



## **Mærsk Nielsen HR**

Jystrup Bygade 4  
4174 Jystrup  
Tlf. 35 13 22 77  
E-mail: [lizzie@maersk-nielsen.dk](mailto:lizzie@maersk-nielsen.dk)  
[www.maersk-nielsen.dk](http://www.maersk-nielsen.dk)

ISBN: 978-87-92324-37-5



Teknologisk Institut  
Center for Arbejdsliv  
Gregersensvej  
2630 Taastrup  
Tlf.: 7220 2620  
E-mail: [arbejdsliv@teknologisk.dk](mailto:arbejdsliv@teknologisk.dk)  
[www.teknologisk.dk](http://www.teknologisk.dk)

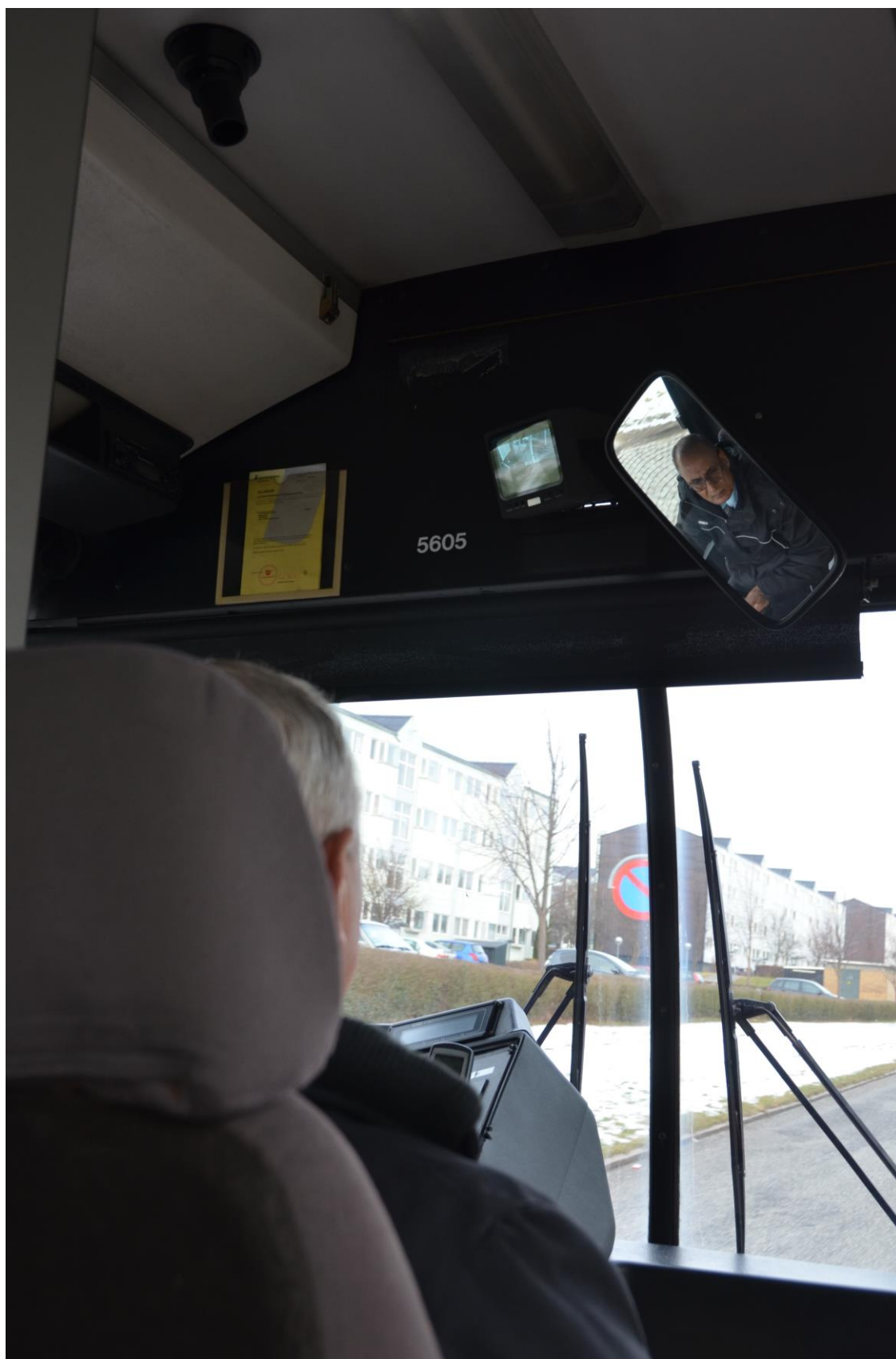
ISBN: 978-87-92237-38-5

Rapporten er udarbejdet af konsulenter fra Teknologisk Institut, Arbejdsliv og Mærsk Nielsen HR for Transporterhvervets Uddannelser.

December 2013

# Indholdsfortegnelse

<b>1. INDLEDNING .....</b>	<b>5</b>
Analyseprojektets formål .....	5
Analyseprojektets baggrund.....	5
Analysemetoder og analysedesign .....	5
Rapportens indhold.....	6
<b>2. LOVPLIGTIGE EFTERUDDANNELSER FOR CHAUFFØRER .....</b>	<b>8</b>
Formål og indhold.....	8
De 5-dages brancherettede EU-Efteruddannelser .....	9
De 3-dages obligatoriske EU-Efteruddannelser .....	9
<b>3. RESULTATER FRA VISKVALITET.DK .....</b>	<b>13</b>
Kort om Viskvalitet.dk.....	13
Deltagerevalueringerne .....	14
Virksomhedsevalueringerne .....	23
<b>4. PÆDAGOGIK OG DIDAKTIK .....</b>	<b>26</b>
Motivation og forventningsafstemning .....	26
Planlægning og tilrettelæggelse af undervisningen.....	35
Vægtning mellem teoretisk og praktisk undervisning.....	38
Evaluering af undervisningen .....	46
<b>5. KOMPETENCEUDVIKLING AF LÆRERE .....</b>	<b>52</b>
Efteruddannelse og kompetenceudvikling .....	56
<b>6. OPSUMMERING OG KONKLUSION .....</b>	<b>60</b>



# 1. Indledning

## Analyseprojektets formål

Projektets formål har været at afdække, hvilke pædagogiske værktøjer der medfører det optimale udbytte for deltagere på de lovpligtige efteruddannelser for erhvervschauffører.

Det har desuden været formålet at belyse, hvorledes de pædagogiske værktøjer og metoder, der anvendes i undervisningen, i samspil med lærernes faglighed kan tage afsæt i og imødekomme deltagernes varierede teoretiske og faglige udgangsniveauer.

## Analyseprojektets baggrund

Trafikstyrelsen har med virkning fra henholdsvis september 2008 og september 2009 besluttet, at alle nuværende og kommende erhvervschauffører inden for personbefordringsområdet og vejgodstransport skal deltage i en lovpligtig efteruddannelse. Alle lastbils- og buschauffører skal i løbet af en periode på seks år indføres i EU-systemet, således at de får et uddannelsesbevis for EU-Efteruddannelsen. Herefter skal de hvert femte år gentage uddannelsen.

I perioden september 2009 – september 2010 havde ca. 15.000 chauffører gennemført en lovpligtig EU-Efteruddannelse for chauffører. Transporterhvervets Uddannelser, TUR, har erfaret, at nogle af deltagerne i efteruddannelsen har givet udtryk for, at de ikke er tilfredse med uddannelsen. Deltagernes manglende tilfredshed skyldes en oplevelse af, at faglærerne ikke er dygtige nok, og at faglærernes faglige ajourføring ikke er tilstrækkelig.

Mange af deltagerne er ikke motiverede til at deltage i efteruddannelsen. TUR har en hypotese om, at deltagernes motivation til at deltage i efteruddannelseskurserne kan højnes, såfremt underviserne anvender pædagogiske metoder, som er tilpasset målgruppen af meget erfarne chauffører. TUR har ønsket at få belyst denne hypotese nærmere gennem analysen.

## Analysemetoder og analysedesign

Der er blevet gennemført en analyse af evalueringresultater fra Viskvalitet.dk på de obligatoriske lovpligtige EU-Efteruddannelser af erhvervschauffører.

Der er dels blevet gennemført en benchmarking af de AMU-udbydere, der gennemfører de lovpligtige EU-Efteruddannelser af chauffører, og dels er der gennemført en benchmarking af de obligatoriske efteruddannelser i relation til TUR's øvrige arbejdsmarkedsuddannelser og i relation til alle arbejdsmarkedsuddannelser. Analysen er gennemført i tæt samarbejde med TUR.

Med udgangspunkt i de AMU-udbydere, der opnår de **bedste** evalueringresultater på de enkelte lovpligtige efteruddannelser, er der blevet gennemført interview med udbyderne med henblik på afdækning af den didaktik og de pædagogiske metoder, der anvendes på uddannelserne.

Interviewene har desuden haft fokus på at afdække udbydernes fokus på faglig og pædagogisk kvalificering af de faglærere, der underviser på uddannelsen, samt på hvilke konkrete efteruddannelses tilbud udbyderne benytter sig af.

Der er i første omgang gennemført telefoninterview med 14 AMU-udbydere. På baggrund af disse interview er der gennemført fokusgruppeinterview med udvalgte AMU-udbydere. I fokusgruppeinterviewene deltog uddannelsesledere og faglærere.

Der er indhentet statistik over anvendelsen af udvalgte EU-Efteruddannelser samt statistik over udbydernes anvendelse af TUR's faglærerkurser og konferencer.

Det indhentede datamateriale er blevet analyseret, og på baggrund heraf er denne rapport blevet udarbejdet. I rapporten konkluderes der på analysens temaer. Desuden indeholder rapporten anbefalinger til, hvordan AMU-udbyderne og TUR kan bidrage til en højere kvalitet og deltagertilfredsheden i de lovpligtige efteruddannelser for chauffører.

Analysens resultater vil blive præsenteret på en konference for skoleledere og faglærere.

Analysen er gennemført i perioden fra juli 2012 til december 2012.

## Rapportens indhold

Analyserapporten er udarbejdet af Eva-Carina Nørskov fra Teknologisk Institut, Arbejdsliv, og Lizzie Mærsk Nielsen fra Mærsk Nielsen HR.

I kapitel 2 er der en præsentation af de lovpligtige EU-Efteruddannelser for chauffører.

Kapitel 3 sætter fokus på resultaterne fra Viskvalitet.dk på de lovpligtige EU-Efteruddannelser. Kapitlet starter med en introduktion til Viskvalitet.dk,

hvorefter der præsenteres resultater fra deltagerevalueringerne. Der er desuden en kort beskrivelse af resultaterne fra virksomhedsevalueringerne.

I kapitel 4 sættes der fokus på de pædagogiske og didaktiske overvejelser, som lærerne fra de skoler, der har de bedste evalueringresultater i Viskvalitet.dk, har gjort sig i forbindelse med planlægning og tilrettelæggelse af de lovpligtige EU-Efteruddannelser.

Kapitel 5 beskriver nogle af de kompetencer, som interviewpersonerne peger på som centrale i forhold til at sikre AMU-deltagerne et godt udbytte af undervisningen – og som dermed også har betydning for deltagertilfredsigheden. Desuden sættes der fokus på skolernes anvendelse af efteruddannelse og anden form for kompetenceudvikling af faglærerne.

I kapitel 6 opsummeres analysens resultater, og der konkluderes på analysens problemstillinger.

Rapporten kan findes på [www.tur.dk](http://www.tur.dk), [www.teknologisk.dk](http://www.teknologisk.dk) og [www.maersk-nielsen.dk](http://www.maersk-nielsen.dk).



## 2. Lovpligtige efteruddannelser for chauffører

### Formål og indhold

Det er i EU-regi bestemt, at chauffører, der udfører erhvervsmæssig gods-transport eller buskørsel, gennem efteruddannelse skal erhverve visse grundlæggende kvalifikationer. Formålet er øget færdselssikkerhed og forbedring af miljøet.

Kravet om den obligatoriske, lovpligtige efteruddannelse af fem dages varighed startede for buschauffører den 10. september 2008 og for godsområdet et år senere. Efteruddannelseskravet forventes at ville berøre ca. 76.000 chauffører.

Indfasningen af chauffører, der skal deltage i efteruddannelsen, følger en reguleret tidsplan, der sikrer, at alle buschauffører inden udgangen af 2013 har været igennem den lovpligtige efteruddannelse, mens alle godschauffører skal have været igennem uddannelsen inden udgangen af 2014. Chaufførerne skal deltage i efteruddannelsen hvert 5. år.

På efteruddannelsen får chaufførerne uddybet og repeteret nogle af de emner, der er dækket af den grundlæggende kvalifikationsuddannelse. De får ajourført de kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde – med særlig vægt på færdselssikkerhed og rationelt brændstofforbrug.

Chauffører, der både har kørekort til kategori C (lastbil) og til kategori D (bus), kan vælge enten en busrelateret efteruddannelse, en godsrelateret efteruddannelse eller en kombination.

Den lovpligtige efteruddannelse er af fem dages varighed. De tre dage indeholder obligatoriske fag, mens der de resterende to dage kan vælges imellem en række forskellige kurser, f.eks. avanceret køreteknik, kontrolapparater og køre/hviletid, temperaturfølsomt gods og kørsel med specielle busser.

Der er også oprettet 5-dages brancherettede kurser som færdige 'pakker'.



## De 5-dages brancherettede EU-Efteruddannelser

Der er oprettet følgende brancherettede 5-dages lovpligtige efteruddannelser for godschauffører (parentesen angiver AMU-målets nummer):

- EU-Efteruddannelse for godschauffører (40704)
- EU-Efteruddannelse for ambulancereddere (40913)
- EU-Efteruddannelse for autohjælpschauffører - vejgods (40707)
- EU-Efteruddannelse for dyretransportchauffører (40710)
- EU-Efteruddannelse for flyttechauffører (40711)
- EU-Efteruddannelse for renovationschauffører (40705)
- EU-Efteruddannelse for sværgodschauffører (40709)
- EU-Efteruddannelse for tanktransportchauffører (40708)

Der er oprettet følgende brancherettede 5-dages lovpligtige efteruddannelser for buschauffører:

- EU-Efteruddannelse for rute- og bybuschauffører (40527)
- EU-Efteruddannelse for turistbuschauffører (40528)

## De 3-dages obligatoriske EU-Efteruddannelser

Hvis chaufførerne i stedet for at tage et af de 5-dages efteruddannelsesforløb vælger at tage en af de obligatoriske EU-Efteruddannelser på tre dage, skal de kombinere med en eller to af en række specifikt godkendte arbejdsmarkedsuddannelser, så de kommer op på de fem dages efteruddannelser, der er krav om.

De to 3-dages obligatoriske EU-Efteruddannelser er:

- EU-Efteruddannelse for godschauffører – obligatorisk del (3 dage) (40703)
- EU-Efteruddannelse for buschauffører – obligatorisk del (3 dage) (40530)

Der er en lang række af arbejdsmarkedsuddannelser, som chaufførerne kan vælge at kombinere med. Nogle af dem er målrettet godschauffører, andre er målrettet buschauffører, og endelig er der nogle tværgående arbejdsmarkedsuddannelser, som begge grupper af chauffører kan vælge imellem.

**Valgmuligheder for godschauffører:**

- Arbejdet med postprodukter på rampe og lift (1 dag)
- Blokvognskørsel (5 dage, tæller for 2 dage)
- Dagrenovation - sikkerhed (2 dage)
- Erhvervsaffald (2 dage)
- Glatførebekæmpelse af sti og fortov + glatførebekæmpelse med lastbil (1 dag)
- Glatførebekæmpelse og snerydning med lastbil (1 dag)
- Håndtering af mælk og mejeriprodukter under deltransport (2 dage)
- Håndtering af olie- og kemikalieaffald (3 dage, tæller for 2 dage)
- International godstransport (5 dage, tæller for 2 dage)
- Klinisk risikoaffald (2 dage)
- Kørsel med modulvogntog (2 dage)
- Lastsikring og stuvning af gods (3 dage, tæller for 2 dage)
- Sikkerhedsuddannelse ved farligt gods (1 dag)
- Sundhed for godschauffører (2 dage)
- Transport af fødevarer med kølevogn (2 dage)
- Transport af mælk og mejeriprodukter (3 dage, tæller for 2 dage)
- Transport af temperaturfølsomt gods (5 dage, tæller for 2 dage)
- Tanktransport – adfærd ved aflæsning (1 dag)
- Tanktransport – forebyggelse af uheld og uheldsbekæmpelse (2 dage)
- Tanktransport og defensiv kørsel (1 dag)
- Vintertjeneste (1 dag)

**Valgmuligheder for buschauffører:**

- Befordring af bevægelseshæmmede (5 dage, tæller for 2 dage)
- Billettering og check af rejsehjemmel (1 dag)
- Billettering og kundeservice (3 dage, tæller for 2 dage)
- Den multietniske busvirksomhed (2 dage)
- Energiøkonomisk kørsel i praktisk rutebilkørsel (1 dag)
- Introduktion til offentlig servicetrafik (1 dag)
- Kommunikation og kulturforståelse (2 dage)
- Konflikthåndtering for personbefordringschauffører (2 dage)
- Køreteknik med 3-akslede dobbeltdækkerbusser (2 dage)
- Kørsel med specielle busser (2 dage)
- Ren- og vedligehold af busser (3 dage, tæller for 2 dage)
- Rutebuskørsel (5 dage, tæller for 2 dage)
- Siddende patientbefordring (3 dage, tæller for 2 dage)
- Sundhed for personbefordringschauffører (2 dage)
- Turistbuskørsel – ny teknologi (3 dage, tæller for 2 dage)
- Turistbuskørsel i Danmark (3 dage, tæller for 2 dage)
- Turistbuskørsel i Europa (3 dage, tæller for 2 dage)

***Tværgående valgmuligheder for både gods- og buschauffører:***

- Arbejdsulykker og adfærd i nødsituationer (3 dage, tæller for 2 dage)
- Branchetilpasset kørsel – med simulator (1 dag)
- Brug af diagramark og kontrolapparat (1 dag)
- Brug af pc på arbejdspladsen (3 dage, tæller for 2 dage)
- Defensiv kørsel og manøvrering – med simulator (1 dag)
- Energirigtig kørsel (3 dage, tæller for 2 dage)
- Energirigtig kørsel - med simulator (1 dag)
- Kommunikation i teams (3 dage, tæller for 2 dage)
- Konflikt håndtering (3 dage)
- Kundeservice (3 dage, tæller for 2 dage)
- Kvalitetsstyring i virksomheden (3 dage, tæller for 2 dage)
- Køre- og hviletidsregler (1 dag)
- Køreteknik (2 dage)
- Køreteknik ajourføring (1 dag)
- Køreteknik, miljø og arbejdsfunktioner (3 dage, tæller for 2 dage)
- Køreteknik og manøvrering (2 dage)
- Køreteknik og ny teknologi (2 dage)
- Køreteknik – vanskelige trafikale situationer (2 dage)
- Kørsel og ny teknologi – med simulator (1 dag)
- Manøvrering, forsikringer og færdselsregler (3 dage, tæller for 2 dage)
- Online kommunikation til jobbrug (2 dage)
- Sundhed for erhvervschauffører (1 dag)
- Sundhed, sikkerhed, service og logistik (3 dage, tæller for 2 dage)
- Teambuilding for selvstyrende grupper (2 dage)
- Transportpapirer inden for vejtransport (1 dag)
- Vedligeholdelse af transportmateriel (5 dage, tæller for 2 dage)
- Videndeling og læring for medarbejdere (3 dage, tæller for 2 dage)

Hvis en chauffør f.eks. kombinerer den 3-dages obligatoriske EU-Efteruddannelse med en 5-dages arbejdsmarkedsuddannelse om 'Vedligeholdelse af transportmateriel', tæller de to af dagene med i den lovpligtige efteruddannelse. Chaufføren skal dermed kun deltage i yderligere tre dages arbejdsmarkedsuddannelse for at have gennemført arbejdsmarkedsuddannelsen om 'Vedligeholdelse af transportmateriel'.

Uanset om deltagerne vælger et 5-dages forløb eller et forløb bestående af de tre dages obligatoriske efteruddannelse kombineret med en eller to af de øvrige efteruddannelsesmuligheder, så skal hele den lovpligtige EU-Efteruddannelse være gennemført inden for en periode på 12 måneder.

Der kan ikke tegnes et entydigt billede af, hvilke arbejdsmarkedsuddannelser de 3-dages obligatoriske EU-Efteruddannelser kombineres med. I interviewene har faglærere og uddannelsesledere bl.a. nævnt følgende arbejdsmarkedsuddannelser: 'Lastsikring og stuvning af gods', 'Sundhed for godschauffører' eller 'Sundhed for erhvervschauffører', 'Defensiv kørsel og manøvrering – med simulator', 'Energirigtig kørsel', 'Konflikthåndtering' og 'Køreteknik' (glatbanekørsel).



### **3. Resultater fra Viskvalitet.dk**

I dette kapitel sættes der fokus på resultaterne fra Viskvalitet.dk på de lovpligtige EU-Efteruddannelser. Kapitlet starter med en introduktion til Viskvalitet.dk, hvorefter der præsenteres resultater fra deltagerevalueringerne. Der er desuden en kort beskrivelse af resultaterne fra virksomhedsevalueringerne.

#### **Kort om Viskvalitet.dk**

Som led i analysen er der blevet gennemført en analyse af evalueringresultater i Viskvalitet.dk.

Viskvalitet.dk er et webbaseret værktøj, som er udviklet af Ministeriet for Børn og Undervisning<sup>1</sup>, og som anvendes til dokumentation og evaluering af kvaliteten i arbejdsmarkedsuddannelserne.

Alle deltagere i arbejdsmarkedsuddannelser skal ved uddannelsens afslutning besvare et evalueringsskema, der primært har fokus på deres tilfredshed med deltagelsen i uddannelsen. Evalueringsskemaerne besvares typisk via en computer, men evalueringerne kan også gennemføres på en papirudgave af skemaerne.

Desuden skal et udsnit af de virksomheder, der har medarbejdere, der deltager i AMU, have tilsendt et evalueringsskema.

Analysen af evalueringresultaterne fra Viskvalitet.dk blev gennemført i starten af analyseprojektet. Der er i analysen taget udgangspunkt i evalueringresultater i perioden fra 1. januar 2011 til 30. juni 2012.

Det første underafsnit i kapitlet analyserer resultaterne af deltagerevalueringerne, mens det andet afsnit analyserer resultaterne af virksomhedsevalueringerne i Viskvalitet.dk.

---

<sup>1</sup> Viskvalitet.dk blev igangsat af Undervisningsministeriet i 2000, og det har været under løbende udvikling. På baggrund af en evaluering af systemet blev der i 2004 udviklet nye evalueringsspørgsmål til både deltagere og virksomheder.

## Deltagerevalueringerne

Evalueringresultaterne viser deltagernes tilfredshed med arbejdsmarkedsuddannelserne.

Alle deltagere i arbejdsmarkedsuddannelserne skal besvare to typer af spørgsmål:

- Fælles spørgsmål, der er fælles for deltagere i alle arbejdsmarkedsuddannelser (består både af nogle tilfredshedsspørgsmål og nogle baggrundsspørgsmål).
- Målspecifikke spørgsmål fra efteruddannelsesudvalget, som er rettet mod det konkrete AMU-mål, der er blevet i undervist i.

Endelig kan uddannelsesstedet have valgt at udarbejde nogle spørgsmål, som deltagerne også skal besvare.

I slutningen af evalueringsskemaet er der to felter, hvor deltagerne har mulighed for at uddybe 'Gode ting ved kurset og uddannelsesstedet', samt 'Mindre gode eller dårlige ting ved kurset eller uddannelsesstedet'.

I det følgende kommer først en kort introduktion til spørgsmålene i Viskvalitet.dk, hvorefter der sættes fokus på resultaterne for de overordnede resultater for alle EU-Efteruddannelserne, og specifikt på de to EU-Efteruddannelser med langt de fleste deltagene, nemlig:

- EU-Efteruddannelse for godschauffører – 3 dages obligatorisk del (40703)
- EU-Efteruddannelse for godschauffører (5 dages kursus) (40704).

### De fælles deltager spørgsmål i Viskvalitet.dk

Alle deltagere i arbejdsmarkedsuddannelserne skal besvare syv fælles spørgsmål<sup>2</sup>, der er fuldstændig ens, uanset hvilken uddannelse de deltager i.

Spørgsmålene kan ses i boksen på næste side.

---

<sup>2</sup> Deltagerne bliver desuden bedt om at besvare nogle baggrundsspørgsmål.

### **Fælles deltager spørgsmål i Viskvalitet.dk**

Deltagerne bliver bedt om at svare på følgende spørgsmål:

1. Hvor tilfreds er du med det kursus, du netop har gennemført?
2. I hvilken grad kendte du kursets formål, inden du startede?
3. I hvilken grad har du lært det, der er kursets formål?
4. Hvor tilfreds er du med din egen indsats på kurset?
5. I hvilken grad mener du, at læreren/lærerne har tilrettelagt undervisningen, så du har haft mulighed for at lære det, der er kursets formål?
6. Hvor tilfreds er du med kursets faglige niveau?

*Hvis deltageren svarer 'Utilfreds' eller 'Meget utilfreds' på spørgsmålet om kursets faglige niveau, bliver deltageren også bedt om at svare på følgende spørgsmål:*

For højt?

For lavt?

7. I hvilken grad mener du, at det, du har lært på kurset, kan anvendes i dit arbejde fremover?

Ved spørgsmålene om 'tilfredshed' har deltagerne mulighed for at svare:

- Meget tilfreds
- Tilfreds
- Hverken tilfreds eller utilfreds
- Utilfreds
- Meget utilfreds
- Ved ikke / Ikke relevant

Ved 'gradsspørgsmålene' har deltagerne mulighed for at svare:

- I meget høj grad
- I høj grad
- I nogen grad
- I begrænset grad
- Slet ikke
- Ved ikke / Ikke relevant

Hvert af de syv svar tæller mellem 0 og 5 point – jo større tilfredshed/grad, jo flere point. Der udregnes et gennemsnit ud fra alle syv svar, men det er også muligt at se gennemsnitsresultater med udgangspunkt i de enkelte spørgsmål.

Efteruddannelsesudvalget – og alle andre interesserede – har mulighed for at se evalueringresultaterne. Der er blot det krav, at der inden for det pågældende datagrundlag skal være mindst 35 respondenter. Skolerne kan altid se resultaterne af deres egne kursisters svar, uanset hvor få besvarelser der er.

Ved spørgsmål 5, hvor deltagerne bliver bedt om at forholde sig til lærerens/lærernes tilrettelæggelse af undervisningen, har deltagerne mulighed for at skrive kommentarer. Denne mulighed er især givtig i de tilfælde, hvor deltagerne har haft flere lærere, men erfaringen viser, at der også er mange deltagere, der skriver kommentarer, selvom de kun har haft én lærer.

Det er kun muligt for de enkelte skoler, der har haft deltagerne på kursus, at læse de kommentarer, som deltagerne eventuelt har skrevet i slutningen af evalueringsskemaet (positivt ved kurset og uddannelsesstedet samt ønsker til forbedringer af kurset og uddannelsesstedet).

## **Resultaterne i Viskvalitet.dk af de fælles spørgsmål**

En analyse af resultaterne i Viskvalitet.dk i perioden fra 1. januar 2011 til den 30. juni 2012 viser, at der er stor variation på deltagertilfredsheden på de lovpligtige EU-Efteruddannelser for gods- og buschauffører.

Den EU-Efteruddannelse, der får den laveste vurdering af deltagerne, er efteruddannelsen for ambulancereddere. Her er deltagervurderingen helt nede på 3,2. Resultaterne for efteruddannelsen for autohjælpschauffører ligger også meget lavt, nemlig på 3,5.

Tre af de øvrige EU-Efteruddannelser ligger på 3,8, to af efteruddannelserne ligger på 3,9, og en enkelt af efteruddannelserne ligger på 4,0. For fire af efteruddannelserne er der ikke resultater i Viskvalitet.dk, da der er færre end 35 personer, der har deltaget i evalueringen i perioden.

Resultaterne er svære at forholde sig til, hvis ikke man holder dem op imod noget. Til sammenligning kan det oplyses, at evalueringresultaterne for alle TUR's arbejdsmarkedsuddannelser har et gennemsnit på 4,0.

Det samme gennemsnit har samtlige arbejdsmarkedsuddannelser inden for alle uddannelsesområder.



Se resultaterne fra Viskvalitet.dk i tabellen herunder.

<b>Deltagerevalueringer – de fælles spørgsmål</b>			
<b>Mål</b>	<b>Titel på EU-Efterdannelserne</b>	<b>Gennemsnit</b>	<b>Antal deltagere</b>
40530	Buschauffører - 3 dage obl. del	4	1.671
40527	Rute- og bybuschauffører	3,9	1245
40708	Tanktransportchauffører	3,9	59
40703	Godschauffører - 3 dage obl. del	3,8	6.593
40704	Godschauffører – 5 dage	3,8	6.132
40709	Sværgodschauffører	3,8	83
40707	Autohjælpschauffører	3,5	138
40913	Ambulancereddere	3,2	186
40705	Renovationschauffører	Ingen oplysninger	Under 35
40528	Turistbuschauffører	Ingen oplysninger	Under 35
40710	Dyretransportchauffører	Ingen oplysninger	Under 35
40711	Flyttechauffører	Ingen oplysninger	Under 35

### **Uddannelsesstedernes evalueringresultater**

Gennemsnitsresultaterne i skemaet herover dækker for de enkelte efteruddannelser i flere tilfælde over store variationer i evalueringresultater mellem de enkelte uddannelsessteder.

På de to største efteruddannelser, EU-Efteruddannelse for godschauffører – obligatorisk del (3 dage) (40703) og EU-Efteruddannelse for godschauffører (5 dage) (40704) er der mange udbydere.

Der er stor forskel på de enkelte uddannelsessteders evalueringresultater på de to uddannelser. På EU-Efteruddannelse for godschauffører – 3 dage obligatorisk del (40703) har uddannelsesstedet med det bedste resultat opnået 4,1 point, mens uddannelsesstedet med det ringeste resultat har fået 3,5 point. Der er altså en forskel på 0,6 point, hvilket må betegnes som en meget stor forskel.

På EU-Efteruddannelse for godschauffører (40704) har uddannelsesstedet med det bedste resultat opnået 4,2 point, mens uddannelsesstedet med det ringeste resultat har fået 3,5 point. Her er der altså en forskel på 0,7 point, hvilket ligeledes må betegnes som en meget stor forskel.

En analyse af resultaterne opgjort i forhold til de syv spørgsmål, som deltagerne svarer på i evalueringsskemaet, viser, at deltagerne typisk svarer mindst positivt på følgende to spørgsmål:

- I hvilken grad kendte du kursets formål, inden du startede?
- I hvilken grad mener du, at det, du har lært på kurset, kan anvendes i dit arbejde fremover?

På begge de to EU-Efteruddannelser (40703 og 40704) er der 8 procent af kursisterne, der er 'utilfredse' eller 'meget utilfredse' med deres deltagelse i efteruddannelsen.

Ser man på EU-Efteruddannelsen for ambulancereddere, der har det ringeste evalueringresultat, er det hele 22 procent af kursisterne, der er 'utilfredse' eller 'meget utilfredse' med efteruddannelsen.

### **Mange uddannelsessteder får ikke altid gennemført evalueringerne**

En sammenligning mellem antallet af de kursister, der har svaret på et evalueringsskema i Viskvalitet.dk, og antallet af kursister der har deltaget i de to arbejdsmarkedsuddannelser, viser, at der er en del af uddannelsesstederne, der ikke i tilstrækkelig grad sikrer, at alle deres kursister deltager i evaluering med Viskvalitet.dk.

I de 1½ år, som analysen er gennemført for, er der 30 uddannelsessteder, der har evalueringresultater i Viskvalitet.dk på den ene eller på begge arbejdsmarkedsuddannelser. På 19 af de 30 uddannelsessteder er det under 85 procent af kursisterne, der har udfyldt et evalueringsskema på en eller begge arbejdsmarkedsuddannelser. På ét af uddannelsesstederne er der for den ene arbejdsmarkedsuddannelse kun en besvarelsesprocent på 24 procent!

### **Målspecifikke spørgsmål til deltagerne**

Til hver af arbejdsmarkedsuddannelserne har efteruddannelsesudvalget stillet nogle målspecifikke spørgsmål, der er rettet mod den enkelte arbejdsmarkedsuddannelse.

Efteruddannelsesudvalgene har frie hænder med hensyn til, hvilke spørgsmål de stiller. For EU-Efteruddannelserne har TUR valgt at anvende evalueringsspørgsmål, der er opbygget som dobbeltspørgsmål, hvor der først stilles spørgsmål til, i hvilken grad kurset gav deltagerne kendskab til et af de faglige temaer, der er beskrevet i målbeskrivelsen for den pågældende arbejdsmarkedsuddannelse. Derefter stilles der spørgsmål om, hvilken betydning det har for deltageren at lære noget om det faglige tema.

Opbygningen af systemet Viskvalitet.dk giver ikke mulighed for at udregne gennemsnit på dobbeltspørgsmål, ligesom det er muligt for andre typer af spørgsmåls- og svarkategorier, som f.eks. de spørgsmål, der anvendes i de fælles spørgsmål. Efteruddannelsesudvalget kan i resultatoversigterne i stedet se, hvor mange procent af deltagerne, der har svaret i de forskellige svarkategorier.

TUR har typisk stillet 4-6 spørgsmål til hver af EU-Efteruddannelserne.

For EU-Efteruddannelsen for godschauffører – obligatorisk del (40703) har TUR valgt at stille de spørgsmål, der står i boksen herunder.

**Målspecifikke deltager spørgsmål i Viskvalitet.dk**  
**- AMU-mål 40703**

Deltagerne bliver bedt om at svare på følgende spørgsmål:

1. I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til nye færdselsregler, regler for køre- og hviletid og arbejdstidsregler?
2. I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til transportlovgivning?
3. I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til trafiksikkerhed, defensiv og energirigtig kørsel?
4. I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til hjerte-lunge-redning?

Efter hvert af de fire spørgsmål bliver deltagerne bedt om at svare på, hvor stor betydning det har for dem at lære noget om de nævnte faglige temaer fra arbejdsmarkedsuddannelsen.



For EU-Efteruddannelsen for godschauffører (5 dages-kurset) (40704) har TUR valgt at stille de spørgsmål, der står i boksen herunder.

**Målspecifikke deltager spørgsmål i Viskvalitet.dk**  
**- AMU-mål 40704**

Deltagerne bliver bedt om at svare på følgende spørgsmål:

1. I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til nye færdselsregler, regler for køre- og hviletid og arbejdstidsregler?
2. I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til transportlovgivning?
3. I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til trafiksikkerhed, defensiv og energirigtig kørsel?
4. I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til hjerte-lunge-redning?
5. I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til arbejdsmiljø, trivselsfaktorer og sundhed?
6. I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til forskellige godstyper?

Efter hvert af de seks spørgsmål bliver deltagerne bedt om at svare på, hvor stor betydning det har for dem at lære noget om de nævnte faglige temaer fra arbejdsmarkedsuddannelsen.

## Resultater af de målspecifikke spørgsmål i Viskvalitet.dk

Herunder gennemgås resultaterne af de to lovpligtige efteruddannelser for godschauffører – 3 dage obligatorisk (40703) og 5 dage (40704).

### Resultater af de målspecifikke spørgsmål for AMU-mål 40703

I boksen herunder ses, hvor mange procent af deltagerne, der svarer, at kurset 'i meget høj grad' eller 'i høj grad' har givet dem kendskab til de faglige temaer.

<b>Resultater på målspecifikke deltager spørgsmål - AMU-mål 40703</b>	
<b>Spørgsmål:</b>	<b>%</b>
I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til nye færdselsregler, regler for køre- og hviletid og arbejdstidsregler?	65
I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til transportlovgivning?	55
I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til trafiksikkerhed, defensiv og energirigtig kørsel?	77
I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til hjerte-lunge-redning?	69

%-tallet angiver, hvor mange procent af deltagerne, der svarer, at kurset 'i meget høj grad' eller 'i høj grad' har givet dem kendskab til de faglige temaer.

Som det fremgår synes deltagerne især, at kurset har givet dem kendskab til:

- Trafiksikkerhed, defensiv og energirigtig kørsel
- Hjerte-lunge-redning
- Nye færdselsregler, regler for køre- og hviletid og arbejdstidsregler

Deltagerne synes, at de i lidt mindre grad har fået kendskab til transportlovgivning.

Der er god overensstemmelse mellem deltagerens besvarelser af, i hvilken grad de synes, at kurset har givet dem kendskab til de forskellige faglige temaer, og hvor stor betydning de tillægger de enkelte temaer, der er blevet undervist i.

Når 77 procent af deltagerne f.eks. svarer, at kurset 'i meget høj grad' eller 'i høj grad' gav dem kendskab til *trafiksikkerhed, defensiv og energirigtig kørsel*, er der samtidig 69 procent af deltagerne, der svarer, at det har 'meget stor betydning' eller 'stor betydning' for dem at lære om dette faglige tema.

### Resultater af de målspecifikke spørgsmål for AMU-mål 40704

I boksen herunder ses hvor mange procent af deltagerne, der svarer, at kurset 'i meget høj grad' eller 'i høj grad' har givet dem kendskab til de faglige temaer.

#### Resultater på målspecifikke deltagerspørgsmål - AMU-mål 40704

Spørgsmål:	%
I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til nye færdselsregler, regler for køre- og hviletid og arbejdstidsregler?	65
I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til transportlovgivning?	58
I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til trafiksikkerhed, defensiv og energirigtig kørsel?	73
I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til hjerte-lunge-redning?	72
I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til arbejdsmiljø, trivselsfaktorer og sundhed?	46
I hvilken grad synes du, at kurset gav dig kendskab til forskellige godstyper?	44

%-tallet angiver, hvor mange procent af deltagerne, der svarer, at kurset 'i meget høj grad' eller 'i høj grad' har givet dem kendskab til de faglige temaer.

Ligesom for det forrige AMU-mål er der også for dette AMU-mål overensstemmelse mellem graden af kendskab til de forskellige faglige temaer og deltagerne oplevelse af betydning af de enkelte temaer. Når 58 procent af deltagerne f.eks. svarer, at kurset 'i meget høj grad' eller 'i høj grad' gav dem kendskab til transportlovgivning, er der samtidig 57 procent af deltagerne, der svarer, at det har 'meget stor betydning' eller 'stor betydning' for dem at lære om transportlovgivning.

Når kun 44 procent af deltagerne f.eks. svarer, at kurset 'i meget høj grad' eller 'i høj grad' gav dem kendskab til forskellige godstyper, er der samtidig kun 41 procent af deltagerne, der svarer, at det har 'meget stor betydning' eller 'stor betydning' for dem at lære om forskellige godstyper.

TUR kan med fordel gennemføre tilsvarende analyser af resultaterne for de øvrige EU-Efteruddannelser med henblik på at afdække, om der i nogle tilfælde er uoverensstemmelse mellem, i hvilke grad kursisterne mener, at de har fået kendskab til de faglige temaer og den betydning det har for dem, at lære noget om det samme faglige temaer.

Hvis deltagerne kun i ringe grad har fået kendskab til et eller flere af de faglige temaer, og de samtidig tillægger temaet stor betydning, kan det give anledning til, at TUR analyserer AMU-målene med henblik på en revidering af målene, hvor nogle af de faglige temaer fremhæves mere.

## **Virksomhedsevalueringerne**

En repræsentativ del af de virksomheder, hvis medarbejdere deltager i arbejdsmarkedsuddannelser, skal deltage i en evaluering med Viskvalitet.dk. Skolerne skal sende skemaet til virksomhederne enten i papirform eller i en mail med et link direkte til Viskvalitet.dk.

I det følgende kommer først en kort introduktion til de fælles spørgsmål i Viskvalitet.dk, hvorefter der sættes fokus på resultaterne inden for de to store EU-Efteruddannelser for chauffører.

### **De fælles virksomhedsspørgsmål i Viskvalitet.dk**

Virksomhederne bliver bedt om at besvare fire spørgsmål, der vedrører medarbejderens deltagelse i kurset.<sup>3</sup> Spørgsmålene er de samme uanset hvilken arbejdsmarkedsuddannelse, der er tale om.

---

<sup>3</sup> Virksomhederne bliver desuden bedt om at svare på fire baggrundsspørgsmål, f.eks. om hvor mange medarbejdere, virksomheden beskæftiger.

Spørgsmålene kan ses i boksen herunder.

### **Virksomhedsspørgsmål i Viskvalitet.dk**

Virksomhederne bliver bedt om at svare på følgende spørgsmål:

1. I hvilken grad fik virksomhedens medarbejder/medarbejdere plads på kurset på det ønskede tidspunkt?
2. I hvilken grad svarer udbyttet af kurset til virksomhedens behov?
3. I hvilken grad har medarbejderen/medarbejderne haft mulighed for at anvende udbyttet af kurset?
4. Vil du anbefale dette kursus til andre?

Ved de tre første spørgsmål har virksomhederne mulighed for at svare:

- I meget høj grad
- I høj grad
- I nogen grad
- I begrænset grad
- Slet ikke
- Ved ikke / Ikke relevant

Ved det sidste spørgsmål har virksomhederne mulighed for at svare:

- Ja, helt sikkert
- Ja, sandsynligvis
- Måske
- Sandsynligvis ikke
- Nej, helt sikkert ikke
- Ved ikke / Ikke relevant

Hvert af de fem første svar tæller mellem 0 og 5 point – jo højere grad (positivt svar), jo flere point. Der udregnes et gennemsnit ud fra alle fire svar, men det er også muligt at se gennemsnitsresultater med udgangspunkt i de enkelte spørgsmål.

Som tidligere nævnt har efteruddannelsesudvalget – og alle andre interesserede – mulighed for at se evalueringresultaterne. Der er blot det krav, at der inden for det pågældende datagrundlag skal være mindst fem respondenter. Skolerne kan altid se resultaterne af de evalueringsskemaer, de selv har udsendt til virksomhederne, uanset hvor få svar der er.



I slutningen af evalueringsskemaet har virksomhederne mulighed for at uddybe deres svar i to felter. De kan uddybe deres svar i forhold til 'Hvad der er positivt ved kurset og uddannelsesstedet' og 'Hvis der er noget, der ønskes forbedret ved kurset og uddannelsesstedet'.

## Resultater af virksomhedsevalueringerne

Der ses i det følgende udelukkende på virksomhedsevalueringer i relation til følgende 'store' EU-Efteruddannelser for chauffører: EU-Efteruddannelse for godschauffører – 3 dage obligatorisk del (40703) og EU-Efteruddannelse for godschauffører (40704).

På EU-Efteruddannelse for godschauffører – 3 dage obligatorisk del (40703) har der i perioden fra 1. januar 2011 til 30. juni 2012 kun været gennemført 110 virksomhedsevalueringer. For EU-Efteruddannelse for godschauffører (40704) er der i samme periode gennemført 224 virksomhedsevalueringer.

Det er et meget lavt antal virksomhedsevalueringer set i relation til antallet af kursister, der har deltaget i de to EU-Efteruddannelser.

Retningslinjerne fra Ministeriet for Børn og Undervisning er, at uddannelsesstederne skal udsende evalueringsskemaer til 20 procent af de virksomheder, som kursisterne kommer fra. Da der typisk kommer en del kursister fra de samme virksomheder, skal der altså udsendes langt færre evalueringsskemaer til virksomhederne, end der er deltagere.

Resultaterne af virksomhedsevalueringer for EU-Efteruddannelse for godschauffører – 3 dage obligatorisk del (40703) er på 4,0, mens de for EU-Efteruddannelse for godschauffører (40704) er på 3,9.

Ligesom det er tilfældet for deltagerevalueringerne, er der markant forskel på evalueringresultaterne på de enkelte uddannelsessteder. Nogle udbydere har markant flere positive evalueringer end andre. På for EU-Efteruddannelse for godschauffører (40704) svinger resultaterne på de enkelte skoler fra 3,6 til 4,0.

Som tidligere nævnt er der gennemført meget få virksomhedsevalueringer for de to EU-Efteruddannelser. Dels er der måske nogle af udbyderne, der ikke har fået sendt tilstrækkelig mange evalueringsskemaer ud, og dels er der jo ingen garanti for, at virksomhederne rent faktisk besvarer skemaerne, selvom de får dem tilsendt. Antallet af besvarelser er så lavt, at resultaterne ikke er repræsentative, og derfor vil der ikke her blive gennemført yderligere analyser af resultaterne.

## 4. Pædagogik og didaktik

Kapitlet sætter fokus på nogle af de pædagogiske og didaktiske overvejelser, som lærerne har gjort sig i forbindelse med planlægning og tilrettelæggelse af de lovpligtige EU-Efteruddannelser.

Didaktik handler om lærerens planlægning, gennemførelse og evaluering af undervisningen, set i relation til uddannelsesmål, rammebetingelser for undervisningen og deltageres forudsætninger.

Den didaktik og de pædagogiske metoder, som lærerne anvender, har stor betydning for deltageres motivation til at lære, og dermed også for hvad de rent faktisk lærer.

Der er oftest tæt sammenhæng mellem voksnes udbytte af undervisning og deres tilfredshed med undervisningen. Derfor kan høj deltagertilfredshed være et godt udgangspunkt, hvis man ønsker at finde ud af, hvilken didaktik og pædagogik, der giver deltagerne det bedste udbytte.

Ved at interviewe faglærere og uddannelsesledere på nogle af de uddannelsessteder, der har de bedste resultater i deltagerevalueringerne, er det muligt at få indblik i, hvordan lærerne planlægger og tilrettelægger undervisningen, og hvordan de gennemfører undervisningen, så deltagerne er tilfredse.

Kapitlet er delt op i følgende fire underafsnit: Motivation og forventningsafstemning, planlægning og tilrettelæggelse af undervisningen, vægtning mellem teoretisk og praktisk undervisning og evaluering af undervisningen.

### Motivation og forventningsafstemning

#### Deltagermotivation

Deltageres motivation for at deltage i EU-Efteruddannelserne for chauffører er som udgangspunkt ofte meget begrænset. Mange deltagere føler, at det er en form for tvangskurser, som de udelukkende deltager i, fordi kurserne er lovpligtige.

Derudover er det ofte meget erfarne chauffører, der er på kursus, og det stiller store krav til faglærerne at undervise disse chauffører. Det er vigtigt at starte med en forventningsafstemning ved starten af kurset, så man får elimineret de korslagte arme, som nogle af deltagerne kommer med. På langt de fleste skoler bruges den første dags formiddag på dette.

En faglærer udtaler:

*“Uden undtagelse er de første 15 minutter sådan, at deltagerne kan sidde med korslagte arme – for ‘hvad fanden er det egentlig, jeg skal her!’. Jeg gør det som underviser, at jeg straks siger til dem, når de kommer: “Jeg ved, I er her ufrivilligt”. Og jeg betoner også lidt, at det ikke er noget, jeg som underviser har bestemt, det er ikke skolen eller deres arbejdsplads, der har bestemt det - det er ikke engang Danmarks regering, der har besluttet det, men det er EU, der har besluttet, at der skal gennemføres disse obligatoriske uddannelser.*

*Noget andet jeg som underviser gør, for at sænke paraderne hos deltagerne, er, at jeg siger til kursisterne, at de er meget bedre til at køre bil end jeg. Og de er meget bedre til at køre lastbil, end jeg er. Men jeg er god til at undervise, og jeg er god til at vide noget om love og regler”*

I forhold til de deltagere, der kan have svært ved at finde motivationen til deltagelse i kurset, hjælper det, at virksomhederne inden kursusstart har defineret nytten af efteruddannelsen. Det har også stor betydning, hvis virksomhederne har talt med medarbejderne om, hvorfor de netop ønsker, at kurset er sammensat, som det er. Dette gælder i de tilfælde, hvor virksomhederne har valgt, at medarbejderne skal deltage i en 3-dages obligatorisk efteruddannelse kombineret med en eller to andre arbejdsmarkedsuddannelser.

Der er ofte flere fra samme virksomhed på kurset, og det kan bidrage til at øge deltagernes motivation.

Hvis lærerne oplever, at der er deltagere, der er negative og oplever deres deltagelse som tvang, tager lærerne en åben snak med holdet om det. Det er desuden meget vigtigt, at der i undervisningen tages udgangspunkt i deltagernes erfaringer, og at erfaringerne løbende inddrages i undervisningen, når det er relevant. En faglærer siger:

*“Vi tager udgangspunkt i kursisternes erfaringer, standpunkter og så vidt muligt ønsker – og så inddrager vi deres erfaringer i en praksisnær undervisning med så lidt læsning og IT-anvendelse som muligt – og ud fra mottoet ‘Keep It Simple’.”*

Det er faglærernes erfaring, at det fra starten af kurset er vigtigt at tage en fælles snak om uddannelsen, hvor læreren også fortæller, at det er en lovpligtig efteruddannelse, som chaufførerne SKAL deltage i.

En faglærer fortæller:

*"Hos os starter vi med en meget grundig forklaring af, hvorfor efteruddannelsen i EU-Efteruddannelserne er opstået – hvorfor blev de indført – og noget om selve indholdet af undervisningen. Når deltagerne får denne meget grundige gennemgang, så oplever de det som meningsfuldt. Og de får en forståelse for, hvorfor kurset ser ud på netop den måde, som det gør."*

Det er lærernes erfaring, at det virker godt at nævne det og betone det, men uden at "tale det op", sådan at det får for stor fokus. Det er en lærerkompetence, som kommer gennem erfaring fra en række forløb, hvor den enkelte lærer finder sin egen stil.

### **Undervisningen skal relatere sig til deltagerens hverdag og oplevede udfordringer**

Skolerne er opmærksomme på, hvordan de skal relatere stoffet til deltagerne og de udfordringer, de møder i dagligdagen, og skolerne forsøger at ramme deltagerens motivation i forhold til f.eks. levevis eller fastholdelse af jobbet.

Det kan eksempelvis være i forhold til emnet sundhed, hvor man taler om, hvorfor det er vigtigt, at chaufførerne er opmærksomme på, hvad de spiser. Dét at tænke på helbredet og deres fysiske tilstand generelt kan være centralt for, at de på sigt kan bibeholde deres job som chauffører. En anden måde at adressere emnet sundhed er at tale med chaufførerne om, at de prioriterer vedligeholdelse af bil og udstyr højt, og om de ikke også bør tænke på vedligehold af kroppen på tilsvarende måde. Det kan også ske ved at inddrage forskelligt undervisnings- eller informationsmateriale.<sup>4</sup>

Faglærerne kan desuden have dialog med chaufførerne om, hvilke regler og muligheder for at dyrke motion, der er i de virksomheder, som chaufførerne kommer fra.

Det er gennemgående, at lærerne på forskellige måder forsøger at relatere undervisningen til chaufførernes hverdag.

En anden god erfaring i forhold til at kunne motivere deltagerne til undervisningen er at fortælle dem, at de på de lovpligtige efteruddannelser lærer noget, som kan bidrage til, at de får færre bøder. Det handler f.eks. om færdselsregler og køre- og hviletidsbestemmelser.

---

<sup>4</sup> Det kan være materiale fra branchearbejdsmiljøråd, som branchevejledninger med øvelser for kroppen og vejledning til indstilling af sæde mv. F.eks. "Jeg kører lastbil", Bar transport og engros 2012, Arbejdsmiljøhåndbog for chauffører 2012 m.fl.)

En faglærer siger:

*"Noget af dét, der kan motivere deltagerne, er, at de lærer noget om, hvordan de får færre bøder. Det handler f.eks. om at lære noget om færdselsregler og køre- og hviletidsbestemmelser. Mange deltagere tror, at de på forhånd ved alt om det, men det viser sig hurtigt, at det gør de ikke. F.eks. kan vi lærere i en ironisk og humoristisk tone sige til de deltagere, der ikke selv kommer med idéer til, hvad de gerne vil lære noget om: "...nå, men det ved I jo nok alt om", og de siger så hurtigt, at det gør de jo nok ikke."*

En anden faglærer fortæller, at han har lignende erfaringer:

*"De tager godt imod de undervisningstilbud, som vi kommer med. De er begejstret for at blive sat ind i køre-/hviletider, og jeg betoner tit, at konsekvenserne er store, selv ved mindre tastefejl. Det koster f.eks. 3.000 kr. pr. gang, at man har lavet en lille tastefejl, og jeg fortæller en historie om en chauffør, som pga. manglende viden systematisk havde fejlbetjent apparatet over en længere periode, og lang tid efter at han begik fejlene, fik han altså en bøde med tilbagevirkende kraft, som lød på 3.000 kr. pr. fejlbetjening.*

*Vi giver en forklaring til kursisterne om, hvorfor det er vigtigt, og det er med til at motivere dem, at det har så dramatiske konsekvenser f.eks. at fejlbetjene tachografen"*



### **Forventningsafstemning**

Flere lærere peger i interviewene på, at det er meget vigtigt at få gennemført en forventningsafstemning med deltagerne allerede i starten af kurset.

En faglærer fortæller:

*“Vi har gjort op med tankpasserpædagogikken, og deltagerne får at vide, at det ikke er lærernes opgave at formidle viden, mens deltagerne passivt sidder og lytter.”*

Faglæreren fortæller videre, at det ofte er de ældre deltagere i AMU, der har forventninger om en 'tankpasserpædagogik'.

Relationerne mellem lærerne og deltagerne bygges bl.a. op ved, at der i starten af undervisningen gennemføres en runde, hvor alle deltagerne skal fortælle om dem selv og om deres arbejdsliv. De skal f.eks. fortælle, hvem de er, hvor de kommer fra, hvad de er gode til, hvilke arbejdsmæssige problemstillinger der optager dem, og hvad der interesserer dem.

Dermed bliver en del af den indledende introduktion til deltagerne også at sætte fokus på, at selv om nogle af deltagerne måske ikke synes, at indholdet i kurset lige pt. er relevant for dem, kan det måske være relevant, hvis de får nyt job næste år.

En lærer fortæller direkte til deltagerne, at det at deltage i kurset er en måde at holde sig attraktiv på arbejdsmarkedet – også i forhold til et eventuelt andet job.

Det er vigtigt for læreren at få formidlet til deltagerne, at deres deltagelse i kurset handler om, at de skal få en professionel og faglig opdatering.

Læreren siger:

*“Jeg betoner meget over for deltagerne, at det er deres kursus, og det er ikke vognmændenes kursus. Selvfølgelig er det også vognmændenes kursus. Men det jeg betoner over for deltagerne er, at jeg gerne vil hjælpe chaufførerne. Hvis man f.eks. har kørt med affaldscontainere i 15 år og måske er ved at køre træt i det og godt kunne tænke sig f.eks. at køre mælk, så fortæller jeg dem, at de kan forøge deres jobchancer ved faktisk at arbejde systematisk og strategisk med deres kompetenceudvikling. Jeg kan derfor sige til dem, at de næste gang, de kommer på kursus om fem år, måske skulle vælge nogle andre moduler, således at deres jobchancer bliver forøget.”*

Læreren fortæller desuden, at undervisningen ofte planlægges således, at kurset ikke starter med et 'kedeligt' fag. Det er vigtigt at starte med noget, som kan være en 'øjenåbner'.

Et eksempel er færdselsundervisning, som kan være spændende, fordi det relaterer sig direkte til det praktiske arbejde, som chaufførerne udfører i dagligdagen. De tror som udgangspunkt, at de kender alle færdselsreglerne, men gennem eksempelvis billeder eller små test, som faglærerne anvender, opdager de, at det gør det ikke, og det kan i høj grad motivere, når deltagerne får en oplevelse af "Gud, er det sådan det er".

En anden motiverende øjenåbner kan være omkring den energirigtige kørsel, hvor der etableres små startkonkurrencer mellem deltagerne, hvor deres 'paratviden' afprøves eller måling og opskalering af økonomiske konsekvenser ved en god energirigtig kørsel.

Faglærerne betoner endvidere, at det er vigtigt at få skabt en 'social' forståelse på holdet, således at deltagerne tør fortælle, hvad de mangler viden om, og hvad de gerne vil lære noget om. Det viser sig efterfølgende, at det typisk netop er en stor del af dét, der står i AMU-målet.



### **Valgfrie dage i EU-Efteruddannelserne**

Chauffører, der deltager i en af de 5-dages lovpligtige EU-Efteruddannelser modtager ét uddannelsesbevis. Hvis chaufførerne i stedet vælger at tage en af de obligatoriske EU-Efteruddannelser på tre dage, skal uddannelsen kombineres med en eller to af en række specifikt godkendte arbejdsmarkedsuddannelser, så de kommer op på de fem dages efteruddannelse, der er krav om. I de tilfælde kan chaufførerne modtage op til tre uddannelsesbeviser. Ofte er chaufførerne ikke helt klar over, om de deltager i et 5-dages forløb eller i et 3-dages forløb med supplerende kurser. En uddannelsesleder fortæller:

*”Når deltagerne kommer på vores kurser, ved de, at de skal på et 5-dages kursus. De har fem undervisningsdage - de tre dage er et obligatorisk fast forløb, og de to dage er valgfrie dage med valgfrit indhold. Kursisterne er sjældent klar over, at de må vælge selv. Der er nogle arbejdsgivere, som har kunnet formulere nogle ønsker. Men de fleste kommer uden forkendskab i forhold til disse valgfrie områder.”*

I de tilfælde, hvor de enkelte kurser er tilrettelagt med udgangspunkt i en dialog med den virksomhed, som chaufførerne kommer fra, er det lettere at hjælpe deltagerne til at finde motivationen.

Nogle af AMU-udbyderne har således gode erfaringer med at sammensætte de 3-dages obligatoriske efteruddannelsesforløb med 2 dages øvrig AMU-deltagelse – inden for de givne rammer – i samarbejde med virksomhederne. Der kan derfor være store variationer mellem de forskellige kursusforløb, som udbyderne gennemfører inden for de lovpligtige EU-Efteruddannelser for chauffører.

Nogle af de interviewede faglærere kan ikke konkretisere præcist, hvilke kurser der kombineres med i de tre dages obligatoriske forløb. Der eksisterer en lang række valgfrie uddannelsesmoduler, der kan kombineres med. Nogle skoler varierer, hvilke kurser der kombineres med, mens andre skoler typisk vælger det samme kursus hver gang. En faglærer fortæller:

*”Uddannelsen består af tre dages obligatorisk og to dages såkaldt ’valgfrit’, men vi vælger for dem, og vi vægter for dem.”*

Der er flere forskellige metoder, udbyderne benytter til at få indhentet viden fra virksomhederne om de valgfrie moduler, der skal kombineres med.

Udbyderne kan lægge emner og kursusbeskrivelser op for de valgfrie dage på deres hjemmeside og på den måde forsøge at skabe interesse for kurserne. En skole fortæller, at det sjældent giver respons.

Blandt nogle udbydere har man valgt, at skolens sælgere (konsulenter) hver især har ansvaret for en gruppe af virksomheder. De besøger virksomhederne og har en dialog med dem om deres efteruddannelsesbehov – og



f.eks. også om deres ønsker i forhold til de to supplerende dage på den obligatoriske efteruddannelse. Når konsulenterne kommer tilbage til skolen, er der en dialog med uddannelseslederen om virksomhedernes behov, og derefter skrues der et forløb sammen, der svarer til virksomhedernes behov.

En anden strategi er, at udbyderne sammensætter kursusmodulerne på baggrund af de drøftelser, de ved, der er i det lokale uddannelsesudvalg.

Men hvilke uddannelser er det, der bliver kombineret med på de to valgfrie dage? Det er svært at tegne et entydigt billede, idet der som tidligere nævnt vægtes temaer snarere end konkrete uddannelsesmål, og nogle af de temaer skolerne nævner, indgår også i de obligatoriske dage. Af interviewene fremgår det, at følgende uddannelsesmål er nogle af dem, der kombineres med:

- Lastsikring og stuvning af gods
- Sundhed for godschauffører eller sundhed for erhvervschauffører
- Defensiv kørsel og manøvrering - med simulator
- Energirigtig kørsel
- Konflikthåndtering
- Køreteknik.

Der er en del udbydere, som vælger at kombinere med køreteknik, i særlig grad det der handler om undvigeadfærd, glatbanekørsel mv.. Udbyderne nævner blandt andet, at en af årsagerne til at køreteknik er så populært er, at der er et socialt element i det for deltagerne, som i det daglige er vant til at være alene på jobbet. Der er også vognmænd, som bestiller køreteknik som de valgfrie fag, fordi det er populært, og fordi det giver deltagerne en god oplevelse.

En anden uddannelse, der kombineres med, er sundhed, og udbyderne fortæller, at der blandt vognmændene er en stigende interesse i, at deltagerne bliver opkvalificeret i dette emne.



### **Information om kursets mål og indhold**

Mange interviewpersoner fortæller, at de lægger stor vægt på at informere deltagerne godt om kursets indhold og mål i starten af kurset. Desuden informerer de deltagerne om kursusforløbet ved at udlevere et skema over aktiviteterne. Når deltagerne har et godt kendskab til kursusforløbet, bidrager det ifølge interviewpersonerne til at øge deltagerens motivation.

En faglærer fortæller:

*“Vi bruger 1-1½ time på at give en beskrivelse af baggrunden og sammenhængen i kursusforløbet. Der kan være deltagere, som har ‘nej-hatten’ på lige fra morgenstunden. De har en oplevelse af, at det er for ‘dårligt’, at de skal på kursus. Det er vigtigt, at de får en forståelse af, hvorfor det er vigtigt for dem - derfor er det meget vigtigt at forstå, hvorfor det er vigtigt, og derfor er det sådan, at vores erfaring er, at den grundige beskrivelse gør, at de til sidst ‘spiser af hånden’. De får heller ikke lov til bare at sidde.”*

Det virker tilsyneladende rigtig godt, når der er en forholdsvis fast og klart kommunikeret struktur for dagene, som også altovervejende overholdes. At alle ved, hvad de skal hvornår, er noget der giver en god oplevelse.

Et andet vigtigt forhold er de fysiske rammer for undervisningen. Når deltagerne kommer ind i lokalet, kan der eksempelvis være en velkomsthilsen sat på projektoren: “Velkommen til Uddannelsescenter ..., kursus i....”. I lokalet er der computere til alle, og der er også en individuel hilsen til deltagerne. Det skal alt sammen bidrage til, at deltagerne føler sig velkomne.

Lærerne gør f.eks. også meget ud af at orientere sig om, hvilke virksomheder deltagerne kommer fra, så de kan tage udgangspunkt i det og bidrage til at inddrage deltagerens erfaringer.

Deltagerne kommer med erfaringer fra meget forskellige chaufføropgaver. Faglærerne påpeger, at det er meget vigtigt, at deltagerne i undervisningen ikke bliver spillet ud mod hinanden, men at de i stedet for bruger hinanden i undervisningen.

Når deltagerne har fundet motivationen til efteruddannelsen, er det vigtigt at fastholde den. Mange interviewpersoner påpeger vigtigheden af at tilrettelægge undervisningen, så den både tager udgangspunkt i deltagerens forudsætninger og behov.

Det er f.eks. vigtigt at være opmærksom på, at der i gruppen af chauffører i forhold til mange andre AMU-målgrupper er en overrepræsentation af deltagere med læse- eller skrivevanskeligheder. Det er meget vigtigt, at undervisningen er tilrettelagt, så også disse deltagere kan få det fulde udbytte ud af undervisningen.

Fastholdelse af deltagernes motivation sker f.eks. også ved i gruppearbejde at sikre en god sammensætning af grupper, og ved at give grupperne ansvaret for at fremlægge i fællesskab.

Sammenfattende kan man sige, at udbyderne kan skabe en god forudsætning for succesfuld gennemførelse, hvis de sørger for præsentation og motivering af ugens program ved kursets start, et pakket og relevant program uden tomgang i løbet af ugen og skabelse af en stemning, der fremmer interaktionen blandt kursisterne.



## **Planlægning og tilrettelæggelse af undervisningen**

I det foregående afsnit var der især fokus på, hvordan faglærerne fra kursens start bidrager til, at deltagerne kan finde motivationen til at deltage aktivt i undervisningen. Der var også fokus på betydningen af at tilrettelægge undervisningen, så deltagernes motivation kunne fastholdes, f.eks. ved at der i undervisningen tages udgangspunkt i deltagernes forudsætninger og ved at sikre en god sammensætning af deltagerne ved gruppearbejder.

Lærernes planlægning og tilrettelæggelse handler dog også om mange andre ting, og i dette afsnit kommer en række eksempler på, hvordan faglærerne planlægger og gennemfører undervisningen i de lovpligtige efteruddannelser, så det skaber deltagertilfredshed.

### **Udgangspunkt i deltagernes erfaringer**

Mange af de interviewede faglærere og uddannelsesledere fortæller, at det har stor betydning for deltagernes tilfredshed og udbytte af undervisningen, at der tages udgangspunkt i deltagernes erfaringer.

Faglærerne tilrettelægger undervisningen på en måde, så det bedst muligt rummer noget, der er meningsfuldt for deltagerne.

En del interviewpersoner peger på, at det er væsentligt, at man som faglærer er i stand til hele tiden at revidere i sin planlægning af undervisningen og give deltagerne mulighed for selv at præge kurset. Skolerne kan også arbejde med temastof, hvor deltagerne selv kan vælge sig ind på relevante temaer. Denne uddannelsestilrettelæggelse kræver, at underviserne er godt inde i stoffet, og de kan tackle den situation, at deltagerne har valgfrihed omkring de temaer, de ønsker at fordybe sig i.

Det kan eksempelvis være, at man på et tidspunkt i forløbet har behov for, at deltagergruppen deler sig i to grupper - en der beskæftiger sig med sundhed, og en der eksempelvis beskæftiger sig med arbejdsmiljø som tema, og det skal underviserne være i stand til at tackle.

Der undgås ydermere 'autoundervisning', begrænses slideshows og standardundervisning, og der tages udgangspunkt i de deltagere, der er på kurset. Derfor tages der ofte en snak med kursisterne om, hvor de kommer fra. Der er desuden fokus på at få deltagerne til at tale om de udfordringer, de står over for ude på arbejdspladserne.

### **Sprogbrug**

En skole nævner, at de er meget bevidste om sprogbrugen - sådan at faglærerne ikke taler hen over hovedet og ej heller taler ned til deltagerne.

*"Vi har en holdning om, at vi kun vil have tilfredse kursister. Alle kursusdage skal opleves som meningsfulde. Det betyder, at vi arbejder meget bevidst med vores sprogbrug."*

Opmærksomhed omkring sprogbruget er også begrundet i, at man på skolen har en del deltagere med en anden etnisk oprindelse end dansk. Oplevelsen er, at de kan være relativt gode til dansk, men lige så snart det bliver teknisk dansk, kan det blive vanskeligt. Andre eksempler på vanskeligheder kan opstå, når der anvendes særlige udtryk eller vendinger; f.eks. at bruge udtrykket 'en kold tyrker', eller når der undervises i sundhed, at man taler om 'kroppens byggesten'.

Disse ord og udtryk kan være svære at forstå for deltagere med en anden etnisk baggrund end dansk, og faglæreren er af den opfattelse, at de udtryk helt skal undgås. Og faglæreren fremhæver, at hvis man som underviser og uddannelsesinstitution er vant til at snakke om, hvordan man anvender det faglige sprog og sprogbrug generelt, så er det ikke svært at tilrette undervisningen efter det.

En faglærer siger:

*“Vi har fokus på vores sprogbrug, når vi underviser, men også i den erfaringsudveksling vi har kolleger imellem. Hvis man arbejder med det faglige sprogbrug, så sparer man også tiden senere, hvis kursisterne har forstået budskabet.”*

### **Ikke for meget alenetid ved computeren**

Deltagergruppen benævnes generelt set som en ikke pc-vant deltagergruppe. Der er mange udbydere, som nævner at de stort set ikke anvender computere i undervisningen, men gennemfører mere traditionel tavleundervisning. En supplerende begrundelse for helt eller delvist at undlade at anvende computere i undervisningen er, at faglærerne føler, at de mister kontakten med kursisterne.

Der er interviewpersoner, der nævner, at hvis man 'bare' lader deltagerne arbejde alene med stoffet ved computerne, bliver deltagerne mere utilfredse.

En interviewperson fortæller:

*“Eleven skal efter vores erfaringer ikke selv sættes til at gennemføre selvstudier og arbejde ved computeren. Vores gruppe inden for personbefordring er egentlig ikke minded for at sidde alene ved en pc, de vil egentlig hellere høre om andres erfaringer og have dialogen med andre.”*

De uddannelsessteder, der har nogle af de mest positive erfaringer, sikrer at undervisningen tilrettelægges i et naturligt flow tilpasset elevforudsætningerne. Det individuelle arbejde, f.eks. ved computere, bliver nedprioriteret til fordel for eksempelvis arbejde i projektgrupper, og faglærerne gør meget for at engagere deltagerne i undervisningen.

På et 5-dages EU-Efteruddannelsesforløb for buschauffører på UCplus i Skovlunde har faglæreren besluttet, at deltagerne ikke skal arbejde med selvstudier ved en computer. På den obligatoriske del af efteruddannelsen bruges to dage på faglig opdatering i en blanding af oplæg og dialog, mens den tredje dag bruges på en projektopgave, som deltagerne løser i mindre grupper. Faglæreren gør også meget for at involvere deltagerne i undervisningen samt sikre, at undervisningen tager udgangspunkt i deltagernes erfaringer.

Læs mere om undervisningsforløbet på UCplus på de næste to sider.



Teoretisk undervisning i miljørigtig kørsel

## Indtryk fra et EU-efteruddannelsesforløb

Som et led i analysen er der gennemført en observation af et fem dages uddannelsesforløb for deltagere, der arbejder som buschauffører.

Uddannelsesforløbet var sammensat af uddannelsesmålene 40530 EU-Efteruddannelse for buschauffører – obligatorisk del, 42903 Køreteknik ajourføring og 45580 Billettering og check af rejsehjemmel.

Elementerne i uddannelsen er bl.a. transportlovgivning, ny teknologi, hjerte-lungeredning, køre-/hviletider, energirigtig og defensiv kørsel.



Besøget på uddannelsen blev gennemført på uddannelsens dag 2. dag.

På denne dag var der dels teoretisk gennemgang af køre- og hviletider samt energirigtig kørsel, og deltagerne gennemførte første del af deres 2 x 45 minutter energirigtig kørselspraktik, hvor kørslen bliver målt på tid, længde, forbrug mv.

Følgende elementer fra undervisningen kan trækkes frem som elementer, som er velfungerende i forhold til at understøtte deltagerens læreprocesser.

- \* Underviseren inddrager hele tiden deltagerens erfaringer i forbindelse med af det faglige stof.
- \* Underviserne anvender en række Power Point slides til at gennemgå forskellige eksempler på beregning af køre- og hviletider.

Efter at have gennemgået de første, beder hun deltagerne om på skift at 'overtage' underviserrollen og gennemgå de efterfølgende eksempler for hele holdet. Hun fortæller deltagerne, at han eller hun får al den back up, der evt. er nødvendig.

Deltagerne bliver siddende i den hestesko-opstilling, som bordene står i, mens de forklarer de forskellige eksempler. Deltagerne har fjernbetjeningen til projektoren, og det er dem, der trykker videre til det næste eksempel.

Der er eksempler nok til, at alle deltagerne får et eksempel, og der er dyb koncentration og engagement fra alle deltagerne.

Ovennævnte er et mindre, men effektivt, pædagogisk værktøj der er med til at bryde med den klassiske lærergennemgang af det faglige stof.

- \* Deltagerne arbejder den ene dag med en projektopgave.

### Projekt opgaven

De første tre undervisningsdage er der fokus på den obligatoriske del i EU-Efteruddannelsen for buschauffører. Deltagerne bliver de første to dage opdaterede på det faglige indhold gennem en blanding af oplæg og dialog. Den tredje dag skal deltagerne arbejde med en projektopgave i mindre grupper.

Deltagerne få et oplæg til gruppearbejdet, hvoraf det fremgår, at de sammensætter deres egen fiktive tur på mindst 1.000 km med en turistbus. De skal selv finde ud af f.eks. firmanavn, image, brand, bustype og specifikationer på bussen. De skal også beslutte, hvor bussen skal køre hen, hvilke seværdigheder passagererne skal se, og om passagerne skal have forplejning på turen.



I planlægningen af turen skal projektgrupperne inddrage det teoretiske stof fra undervisningen. De skal f.eks.:

- Planlægge turen detaljeret og vise, hvordan køre- og hviletidsbestemmelserne overholdes.
- Have fokus på energirigtig og defensiv kørsel
- Være opmærksom på færdselsregler
- Sikre at de overholder transportlovgivningen

I oplægget til gruppearbejdet er desuden en række konkrete spørgsmål, som grupperne skal svare på i forbindelse med fremlæggelse af gruppearbejdet.

### Kørsel

Deltagerne er glade for de 2 x 45 minutters kørsel med en kørelærer. Kørelærerne giver deltagerne gode råd om, hvordan de kan køre mere energibesparende. Deltagerne får også andre gode råd i forhold til deres kørsel.

Køretimerne gennemføres på en afslappet form, og kørelærerne gør meget for at få deltagerne til at føle sig godt tilpas, f.eks. ved selv at fortælle om, hvor de selv har arbejdet som chauffører. Derved skabes der rum for en åben dialog, som bidrager til, at deltagerne selv stiller spørgsmål, som de gerne vil drøfte med kørelæreren.



## Vægtning mellem teoretisk og praktisk undervisning

### Forskellige læringsstile

Mennesker tænker og lærer på forskellige måder, og det er vigtigt, at lærerne er opmærksomme på dette, når de planlægger og tilrettelægger undervisningen. Lærerne skal altså ikke alene have fokus på, hvad der skal læres, men også hvordan det kan eller skal læres.

Nogle mennesker er selv meget opmærksomme på, hvordan de bedst lærer, mens andre er mere ubevidste om det. Når nogle f.eks. skal lære at betjene et nyt tv, så starter de med at læse brugsanvisningen, mens andre primært eller udelukkende vil prøve sig frem i praksis.

De lovpligtige EU-Efteruddannelser har bl.a. fokus på at give deltagerne viden om færdselsregler, regler for arbejdstider, køre- og hviletid samt transportlovgivning. De fleste vil nok betragte disse kompetencer som teoretiske. Deltagerne skal også have kendskab til trafiksikker, defensiv og energirigtig kørsel, og de skal kunne udføre hjerte-lunge-redning, og disse kompetencer vil de fleste nok se som nogle, der både skal tilegnes i teoretisk og praktisk.

Mange chauffører, der deltager i en EU-Efteruddannelse, er som udgangspunkt meget lidt motiveret for teoretisk undervisning. De foretrækker typisk at lære i praksis.

Selvom nogle kompetencer typisk tilegnes i teoretiske læringsforløb og andre i mere praktiske læringsforløb, er det muligt for læreren at tilrettelægge undervisningen, så deltagerne kan tilegne sig en stor andel af de mere teoretiske kompetencer gennem praktiske øvelser og opgaver. Dette vil bidrage til en øget deltagertilfredshed, og ofte også til et øget udbytte af undervisningen.

Der er i undervisningen fokus på deltagernes personlige læringsstile, og lærerne oplever det som deres opgave at hjælpe deltagerne til at finde den metode, hvor de kan få det størst mulige udbytte.

Det er væsentligt, at lærerne så vidt muligt tilrettelægger undervisningen, så de kan tilgodese alle deltagerne, der hver især kommer med deres individuelle læringsstil, som har betydning for, hvordan de foretrækker at lære. Det er dog også vigtigt, at lærerne er opmærksomme på, at de kan påvirke deltagernes læringsstile ved at bidrage til, at deltagerne afprøver forskellige læringsstile. En faglærer siger:

*“Den pædagogisk didaktiske kompetence kan også handle om at have fornemmelse for forskellige læringsstile, og ikke være ‘grøn bag ørerne’.”*



Interviewene med faglærere og uddannelsesledere viser, at lærerne i høj grad er opmærksomme på, at langt størsteparten af deltagerne foretrækker den praktiske undervisning. Ifølge lærerne hænger det ikke nødvendigvis udelukkende sammen med deltagerens fortrukne læringsstil. Det hænger i høj grad også sammen med, at nogle af deltagerne har svært ved at se, hvad de skal bruge de mere teoretiske kompetencer til.

De fleste interviewpersoner giver udtryk for, at uddannelsernes målbeskrivelser primært lægger op til teoretisk undervisning, da der er fokus på "viden om" og "kendskab til".

De fortæller dog også, at de planlægger undervisningen således, at der på hver kursusdag både er noget teoretisk og praktisk undervisning, da de har erfaring for, at deltagerne ikke kan klare en hel dag med teori. Det er faglærernes erfaring, at deltagerens motivation og tilfredshed falder, hvis undervisningen i for lang tid af gangen er teoretisk.

Der er i undervisningen lagt stor vægt på, at deltagerne er aktive i undervisningen – at de tager ansvar for egen læring. En faglærer siger:

*"De skal selv være aktive og tage del i undervisningen. Hvis de ikke selv kan finde ud af det, så sørger vi for, at de kommer i gang."*

Det kan også betyde, at lærerne anbefaler, at en deltager bliver indlemmet i en allerede etableret gruppe, som arbejder med et fagligt tema, som deltageren har behov for at udvikle sig inden for.

## **Anvendelse af forskellige opgavetyper og dialog**

Mange faglærere fortæller, at de gør meget ud af at anvende forskellige opgavetyper i undervisning.

I de mere teoretiske temaer i uddannelserne består undervisningen typisk af en blanding af oplæg fra lærerne, gruppearbejde, gruppefremlæggelse og dialog.

Faglærere fortæller desuden om, hvordan de bidrager til at gøre den teoretiske undervisning mere praktisk orienteret ved at benytte sig af dialog og inddragelse af deltagerens erfaringer. En faglærer fortæller:

*"Der er meget dialog i undervisningen, hvor deltagerens erfaringer trækkes ind i undervisningen, og dette er med til at gøre undervisningen praksisnær."*

Der skal debatteres og diskuteres i undervisning – og der skal være så lidt envejsskommunikation som muligt. Der skal også veksles mellem forskellige undervisningsformer – tavleundervisning, opgaver, praktisk kørsel, konkur-

rener, gruppearbejde, viden-søgning på nettet, samtaler og debat, case opgaver, projektopgaver. Desuden skal undervisningen i høj grad være praksisnær.

## **Praktisk undervisning**

Teori og praksis skal kombineres på en passende måde for at sikre god indlæring og deltagertilfredshed. Lærerne er meget opmærksomme på, at deltagerne ikke bare skal sættes hen til en computer og arbejde med stoffet selv, og derfor veksles der mellem oplæg og selvstændigt arbejde ved computerne. Der er en del af deltagerne, der ikke er særlig it-interesserede. De har ikke lyst til at sidde ved computerne for længe. Derfor er der også flere af interviewpersonerne, der fortæller, at de slet ikke – eller stort set ikke – anvender computere i undervisningen.

Deltagerne på EU-Efteruddannelserne er ifølge interviewpersonerne meget glade for den praktiske undervisning, som f.eks. består i køretimer, lastning og surring, praktiske øvelser med førstehjælp etc.

En af skolerne fortæller, at de altid har to lærere på et hold med 16 kursister, men lærerne er kun sammen ved den fælles opstart og fælles afslutning med kursisterne. Den ene faglærer står for teoriundervisningen, mens den anden står for køretimerne og den praktiske undervisning. En faglærer fortæller:

*“Deltagernes skema er opdelt i teori og i praksis, og lærerne er på skift i teori og den praktiske undervisning en halv dag af gangen. I undervisningen er der altid skift efter frokostpausen – og det gælder både lærerskift og emneskift. Vi ved godt, at deltagerne gerne vil have endnu mere tid til de praktiske opgaver og øvelser, men det er der ikke tid til, fordi der er så meget teori, som deltagerne skal lære.”*

Den praktiske undervisning med køretimer er typisk noget af dét, der er mest populært blandt deltagerne. Deltagerne skal køre i 90 minutter i alt, men det er op til de enkelte uddannelsessteder, hvordan de organiserer det.

På ét af de interviewede uddannelsessteder har man valgt at lade deltagerne køre tre gange 30 minutter praktisk køretid i modsætning til de normale to praktiske køretimer á 45 minutter. En uddannelsesleder fortæller:

*“Jeg tror, at en af forklaringerne på, at vi har gode evalueringer på EU-Efteruddannelsen er, at vi vælger at lade dem køre tre gange á 30 minutter. Den første kørselstid anvendes til tilvænning, mens vi gennemfører målinger på de to efterfølgende køretimer.”*



I køretimerne sættes der fokus på energirigtig og defensiv kørsel. Undervisningen kan gennemføres på simulator i stedet for i en bil, men langt de fleste skoler foretrækker bilerne.

En uddannelsesleder fortæller:

*“Her på skolen har vi besluttet, at det skal være rigtig kørsel. I første omgang kører deltagerne en fast rute på 12,2 km sammen med en kørelærer, der primært blot fortæller dem, hvilken vej de skal køre. Der måles på energiforbruget for hver af deltagerne, og det hænges op på en liste i undervisningslokalet.*

*Derefter får de undervisning i energirigtig/defensiv kørsel, hvorefter de igen kører den samme rute med kørelæreren. Alle kører i den samme bil ved begge køretimer, og der måles igen på energiforbruget (km/l), og den deltager, der har den største difference vinder. Selvom deltagerne synes, at de på forhånd er meget gode til at køre energirigtigt, så er det en kæmpe motivation, at der kører en konkurrence mellem deltagerne.”*

Denne beskrivelse af de praktiske køretimer viser tydeligt, hvad der kan bidrage til, at deltagerne kan finde motivationen til at deltage aktivt i undervisningen.

Uddannelseslederen fortæller videre, hvordan lærerne sammen med deltagerne laver en udregning af, hvor meget brændstof, der kan spares hjemme i virksomhederne, hvis alle chauffører i alle biler kører energirigtigt.

Han fortæller videre:

*"Det er ikke ualmindeligt, at beløbet ender på 1 mill. kr. om året, som virksomhederne kan spare! Det er virkelig noget, der bidrager til at synliggøre for deltagerne, hvilket udbytte de og deres virksomhed kan få af undervisningen."*

Der lægges stor vægt på, at deltagerne vender tilbage til virksomhederne som en form for ambassadører, der bidrager med ny viden i virksomhederne, f.eks. at de går hjem i virksomheden og fortæller, at de på kurset har lært noget om, hvor mange penge, virksomheden kan spare, hvis alle kører energirigtigt. De skal fremstå som et godt eksempel hjemme i virksomheden efter kurset.

Ét andet fagligt tema, der sættes fokus på i nogle af de gennemførte EU-Efteruddannelser, er lastsikring og stuvning af gods. Deltagerne arbejder i denne forbindelse med en række praktiske opgaver. Undervisningen er dog ikke kun praktisk. Deltagerne arbejder også med teoretiske opgaver. En faglærer fortæller:

*"Vi bruger ikke projektopgaver i undervisningen, men de lærere, der kører lastsikring, laver forskellige opgaver og teori omkring lastning og surring med forskellige emner."*

Typisk er det sådan, at halvdelen af holdet arbejder med den praktiske del, mens den anden halvdel arbejder med den teoretiske del inden for lastsikring og stuvning af gods eller med et andet fagligt tema, som f.eks. toldregler.

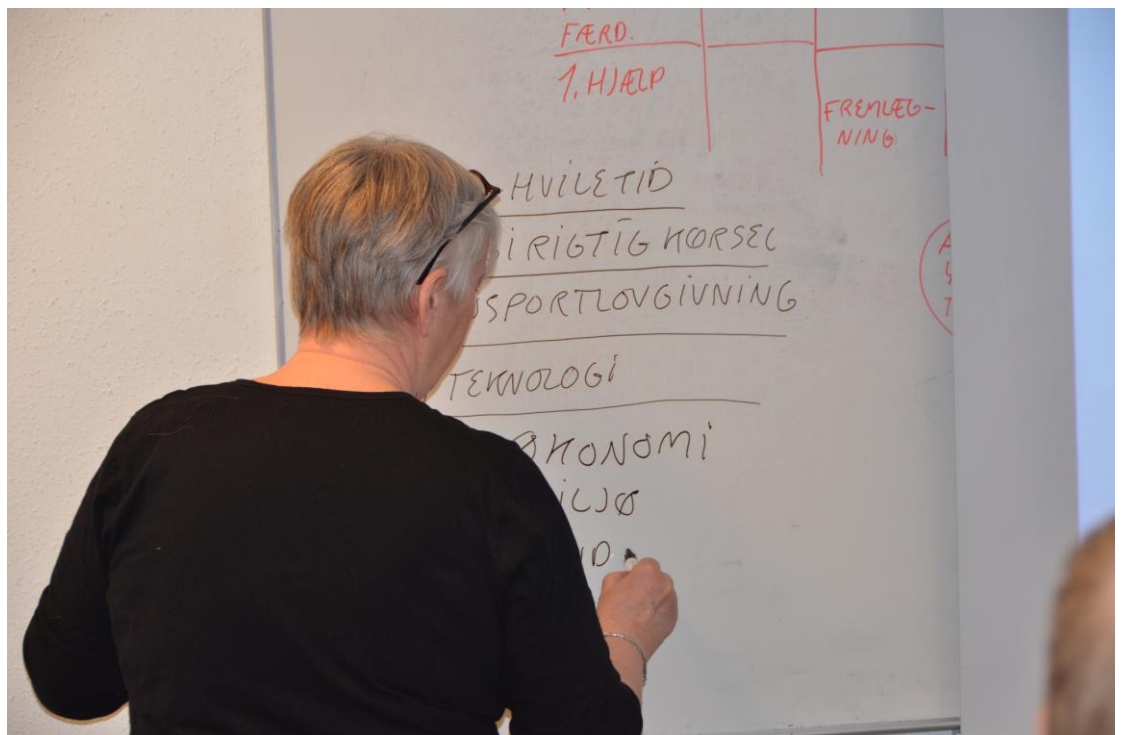
Det er ifølge nogle af interviewpersonerne især de deltagere, der ikke arbejder med lastsikring og stuvning af gods i hverdagen, der har behov for at træne det i praksis. Omvendt er der også nogle af de deltagere, der arbejder med det hver dag, der har brug for at blive opdateret og f.eks. få rettet nogle dårlige vaner, de har tillagt sig. Det er derfor vigtigt, at lærerne hele tiden er opmærksom på, hvilke deltagere der har behov for at træne hvilke kompetencer. En faglærer fortæller:

*"... Der kan være deltagere, der er i gang med en praktisk øvelse med lastsikring, og det er især de deltagere, der ikke udfører dette i deres daglige arbejde, og som derfor har behov for at træne det. Deltagerne har meget forskellige praktiske og teoretiske erfaringer, og det ville hurtigt komme til at kede mange, hvis man kørte den samme fælles undervisning for alle deltagerne. Derfor fungerer det ofte rigtig godt med gruppearbejde... Deltagerne bestemmer langt hen ad vejen selv, men det er vores ansvar som lærere at holde øje med, at de ved kursets afslutning har de kompetencer, der er beskrevet i målet."*

Nogle af interviewpersonerne påpeger, at mange af de faglige temaer i EU-Efteruddannelserne ikke er mulige at undervise i gennem praktisk undervisning, men at der i undervisningen kan anvendes cases og øvelser. En faglærer fortæller:

*"Mange af emnerne er ikke praktisk omsættelige... der er vel ca. 80 % teori, og 20 % af stoffet der er mere praktisk betonet. I teoriundervisningen er der dog god mulighed for at anvende mange situationer og øvelser, der ofte nærmer sig at være praktisk undervisning."*

Cases og øvelser kan f.eks. anvendes, når der undervises i tachograf samt køre- og hviletidsbestemmelser.



En skole nævner, at de har ekstraordinære gode erfaringer med simuleringer. Det kan f.eks. være en opgave, hvor chaufførerne skal forestille sig, at de skal en tur til Hansapark. De skal her finde ud af, hvordan turen bedst kan gennemføres, med ilagte forhindringer og problemstillinger.

En anden skole har gode erfaringer med at behandle et komplekst og omfattende emne som køre- og hviletid ved at lave en tidslinje over en uges kørsel og sætte den op på væggen. Dette gør emnet illustrativt og overskueligt.

## Evaluering af undervisningen

Evaluering af de lovpligtige EU-Efteruddannelser kan bidrage til kvalitetsudvikling af undervisningen og af uddannelserne. Der sættes i dette afsnit fokus på, hvordan skolerne gennemfører evalueringerne.

En af interviewpersonerne fortæller:

*"Alle lige fra bestyrelsen og til den enkelte faglærer har et stærkt fokus på, at der skal leveres nogle gode evalueringseresultater."*

Der skal gennemføres evalueringer med såvel deltagere som med de virksomheder, som deltagerne kommer fra.

## Evaluering af undervisningen med deltagerne

Som tidligere nævnt gennemfører skolerne deltagerevalueringer med Viskvalitet.dk (jf. kapitel 3). Alle interviewpersoner oplyser desuden, at de gennemfører mundtlige evalueringer med deltagerne.

De skriftlige evalueringer med anvendelse af Viskvalitet.dk gennemføres på den sidste kursusdag. Det er typisk sådan, at de koder, der skal anvendes ved elektronisk evaluering med Viskvalitet.dk, udleveres til lærerne sammen med holdlisterne, så lærerne har de nødvendige oplysninger for at kunne gennemføre evalueringerne med deltagerne.

Nogle af faglærerne fortæller, at de specifikt opfordrer deltagerne til at skrive kommentarer i evalueringsskemaet, så lærerne og uddannelsesstedet som helhed kan blive klogere på, hvordan de kan gøre undervisningen bedre.

På en af skolerne deltager en af skolens ledere nogle gange ved gennemførelse af evalueringerne. Lederen siger:

*"Som udgangspunkt siger jeg til deltagerne, at alle besvarelser, der sættes i meget tilfreds eller mindre tilfreds, bør afføde en kommentar, der forklarer hvorfor."*

Deltagerne får også fortalt, at der efterfølgende vil blive set på kommentarerne, og at disse vil danne grundlag for skolens udvikling af kurserne.

Nogle interviewpersoner fortæller, at de nogle gange har problemer med, at ikke alle deltagere kan aflevere deres evaluering elektronisk. Dette skyldes typisk, at der rent faktisk er flere deltagere på holdet, end det antal som administrationen har indtastet ved kursets start. Lærerne kan selv gå ind og

rette antallet af deltagere i Viskvalitet.dk, men det er de færreste faglærere, der ved, hvordan det gøres.

En sammenligning mellem antallet af deltagere på de to EU-Efteruddannelser 40703 og 40704 og antallet af deltagere, der har besvaret et evalueringsskema i Viskvalitet.dk, viser, at der er henholdsvis 71 % og 86 % af samtlige deltagere, der har deltaget i evalueringen. Der er altså mere end ¼ af deltagerne på EU-Efteruddannelsen 40703, der ikke har besvaret et evalueringsskema.

Tallene dækker over meget store forskelle for de forskellige udbydere. Nogle har meget høje svarprocenter, mens enkelte udbydere har en svarprocent på under 50. Dette peger på, at det nogle steder ikke kun er enkeltkursister, der ikke får evalueret, men at det må være flere hele kursushold, der ikke har deltaget i evalueringen.

Alle interviewpersoner fortæller, at de udover de skriftlige evalueringer med Viskvalitet.dk også gennemfører mundtlige evalueringer med deltagerne. Ved de mundtlige evalueringer, der typisk gennemføres efter den skriftlige evaluering med Viskvalitet.dk, bliver deltagerne bedt om at komme med forbedringsforslag til kursets indhold og form. Faglærerne bruger denne viden til at tilrettelægge de næste kurser.



Nogle af faglærerne fortæller, at de også gør meget ud af at evaluere løbende på kurserne, så de kan rette til, hvis der er noget, der skal være anderledes. I denne forbindelse gør lærerne opmærksom på, at det er meget vigtigt for den løbende justering af kurset, at det er de samme lærere, der underviser hele ugen.

For at skærpe deltagerens opmærksomhed på, hvad de får ud af at deltage i undervisningen, er der nogle af skolerne, der har gode erfaringer med at udlevere et skema med kursets faglige temaer til alle deltagere. Skemaet indeholder desuden de temaer, som deltagerne på det aktuelle hold har stillet ønsker/forventninger om at lære noget om. Deltagerne bliver bedt om løbende at sætte flueben ved dét, der er arbejdet med på kurset, og dette er med til at skærpe deres opmærksomhed på, hvad de lærer på kurset.

### **Andre evalueringsmetoder**

På en af skolerne anvender de udover Viskvalitet.dk også Delphi-metoden som evalueringsværktøj. Værktøjet indeholder både en skriftlig del og en mundtlig del. Ved den skriftlige del skal deltagerne notere tre gode ting og tre ting, som de mener, der kan forbedres. Den skriftlige del følges op af en mundtlig struktureret samtale.

Én af interviewpersonerne fortæller, at det på hans skole er sådan, at de to faglærere, der underviser på EU-Efteruddannelsen fra mandag til torsdag, ikke underviser om fredagen, hvor evalueringen med deltagerne gennemføres. Interviewpersonen fortæller, at det mindsker faglærernes udbytte af deltagerevalueringerne, at de ikke kan være til stede ved den mundtlige evaluering med deltagerne. Interviewpersonen fortæller:

*“Vi mister noget læring, vi kunne få af deltagerevalueringerne. I planen sætter vi tid af til evalueringen fredag eftermiddag, men når vi slutter om torsdagen, laver vi dog en mundtlig evaluering, hvor vi får en tilbagemelding.”*

Efter kurset ser faglærerne på deltagerens skriftlige evalueringer i Viskvalitet.dk. En faglærer fortæller:

*“Vi læser evalueringer i Viskvalitet.dk. Det er ikke altid, man forstår det, de skriver, der er ikke sammenhæng i det... Det er utrolig svært, fordi de hurtigt krydser af, og måske er responsen ikke af så høj kvalitet.”*

Faglærerne fortæller, at deltagerens ønsker til forbedringer typisk går på, at de ønsker mere tid til praktisk undervisning, flere opgaver og mere tid til surring og stuvning, men ifølge lærerne er der ikke tid til mere praktisk undervisning.

Nogle af interviewpersonerne er lidt ærgerlige over, at de får lave evalueringresultater på spørgsmålet om, hvorvidt deltagerne kendte kursets for-



mål, inden de startede på kurset. De synes, at de informerer deltagerne godt, men at de alligevel får lave evalueringsresultater.

En interviewperson siger:

*"Man kan godt informere kursisterne om målet med kurset på forhånd, men man kan ikke sikre, at de læser det... Derfor er det også vigtigt at få nogle foldere om kurserne ud på jobcentrene og ud i virksomhederne."*

På et spørgsmål om, hvorvidt skolen kan gøre mere for at informere deltagerne om kurset på forhånd, svarer interviewpersonen:

*"Vi behøver ikke at informere dem om, hvad de skal på kursus i, for det har de allerede hørt fra kollegaerne."*

Netop i dette svar ligger en af udfordringerne i forhold til at opnå høj deltager tilfredshed for EU-Efteruddannelserne. Mange deltagere ved reelt ikke nok om mål og indhold for uddannelserne, og det kan faktisk gøre mere skade end gavn, hvis de primært har deres informationer fra kollegaer, der måske ikke har været særligt motiverede for at deltage i uddannelsen, og som derfor er negativt indstillede til uddannelsen.

Nogle interviewpersoner mener, at ringe evalueringsresultater på spørgsmålet skyldes, at deltagerne misforstår spørgsmålet. Det er dog karakteristisk, at mange ikke har forsøgt at udforske deltagerens besvarelse af dette spørgsmål ved de mundtlige evalueringer.

På en af de interviewede skoler er det praksis, at den gennemgående ansvarlige faglærer på EU-Efteruddannelsen også selv evaluerer forløbet. Der anvendes ikke et formelt skema hertil, men læreren skriver nogle noter på, hvad der er gået godt på kurset, og hvad der er gået mindre godt. Derefter sender læreren noterne ud til alle medarbejdere på uddannelsesstedet. En uddannelsesleder fortæller videre:

*"Lærerens evaluering fungerer som en form for lynafleder, hvis der er noget, der er gået galt på kurset. Det giver en mulighed for at give en forklaring på eventuelt gode eller mindre gode evalueringsresultater."*

Når lærerens evaluering sendes ud til kollegaer og ledelse, giver det anledning til en dialog om evalueringsresultater.

Nogle af de interviewede skoler har en dialog mellem faglærerne internt og mellem faglærere og ledelse om resultaterne af deltagerevalueringerne i Viskvalitet.dk, men det er langt fra alle.

Det kræver en systematisk analyse af evalueringsresultaterne at gennemføre generel kvalitetsudvikling på baggrund af resultaterne.



Nogle af skolerne har sat sig specifikke kvalitetsmål på evalueringseresultaterne i Viskvalitet.dk. Skolernes kvalitetsmål udtrykkes ofte i et evalueringsgennemsnit på 4,0, hvilket betyder, at evalueringseresultaterne herunder automatisk udsættes for en nærmere granskning og refleksion i forhold til, hvor der kan opnås højere deltagertilfredshed fremover. Nogle skoler ser udelukkende på evalueringseresultaterne for hvert hold for sig, mens andre skoler primært opgør resultaterne hvert ¼ eller ½ år med henblik på kvalitetsudvikling.

Flere af skolerne har ikke været opmærksomme på, at de kan benchmarke skolens resultater med andre skolers resultater på de samme uddannelser ved at gennemføre en analyse af resultaterne i Viskvalitet.dk. Derfor kommer det også som en overraskelse for nogle af skolerne, at der er så store forskelle på de enkelte skolers resultater.

## **Evaluering og dialog med virksomhederne**

Nogle af skolerne gennemfører også evalueringer med virksomhederne ved hjælp af Viskvalitet.dk. Som nævnt tidligere er der dog kun gennemført forholdsvis få evalueringer.

Skolerne giver udtryk for, at de er meget lydøre i forhold til virksomhedernes ønsker om, hvornår de f.eks. gerne vil have kurserne gennemført.

De enkelte skolers uddannelseskonsulenter holder jævnligt møder med virksomhederne om deres tilfredshed med efteruddannelser, og om deres ønsker til kurserne.

Nogle af skolerne inddrager resultaterne af deltagerevalueringer fra Viskvalitet.dk i dialogen med virksomhederne.

Der er nogle af skolerne, der indgår i virksomhedsnetværk, hvor de har en dialog med virksomhederne om deres ønsker og behov i forhold til efteruddannelserne.



## 5. Kompetenceudvikling af lærere

### Lærernes kompetencer

Analysen viser som det helt gennemgående resultat, at lærerne inden for disse målområder henter deres faglige integritet gennem stor faglig kunnen og en autencitet over for deltagerne gennem deres praksiserfaring. En faglærer siger det kort:

*“Det er superkritisk, hvis lærerne ikke har mindst fem procent mere viden, end de kursister, de skal undervise”.*

Kravene til lærerkvalifikationerne er, at de skal være fagligt dygtige, have erfaringer inden for transportområdet de underviser i, og kunne skabe motivation dels ved at demonstrere at de er godt forberedt, og dels – som det fremhæves flere steder – ved at kunne mobilisere et nærvær over for kursisterne.

Det er uomtvisteligt, at tilstedeværelse over for kursisterne er et vigtigt omdrejningspunkt, det være sig fysisk, ved at faglæreren hele tiden er omkring kursisterne og ikke er andre steder, men også ved at være i stand til at skabe de gode rammer om et godt virkende socialt hold, hvor der også er plads til pauser og samtaler mellem chaufførerne. Lærerne skal kunne varetage den form for undervisning, som tager udgangspunkt i deltagererfaring.

Analysen peger på, at hovedparten af udbyderne – som en konsekvens af de store krav til faglig indsigt på området og nødvendigheden af hele tiden at holde sig opdateret på ny teknologisk udvikling og på lovgrundlaget – har valgt, at undervisningen er koncentreret på relativt få lærere.

Som hovedregel er det sådan, at en mindre gruppe lærere dyrker området intenst og dermed også hovedsageligt underviser på disse lovpligtige EU-Efteruddannelser.

Samtidig virker det også som en bred erfaring, at der dertil er knyttet et par ekstra lærerkræfter med specialviden inden for nogle af tilvalgsområderne, som f.eks. sundhed. Det bliver godt modtaget af kursisterne, når der optræder ”gæstelærere” med særlige kompetencer som supplement til den gennemgående faglærers kompetencer.

En uddannelsesleder fortæller:

*”Der er noget, der går igen i de positive evalueringer, vi opnår. Et af forholdene er, at lærerne er godt forberedt. Deltagerne skal mærke, at de er kompetente undervisere. Vi har flere forskellige gennemgående undervisere. Et eksempel kan være, at vi sætter en lærer på med spidskompetencer inden for lungehjerteredning - det der før i tiden hed førstehjælp.*

*Deltagerne kan mærke, at det her er mennesker, som er på, og som er hjemme i deres faglige stof. Det man er udsat for som faglærer på disse kurser er, at der kan være en lastbilschauffør, som har kørt i 20 år, og som kører i en ny lastbil med den nyeste teknologi.”*

Kvalifikationskravene til faglærerne er først og fremmest en høj faglig kunnen. Det er faglærere, der holder sig fuldt opdaterede, kender hele det faglige område, lige fra teknik til lovgivning, men som også kan brænde for detaljen.

Men på trods af at læreren holder sig fagligt opdateret, vil der være deltagerne som fra deres virksomhed har erfaringer eller eksempelvis en teknisk indsigt, som læreren ikke umiddelbart kan matche. Læreren skal vise, at han/hun evner at håndtere sådanne situationer ved at inddrage deltagerens erfaringer og viden i undervisningen.

En lærer fremhæver, at han som en del af første dags introduktion gør det klart, at han har underviserkompetencen, og deltagerne har chaufførkompetencerne. Han siger:

*”Så jeg præsenterer det for deltagerne som om, at de får en enestående chance for nu at få noget viden omkring nogle væsentlige ting. Så fortæller jeg dem også, at det er deres ret at komme på kursus, at de skal stille alle de spørgsmål, de overhovedet kan komme i tanke om - og så er jeg ’lokal mester’ i at slå op på nettet, hvis jeg ikke umiddelbart har svaret - på den måde får jeg også afmonteret mig selv fra starten.”*

I denne situation skal underviseren evne at lytte til, hvad deltageren fortæller og ønsker mere viden om. Underviseren skal være i stand til at finde yderligere informationer og evt. også inddrage kolleger med specialviden. På denne måde signalerer underviseren respekt for deltagerne, og han/hun viser sine evner til at tilpasse undervisningsindholdet efter deltagerens behov.

### **Fysisk nærvær og gode relationer**

Lærerens fysiske nærvær i klassen er vigtig, og det har stor betydning, at læreren bidrager til at skabe gode relationer til deltagerne og mellem deltagerne. Flere af de interviewede faglærere fremhæver, at det er af betydning

hele tiden at have fornemmelse for det sociale på holdet og derigennem sikre de optimale rammebetingelser for læringen.

Læreren skal ganske enkelt være til stede for at kunne fornemme, hvornår det er relevant at vælge en anderledes undervisningsform eller f.eks. prioritere pauser. Desuden skal der investeres i at få skabt så gode relationer til deltagerne, at de vil fortælle, hvad de mangler viden om, og hvad de gerne vil lære noget om.

*”Noget af det jeg lægger meget stor vægt på er tilstedeværelse. Jeg er der hele tiden. Når de får en skriftlig opgave i færdselsteori, så løber jeg ikke lige op på kontoret og laver noget andet. Jeg er der for kursisterne, og jeg oplever, at det er noget de sætter meget pris på. Og så tror jeg det betyder noget, at jeg er autentisk. Jeg har selv haft med bus at gøre, siden jeg blev født – jeg er ikke bare en kørelærer. Og nogen af dem kender mig i forvejen i branchen.”*

For at kunne tilpasse undervisningen til deltagergruppen kræver det også, at underviseren besidder, hvad man kunne kalde et 'empatisk nærvær'; nemlig det at gøre sig forestillinger om deltagerne, kunne 'læse' deltagerne og have fokus på deres personlige læringsstile og tilgodese det i gruppen af deltagere.

Nogle skoler arbejder med 'læreren som leder af klasserummet' eller med et begreb som relationskompetence. Begge er metoder til at bygge ovenpå faglærernes ofte store praksiserfaring og autencitet, men når faglæreren også f.eks. skal kunne og turde holdningsbearbejde, kræver det didaktiske og personlige kompetencer. En uddannelsesleder beskriver en god underviser således:

*”Han er meget dedikeret, og han er fuldstændig opdateret inden for området. Han forbereder sig meget, og han gør sig mange forestillinger om, hvem deltagerne er, og hvordan han bedst kan tilgodese deres behov og ønsker. Han er meget 'perdentlig'. Han har været ansat ved AMU i mange år, og han har deltaget i alle relevante AMU-kurser, så han kender uddannelserne rigtig godt, og han har en meget stor viden. Han brænder for detaljerne. På den måde underbygger han, at vi er dygtige til det, vi laver, og at vi har fokus på at levere varen.”*

Skolerne vælger ofte, at underviserne underviser i makkerpar, blandt andet fordi det er hensigtsmæssigt i forhold til undervisningen i den praktiske undervisning i kørsel.

Skolerne tager udgangspunkt i, at chaufførerne, der deltager i kurserne, kan have meget forskellige forudsætninger, men at de kommer fra et arbejdsmiljø, der er frit og kræver en stor grad af selvstændighed. Det kan være såkaldte "skrappe drenge", der måske ikke føler sig så godt tilpas i et klas-

seværelse, og hvor teoretisk undervisning giver nogle ubehagelige minder fra folkeskolen. Derfor anses det som afgørende, at faglæreren er fra transportbranchen og kender chaufførernes kultur.

En uddannelsesleder siger:

*"Jeg vil ikke tillade mig at betvivle det faglige niveau hos faglærere uden brancheerfaring, men netop over for denne gruppe af kursister er det vigtigt, at det ikke er en teoretiker, der siger godmorgen. Er faglæreren kendt i transportbranchen af bare et par af deltagerne, så er han fire point forud hos hele klassen."*

På emneområdet 'køre- og hviletid' betragtes det som overordentlig vigtigt, at faglæreren har en baggrund som chauffør. Der er på skolerne erfaringer med, at faglæreren ikke alene skal have et indgående kendskab til reglerne, men også skal kunne relatere det til de problemstillinger, som deltagerne oplever i hverdagens arbejde som chauffør.

Hvis faglæreren ikke kan kommunikere med chaufførerne, herunder at forstå deres eventuelle frustrationer, særlige problemstillinger og andre konkrete forhold i chaufførens dagligdag, så falder undervisningen ofte på gulvet.

Det er indtrykket, at oplevelsen af kvalitet af undervisningen afhænger af, om skolerne er gode til at udvælge de rigtige lærere. En uddannelsesleder siger:

*"Nogle lærere har en medfødt evne til at være lærere... de har det bare i blodet.. Det handler meget om, at vi er gode til at udvælge de rigtige lærere."*

Som en konsekvens af udelukkende at ville anvende de meget højt kvalificerede lærere, er der en af de mindre udbydere, der kun afholder ét kursus pr. måned. Uddannelseslederen fortæller:

*"Vi gennemfører kun ét kursus pr. måned, for der skal være lærere til at gennemføre dem."*

De interviewede skoler har engagerede faglærere. Det er lærere, der er specialister på hvert deres område, og det fremhæves, at netop det, at deltagerne møder forskellige undervisere, der bidrager til, at undervisningen ikke bliver så trættende for dem.

Faglærerne har praktiske erfaringer og en bred faglig ballast. De kan have været undervisere på mange andre arbejdsmarkedsuddannelser som eksempelvis 'Befordring af bevægelseshæmmede', og de kan have været i erhvervspraktik mange gange – enten med turistbusser, lastbiler eller rutebusser. Lærernes erfaringer bidrager til, at de ofte er i stand til lynhurtigt at tilpasse indholdet til deltagerne.

Derudover skal faglærerne have kvalifikationer til at kunne og turde holdningsbearbejde med baggrund i egen erfaring. Holdningsbearbejdning kan eksempelvis vedrøre energirigtig kørsel. Faglærernes branchekendskab gør, at de oplever, at alle kan lære at køre defensivt og energirigtigt, men om chaufførerne vil bruge deres viden er et spørgsmål om holdning. En uddannelsesleder fortæller om barriererne mod at køre energirigtigt:

*”Det er ikke alle, der vil det, idet de kan referere til en stressende hverdag, eller fordi der er trafik. Men gennem de praktiske øvelser på kurset påviser vi, at man kan køre defensivt og energirigtigt uden at miste minutter i trafikken.”*



## Efteruddannelse og kompetenceudvikling

Den faglige opdatering og kvalificering af lærerkræfterne anses som den vigtigste og mest kritiske faktor for, om en udbyder kan fastholde sine kunder. Hvis ikke der hele tiden er fokus på at 'levere varen' falder kursisterne fra – denne erkendelse forekommer udbredt blandt de interviewede. Der er også enighed om, at succes og høj faglig kvalitet er afhængig af skolens faglige satsning, og at skolen lægger en strategi, som det formuleres af en interviewede:

*”Der skal være et aktivt valg om ikke bare at tjene penge, og det kræver aktive skoleledelser og et ønske om at være de bedste og give deltagerne en god oplevelse hver gang.”*



Der er et krav fra Trafikstyrelsen om, at man som faglærer kører med i erhvervspraktik hvert andet år. Der er mulighed for, at man tilpasser praktikopholdet lidt efter interessepunkter – f.eks. nye billetteringssystemer mv. Faglærerne bruger deres sine erhvervs- og praktikerfaringer aktivt i undervisningen, og det har betydning, at de har mange forskellige erfaringer. En faglærer fortæller:

*”Jeg har prøvet mange ting – jeg har været i erhvervspraktik på storvognsværksted, på tur som turistchauffør, været hos trafikselskab og bybuskørsel, og jeg har også siddet på kontoret i en busvirksomhed, og arbejdet et sted hvor de lavede billetteringssystemer.”*

Udover den obligatoriske erhvervspraktik har udbyderne valgt forskellige metoder til at videreudvikle faglærernes faglige niveau.

På en af de interviewede skoler har man gennemført et udviklingsprojekt – ‘Anerkendende dialog’, hvor der var især fokus på følgende to ting:

- Læreren skal lede læringsrummet
- Relationskompetencer

Lærerne skal opfatte sig som ledere af læringsrummet, og det medfører også at erkende, at det ikke er det samme som at være instruktør. Læreren skal sikre læring hos den enkelte deltager, og derfor er det vigtigt, at han/hun ‘leder’ læringsrummet.

Den anden centrale ting er, at lærerne skal være i stand til at skabe relationer til deltagerne – og bidrage til at deltagerne skaber relationer til hinanden, f.eks. så de erfaringsudveksler med hinanden.

Hvad angår lærernes deltagelse i faglig efteruddannelse, benytter de sig i vid udstrækning af TUR’s faglærerkurser og konferencer.

Hvad angår den pædagogiske eller didaktiske efteruddannelse forekommer den tilsyneladende meget begrænset, men der foregår på nogle få skoler interne udviklingsprojekter eller pædagogiske dage. Der kan ske kompetenceudvikling i teamet, på skolen eller på tværs af skoler gennem udviklingsprojekter.

### **Forskellige veje til kompetenceudvikling**

I det følgende præsenteres eksempler på de forskellige veje til kompetenceudvikling, skolerne benytter sig af:

- Faglærernes deltagelse i de lovpligtige EU-Efteruddannelser
- Kollegial sparring med faglærerkolleger
- Teamudvikling i faglærer-makkerpar
- Kollegial snak – uformelt
- Drøftelse mellem leder og medarbejder ved medarbejderudviklings-samtaler
- Udviklingsmøder mellem afdelingsledere og uddannelseschefer
- Interne udviklingsprojekter
- Praktik
- Samarbejde med virksomheder og med andre skoler
- Faglæreres planlægning af ekskursioner
- Faglæreres deltagelse i ekskursioner
- Pædagogiske dage
- Erfa-grupper
- TUR's faglærerkurser
- Deltagelse i tværgående udviklingsprojekter (TUP-projekter) – f.eks. om fleksibelt læringscenter, projekt om transfer, projekt om innovation i AMU.
- Inspiration til anvendelse af video i undervisningen
- Udvikling af dialogspil i samarbejde med TUR
- TUR efteruddannelse i evaluering og god anvendelse af Viskvalitet.dk
- PD-uddannelse
- Deltagelse i messer
- Deltagelse i internationale foreninger, f.eks. ITD (Brancheorganisation for den danske vejgodstransport) eller IRU (The International Road Transport Union)
- Ajourføring gennem fagblade
- Abonnementer hos Trafikstyrelsen

I forbindelse med interviewene nævner interviewpersonerne følgende konkrete ønsker til fremtidig kompetenceudvikling for lærerne:

- Tilbud om pædagogiske eller didaktiske kurser
- Tilbud ift. innovation og fornyelse af undervisningen
- Håndfaste vejledninger til hvilke stofområder og hvor dybt og bredt der skal arbejdes med stofområderne på uddannelserne.

TUR har en række efteruddannelsestilbud for faglærerne; faglærerkonferencer og faglærerkurser.

TUR udarbejder i samarbejde med skolernes kursusledere årligt et program for faglærerkurser. På faglærerkurserne modtager lærerne faglig opdatering i et forum, der rækker på tværs af skolerne. Det drejer sig primært om at fastholde den landsdækkende merit for uddannelserne, men det drejer sig

også om at effektivisere ressourceanvendelsen, om at faglærerne kan inspirere hinanden og om at videregive de bedste erfaringer.

Undervisningen varetages af topkvalificerede lærerkræfter, hvoraf nogle er fra udlandet. TUR prioriterer en løbende udskiftning af lærerne, der underviser på faglærerkurserne, for at sikre en så bred inspiration og faglig dybde som mulig, samt for at variere de faglige og pædagogiske input.

I 2013 udbyder TUR 38 forskellige kursus- eller konferencetilbud for faglærerne, som inden for de faglige temaer dækker bredt, men der er ingen tilbud som direkte adresserer lærernes pædagogiske didaktiske udvikling. Det betyder ikke, at disse forhold ikke er omfattet af faglærerefteruddannelserne, men der er ikke kurser, som alene har fokus på udvikling af faglærernes pædagogiske og didaktiske kompetencer.

Som det fremgår, anvender skolerne en bred vifte af metoder til at styrke faglærernes kompetencer. Det generelle indtryk fra interviewene er, at faglærernes erhvervspraktikforløb og deltagelse i EU-Efteruddannelserne fungerer, og at der er opbakning til dem fra skoleledelsernes side. Det er samtidig de mest anvendte veje til kompetenceudvikling.

Nogle faglærere efterlyser en bedre struktur på deres efteruddannelse, så det ikke bliver 'så tilfældigt', og først når faglærerne beder om det. Der er faglærere, som efterlyser en mere fremsynet strategi – blandt andet for at kunne leve op til krav om innovation i EU-Efteruddannelserne – især når der snart er chauffører, der skal deltage i de lovpligtige EU-Efteruddannelser for anden gang. Der er faglærere, som eksplicit giver udtryk for, at de forventer sådanne initiativer fra TUR.



## 6. Opsummering og konklusion

Analysens formål har været at afdække, hvilke pædagogiske værktøjer der medfører det optimale udbytte for deltagere på de lovpligtige efteruddannelser for erhvervschauffører.

Transporterhervets Uddannelser tog initiativ til undersøgelsen, idet de havde erfaret, at nogle af deltagerne i efteruddannelsen har givet udtryk for, at undervisernes faglige ajourføring ikke er tilstrækkelig, og at de ikke er tilfredse med uddannelserne.

TUR havde en hypotese om, at deltagernes motivation til at deltage i efteruddannelseskurserne kan højnes, såfremt underviserne anvender pædagogiske metoder, som er tilpasset målgruppen af meget erfarne chauffører.

Det er væsentligt at arbejde systematisk for at sikre en høj faglig og pædagogisk-didaktisk kvalitet inden for uddannelsesområdet – ikke mindst fordi chaufførerne skal gennemføre disse uddannelser hvert femte år. Motiveringen af denne analyse er derfor også den udfordring, at der inden for de næstkommende år vil være mange gengangere på de obligatoriske EU-Efteruddannelser.

Det har derfor været formålet at belyse, hvorledes de pædagogiske værktøjer og metoder, der anvendes i undervisningen – i samspil med lærernes faglighed – kan imødekomme deltagernes varierede teoretiske og faglige udgangsniveauer. Det har analysen belyst på baggrund af analyser af resultater i Viskvalitet.dk og analyser af kvalitative interview med uddannelsesledere, uddannelseskonsulenter og faglærere.

Analysen har kunnet påvise, at stort set alle EU-Efteruddannelserne for chauffører har et lavere resultat på de fælles spørgsmål i Viskvalitet.dk end gennemsnittet af alle TUR's efteruddannelser, hvor gennemsnittet er 4,0.

To af EU-Efteruddannelserne, EU-Efteruddannelse for ambulancereddere (40913) og EU-Efteruddannelse for autohjælpschauffører – vejgods (40707), har et resultat i Viskvalitet.dk, som ligger væsentligt under gennemsnittet – nemlig på henholdsvis 3,2 og 3,5.

Resultaterne dækker over meget store forskelle i evalueringresultater blandt de forskellige udbydere af EU-Efteruddannelser. Der er således en udbyder, der har et evalueringsgennemsnit på 4,1 på en af efteruddannelserne, mens en anden udbyder har et resultat på 3,5 på den samme uddannelse.

Analysen af resultater i Viskvalitet.dk har medvirket til at finde frem til de udbydere, som opnår de bedste resultater i Viskvalitet.dk. Gennem interview med faglærere og uddannelsesledere har det været muligt at afdække

nogle af de pædagogiske værktøjer, som lærerne anvender for at bidrage til, at deltagerne får et godt udbytte af EU-Efteruddannelserne. Det er blandt andet blevet belyst, hvordan lærerne i undervisningen tager udgangspunkt i deltagerens forudsætninger, samt hvordan de inddrager deltagerens erfaringer i undervisningen.

### **Vigtigt at evaluere med deltagerne og virksomhederne**

Analysen har vist, at udbydere kan have stor gavn af at gennemføre en systematisk gennemgang af evalueringsresultater i Viskvalitet.dk., når de gerne vil kvalitetsudvikle uddannelserne. I Viskvalitet.dk kan de se resultaterne for hvert enkelt uddannelseshold, de kan se resultaterne over en periode, og de kan benchmarke sig med andre udbydere af de samme uddannelser.

Det er dog meget vigtigt at kombinere de skriftlige evalueringer i Viskvalitet.dk med mundtlige evalueringer, for det er i disse evalueringer, de får relevant viden om deltagerens oplevelse af positive og negative forhold omkring kurserne. Det er den viden, som udbydere kan anvende til at fremtidssikre kursernes fagligt og pædagogisk-didaktisk.

Det kan anbefales, at udbydere anvender evalueringsresultaterne fra Viskvalitet.dk på en sådan måde, at de umiddelbart efter, at deltagerne har besvaret skemaet, ser på evalueringsresultaterne og gennemfører en mundtlig dialog med deltagerne om evalueringsresultaterne, så de får nogle forklaringer på resultaterne.

Efterfølgende er det vigtigt, at faglærerne internt drøfter resultaterne med henblik på kvalitetsudvikling af efteruddannelserne. Det er også væsentligt, at ledelsen jævnligt inddrages i dialog, så denne efterfølgende kan tage de ledelsesmæssige initiativer, der kan bidrage til at højne deltagerens udbytte af og tilfredshed med undervisningen.

En systematisk evalueringsindsats blandt udbydere kan bidrage til, at udbydere kan komme med forslag til TUR om eventuelle justeringer af de lovpålagte EU-Efteruddannelser, hvis de oplever, at målene for uddannelserne ikke i tilstrækkelig grad tilgodeser deltagerens behov.

Der eksisterer mange muligheder for at kombinere de 3-dages obligatoriske forløb med arbejdsmarkedsuddannelser, der er målrettet specifikke kompetenceudviklingsbehov blandt deltagerne. Interviewene peger dog på, at de fleste udbydere vælger at udbyde et 'standardkursus', hvor de på forhånd har besluttet, hvilke AMU-mål, der skal kombineres med. Det er typisk kun i de tilfælde, hvor udbyderen er i dialog med en virksomhed, at der sammensættes forløb, der er specifikt målrettet virksomhedens og chaufførernes behov.

Dialogen med virksomhederne kan tage udgangspunkt i resultaterne af de gennemførte skriftlige og mundtlige evalueringer. Der er mange af deltagerne, der ikke på forhånd kendte kursets formål og indhold, og virksomhederne kan i høj grad bidrage til, at deres medarbejdere på forhånd har større

viden om den efteruddannelse, de skal deltage i, og hvordan deres viden efterfølgende kan anvendes i virksomheden.

Dette kan f.eks. bestå i, at medarbejderne, der har deltaget i EU-Efteruddannelsen, formidler nye færdselsregler og ny lovgivning til deres kolleger og ledere, eller ved at medarbejderne bidrager til at få sat fokus på, hvordan virksomhederne kan nedbringe deres forbrug af brændstof gennem energirigtig kørsel.

Evalueringsresultaterne kan desuden anvendes af faglærerne, når de i starten af et nyt kursus skal give deltagerne en introduktion til kursets formål, baggrund og indhold. Faglærerne kan med udgangspunkt i evalueringsresultaterne få tydeliggjort hensigten med de faglige temaer, som deltagerne typisk er mindst motiverede for, og de kan drøfte med deltagerne, hvordan de kan få det størst mulige udbytte af undervisningen.

Evalueringerne med deltagerne og virksomhederne er således et meget centralt element i kvalitetsudvikling af EU-Efteruddannelserne, der kan gøre udbydere klogere på, hvilken pædagogisk og didaktisk planlægning, der giver deltagerne det bedste udbytte, og som dermed også øger deres tilfredshed med uddannelserne.

### **Fokus på udvikling af pædagogik og didaktik**

Analysen har vist, at de udbydere, der har de bedste evalueringsresultater i Viskvalitet.dk, har meget fokus på, hvordan de pædagogisk og didaktisk gennemfører uddannelserne på den bedste måde.

Derfor er udbydere også meget opmærksomme på at sikre, at det er nogle af de mest erfarne samt fagligt og pædagogisk dygtige faglærere, der underviser på EU-Efteruddannelserne. Det er udbydernes erfaring, at det stiller ekstraordinære store krav til faglærerne at undervise de erfarne chauffører på disse uddannelser.

Der er i analysematerialet mange eksempler på, hvordan faglærerne i starten af kurserne sikrer en forventningsafstemning om indhold og afholdelsesform med deltagerne, og dermed bidrager til en øget motivation blandt deltagerne.

Udbydere, der har knap så gode evalueringsresultater kan lære af de erfaringer, som udbydere med de gode resultater har. Herunder opsummeres nogle af de gode erfaringer.

I starten af uddannelserne gør faglærerne en stor indsats for at sætte rammerne for forløbet, og de sikrer en forventningsafstemning med chaufførerne. De italesætter, at det ER efteruddannelse, som chauffører SKAL deltage i, og at chaufførerne kan få et rigtigt godt udbytte af deltagelsen, hvis de deltager aktivt i undervisningen.

Faglærerne bruger også forventningsafstemningen til at lytte til deltagernes ønsker til uddannelsen og til deres udfordringer i hverdagen, og så vidt det er muligt inden for uddannelsens mål og rammer, forsøger faglærerne at tilgodese chaufførernes ønsker og behov.

I undervisningen har faglærerne fokus på deltagernes forskellige læringsstile, så de kan hjælpe deltagerne til at få det størst mulige udbytte af undervisningen. De er desuden opmærksomme på, hvordan de kan påvirke deltagernes læringsstile ved, at deltagerne anvender forskellige læringsformer i undervisningen.

Faglærerne anvender mange forskellige opgavetyper i undervisningen, og undervisningen består af en blanding af oplæg fra lærerne, gruppearbejde, gruppefremlæggelse, løsning af praktiske opgaver og løsning af teoretiske opgaver.

Desuden er dialog helt centralt i undervisningen. Faglærerne lægger stor vægt på, at der kun i begrænset omfang foregår envejskommunikation i undervisningen. Det er meget vigtigt, at chaufførerne får tid til at debattere og diskutere de forskellige faglige temaer, der undervises i.

Størsteparten af chaufførerne foretrækker den praktiske undervisning, og lærerne er derfor meget opmærksomme på, at undervisningen består af en kombination af praktisk og teoretisk undervisning. Faglærerne lægger i undervisningen desuden stor vægt på at fremhæve, hvordan chaufførerne kan anvende det lærte hjemme i virksomheden efter gennemførelse af kurset.

### **Faglærerkompetencer og -kompetenceudvikling**

Som tidligere nævnt er de interviewede udbydere meget opmærksomme på at udvælge faglærere med de bedste pædagogiske og faglige kompetencer til at undervise på EU-Efteruddannelserne. Derfor udvælges de faglærere, der underviser på uddannelserne, specifikt til dette. Flere af udbyderne fortæller, at de har op til 4-5 forskellige faglærere til at undervise på én uddannelse, hvor hver faglærer har sit speciale, f.eks. i køre- og hviletidsbestemmelser.

Faglærerne skal være fuldstændigt opdaterede inden for det faglige speciale, de underviser inden for, da det meget hurtigt skaber utilfredshed, hvis der er chauffører på kurserne, der har en større viden end faglærerne. Det er dog samtidigt vigtigt, at faglærerne har så meget overblik og overskud, at de erkender, hvis der er noget, de ikke er fagligt kompetente til at svare på, og at de i givet fald siger til deltagerne, at de vil undersøge det nærmere og vende tilbage med et svar. Det er ligeledes vigtigt, at faglærerne inddrager deltagernes erfaring og viden i undervisningen.

Endeligt er det meget centralt, at faglærerne er engagerede, og at de viser nærvær overfor deltagerne.

Den faglige opdatering og kvalificering af lærerkræfterne må anses som den vigtigste og mest kritiske faktor for at sikre, at deltagerne i de lovpligtige EU-Efteruddannelser får et godt fagligt udbytte, samt for at de er tilfredse med uddannelsen. Dermed har faglærerkompetencerne også meget stor betydning for, at udbyderne kan fastholde deres kunder. Interviewene peger på, at virksomhederne i højere grad end tidligere vælger at skifte udbyder, hvis de og/eller deres medarbejdere ikke er tilfredse med uddannelserne.

Faglærerne deltager løbende i faglig kompetenceudvikling, f.eks. på TUR's faglærerkurser og på TUR's konferencer. Kurserne og konferencerne giver gode muligheder for faglig kvalificering af faglærerne. I 2013 udbyder TUR 38 forskellige kursus- og konferencetilbud for faglærere. Der er dog ingen af disse tilbud, der direkte og primært har fokus på udvikling af faglærernes pædagogiske og didaktiske kompetenceudvikling.

Nogle af udbyderne afholder interne pædagogiske dage for faglærerne, og der er også enkelte udbydere, der deltager i udviklingsprojekter, som har fokus på udvikling af lærernes pædagogiske og didaktiske udvikling.

### **Anbefalinger til uddannelsesstederne**

For at sikre en løbende kvalitetsudvikling af EU-Efteruddannelserne bør uddannelsesstederne sikre, at alle deltagere i uddannelserne deltager i evalueringer med Viskvalitet.dk. Det er desuden vigtigt, at faglærerne gennemfører mundtlige evalueringer med deltagerne ved afslutning af uddannelserne, da disse i høj grad kan supplere de skriftlige evalueringer.

Analyser af evalueringsresultaterne i Viskvalitet.dk kan bidrage til at give uddannelsesstederne viden om årsagerne til, at deltagerne evt. er mindre tilfredse med uddannelserne, end de er på andre uddannelsessteder. Resultaterne kan også måles op imod Viskvalitet.dk-resultaterne for TUR's øvrige arbejdsmarkedsuddannelser og i forhold til landsgennemsnittet for alle arbejdsmarkedsuddannelser. Uddannelsesstederne kan sætte sig mål for, hvilket resultat i Viskvalitet.dk, de synes er tilfredsstillende for de lovpligtige EU-Efteruddannelser.

Uddannelsesstederne bør desuden evaluere uddannelserne med virksomhederne. Disse evalueringer kan med fordel gennemføres mundtlig, men uddannelsesstederne bør også inddrage de resultater, de får fra virksomhedernes evalueringer i Viskvalitet.dk. Hvis det er uddannelsesstedets erfaring, at der kun er en lille andel af virksomheder, der besvarer evalueringsskemaerne, bør uddannelsesstedet have fokus på, hvordan der kan sikres flere besvarelser.

Evalueringsresultaterne bør drøftes internt på uddannelsesstederne, så faglærere og ledere i fællesskab kan overveje, hvordan de kan øge deltageres og virksomhedernes tilfredshed med de lovpligtige EU-Efteruddannelser.



Uddannelsesstederne bør igangsætte pædagogisk, didaktisk og faglig kompetenceudvikling af faglærerne – alt efter behov. Der er et særligt behov for at udvikle undervisningsmetoder og -materialer, der gør undervisningen mere praksisorienteret. Dette kan bidrage til, at kun en meget begrænset del af undervisningstiden kommer til at foregå som envejskommunikation, hvor faglærerne formidler det faglige indhold. Der kan bl.a. arbejdes for at gøre undervisningen bliver mere projekt- og caseorienteret samt for, at der i undervisningen i vid udstrækning tages udgangspunkt i praksis fra deltagernes arbejdspladser samt i chaufførernes erfaringer.

### **Anbefalinger til Transporterhvervets Uddannelser**

TUR kan bidrage til kvalitetsudvikling af EU-Efteruddannelser ved løbende at være i dialog med uddannelsesstederne om deres evalueringresultater i Viskvalitet.dk. Dette gælder både i forhold til de fælles spørgsmål og i forhold til de målspecifikke spørgsmål, som TUR har formuleret, og som de får resultaterne af.

TUR kan gøre uddannelsesstederne opmærksomme på den benchmarking-mulighed, der ligger i, at de kan sammenligne deres resultater med andre uddannelsessteder, der udbyder de samme arbejdsmarkedsuddannelser.

Der er mange deltagere i TUR's faglærerkurser og konferencer, og TUR kan sikre, at der i disse kurser og konferencer også er fokus på faglærernes pædagogiske og didaktiske kompetenceudvikling.

TUR kan desuden bidrage til, at der igangsættes udviklingsprojekter, der sætter fokus på kompetenceudvikling af faglærere samt på udvikling af afholdelsesformer, der kan give deltagerne et større udbytte, og som kan øge deres tilfredshed. Dette er ikke mindst relevant i relation til, at der fra 2014 kommer chauffører på de lovpligtige EU-Efteruddannelser for anden gang. Dette vil stille yderligere krav til udbyderne om at levere en endnu bedre undervisning.

Et udviklingsprojekt med fokus på EU-Efteruddannelserne vil kunne bidrage til, at TUR får nogle erfaringer, som efterfølgende kan formidles til TUR's øvrige efteruddannelsesområder.

Det kan anbefales, at TUR årligt analyserer evalueringresultaterne i Viskvalitet.dk – ikke kun for EU-Efteruddannelserne, men inden for alle deres arbejdsmarkedsuddannelser. TUR vil dermed kunne blive opmærksom på eventuelle arbejdsmarkedsuddannelser, der ikke fungerer lige så godt som TUR's øvrige arbejdsmarkedsuddannelser.

## Mærsk Nielsen HR

Jystrup Bygade 4  
4174 Jystrup  
Tlf. 35 13 22 77  
E-mail: [lizzie@maersk-nielsen.dk](mailto:lizzie@maersk-nielsen.dk)  
[www.maersk-nielsen.dk](http://www.maersk-nielsen.dk)

ISBN: 978-87-92324-37-5



Teknologisk Institut  
Center for Arbejdsliv  
Gregersensvej  
2630 Taastrup  
Tlf.: 7220 2620  
E-mail: [arbejdsliv@teknologisk.dk](mailto:arbejdsliv@teknologisk.dk)  
[www.teknologisk.dk](http://www.teknologisk.dk)

ISBN: 978-87-92237-38-5

December 2012