

vag@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar: Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter om fortbildning och om utbildningsverksamhet (TSF 2013-146).

Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

Sammanfattning

STR är generellt mycket positivt till att **kraven på lärarnas kompetens höjs och säkerställs** (3 kap 7§, 5 kap 1§, 5 kap 3§).

STR har i detta remissvar synpunkter på krav på utbildare, krav på deltagare, tillsyn, lokal, kursadministration samt kursinnehåll – se respektive rubrik i remissvar.

Höjning av lärarnas kompetens

STR anser generellt att det är mycket positivt att krav på lärarkompetensen föreslås höjas för YKB-utbildning och säkerställas (3 kap 7§, 5 kap 1§, 5 kap 3§). STR menar att det är helt nödvändigt. Att hålla en endags utbildning och göra den intressant och lärorik för deltagarna kräver pedagogisk erfarenhet och god pedagogisk förmåga. Det räcker definitivt inte med att kursledaren endast har yrkeserfarenhet. **Kraven på lärarkompetensen är en central faktor för att upprätthålla och ytterligare höja acceptansen för YKB, menar STR.** Om lärarkraven inte skulle höjas, utan istället bibehållas eller t.o.m. sänkas, finns det en uppenbar risk att attityden och acceptansen för YKB försämras.

YKB måste ge såväl deltagare som arbetsgivare och samhälle en substantiell vinst. Annars går det inte att på sikt motivera utbildningskravet. Då lärarna enligt föreskriften dessutom är skyldiga att tillse att deltagare tillgodogör sig utbildningen, oavsett bakgrund och motivation hos den enskilde kursdeltagaren, lägger detta ett stort ansvar på läraren vilket kräver att läraren har en hög kompetens och erfarenhet för att kunna uppnå. Detta visar bl.a. STR:s egna kursutvärderingar. STR samordnar YKB-utbildningar och har för den egna kvalitetsutvecklingen följt upp utbildningar sedan 2013. Följande resultat har erhållits:

2013 gjordes 10 st uppföljningar:

- 30 anmärkningar noterades,
- 7 åtgärdsplaner delgavs och uppföljande kontroll gjordes på 2 av utbildarna.

2014 genomfördes 11 st uppföljningar:

- 14 anmärkningar noterades,
- 7 åtgärdsplaner delgavs och uppföljande kontroll gjordes på 3 av utbildarna.

2015 genomförde vi 8 st uppföljningar:

- 10 anmärkningar noterades,
- 8 åtgärdsplaner delgavs och uppföljning skedde på 2 av utbildarna.

2016 har vi hittills gjort 12 st uppföljningar:

- 31 anmärkningar har noterats,
- 10 åtgärdsplaner har delgetts och uppföljning kommer att ske på 3 av dessa.

Bland anmärkningarna finns i huvudsak anmärkningarna på dessa punkter:

- Utbildningstid, oftast når man endast 6,30 - 6,45 h. i utbildningstid
- Kontroll av måluppfyllelse, man glömmet kontrollera om målen är uppfyllda – särskilt ”tillämpa-målen”
- Metoder, även våra välutbildade lärare har svårt att använda metoder som får alla i gruppen att hålla uppe intresset hela dagen.

I sammanhanget ska man komma ihåg att samtliga lärare som varit engagerade i ovanstående genomförda och utvärderade YKB-kurser, är trafiklärare med 60 veckors trafiklärarutbildning, minst 100 timmars tunglärarutbildning, minst 1 dags utbildning per delkurs och ytterligare fyra dagar HED för dem som utbildar på YKB delkurs 1. STR har minst två dagars fortbildningskonferens årligen vilken är obligatorisk och utöver det erbjuder vi minst ytterligare två dagar frivillig fortbildning årligen. Detta gäller samtliga av våra lärare (förutom sjuksköterskorna som har delkurs 4). Majoriteten har dessutom erfarenhet av vidareutbildning då man arbetat med EcoDriving, Heavy EcoDriving och en del även med Working EcoDriving mot delvis denna målgrupp. Det är således för uppgiften välmeriterade och erfarna lärare. Ändå finns det saker att anmärka på och vidareutveckla för att det ska nå acceptabel kvalitetsnivå. Totalt sett vill vi i sammanhanget dock påpeka att de övergripande betygen från deltagarna, totalt sett är mycket goda.

En generell erfarenhet är att det i en YKB-grupp normalt finns yrkesförare med olika ålder och erfarenhet, t.ex. från olika typer av incidenter, aspekter som respektive kurs innehåller. En erfaren lärare vet hur man tar tillvara på denna kompetens inom gruppen och låter använda den vilket kan skapa extra intresse och dynamik bland kursdeltagarna då förstahandsvittnesmål i regel upplevs som mer intressant än generella beskrivningar av t.ex. en olycksincident. Dock, för att kunna ha ”modet” att för en stund gå ifrån manus och tillvarata på enskilda kursdeltagares erfarenheter, kräver mognad, kompetens och säkerhet hos kursledaren. Genom att ställa höga och relevanta krav på kursledaren, möjliggörs att kursdeltagarnas egna erfarenheter kan nyttjas i kursen och därmed skapa en större dynamik och delaktighet.

STR noterar vidare angående lärarkompetens att:

- 3 kap 7§. Det är mycket positivt att det föreslås att ansökan ska innehålla uppgifter om *hur* man säkerställer lärarnas kompetens.
- 3 kap. 4§. Det är positivt att det ställs krav på att metoderna för hur måluppfyllelse ska nås, ska beskrivas tydligt.

- 5 kap 1§. Det är mycket positivt lärarkraven föreslås höjas. Att hålla en dags utbildning och göra den intressant och lärorik för deltagarna kräver pedagogisk erfarenhet. Om inte YKB-läraren är väl förberedd för uppgiften, är risken uppenbar att läraren ägnar kurstiden åt mindre relevanta inslag, utfyllnad, för att uppfylla kurstiden.
- 5 kap 3§. Det är positivt att det även ställs krav på fortbildning på lärare.
- 5 kap. STR anser generellt även att är rimligt att ställa som krav att YKB-lärare innehar yrkeskompetensbevis (såtillvida de inte är undantagna enligt § 2).

Krav på utbildare

STR menar att det i föreskriften borde framgå att krav på YKB-utbildare är att man kan uppvisa aktuellt/giltigt konkursfrihetsbevis respektive registreringsbevis. Den svarta verksamheten inom förarutbildningen i Sverige har ökat mycket kraftigt under senare år. STR anser att myndigheten initialt borde kontrollera dessa uppgifter, snarare än i efterhand vid tillsyn. Det torde vara mer effektivt.

Deltagare – antal och krav

- 6 kap 2§. STR frågar om tolkningen är att maxtaket för antal deltagare per lärare fortfarande är 30, eller avser man sänka det till 20? Här krävs ett förtydligande.
- 7 kap. Krav för deltagande i utbildning. STR anser att det är rimligt att det föreskrivs att lärare och deltagare förstår samma språk. Det underlättar för utbildare vid de tillfällen då läraren tvingas underkänna en deltagare som uppenbart inte kan tillgodogöra sig utbildningen.

Tillsyn

Vad STR erfar kommer denna föreskrift ersätta VVFS 2008:182. Dock, i detta förslag framgår inte hur tillsynen ska gå till respektive vad den skall innehålla. STR anser att det är rimligt att det framgår att tillsynen skall granska att *”verksamheten bedrivs i enlighet med ansökan som tillståndet avser”*.

Lokaler

- 3 kap 5§. STR ifrågasätter huruvida det är nödvändigt och relevant att beskriva lokalens lämplighet i förhållande till planen för genomförandet? STR erfar är utbildaren ofta hänvisad till uppdragsgivarens egna lokaler vilka man inte vet hur de är utformade innan utbildaren kommer på plats. Erfarenhetsmässigt har utbildaren inte kunnat påverka lokalvalet förrän vi har kunnat visa utvärderingar där deltagarna har sagt att lokalen var dålig.

STR ifrågasätter rent allmänt värdet av att lokaler ska anmälas till Transportstyrelsen.

- Är syftet att tillsyn ska kunna ske utan föravisering till utbildaren? I så fall bör varje utbildningstillfälle anmälas in till Transportstyrelsen menar STR:

hur ska myndigheten annars kunna veta när utbildning sker? Från 2016 har man inte begärt in planerade kursdatum från Transportstyrelsens sida. STR menar att om myndigheten ändå söker utbildningstillfällen via internet, får man inte information om var kursen hålls då också? I annat fall får man väl anmäla sig som deltagare?

- Är det för kontroll att lokalen är lämplig? Detta görs ju inte i förebyggande syfte ändå utan vid tillsyn och då kan lika gärna ovan förslag tillämpas.

Att anmäla lokaler för utbildning är ett tidsödande arbete. Exempel kan en utbildare ha flera hundra utbildningstillfällen i olika kurslokaler. Varje utbildningstillfälle innebär ändå mycket administration och kravet att utbildare dessutom ska behöva kontrollera om lokalen är på-anmäld eller inte känns onödigt och en källa till eventuella misstag.

Kursadministration

STR menar generellt att det åligger myndigheten Transportstyrelsen att övergripande säkerställa en relevant registrering för att minska risken för misstag och fusk. Det borde t.ex. finnas ett register för varje delkurs. D.v.s. motsvarande rutiner och registerförfarande som för övriga obligatoriska utbildningsmoment (AM, Risk- och Introduktionsutbildning).

8 kap. Register, intyg och rapportering. 3§ sista stycket. STR ifrågasätter varför utbildare enligt föreskriften tvingas ha med sig deltagarregister och anteckningar för innevarande och föregående kalenderår, även då man bedriver utbildning på annan plats än sina egna kurslokaler. Det har visat sig vara mycket vanligt att uppdragsgivare, av praktiska och ekonomiska skäl, vill att kursen ska bedrivas i egna lokaler. STR anser att det torde räcka att utbildare har med sig register över deltagare för den aktuella kursen. Övriga handlingar finns tillgängliga för tillsyn på utbildarens kontor.

8 kap. 5§. Intyg. Här gäller samma resonemang som för 3§ gäller för 5§ avseende intyg: det är inte rimligt att utbildare ska tvingas ha med intyg för fem år tillbaka då t.ex. har utbildning i uppdragsgivarens lokaler. Det måste räcka med att detta hålls tillgänglig på utbildarens kontor för tillsyn.

STR menar att dessa dokument är att betrakta som värdehandlingar och risken är uppenbar att om man tvingar utbildare ta med hela arkivet till varje kurstillfälle, att dokumenten vid tillfälle kommer att försvinna och drabba så väl utbildare, kursdeltagare, arbetsgivare och myndighet med merarbete och problem.

Kursinnehåll – Allmänt

STR är positivt till att samtliga bestämmelser kring YKB samlas i samma föreskrift. Detta ger en förenkling både vid tillståndsansökan och då frågor uppkommer. Att kunna hitta allt som rör YKB på ett och samma ställe istället för som idag i olika dokument med olika beteckningar är mycket positivt och förenklar.

STR är dessutom positivt till att antalet obligatoriska mål på fortbildningen minskas vilket ger läraren en större frihet att anpassa kurserna både till företagets, men också till de enskilda förarnas, behov. (2 kap 2§).

Kursinnehåll - Miljö

I konsekvensutredningen hänvisar Transportstyrelsen till (transportpolitisk måluppfyllelse) under B. Där beskrivs det övergripande målet för svensk transportpolitik. Under det övergripande målet finns ett funktions- och ett hänsynsmål. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. STR menar att miljö kvalitetsmålen tydligare borde avspeglade sig i kursplanen för YKB.

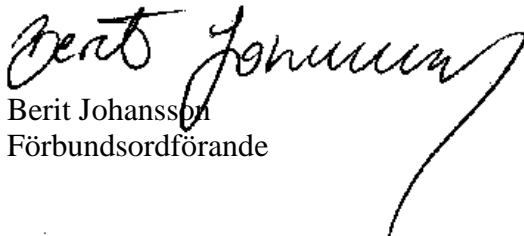
Kurstid

I 3 kap § 2 anges 280 timmar och 140 timmars kurstid, men det saknas beskrivning av 70- respektive 35-timmars alternativet.

Landskrona den 17 augusti 2016

Med vänlig hälsning

SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND



Berit Johansson
Förbundsordförande