarnas direkta utsagor endast sammanställdes utan någon tolkning av data.

### 3.2.1 Intervjuer

I de semistrukturerade kvalitativa intervjuerna fick lärarna inledningsvis berätta vilka förväntningar de hade på riskutbildningen innan den infördes, vilket behov de ansåg finnas för en riskutbildning, vad målet med den är samt vilken nytta den kan tänkas göra. Här fick de även utrymme att reflektera över utbildningen som de behövt gå för att få hålla riskutbildningen. Efter detta ställdes frågor gällande Transportstyrelsens direktiv, huruvida de varit tillräckligt tydliga samt vilket stöd skolorna fått från STR. Vidare fick de berätta hur de genomför riskutbildningen, hur detta har gått, vilka verktyg som använts, om de anser dessa som tillräckliga, på vilket sätt de tycker utbildningen uppmuntrar till ett trafiksäkert beteende samt bidrar till trafiksäkerhetsmål. Syftet med temat Kommunikation var att undersöka om det sker någon form av samarbete mellan trafikskolor gällande riskutbildningen, om de träffas och diskuterar den samt om de tar del av varandras undervisningsplaner alternativt arbetar fram en gemensam sådan. Vad gäller temat Eleven så fick lärarna berätta hur eleverna är delaktiga i utbildningen, hur de upplevt att riskutbildningen påverkat dem samt hur de kommit fram till detta. De fick beskriva vilka skillnader de upplever mellan olika förargrupper, om det finns kategorier av elever som är speciellt svåra att nå samt om de på något sätt kategoriserar dem. Vidare fick lärarna berätta om vilken inställning de upplevt att elever haft till riskutbildningen samt om någon form av utvärdering görs efter genomförd utbildning. Utöver detta fick lärarna även reflektera över huruvida de skulle lämpa sig att ha olika riskutbildningar beroende på elevens bakgrund samt om det finns en risk att speciellt den praktiska delen av utbildningen får motsatt effekt, då syftet är att öka riskmedvetenhet och självinsikt. Temat Ämnesområden och Mål ämnade undersöka om lärarna exempelvis skapat personliga mål med utbildningen samt vad de ansåg om de olika ämnesområdena. Här fick de berätta hur de upplever balansen mellan de olika ämnesområdena, om det är rätt områden som tas upp (saknas alternativt är överflödigt), vilka områden de anser viktigaste, mindre viktiga samt var de lägger tonvikten vid utbildningen. Slutligen fick de reflektera över vilka förändringar de skulle vilja se i framtiden samt beskriva hur årets utbildning 2011 kommer att skilja sig från föregående år. Utöver detta fick lärarna hela tiden utrymme att dela med sig av sina erfarenheter och reflektioner gällande riskutbildningen, olika övningar och metoder.

### 3.2.2 Observationer

Parallellt med intervjuerna genomfördes observationer av riskutbildningens teoretiska del. Syftet med observationerna var att få en djupare förståelse för hur genomförande av denna del går till i praktiken samt för att till viss del styrka det som sagts i intervjuerna. Två riskutbildningar observerades på trafikskolor i Linköping. Under observationerna deltog observatören i diskussioner med både lärare och elever men endast om observatören blev tilltalad. Detta för att inte inverka på arbetsprocessen. Empirin dokumenterades i form av fältanteckningar på papper.

### 3.2.3 Gruppdiskussion

För att få hålla riskutbildningen måste trafikskollärarna dels gå en grundutbildning samt varje år delta i en fortbildning som behandlar riskutbildningens två delar. Upplägget på den fortbildning som observerades hölls som en diskussionsgrupp där en blandad skara trafiklärare under två dagar diskuterade riskutbildningen. Under dessa två dagar genomfördes deltagande observationer av diskussionsgruppen, som bestod av 15 trafikskollärare från Ystad, Kristianstad, Stockholm, Göteborg, Malmö, Sandviken och Luleå. Syften var att utbyta åsikter, synpunkter, erfarenheter och reflektioner kring riskutbildningen. Observatören deltog på samma villkor som övriga medlemmar i gruppen och diskuterade och reflekterade över de områden som låg i fokus. För att få in all önskad empiri ställdes i vissa fall frågor ur intervjumallen till gruppen, dock endast då de områden som frågorna innefattade kom i fokus

i kombination med naturliga pauser i diskussionerna. Empirin dokumenterades i form av fältanteckningar på papper.

### **3.2.4 Sammanställning och analys av data**

Inledningsvis transkriberades och analyserades två av de sex intervjuerna med trafiklärare. Följande fyra intervjuer visade sig ta upp i princip samma teman, d.v.s. de lyfte fram samma problem, svagheter, styrkor samt med liknande motiveringar, varför dessa användes som stöd för att bygga på och bekräfta det som tidigare uttalats. Diskussionsgruppsanteckningarna användes även de för att stödja och bekräfta men gav även andra perspektiv på det som sagts i intervjuerna, samt tillförde en del intressanta citat. Datamaterialet analyserades genom att sammanställa generella drag och teman från trafikskollärares direkta utsagor. Genom att flera gånger läsa och lyssna igenom intervjuerna samt noggrant granska fältanteckningar från både observationerna samt gruppdiskussionen identifierades en uppsättning teman och generella drag. Utöver detta hämtades citat ur de transkriberade intervjuerna.

## 4. Resultat

Nedan presenteras studiens resultat dels med avseende på de 6 intervjuerna med lärare och dels med avseende på den observation som gjordes av diskussionsgruppen vid fortbildningen av 15 trafiklärare. I det följande benämns dessa som **intervjuerna** och **diskussionsgruppen**. Trafikskollärares erfarenheter av och synpunkter på riskutbildningen presenteras som beskrivningar av direkta utsagor sammanställda i teman. I det följande tas

### 4.1 Allmänt

Samtliga lärare anser att behovet av en riskutbildning för motorcyklister är stort. En lärare menade att utbildningen från början kändes onödig, men efter att ha fått gå en utbildning gällande genomförandet av riskutbildningen insåg denne att det fanns mycket att göra. En annan lärare påpekade även att folk idag inte är medvetna om riskerna med att köra motorcykel. Med tanke på att man infört en obligatorisk riskutbildning för behörighet B (Bilkörkort) känns det självklart att det ska finnas en sådan för behörighet A och A1.

Målet med utbildningen är enligt lärarna att så få som möjligt ska förolyckas på motorcykel. Syftet däremot är att ge eleven en uppsättning "aha-upplevelser" och detta innebär att eleven genom diskussion och övningar kommer till insikten att "gör jag såhär", så får det ett otrevligt resultat, "Lite som orsak-verkan principen då de får känna på och testa". Tanken är alltså att eleven ska komma underfund med saker och ting själva genom "aha-upplevelsen" och på så vis få en förståelse för vilka risker som finns med att köra motorcykel.

Den nytta riskutbildningen kan göra är att elever tänker sig för i vissa situationer, att de får ett trafiksäkrare tänk, blir mer riskmedvetna samt får lättare att upptäcka risker och kritiska situationer i trafiken. Eftersom eleven i utbildningen får uppleva verkliga situationer framkom det att eleven efter genomförd utbildning kanske tänker: "Juste, om jag i denna situation gör såhär, så kan det bli otrevligt, därför är jag lite extra beredd och gör såhär". Det påpekades även att: "Eleven lär sig läsa av att här finns en risk och då gör jag såhär".

### 4.2 Genomförandet

Samtliga lärare som deltagit i studien tyckte genomförandet av riskutbildningen under året 2010 gått bra. Någon menade att "Jag har mestadels upplevt positiv respons, trots att många elever tycker den är dyr". Liknande uttalanden framkom vid samtliga intervjuer och diskussionerna under fortbildningen. Lärarna menade att de, med avseende på den positiva responsen, blivit mer motiverade eftersom eleverna tyckt utbildningen varit så bra. Under den teoretiska delen av utbildningen ansåg lärarna sig lyckats få till bra diskussioner där eleverna tagit ställning och kommit till insikter. Det påpekades att eleverna fått en bättre förståelse för sin personlighet, hur den påverkar deras sätt att köra och fått dem att tänka om. Under den praktiska delen har eleverna fått känna på hur det är att "misslyckas" på motorcykel, och på så vis insatt att de inte kan köra hur som helst. Utbildningen tycks bedrivas snarlikt på de flesta trafikskolor belägna på samma ort med undantag från de olika övningar som ingår i den praktiska delen, detta eftersom olika elever behöver prova på olika situationer för att komma till insikter. Varför presenteras i 4.3 och 4.4.

Vad gäller själva genomförandeprocessen (för den teoretiska delen) uttryckte sig någon enligt följande:



*”Det börjar med att de får komma in här och då visar vi lite film, en trevlig film som heter Norges tak, ett gäng motorcyklister som gjort en film som visar det lite trevligare biten med att köra MC, för vi vill ju inte bara ha risker risker risker, för det är ju kul att köra MC så vi börjar med den biten. Sen sätter vi upp lite olika bilder på MC på väggen och så får eleverna ställa sig vid den MCn som passar dem eller som de faller under, lite ”vilken MC är du”, sen pratar vi lite om varför de vill köra sån hoj osv, sen diskuterar vi – du som kör denna typ av hoj vad säger du om dem som kör ”den här” typen av hoj, är det något speciellt med dem som kör sån hoj. Viktigt med diskussion här då det finns en del förutfattade meningar om vem som kör vilken hoj – typ de som kör den där är fartidioter och de som kör den där puttrar i 50 km/h kan inte köra men.. så vi kommer in på lite sånt. Sen kommer vi in på bland annat skyddsutrustning och motorcykeln. Här visar vi lite skillnader mellan att bromsa med och utan ABS genom en film där en kille som kan köra MC bromsar så mycket han kan med och utan ABS, och även i jämförelse med en bil som kör i samma hastighet, för när vi frågar eleverna så tror de flesta att en MC stannar snabbare än en bil men så är det inte! Detta har vi även med på risk2an, att de får bromsa med ABS både med MC och bil. Då får de även gissa vilken som stannar först. Sen kommer vi in på hur vi som MC-förare dels kan se till att vi inte råkar ut för singelolyckor, även hur man undviker att hamna i situationer med andra, även om vi kör lugnt och så kan det ju vara andra situationer men vi vill att eleverna ska få lite inblick i detta. Sen kommer vi in på alkohol, droger, trötthet, i princip samma som vi har för bilrisken då, men sen är det inte lika vanligt att folk kör MC påverkade, det är mycket lättare att sätta sig i en bil och köra när man är full än en MC, då man kanske knappt kommer upp på bågen.”*

### **4.3 Samarbete mellan skolor**

Under intervjuerna med lärare från Linköping och Norrköping framkom det att de som håller riskutbildningen för behörighet A och A1 samarbetar. Trots att trafikskolor är en konkurrensutsatt verksamhet menade lärarna att de strävar efter samma mål och någon påpekade att *”Vi har ju alla olika erfarenheter och kan vi slå ihop dessa så får vi fram bra saker”*. I Linköping samarbetar fyra trafikskolor och lärare från dessa träffades innan riskutbildningens första säsong för att diskutera hur man skulle lägga upp undervisningen. Här arbetade de bl. a fram en gemensam undervisningsplan som de kunde utgå ifrån när de senare skulle skriva sin egen. När säsongen var slut träffades dessa lärare igen för att utvärdera utbildningen, vad för övningar de använt sig av samt hur och slutligen diskuterat hur de ska förbättra utbildningen inför kommande säsong. Ett liknande samarbete tycks även finnas mellan skolorna i Norrköping. Dessutom framkom det under fortbildningens diskussionsgrupp att ett liknande samarbete även sker bland lärare i städer som Göteborg, Malmö, Ystad, Kristianstad och mellan Sandviken och Luleå. Vad gäller samarbete mellan skolor i Stockholm framkom det endast att en lärare, som arbetar på två skolor, på något sätt förmedlar mellan dessa två och jobbar för att båda parterna ska ha så bra förutsättningar som möjligt för att bedriva riskutbildningen.

### **4.4 Undervisningsmetoder och elever**

Under den teoretiska delen av riskutbildningen uppmuntras eleverna till diskussion och reflektion om ex en film som visats eller en situation som någon berättat om. Eleverna får dela med sig av egna erfarenheter, tankar och idéer. På detta vis lyfts ofta problemen med motorcykel i trafiken fram av andra utanför lärarrollen. För att skapa så bra diskussioner som möjligt framkom det att en grupp med både män och kvinnor i olika åldrar var optimalt. Lärarna menare att många som genomgår riskutbildningen redan har körkort för bil

äldre och det är dessa personer som bidrar mest till utbildningen. Detta då de oftast har erfarenheter från trafiken som de kan dela med sig av, samt till större utsträckning är benägna att delge gruppen dessa, till skillnad från yngre elever som i många fall kan vara blyga. Under den praktiska delen av utbildningen får eleverna genomföra ett antal övningar i varvat med diskussioner. En elev genomför en övning, läraren ställer frågor till eleverna som får prata ihop sig och delger läraren vad de kommit fram till. Under tiden styr läraren diskussionen dit denne vill ha den, förutsatt att eleverna inte är inne på rätt spår. Här menade en lärare att *"Oftast känner eleven att här gick det lite för fort, eller den här situationen klarar jag inte"* varvid den så kallade *"Aha-upplevelsen"* träder in. Sammanfattningsvis menar lärarna att man inte kan undvika att det blir lite föreläsningsaktigt, dock är samtliga överens om att det är elevernas diskussioner som ger mest.

En fråga som ställdes var bl.a. huruvida lärarna ansåg att elever skulle gå olika utbildningar beroende på deras erfarenhetsmässiga bakgrund (t.ex. om eleven redan har B-kort). Någon menade då att:

*"Nej! därför jag vill ha alla samlade oavsett om de är 16 eller 55, för om jag endast har ett gäng med 16-åringar blir det kanske dåliga diskussioner eftersom man i den åldern inte kanske vågar säga precis vad man tänker och tycker om saker, lite lättare när man sen innan varit inblandad (i trafiken) och alla har något att lära av varandra. 16 åringen är oftast en hejare på att köra MC och vågar göra det mesta på en MC medan den här som är 55 är lite försiktigare men när de här två då får köra riskutbildningen ihop och prata om saker och ting kan de lära av varandra. Jag tycker att man har speciellt mycket nytta av de som redan har B-kort gentemot dem som inte har det, jag får nytta av dem på ett annat sätt eftersom de har varit med om saker och ting de också, exempelvis "såhär är det, jag höll på att krocka med en MC", dessa bidrar väldigt mycket till diskussionerna och gör även att jag inte bara står där uppe och snackar hur allt är, utan att även andra som inte har lärarrollen säger snarlika saker."*

Huruvida utbildningen bidrar till ett trafiksäkert beteende hos eleverna framkom det att olika personer med olika erfarenheter, bakgrund, personlighet och tänkande genom en gemensam diskussion kommer till insikten om att det faktiskt sker olyckor ute i trafiken och att detta kan hända alla samt varför. Det är viktigt att lyfta fram det roliga med att köra motorcykel samtidigt som läraren visar att det finns en baksida. Genom att stegvis lyfta fram denna baksida inser eleverna att de som förare är utsatta. Eftersom eleverna får insikter om risker och faror i trafiken, att de syns väldigt dåligt samt att de själva ofta kan påverka följderna av en situation blir resultatet att de tänker sig för en extra gång och *"Släpper jag gasen här istället för om 3 sekunder kan jag undvika en ödesdiger olycka"*. Det poängterades dock att visserligen kan eleven vara medveten om samtliga risker i trafiken, läsa av dessa risker bra samt veta hur denne ska agera i olika situationer, men detta innebär inte att man kan undvika allt, eftersom det finns andra i trafiken som kanske inte alls tänker på detta.

Vad gäller utbildningens effekt på elever framkom det att det är svårt att se eftersom lärarna oftast inte har eleverna så länge efter utbildningen. Det påpekades att det är lättare att se till siffrorna. Någon menade att dödsantalet legat stadigt runt 50 personer per år och efter införandet av utbildningen visar preliminär statistik på 36 döda. På så vis menade de intervjuade att det kan finnas ett samband, vilket även påpekades i diskussionsgruppen. Dock framkom det att *"det märks på snacket"* hos de elever som lärarna faktiskt har ett par körlektioner med efter genomförd utbildning. Detta genom att eleven refererar till exempelvis olika moment eller situationer de talat om i riskutbildningen. Förutom att en elev refererar till utbildningen märks det även att vissa efter genomförd praktisk del ofta kör lugnare och tänker

sig mer för i vissa situationer, vilket påtalades vara ett klart önskvärt resultat. Ordningen som man genomför de två olika momenten i utbildningen kan ha en viss betydelse men det finns ingen patentlösning:

*"... Senare kommer risk2an, finns inget som säger att risk1an ska komma före risk2an, skiljer sig ibland i vilken ordning elever går den, i vissa fall tycker jag att det är bättre att göra risk1 före risk2 men ibland så kan jag känna att "hade du varit på risk2an innan risk1an så hade du förstått det här lite bättre att det är så och så", men det spelar inte riktigt någon roll."*

Utöver detta framkom det även att:

*"Sen har man hört av inspektörerna, att när de åker ut med våra elever på uppkörningen, så går det lite saktare än vanligt och så, och det har man ju inte hört innan, det har hänt men absolut inte i lika stor utsträckning".*

Det framkom även att en viss kategorisering av elever sker, men oftast omedvetet. Som tidigare nämnts har vissa lättare för sig än andra men lärarna jobbar trots det oftast på samma sätt med alla elever. I vissa fall läggs undervisningen upp lite annorlunda genom att exempelvis sätta upp delmål för elever som har svårare för sig. Under diskussioner försöker de få med alla men det kan vara svårt. De elever som lärarna märker inte vill prata försöker de få med genom att exempelvis ställa frågor till dem. *"Alla är ju olika och vi kan inte nå alla men vi försöker"*. Det poängterades att ingen elev utelämnats på grund av känslan de inte bryr sig, då dessa är särskilt viktiga att få med. *"De kanske inte är med lika mycket i diskussionerna men genom att ställa frågor till dem och be dem ta ställning är de trots allt med lite grann"*. Det framkom även att det tydligt märks vilka elever som inte tar till sig *"Tänket"*. De elever som tänker *"det är inte mig han pratar om"*, är de som lärarna får jobba mest med. Oftast brukar *"tänket"* vända efter riskutbildningens praktiska del då de får *"misslyckas"* alternativt genom äldre elevers berättelser, men det är oftare det förstnämnda. Som tidigare nämnt märker lärarna att *"tänket"* förändrats genom att dessa elever refererar till riskutbildningen. Dock påpekades det att de elever som inte refererar måste ha hjälp med det. Genom att läraren vid körträning refererar till riskutbildningen, exempelvis: *"Nu är vi i den här situationen som vi pratar om på riskutbildningen"*, eleven svarar kanske något sig i stil med *"ja, juste så var det"*, varpå läraren frågar *"Vad gör du då?"*. Någon menade att *"Det är viktigt att härleda de elever som tänker fel till riskutbildningen"*, på så vis sker förhoppningsvis en återkoppling och då går oftast ljuset upp för eleven.

De intervjuade påpekade att risken att den praktiska delen av utbildningen får en oönskad motsatt effekt var liten, dvs. att elever känner sig säkrare och då tar större risker. Det framkom att det är stor skillnad på att köra i trafiken i jämförelse med att köra på en avspärrad bana. Under den praktiska delen har eleverna varit väl medvetna om vad de kommer att ställas inför för situationer ex undanmanöver och inbromsning men trots detta så *"misslyckas"* de och har på så vis erhållit en *"aha-upplevelse"*. Genom att eleverna granskat varandras övningar har den som genomfört övningen fått höra att denne kanske gjort något omedvetet, eftersom eleven varit medveten om risken redan innan den uppkom, och på så vis insett att detta inte skulle bli resultatet i en riktig situation. Så länge det görs verklighetstroget så kommer eleven att inse *"går det inte här, där jag är medveten om risken redan innan, ja då kommer det inte gå när jag inte är beredd"*.

Huruvida man genom en utbildning kan påverka olika elevers riskmedvetenhet framkom det att detta till viss del går, men ger inte någon omedelbar effekt. Området diskuterades under fortbildningen där samtliga lärare var överens om att man genom riskutbildningen endast kan *"så ett antal frön"* hos eleverna. Var i utbildningen dessa frön sås beror helt på eleven och

någon menade att *"Fröet, eller insikten, är ju resultatet av Aha-upplevelsen"*. När detta frö väl gror beror även det på eleven, hur mycket de kör samt vilka situationer de ställs inför i framtiden.

#### **4.5 Ämnesområden**

Riskutbildningens teoretiska del ska innefatta alkohol, andra droger, trötthet samt faktorer och beteenden som medför ökade risker (riskfyllda beteenden). I diskussionsgruppen ombads lärarna uppskatta hur mycket tid som lagts på varje moment. Det framkom då att trötthet stått för 5-15%, alkohol och andra droger för 10-15% samt riskfyllda beteenden för ca 80%, dock poängterades det att fördelningen skiljer sig från kurs till kurs, beroende på den grupp läraren arbetat med. Samtliga lärare i diskussionsgruppen var överens om att riskfyllda beteenden är den viktigaste delen i utbildningens teoretiska moment. Det framkom även att det inte lagts allt för stor vikt vid trötthet, det har givetvis tagits upp och eleverna har bl.a. fått diskutera skillnader mellan att vara trött på motorcykel i jämförelse med att vara det i en bil samt givetvis konsekvenserna av trötthet.

Vad gäller alkohol och andra droger var samtliga lärare i diskussionsgruppen under fortbildningen överens om att detta område är något överflödigt. Detta med motiveringar som *"De som kör påverkade har oftast inget körkort, alltså är de inte på utbildningen"*, *"De flesta som kommer på riskutbildningen kan redan det här med alkohol och droger för de har sedan länge B-körkort"*. Något som diskuterades var bl.a. Transportstyrelsens föreskrift (5 kap. Kursplaner 3§ 8) om att eleverna ska kunna återge hur alkohol och andra droger påverkar kroppen, beteendet och körförmågan på kort och lång sikt. Någon menade att *"Det finns ingen anledning för mig att hålla föreläsning om hur det är att va alkoholist"*. Endast en av de intervjuade menade att alkohol och andra droger enligt denne var den viktigaste delen, dock menade övriga deltagare i studien att det är överflödigt. Detta innebär dock inte att området utelämnas och samtliga i diskussionsgruppen höll med om att det måste tas upp och diskuteras eftersom det står i föreskrifterna, dock kan momentet omfattas så lite som 5% av utbildningen.

I den praktiska delen ska hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden behandlas. I denna del innefattas ett antal moment där eleven bl.a. får genomföra en undanmanöver, inbromsning från minst 70 km/h, skillnaden mellan att upptäcka och bromsa i olika hastigheter, kurvteknik, samt lära sig att se och synas. I intervjuerna samt diskussionsgruppen framkom det att samtliga ämnesområden som ligger i denna del av utbildningen är viktiga och ingen påtalade att något skulle vara överflödigt. Dock framkom åsikter om att ett moment saknades och detta är skjutsteknik. Detta menade någon var väldigt viktigt eftersom det är stor skillnad på att köra motorcykeln själv kontra att skjutsa någon. Eftersom momentet inte ligger med i föreskrifterna framkom det att vissa lärare tagit saken i egna händer. Detta genom att väva in skjutsteknik i exempelvis kurvövningarna. Genom att läraren sitter bakpå eleven och exempelvis inte lutar sig i kurvan menade någon att *"Eleverna får liksom känna på hur det är att skjutsa och nästan dra omkull för att de inte är samspelta på motorcykeln"*. Majoriteten av de intervjuade och lärarna i diskussionsgruppen tyckte att hastighet samt att se och synas är de två viktigaste momenten i den praktiska delen. Dock påpekades det att tiden mestadels fördelats jämnt mellan de olika momenten då samtliga ansågs som viktiga.

Huruvida de olika övningarna som omfattas i undervisningsplanerna tillämpas ser dock olika ut på olika skolor och med detta avses då hur exempelvis de olika övningarna genomförs. I

4.3 beskrevs samarbetet mellan skolor och med avseende på samarbetet så genomförde dessa skolor i princip samma övningar, givetvis anpassat efter eleverna. Alltså, alla deltagare i studien menade att samtliga moment genomförs men beroende på skola och elev används olika metoder (övningar) för att åstadkomma "Aha-upplevelsen".

#### **4.6 Pedagogiska hjälpmedel**

Under riskutbildningen användes en mängd artefakter som pedagogiska hjälpmedel. Dessa listas nedan.

- Filmer
- Bilder
- Egna berättelser
- Elevers berättelser
- Skyddsutrustning

De filmer som visats har exempelvis varit en iscensatt motorcykelolycka, en riktig olycka som fångats på film alternativt en film som visar hur trevligt det är att åka motorcykel. Bilderna som använts var exempelvis planscher på olika motorcykelklasser, bilder på motorcyklar efter olyckor samt människor som i olika grad skadat sig. Kategorin egna berättelser avser de berättelser som läraren har delgivit gruppen och dessa skiljer sig givetvis mellan olika skolor. Dessa berättelser är situationer som lärarna antingen fått berättade för sig eller själva varit med om. Det framkom även att vissa skolor fått besök av personal från bl.a. akutmottagningen. Dessa har exempelvis delgivit gruppen historier om motorcyklister som de fått ta hand om efter en olycka. Elevers berättelser avser även de erfarenheter från olika situationer i trafiken, bekanta som varit med om en motorcykelolycka eller dylikt.

Vad gäller skyddsutrustning har lärarna exempelvis visat skillnaden mellan godkänd (CE-märkt), icke-godkänd utrustning, samt vad man ska ha beroende på hur och vad man kör för typ av motorcykel. Eleven har här fått känna på olika material och skydd men det framkom dock att detta skiljde sig mellan trafikskolorna. Det påpekades att lärarna berättat vilket skyddsutrustning eleven ska ha på sig, med avseende på motorcykel och de har tagit upp skillnader mellan olika material och skydd, dock ansåg deltagarna i diskussionsgruppen att detta ansvar bör ligga mer på försäljarna. Det framkom att en elev vid ett tillfälle tagit med sig sina nyinköpta motorcykelkläder till riskutbildningens teoretiska del. Eleven visade dessa för läraren som konstaterat att de var helt fel med avseende på hur och vad eleven skulle köra. Detta ansågs vara ett fel av försäljaren, som givetvis läraren då blev tvungen att rätta till, eftersom denne kände ett ansvar mot eleven. Allteftersom diskussionen fortskred menade lärarna att försäljarna bara vill sälja sina varor och det diskuterades huruvida de kunde påverka att försäljarna säljer rätt utrustning. Några konkreta förslag på detta framkom dock inte.

Hur, samt vilka filmer och bilder som visats under utbildningen varierar mellan trafikskolorna. Bilder som skolorna erhållit av STR användes till viss del men resterande bilder och filmer har lärarna fått ta fram på egen hand. Exempelvis kan utbildningen inledas med en film som visar det roliga med att köra motorcykel. Efter detta har eleverna fått ställa sig vid en uppsättning planscher med olika motorcykelklasser där de fått ta ställning till vilken klass de har för avsikt att köra och varför samt berätta lite om sig själva, vilket beskrivits i 4.2. Det framkom att det här upplägget har använts på flera skolor men med lite annorlunda stuk. Exempelvis kan eleverna få sitta kvar på sina platser och så visas motorcykelklasser på en

storbildskärm, varvid ovan beskrivna process tar vid. Bilder på konsekvenser av olyckor har exempelvis visats i samband med genomgång av skyddsutrustning. Här har eleverna först fått känna på och diskutera skillnaderna mellan godkända och icke-godkända skydd och kläder, varvid de fått se bilder på snarlika, olyckor där förarna haft både godkända och icke-godkända kläder och skydd, samt hur konsekvenserna skiljer sig. Filmer i form av riktiga alternativt iscensatta olyckor har visats för att skapa diskussion mellan eleverna, exempelvis hur och varför olyckan uppstod samt vad man kunnat göra för att förhindra den. Vad gäller lärarens egna berättelser används de för att lyfta fram att olyckor faktiskt sker. Med elevernas och andra utomståendes berättelser får resterande elever, som tidigare nämnt, höra det från personer utanför lärarrollen, vilket skapat bäst diskussioner och gjort ett starkare intryck samt givit eleverna insikten att det kan hända vem som helst.

Huruvida samma material i form av filmer och bilder används på skolorna i Linköping har inte kunnat bekräftas, dock påstods det i intervjuerna att en skola tar fram allt material i form av bilder och film som resterande skolor sedan använder.

#### **4.7 STR:s stöd, utbildning och fortbildning**

Det rådde hos lärarna delade meningar angående stödet från STR (Sveriges Trafikskolors Riksförbund) för att planera, utforma och genomföra riskutbildningen. Det framkom att utbildningarna för lärarna till största del varit givande medan stöd i form av material varit sämre. Någon menade att det material som STR delat ut endast var *"en på tok för lång powerpoint presentation"*, som denne inte haft någon direkt nytta av. Det framkom att lärarna önskade mer material i form av bl.a. statistik, då detta visat sig svårt att få tag på. Utöver detta fanns önskemål om att STR skulle besöka trafikskolor för att se om utbildningen genomförs enligt utbildningsplanen och komma med konstruktiv kritik och förslag till förbättringar. Detta är dock inget som STR genomfört.

För att lärarna ska få behörighet att hålla i riskutbildningen måste de genomgå en grundutbildning som anordnas av STR och sedan godkännas av Transportstyrelsen. Grundutbildningen går under två dagar igenom riskutbildningens båda delar och här får de lära sig hur de kan bedriva riskutbildningen på sin ort, vad som kan vara bra att tänka på, tips på metodik och pedagogik samt övningar. Flera lärare menade att utbildningens första del var *"onödig"* och *"som kaka på kaka"*. Detta på grund av att de redan ansåg sig kunna detta med trötthet, alkohol och droger samt riskfyllda beteenden och många drog parallellen med den teoretiska riskutbildningen för behörighet B (personbil). De flesta lärarna menade att utbildningens första del inte gav något och att de fått söka sig till varandra (andra lärare) för att få ihop något bra. Dock menade samma lärare att när de väl förstått vad riskutbildningen skulle handla om så insåg de att det var stor skillnad på den teoretiska delen för motorcykel och personbil. Det är liknande områden som tas upp men givetvis ur motorcyklistens perspektiv, pedagogiken är den avgörande skillnaden.

Däremot beskrev lärarna grundutbildningens praktiska del som *"fantastisk"* och *"mycket bra"*, samt att den gav väldigt mycket. Detta då de under denna del fått utförliga tips på hur de skulle kunna genomföra olika övningar som tidigare inte riktigt existerat och genom dessa uppnå den så kallade *"Aha-upplevelsen"* hos eleverna. Sammanfattningsvis var lärarna mycket nöjda med denna del.

Utöver detta måste lärarna årligen genomföra en fortbildning för att utveckla sin kompetens och få tillstånd att fortsätta bedriva riskutbildningen. Fortbildningen skiljer sig från

grundutbildningen i det avseende att lärarna nu har genomfört riskutbildningar under den föregående säsongen och har på så vis erfarenheter och idéer att dela med sig av. Lärarna fick under fortbildningen vara med och påverka vad som skulle tas upp, detta för att få så mycket hjälp som möjligt med problemen de ställts inför under föregående säsong. Detta menade lärarna gav mer än grundutbildningen då det under fortbildningen fanns mycket mer att hämta hem. Vidare ingick även genomgångar av pedagogiska metoder så att lärarna på bästa möjliga sätt kan använda dessa för att uppnå de mål som är satta för eleverna. Desutom lovade STR att skapa ett *"samlingsplank"* (läs Forum), där lärare från hela Sverige kan lägga upp material i form av filmer, bilder och statistik som trafikskolor kan ta del, för att på så vis undkomma problemet att hitta detta. Samtliga lärare som deltog i den observerade fortbildningen ansåg att de fått den hjälp de behövde samt att deras förväntningar uppfyllts, till skillnad från den tidigare grundutbildningen.

En intressant detalj som framkom vid intervjuerna var att lärare från samma skola medvetet åkt på olika fortbildningar. Detta med motiveringen *"Genom att åka på olika fortbildningar kan vi få med oss dubbelt så mycket tips och idéer än om vi åker på samma"*. Detta framkom endast vid en intervju men togs upp under efterföljande intervjuer varpå reaktionerna var positiva.

#### **4.8 Transportstyrelsens stöd**

Vad gäller Transportstyrelsen så önskade lärarna även att de fick besök av dem på skolorna. Någon menade att *"Vi betalar ju en avgift varje år för att de ska komma och kontrollera, och när de inte gör det så känns det ju som man kastat pengarna i sjön"*. Enligt samtliga intervjuade har Transportstyrelsen endast besökt den bana som riskutbildningens praktiska del genomförs på, och detta endast för att kontrollera måtten på banan.

De föreskrifter gällande kursplanen som Transportstyrelsen satt upp för riskutbildningen menade lärarna i många fall varit svåra att tyda. En lärare påpekade att *"Det var svårt att till en början få en klar bild av vad som skulle göras"*. Vidare framkom det att *"De var svåra att förstå, men ändå så pass att man genom handledning i STR:s utbildning senare fick en bild av vad som behövde göras"*. Lärarna önskade tydliga motiveringar bakom föreskrifterna, eftersom vissa punkter fallit bort då de inte riktigt förstått syftet med dem. Dock var samtliga lärare i studien överens om att dessa föreskrifter handlar om att eleven själv ska få tänka, reflektera, uppleva och ta ställning till exempelvis olika situationer som kan uppstå i trafiken. Utöver detta ska eleven få diskutera och reflektera kring de obligatoriska områdena som personlighet, riskfyllda beteenden, alkohol och droger, trötthet, fordonskännedom, att se och synas, att eleven själv ska se och upptäcka rätt saker samt få en förståelse för hur denne kan och ska reagera i vissa situationer.

#### **4.9 Upplevda problem**

I Transportstyrelsens föreskrifter (5 kap. 4§ självvärdering) framgår det att målet med självvärdering avseende den teoretiska delen är uppnått när eleven *bedömer* sin förmåga och motivation att undvika de beteenden och andra faktorer som kan medföra risker i trafiken, och *värderar* det egna ansvaret för sin egen och andras säkerhet i trafiken. I 7§ framgår det att målet med självvärdering avseende den praktiska delen är uppnådd när eleven *bedömer* sin förmåga att undvika att hamna i risksituationer, och *värderar* sin egen roll för uppkomsten av risksituationer och hur egna beslut kan påverka detta. Vad gäller punkten självvärdering påpekades det att detta varit problematiskt. Ur diskussionsgruppen framkom det, som tidigare

nämnts, att elever efter utbildningen ofta är lite försiktigare och tänker sig för i större grad, vilket återspeglas i att de exempelvis kör lugnare. Utöver det så märks det på *"snacket"* hos eleverna, där eleven refererar till utbildningen. Trots detta påpekades det att det är svårt att få ett grepp om hur alla elever tar till sig utbildningen, speciellt de elever som endast genomför en teoretiskt alternativt en praktisk del av riskutbildningen på en trafikskola. Det fanns önskemål om att få tydligare riktlinjer att gå efter gällande hur läraren ska kunna se om eleven *bedömer* och *värderar* enligt ovanstående föreskrifter.

Något som lärarna menade varit svårt när utbildningen infördes, var att elever kom till den teoretiska delen och förväntade sig en föreläsning. Någon påpekade att det redan i startfasen av denna del måste göras klart och tydligt för eleverna att det handlar om att *"De ska få diskutera, ta ställning och reflektera över det som tas upp"*. Gjordes detta inte tydligt för eleverna framkom det att det var svårt att få till bra diskussioner. Detta har dock lärarna lärt sig och i diskussionsgruppen framkom det att detta kommer hanteras bättre under säsongen 2011.

Ett problem som ofta uppstått under den praktiska delen av utbildningen har berört validering av elevers kunskaper. När eleverna kommit till denna del har lärarna genomfört vad de kallar för *"nivåkontroll"*, för att ta reda på hur duktiga de olika eleverna är. Detta genom att läraren inledningsvis värmt upp eleverna med lite körning på bana så de får bli vän med motorcykeln, varpå läraren beslutat om eleven är redo att *"misslyckas"*. Syftet med detta har varit att se om eleven ligger på en önskvärd nivå, både tanke- och manövreringsmässigt, och läraren *"får ett kvitto på att eleven kommer klara av övningarna"*. Det framkom dock att detta inte alltid genomförts med skolans egna elever, eftersom de låtit dem genomföra den praktiska delen av utbildningen först när läraren ansett eleven som redo. Dock påpekades det flera gånger att trafikskolor fått in elever från andra orter som endast avsett genomföra riskutbildningens praktiska del hos dem. I och med att lärarna då inte haft eleverna tidigare måste deras kunskaper valideras. Det påpekades att det då kan uppstå problem om läraren upplevt att eleverna brister på någon punkt. Om läraren exempelvis märkt att en elev är dålig på att bromsa så har fokus för eleven lagts på bromsning. Någon menade här att *"Det kan bli så att denna elev lämnar utbildningen och har lärt sig bromsa, istället för att den går därifrån med insikter om risker"*.

Risken för att elever lär sig fel saker ledde under diskussionsgruppen in lärarna på ett annat problem, gällande betydelsen av effektiv bromsteknik (5 kap. Kursplaner 6§ 33). Det framkom att samtliga trafikskolors motorcyklar har ABS-bromsar. Detta innebär att *"Det bara är att nypa allt man kan i bromsen, och risken för att skrota är liten"*. Eftersom ABS-bromsar förespråkas samt att de flesta motorcyklar idag har denna typ av bromssystem, påpekades det att eleverna inte fått ut så mycket av momentet bromsteknik, varför det i vissa fall hamnat lite i skymundan.

Om en elev under utbildningens praktiska del exempelvis kört på ett olämpligt sätt, måste läraren korrigera detta. Förekom detta fler gånger fanns risken att läraren måste avvisa eleven. Problemet, menar lärarna, ligger i var denna gräns går. Eftersom eleven betalat dyra pengar för den praktiska delen menade lärarna att man givetvis i största möjliga mån vill undvika att avvisa en elev, men går det för långt så måste det göras. Det framkom önskemål om tydliga riktlinjer gällande avvisning av elev.

Vad gäller problem med undervisningsmaterial framkom det, som tidigare nämnt, att det bl.a. varit svårt att få tag i statistik. Det som många funderade över var hur mycket statistik som



ska visas i den teoretiska delen av utbildningen. I Transportstyrelsens föreskrifter (5 kap. kursplaner 3§) framgår det att eleven bl.a. ska kunna återge skillnader i olycksstatistik mellan olika åldersgrupper och mellan män och kvinnor, skillnaden i olycksrisk för motorcykel jämfört med andra transportmedel samt hur motorcykelns modell och motoreffekt inverkar på olycks- och skaderisk. Det påpekades att visserligen finns all denna statistik, men lärarna förstår inte riktigt om eleven ”ska ha ett hum om det” eller kunna återge allt. Ytterligare ett problem har varit att hitta lämpliga filmer för den teoretiska delen. Eftersom varje grupp i princip varit unik och deltagarna ofta skilt sig mycket från varandra påpekades det att problemet ligger i att hitta filmer som samtliga elever tolkar likadant. Dock lovade STR under fortbildningen att hjälpa till med detta och hade även med sig en film som lärarna fick ta del av.

## 5. Diskussion

I kapitlet nedan presenteras en uppsättning förslag på förbättringar. Vidare diskuteras studiens resultat och metod.

Studien visar att lärare från en trafikskola medvetet åkt på olika fortbildningar, med syftet att få med sig så många tips och perspektiv som möjligt. Detta är ett sätt att effektivisera fortbildningen. Under gruppdiskussionen var flera lärare från samma trafikskola och dessa sa inte helt oväntat i princip samma saker, vilket i många fall gjorde att diskussionerna avtog. Om dessa lärare skulle spridas ut på olika fortbildningar finns chansen att delge fler lärare just deras perspektiv på saker och ting, samt givetvis vise versa, att få med sig så mycket synpunkter som möjligt tillbaka till deras trafikskola. Dessutom kan det hjälpa diskussionerna ännu ett steg längre. Enligt min mening är detta något som bör införas, alltså att lärare från samma skola åker på olika fortbildningstillfällen.

Resultatet visar också på att det finns ett behov av att utveckla pedagogiken. Lärarna ansåg att de fått den hjälp de behövde under fortbildningen men det skulle vara bra med exempelvis en bok som de kan använda då de ställs inför diverse problem. Boken skulle exempelvis kunna innefatta metodtips beroende på vilken åldersgrupp läraren arbetar med, olika tillvägagångssätt för att på bästa sätt nå eleverna, tips på olika övningar för både teoretisk och praktisk del samt tydliga motiveringar till varför det som ingår i utbildningen ska ingå. Vidare skulle exempelvis riktlinjer för avvisning av elev ingå samt någon form av metod för ”nivåkontroll” av elever som tidigare inte gått på den trafikskola där de genomför sin riskutbildning. Dock skulle denna bok inte behöva vara just en tryckt bok. STR har lovat att skapa ett forum alternativt ett samlingsplank där lärare ska kunna dela med sig av filmer, bilder och statistik mm. Här skulle man även kunna väva in ovan beskrivna förslag så att allt som har med riskutbildningen för motorcyklister är samlat på ett och samma ställe. Att denna information skulle finnas på Internet gör det även mer lättillgängligt och kostnadseffektivt.

En ytterligare förbättring av riskutbildningen skulle vara att bjuda in elever som tidigare genomfört en godkänd riskutbildning och fått sitt körkort. Dessa har förmodligen en del erfarenheter att delge gruppen och genom dessa kanske problemen med gruppansamlingen vid utbildningen till viss del skulle kunna lösas. Detta genom att ha ett ”säkert kort” (en motorcyklist) med vilket lärarna kan få igång diskussioner och kanske särskilt nå de yngre.

Resultaten visar på att lärarna anser att behovet av riskutbildningen är stort, utbildningen har gjort nytta och har upplevts på ett positivt av eleverna. Detta tyder på att genomförandet av första årets riskutbildning för MC, enligt vad lärarna själva säger, sammanfattningsvis har gått bra. Resultaten tyder också på att vissa elever i början av utbildningen varit negativt inställda men att detta, allteftersom utbildningen fortskridit, vänt till att de blivit mer positiva. I och med denna positiva respons från eleverna har lärarna blivit ännu mer motiverade att hålla riskutbildningen, vilket styrker att utbildningen genomförts på ett bra sätt.

Då det är stor konkurrens mellan företagen inom denna bransch kunde man nästa tro att varje skola jobbade enskilt, men enligt resultatet är så inte fallet. Det är intressant att lärare från olika skolor samarbetar för att kunna erbjuda en så bra riskutbildning som möjligt. Genom att ses innan den första säsongens riskutbildningar hölls och arbeta fram en gemensam undervisningsplan, samt efter motorcykelsäsongen mötas för att prata om hur det har gått och

vad som behöver förändras, skapar lärarna bästa möjliga förutsättningar för att bedriva riskutbildningen.

I enlighet med lärarna bör man ha heterogena grupp sammansättningar där deltagare har olika mycket erfarenhet från trafiken (dvs. äldre och yngre elever blandade). Det verkar som om man kan nå de yngre eleverna genom de äldre. Om man har homogena grupper (äldre för sig och yngre för sig) kan man rent av minska möjligheterna att få de yngre att tänka om och ta till sig det som sägs. Dessutom påpekades det att de yngre oftast inte är speciellt benägna att prata och dela med sig av sina reflektioner. En grupp 16-åringar skulle således inte skapa de diskussioner som eftersträvas under utbildningen.

Vad gäller utbildningens påverkan på elever menade lärarna att det går att se till statistiken. Dödsantalet har sjunkit efter införandet av riskutbildningen, vilket givetvis är en önskvärd effekt men kan dock bero på att färre motorcyklister tog körkort år 2010. Att elever refererat till utbildningen, samt under exempelvis efterföljande körlektioner och körprov kört betydligt lugnare och tänkt sig mer för i vissa situationer, har efter utbildningens införande förekommit i mycket större utsträckning än tidigare. Detta talar för att vissa önskvärda effekter trots allt har uppnåtts. För att se verkliga resultat bör man dock analysera statistiken djupare genom att analysera djupstudierna av dödsolyckor.

Det ter sig inte märkligt att en viss kategorisering av elever sker. Från datamaterialet kan vi dra slutsatsen att vissa elever är svårare att nå än andra. Det märks vilka som inte tar till sig *"Tänket"*. Det påpekades att dessa är viktigast att nå och dem som lärarna får jobba mest med. Jag anser att lärarna här gjort och gör ett bra jobb. Genom att under utbildningen rikta frågor till dessa elever får de, trots att de inte är benägna, diskutera, reflektera och ta ställning till det som sägs. Efter genomförd utbildning hänvisar även lärarna eleverna till utbildningen. Genom att göra enligt ovanstående tror jag även denna svårnådda kategori av elever i slutändan tar till sig det som sagts och tänker om.

Huruvida man med en utbildning kan påverka riskmedvetenhet är oklart. Om jag relaterar till mig själv, som genomfört den teoretiska delen, måste jag hålla med lärarna om att de i detta fall endast kan nå ett antal frön hos eleverna. Personligen har jag länge velat skaffa mig ett körkort för motorcykel. Efter genomförd teoretisk del kom jag bl.a. till insikten att jag kanske ska vänta några år, mogna till lite, innan jag införskaffar mig A körkort, eftersom risken att just jag förolyckas är ganska stor. Detta var dock ingen direkt insikt jag fick av utbildningen, utan något jag kom fram till ett par veckor senare, när jag reflekterat över bl.a. olycksstatistik och hur jag själv är som person. Detta talar till viss del i enlighet med vad lärarna påpekat. De kan endast bidra med att så en uppsättning frön hos eleverna men sedan är det förmodligen individuellt när dessa frön väl grott färdigt.

Jag anser, i enlighet med lärarna, att risken för att en negativ effekt av den praktiska utbildningsdelen uppnås är liten. Om eleverna inser att det inte fungerar att göra vissa saker, som exempelvis en undanmanöver, på en avspärrad bana där de är medvetna om samliga risker, så måste de ändå inse att det inte kommer fungera ute i den riktiga trafiken.

Lärarnas uttalanden, i enlighet med deras skattning av tiden som läggs på olika ämnesområden, talar för att lärarna i studien anser riskfyllda beteenden som det viktigaste området under den teoretiska delen. Att alkohol och droger hamnat lite i skymundan anser jag som förståeligt, då de 20% som förolyckas med alkohol i kroppen inte anses vara på riskutbildningen. En fråga som dyker upp är dock om de 20 % som dör med alkohol i kroppen

kan nås via en utbildning? De flesta som kommer på denna utbildning har sedan tidigare B-körkort, erfarenheter från trafiken och är redan medvetna om vad som kommer att sägas om denna del. Dock deltar givetvis en skara yngre elever, som kan behöva höra detta, men då lärarna explicit uttalat sig om att man vill komma ifrån att hålla föreläsning tror jag det räcker med den lilla tid som detta område diskuteras. Så länge det tagits upp och diskuterats har de yngre eleverna fått höra om samt reflekterat över det och förmodligen fått med sig något om detta område hem. Detta avser dock endast föreskriften om hur alkohol och droger påverkar människan på kort sikt och jag håller med uttalandet ”*Det finns ingen anledning för mig att hålla föreläsning om hur det är att vara alkoholist*”. Ämnet trötthet har heller inte lagts allt för stor vikt vid. Det ansågs som tillräckligt att lägga ca 10 % på denna del då man inte fick ut så mycket mer om ämnet vid vidare diskussion.

Vad gäller ämnesområdena i den praktiska delen framkom det i studien att samtliga områden är viktiga och behandlas. Det påpekades dock att eleverna inte fick ut så mycket av momentet bromsteknik. Detta eftersom alla trafikskolors motorcyklar varit försedda med ABS-bromsar. De framgick att eleverna på vissa skolor fått se filmer som visat på skillnaden att bromsa med och utan ABS. Dock anser jag att detta är något som de även borde få prova på, förslagsvis genom att först få bromsa med en motorcykel utan ABS och sedan en med ABS. Detta ger förmodligen insikten om skillnaden, och triggar dem förhoppningsvis att inhandla en motorcykel försedd med denna typ av broms, eftersom de bevisligen kommer förstå att detta i många situationer kan vara skillnaden mellan liv och död.

Jag finner det intressant hur lärare i vissa fall tagit saker i egna händer. I Transportstyrelsens föreskrifter gällande undervisningsplan framgår det inget om skjutsteknik, vilket man från datamaterialet kan konstatera som ett viktigt område. Detta område är något som på vissa skolor införts trots att det inte är obligatorisk, vilket enligt min mening dels talar för att lärarna verkligen är måna om sina elever, att det är ett viktigt område som bör behandlas samt att det bör införas i Transportstyrelsens föreskrifter.

I studien förekom önskemål om att erhålla filmer som samtliga elever ska kunna tolka likadant. Detta är enligt min mening väldigt svårt, om ens möjligt. Människor tänker, tycker och tolkar oftast saker och ting väldigt olika. I enlighet med att varje grupp är unik, anser jag att en film som alla ska tolka likadant inte nödvändigtvis är en bra lösning. Det är kanske rent av bättre att ha en film som alla tolkar olika, då ett syfte är att skapa diskussion. Om alla tolkar filmen likadant så finns risken att de olika infallsvinklar som eleverna kommer med är likadana, vilket enligt min mening skulle hämma diskussionen.

Sättet olika bilder används verkar fungera bra. När eleven exempelvis får identifiera sig med den motorcykel de har för avsikt att köra, bjuder det upp till diskussion om vad de har för personlighet, vilket är en viktig del i utbildningen. Genom bilder kan även konsekvenser av olyckor, beroende på skyddsutrustning, förmedlas på ett sådant sätt att eleven inser skillnaden mellan olika utrustningar.

De olika lärarnas, elevers och utomståendes berättelser i form av erfarenheter är det jag anser som kärnan i riskutbildningens teoretiska del. Genom dessa berättelser får eleverna höra motorcykelkörningens baksida, från personer utanför lärarrollen, vilket jag tror jag gör ett starkare intryck på eleverna samt bjuder upp till de mest givande diskussionerna.

Vad gäller skyddsutrustning framkom det i resultatet att detta ansvar bör ligga mer på försäljarna men enligt min mening ska det ligga på lärarna. I Transportstyrelsens föreskrifter

framgår det att läraren ska förmedla skillnader mellan olika typer av skyddsutrustning och betydelsen av dess synbarhet och rätt användande. Studien visar att detta görs i enlighet med föreskrifterna men att lärarna beklagat sig över detta kan enligt min mening bero på förekomsten av att försäljare sålt felaktig utrustning till elever. Detta kan tyda på att lärarna känner ett ansvar mot eleverna. Om lärarna verkligen är måna om sina elever ska information om skyddsutrustning, utifrån Transportstyrelsens författningssamling enligt min mening förmedlas ordentligt, så att eleverna i slutändan köper rätt utrustning.

Att det råder delade meningar om det erhållna stödet från STR kan enligt min mening dels bero på att lärarna inte fått det material de behövt, samt att vissa inledningsvis tyckt att grundutbildningen för den teoretiska delen varit onödig. Studien indikerar bl.a. att statistik varit problematiskt att få tag på. Det erhöles en del statistik från STR men här låg problemet snarare i vad som skulle presenteras. Statistiken finns på internet (Trafikanalys.se) och är inte speciellt svår att hitta, förutsatt att man känner till hemsidan. Att det varit svårt att få tag på statistik anser jag därför har sin grund i lärarnas okunskap om var de finns. Dock har STR lovat att skapa det samlingsplank (forum) som framgår i resultatet, vilket förhoppningsvis löser problemet. Lärarna behöver troligtvis också hjälp att tolka statistiken och kanske se lite bakom siffrorna.

Vad gäller grundutbildningen för lärare så framkom det att vissa lärare redan innan införandet av riskutbildningen haft så kallad MC- teori. De har på eget initiativ hållit en utbildning för motorcyklister där liknande ämnen tagits upp, varför de bl.a. menade att grundutbildningen för den teoretiska delen varit "som kaka på kaka". Dessutom liknades denna del med riskutbildningen för behörighet B. Dock insåg ju lärarna ganska snabbt att så var inte fallet. Att lärarna var nöjda med lärarutbildningen för den praktiska delen är kanske inte så märkligt, eftersom det som behandlades under denna utbildning i princip var helt nytt. Många moment kan till viss del liknas med vad lärarna tagit upp med elever under körlektioner, dock med en ny form av pedagogik. Detta eftersom lärarna här har kunnat använda sig av en grupp elever som granskar varandra. På så vis får de sitt budskap förmedlat via eleverna och detta gör, som tidigare nämnt, ett starkare intryck på eleven.

Det har visat sig problematiskt att läsa av hur elever *bedömer* och *värderar* enligt föreskrifterna, avseende de elever som trafikskolan eller läraren inte tidigare varit i kontakt med. De elever som läraren har innan, under och efter utbildningen lär de känna, samt "märker på snacket" hur de utvecklas. För att förenkla detta för lärarna borde eleverna genomföra hela sin riskutbildning på samma skola med samma lärare. Det finns ytterligare ett problem med elever som skolan tidigare inte haft. Detta gäller *validering* av elevers kunskap, i form av en "nivåkontroll" under den praktiska delen. Det framkom att detta oftast inte behöver genomföras med skolans egna elever, eftersom dessa inte genomför denna del innan läraren anser dem som redo. Detta måste genomföras med elever som läraren sen tidigare inte är bekant med, och det framkom att det finns en risk för att eleven lämnar utbildningen med andra insikter än de som utbildningen har för avsikt att ge. Alltså borde det vara bättre om samma lärare på samma skola höll i hela riskutbildningen. Huruvida detta är möjligt, samt vilka reaktioner det skulle väcka är dock oklart.

Utöver detta framkom önskemål om tydliga föreskrifter gällande avvisning av elever från den praktiska delen av utbildningen. Enligt min mening är detta förstäligt. Om jag som elev har betalat dyra pengar för en utbildning, uppför mig olämpligt och blir avvisad, är det enligt min mening sannolikt att jag skulle smutskasta både trafikskolan och läraren. Detta är givetvis

något lärarna vill undvika och genom tydliga föreskrifter kan lärare motivera en eventuell avvisning, eftersom det idag bevisligen varit problematiskt.

## **5.1 Metoddiskussion**

I de första intervjuerna gick det att tydligt utläsa en uppsättning generella drag och teman. I efterföljande intervjuer uppkom samma generella drag och teman, de intervjuade sade i princip samma saker, varför de sista fyra intervjuerna inte transkriberades utan användes för att bekräfta tidigare intervjuer samt i väldigt få fall bygga på dem. Genom fortbildningens gruppdiskussion bekräftas samtliga generella drag och teman från intervjuerna samtidigt som nya perspektiv uppkom. Med tanke på grupp sammansättningen vid fortbildningen (gruppdiskussionen), som innefattade lärare flera olika orter (Stockholm, Göteborg, Malmö, Luleå, Sandviken, Ystad, Kristianstad m.m.) i Sverige anser jag datamaterialet som både rikt och tillräckligt.

Det hade varit önskvärt att observera fler riskutbildningar där även den praktiska delen av utbildningen innefattats. De två teoretiska utbildningarna som observerades gav en tillräcklig grund för att förstå hur denna del går till i praktiken. Om detta kompletterats med observationer av utbildningens praktiska del hade förmodligen en högre förståelse uppnåtts. Dessutom hade en jämförelse mellan hur lärarna påstår sig bedriva riskutbildningen kontra hur den faktiskt bedrivs kunnat göras. Dock låg utbildningens praktiska del utanför studiens tidsram, varför det inte varit möjligt att observera dessa.

## 6. Slutsats

Denna studie har haft som syfte att kvalitativt utvärdera den nya riskutbildningen för motorcyklister utifrån ett lärarperspektiv. Målet var att sammanställa synpunkter och erfarenheter från lärarna på utbildningen. Resultatet från studien visar att lärarna anser behovet av riskutbildningen som stort och att implementationen av den gått relativt bra. Ett samarbete mellan skolor på samma ort tycks förekomma, detta för att kunna bedriva riskutbildningen så bra som möjligt. Lärarna menare att de flesta som genomgår riskutbildningen sedan tidigare har B-körkort (erfarenheter från trafiken) och det är dessa personer som bidrar mest till utbildningen samt att det är genom dessa man når de yngre. Den påverkan som utbildningen, enligt lärarnas bedömning, haft på elever är att de nu i mycket större utsträckning än tidigare kör lugnare och tänker sig mer för. Dessutom märks detta på hur elever pratar om motorcykelåkning. Samtliga deltagare i studien menade att man genom riskutbildningen endast kan "så ett antal frön" hos eleverna. Var i utbildningen dessa frön sås, samt när de gror, beror helt på eleven och vilka upplevelser som kommer efter utbildningen. Målgruppen för utbildningen är i många fall väldigt bred och grupsammansättningen vid utbildningstillfällena spelar även stor roll för vilka frön som faktiskt sås. Det rådde hos lärarna delade meningar angående stödet från STR. Dels för att undervisningsmaterial varit svårt att få tag på samt att det funnits ett missnöje med grundutbildningens första del. Fortbildningen är lärarna dock mycket nöjda med. Det fanns från lärarna önskemål om tydliga motiveringar bakom Transportstyrelsens föreskrifter gällande kursplaner (hur lärarna ska läsa av att elever *bedömer* och *värderar* sin förmåga och deras motivation att undvika riskfyllda situationer), samt ett samlingsplank (Forum) där de lätt ska kunna tillgå material. Vad gäller samlingsplanket har STR lovat att skapa detta. Utöver detta fanns önskemål om tydliga föreskrifter gällande avvisning av elever från den praktiska delen av utbildningen. Det skulle vara önskvärt att vidare studera denna riskutbildning, exempelvis genom fokusgrupper, för att ta fram undervisningsmaterial som lärarna skulle kunna ha hjälp av både när man skriver sin undervisningsplan och när man genomför själva utbildningen. Resultatet i denna studie skulle även kunna användas som underlag till en enkät för att vidare undersöka vad som kan göras för att utveckla och förbättra riskutbildningen för MC. Slutligen vore det intressant att undersöka vilken inverkan som utbildningen haft på elever när de kört ett tag och fått lite erfarenhet, på vilket sätt har riskutbildning faktiskt påverkat riskmedvetenhet och självinsikt?

## 7. Referenser

- Backman, J. (1998) *Rapporter och uppsatser*. Studentlitteratur AB. ISBN: 9789144004174.
- Björketun, U. & Nilsson, G. (2007). *Skaderisker för motorcyklister*. VTI-rapport 566, Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Engström, I., Gregersen, N.P., Nyberg, A., Kesikinen, E. & Hernetkoski, K. (2003). *Young novice drivers, driver education and training*. Litterature review. VTI rapport 491A. 2<sup>nd</sup> rev. ed. 2004.
- Forward, S., Henriksson, P., Nyberg, J & Berg, J. (2011). *Utvärdering av en ny obligatorisk riskutbildning för motorcyklister*. VTI-rapport 720, Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Gregersen, N.P., Falkmer, T. & Sommer, S. (2004). Goals for driver education. Application of the GDE theoretical framework for elderly drivers. *Proceedings of TRANSED 2004. The 10<sup>th</sup> International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled People*. Hamamatsu, Japan, May 23-26, 2004.
- Hatakka, M., Kesikinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). *From Control of Vehicle to Personal Self-control; broadening the perspectives to driver education*. Transportation Research Part F, 201 -215.
- Hollnagel, E & Woods, D. D. (2005). *Joint cognitive systems: Foundations of cognitive systems engineering*. Boca Raton, FL: CRC press / Taylor & Francis.
- Horberry, T., Hutchins, R. & Tong, R. (2008) *Motorcycle Rider Fatigue: A review*. Road Safety Research Report No. 78. London; Department for transport.
- Kvale, S. (2009) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Studentlitteratur AB. ISBN: 9789144055985
- Körkortsportalen (2010)  
[<http://www.korkortsportalen.se/jag-ska-ta-korkort/motorcykel/Riskutbildning/>], hämtad 2011-03-01.
- Nordqvist, M & Gregersen, N.P. (2010) Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet, NTF och SMC, Stockholm.
- Silverman, D. (2006) *Interpreting Qualitative Data: Methods for Analysing Talk, Text and interaction*. 3rd ed. London: Sage, XV. ISBN: 9781412922456
- Stenlund, O. (2011) Personlig kommunikation.
- Strandroth, J. & Persson, J. (2005) *Motorcykelolyckor med dödlig utgång*. Analys av Vägverkets djupstudiematerial. 2000-2003. Andra utgåvan. Vägverkets publikation 2005:82.
- Sundström, A. (2004) *Självvärdering som metod för att mäta måluppfyllelse via prov*. Institutionen för beteendevetenskapliga mätningar, Umeå Universitet.



Regeringens proposition 2007/08:128.

[[http://www.riksdagen.se/Webbnav/index.aspx?nid=37&dok\\_id=GV03128](http://www.riksdagen.se/Webbnav/index.aspx?nid=37&dok_id=GV03128)], hämtad 2011-03-11.

Trafikverket (2010). *Ökad säkerhet på motorcykel och moped: Gemensam strategi för åren 2010-2020*, version 1.0. 2010:039. ISSN: 978-91-7467-008-0.

Trafikanalys (2010). *Vägtrafikskador 2009*.

[<http://www.trafa.se/Statistik/Vagtrafik/Vagtrafikskador/>], hämtad 2011-04-05.

Trafikanalys (2010). *Fordon 2009*.

[<http://www.trafa.se/Statistik/Vagtrafik/Fordon/>], hämtad 2011-03-22.

Transportstyrelsens föreskrifter om riskutbildning för behörighet A och A1. TSFS 2009:26.

[[http://www.transportstyrelsen.se/Global/Regler/TSFS\\_svenska/TSFS\\_2009\\_26.pdf?epslangu age=sv](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Regler/TSFS_svenska/TSFS_2009_26.pdf?epslangu age=sv)], hämtad 2011-03-07.

## Appendix 1: Intervjumall

Är det okej att intervjun spelas in?

Till den intervjuade: Du får när som helst avbryta intervjun.

Vilket behov anser du det finns av en riskutbildning för MC?

Vad är syftet med riskutbildningen?

Vad är målet med riskutbildningen?

Vilken nytta kan riskutbildningen göra?

Vilket stöd har du och din trafikskola fått? För genomförandet av Riskutbildningen.. STR?  
Vem hade du kontakt med?

Vilka direktiv har erhållits av Transportstyrelsen? Var direktiven från Transportstyrelsen tillräckliga?

Hur var utbildning som du som lärare fick gå innan du skulle lägga upp undervisningen? Vad fick du lära dig under denna? Vilken information fick du/ni?

Vilka förväntningar hade du på riskutbildningen när den infördes? Motsvarar den dina förväntningar/har dina förväntningar uppfyllts?

Hur upplever du genomförandet av riskutbildningen? Tycker du den uppmuntrar till ett trafiksäkert beteende? Hur bidrar den till trafiksäkerhetsmål?

Hur genomför ni riskutbildningen här? Beskriv! Hur ser upplägget/undervisningsplanen ut? (kan jag få ta del av denna?) Har eleverna samma lärare för Risk1 och Risk2?

På vilket sätt är eleverna delaktiga i utbildningen? (får eleverna sitta tysta och lyssna eller uppmuntras de till diskussion? Sker diskussion med enskild elev eller i grupp?)

Hur gick det att genomföra riskutbildningen efter genomförd utbildning? Vad gick bra och vad gick dåligt? lätt/svårt?

Vilka verktyg används i utbildningen? Hur används dessa? Anser du dem som tillräckliga?

Vilka lärdomar har du dragit under de utbildningar du genomfört?

Genomförs något form av utvärdering efter genomförd utbildning? Enkät till elever?

Har du någon kontakt med andra trafikskolor och deras lärare angående riskutbildningen?  
Om ja: vad pratar/diskuterar ni då? Tar ni del av varandras undervisningsplaner?

Vilka skillnader upplever du mellan olika förargrupper? T.ex. de som har B-körkort och som kanske redan gått risk1 och 2 för B och sedan ska ta A? Upplever du en skillnad mellan manliga och kvinnliga elever – vilken skillnad? Mellan personer av olika åldrar?

Finns det kategorier av elever som är svåra att nå? Som inte tar till sig "tänket" ("Det är inte mig de pratar om")? Vilka? Kategoriserar du på något sätt elever?

Vad tror du eleverna har för inställning till riskutbildningen? Tror du den stämmer /brukar stämma överens med riskutbildningens syfte?

Vilken/vilka effekter/påverkan tycker du utbildningen haft på elever? Hur kom du fram till detta?

Tror du på olika utbildningar beroende på exempelvis bakgrund, om man gjort risk1 för B tidigare eller kanske bara är äldre?

Trots att syftet med riskutbildningen är att öka riskmedvetande och självinsikt, finns det en risk att speciellt risk2an kan ha motsatt effekt?

Har du haft/skapat några personliga mål med utbildningen?

Hur upplever du balansen mellan de olika ämnesområdena?

Är det rätt områden som tas upp? Vilka saknas / är överflödiga?

Vilket/vilka områden anser du viktigast? Mindre viktiga?

Vilket/vilka områden lägger du störst/minst vikt på?

Anser du att man skulle behöva ändra på något? / Vad skulle man behöva ändra på?

På vilket sätt kommer årets utbildning skilja sig från föregående?

Har du något övrigt att tillägga?

## Appendix 2: GDE – matrix

Goals for Drivers Education (Hatakka et al., 2002)

	<b>Knowledge and skills</b>	<b>Risk-increasing factors</b>	<b>Self-assessment</b>
<b>Goals for life, skills for living</b>	How general life goals and values, behavioural style etc. affect driving	Risky tendencies, e.g. car for self-esteem, use of alcohol, attitudes re. safety etc.	Realistic insight into impulse control, risky tendencies, motives etc.
<b>Goals and context of driving</b>	Driving environment, necessity, planning skills, effect of goals etc.	Poor road conditions, effect of social pressure, competition in traffic, effect of extra motives etc.	Realistic insight into why driving, planning skills, understanding the effect of motives and choices, etc.
<b>Mastery of traffic situations</b>	Speed adjustment, safety margins, signalling, rules, interaction etc.	Agressive driving style, poor decision making, excessive speed, failing to signal etc.	Realistic insight of driving skills in traffic, personal driving style etc.
<b>Vehicle control</b>	How to operate the car, manoeuvring, sitting position, friction etc.	Risks connected with insufficient control skills, no seatbelt, friction too low etc.	Realistic insight into strengths and weaknesses of basic vehicle control.



VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut som arbetar med forskning och utveckling inom transportsektorn. Vi arbetar med samtliga trafikslag och kärnkompetensen finns inom områdena säkerhet, ekonomi, miljö, trafik- och transportanalys, beteende och samspel mellan människa-fordon-transportsystem samt inom vägkonstruktion, drift och underhåll. VTI är världsledande inom ett flertal områden, till exempel simulatorteknik. VTI har tjänster som sträcker sig från förstudier, oberoende kvalificerade utredningar och expertutlåtanden till projektledning samt forskning och utveckling. Vår tekniska utrustning består bland annat av körsimulatorer för väg- och järnvägstrafik, väglaboratorium, däckprovningsanläggning, krockbanor och mycket mer. Vi kan även erbjuda ett brett utbud av kurser och seminarier inom transportområdet.

VTI is an independent, internationally outstanding research institute which is engaged on research and development in the transport sector. Our work covers all modes, and our core competence is in the fields of safety, economy, environment, traffic and transport analysis, behaviour and the man-vehicle-transport system interaction, and in road design, operation and maintenance. VTI is a world leader in several areas, for instance in simulator technology. VTI provides services ranging from preliminary studies, highlevel independent investigations and expert statements to project management, research and development. Our technical equipment includes driving simulators for road and rail traffic, a road laboratory, a tyre testing facility, crash tracks and a lot more. We can also offer a broad selection of courses and seminars in the field of transport.



HUVUDKONTOR/HEAD OFFICE

LINKÖPING

POST/MAIL SE-581 95 LINKÖPING

TEL +46 (0)13 20 40 00

www.vti.se

BORLÄNGE

POST/MAIL BOX 920

SE-781 29 BORLÄNGE

TEL +46 (0)243 446 860

STOCKHOLM

POST/MAIL BOX 55685

SE-102 15 STOCKHOLM

TEL +46 (0)8 555 770 20

GÖTEBORG

POST/MAIL BOX 8072

SE-402 78 GÖTEBORG

TEL +46 (0)31 750 26 00