

Introduktionsutbildning vid privat
övningskörning
Vägledning för utbildare

Titel: Introduktionsutbildning vid privat övningskörning - Vägledning för utbildare

Publikation: 2005:111

Utgivare: Vägverket

Kontaktpersoner: René Sköld FE, Erik Håkansson Ssat och Karin Michaelsson FE

Tryck: Vägverket, Borlänge

ISSN: 1401-9612

Distributör: Vägverket, Butiken, 781 87 Borlänge

vagverket.butiken@vv.se, telefon: 0243-755 00, fax: 0423-755 50

Introduktionsutbildning vid privat övningskörning

Vägledning för utbildare

Nollvisionen är grunden

Nollvisionen utgör, enligt riksdagsbeslut från 1997, grunden för det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Omsorgen om människors liv och hälsa är utgångspunkten och det långsiktiga målet – att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av olyckor i vägtrafiken – har tydliggjorts genom Nollvisionen. I arbetet för ökad säkerhet ska vägar, gator, fordon och trafiksystemet i övrigt anpassas till människans fysiska och psykiska förutsättningar.

Nollvisionen beskriver strategier för och inriktning av trafiksäkerhetsarbetet. Inom området säkrare biltrafik pekas förarutbildningen ut som ett viktigt verktyg. Utbildningen ska ge de nya bilförarna kunskaper, färdigheter och insikter som främjar en trafiksäker körning, men den ska också ge en mer allmän förståelse för vad som skapar säker trafik. Värdet av privat övningskörning framhålls, liksom behovet av åtgärder som gör att den privata handledaren och eleven förbereds bättre för sin uppgift.

Trafiksäkerhet under och efter körkortsutbildningen

Privat övningskörning har sedan länge en betydelsefull roll i den svenska förarutbildningen. Den gör att nya bilförare kan få mera träning innan de ska ut i trafiken på egen hand. Därmed minskar deras olycks- och skaderisker. Omkring 100 000 personer tar körkort med behörighet B varje år och av dessa har 90 procent övningskört privat i större eller mindre omfattning. Men det finns ofta brister i den privata övningskörningens planering, struktur och innehåll, vilket studier från bl.a. VTI visar. Detta inverkar negativt på såväl utbildningens innehåll som på trafiksäkerheten.

Varje år inträffar i genomsnitt 2–3 dödsolyckor och cirka 15 olyckor med svår personskada i samband med övningskörning. De flesta av dem sker vid övningskörning med privat handledare (cirka 85 procent av de polisrapporterade personskadeolyckorna vid övningskörning). I de analyser av övningskörningsolyckor som VTI har genomfört framgår att en ökad handledarkompetens skulle kunna minska dessa olyckors antal och skadefrekvens.

Nya bilförare har en tydligt förhöjd olycks- och skaderisk än mer erfarna förare. Särskilt tydligt är detta under den allra första tiden med nytt körkort. Speciellt utsatta är unga manliga förare. Därefter avtar risken för att efter fem till tio års körkortsinnehav komma ned på en nivå motsvarande medelålders och mer erfarna bilförare.

Introduktionsutbildningen

Den obligatoriska introduktionsutbildningen vid privat övningskörning utgör en viktig del av förarutbildningssystemet. Introduktionen ska ge de blivande handledarna och eleverna råd och vägledning inför både den privata övningskörningen och förarutbildningen i övrigt, med Nollvisionen som grund. Introduktionen ska bidra till en effektiv utbildning och till ökad säkerhet såväl under som efter körkortsutbildningen.

Vid introduktionsutbildningen ska läraren på en begränsad tid förmedla bred information och viktiga budskap om trafiksäkerhet, övningskörning och körkortsutbildning till blivande handledare och elever. Utbildaren ställs dessutom inför en grupp med olika åldrar, erfarenheter och värderingar. Sammantaget innebär detta en svår pedagogisk uppgift.

Vägledningen är avsedd som ett stöd i arbetet med att *tolka och omsätta kursplanen* så att undervisningen leder fram till de i föreskrifterna fastställda målen för introduktionsutbildningen.

Introduktionen ska leda till att handledare och elev kan planera och genomföra övningskörningen på sådant sätt att den blir säker, strukturerad och sammanhållen. Förutsättningar för detta finns om deltagarna upplever att de har möjlighet att påverka sin utbildning och vet hur den ska genomföras.

Kursplan – Vägledning – Undervisningsplan

Introduktionsutbildningens *kursplan* styr innehållet i utbildningen. Den är utgångspunkten när du som undervisare tar fram *undervisningsplanen*. Där ska det framgå hur undervisningen ska bedrivas för att eleverna ska nå de uppsatta målen. *Vägledningen* är tänkt att vara till hjälp för dig som utbildare att ta fram undervisningsplanen.

Läs igenom kursplanen noga och ta till dig de exempel som vägledningen ger. Fundera på hur du ska använda innehållet och tipsen för att hitta en struktur och en röd tråd i din undervisning.

Kursplanen är uppdelad i tre moment, vilket inte betyder att tiden måste fördelas så att de får lika mycket utrymme var. Däremot ska undervisningen täcka innehållet som anges i kursplanen. Introduktionsutbildningens huvudsyfte är att ge handledare och elev kunskaper och vägledning för att kunna planera och genomföra övningskörningen på ett effektivt och säkert sätt. Den del av utbildningen som behandlar olycks- och skaderisker relaterade till påverkan av alkohol, droger eller trötthet samt hastighet och bilbältesanvändning ska ses som en introduktion. Den byggs sedan på genom den obligatoriska ”riskutbildningen” och körkortsutbildningen i övrigt.

I slutet av vägledningen finns några sidor som kan vara till hjälp vid framtagning av undervisningsplanen.

Deltagarna och undervisningen

Efter introduktionen ska deltagarna känna att de kan fatta beslut om vilka delar de väljer att ta hand om själva och vilka delar som de eventuellt vill överlåta åt en professionell utbildare att ta hand om. När deltagarna får ta del av de goda exemplen för att kunna bedriva en bra och säker körkortsutbildning höjs trovärdigheten för den som håller i utbildningen.

Här följer några generella råd och anvisningar för hur du kan uppnå bra effekt av din undervisning.

Enkelheten

Du bör undvika att använda tekniska, vetenskapliga och byråkratiska termer. Det kan leda till att deltagarna inte förstår vad du vill säga. Det kan också ge hela utbildningen ett intryck av att vara komplicerad. Presentera introduktionens innehåll och ge en tydlig bild av vad som kommer att behandlas och vad deltagarna kan förvänta sig. Tryck gärna på mervärdet i att en bra utbildning leder till färre olyckor, bättre övningskörning och roligare stunder tillsammans i trafiken.

Budskapets ton

Den ton du använder i presentationen kan påverka i vilken mån deltagarna följer de råd som du ger. Fokusera på hur övningskörningen ska läggas upp för att bli framgångsrik – inte i första hand på olyckor. Mängdträning och privat övningskörning är alltid bra om den utförs på rätt sätt.

Deltagarnas behov

Budskapet ska inriktas på det som är mest väsentligt för deltagarna. En idé är att inledningsvis lista på tavlan de frågor som deltagarna vill ta upp under introduktionen. Avsluta utbildningen med att bocka av frågorna som diskuterats. Se till att få återkoppling under presentationen genom att t.ex. ha en frågestund efter varje moment. Du kan också uppmuntra till frågor under presentationen. Det skapar ofta en god relation, men det gäller att kunna styra diskussionen och avbryta när tiden blir knapp eller frågorna börjar glida ifrån ämnet.

Konkret erfarenhet

Utbildning ska göra att handledarnas erfarenhet tas till vara och att de får stöd att fatta beslut om hur övningskörningen ska läggas upp. Alla blivande handledare har erfarenhet av bilkörning, men det stora flertalet av dem är inte särskilt medvetna om hur de gör när de kör. Deras kunskaper är delvis osynliga. Det kan t.ex. handla om hur man gör för att växla. Börjar man med att trampa ner kopplingen, eller släpper man gasen först? Vad kan det bero på att nybörjaren ofta kör nära högerkanten och senare ofta nära mitten?

Du kan förbättra medvetenheten om de risker som finns med övningskörningen. Men du kan också visa att händelserna går att förklara och undvika med bättre kunskap och rätt inställning till olika risker. Om deltagarna upplever nyttan ökar motivationen.

En människas kunskaper, värderingar och sätt att utföra en handling – t.ex. att köra bil – har sin grund i tidigare erfarenheter. Men de leder också till inrotade vanor, som kan vara svåra att ändra. De leder också till åsikter om t.ex. trafiksäkerhet och medtrafikanter. Här finns den pedagogiska utmaningen och din kommunikativa kompetens är betydelsefull. Att lyssna

och respektera andras åsikter innebär inte att du nödvändigtvis behöver hålla med. Om deltagarna involveras i den pedagogiska diskussionen och känner att de kan påverka sin situation ökar deras intresse. När handledarna och eleverna möts med respekt uppstår meningsfullhet och motivationen stiger.

Reflektion

Utgå från de blivande handledarnas egen erfarenhet av bilkörning och elevens tidigare erfarenhet av trafik. Deras kunskaper och färdigheter ska diskuteras och tydliggöras. Man brukar här tala om reflektion, vilket innebär att deltagarna bearbetar sina upplevelser och vidgar sina kunskaper i syfte att fundera djupare kring sin roll som handledare och elev.

Djupare förståelse

Möjligheten till reflektion om deltagarnas olika roller syftar alltså till att de bättre ska förstå hur den privata övningskörningen kan struktureras och bedrivs. Reflekterandet ska i bästa fall också leda till en djupare förståelse. Deltagarna får utveckla sitt tänkande om övningskörning och förstår den konkreta erfarenheten på ett mer nyanserat sätt.

Tillämpning av de nya kunskaperna

Hur den privata övningskörningen bedrivs i praktiken är upp till handledaren och eleven. Handledaren och eleven får själva utforma, påverka och ta ansvar för sitt eget arbete. Så var det visserligen även innan introduktionsutbildning blev obligatorisk, men förutsättningarna för att genomföra övningskörningen på ett säkrare sätt bör vara bättre nu.

Fokusera på säkerhet

Det är minst lika viktigt att lyfta fram det som är rätt och säkert som att prata om riskerna med privat övningskörning. Att enbart inrikta resonemanget på faror kan resultera i att introduktionsutbildningen får en motsatt effekt än vad som är syftet. Dessutom kanske deltagarna har tidigare goda erfarenheter av privat övningskörning, och inte känner igen beskrivningen av hur farligt det kan vara.

Kursplanen

Mål

Efter introduktionen ska blivande handledare och elev ha fått information om och känna till

- körkortsutbildningens mål och innehåll samt regler för övningskörning,
- planering och strukturering av övningskörning samt
- för trafiksäkerheten viktiga faktorer.

Utifrån målen beskriver kursplanen tre obligatoriska moment. De tre momenten återges ordagrant (inom svart ram) och är här kompletterade med kommentarer.

1. Körkortsutbildningens mål och innehåll samt regler för övningskörning

Syfte

Att ge handledare och elev en överblick över körkortsutbildningens mål och innehåll samt formella regler och ansvarsfördelning.

Innehåll

- mål och innehåll i kursplan för behörighet B
- handledarens juridiska ansvar under övningskörningen
- handledarens moraliska ansvar som föredöme
- de viktigaste kraven för godkänt förarprov, bedömningskriterier vid körprovet
- var man kan hitta ytterligare information om körkortsutbildning och övningskörning

Kommentarer:

1. Mål och innehåll i kursplan för behörighet B

Här är avsikten att innehållet i kursplanen för behörighet B ska gås igenom så att deltagarna förstår vad de ska uppnå under körkortsutbildningen.

Det är mycket viktigt att kursplanen gås igenom. Det har visat sig att kursplanen tidigare inte användes i någon större utsträckning. Därför har handledare och elever ofta dålig kunskap ofta om kursplanens innehåll och vilka mål man ska uppnå.

2. Handledarens juridiska ansvar under övningskörningen

Här ska försäkringsfrågor och straffansvar vid en eventuell olycka eller förseelse under privat övningskörning tas upp.

Många upplever detta som ett problem, eftersom de är osäkra om vilka regler som gäller när man är handledare. Ansvarsfrågan måste klargöras under introduktionsutbildningen. Det är också viktigt att betona att eleven måste lyssna och följa handledarens anvisningar under körningen, eftersom det är handledaren som har det juridiska ansvaret. Det handlar alltså om att gå in i rollerna som handledare och elev i stället för de som far och son, mor och dotter etc.

3. Handledarens moraliska ansvar som föredöme

Handledaren ska vara ett föredöme för eleven. Detta avsnitt ska hjälpa deltagarna att förstå vad det innebär.

En bra handledare bör vara lugn, ha tålmod, inte hetsa upp sig, vara erfaren, ha bra kunskap, vara bra på att lyssna, kunna förklara och diskutera, vara saklig, uppmärksam och försöka förstå de tankar som eleven har. Handledaren behöver också motiveras att själv uppdatera sina trafikfärdigheter innan övningskörningen börjar. Bara för att man anser sig vara en bra förare, så är det inte säkert att man även är en bra handledare.

4. De viktigaste kraven och bedömningskriterierna vid teoretiskt och praktiskt förarprov

Krav och bedömningskriterier kan diskuteras med utgångspunkt från de mål som anges i den nya kursplanen för B-behörighet och i de godkännandekriterier som anges i handledningen till kursplan B. Här bör man ta upp och diskutera hur själva provet går till, vilka konkreta bedömningskriterier förarprovaren måste följa, hur privatister bedöms i förhållande till trafikskoleanmälda vid prov osv.

5. Var man kan hämta ytterligare information om körkortsutbildning och övningskörning

Resultat från tidigare undersökningar i Sverige tyder på att detta är efterfrågad information och att det därför är ett viktigt område att behandla i introduktionsutbildningen. Sist i denna vägledning finns tips på lämpliga informationskällor.

2. Planering och strukturering av övningskörningen

Syfte

Att ge handledare och elev fakta och råd om hur en bra körkortsutbildning planeras och genomförs på ett strukturerat och metodiskt sätt.

Innehåll

- den privata övningskörningens roll och hur denna kan kombineras med undervisning hos auktoriserad utbildare för att åstadkomma en effektiv och säker körkortsutbildning
- körerfarenhetens betydelse för trafiksäkerheten
- hur teori och praktik kan integreras i körkortsutbildningen
- strukturering och planering av övningskörningen med avseende på ingående delar och stegringsföljd
- övningsfordon och utrustning

Kommentarer:

1. Den privata övningskörningens roll för att åstadkomma en effektiv och säker körkortsutbildning

Här är tanken att förståelsen för hela körkortsutbildningen ska öka, liksom betydelsen av den privata övningskörningen, så att man kan tillgodogöra sig hela systemet bättre.

Deltagarna ska informeras om att man får övningsköra även i trafikskola från 16 års ålder (inte enbart privat). De ska få veta vad som förväntas av dem som handledare respektive elev. Här gäller det att få handledarna att inse betydelsen av att förbereda sig inför sin handledarroll. Ju bättre förberedda de är, desto större är chansen att de känner sig säkra på att de lär ut rätt.

För elever som tänker få en del av utbildningen hos en professionell utbildare är det lämpligt att förklara svårigheten av att ”finputsa” körförmågan sent i utbildningsfasen. Betona i stället fördelarna är med att sprida ut eventuella körlektioner under hela övningsperioden. Om eleven planerar att anlita både privat handledare och professionell utbildare för sin körkortsutbildning, är det bästa sättet att varva lektioner och mängdträning under hela övningsperioden.

Det är också möjligt att låta professionella utbildare ta hand om moment som många handledare upplever som svårare än andra, gärna med handledaren i baksätet. Det kan vara sparsam körning, körning vid halt väglag, i mörker, i tät och stressig trafik, omkörningar osv.

2. Körerfarenhetens betydelse för trafiksäkerheten

Här är det inte handledarnas körerfarenhet som avses utan betydelsen av elevens mängdträning.

Det har visat sig att elever som övningskört mycket klarar sig bättre den första tiden med körkort än de som inte kört mycket. Betona därför betydelsen av att öva mycket. Samtidigt är planering och god struktur i utbildningen viktig. Körträningen bör ske kontinuerligt, i olika trafikmiljöer, under alla årstider, tidpunkter m.m. Övningskörningen måste naturligtvis planeras med hänsyn till elevens färdigheter.

3. Hur teori och praktik kan integreras i körkortsutbildningen

Vid den privata övningskörningen är det inte så vanligt att man på ett naturligt sätt kopplar teoriundervisning till körningen. Fördelarna med att integrera ”teorin i praktiken” är bl.a. att det är lättare att förstå trafikregler direkt i den miljö där de ska tillämpas. Det är en sak att i ett klassrum redogöra för hur t.ex. högerregeln fungerar, men en helt annan att tillämpa regeln i en verklig trafiksituation. Ta därför upp fördelarna med att diskutera trafikregler under övningskörningen.

Ett sätt att göra det är när eleven har kommit något längre i sin utbildning. Handledaren kan då fråga ”vilken regel gäller här” eller ”ge exempel på vad du bör uppmärksamma här” när man t.ex. närmar sig en korsning. Handledaren får på så sätt en bra bild av elevens förmåga att tillämpa regelkunskaper och att bedöma trafiksituationen över huvud taget. Ett råd under introduktionsutbildningen kan vara att före ett övningspass gå igenom olika faror eller risker som skulle kunna uppstå under körningen och efteråt notera och kommentera detta i ett utbildningskort eller liknande.

4. Strukturering och planering av delarna och den stegrade svårigheten i övningskörningen

Handledare vill ofta ha råd om hur man kan bedriva den privata övningskörningen på bästa sätt. Det gäller t.ex. hur man ska planera och strukturera den privata övningskörningen och vad man bör öva på.

Den privata övningskörningen sker vanligen med början i lättare trafikmiljöer och stegvis ökning av svårighetsgraden. Däremot verkar det vara ovanligt att man planerar vilka moment man ska öva på. Det är också ovanligt att man i förväg går igenom vad man ska göra under det kommande övningspasset. Vanligen sker övningskörningen i samband med att man använder bilen för något annat ärende. Betona därför fördelarna med att i förväg tänka igenom hur övningskörningen ska läggas upp och vad man ska öva särskilt på.

Informera handledaren om möjligheten att följa med i baksätet vid någon körlektion på en trafikskola. Trafikskolans utbildningskort och körhäfte kan lyftas fram som exempel på planering och ordningsföljd.

5. Övningsfordon och utrustning

Förutom skylten "Övningskör" på bilen finns inga särskilda krav på hur ett fordon ska vara utrustat för att användas vid privat övningskörning. Det kan därför vara värt att nämna något om betydelsen av att fordonet är i gott skick.

Betona för både handledare och elever att fordon som används vid privat övningskörning saknar extra backspeglar och att handledaren har begränsande chanser att ingripa vid fara. Det är viktigt att både handledare och elev förstår betydelsen av stora säkerhetsmarginaler. Här kan det vara lämpligt att poängtera att övningskörningen i första hand ska ses som ett tillfälle att skaffa erfarenhet och att det är en krävande uppgift för såväl handledare som elev. Att ta med passagerare i övningsfordonet kan vara ett störande inslag och handledaren bör därför fundera på när det är lämpligt att fler personer åker med. Samtidigt är det en fördel att ha passagerare i bilen om det sker vid rätt tillfälle, dels för att eleven ska vänja sig vid denna situation, dels för att man då kan utnyttja fler tillfällen till övningskörning.

3. För trafiksäkerheten viktiga faktorer

Syfte

Att ge handledare och elev fakta och råd om hur övningskörningen kan genomföras på ett säkert sätt, med hänsyn till de risker som hör samman med privat övningskörning och elevernas begränsade förmåga och erfarenhet.

Att förtydliga och förstärka bilden av hur olycks- och skaderisker är relaterade till fordonshastighet, bilbältesanvändning samt påverkan av alkohol, andra droger och trötthet.

Innehåll

- val av lämpliga utbildningsmiljöer med hänsyn till elevernas erfarenhet och färdighet
- på vilka sätt och varför handledare och elev kan tolka samma trafiksituation olika
- den oerfarna elevens begränsningar och tänkbara felhandlingar
- elevers uppfattningar om den egna förmågan och att undvika risker
- unga bilförares inblandning i olyckor och skaderisker relaterade till faktorerna hastighet, bilbälte, alkohol och andra droger samt trötthet
- betydelsen för trafiksäkerhet av trafikanters kunskaper, attityder, vilja och beslutsfattande inom dessa områden
- var man kan söka ytterligare trafiksäkerhetsinformation

Kommentarer:

1. Val av lämpliga utbildningsmiljöer med hänsyn till elevens erfarenhet och färdighet

För att uppnå bästa resultat och för att undvika att utsätta sig för onödiga risker under övningskörningen bör man välja en plats utan trafik för de grundläggande övningarna. Sedan förlägger man övningskörningen till mer komplexa trafikmiljöer i takt med att elevens förmåga utvecklas. Till mer komplexa trafikmiljöer kan räknas vägar där hastigheten är hög eller trafiken tät, halt väglag, mörker och regn.

En stor del av olyckorna vid övningskörning inträffar på vägar med höga hastigheter och vid halt väglag (is eller regn). Förklaringen är ofta dålig planering av kombinationen teorimoment och praktisk övningskörning enligt kursplanens mål. Detta finns belagt i studier.

2. Varför och på vilka sätt handledare och elev kan tolka samma trafiksituation olika

Beskriv de psykologiska mekanismerna som har att göra med elevens begränsade erfarenheter av att se vad som händer i omgivningen. Nybörjare har ett sämre utvecklat avsökningsbeteende, vilket t.ex. innebär att de tittar mera på vägbanan strax framför bilen och att de inte utnyttjar det perifera seendet och därmed inte har lika god visuell kontroll som erfarna förare har. Man bör också beröra nybörjarens svårighet att förutse vad som kan hända, hur reaktionstider förlängs på grund av detta och hur förmågan att samspele med andra trafikanter är begränsad.

Den väsentliga delen i detta avsnitt är att sätta dessa begränsningar i relation till handledarens förmåga som erfaren bilförare och till hans eller hennes insikter om elevens begränsningar. Om handledaren inte kan förstå och sätta sig in i elevens bristande förmåga kan det lätt skapas farliga situationer under övningskörningen.

Det finns ett tydligt samband mellan grad av erfarenhet och faktiskt beteende, speciellt när situationer blir komplicerade och kräver att man ska kunna hantera flera uppgifter samtidigt. Om situationen blir komplicerad och kraven höga klarar en nybörjare detta sämre än en erfaren förare.

3. Den oerfarna elevens begränsningar och tänkbara felhandlingar

Elevernas bristande erfarenhet innebär inte enbart sämre avsökningsbeteende än erfarna förare. De kan dessutom ha större svårigheter att bedöma hastigheter, avstånd och tidsluckor på ett riktigt sätt. Manövreringen av bilen tar i början mycket energi i anspråk, vilket tillsammans med ovanan vid trafiksituationen ger en hög mental arbetsbelastning. Andra svårigheter kan vara att eleven överskattar sin egen förmåga, håller för hög fart i förhållande till erfarenhet och har svårt att sortera och välja ut den viktigaste informationen.

Handledaren är dessutom ofta inte medveten om hur elevens begränsningar påverkar körbeteende och säkerhet. Det leder till situationer där handledaren tvingas ingripa. Vanligen sker detta genom att handledaren ropar till, tar tag i ratten eller drar i handbromsen för att få eleven att svänga undan eller bromsa för någonting på eller i närheten av vägen.

4. Elevens uppfattning om den egna förmågan och att undvika risker

Här gäller det att få både elev och handledare att förstå problemen med att överskatta sin förmåga. Det finns studier som visar att unga oerfarna förare överskattar sin förmåga i högre grad än mer erfarna förare. Detta kan exempelvis vara en orsak till olyckor i halt väglag.

Olika individer värderar risker och sin förmåga att observera dem olika. Somliga överskattar sin förmåga medan andra har en mer realistisk syn på vad de klarar. En del människor är medvetna om de risker som finns, men trots det struntar de i att vidta försiktighetsåtgärder. De bedömer risken att drabbas av en olycka som liten. Å andra sidan finner vi dem som övervärderar risker och många gånger oroar sig mer än som är befogat av den faktiska risken. Dessa två grupper är de primära målgrupperna för information om olika risker. Den förstnämnda därför att de sannolikt behöver höja nivån för personlig riskupplevelse. Den andra för att motverka onödig rädsla och oro.

Man kan även ta upp vissa beteenden hos handledaren som kan upplevas som riskfyllda av eleven under privat övningskörning. Resultat från tidigare studier visar att elever har angett att handledaren har för dålig uppsikt, inte är tillräckligt uppmärksam och koncentrerad, lär ut fel saker eller överför sina egna fel och brister till eleven.

5. Unga bilförares inblandning i olyckor och skaderisker relaterade till faktorerna hastighet, bilbälte, alkohol och andra droger samt trötthet

Vägverkets djupstudier visar att i omkring tre fjärdedelar av alla dödsolyckor med unga förare (18–24 år) förekommer minst en av riskfaktorerna hög hastighet, bristande bältesanvändning och alkohol- eller drogpåverkan. Ofta förekommer kombinationer av dessa faktorer i en och samma dödsolycka.

Mer än hälften av biltrafiken i Sverige sker i hastigheter över gällande hastighetsgränser. Att komma till rätta med detta problem är av central betydelse för trafiksäkerheten. Höga hastigheter är särskilt vanligt i dödsolyckor med unga förare; nära hälften inträffar i hastigheter som överstiger de tillåtna med mer än 30 km/tim.

Hastighetens betydelse för olycksrisken och framförallt för risken att skadas eller dödas ska tas upp. Ta också upp anpassning av hastigheten till vägars och gators säkerhetsstandard. Deltagarna måste få förståelse för sambandet mellan hastighet, kollisionskrafter och risk att dödas för såväl åkande i bil som oskyddade trafikanter.

Alkohol och droger utgör ett stort trafiksäkerhetsproblem bland yngre förare och bilpassagerare. Drygt tio procent av män i åldrarna 20–24 år uppger att de kört bil med alkohol i kroppen de senaste tolv månaderna. Femton till tjugo procent av 18–24-åringar uppger att de det senaste året har åkt med någon alkoholpåverkad förare. Risken att dödas i trafiken om man kör onykter ökar mycket mer för alkoholpåverkade yngre förare än för alkoholpåverkade medelålders förare. Djupstudier av dödsolyckor under åren 1997–2002 visar att omkring en tredjedel av omkomna bilister i åldern 18–29 år har kört berusade eller åkt med en berusad förare.

Observationsstudier har visat att bilbältesanvändningen är klart lägre bland män än bland kvinnor. För de yngsta bilförarna, 18–24 år, är skillnaden störst – 85 procent av manliga förare använder bälte jämfört med 95 procent för kvinnor. Drygt hälften av de unga (18–29

år) som dödas i bilolyckor har inte använt bilbälte. För andra åldrar är motsvarande andel betydligt lägre.

Det är viktigt att tydliggöra att bilbältet är den enskilt viktigaste komponenten i bilens säkerhetssystem och att användningen av bilbälte är en förutsättning för att bilens skyddssystem i övrigt ska komma till nytta vid en kollision.

Att handledare och elever blir medvetna om riskerna med alkohol, droger och höga hastigheter är viktigt för att förebygga olyckor och skador. Det är också viktigt att få deltagarna att inse betydelsen av att använda bilbälte i alla situationer och på alla platser i bilen. I genomsnitt reducerar bältet risken att dödas eller skadas svårt vid en kollision med minst hälften.

Olyckor orsakade av trötthet är ett problem som sannolikt har underskattats tidigare. En orsak kan vara att denna typ av olyckor inte på ett enkelt sätt kan utläsas i den officiella statistiken.

Det finns starka indikationer på att åtgärder inriktade på att minska trötthetsrelaterade olyckor kan reducera antalet trafikolyckor och i synnerhet antalet singelolyckor och mötesolyckor som ofta får svåra konsekvenser. Forskning visar bl.a. att trötthet är orsaken till mellan 10 och 20 procent av alla olyckor och att skadekonsekvenserna blir svårare i trötthetsrelaterade olyckor jämfört med andra olyckor.

Unga förare är överrepresenterade i trötthetsrelaterade olyckor, men orsakerna till detta är inte klarlagda. Det kan finnas flera förklaringar till detta, t.ex. att de yngre förarna kör mer under nattetid, längre sträckor, har sämre vakenhetskapacitet eller slarvar mer med sin sömn.

För att förhindra trötthetsrelaterade olyckor måste både handledare och elev inse betydelsen av att ”känna igen” och uppmärksamma trötthetskänslan innan det är för sent. Detta inkluderar dels att avstå från att köra över huvud taget när någon av dem är trött, dvs. att planera sin körning, dels att avbryta en pågående körning om någon av dem blir trött. Slutligen ska de generellt få ökad förståelse för faran med att köra när man är trött. I detta sammanhang kan ”dagen efter”- effekten belysas, dvs. den trötthet som finns kvar dagen efter alkoholförtäring även sedan all alkohol har förbränts.

6. Betydelsen för trafiksäkerheten av trafikanters kunskaper, attityder, vilja och beslutsfattande inom dess områden

Fokus i denna del ligger på att elever och handledare ska förstå varför det är viktigt att följa trafikregler och att i övrigt köra på ett säkert sätt. Studier har visat att förarutbildning som enbart syftar till skicklighet att hantera fordonet kan leda till oönskade resultat, t.ex. ökad inblandning i olyckor. Det kan bero på att utbildningarna skapar en övertro på vilken förmåga man uppnått som förare, eller att den skicklighet man uppnått används för andra syften än ökad säkerhet. Det kan handla om att tillfredsställa andra motiv såsom nöje, äventyrssökande, tävlingslust och liknande. Därför räcker det inte att eleven enbart lär sig att hantera bilen på ett skickligt sätt.

Vägen fram till goda resultat går via attityder, beteende och motivation, något som är av högsta vikt i körkortsutbildningen. Det har i många sammanhang visat sig att beteendet inte bara är ett resultat av vilka kunskaper och färdigheter man har, utan också resultatet av de

attityder man har till sitt eget beteende. Hur man upplever de sociala normerna och omgivningens uppfattning om sitt beteende har också betydelse.

7. Var man kan söka ytterligare trafiksäkerhetsinformation

Avsikten med detta avsnitt är att förmedla tips till handledare och elever om var man kan söka ytterligare information som kan vara till stöd i deras körkortsutbildning. Det finns en stor mängd källor som kan vara av intresse, se sidan 13.

Avslutande ord

Trafikskador är ett av våra största folkhälsoproblem. Trafikolyckor skördar över en miljon liv per år i världen, över 50 000 liv per år i EU och runt 500 liv per år i Sverige. Antalet skadade i trafikolyckor är i grova drag 20 gånger så många. WHO bedömer att trafikolyckor globalt kommer att vara den tredje största orsaken till skada år 2020. Nybörjare i olika roller som trafikant ingår i de grupper som drabbas värst. Nya bilförare är kraftigt överrepresenterade i olyckor i de flesta länder. Detta gäller också Sverige.

Att i enlighet med Nollvisionen förhindra trafikskador är därför ett av våra viktigaste folkhälsoarbeten. Detta är också ett primärt syfte med körkortsutbildningen. En målsättning i körkortsutbildningen måste vara att den genomförs på rätt sätt. Det är här introduktionsutbildningen fyller en viktig funktion. Den ger möjlighet att skapa förståelse för hur utbildningen ska struktureras och genomföras för att övningskörningen ska vara säker och för att eleven ska bli en så säker förare som möjligt med nytaget körkort.

Introduktionen bör leda till att deltagarna får en tydligare uppfattning om körkortsutbildningens mål och syfte och starkare känsla för utbildningens sammanhang. Man kan då förvänta sig att deltagarna får ökad *förståelse* för de regler och krav som omgärdar körkortsutbildningen. De blir begripliga på ett sådant sätt att det leder till medvetenhet om de risker som finns med övningskörning, men som går att förklara och undvika med bättre kunskap och rätt inställning till riskfaktorer.

Målet är att handledare och elever vet hur de ska lägga upp sin utbildning – en slags *hanterbarhet*. Detta innebär att de i olika situationer känner att de klarar av uppgiften. Hanterbarheten bygger på ett större medvetande om den egna förmågan, något som kan leda till att handledarens och elevens attityd till riskfaktorer förbättras.

Sammantaget kan det leda till en ökad *meningsfullhet* och att deltagarnas motivation för en god utbildning förbättras. Meningsfullheten ökar när deltagarna involveras i den pedagogiska diskussionen och förstår att de kan påverka sitt eget hälsoarbete. När handledarna känner att de möts med respekt uppstår motivation och intresse. Med utrymme för delaktighet och personligt ansvar stärks det säkerhetsfrämjande arbetet.

Förutsättningar för detta finns om deltagarna upplever att utbildaren som håller i introduktionen fokuserar på hur övningskörningen ska planeras för att bli så lyckad som möjligt. Utbildaren visar därmed på de goda exemplen och inriktar sig i lika hög grad på friskfaktorer som på riskfaktorer.

Information om förarutbildning, unga förare och trafiksäkerhet

www.halkbanor.com
www.handledartips.com
www.korkort.com
www.korkortswebben.se
www.mhf.se
www.ntf.se
www.str.se
www.trafikovningsplats.com
www.vti.se
www.vv.se

Referenser

Englund, A., Gregersen, N. P., Hydén C., Lövsund P., Åberg L. (1998) *Trafiksäkerhet. En kunskapsöversikt*, Studentlitteratur, Lund.

Engström, I., Gregersen, N. P., Hernetkoski, K., Keskinen, E. & Nyberg, A. (2003) *Young novice drivers, driver education and training. Literature review*. VTI rapport 491A. Swedish National Road and Transport Research Institute, Linköping.

Gregersen, N. P. & Nyberg, A. (2002) *Privat övningskörning – En undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och nackdelar för trafiksäkerheten*. VTI rapport nr. 481. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.

Nyberg, A. & Gregersen, N. P. (2005) *Övningskörningen och det praktiska körkortsprovet – En undersökning om 18-24 åringar*. VTI rapport nr. 509. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.

Vägverket (2003) *Djupstudierapport över dödsolyckor i södra Sverige 1997–2002*. Publikation 2003:136.

Vägverket (2004) *18–24-åriga personbilsförare inblandade i dödsolyckor år 2001. Analys av Vägverkets djupstudiematerial*. Publikation 2004:43.

Vägverket (2004) *16–17-åriga personbilsförare inblandade i dödsolyckor år 1997–2002. Analys av Vägverkets djupstudiematerial*. Publikation 2004:130.

Vägverket (2004) *Trafiksäkerhet. Resultat från 2003 års trafiksäkerhetsenkät*. Publikation 2004:45.

Undervisningsplan

Följande sidor kan vara till hjälp vid framtagning av undervisningsplan för introduktionsutbildningen. Planen ska övergripande beskriva hur undervisningen är tänkt att genomföras för att målen i kursplanen ska nås:

”2 § Efter introduktionen skall blivande handledare och elev ha fått information om och känna till:

- körkortsutbildningens mål och innehåll samt regler för övningskörning
- planering och strukturering av övningskörningen samt
- för trafiksäkerheten viktiga faktorer”


Undervisningsplanen kan fungera som konsumentupplysning men även ligga till grund för tillsyn. Kursplanen är uppdelad i tre moment vilket inte betyder att tiden måste fördelas lika mellan momenten (se sidan 2). Däremot skall undervisningen täcka innehållet som anges i kursplanen. Beräkna hur lång tid du behöver ägna åt varje kapitel.

Utbildningsmoment	Beskriv kortfattat på vilka sätt undervisningen kommer att bedrivas samt beräknad tidsåtgång	Ge exempel på undervisningsmaterial
<p>3 § Körkortsutbildningens mål och innehåll samt regler för övningskörningen</p> <p>4 § avsnittet ska innehålla följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> - mål och innehåll i kursplan behörighet B - handledarens juridiska ansvar under övningskörningen - handledarens moraliska ansvar under övningskörningen - krav och bedömningskriterier vid förarprov - var man kan hämta ytterligare information om körkortsutbildning och övningskörning 		

Utbildningsmoment	Beskriv kortfattat på vilka sätt undervisningen kommer att bedrivas samt beräknad tidsåtgång	Ge exempel på undervisningsmaterial
<p>5 § Planering och strukturering av övningskörningen</p> <p>6 § avsnittet ska innehålla följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> - den privata övningskörningens roll och hur denna kan kombineras med undervisning hos auktoriserade utbildare för att åstadkomma en effektiv och säker körkortsutbildning - körerfarenhetens betydelse för trafiksäkerheten - hur teori och praktik kan integreras i körkortsutbildningen - strukturering och planering av övningskörningen med avseende på ingående delar och stegringsföljd - övningsfordon och utrustning 		

Utbildningsmoment	Beskriv kortfattat på vilka sätt undervisningen kommer att bedrivas samt beräknad tidsåtgång	Ge exempel på undervisningsmaterial
<p>7 § För säkerheten viktiga faktorer</p> <p>8 § Avsnittet ska innehålla följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> - val av lämpliga utbildningsmiljöer med hänsyn till elevens erfarenhet och färdighet - på vilka sätt och varför handledare och elev kan tolka samma trafiksituation olika - den oerfarna elevens begränsningar och tänkbara felhandlingar - elevens uppfattningar om den egna förmågan och värdet av att undvika risker - unga bilförares inblandning i olyckor och skaderisker relaterade till faktorerna hastighet, bilbälte, alkohol och andra droger samt trötthet - att trafikanters kunskaper, attityder, vilja och beslutsfattande inom dessa områden har betydelse för trafiksäkerheten - var man kan söka ytterligare trafiksäkerhetsinformation 		

Kursutvärdering och ständiga förbättringar	Beskriv kortfattat på vilket sätt utvärdering och utveckling kommer att ske	Exempel på material
<p>Kursutvärdering</p> <p>Beskriv hur undervisningen följs upp för att säkerställa att syfte och mål nås</p>		
<p>Ständiga förbättringar</p> <p>Beskriv hur introduktionsutbildningen utvecklas.</p>		



Vägverket
Förarenheten
781 87 Borlänge
www.vv.se, vagverket@vv.se
Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.

