

Kvalitetssäkring och pedagogisk utveckling

vid tillämpning av den nya kursplanen för behörighet B
– en introduktion till våra kvalitetssäkringsseminarier

av
Fredrik Lundqvist och Bengt-Åke Wennberg

*Besök vår webbplats <http://www.samarbetsdynamik.se>
för att få aktuell information om kunskapsabonnemanget*

ABONNEMANGSRAPPORT 113

Maj 2005

**Kvalitetssäkring och pedagogisk utveckling
vid tillämpning av den nya kursplanen för behörighet B?**
- en introduktion till våra kvalitetssäkringsseminarier

Författad av Fredrik Lundqvist och Bengt-Åke Wennberg

Rapporten kan beställas från Samarbetsdynamik AB (se nedan)
och Lysekils Trafikskola,

Färgaregatan 6

453 33 LYSEKIL

Telefon: 0523-10402

Epost: info@lysekilstrafikskola.com

Webbsida: <http://lysekilstrafikskola.com>

Rapporter om Organisationens Mänskliga Sida

ISSN 1102-4615 no 113, maj 2005

ISBN 91-85017-12-4

Text, omslag, layout och produktion: Samarbetsdynamik AB,

Ölsdalen 134, 693 91 Degerfors, tel 0586 726121

Epost: info@samarbetsdynamik.se

Webbsida: <http://www.samarbetsdynamik.se>

Tryckning MediaGraphic i Göteborg AB

© Författarna och Samarbetsdynamik AB 2003

Innehåll

Förord	3
Bakgrund	9
Trafiken som ett mikrosystem	13
Trafiklärarna och eleven	17
Kvalitetssäkringsproblemet	19
Från skicklighet till förståelse	23
Vad blir trafiksäkert?	27
Diskussionen runt eleven är viktig för kvalitet och trafiksäkerhet	31
En rimligare konkurrenssituation	33
En modifierad förarprovning	35
Kvalitetssäkringsfrågan	37
Undervisningsprocessen inom ramen för den nya kursplanen	39

Kvalitetssäkring inom ramen för den nya kursplanen	43
Frågan om pedagogisk utveckling	45
Om våra seminarier i kvalitetssäkring	49

Förord

Från 1994 och framåt genomförde Samarbetsdynamik AB och Lysekils Trafikskola ett stort antal fokusgrupper med trafiklärare om trafikerande och trafiksäkerhet. Tanken var att den praktiska erfarenhet som trafiklärarna hade om skendet i trafiken skulle kunna dokumenteras genom arbetet.

Ganska snart visade sig emellertid ett betydande glapp mellan trafiklärarnas erfarenheter och de bestämmelser, prövningsprinciper och andra åtgärder som gjordes av Vägverket. Många av de insatser som branschen gjorde hade heller inte fokus just på trafikkunskap och trafiksäkerhet utan riktade sig mer mot kommersiella och formella frågor. Diskussionen med elever, anhöriga, media och andra intresserade var också problematisk.

Man upplevde att man inte kom till tals i viktiga frågor. Man tyckte inte heller från branshhåll man genom de samtal som fördes med olika instanser kunde komma till rätta med viktiga problem kring trafiksäkerhet. Man ansåg heller inte att den kunskap man hade kunde komma till sin rätt så som kursplaner och prov var upplagda.

Samarbetet mellan Lysekils Trafikskola och Samarbetsdynamik har fortsatt över åren. Det har stått allt mer klart att

de resonemang man på Lysekils Trafikskola fört om trafikerande och trafikantutbildning i många avseenden är ett utmärkt exempel på många av de samhälls- och utbildningsfrågor som vi i dag möter. Samarbetsdynamik har därför ofta använt trafikskolan som ett praktiskt exempel och Lysekils Trafikskola har därigenom fått ytterligare perspektiv på sin verksamhet genom diskussioner och nya erfarenheter.

Sett mot den utveckling Samarbetsdynamik och Lysekils Trafikskola varit med om sedan dessa första fokusgrupper genomfördes framstår de problem som då diskuterades i ett klarare ljus. Vi vet exempelvis nu att den frustration som trafiklärarna gav uttryck åt också finns på en mängd andra områden i samhället.

De grundläggande problem som trafiklärarna brottades med har vi identifierat i de arbetsmiljöfrågor, ledningsfrågor och utbildningsfrågor som vi behandlat under åren. Samtalen har också tydligt visat varför etablerad kunskap så sällan får sin konkreta tillämpning i praktiken.

Redan i den abonnemangsrapport som då publicerades som en följd av fokusgrupperna konstaterades att ett viktigt skäl till glappet mellan praktik och åtgärder var att de övergripande resonemang som fördes om denna typ av frågor var alltför förenklade. De begränsade sig till ett empiriskt underlag som inte förmådde göra rättvisa åt den komplexitet som fanns i praktiken.¹

1 Beskrivs mer ingående i Juhlin o. Sjöberg L-E (1999). Road Talk Informatics. Vest – Tidskrift för vetenskaps- och teknikstudier no 1, 1999. Science and Technology Studies, Göteborgs Universitet.

Vi har i vårt arbete sedan dess funnit att ett sätt att komma till rätta med denna problematik är att förstå samspelet i termer av mikrosystem och att samla det empiriska materialet genom utforskande samtal. Därför har vi i denna rapport utgått från just dessa principer.²

Tankarna om körkortet som en förtroendehandling har även visat sig ha stor principiell betydelse på andra områden. Om man ser körkortet som en förtroendehandling och examinationen som en fråga om att göra sig betrodd – krävs det andra och precisare kriterier för att åstadkomma en god kvalitetssäkring.³

Genom att använda körkortet – och grunderna för att få detta – som ett exempel kan vi således förstå varför många kvalitetssäkringssystem uppfattas som alltför ytliga och inte så relevanta som man skulle önska.

Om man ser ”körkortet” som en förtroendehandling får utfärdandet dessutom en politisk betydelse. Behovet av att åstadkomma något som liknar denna ”förtroendehandling” återfinns vi i en mängd andra sammanhang där det krävs

2 När det gäller frågan om mikrosystem har vi tagit stort intryck av det arbete som gjorts inom Jönköpings läns landsting. Man har där sedan länge bedrivit ett utvecklingsarbete som tar fasta på att skapa effektivare mikrosystem inom sjukvården. Utvecklingsarbetet är internationellt och omfattar nu ett stort antal länder. Vi menar att ett liknande utvecklingsarbete som nu bedrivs inom detta landsting kan ske inom en mängd andra områden – exempelvis som i detta fall kring ”trafikerandet”.

3 Här gör vi en distinktion mellan precision och exakthet.

att vi skall kunna lita på att samhällets institutioner och dess medarbetare fungerar väl. Körkortet skall i dessa fall inte bara vara ett slags ”akademiskt betyg” som bekräftar en formellt förvärvad kunskap och färdighet. Det skall även symbolisera en persons – eller en institutions – förmåga att konstruktivt kunna medverka i samhället.

Först om vi kan skapa goda kriterier för en inspektion och kvalitetssäkring som tar utgångspunkt från förtroendepunkten kan vi komma till rätta med det misstroende som man i dag visar mot våra offentliga institutioner.

Exemplet trafikskolan visar också att förmågan att göra sig betrodd inte enbart är något som kan knytas till individen eller den enskilda institutionen. Det visar att det i allmänhet krävs nya samhälleliga strukturer, principer och insikter för att det skall bli det möjligt för individen (och i förekommande fall institutionen) att kunna göra sig betrodd.

Kvalitetssäkring av den typ som skall behandlas i denna rapport kräver således både en förändring av existerande organisatoriska principer och en ökad allmän insikt om frågornas karaktär. Vi hoppas att vi kunnat belysa detta i texten och att många vill delta i det fortsatta utforskandet av former och kriterier.

Rapporten är i första hand avsedd som en introduktion för dem som vill delta i Lysekils Trafikskolas seminarier kring detta ämne. Den är också riktad till alla dem som på annat sätt är engagerade i trafikskoleundervisning.

Med tanke på att de frågor som berörs i rapporten är så allmänt förekommande så tror vi emellertid att rapporten kan vara av intresse för fler. Vi tänker då särskilt på alla Er som tillsammans med oss under åren brottats med en liknande problematik.

Samarbetsdynamik har därför valt att ge ut rapporten som en abonnemangsrapport i Samarbetsdynamiks kunskapsabonnemang.

Fredrik Lundqvist och Bengt-Åke Wennberg

Bakgrund

Trafiken är definitionsmässigt en rörelse på en bestämd yta, men trafiken är dessutom ett samspel mellan dem som befinner sig där. Bilister, fotgängare, cyklister, mopedister med flera skall utifrån sina förutsättningar, och inom denna yta, röra sig mot bestämda mål.

En utomstående observatör kan då konstatera att trafikanterna ser ut att samordna sig efter någon typ av mönster. Observatören kan då ta ställning till om han eller hon anser att detta mönster är ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande eller inte. När resultatet enligt observatörens bedömning riskerar att leda till en olycka är trafiksäkerheten hotad.

Den yttre observationen ger emellertid ofullständig information om själva skeendet. Vad som inte framgår är själva spelet, det vill säga hur de som formar mönstret gör gemensam sak – kommunicerar. Information om trafikerandet går förlorad eller blir bara spekulationer sett utifrån observatörens perspektiv. Förstår vi trafiken enbart utifrån observatörens perspektiv fastnar där för samtalen lätt i beskrivningar av trafikerandet som inte tar hänsyn till hur vi försöker göra oss förstådda och hur vi förstår andra i trafiken.

När man fastnar i observatörens perspektiv – i enbart en utifrånförståelse – så begränsas möjligheterna att påverka trafiksäkerheten till åtgärder av typen nya regler, bättre vägar etc. Sådana åtgärder innebär i viss mening en förbättring av trafiken, men leder inte nödvändigtvis till att trafikanterna själva medverkar till ett säkrare trafikerande.⁴

Med andra ord skapar inte alla ”förbättringar” utrymme för att en ny innebörd skall kunna ta form och uppfattas av trafikanter. Människor blir i dessa fall drabbade av något de inte själva förmår påverka och kan i detta perspektiv inte delta i en gemensam aktivitet.

Regelförändringen vid övergångsställen – från att lämna fri passage till väjningsplikt – som syftade till att öka fotgängarnas framkomlighet utan försämrade säkerhet har paradoxalt nog visat sig försämma säkerheten⁵. En tolkning av detta förvånande samband är att en sådan åtgärd får till följd att samspelsförmågan minskar.

När man fastställer en regel – i detta fall prioritering av viss trafik genom så kallad väjningsplikt – så minskas förekomsten av samspelssituationer. Därmed minskar också den erfarenhet trafikanterna har av sådana samspel. Alla får sämre insikt om riskerna vid samspelet mellan bilister och gående på våra vägar.

4 Anderson, H. & Goolishian, H. (1995) Från påverkan till medverkan – Terapi med språk-systemiskt synsätt. Mareld.

5 Lars Ledén, Tekniska högskolan i Luleå. Ur STR aktuellt, nr 1, 2005.

En sak är således att reglera upp trafiken genom regler eller andra strukturer för att nå vissa resultat. En annan sak är att fundera på hur man som trafiklärare, planerare och elev kan förhålla sig till olika situationer så att olyckor minimeras.

Trafiken som ett mikrosystem

Trafikant⁶ är den som färdas, åker eller befinner sig på eller invid väg. Ett sätt att tala om trafiken är att se trafiken som ett socialt system, i vilket vi alla trafikanter deltar. Varje litet sådant system är en del av det större sociala system som vi alla finns i. Vi kallar det därför ett mikrosystem.

Samspelet i mikrosystemet bestäms av hur de som deltar i det förstår det och kan göra sig förstådda i det – ”vägpratande”⁷. Denna förståelse är avgörande för hur mikrosystemet fungerar. Grunderna för samspelet kan inte avläsas av en yttre observatör om denne inte har en förförståelse av just denna typ av mikrosystem. Först då kan observatören tolka skeendet på ett rimligt sätt.

Den som observerar en speciell trafiksituation utifrån riskerar således att dra olämpliga slutsatser av vad som händer om man inte fått ta del av hur trafikanter själva ”ser” på saken. För att komma runt detta problem kan man med exempelvis fokusgrupper efterfråga människors erfarenhet

6 LDEF SFS 2001:559. Ur Trafikförfattningar (2003). NTF

7 Trafikens språk består av hastighetsanpassning, placeringar, uppmärksamhet, trafikbeteende och manövrering. I forskningssammanhang talar man om Road talk (vägpratande).

av de mikrosystem som de medverkar till att forma. Man får då kunskap om den praktik som man ser tillämpas.

Med ett mikrosystem menar man då de utsnitt av skeendet i det stora sociala systemet som vi som enskilda personer kan ge vårt perspektiv på eftersom vi på olika sätt deltar i det och strävar att forma det mot något önskvärt – i detta fall ett gott trafikerande.

Mikrosystemet – trafikerandet – är igenkänningsbart både för andra trafikanter när de är i det och för utomstående observatörer som har anledning att fundera över det – exempelvis när man med olika insatser vill ingripa för att öka trafiksäkerheten. Kunskapen om mikrosystemet samlas då från dem som har erfarenhet av det ”inifrån”.

Om vi bara observerar ett fenomen utifrån – exempelvis en trafiksituation – så gör vi således en otillåten uppskattning eller approximation. Vi väljer att tala om situationen ”som om” vi kunde se den enbart objektivt och begår en abstraktion⁸. En viktig förutsättning för en god förståelse är emellertid att vi kan kombinera denna objektiva uppfattning med insikter om hur systemet uppfattas ”inifrån” eller blir till.

Den nya kursplanen har tvingats fram som en anpassning till den allt mer komplexa sociala värld vi befinner oss i. I denna får vi vår identitet och livsuppgift genom de konkreta

⁸ Ser enbart till saken (resultatet) och inte till sammanhanget (förverkligandet).

verksamheter vi medverkar till att förvalta eller skapa. När vi formar mikrosystem – vare sig dessa är i trafiken eller annorstädes – blir vår medverkan ett sätt för oss att ”ta oss en plats”.

Samtidigt konfronteras vi med andra människors strävanden i samma riktning. I denna mening handlar omdömesförmåga i en sådan komplex värld inte längre om att ha insikt i ett regelsystem och standardiserade moralsatser⁹. Att visa omdöme i samspelet är också att kunna göra sig betrodd genom att ha en blick för trafikerandet som sådant.

Detta sätt att resonera där man också förstår människors samverkan ”inifrån” – det vill säga utifrån deras egen intention och deras uppfattning av ”systemet” har prövats av många tidiga tänkare vilket framgår av följande¹⁰:

Från Platon

kommer tanken på människan som mikrokosmos, den stora världens spegel.

9 José Ramírez pekar på denna möjlighet i flera av sina skrifter, dvs. att även regler måste vi ta ställning till och den etiska reflektionen är den träning som hjälper oss i att få en blick för när regeln är acceptabel och när den inte är det.

10 Eriksson, G. (1997) Att inte skilja på sak och person – Ett utkast till en biografisk metod. Ur Att skriva människan – Essäer om biografien som livshistoria och vetenskaplig genre. Redaktörer Åkerman, S. & Ambjörnsson, R. & Ringby, P. Carlssons. Eriksson menar att individen i dag bör uppfattas som aktiv formare av sin person i ett växelspel mellan individ och i första hand den sociala sfär som närmast omsluter människan.

Från Aristoteles

*”... inte mekaniskt verkande orsaker som puffar på baki-
från är vad vi skall söka, utan de mål vars möjlighet
varelsen realiserar... Det är människans strävanden och
intentioner, hennes fullföljande av en livsuppgift som blir
centrum...”*

Trafiklärarna och eleven

När trafikläraren och eleven sitter i bilen i trafiken så skapar de således med varandra och med andra trafikanter just ett mikrosystem. Eftersom de deltar i detta mikrosystem tillsammans kan de tala om det och referera till det. Redan 1994 använde vi tankarna om mikrosystem och genomförde ett antal fokusgrupper med trafiklärare för att se om deras erfarenheter av systemet kunde dokumenteras på ett sätt som var användbart för att förbättra trafiksäkerheten.

Trafiklärarna i dessa fokusgrupper hade redan på den tiden erfarenhetsmässigt förstått att det var just samtal i bilen om mikrosystemet – det vill säga om elevens sätt att köra och vad som hände – som var grunden för att eleven skulle ha möjlighet att utveckla ett omdöme i trafiken. Trafiklärarna motsatte sig därför tanken att trafiksäkerhet enbart skulle handla om att eleven skulle lära sig manövrera fordonet och kunna anpassa sig till regler och signaler eller riskfaktorer.

För trafiklärarna handlade trafiksäkerheten istället om hur eleven uppfattade trafiken och hur eleven medverkade till att den uppstod. Eller med andra ord – elevens förståelse av trafikens mikrosystem och sin egen roll i det. Trafiklärarna ville skapa en utbildning som medverkade till ett så kallat

utvecklingsinriktat lärande – ett lärande som skiljer sig från det enkla bemästringslärandet.

Ett konkret exempel på skillnaden mellan bemästringslärande och utvecklingsinriktat lärande är den omläggning av utbildningen som så småningom gjordes vid halkbanorna. Erfarenheter från Norge visade nämligen att utbildning vid halkbanor som enbart inriktade sig på att bemästra halka hade en motriktad effekt på trafiksäkerheten.

Känslan av att man behärskade halkan ökade risktagandet på vägarna. Utbildningen måste därför omriktas. Utbildningen måste flytta fokus från ambitionen att hjälpa eleverna att bemästra halka till att bidra till att de utvecklade en förståelse för riskernas karaktär¹¹.

Det utvecklingsorienterade lärandet har således inte varit särskilt uppmärksammat i den pedagogiska praktiken. Tar vi emellertid fasta på skillnaden mellan bemästringslärande och utvecklingsinriktat lärande så blir det tydligt att omdöme inte enbart visar sig genom en förmåga att tillämpa och bemästra ett regelsystem. Vårt omdöme visar sig istället för andra i våra överväganden. Det är våra kloka överväganden som gör att vi kan bli betrodda – i detta fall att ha körkort.

11 Skillnaden mellan bemästringslärande och utvecklingsinriktat lärande finns redovisat i modern pedagogisk litteratur – bland annat i Ellström P-E (2003): Utvecklingsinriktat lärande i arbetet – vilka är förutsättningarna? Bidrag till konferensen HSS 03. Linköping: Centrum för studier av människa, teknik och organisation (CMTO), Linköpings universitet.

Kvalitetssäkringsproblemet

Den som vill bli betrodd att köra bil i Sverige måste således visa sig värd att inneha ett körkort. Den som ertappas med att köra vårdslöst, utsätta andra trafikanter för fara eller på annat sätt bryta mot de principer samhället satt upp kan få sitt körkort återkallat. Att vara betrodd med körkort har därför inte bara en färdighetsaspekt.

Frågan har också en politisk och medborgerlig aspekt. Körkortet är en förtroendehandling baserad på vissa värden. Vi skall som förare visa oss vara kapabla och beredda att visa hänsyn, varsamhet och omsorg i trafiken - grundbestämmelsen¹². Att vi andra ställer krav på att förare skall ha körkort är därför en trygghet för oss.

Det finns, och fanns redan när vi genomförde fokusgrupperna 1994, en omfattande diskussion om huruvida trafikutbildningen som sådan kan bidra till ökad trafiksäkerhet. Man kan rimligen tro att en förbättrad utbildning också bör leda till en ökad trafiksäkerhet. Detta är också Vägverkets ambition med den nya kursplanen.

12 TrF 1998:1276. Ur Trafikförfattningar (2003). NTF

Klara samband mellan utbildning och trafiksäkerhet är emellertid svåra att visa. Sambandskedjan innehåller alltför många mellanliggande och osäkra faktorer för att sådana jämförelser och observationer skall kunna ligga till grund för ett robust kvalitetssäkringssystem.

För att komma vidare med vårt arbete med kvalitetssäkring måste vi därför skilja mellan vad som kan åstadkommas på trafikskolan och vad som måste ske i samhället utanför genom andra åtgärder. Trafikskolan kan inte åstadkomma att eleven kör trafiksäkert. Detta är något som bara eleven själv kan bestämma över.

Vad trafikskolorna kan göra är att medverka till att eleven kan visa att denne förstår vad det innebär att köra trafiksäkert och förmår göra detta i praktiska situationer. Att konfrontera vederbörande med att man – efter att man fått körkortet – inte är beredd att ta sitt medborgerliga ansvar är polisens och rättsväsendets sak.

Trafikskolan och körkortet bidrar till att sådana konfrontationer kan bli möjliga. Utbildningen borgar för att föraren är kapabel att tillfredsställande hantera situationer som uppkommer i mikrosystemet och att denne därför har en sådan kunskap om trafiksäkerhet att denne kan ställas till svars för sitt handlande.

Förarprovet och utbildningen fram till detta syftar således till att eleven kan visa att man är betrodd att ha körkort. Utbildningen syftar således inte till att förmå eleven att

köra på ett visst sätt eller följa regler och bestämmelser. Om eleven så vill kan ju denne när man väl fått körkortet avstå från att tillämpa den kunskap man fått. Eleven måste då naturligtvis själv ta konsekvenserna av detta.

Genom att göra denna distinktion mellan att genom utbildningen kunna visa sig betrodd och hur man senare kommer att hantera fordonet uppstår en rimlig ansvarsfördelning för trafiksäkerheten mellan eleven själv, trafikskolorna och andra institutioner i samhället.

Kvalitetssäkring av utbildning handlar därför inte om resultatet i termer av ökad trafiksäkerhet utan i termer av vad eleven kan visa upp efter genomförd utbildning. Kan man fastställa kriterier för vad som skall visas upp av eleverna och koppla detta till vilka insatser av skolan som krävs för att eleven skall kunna visa upp detta så har man etablerat kvalitetssäkring.

Självklart måste dessa kriterier vara i överensstämmelse med den allmänna synen på vad som är trafiksäkert beteende och hur och varför man – om man visar upp detta – skall bli betrodd med körkort.

Den fråga som diskuterades under våra fokusgrupper i mitten av 90-talet var därför om det som demonstrerades av eleverna i de övningar och de förarprov som genomfördes visade vad de borde visa – nämligen att eleven förstod vad det innebar att köra trafiksäkert.

Från skicklighet till förståelse¹³

Intresset i nu gällande kursplan fokuserar kring några grundpelare. Eleven skall demonstrera färdighet att manövrera fordonet och visa att man behärskar regler och signaler. Reglerna fastställs genom att man inom Vägverket försöker förutse vilka handlingsmönster som är rimliga och ur trafik-säkerhetens synpunkt önskvärda i olika situationer.

För att ett regelsystem skall kunna tillämpas måste föraren öva in en närmast reflexmässig koppling mellan signaler och förhållanden i trafiken och det egna görandet. Kombinationen av regler, trafikmärken och anvisningar bildar en slags osynlig körinstruktion i varje situation – ungefär så som ett dataprogram fungerar.

Det är denna instruktion som talar om för föraren vad som skall göras i vilket läge. Vid skylten 50 skall man exempelvis sakta ner hastigheten. Kommer någon från höger skall man lämna företräde. Instruktionen styr hur samspelet skall ordnas. Trafiksäkerheten hänger på hur bra instruktionen är och hur väl den följs av alla i systemet.

13 Erfarenheterna som redovisas här återfinns i rapporten ”Trafiksäkerhet genom skickliga förare eller gott trafikerande” av Fredrik Lundqvist 1996.

Detta är ett orealistiskt antagande. En sådan instruktion kan nämligen bli ganska komplicerad. Många regler kan vara invävda i varandra. Man kan som förare tvingas ta hänsyn till ett stort antal signaler och skyltar.

Vad föraren i den nu gällande examination förväntas demonstrera är att man visa ”skicklighet”, det vill säga att tillfredsställande förmå att uppfatta och utföra den ”förtänkta” instruktionen. Man bör effektivt kunna bemästra de regel- och signalsystem som existerade. Ju mer komplicerad instruktionerna måste bli, desto mer träning krävs. En ansats utifrån ett bemästringslärande blir därför med tiden orimlig. En instruktion kan inte heller tillräckligt väl anpassa sig till alla de komplexa situationer som uppkommer i ett mikrosystem.

Trafiklärarna protesterade redan i mitten av 90-talet mot detta perspektiv. Med utgångspunkt från våra erfarenheter av trafiken menade vi att utbildningen inte skulle handla om att skapa skickliga förare. Den skulle istället bidra till ett gott trafikerande.

Detta goda trafikerande uppstår enligt vår mening genom den enskilde förarens omdöme – inte genom några externa regler och föreskrifter. Det är snarare en förvärvad erfarenhet i kombination med reflektion som hjälper en person att kunna ”improvisera” rätta handlingar eller bedömningar. En anledning till detta är att den som kommit en bit på vägen också förmår att finna det relevanta i en situation.

Ser man trafiken som ett mikrosystem i vilket det uppstår komplexa samarbetssituationer som skall hanteras kan regler aldrig vara till för att slaviskt följas. De måste istället fungera som en slags underförstådda överenskommelser. Ett gott trafikerande handlar om att samarbeta med de andra trafikanterna och säkerställa att dessa överenskommelser är i kraft så att mikrosystemet fungerar effektivt och trafiksäkert. Detta kräver en vidgad förståelse för systemet och den samverkan som fordras i detta, vilket inte uppnås om man enbart fokuserar på regler, signaler och ett reflexmässigt agerande.

Ett illustrativt exempel är den diskussion vi förde om huruvida det var bra att eleverna övade genom att köra med anhöriga och föräldrar. Vi kunde konstatera att elevens förtrogenhet med körandet av ett fordon säkerligen ökade genom detta. Det var bra. Samtidigt hade vi andra erfarenheter som pekade på att trafiksäkerheten också kunde minska.

Som tidigare påpekats i samband med körning på halkbana så är det skillnad på ett bemästringslärande och ett utvecklingsinriktat lärande. Det var således inte likgiltigt hur elevens förtrogenhet med att framföra fordonet hade vunnits. Förtrogenheten kunde ha vunnits på bekostnad av en ofullständig förståelse för de överenskommelser som måste gälla i trafiken.

Trafiklärarnas uppfattning var och är fortfarande att det trafiksäkra framförandet växer fram ur sättet som utbild-

ningen bedrivs på. Om utbildningen enbart fokuserar på att bemästra fordonet kan den göra ont värre. Riskbenägenheten kan öka istället för att minska. Vår uppfattning är således att utbildningen istället främst måste fokusera på att öka uppmärksamheten och förståelsen för riskmedvetenhet, överenskommelser och kommunikation i trafiken och inte enbart syfta till en ökad körskicklighet¹⁴.

Körning med anhöriga och föräldrar kan därför vara både på gott och ont. Den kan medföra en ökad förtrogenhet med fordonet och framförandet av detta. Samtidigt kan man uppenbarligen – genom brister i föräldrarnas utbildningsteknik – omedvetet öva in mönster för framförandet av fordonet som minskar trafiksäkerheten och som kan vara svåra att lära bort. Om en utbildning där övningskörning med föräldrar och anhöriga sätts i system bör därför dessa få en kompletterande information och utbildning i trafikskolan tillsammans med eleven, vilket nu också verkar bli en realitet 2006.

14 I detta sammanhang talar José Ramirez (1995) i sin avhandling "Om meningens nedkomst - en studie i antropologisk topologi. Nordplan 13:3", om vikten av att klargöra språkliga distinktioner. En positiv kunskap förmår skilja mellan två bestämda verkligheter exempelvis när man kör rätt respektive fel. En receptiv kunskap återger - härmar - bara vad som sagts och gjorts utan att kunna härleda det till något yttre skeende eller en erfarenhet. En precisiv kunskap förmår se och beskriva en viss aspekt av ett pågående skeende – i detta fall trafiksäkerhetsaspekten. Det är denna kunskap vi som trafikklärare har anledning att uppmärksamma.

Vad blir trafiksäkert?

Trafiklärare, som grupp, har aldrig varit inriktade på att eleven så snabbt och billigt som möjligt skall kunna få ett körkort. Vi har istället varit angelägna om att utbilda våra elever att köra trafiksäkert. Vi har sedan länge i vår profession varit medvetna om att det är elevens personliga uppfattning av vad som sker i mikrosystemet som avgör hur eleven kör. Att kunna avgöra om eleven kan köra bilen och förstår regelsystemet är en sak. Det är en helt annan sak att avgöra om eleven har förstått trafikerandet.

Vi vet också från vår egen undervisning att det är den erfarenhet som skapas under själva framförandet som, i kombination med samtal med eleven om dessa erfarenheter, medverkar till att eleven får en ökad förmåga att se och uppmärksamma (blick) vad som är det egna bidraget till skeendet i det mikrosystem man deltar i eller är med att skapa. Vi vet att elevens känsla för trafiken är avgörande för trafiksäkerheten.

Det spelar således inte så stor roll om eleven följer rutiner, checkar backspegeln etc. om denne inte förstått vad man skall se efter. Att köra trafiksäkert innebär att vara före i tanken, föreställa sig framtida situationer och se till att man har handlingsberedskap. Det är utifrån sådana mentala

bilder av ett tänkbart skeende i mikrosystemet som man på bästa sätt kan välja hur man skall framföra sitt fordon i samspel med andra. Det kunnande som leder till trafiksäker körning är därutöver en fråga om individuella förutsättningar, personlig inriktning och temperament. En offensiv, ivrig och impulsiv förare måste lära sig att se trafiken på ett annat sätt än en defensiv, eftertänksam och tålmodig förare.

Det viktiga med en vänstersväng på landsväg är därför inte enbart vad föraren gör och hur det görs utan hur det kommer sig att föraren gör vad denne gör. Bedömningar som en elev gör kan skilja sig åt från vad andra elever med andra förutsättningar skulle gjort men ändå vara adekvata. Vilken bedömning som en specifik elev gör i samband med en vänstersväng kommer inte att bli ”synlig” om denne beordras till svängen. Först om eleven själv planerar sin körning så kommer elevens egen bedömning indirekt till uttryck i det som görs och hur det görs.

Vi som trafiklärare kan heller aldrig veta vilken elevens föreställning av mikrosystemet är, och vilka de bedömningsgrunder som eleven använder är om vi inte efterfrågar dem. Det är därför vi försöker få dem belysta i ett samtal med eleven i samband med själva trafikerandet. Det är då viktigt att vi ställer sådana frågor som inte har ett givet svar utanför eleven. Samtalet måste möjliggöra att eleven själv artikulerar och begripliggör sin förståelse, det vill säga gör sig förstådd, låter oss förstå eller uttrycker sig.

Vi som trafiklärare har således inget intresse av att befrämja ett bemästrings- och regellärande. Vi vill inte ha en situation där vi prövar eleven genom att enbart efterfråga färdigsydda svar - en s.k. receptiv förmåga. Samtidigt pressas vi av kommersiella krafter där eleven och dennes anhöriga huvudsakligen är fokuserade just på detta – på själva färdigheten.

Man efterfrågar körkortet som ett färdighetsbevis. De frågor vi får från både elever, politiker och allmänhet återspeglar den allmänna synen på trafiksäkerhetsfrågan. Det krävs därför en vidgad insikt om själva trafikerandet för att vår profession skall få ett bra och relevant genomslag i samhället och i trafiksäkerhetsarbetet.

Diskussionen runt eleven är viktig för kvalitet och trafiksäkerhet

De samtal som förs med eleven om trafiken och dennes eget framförande av fordonet är således enligt oss trafiklärare ett centralt inslag i undervisningen. Så länge som kursplanen och själva förarprovet såg ut som den gjorde så har vi haft stora svårigheter att för eleven synliggöra vad man som trafikant faktiskt behöver veta för att köra trafiksäkert.

Eftersom nu gällande kursplan så hårt fokuserar på regel- och signalinläring både i teori och i praktik så efterfrågar våra kunder i hög grad bara skicklighet. Vi får ständigt frågor kring när man kan komma till halkbanan, hur många gånger måste min son/dotter köra för att få körkort etc.

Den gamla kursplanen har således förstärkt en olämplig inriktning på ytliga kriterier. Detta begränsade våra möjligheter att få till stånd relevanta samtal om trafiksäkerhet och utveckla en precisiv förmåga.

Vi har sett det som viktigt att begränsa denna typ av ofruktbara diskussioner. Vi försöker istället att hela tiden efterfråga elevens uppfattning av det mikrosystem denne deltar i och varför man väljer att göra som man gör i detta. Vi ser det också som viktigt att möta såväl allmänhet, anhöriga som elever kring tanken att utbildningen är till för att man skall

kunna visa att man har omdöme nog att framföra fordonet trafiksäkert.

Samtalandet under själva framförandet av fordonet och i seminarier före och efter är för oss inte bara ett viktigt moment i utbildningen. Samtalen är också en möjlighet för oss att ta ställning till om föraren kan bli betrodd att inneha ett körkort. De samtal som förs kring själva utbildningen är också ett sätt för oss att sprida och utveckla kunskap om trafikerandet i samhället.

En rimligare konkurrenssituation

De erfarenheter som redovisats ovan har sedan länge varit kända av Vägverket. De har funnits med i trafiksäkerhetsdiskussionen under lång tid. Att ändra en kursplan är emellertid ett stort och omfattande formellt arbete. Nu har man emellertid både från Vägverkets sida och från branschorganisationen tagit detta steg genom den kursplan som skall införas 2006.

Man har genom denna reform övergett tanken att det räcker med att visa att man känner till och kan följa regelboken. Man har nu istället skrivit en kursplan som innebär att man som elev också måste kunna visa att man har förmåga att hantera komplexa trafiksituationer – det vill säga situationer där ett strikt regelföljande eller där en enkel koppling mellan signal och handlande inte självklart leder till ett säkrare trafikerande.

Bakom den nya kursplanen ligger tanken att man som blivande förare måste kunna visa att man kan göra en klok bedömning av situationen och ta ställning till de regler och föreskrifter som finns. Man skall inte bara passivt ta ställning till situationer och förhållanden. Man skall även kunna visa att man självständigt och aktivt kan planera färden och framföra fordonet på ett sätt som är trafiksäkert. En viktig

aspekt av det nya trafiksäkerhetsarbetet är således att varje förare skall visa förståelse för det mikrosystem i trafiken som denne är med att skapa.

Med nuvarande kursplanen var de skolor som satsade på denna typ av förståelse i en ofördelaktig konkurrensposition gentemot dem som fokuserade på att erbjuda bemästringskunnande. De som såg behovet av ett mer utvecklingsinriktat lärande hade en mer omfattande undervisning än dem som bara inriktade sig på att eleven snabbt skulle klara förarproven. De skolor som begränsade sig till en undervisning byggd på bemästrings- och regellärande kunde inte konfronteras med detta så som kursplan, förarprov och kvalitetssäkringssystem var utformade.

Detta var till nackdel för trafiksäkerheten och mer seriösa trafikskolor. Genom införandet av en ny kursplan med utökade mål så kan denna asymmetri nu rättas till.

En modifierad förarprovning

Det visar sig att den nya syn på trafiksäkerhet som den nya kursplanen avspeglar inte bara påverkar själva undervisningen. Den får också konsekvenser för själva examinationen. Den kunnighet som skall visas är inte en kunnighet som kan fastställas och observeras enbart genom ett enstaka prov eller ett enstaka tillfälle.

För att eleven skall kunna bli betrodd måste denna kunnighet ha demonstrerats och visa sig stabil och pålitlig under varierande omständigheter. Detta talar för att trafikläraren får ett ökat ansvar. Det är först genom själva körandet i många olika situationer som betroddheten kan etableras.

Vid genomförandet av dagens förarprov får förarprovaren inte störa föraren genom att samtala med denne. Skälet är att detta kan störa koncentrationen på framförandet av fordonet. Problemet i samband med den nya kursplanen är därmed att förarprovaren – om denne inte får samtala om framförandet – förvägras möjligheten att ta ställning till förarens omdöme. Också föraren blir handikappad. Denne kan då inte demonstrera sitt omdöme. Möjligheten att göra sig betrodd (eller visa att man inte kan vara betrodd) blir sämre i en sådan examination.

Provet inför inspektören får inte med den nya kursplanen samma betydelse som förr. En elev måste förstås som förut godkännas i ett singulärt prov. Detta räcker emellertid inte som en grund för att fastställa omdömet. Det viktigaste urvalet sker redan i dag innan provet. Det sker då trafikskolan tar ställning till om eleven får köra upp.

Skolans bedömning skall således inte bara bygga på en förhoppning om att eleven skall klara provet. Den måste också bygga på att man tror att eleven, om provet går bra, kan bli betrodd med ett körkort. Att på goda grunder släppa upp en elev till ett prov är således en del av det kvalitetsansvar skolan tar på sig.

Trafikskolans förmåga att göra relevanta bedömningar i detta avseende kommer i framtiden uppmärksammas genom tillsynsverksamhet av Vägverket. Endast den trafikskola i vilken eleven genom samtal av den typ vi här talat om utvecklar ett omdöme i trafiken kan vara betrodd att göra detta.

Kvalitetssäkringsfrågan

Det problem man, både trafikskola och Vägverk, då kommer att stå inför är att kvaliteten på trafikskolan inte bara kan utläsas genom hur många av deras elever som klarar körprovet i förhållande till den tid de lagt ner på sin utbildning. Vägverket som ansvarig myndighet kan i framtiden inte begränsa sin bedömning till ett enda enstaka provtagnings-tillfälle kopplat till förarens kompetens. Man måste söka nya vägar. Insikten om detta faktum får därför organisatoriska konsekvenser.

Vi kan sammanfatta. För att säkra körkortets trovärdighet och en trygg trafikmiljö i Sverige blir man således i framtiden alltmer hänvisad till att trafikskolorna gör det möjligt för eleven att visa omdöme i själva provet. Att visa omdöme i ett enstaka prov är emellertid inte tillräckligt. Det kan vara en slump att det går bra eller dåligt. Trafikskolan måste därför själv göra kloka bedömningar av sina elevers kapacitet att köra trafiksäkert redan innan de får köra upp.

Skolan tar således i detta fall på sig en del av examinationsansvaret. Då uppstår nästa praktiska problem. Hur skall trafikskolan i sin tur kunna göra sig betrodd gentemot Vägverk och allmänhet? Det är uppenbart att statistik utifrån

”klarade prov” och använda utbildningstimmar inte räcker. Det måste också till andra insatser och kriterier.

Den fråga vi som trafiklärare har haft anledning att fundera över, redan när det första förslaget till kursplan togs fram, har varit om det räcker med en dags eller några dagars utbildning i användningen av den nya kursplanen. Vi har kommit fram till att en sådan begränsad utbildning inte räcker. Det krävs också något helt annat– nämligen ett kvalitetssäkringsarbete som gör det möjligt att etablera goda kriterier för utbildningens kvalitet och dessutom fungerar som pedagogisk utveckling.

Vårt arbete skall inte ersätta det kvalitetssäkringssystem och den centrala utbildning som i dag finns. Det bedrivs istället för att komplettera dem. Skälet till att en sådan komplettering är nödvändig är att det kvalitetssäkringssystem som finns följer en industriell modell och är inriktat på helt andra frågor än de som vi här behandlat.

I denna typ av industriellt inspirerade kvalitetssäkringsmodeller lägger man istället vikt vid att man har formell kompetens, har tillräcklig utrustning, är omtyckta av sina elever och följer centralt fastställda checklistor och pärmar. De bygger på en utifrånkunskap om arbetet och inte på insikter om hur mikrosystemen formas och fungerar.

Undervisningsprocessen inom ramen för den nya kursplanen

Vi trafiklärare kommer även under den nya kursplanen att bygga vår undervisning på samtal i bilen om trafikerandet och det mikrosystem vi och eleven deltar i. Vad som skiljer situationen nu från förr är att vi nu måste lägga större vikt på att fundera över vad som sägs och hur det sägs.

Vi måste utveckla vårt arbete så att vi allt bättre förstår samtalets natur. Den kunskap en elev visar genom vad denne säger fångas ju inte enbart genom innehållet i vad eleven säger. Genom att eleven i ett visst ögonblick och i en viss situation säger vad den säger så visar eleven också den kunskap som ”ligger under” det denne säger.

Eleven har således en slags kunskap i praktiken och om praktiken som gör att denne bättre eller sämre kan beskriva sina överväganden och sitt handlande i det mikrosystem denne fungerar i. Det är denna kunskap som visar sig i och genom samtalet. Det är vi trafiklärare som i ett utforskande samtal med eleven måste göra oss en bild av denna kunskap och förstå om denna är tillräcklig eller inte och hur den kan utvecklas och kompletteras.

Elevens kunskap i trafikens praktik och om trafikens praktik (mikrosystemet) måste således uttolkas av oss lärare

genom vårt samtalande med eleven. En oerfaren och okunnig lärare hör något annat än en erfaren och kunnig lärare som tagit sig tid att reflektera över dessa frågor. Elevens resonemang i samband med körningen har således en djupare betydelse för våra ställningstaganden som trafiklärare än vi oftast tänker oss. Det är här som utbildningsprocess och pedagogisk utveckling går samman.

Vad eleven säger när denne säger det han/hon säger visar tre saker. Det visar vad han/hon menar vara berättigat och önskvärt att göra i trafiken, vad han/hon tror är sakligt underbyggt – det vill säga skälen till att han/hon gör som han/hon gör – samt vad han/hon ser som möjligt och realistiskt utifrån sin egen förmåga och förutsättningarna som finns.

Om vi har förmåga att avläsa detta genom några etablerade gemensamma kriterier och fortsatta samtal så kan vi,

- genom hur en elev planerar sin körning,
- genom hur en elev beskriver varför denne valt att köra som denne gör och sedan
- genom hur eleven demonstrerar genomförandet av sin plan,

ta ställning till om eleven har den förståelse för trafikerandet som erfordras.

Genom att låta eleven själv ta initiativet och själv skapa en demonstration av sin kunnighet får vi således mångdubbelt

mer information än om vi hade bett eleven genomföra något vi som lärare själva hittat på. Slutexaminationen bör därför bestå av att eleven själv planerar och genomför denna.

Vi är en bra bit på väg in i denna undervisningsform redan i dag. Vad vi saknar är emellertid gemensamma och tydliga kriterier som kopplar vad eleven säger och gör till vad vi från vår sida tycker visar att eleven har

- en god förståelse av mikrosystemet
- en god känsla för trafiken och
- en tillräcklig kunnighet om trafiksäkerhet.

I princip kan vi använda varje moment i vår undervisningsplan till sådana fördjupade analyser. Detta blir några av de frågor vi behöver diskutera och dokumentera på de seminarier kring kvalitetssäkring och pedagogisk utveckling som denna skrift är en förberedelse för.

Kvalitetssäkring inom ramen för den nya kursplanen

Att flytta initiativet till eleven för att göra det möjligt för denne att visa att denne förstår att köra trafiksäkert leder också till en annan konsekvens – nämligen att vi inte kan använda standardiserade undervisningsplaner.

Ingen elev är den andre lik. Genomförandet kan aldrig bli helt detsamma. Varje elevs förmåga att köra trafiksäkert måste bedömas utifrån elevens egna och speciella förutsättningar. Den av naturen försiktige har andra förutsättningar än den som av naturen är mer initiativrik och framåt. Den som har något handikapp skiljer sig från den som inte har det. Var och en måste förstå sina egna förutsättningar.

Detta leder i sin tur till att utbildningsprocessen – och till och med det slutliga demonstrerande provet – måste planeras i partnerskap med eleven. Eleven måste själv ställa upp på och i samarbete med trafikläraren ta ställning till vad som behöver visas. Denna gemensamma planering är ett utmärkt tillfälle vid vilket vi som trafiklärare kan lägga grunden för erfarenhetsutbyte, stöd och samarbete oss emellan.

När det gäller kvalitetssäkringsarbetet – det vill säga om trafikskolan kan vara betrodd i sina omdömen om eleven – så menar vi att detta kan bestå i att en tredje part tar del

av några elevers slutliga ”arbetsprov” och deras resonemang kring detta.

Detta är i princip vad som kommer att ske i en framtida förarprövning. Examinationen kan då både bli en bekräftelse på att eleven kan få körkort och ett viktigt led i Vägverkets och trafikskolornas gemensamma kvalitetssäkringsarbete.

Kvalitetssäkringsarbetet kan fördjupas genom att en tredje part i samband med examinationen efterfrågar de dagböcker som skrivs under utbildningen och för samtal både med eleven och dennes handledare. En sådan fördjupad insats av en tredje part eller Vägverkets personal bör kunna ge Vägverket goda indikationer på om skolan gjort rätt bedömning av sina elever och genomfört en bra utbildning.

Skulle tveksamheter och oklarheter uppstå kan Vägverket välja att komplettera denna kvalitetsbedömning genom att delta i några av skolans utbildningsprocesser för att därmed mer i detalj ta del av trafikskolans kompetensnivå.

Vi räknar med att det i framtiden – för erfarna och välrenommerade trafikskolor – kommer att räcka med att skolan har ett kvalitetssäkringssystem som visar på att man genomför den pedagogiska utveckling som krävs och att denna utveckling är direkt kopplad till elevernas lärande. Genom att kunna redovisa sina bedömningar och sina kriterier – som bör vara samstämda med den allmänna uppfattningen av vad som är trafiksäkert – så kan kvaliteten säkerställas.

Frågan om pedagogisk utveckling

Kursplanen blir, för oss trafiklärare som arbetat länge med samtal i bilen, inte någon dramatisk revolution. Undervisningen kan sannolikt i stort följa samma mönster som i dag. Den stora skillnaden blir att vi som lärare måste ha djupare kompetens och insikt i de kriterier (mål) som vi måste uppmärksamma och ta ställning till – både när det gäller enskilda moment och körningen i sin helhet.

Då detta är en uppmärksamhetsfråga är det inte möjligt att var och en själv utvecklar denna kunskap. En sådan utveckling görs bäst gemensamt med andra lärare som ser och tar ställning till samma körning och samma elev och därvid också utvärderar de insatser som gjorts.

Pedagogisk utveckling sker således genom att vi i de seminarier vi planerar under 2005-2006 utbyter observationer, tankar, uppfattningar och analyser med varandra av den praktik som pågår. De slutsatser vi då kommer fram till prövas, diskuteras och utvärderas under särskilda utbildningstillfällen där vi kan gå djupare.

Det är sannolikt så att även elever och förarprovare såväl som Vägverk och andra intressenter med fördel kan vara med i sådana aktiviteter.

Syftet med utvecklingsarbetet är att vi genom detta allt bättre skall förstå elevernas egna initiativ och stödja en utveckling på deras egna villkor. Förstår vi lärprocesserna på ett djupare sätt kan vi också lättare ta ställning till vilka aktiviteter vi bör bidra med i undervisningen.

Genom att ha en bra egen insikt i hur mikrosystemet fungerar kan vi också mer effektivt medverka i samtalen med eleven. Eftersom samma typ av samtal förs under våra egna seminarier kan dessa också medverka till att vi får en ökad säkerhet i våra bedömningar.

Erfarenheten visar emellertid att observationer, egna erfarenheter och systematisk prövning i samtal med varandra inte är tillräckligt. Dessa bygger på vad som inom forskningen kallas episodisk evidens. För att kunskapen skall vara robust och mångsidigt användbar krävs också sammanfattande seminarier där erfarenheterna kan kopplas till mer generell kunskap som kan hämtas från forskning och annan litteratur.

Sådana samtal leder till den typ av dokumentation som denna text är ett exempel på. Kombinationen av egna erfarenheter, ställningstaganden, kriterier, bedömningar och allmänna kunskaper om de frågor som behandlas kallar vi utbildningens kunskapsplattform. Det är denna kunskapsplattform som våra seminarier och kvalitetsarbetet syftar till att arbeta fram.

Det pedagogiska utvecklingsarbetet blir aldrig färdigt. Seminarierna kan läggas in som en serie utvecklande samtal som alla har glädje av och kan använda för sin eget lärande. Genom koppling till litteratur och externa erfarenheter och kunskaper kan kunskapsområdet ständigt fördjupas och förnyas. De texter som arbetas fram kan därmed bli till glädje både för den enskilda trafikläraren, för trafikskolan, för lärarutbildningen, för Vägverket och för Sveriges trafik-säkerhet.

Om våra seminarier i kvalitetssäkring

SYFTE

Seminarierna syftar till att bygga upp en gemensam kunskapsplattform hos trafiklärare och trafikskolor inför den nya kursplanen för behörighet B som kommer att införas mars 2006. Seminarierna genomförs i form av samtal som dokumenteras och som formar en text som sedan ligger till grund för nästa seminarium.

Samtalen utgår från deltagarnas egna erfarenheter av undervisning och trafik och vänder sig till alla trafiklärare och lärarutbildare vilka vill medverka till att öka bransch-kunnigheten i enlighet med kursplanens intentioner. Seminarierna som sådana kan ses som en utbildningsaktivitet vilken ökar handlingsberedskapen inför den förändring som kommer.

INNEHÅLL

Samtal om deltagarnas erfarenheter där kursplan och litteratur anger riktning respektive bidrar med begrepp. Speciell vikt kommer att läggas på begreppen värdering och självvärdering som kunighet/kunskap.

KRAV PÅ DELTAGANDE

Det föreligger inga formella krav på deltagande. Det förväntas emellertid av deltagarna att de har erfarenhet som trafiklärare och att de innan varje seminarietillfälle läst igenom den nya kursplanen och de texter som har tagits fram i tidigare seminarier.

Det finns inget krav på kontinuitet, det vill säga att man skall delta vid varje seminarium, även om det för deltagaren själv naturligtvis är en fördel. Vi förväntar oss också att varje deltagare aktivt medverkar i att kommentera och verifiera de texter som produceras efter varje seminarium.

SLUTLIG DOKUMENTATION

Seminarieerien kan komma att pågå så länge det finns behov av pedagogisk utveckling och resultera i en löpande dokumentation. Varje dokumentation ligger till grund för nästa seminarium och hela dokumentationen blir ett bidrag till trafiklärarutbildningen såväl som till kvalitetssäkringen