

Yrkessjåfør- Utdanningen

Professional Drivers Education

Vil yrkessjåførutdanningen bidra
til at sjåførene kjører mer optimalt?

Kandidatoppgave

**2-årig grunnutdanning
For trafikklærere**

2012 Michael Nielsen



**Trafikklærerutdanningen,
Stjørdal**

Sammendrag

Denne rapporten tar for seg et nytt opplegg for utdanning av yrkessjåfører i tungtransport. Jeg har spurt meg selv om fagplanen for denne utdanning vil være en oppmuntring for fremtidige sjåfører til å tenke optimal kjøring. Jeg går i det følgende nærmere inn i utdanningsplanen for å få svar på min problemstilling. Litteraturstudier og intervju gir meg etter hvert svar på mitt spørsmål og jeg mener å konkludere med, at isolert sett vil utdanningen bidra i stor grad til å oppfylle intensjonen om optimal kjøring, men det åpner seg en del spørsmål knyttet til hvor effektivt det blir på sikt. Jeg mener å finne ut, at det blir viktig med et godt samarbeid mellom sjåfør og arbeidsgiver, for å etterleve intensjonen om at sjåførene skal kjøre mest mulig optimalt.

Summary

This report deals with a new program for education of professional drivers in heavy transport. I have asked myself; will the education plan for this be an encouragement for the future drivers to think about optimal driving? In the following, I will get into the education plan to get answer to my problem. Studies of literature and interviews gives me eventually answer to my question, and I conclude that the education will contribute, in large scale, to meet the intent of optimal driving, but there are a number of questions related to how effective it will be in the long term. I find that it will be important with good working relationship between the driver and the employer, to comply with the intent that the drivers will drive the most optimal.

Forord

Denne rapporten, en kandidatoppgave ved trafikklærerstudiet ved Høyskolen i Nord-Trøndelag, «HiNT» er et resultat av noen tanker jeg gjorde meg som sjåfør på tunge kjøretøy. Etter hvert som årene gikk, og jeg fikk mer erfaring følte jeg at det var noe som manglet, ikke nødvendigvis hos meg personlig, men blant kolleger i samme arbeidssituasjon og i miljøet generelt. Jeg tror det var yrkesstolthet og ambisjoner. Jeg følte, at det vi holdt på med til daglig var preget av en «bakvendt» motivasjon. I stedet for å avvikle våre transportoppdrag i samsvar med gjeldende regelverk og samhandling med etaten som var på veien for vår skyld så ble jobben gjort *til tross* for gjeldende regelverk. I stedet for å være oppfinnsom og kreativ og bruke seg selv til noe positivt, så brukte jeg og andre altfor mye energi på noe negativt, vi hadde mye fokus på å omgå reglene. I den nye yrkessjåførutdanning er det, etter min mening, mye bra og håpet er, at den kan være med å gi nye yrkessjåfører en god innfallsvinkel til yrket. Skal jeg fungere som trafikklærer på tunge kjøretøy i framtiden ville det vært interessant å gå litt dypere inn i yrkessjåførutdanningen for å se hva det egentlig inneholder, for å forstå hva intensjonen er, og jeg har i det følgende gjort det ut fra ovennevnte problemstilling. Det er ikke nødvendigvis et vitenskapelig arbeid, men snarere en empirisk utredning og en personlig bevisstgjøring av et tema som opptar meg ganske mye.

Innholdsfortegnelse

Kandidatoppgave	1
Sammendrag	2
Summary	2
1 Innledning	5
2 Min definisjon av optimal kjøring	5
2.1 Optimal kjøring, et resultat av flere faktorer	6
3 Status i føreropplæringen	8
4 Metode og teori	9
5 Yrkessjåførutdanningen	11
5.1 Modul 1	13
5.2 Modul 2	14
5.3 Modul 3	17
5.4 Modul G4	19
5.5 Modul G5	20
5.6 Modul 6	21
6 Drøfting	22
7 konklusjon	30
Litteraturliste	32

1 Innledning

Vi har i veitrafikken, i dag, to altoverskyggende trafikantgrupper, det er personbilistene og yrkesbilistene. Det er person/privatbiler og det er yrkestransport med tyngre biler og det er ikke helt fritt for å være beheftet med en viss konflikt mellom disse grupper. Denne konflikten skal ikke være noe tema, men jeg vil i det følgende gå litt nærmere inn på tungtransporten for å se om den er seg sitt ansvar bevisst i forhold til miljøet, andre trafikantgrupper og sine egne utøvere. Hva ligger det egentlig i uttrykket optimal kjøring? Bør tungtransporten gå foran, som et godt eksempel, og vise veien til det optimale? Men hva er egentlig det optimale? Er tungtransporten på vei dit og skjer det frivillig, fordi bransjen skjønner hva som skjer, eller skjer det under tvang og som et resultat av bla. «Yrkessjåførdirektivet» 2003/59/EF? Hva er egentlig tanken bak dette direktivet? Vil direktivet og yrkessjåførutdanningen være en pådriver for at bransjen skal bevege seg i retning av det ideelle, den beste løsningen under gitte omstendigheter, det optimale. Jeg vil ta en gjennomgang på utdanningen, se på innhold, forutsetninger og historikk og jeg vil plukke ut de moment, som etter min mening, i størst mulig grad, vil være med å ta transportbransjen et steg i riktig retning. Min problemstilling vil da bli; *Vil yrkessjåførutdanningen bidra til at sjåførene kjører mer optimalt?*

2 Min definisjon av optimal kjøring

Det vil være på sin plass å definere «optimal kjøring». For meg er optimal « det til enhver tid best mulige». Hvis man til enhver tid tar i betraktning de forhold som rår og de betingelser som ligger til rette og gjør det best mulige ut av det, da har man gjort det optimale. Fra tidligere har det vært populært å snakke om «økonomisk kjøring». Det er som ordet sier, en klar speiling av betydningen av å kjøre på en måte hvorpå man vil kunne spare utgifter. Tradisjonelt sett tenker man da på sparte drivstoffutgifter. Så har man begrepet «defensiv kjøring». En form for atferd i trafikken som har bidratt til økt trafiksikkerhet og mindre stress for sjåføren, i tillegg til en forbedret økonomi i form av bedre inntjening pga. sparte utgifter og mindre skadefrekvens. Sammenfatter man disse begreper i et og tar med den positive miljøeffekten av mindre drivstofforbruk og dermed reduserte utslipp da vil man etter min mening nærme seg begrepet «optimal kjøring».

2.1 Optimal kjøring, et resultat av flere faktorer

Optimal kjøring består, etter min mening, av to hovedmoment. Det ene er den tekniske biten, som går direkte på hvordan man betjener bilen. Være nøye på å velge rett gir, høyest mulig, utnytte kraften i bilen og la den rulle, brems minst mulig og nytt ut motorens bremsing. Det andre går mer på den mentale delen av det å kjøre bil, å legge opp kjøringen etter omgivelsene og trafikken rundt seg. Se langt frem og «les» trafikken tidlig så eventuelle omprioriteringer kan gjøres i god tid. Som det fremgår av uttrykket vil sjåføren forholde seg til trafikken på en defensiv og distansert måte. Sjåføren vil være avventende, se langt frem og i god tid danne seg et bilde av trafikksituasjonen. Han eller hun vil la bilen gjøre mer av jobben på «egen hånd», utnytte energien og kraften i kjøretøyet mens det ruller og sjåføren får tid til å planlegge etter det som skjer lengre fremme. Det vil gjøre sjåføren bedre forberedt til å takle den utfordring som kanskje måtte komme og han vil i beste fall kunne avverge eller begrense utfallet av en situasjon såpass at konsekvensene ikke blir så fatale.

I forhold til tungtransport er det fire faktorer, som etter min mening er utslagsgivende for om den vil kunne bli utført på en tilnærmedesvis optimal måte, disse definerer jeg på følgende vis. Trafikksikkerhet og personlig HMS til utøveren er viktige faktorer og hensynet til klima og miljø, lokalt og globalt er vesentlig. I tillegg er økonomi en viktig rammefaktor for at transporten har livets rett, økonomisk gevinst for eieren, at bedriften vitterlig tjener penger på det den holder på med.

Går jeg nærmere inn på ovennevnte momenter vil økonomi som et resultat av kjørestil, i sakens natur først og fremst bli regnet opp i kroner og øre. Penger spart er penger tjent, heter det så populært. Det går å kjøre på en måte som tilgodeser økonomien i form av reduserte utgifter til brennstoff, men også redusert slitasje på bremses og kopling vil være kilde til store økonomiske besparelser. Det er naturligvis av stor interesse for eier og bedrift. Når vi vet at drivstoff står for den desidert største variable utgiften i en transportbedrift, så er det klart, at drivstoff spart er penger tjent. En gjennomført defensiv kjørestil vil etter hvert kunne redusere dieselforbruket på en tungtransport med 10-15 %, (vest forsk. 2010). Et forbedret økonomisk resultat av det bedriften holder på med går direkte tilbake til bedriftens likviditet, til bedriftens og eierens utbytte, men også for arbeidstakerne, sjåførene, vil det danne grunnlag for å tenke utbytte. Enklere å forhandle om lønn i gode tider.

Status og omdømme til sjåførene er en sak av stor viktighet for hvordan sjåførene trives i jobben. Her er det ikke uten videre gitt, at det kan eller skal gjøres opp i penger! Den sjåfør

som på en god måte gjennomfører transporten med en gjennomført defensiv kjørestil vil få en gevinst i form av en mye bedre arbeidsdag, han vil antageligvis stresse mindre og ha en markant økende grad av god og positiv HMS på jobben, i bilen (logistikk og ledelse, 2010). Det er stor sannsynlighet for at transporttiden vil gå ned ved en bevisst, og gjennomført defensiv kjøring, det vil igjen føre til mindre arbeidsbelastning. Statistikk har vist, at høy toppfart gir lavere gjennomsnittshastighet fordi kjøringa blir mer ujevn, (logistikk og ledelse, 2010).

Etterlevelse av bestemmelser om kjøre- og hviletid og arbeidstidbestemmelser vil helt sikkert også bidra til å gjøre sjåførene mer opplagte og mer motiverte for å gjennomføre transporten på best mulig måte, den optimale. Dette vil igjen bety økt sikkerhet for de som forholder seg til tungtransport på en eller annen måte. Dette være seg andre som ferdes i eller ved vei og de som er direkte involvert i transportarbeidet på terminal osv. I tillegg vil skadefrekvensen på vei og ved terminal gå ned og gi en bedre økonomisk utvikling for bedriften.

Optimal kjøring har fler aspekter. Overordnet ligger også ønsket om å ivareta miljøet vårt og tilnærme os en bærekraftig utvikling, i den grad det er mulig når man tenker samferdsel og transport. Utslipp av miljøskadelige stoffer er et meget aktuelt tema. Ikke bare på lang sikt vil miljøet vårt forringes pga. sur nedbør, klimaforandring osv. men også på kort sikt med umiddelbar virkning, det kan være fra dag til dag, vil man kunne merke problemer relatert til utslipp fra transport og samferdsel. Med jevne mellomrom, de siste årene, har vi i de større norske byer hatt store miljøproblem pga. dårlig luftkvalitet. Her er det riktignok snakk om sammenfall av mange uheldige omstendigheter som har skapt problemene, men tungtransporten har helt opplagt en aktiv rolle i å snu utviklingen, bla. er problemstillingen rundt sotpartikler fra dieseldrevet transportvirksomhet og unødig mye tomgangskjøring aktuelle tema.

Enda et aspekt er i hvilken grad vi kan økonomisere med oljereservene våre? Vi ønsker jo å ha dem tilgjengelige for all fremtid, men vi vet jo, at det går ikke. Vi går inn i fremtiden vel vitende at oljen tar slutt og det må forskes og utvikles nye muligheter som gjør, at hjulene kan holdes i gang. I mellomtiden er det et ønske å økonomisere med oljereservene så de varer lengst mulig. Jeg vil for øvrig komme litt tilbake til ovennevnte effekter av defensiv kjøring senere, i forbindelse med gjennomgang av direktivet.

3 Status i føreropplæringen

Frem til 10. september 2008 var kravet til en norsk sjåfør på tunge kjøretøy, at han hadde ervervet førerkort etter «Forskriften for ny føreropplæring, 2005», en modulbasert opplæring som tar førerkortaspiranten gjennom en trinnvis opplæring som i form og oppbygging er lik på lette og tunge førerkortklasser. Det vil si, at en trinnvis opplæring måtte gjennomføres på lette kjøretøy. Den grunnkompetansen og de trafikale ferdigheter man da fikk ville legge grunnlag for den videre trafikkopplæring på tunge klasser. Etter denne opplæring og gjennomført teoretisk og praktisk prøve var bestått var det i grunnen fritt frem for hvem som helst å utøve sjåføryrket.

Man har da etter hvert i EØS-sonen, Norge inklusiv, sett at tiltak måtte settes i verk i forhold til en kraftig økning av mengde gods transportert på vei. Økt fokus på miljø- og klimakonsekvenser av veitransport, trafikksikkerhet og en tiltakende mangel på sjåførere i transportbransjen gjorde at noe måtte gjøres. Statusen til sjåføren var dårlig og rekrutering til yrket var deretter og man ønsket å heve statusen til sjåføren gjennom en kompetanseheving av sjåføryrket. Det var ikke lengre nok å ha den trafikale kompetanse som føreropplæringen har gitt. Den trafikale kompetanse ble definert som å ha; «*í de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og den motivasjon føreren trenger for å mestre trafikkmiljøet på en sikker måte*». (Statens Vegvesen, *Læreplan førerkortklasse C og CE*, 2004, s.7). Det vil si, det var ikke nok lengre å «bare kunne kjøre bil», man ønsket å tilføre sjåføryrket noe mer. Gjennom «yrkessjåførdirektivet» 2003/59/EF var intensjonen, at sjåføren i tillegg til sin trafikale kompetanse også skulle ha en yrkessjåførkompetanse. «*Tillegnet yrkessjåførkompetanse er også de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og den motivasjon sjåføren må ha for å utføre sitt yrke på en korrekt og sikker måte, ut over det å føre kjøretøyet*», (Statens Vegvesen, *Læreplan yrkessjåførutdanning*, 2008, s. 12). For å lykkes som yrkessjåfør er det viktig å ha en yrkessjåførkompetanse som tilfredsstillende de krav og forventninger oppdragsgivere og kunder har til sjåføren i forbindelse med oppdraget, (statens vegvesen, 2008). Det er derfor viktig å se læreplanene i føreropplæringen og yrkessjåførutdanning i sammenheng, og yrkessjåførkompetansen er ment å være en utvidelse av den totale sjåførkompetanse, (Statens Vegvesen 2008). Det er verdt å merke seg at føreropplæringen, som den har vært etter forskriften fra 2005, finns fremdeles. Her må man skille mellom det å opparbeide seg førerrett for tunge kjøretøy og det som er intensjonen med yrkessjåførdirektivet, nemlig å opparbeide seg rett til å føre tunge kjøretøy mot vederlag, å være tungbilsjåfør av yrke.

4 Metode og teori

Som før nevnt er denne rapport skrevet ut fra et ønske om en bevisstgjøring av hva yrkessjåførdirektivet 2003/59/EF og yrkessjåførutdanningen inneholder og hva betydning det vil kunne få for fremtidige yrkessjåførere. Filosofien bak optimal kjøring får etter hvert større og større betydning for i hvilken grad nye yrkessjåførere blir ansett å være aktuelle kandidater til yrket eller ikke, derfor har jeg valgt å sette mitt eget fokus på denne problemstilling. Som nevnt tidligere er dette en kvalitativ utredning, i stor grad basert på utsagn fra miljøet og egne erfaringer, heller enn en kvantitativ vitenskapelig rapport. Det vil, med andre ord si, at jeg har innhentet informasjon gjennom media, i stor utstrekning nettmedia, jeg har tatt tak i rapporter som har utredet relevante temaer i forhold til problemstillingen min, det har vært foretatt uhytidelige intervju og samtaler med folk som har tilknytning til bransjen, fagpersoner fra «begge sider» av bordet. Jeg har hatt flere interessante samtaler med bla. arbeidsgivere, sjåførkolleger og personer i organisasjonslivet så som arbeidstakernes fagforbund og Norsk Lastebileier Forbund. Sist men ikke minst har jeg dratt inn mine egne erfaringer og kunnskaper fra sjåføryrket, og konsekvensen av det, vil man med rette kunne si, er at dette ikke blir en objektiv utredning. Det var ikke meningen heller, dette var som sagt ment å være en bevisstgjøring for meg selv og for andre med samme bakgrunn som min, som yrkessjåfør. Dette er ment å være *en* innfallsvinkel til et tema som blir mer og mer aktuelt i tiden som kommer.

Utover å drøfte det rent faglige i yrkessjåførutdanningen vil jeg etter hvert se nærmere på om det er noen pedagogisk læringsteori som kan være et høvelig verktøy for å fremme budskapet i opplæringen. Jeg tenker at Piaget og hans kognitive konstruktivisme vil passe godt inn i jobben med sjåførutdanningen.

Jean Piaget forfektet en såkalt konstruktivistisk teori, kognitiv konstruktivisme. Det ligger i begrepet, at forståelse for og kunnskap om, er noe den enkelte konstruerer utfra det vi sanser. Sansing og erfaring omformes til skjemaer, disse skjemaer danner grunnlag for videreutvikling av kunnskap. Nye opplevelser og sanseinntrykk legges til eksisterende skjema som videreutvikles i den grad det danner noen mening, Blir det ikke samsvar mellom eksisterende skjema og nye inntrykk justeres bestående skjema så det passer med ny informasjon. Dette kalles henholdsvis assimilasjon og akkomodasjon og for at denne læringsprosessen skal ha noen mening må de nye inntrykk som skal videreføre læringsprosessen ha en vis relevans til bestående skjemaer, har de ikke det vil ikke bestående

skjemaer kunne assimilere eller akkomodere og den igangværende tanke- og læreprosessen vil stoppe opp, (Lyngsnes og Rismark, 1999). Dette har, etter min mening, en viss relevans til sjåførenes jobb med å tilegne seg lærdommen i yrkessjåførutdanningen med henblikk på den optimale kjøring. Ifølge Piaget er tankeprosessen den meningsdannende prosess og den må skje i den enkelte, hvilket også blir den rette måten å ta for seg opplæringsforløpet på. Jeg kommer for øvrig tilbake til dette litt senere.

Når det gjelder å formidle budskapet i sjåfør opplæringen er det viktig å ha et bevisst forhold til bruk av den didaktiske relasjonsmodell. Noen av utdanningsmodulene går tungt inn i etikk og moral i forhold til samfunnets ønske om å regulere transporten gjennom regler som for eksempel arbeidstidsregler og regler for kjøre- og hviletid. Kan man ved hjelp av den didaktiske relasjonsmodell visualisere dette for sjåførene? Også dette vil jeg komme litt tilbake til senere.

Praktisk yrkesteori, «PYT» er et begrep som egentlig hører hjemme i yrkesfagopplæringen. Handal og Lauvås (2000) definerer det som en persons private, men stadig foranderlige system av kunnskap, erfaring og verdier som har betydning for personens undervisningspraksis, (Glein og Lødemel, 2011).

Etikk og moral, to sider av samme sak. I praktisk bruk og daglig omtale står etikk for de gode tanker vi har om hvordan ting skal være mens moralen kjennetegner det vi *egentlig* gjør. Yrkesetikk kan da sies å være en allment vedtatt måte å forholde seg på til de problemstillinger som vil være relevante i forhold til det enkelte yrke. Moralens blir da at vi, hver for oss, gjør det på den måten vi synes passer best her og nu i forhold til den agenda vi har.

Disse tre element, «PYT», etikk og moral vil jeg koble sammen under drøftingen og vise hvilken relevans det kan få for sjåførene når de, på arbeidsplassen, jobber under forutsetning om å gjøre det på den optimale måten.

5 Yrkessjåførutdanningen

Som det vises i fig. 1, så velger jeg å se direktivet som et samspill mellom 3 parter. Sjåføren, Eieren/bedriften og samfunnet. Det er sjåførens plikt å omsette intensjonene i direktivet til handling, men han er ikke herre over alle modulene, således å forstå, at noen av modulene retter seg mot henholdsvis eier og samfunn. For eksempel vil modul G3 være preget av eierens innkjøp av transportutstyr, type bil osv. Modul G4 vil være underlagt samfunnets tilrettelegging av rammevilkår for transport, lover og regler.

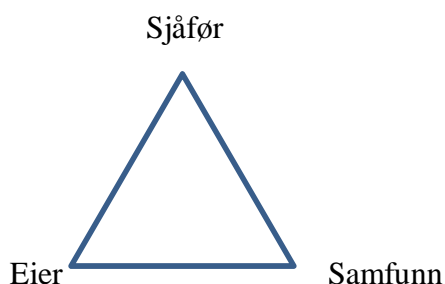


Fig. 1 (Fegri, 2011). *Figuren viser hvordan yrkessjåførutdanningen kan oppfattes fra 3 ulike synsvinkler.*

Som det går frem av figur 2 nedenfor, så er modulene 1+2 gjort for sjåføren å føre videre ut i yrkeslivet. Modulene 3+5 skal sjåføren sette ut i livet, men er stort sett avhengig av hvilke prioriteringer eier gjør når det gjelder innkjøp av bil, utstyr og prioritering av vedlikehold. Modulene 4+5 skal også sjåføren føre ut i praksis men her er det snakk om oppdrag i tråd med regelverk gitt av det offentlige. I modul 6 skal sjåføren vise, at han er oppgaven verdig å gjennomføre transportoppdrag på en optimal måte som er i tråd med intensjonen i direktivet, etter gjeldende lover og regler og under forutsetninger gitt av eier og bedrift. At oppdraget blir utført på optimal måte som i modul 6 må tilskrives sjåføren med et felles ansvar fra alle 3 parter i modellen.

Modul 1 & 2: Sjøfører	+ M 6	stress/trivsel/arbeidsmiljø
Modul 3 & 5: Eier	+ M 6	økonomi
Modul 4 & 5: Samfunn	+ M 6	klima/Samfunnsstyring

Fig. 2 (Fegri, 2011). *Modellen viser hovedtema i de ulike moduler og hvem de retter seg mot.*

Yrkessjøførdirektivet er i utgangspunkt et opplæringsforløp for sjåføren, det er et direktiv lovfestet i § 29 i vegtrafikkloven og begrepet yrkessjøførkompetanse kommer til uttrykk i Læreplan, yrkessjøførutdanning fra Statens Vegvesen, april 2008. Til tross for at direktivet er pensum for den vordende yrkessjøfører, så vil jeg vise hvordan man ved hjelp av en trekantmodell, fig. 1, kan peke på, at riktignok er det opp til sjåføren å sette seg inn i direktivet og virke etter det i yrkeslivet, men det ligger forutsetninger i direktivet som ikke sjåføren råer med, dvs. han har ikke noen reel innflytelse på forutsetningene som ligger til grunn for hvordan han håndterer det som ligger i de ulike moduler. Jeg vil ved hjelp av modellen, fig. 2, vise hvordan jeg mener direktivet klarlegger for ansvarsforholdene i disse moduler og hvem som, etter min mening, har initiativet til å gjennomføre tilnærming til optimal kjøring.

Jeg vil etter hvert ta en kronologisk gjennomgang av modulene 1-6 for godstransport, i forhold til hvordan og i hvilken grad det legges til rette for om yrkessjøføren, som har vært gjennom opplæringsforløpet i direktivet, har blitt bevisstgjort mulighetene i og forventningene om at han eller hun skal være med å bidra til den optimale kjøring på arbeidsplassen som sjåfører. Dette sett i lyset av hvordan det har vært gjort før og hva forhold bransjen har til det i dag. Hvordan ser bransjen selv på kunnskapsheving og etterutdanning av sjåførere? Blir tilnærming til optimal kjøring noe positivt eller blir det ansett som å være unødvendig.

5.1 Modul 1

É Modul 1 Vegtransport og Samfunnet.

«Eleven skal forstå hvordan vegtransporten foregår og hvilken betydning den har for at samfunnet skal fungere.»

Denne modulen legger stor vekt på å bevisstgjøre yrkessjåføren hans rolle i samfunnet. Han er et lite tannhjul i maskineriet som skal til for å holde vegtransport og samferdsel i gang. Et enkelt ledd i en lang lenke av aktører som skal til for å opprettholde varestrømmen i et langt og grisgrendt land som er avhengig av «just in time» prinsippet for varelevering. Som kjent er lenken aldri sterkere enn det svakeste ledd. Man kan gjøre jobben sin og gå hjem, eller man kan gjøre jobben med innlevelse og gå hjem. Tilsynelatende ikke all verden til forskjell, men dog, for meg er det himmelvid forskjell. Det er et spørsmål om å være engasjert, å ha faglig stolthet i forhold til det man holder på med til daglig.

Det legges i veldig stor utstrekning opp til å gi sjåføren forståelse av, at orden, ryddighet, faglig kompetanse, mellommenneskelig kompetanse osv. er moment av stor betydning for å utføre jobben på en god måte. Riktignok er det i denne modul 1 vektlagt en del lover, forskrifter og andre regelverk, som i tråd med teorien om ansvarsfordeling i fig. 1 og 2 må kunne sies å være fastlagt av det offentlige og som forventes etterlevd av den yrkesaktive. Det er lagt inn helt klare regelverk for hvordan yrkestransport skal avvikles og hvordan aktørene skal forholde seg, da er spørsmålet om man vil, som Don Quijote, kjempe mot vindmøller, eller om der er mer relevant å bruke tid og energi på å etterleve og videreutvikle de føringer som ligger for at yrkessjåføren skal ha et godt arbeidsliv. Det er lagt stor vekt på, at sjåføren skal være bevisst krav til- og muligheter for videre kompetanse. Arbeidsmiljøloven, for eksempel setter krav om økt kompetanse og opplæring for å utføre visse handlinger. Forskrifter om kjøre- og hviletid og arbeidstidsbestemmelser legger føringer for hvordan sjåføren avvikler arbeidsdagen. Jeg mener det bør være åpenbart for enhver arbeidstaker, at disse lover og forskrifter er til for å gjøre arbeidsdagen tryggere og bedre. Man vet at mange sjåførere er utsatt for utilbørlig press fra arbeidsgivere, bileiere og befraktere for at de skal gå på akkord med sikkerhet og gjeldende regler for å få lasten fortere og billigere frem! Det ligger muligheter for å etterutdanne seg, og det er avtalesfestet rett til å utdanne seg til fagarbeider. Det er en avtale mellom partene i arbeidslivet, at det skal gi økt ansiennitet og mer lønn. Hvorfor velger så få å gjøre det? Det ytes tilskudd fra fagbevegelsen og økt lønn

over tid vil være en økonomisk gulrot. Det er et ubestridt faktum, at enkelte arbeidsgivere er ute i lag med janteloven og latterliggjør de som ønsker å satse på fagbrev. Egen erfaring viser, at det er enkelt å henge disse ut overfor andre arbeidstakere ved å spørre hvorfor de er verdt mer lønn enn resten, «er du så mye flinkere enn vi andre, at du må ha mer lønn». Et viktig moment, tror jeg, er at sjåfører flest egentlig ikke er interessert i å ta inn over seg det ansvar som følger med å være fagarbeider. Det ligger jo ikke bare en forventning om at man skal være flink til jobben, men det ligger føringer for, at man bør ta jobben, regler og formaliteter på alvor. Kanskje de færreste egentlig ønsker, eller har ambisjoner, om å gjøre det. Ansvar forplikter, kan man si.

Jeg mener, at det i denne modul ligger klart til rette for å gi sjåføren en basisforståelse av hva det vil si å være yrkessjåfør. Hvilke krav det stilles, men også hvilke muligheter man har for å gjøre det bra ved å være en engasjert og ansvarsbevisst yrkessjåfør. Nettopp bevisstheten om ansvar og engasjement i forhold til jobben og arbeidsplassen er for meg grunnleggende for i det hele tatt å tenke optimal avvikling av jobben.

5.2 Modul 2

É Modul 2 Yrkessjåførens sikkerhet, helse og arbeidsmiljø.

«Eleven skal forstå at Samfunnets krav til stadig mer effektiv transport ikke kan gå foran hensynet til egen og andres helse og sikkerhet. Eleven skal ha kunnskaper om hvordan uønskede konsekvenser kan motvirkes.»

Hensynet til egen og andres helse og sikkerhet går faktisk foran kravet om en stadig mer effektiv transport. Det er essensen av modul 2, som går litt videre på samme spor som modul 1. I denne modul, vil jeg si, legges det enda mer til rette for at den vordende yrkessjåfør skal reflektere litt over egen situasjon der han sitter i transportfartøyet sitt og er herre over eget liv og helse. Personlige forhold som ergonomi, tobakk og rusmidler og idet hele tatt levevaners betydning for liv og helse er tungtveiende moment i dette kapittel. Her kan man for alvor få frem motsetningene som hersker mellom ønsket om la transporten leve sitt eget liv for at den skal passe best mulig inn i den moderne verdens krav til profitt og effektivitet og ønsket om at sjåførene tar ansvar for egen helse og hensynet til sikkerhet. Livsstil og kosthold henger nøye sammen med fysisk- og psykisk helse. Dette kapittel legger opp til en grundig gjennomgang av

hvordan disse ting flettes sammen og til sist får betydning for i hvilken grad sjåføren egentlig er skikket til å kjøre bil. Vi har i vegtrafikklovens § 21 en hel klar plikt til å ikke føre eller forsøke å føre kjøretøy når man ikke kan ansees å være skikket til det, (vegtrafikklovgivningen, 2010). Å etterprøve en sann paragraf blir ikke så enkelt, og det blir for så vidt ikke gjort heller før den dag en sjåfør er innblandet i en ulykke eller episode som krever etterforskning, men poenget er også, at vi skal slippe å komme i en sann situasjon. Det hersker vel liten tvil om at selv om sjåførene holder seg innenfor rammene gitt av kjøre- og hviletid og arbeidstidsdirektivet så vil kombinasjonen av lange arbeidsdager (ikke nødvendigvis kjøretid), uregelmessig- og uforutsigbar arbeidstid være ugunstig i forhold til i hvilken grad man er skikket til å føre kjøretøy. Det er et punkt i modul 2.2 som omhandler avtaler i arbeidslivet herunder arbeidsforhold og godtgjørelser, (Statens vegvesen, 2008). Jeg tolker dette som, at man ønsker å sette fokus på hvordan arbeidsdagen til en sjåfør blir organisert, da tenker jeg på hvordan praksis er i forhold til arbeidstidsordninger. Langskift med fridager etterpå som ville vært aktuelt å praktisert ved langtransport eller flere skift samme dag, som med fordel kan gjennomføres i lokaltrafikk.

I tillegg ønsker man å få til en diskusjon om temaet avlønning. Det er ganske utbredt innen transport å bli avlønnet med en form for provisjon, at man får lønn etter hvor stor omsetning det har vært på bilen. Det er også en utbredt praksis å ha en sjåfør og en bil, og jeg ser helt klart fordelene ved det. For arbeidsgiver kan det i første rekke være snakk om å legge noe av sitt ansvar over på sjåføren, på den måten, at sjåføren besørger mye av det som arbeidsgiveren burde gjort på kontoret. Resultatet blir, at sjåføren ender opp med å være kontoransatt i tillegg til å ha ansvaret for å avvikle oppdragene. Hensynet til ansvarsforhold rundt det å ha en driftsklar og vedlikeholdt bil er et godt argument for arbeidsgiver når det vurderes om det bør være mer enn en mann på bilen, og det er et godt poeng, det viser seg nemlig, at skadefrekvensen pga. manglende vedlikehold går opp når bilen går på omgang mellom flere sjåførere. Dertil kommer sjåførens ønske om å være sin egen herre og ha størst mulig innflytelse på egen arbeidsdag. Det er moment som er meget viktige for mange yrkessjåførere, og det er jo veldig fornuftig, det er snakk om å ha en meningsfylt og givende arbeidsdag hvor man har muligheten og en viss frihet til å være fleksibel i forhold til å avvikle jobben, og det ser også arbeidsgiver og legger til rette for, ved å i størst mulig utstrekning å stasjonere en man på en bil. I ytterste konsekvens, vil dette dog etter min mening, medføre at denne sjåfør får en uforutsigbar arbeidsdag, han må kjøre til alle oppdrag er ferdig utført da det ikke er noen til å ta over bilen hvis det blir for mye for han. Å disponere egen bil og dermed slippe å

komme på kant med kolleger fordi det er forskjellige filosofier i forhold til vedlikehold og renhold av bil og utstyr er bra, og frister mange sjåførere til å gå på akkord med total arbeidstid, men det har sin pris hvis man ser det i forhold til forutsigbarhet i tjenesten, arbeidstid, fritid, familie osv. Uansett så er det, etter min mening, arbeidsgivers plikt å legge til rette for, at det finns arbeidsinstruks som omhandler alt som får innflytelse på den daglige jobb, det skal ikke overlates til de ansatte innbyrdes og ordne opp slikt. Som jeg ser det, bør det legges opp til arbeidstidsordninger som er forutsigbare og som har karakter av å være turnus eller på annen måte skiftordning. Det er fullt mulig å gjennomføre på mye av den lokaltransporten som foregår i dag. Men så er det et forhold som er viktig! Hva ønsker yrkesgruppen selv?

Det er gjort en intervjuundersøkelse av sjåførere i langtransport. Denne formidler sjåførenes egne syn på seg selv, sitt yrke og sine framtidsutsikter, og dette står i sterk kontrast til samfunnets ambisjon om å heve statusen til yrket og forhåpningen om at yrkessjåførdirektivet skal være et redskap for dette. Thorkel C. Askildsen har i samarbeid med Transportøkonomisk institutt gjort en undersøkelse og den viser resultater som det kan være vel verdt å merke seg. En lang og interessant rapport som tar for seg mange aspekter vedrørende utøvelsen av sjåføreryrket. I forhold til modulene 1 og 2 er det noen konklusjoner som er ganske bemerkelsesverdige! Det fremgår av undersøkelsen, at størrelsen på transportbedriftene er små og det blir forholdsvis nære relasjoner mellom ledelse og sjåfør, rekruttering og ansettelse går på bekjentskap, det er ikke positivt, det hemmer den formelle arbeidsgiver/arbeidstakerrelasjon og medfører en lav grad av fagorganisering av sjåførere og det igjen medfører at ivaretagelsen av det formelle som håndhevelse av lover og regler, hensyntagen til kjøre- og hviletid osv. blir vanskeligere for de ansatte. En klar indikasjon er, at organiseringsgraden i godstransporten er på 10-15 % i motsetning til ca. 80 % blant bussjåførere, (Askildsen, 2011). Ser man på intensjonen med direktivet, så tror jeg man har et problem når man ser hvilke forhold som råer i bransjen i dag. Det fremholdes også av sjåførere, at den «friheten» de føler de har i planlegging og utførelse av oppdragene, og ikke minst distansen til arbeidsgiver, bileier og planlegger, er et gode som i stor grad oppveier for de sosiale og familiære ulemper det er å ligge på veien bestandig, men langt på vei er det også et stort paradoks til ønsket om å optimalisere planlegging og praktisk godsframføring, (Askildsen, 2011). Skal man videre må man overføre en stor del av ansvaret for avvikling fra sjåfør til ledelse. Skal man optimalisere yrkesutøverens innsats, altså sjåførens jobb, da må man altså etter min mening, som det også nevnes tydelig i rapporten, finne en bedre og mer hensiktsmessig arbeidsdeling mellom eier/planlegger og sjåfør.

5.3 Modul 3

É Modul 3 Kjøretøyteknikk og optimal bruk av tunge kjøretøy.

«Eleven skal kjenne til tunge kjøretøyers konstruksjon, virkemåte og behov for vedlikehold. Eleven skal få demonstrert at kjøremåten har stor betydning for en sikker og optimal utnyttelse av kjøretøyet. Modul 3 danner grunnlag for elevens kjøring i modul 6».

Kjøretøyteknikk og optimal bruk av tunge kjøretøy. En modul som kan sies å være delt i to ganske ulike temaer. Her vil jeg fristes til å tillegge sjåføren stor grad av deltagelse og kanskje innflytelse, dog med et visst forbehold, som jeg kommer tilbake til. Det ene tema går på den tekniske funksjonen av et tungt kjøretøy. Man kan si, at det er til en vis grad en repetisjon og videreutvikling av trinn 2 i læreplanen for førerkortklasse C og CE, grunnleggende kjøre- og kjøretøykompetanse. I dette tilfellet går man dog litt videre og kopler det sammen med optimal kjøring. Du skal kjenne ditt kjøretøy i konstruksjon og virkemåte og du skal kunne anvende det på en optimal måte.

Det er ikke snakk om å utdanne sjåfører til hobbymekanikere, men det er viktig å ha inngående kjennskap til kjøretøyets konstruksjon, virkemåte og behov for vedlikehold for å få en optimal og sikker utnyttelse av kjøretøyet, (Mål for modul 3, Yrkessjåførutdanning). Akkurat der, føler jeg, går grensen for i hvilken grad sjåføren har noen innflytelse på hva som blir resultatet av å føre modul 3 ut i livet. Det blir opp til eier og arbeidsgiver gjennom innkjøp av transportutstyr, dvs. bil, påbygg og redskap, å legge føringer for hvordan sjåføren skal og kan bruke det. Det er opp til eier å legge til rette for at sjåføren får tid og anledning til å lære utstyret å kjenne og vet å bruke det rett. Det er opp til eier å kjøpe inn sikkerhetsutstyr, sikringsutstyr osv. så sjåføren kan gjennomføre jobben sin på en måte som tilgodeser hensynet til og kravet om at transporten gjennomføres på en trygg, sikker, hensiktsmessig og optimal måte. Her tror jeg, at vi er på vei ut i grenseland! Nu har direktivet kommet for å fange opp, på best mulig måte, noen av de mangler som har preget yrkesutøvelsen tidligere. I denne modul ønsker man altså, på en tydeligere måte enn tidligere, å bevisstgjøre sjåføren betydningen av å kjenne til riktig bruk av transportutstyret for å etterstrebe den optimale transport. Dette må tilrettelegges av arbeidsgiver. Hvis man skal nå målet for modul 3 må arbeidsgiver legge til rette for kursing og kompetanseheving av sjåføren. Er det praktisk mulig, er det økonomi og vilje til det?

Det kunne vært litt interessant å se hva som har vært gjort hittil før direktivet ble satt i sving. Her er det viktig å skille mellom personbefordring og godstransport i Norge. Dette fordi både busselskaper og godstransportører var inne i en rekrutteringskrise 5 år tilbake i tid. Bussbransjen kom, etter å ha tatt noen alvorlige grep, styrket ut og godsbransjen ble «reddet» av de økonomiske nedgangstider, men når europeisk økonomi etter hvert snur seg til det bedre, tror jeg godsbransjen får alvorlige rekrutteringsproblemer. Ser man litt tilbake, så har det vært gjort lite eller ingen ting, i forhold til kursing og kompetanseheving av sjåfører og det skyldes antagelig strukturen og lønnsomheten i bransjen. Noen større selskaper har hatt sjåfører på økonomisk/ defensiv kjørekurs. Det har gjerne vært større transportselskaper med romsligere økonomi eller det har vært tankbilselskaper, som av hensyn til opinionen, har vært «nødt» å kurse arbeidsstokken for å vise at man tar miljø og sikkerhet på alvor. Bortsett fra førnevnte tiltak har det vært gjort lite. Bransjen har riktignok gjort forsøk på å kjøre i gang kurs ved hjelp av kompetanse fra for eksempel Våler vdrg. Skole og Skandinavisk trafikkcenter på Sørlandet, her har fagfolk med tilknytning til disse institusjoner gitt uttrykk for, at når kostnad og opplegg blir gjennomgått og det faktum kommer på bordet, at sjåførene må tas ut av trafikk under kurset, da har planer blitt skrinlagt. Transportbransjen har prøvd å legge initiativet over på leverandørene av transportmateriell, men til og med gratis føreropplæring ved nybilkjøp har vært delvis avslått og ikke benyttet. Intensjonen i modul 3 er god, men den er totalt prisgitt eierens prioriteringer. I modul 5, Godstransport i praksis, kommer jeg litt tilbake til sikring av last og forventningen om at sjåføren skal kunne planlegge og gjennomføre et transportoppdrag på en optimal måte, både med henblikk på sikkerhet og miljø, men også utfra betraktningen om å laste hensiktsmessig. Vi kjenner godt til konsekvensene hvis det ikke blir gjort. Når det gjelder årlige kostnader, forbundet med gods ødelagt under transport, er det snakk om svimlende summer.

5.4 Modul G4

É Modul G4 Godstransportens vilkår.

« Eleven skal ha grunnleggende kunnskap om godstransport og vite hvordan transportoppdrag planlegges og gjennomføres i tråd med regelverket».

Godstransportens vilkår. Eleven skal ha grunnleggende kunnskap om godstransport, vite hvordan oppdrag planlegges og gjennomføres i tråd med regelverket, (Statens Vegvesen, 2008). Her er lite overladd til sjåføren, rammebetingelsene er helt og holdent gitt av samfunnet og myndighetene. Sjåføren har liten eller ingen mulighet til å øve innflytelse på betingelsene han skal jobbe under, og vi kommer igjen bort i problemstillingen om hvorvidt vedkommende ønsker å gå inn i stoffet for sin egen del eller fordi han er pålagt det gjennom direktivet. Poenget er ikke bare å ta del i lærdommen fordi det er obligatorisk, men fordi det kan være med å strukturere og klarlegge arbeidsdagen så bla. ansvarsforhold mellom for eksempel ansatt og arbeidsgiver, befrakter eller speditør blir fastlagt.

Denne modul G4 kan etter min mening deles inn i tre tema. Det ene går på sjåføren. Jeg vil si det er moment her som går spesifikt på å legge til rette for at sjåføren gjennomfører jobben sin på en optimal måte. Som sagt, en klarhet i ansvarsforhold som gjør det enklere å være sjåfør, og verre for den som med urett måtte finne på å ansvarliggjøre sjåføren for noe som kanskje ligger under pliktene til eier eller speditør. Den sjåfør som har klart for seg sine plikter og rettigheter vil frigjøre arbeidskapasitet til andre viktige gjøremål. Et eksempel kan være sikring av last, som i praktisk utførelse riktignok kommer under modul G5, men ansvarsfordelingen er et godt eksempel i denne modul. Som prinsipp kan ikke sjåføren overprøve eier eller arbeidsgivers pålegg om å få transportert den ene eller andre form for gods, men sjåføren har ansvar overfor samfunnet (myndighetene) for at det blir gjort under trygge former og at lasten sikres etter forskriftene. Hvis ikke sjåføren har det som skal til for å sikre forskriftsmessig må arbeidsgiver legge til rette for at det skal bli mulig, vil han ikke det må sjåføren nekte å laste godset og kjøre. For så vidt en enkel sak, men denne problemstilling forekommer og tid om annen får vi graverende, triste og oppsiktsvekkende eksempler på det. Å ha inngående kjennskap til vilkår og kvalifikasjoner for å utføre ulike typer transport er klart i sjåførens interesse, likeså vil det lette sjåføren i hans arbeide, hvis han har satt seg godt inn i andre forhold som for eksempel transportpapirer, dokumenter, innsyn i veilister,

aksellastbegrensninger osv. Å ha det uklart rundt sånne moment, vil i ytterste konsekvens få uante konsekvenser for framføring av lasten og kanskje økonomi til transportselskapet.

Andre moment, i denne modul, vil helt klart tilfalle arbeidsgiver. Transportørens vilkår for eksempel. Dette er ikke noe som sjåføren trenger å ta stilling til. Innkjøp av transportmiddel, lease eller leie, beregninger som lastemeter, betalt etter kubikk eller tonn, dette er helt klart moment som bør tillegges de som sitter på kontor og ikke en «farende svenn».

Så er det et tredje moment som for så vidt ikke spiller noen rolle for sjåførens daglige arbeide. Det er vektlagt moment som godstransportens plass i samfunnet, struktur og volumen av nasjonal- og internasjonal transport. Transportgeografi i forhold til internasjonal transport. Dette har etter min mening liten eller ingen betydning for sjåføren i hans daglige jobb, det er forhold som går direkte inn under politiske føringer, men som en reflektert og samfunnsengasjert yrkesaktiv er dette ting som folk flest vil ha en mening om og et forhold til likevel.

5.5 Modul G5

É Modul G5 Godstransport i praksis.

« Eleven skal kunne laste kjøretøyet og sikre lasten forskriftsmessig. Eleven skal kunne planlegge transportoppdrag».

Godstransport i praksis. Eleven skal laste kjøretøyet- og sikre lasten forskriftsmessig, (Statens Vegvesen, 2008). Denne modulen legger opp til en utstrakt bruk av praktisk kunnskap og tar for seg oppdrag i praksis og nytter seg delvis av kunnskap ervervet i tidligere moduler.

Problemstillinger rundt lasting og stuing er viktige moment. Nu kommer prinsippene for beregning og plassering av last inn for fullt i lag med sikring av last. Kurs i lastsikring og valg av sikringsutstyr er essensielle tema i tillegg til at sjåføren skal ha et visst kjennskap til emballasje og standarder for bruk. Denne modul er innbegrepet av sjåførens arbeid i tillegg til å kjøre, men er fullstendig underlagt føringer gitt av samfunn, myndigheter og arbeidsgiver. Fysiske lover og direktiver gitt av myndighetene er rammebetingelser som er udiskutable og sjåføren er prisgitt eier og arbeidsgiver, når det gjelder å gjennomføre transporten i tråd med bestemmelsene.

Her kommer jeg litt tilbake til problemstillingen, med sikring av last, fra forrige kapittel. Sikring av last er ikke bare et spørsmål om sikkerhet og fysikk, men det har i aller høyeste grad også noe med økonomi og trivsel å gjøre. Utstyr for lastsikring er ikke billig, og skal en transportør være beredt for transport av ulike typer gods må ulike typer lastsikring være på plass i kjøretøyet. Det er to viktige moment ved lastsikring, det ene er sikkerheten i trafikken og det andre er å sikre for å unngå at gods blir ødelagt. Alt for mange transportører kjører gods som verken bil eller sikringsutstyr er beregnet for, det kan som tidligere nevnt få store økonomiske konsekvenser for transportøren og i beste fall greier sjåføren å tilbakevise at han har vært uansvarlig i jobben, men uvissheten om hvilken forfatning lasten er i når han kommer fram er ikke særlig befordrende for arbeidsmiljøet og sjåførens psykiske helse, og det kan igjen gjøre sitt til at sjåførens oppmerksomhet ikke er der den skal være under kjøringen. I den siste enden vil kanskje ikke sjåføren utvise den aktsomhet og trafikksikre atferd som må til for å etterkomme kravene til optimal kjøring.

5.6 Modul 6

É Modul 6 Sikker atferd på veien.

« Eleven skal videreutvikle sin yrkessjåførkompetanse og kunne bidra til sikrere trafikk gjennom optimal kjøring».

Denne siste modulen i yrkessjåførutdannelsen, sikker atferd på veien, er felles for gods- og personbefordringspensum. Her forener man avsluttende trinn 4 i føreropplæringen for tunge kjøretøy med tidligere ervervet kompetanse fra modulene 1 til 5 i yrkessjåførutdanningen, og legger opp til en praktisk gjennomføring av transportoppdrag. Sjåføren skal nu vise, at hittil innlært teoretisk kunnskap om tungtransport, kan forenes med en trygg og trafikksikker gjennomføring av et oppdrag hvor økonomisk og optimal kjøremåte vil være fremtredende under kjøringen. Det er med andre ord ikke noe ny innlæring på modul 6, men heller en repetisjon gjennom praktisk bruk og en oppfordring til refleksjon over egen atferd. Dette blir den første anledning hvor den vordende yrkessjåfør vil kunne bli stilt overfor de etiske og praktiske utfordringer som før eller siden vil komme i det «riktige» liv.

6 Drøfting

Som nevnt tidligere er det 4 moment som, etter min mening, må tillegges stor vekt i yrkessjåførutdanningen for at man skal kunne forvente av nye yrkessjåførere, at de ved hjelp av en utpreget økonomisk/defensiv kjørestil vil tilnærme seg begrepet optimal kjøring. I prioritert rekkefølge vil jeg velge å si at trafikksikkerhet generelt og sikker helse for sjåføren spesielt er de viktigste innsatsfaktorer, dernest er hensynet til økonomi og klima og miljø viktig. Disse 4 moment henger nøye sammen og tilnærming til hver og en av disse vil få konsekvenser for resten. Det er sikkert veldig bevisst når læreplanen velger å ta for seg sjåførens innfallsvinkel til direktivet i modulene 1 og 2. Her blir sjåføren presentert for en grunnleggende etikk i forhold til utøvelsen av yrket og det blir presentert mange temaer som er med og bygger opp om integriteten til yrkessjåføren. Moral og etikk er nært knyttet til begrepet integritet og det bør bli fokusert mer på dette i forhold til utøvelsen av sjåføreryrket. I sakens natur vil en sjåfør som regel ha seg selv å takke hvis noe går galt og før eller siden vil hun eller han måtte ta et oppgjør med seg selv om det er tilrådelig å kjøre under gitte omstendigheter og man må ikke glemme, at det er sjåføren selv som har det siste ordet når det gjelder å ta beslutningen om å fortsette eller ikke. Har man først kommet opp i en sånn situasjon, da er det veldig greit for en hvilken som helst arbeidstaker å kunne gjøre rede for den beslutning man har tatt og hvorfor. Med et godt kjennskap til innholdet av modulene 1 og 2 og spesielt temaene om lover og forskrifter, kjøre- og hviletid og arbeidstidsbestemmelser og sjåførens rolle som yrkesaktør tror jeg, at sjåføren vil forstå, at det er viktig å ta vare på seg selv og at HMS er viktig i enhver jobbsituasjon, ikke minst i sjåføreryrket. Har sjåføren blitt oppmerksom på sin egen rolle i sitt fremtidige yrke tror jeg grunnlaget er lagt for å tenke optimal kjøring!

Når man nu vet hva som ligger i offentlige forordninger, lover og regler, for det vet jo yrkessjåføren etter å ha satt seg inn i pensum i modulene 1 og 2, så trenger man ikke å være så opptatt av ytre rammer i arbeidet. Mange av oss, meg selv inkludert, synes det er stas med noe nytt. Hvem ønsker ikke noe nytt, tidsriktig og moderne, hvem ønsker ikke å få en flunkende ny lastebil i den daglige jobben. Den lukter godt, fin og fancy og den går godt, men kanskje den tar vekk fokus fra det som egentlig er viktig. Kanskje den blir et surrogat for den egentlige arbeidsglede. Det kan jo godt hende, at noen sjåførere synes det må være nytt og fint for at det skal være verdt å ta vare på, men da tror jeg man er litt på villspor. Den egentlige arbeidsgleden kommer etter min mening når man har kontroll på det man holder på med. Når

man er fortrolig med utstyret, vet hva det er godt for og man vet hvordan det oppfører seg. Kjettingene henger driftsklare på kroken sin og sideskapet er fylt med ekstra spylervæske osv. Da kommer vi litt inn på det som er essensen av modul 3, å håndtere transportutstyret sitt på en optimal måte.

De to foregående moduler la til rette for å få sjåføren i en mental tilstand hvor han vil være bevisst på betydningen av helse og sikkerhet. Har han kommet dit vil han forhåpentligvis også ha ledig kapasitet til å tenke optimal kjøring sett fra et teknisk ståsted. En økonomisk gevinst er det vel de færreste som sier nei takk til, således også eieren av transportbedriften, men det kommer ikke av seg selv. Eieren kan med belønning som lokkemat oppfordre sjåførene til å gjøre en aktiv innsats for å få ned dieselforbruket og det kan jo hende, at det vil ha en effekt, i alle fall en stund, kanskje forbruket justerer seg tilbake til «normalen» når guleroten er spist og nyhetens interesse har lagt seg. Belønning er sikkert en bra måte å få folk til å våkne på, men motivasjonen for å gjøre noe må komme innefra, den enkelte sjåføren må ønske selv å få til forandring. Derfor har jeg mer tro på resultater hvis arbeidsgiver viser forståelse for, at noen sjåfører ønsker å oppgradere sine kunnskaper og hvis det samtidig legges til rette for at det skal være mulig ser sjåførene, at det nytter. Det er et uttalt ønske i modul 3, at sjåføren skal få inngående kjennskap til mange temaer som er befordrende for økonomisk, miljøvennlig og sikker kjøring, det nevnes eksplisitt optimal kjøring. Skal det få noen varig effekt er det tvingende nødvendig at arbeidsgiveren legger til rette for å videreføre dette arbeid. Men hva så når det ikke er penger til det? Eller er det kanskje det? Jeg var så vidt inne på dette tidligere, som tema i modul 3. Hva gjør eiersiden i transportnæringen for å følge opp sin forpliktelse når det gjelder å legge til rette for optimal kjøring? Fra et faglig uavhengig ståsted har det blitt hevdet, at 1 krone spart på drivstoff som resultat av økonomisk defensiv kjøring vil generere enda 1 krone spart på reparasjon og vedlikehold av utstyr og sparte utgifter til sykepenger osv. (Fegri, 2011). Det har jeg tro på. Det ene fører det andre med seg. Bevisst og kontrollert defensiv kjøremåte vil resultere i en sikrere trafikkavvikling, det igjen medfører mindre press på både utstyr og menneskelige ressurser. Det i seg selv er en utvikling i retning av det optimale.

En rapport utarbeidet av NLF (Norsk Lastebileier Forbund) i 2002, riktignok ikke helt ny, men dog viser den en tendens fra eiersiden til å ta på alvor problemstillingen med for dårlig inntjening i bransjen. En ikke alt for lang rapport, men desto mer åpenhertig på, at bransjen tjener for lite penger, og som det står:» *kvalitet, kunnskap og kompetanse er, sammen med miljøbevissthet, trafikkikkerhet og etikk, stikkordene*», (Norsk Lastebileierforbund, *Reduser*

kostnadene- forbedre miljøet. 2002 s.1). Det er akkurat innbegrepet av det som etter min oppfattelse, skal til for å komme et stykke videre den dagen den vordende yrkessjåfør er ferdig utdannet og lærdommen fra de 6 moduler i yrkessjåførdirektivet sitter fersk i minne, men ak! Intensjonen er god, men det viser seg, at Norsk Lastebileier Forbund, når det kommer til stykket, av en eller annen grunn ikke tar den menneskelige ressurs særlig på alvor. Rapporten gir klart uttrykk for en profesjonell betraktning av egen virksomhet og retter seg mye mot den tekniske innfallsvinkelen til optimal kjøring, og det vises til viktigheten av å ha fokus på økonomisk kjøring, til og med skrytes det av norske sjåførere som gruppe. Imidlertid, syns ikke jeg det er bra nok. I stedet for å oppfordre til kursing av de sjåførere som ikke er de beste, så foreslås det en 10 punkts sjekkliste til oppfølging, da har man, på en måte gjort sitt, uten å ta sjansen å pålegge bedriftene noe som vil kunne koste penger. Etikk var nevnt, et ord som setter meg i en tilstand av forventning og fra et samfunnsmessig og arbeidsmiljømessig perspektiv ville jeg trodd, at det ville ført med seg en satsing på dette, men i denne forbindelse vies det en side til menneskelige ressurser. Det er viktig og bra å fokusere på ansatte og kvaliteten av deres arbeide og det blir også poengtert, at yrkets sosiale status må heves og at opinionen må få inntrykk av, at det er et yrke med utfordringer og utviklingsmuligheter. Til tross for, at medlemsbedriftene oppfordres til å la det «dryppe» små kurstiltak med jevne mellomrom, så føler jeg, at ansvaret for rekruttering legges på det offentlige skoleverket, hvilket jeg skal være enige i når man tenker utdanning, forberedelse til yrkeslivet og yrkesvalg og som det nevnes i denne forbindelse; «*pågangen av jobbinteressert må klart overstige behovet, altså en god tilgang på arbeidskraft med de definerte kvalifikasjoner*», (Norsk Lastebileierforbund, *Reduser kostnadene- forbedre miljøet.* 2002 s. 30). Helt klart må det være sånn, men da må bransjen gjøre det lille ekstra som skal til for, at de nye sjåførere skal slåss om de ledige jobber. Der har antageligvis bransjen en jobb å gjøre, og situasjonen er ikke håpløs. Nu må jeg igjen understreke, at dette dreier seg om godstransport.

Overenskomstmessig er godstransport i Norge i dag, i all hovedsak, regulert av avtaler mellom Lastebileierforbundet på den siden og Transportarbeiderforbundet og Yrkestrafikkforbundet på den andre. Dette organisasjonsmessige samarbeid fungerer tradisjonelt sett dårlig og det har antageligvis hatt sin del av skylden for rekrutteringsvanskene man så antydning til på slutten av 2000 tallet. Et problem som kommer igjen for fullt når økonomien igjen får en oppadgående kurve. Derfor bør nok Lastebileierforbundet se litt på hva som har skjedd på den andre siden av gjerdet, på personbefordringssiden av norsk transportutøvelse. Her er det NHO- Transport som rår grunnen på arbeidsgiversiden. De har

med rette fått skryt for i lag med arbeidstakersiden å ha dratt i gang en aksjon som skulle vise seg å berge næringen gjennom den krisen som holder på å ta kvelertak på godsbransjen. Under den verste rekruteringskrise tilbake i 2006-07 var det nært på opprør blant bussjåførene som opplevde å bli seilet akterut når det gjaldt lønn og anseelse og selskapene gikk gjennom de samme problemer som godsnæringen, en alvorlig mangel på sjåførere. Man rekrutterte, og gjør det for så vidt nu også, fra de nye EU-lande, men i tillegg fikk man til en overenskomst som ville gi sjåførene mer lønn og anledning til etterutdanning. Skolering av sjåførene virket begge veier i den grad, at sjåførene fikk lønnspåslag i forhold til hvor mye modulbasert etterutdanning de tok. Bedriften på sin side fikk bedre utdannet sjåførere, men måtte altså betale litt ekstra etter graden av utdanning blant sjåførene. Det ble en stor suksess, de aller fleste bussjåførere gjennomførte opplæringen. Den modulbaserte opplæring av bussjåførere som ble satt i verk kan langt på vei sees som forløperen til dagens modulbaserte yrkessjåførutdanning. Det ble en suksess for kollektivtrafikken, og man kan jo lure på om det skulle være mulig for godsbransjen å gjøre det samme, men der er ikke aktørene i bransjen særlig optimistisk. Det ligger sterke samfunnspolitiske føringer bak ønsket om og kravet til, at kollektivtransporten fungerer og ifølge godsbransjen selv så er der ikke mye forhåpning om å få noen drahjelp for å få løst problemene i sin bransje, tvert imot mener man, at konsekvensen kan bli stor rekrutering av sjåførere fra nye EU-lande for å dekke behovet, hvilket reiser andre og kanskje enda mer alvorlige problemstillinger.

Det siste moment i rapporten er en oppfordring til bedriftene om å la seg sertifisere etter ISO-standard. Absolutt et bra tiltak som bl.a. er rettet mot bedriftenes tilgang på nye oppdrag gjennom å vise til en offisiell profil på ulike tema som for eksempel miljø og kvalitet, men dette beforder også nødvendigheten av å ha klare arbeids- og sjåførinstruks. Disse er, som tidligere nevnt, en nødvendighet for at sjåførene skal få arbeidsro til å gjøre den jobben de skal, nemlig å føre frem lasten på mest mulig optimal måte. Min erfaring som yrkessjåfør sier meg, at akkurat dette kan være en vrien sak. Som nevnt tidligere, sjåførens manglende vilje til å skolere seg til fagbrev, som etter min erfaring grunner i tapet av det sjåføren ofte setter høyere enn ordna arbeidsforhold, frihet og fleksibilitet. Likeså vil innføring av arbeidsreglement og sjåførinstruks, sånn som jeg ser det, føre til, at arbeidsgiver forplikter seg. Han forplikter seg til å følge det og da har han i utgangspunkt mistet en del av kontrollen over driften. Min personlige erfaring med bransjen er, som tidligere nevnt, at mange arbeidsforhold går på bekjentskap, arbeidstid og arbeidsforhold blir til etter veien og innføring av reglement av noe slag vil være en direkte «knebling» av lederens maktutøvelse over

bedriften. Dette kjennetegner små og mellomstore bedrifter hvor enkeltindivid får uforholdsmessig stor makt. Dessverre er denne sertifisering belagt med så store kostnader og krav til oppfølging og revidering, at det bare er aktuelt for store bedrifter og andre som utfører transport hvor opinionen følger nøye med, så som tanktransport osv. En oppfordring til ISO-sertifisering er nok heller en gimmick for å skape oppmerksomhet rundt transportbedriftene.

Jeg vil si, at det er i direktivet mange moment som er sjåføren ganske uvedkommende. Med det mener jeg, at det faller langt utenfor sjåførens daglige gjøremål. Jeg mener, at sjåføren må få lov å konsentrere seg om det som har med fremføring av lasten å gjøre, derfor er det moment i modul G4 som burde vært utelatt. Kostnader vedr. innkjøp og drift av transportmateriell, transportørens økonomiske vilkår osv. er eksempel på dette. Dette er definitivt ikke sjåførens lodd å tenke på når han prøver å gjennomføre oppdragene på en optimal måte, men på den andre siden, opplysning er makt og jo mer relevant kjennskap sjåføren har til yrket sitt, desto bedre er hans forutsetning for å ha et rasjonelt forhold til hva som er jobben hans og hva som ikke er det. Dog, et godt eksempel på moment som kunne vært utelatt til senere er løyvebestemmelser. Absolutt ikke for sjåføren å bry seg om, derfor litt unødvendig å bruke tid og krefter på under opplæringen. Tenker man seg, at fremtiden er egen transportbedrift så er det jo greit å ha fått et visst kjennskap til det underveis. Kanskje bør man da legge dette til en annen anledning?

Faktum er, at denne opplæring gjelder sjåfører som skal ut i yrkestransport, i inntektsgivende arbeid. Da er det, etter min mening, ikke rimelig å legge inn såpass mye samfunnsorienterende stoff som det har blitt gjort i modul G4. Mye av det man finner her må sies å være for de spesielt interesserte og det bør utelates til en dertil bedre anledning, som for eksempel løyvekurs for fremtidige bileiere og bedriftsøkonomi og personal og ledelse for fremtidige arbeidsgivere med personalansvar. Tvert imot, syns jeg, man bør legge mer vekt på modulene 1 og 2, det er her grunnlaget blir lagt for om sjåføren «ser lyset», det er her yrkessjåføren må forstå, at det er egen holdning og motivasjon til eget yrke som skal danne grobunn for hvordan han greier å dyrke trafikksikkerheten og egen velvære opp i all galskapen. Lykkes han med det, har han gjort grunnarbeidet for å tenke optimal kjøring.

De siste moduler i opplæringen, G5 og 6, er faktisk helt avhengige av, at sjåføren har forstått budskapet i de første moduler. Det er her sjåføren ved hjelp av forberedelse til kjøring og transportoppdrag i praksis kan vise, at han kan vise til en forståelse for hva det vil si å kjøre optimalt. Altså må han nu reflektere over det han eller hun holder på med i forbindelse med et

reelt oppdrag. Naturligvis vil man kunne hevde, at den tilmålte opplæringstid er for knapp, men min erfaring er, at det er først når man kommer i gang og driver på for seg selv, at man virkelig lærer

Som sagt; Jeg mener det er viktig at den kommende yrkessjåfør får en hel klar og utvetydig forståelse av betydningen av modulene 1 og 2. Dette for å få hele opplæringen satt i det rette perspektiv. Her vil jeg komme litt tilbake til pedagogikken som jeg nevnte under Metode og Teori. For å ta opp en kjent og finurlig problemstilling; Hvem kom først, hønen eller egget. Dette spørsmål stiller jeg meg selv i forhold til pedagogikken. Pedagogikken er et verktøy i en lærings- og utviklingsprosess. For å nå målet om å oppnå en vis form for lærdom eller kunnskap og samtidig ha en utbytterik tur dit er det viktig å ha et redskap som passer til akkurat dette oppdraget, denne læringssituasjon. Da tenker jeg; Er pedagogikk et produkt av læring eller er læring et produkt av bla. pedagogikk? Opprinnelig, tror jeg, er pedagogikk er avledet av læringssituasjoner, det vil si, pedagogikken har bestandig vært der, men en gradvis systematisering og bevisstgjøring av læreprosesser har fått «tenkere» til å utlede ulike læringsteorier.

Sjåføren er og blir alene i yrkesutførelsen og da er det nødvendig, at han bygger opp sin kompetanse ved hjelp av egne refleksjoner og verdinormer. Riktignok vil det ha sin verdi å ha andre i samme læringsmiljø å utveksle meninger med, men til syvende og sist er det sjåførens egne moralbegreper som er avgjørende for hvilken holdning han eller hun har til yrket sitt når tiden er inne for å utøve det. Derfor er også modulforløpet viktig hvis man tenker Piaget og ønsker å bygge de rette skjemaer til rett tid, dvs. å ta tak i mentalitetsbygging i forhold til viktige temaer som i modul 1 og 2, hvor mye dreier seg om å bli en ansvarsbevisst og samfunnsorientert yrkesutøver. Får man på plass gode og velfunderte skjema byggende på modul 1 og 2 vil det falle naturlig å assimilere inn resten av læringsprosessen gjennom de resterende moduler, og jeg syns at den konstruktivistiske tanken til Piaget er hensiktsmessig å ha i hodet når man har optimal kjøring som mål under gjennomføring av læringsforløpet i utdanningen.

Som tidligere nevnt er den didaktiske relasjonsmodell et viktig verktøy i læreprosessen. Lærestoffet er variert, noe krever spesiell oppmerksomhet fra elevene og annet går antageligvis mer på interesse. Bilteknisk fagstoff vil sikkert virke mer engasjerende på mange ungdommer enn innføring i lover og regler som legger føringer for yrkesutøvelsen, eller bånd på, som noen ville sagt. Som mange andre læresituasjoner er man også her prisgitt i hvilken

grad man gjør seg nytte av relasjonsmodellen. Noe av pensum er nødt å bli introdusert for elevene via formidling, for bevisstgjøring, eksempelvis regler for kjøre- og hviletid osv. Det kreves derfor mye av læreren i hans valg av arbeidsmåter og tilrettelegging av undervisning for å engasjere elevene.

Det er klart, at variasjonen i elevforutsetningene gjør at yrkessjåførutdanningen til tider kan virke litt banal, men tenker vi oss, at det er overveiende yngre folk med forholdsvis lite erfaring fra yrkeslivet som er målgruppen for utdanningen, så vil jeg mene det er nødvendig med en grundig introduksjon gjennom modulene 1 og 2. For å få ønsket effekt er det naturlig å komme tilbake til relasjonsmodellen. Det må undervises med en glød og et samfunnsengasjement som kan sette i gang følelser og pedagogiske prosesser hos elevene for at de skal forstå at dette er viktig og at det må sees i en større sammenheng. At samfunnet ønsker å sette fokus på lover og regler som regulerer adgangen til og utøvelsen av yrket er jo ikke bare for at de skal etterleves, men at det er en grunn til det. Å ha vogntog i trafikken, med vekt opp i vel 50 tonn, det er belagt med så stort skadepotensiale at det er helt nødvendig å kvalitet sikre bruken av utstyret og brukerne selv, sjåførene. Der kommer relasjonsmodellen inn, den legger til rette for at det er mulig å treffe den enkelte elev etter hvilket ståsted han eller hun måtte ha i forhold til lærestoffet. I sjåfør opplæringen er det lagt opp til varierende former for opplæring. Varierende tema tas opp både teoretisk i klasserom og praktisk gjennom bruk, prøve og feile. Et eksempel på dette kan være lastsikring, hvor sjåførene har en praktisk gjennomgang på det som ble undervist i klasserom. Like viktig er det derfor også at læreren bruker modellen, arbeider seg rundt i den og bruker forskjellige ståsted, læreforutsetninger og læreaktiviteter for å få frem fokus på det som ligger til rette for den optimale kjøring. Skal de vordende sjåfører forstå alvoret i opplæringen må også læreren gjøre alvor ut av undervisningen.

I det foregående konkluderte jeg med, at moduloppbyggingen i utdanningsforløpet var hensiktsmessig av den grund at det legges et solid fundament ved å begynne med bevisstgjøring i forhold til ansvar og samfunnsbevissthet. Det er litt i kontrast til de tanker jeg har om «PYT», praktisk yrkesteori.

Praktisk yrkesteori tar som kjent utgangspunkt i egen praktisk kunnskap og erfaring, (Handal og Lauvås, 2000). Disse praktiske gjøremål som utføres i yrket blir styrt av en teoretisk kunnskap om hvorfor vi gjør det og hvordan vi skal gjøre det på en optimal måte. Dette blir igjen overstyrt av vår egen norm for moral og etikk. Som sagt en kontrast til

moduloppbyggingen i sjåførutdanningen, da moral og etikk får en perifer betydning for det man gjør rent praktisk i yrkessituasjon. Jeg tar det med her fordi jeg mener det kan være noe å jobbe med kontinuerlig ut igjennom yrkeskarrieren, i forhold til optimal kjøring. Man blir, som kjent, aldri utlært i livets skole og jo mer erfaren man blir desto større plass får det rutinepregete i jobbsammenheng, da er det en viss fare for at etikk og moral blir skjøvet enda mer tidside. Det er riktignok forskjell på en garvet yrkessjåfør og en yrkesfaglærer, men de er begge under innflytelse av det til enhver tid foranderlige system av kunnskap, erfaringer og verdier som omgir oss i vårt daglige virke, og begge er underlagt forventningen om at de skal ivareta etikken og at de jobber mot det optimale, den optimale kjøring. Nettopp sånn som vi forventer det av hvem som helst. Nu er det jo også således, at lærlingeordningen fungerer i beste velgående i yrkestransporten. Mange ungdommer bruker i dag den videregående skolen som innfallspor til sjåføryrket og dermed kreves det mentorer og veiledere ute i transportbedriftene for å ta seg av disse ungdommene. De har rett til og krav på å få en opplæring og veiledning i bedrift preget av refleksjon og holdninger til etikk i yrket som vil gjøre dem til gode og veloverveide sjåførere som har fokus på sikkerhet i jobben og trafikken, og at optimal kjøring får fokus.

Dette er vel verdt å tenke på og i forbindelse med yrkessjåførdirektivet 2003/59/EF er det planlagt etterutdanning av sjåfører hvert 5.år. I denne sammenheng bør det være relevant å gå nærmere inn på «PYT», og på den måten fokusere på yrkesetikk og moral hos erfarne sjåførere. De erfarne eldre sjåførere har et stort ansvar for å vise de nye, unge sjåførere, at det faktisk er god skikk og bruk å følge reglene for trygg og sikker transport, som de har fått opplæring i bla. gjennom yrkessjåførutdanningen. De gamle må gjennom sin yrkesstolthet vise veien mot den optimale kjøring.

7 Konklusjon

Roma ble ikke bygd på en dag og det er ikke mulig å bli god på økonomisk og defensiv kjøring på 3 uker, men grunnlaget er på plass og det må videreutvikles gjennom å bli praktisert daglig. Det må praktiseres mentalt og praktisk, derfor er denne yrkestransport grunnutdanning viktig i den videre prosess med å bli en reflektert og ansvarsbevisst yrkesutøver.

For å repetere intensjonen med yrkesdirektivet, så var det å heve kompetansen til yrkessjåførene på tunge kjøretøy og å bedre omdømmet på yrkesgruppen, og det mener jeg, helt klart, man har prøvd. Dette er veldig nytt, men jeg er sikker på at man gjennom direktivet har satt i gang en prosess i kommende yrkesutøvere som etter hvert vil bidra til at de kjører mer og mer optimalt. Poenget med optimal er som nevnt i definisjonen, det til enhver tid best mulige. Det er etter mitt skjønn ikke noe målbart men heller et uttrykk for at hver og en reflekterer over den prosessen som settes i gang med yrkessjåførutdanningen og at man hele tiden gjør ting bedre, mer veloverveid og mer optimalt. Målet mitt var ikke å vurdere hvordan pensum i yrkessjåførutdanningen føres ut i livet gjennom praktisk undervisning, det er opp til den enkelte opplæringsinstitusjon å gjøre det innenfor rammene av læreplanen.

En ting er i hvilken grad opplæringen virker i forhold til problemstillingen, om sjåførene kjører mer optimalt, en annen ting er hva som skjer når sjåførene inntar arbeidsmarkedet og skal praktisere optimal kjøring i samspill med andre parter i næringslivet. Der syns jeg å se spiren til konflikt. Som det går tydelig frem av studiet til Askildsen så vil det være utslagsgivende for hvor langt yrkessjåførene kommer i arbeidet sitt med å tilnærme seg det optimale, at forholdet til arbeidsgiversiden i bedriftene fungerer i forhold til arbeidsdeling og ansvarsområde. I hvilken grad er eier og arbeidsgiver interessert i å jobbe på lag med arbeidstakeren, sjåføren? Her er det, som tidligere antydte, ikke annet enn å gjøre det best mulig ut av arbeidssituasjonene som oppstår og håpe, at arbeidsgiver er seg sitt ansvar bevisst i forhold til å legge til rette for sjåføren så han kan utføre jobben sin på mest mulig hensiktsmessig og optimal måte. Det er nemlig sånn, at rammebetingelsene har ikke forandret seg, det er ikke noe mer penger i bransjen for det om yrkessjåførutdanningen har kommet inn i litt mer faste rammer enn det var tidligere. Det kan faktisk bety, at det som var gode intensjoner om status og anseelse og dermed bedre rekruttering til yrket ikke trenger å gjøre situasjonen annerledes enn den var.

Imidlertid vil jeg si, etter å ha gått gjennom utdanningsplanen, at det ligger mye relevant stoff i de ulike moduler som i mye større grad og omfang, enn før, tar for seg forhold som ikke nødvendigvis knytter seg til det å kjøre, men å være en del av sjåføryrket. Jeg har trukket frem modulene 1 og 2 før og vil gjøre det igjen. Disse introduserer i sterk grad til å få en forståelse for at sjåføryrket er et yrke som alle andre hvor man tar ansvar på alle fronter, at man er en del av et samfunnsmaskineri som er i nøye inngrep med alt og alle for å avvikle transport på en optimal måte. Dernest kommer de spesielt yrkesrettete moduler som tar for seg kjøring og teknikk i yrket, det er naturligvis viktig også, men oppsettet på utdanningen viser med all tydelighet hva som er viktigst. Det er å ha den rette mentalitet. Myndighetene ønsker å sette fokus på etikk i yrket.

Til slutt kan man jo lure litt på hva betydning innførelsen av direktivet vil ha på rekruttering til sjåføryrket? Det er jo ingen tvil om, at kostnaden for adgangen til yrket har gått drastisk opp. Det er meget trolig at rekruttering gjennom trafikkskoler vil dale, omkostningene med å erverve både førerrett og yrkesrett har blitt så betydelige at det kan bli en konsekvens. På den andre side, hvis det vil koste for eksempel 120 000 kr for å få yrkessjåførkompetanse, så er det likevel en billig inngangsbillett til yrket, sett i forhold til andre utdannelser. Alternativet er rekruttering fra det offentlige skoleverk. Transport- og Yrkessjåførrelinjen i den videregående skole er et gratis alternativ, her utdannes alt for få til at det vil dekke opp etterspørselen og bare tiden vil vise om søkermassen til denne utdanning vil øke.

For å komme tilbake til problemstillingen; *Vil yrkessjåførutdanningen bidra til at sjåførene kjører mer optimalt?* Ja, helt sikkert, det er mye bra fokusering på relevant opplæring i utdanningsforløpet, men når sjåførene kommer ut i yrkeslivet, hvor lenge vil de da bevare gløden og entusiasmen?

Det blir en helt ny problemstilling!!

Litteraturliste;

Arbeidstilsynet. Arbeidsmiljø og integritet. (online).

<http://www.arbeidstilsynet.no/arbeidervernartikkel.html?tid=89670>

Askildsen Thorkel C. 2011. *Sjåførere i langtransport*, TØI, 2011.

Bt.no. 2008. Myke sjåførere gir stor miljøgevinst. (online).

<http://www.bt.no/nyheter/klima/Myke-sjfrer-gir-stor-miljogevinst-1883871.html>

Fegri Kai A. 2011. Etterutdanning- en investering. *Norsk Transport. Tidsskrift* nr. 11.

Glein Jarl O. og Lødemel Ståle. 2011. *Yrkesdidaktikk for instruktører og veiledere*. Oslo: NKI.

Handal og Lauvås. 2000. Praktisk yrkesteori. (online)

http://no.wikipedia.org/wiki/Praktisk_yrkesteori

Loeng Svein. 2012. Lysark i undervisning. HiNT. Læringsteori.

Logistikk og Ledelse, 2010. Kartlegging av kjørestil. (online). <http://www.logistikk-ledelse.no/2010/it/it0101.htm>

Lyngsnes Kitt og Rismark Marit. 1999. *Didaktisk arbeid*. Gyldendal.

Norsk Lastebileier Forbund, 2002. Reduser kostnadene ó forbedre miljøet. (online).

<http://www.lastebil.no/xp/pub/mx/filer/Rapport%20-%20juni%202002.pdf>

Statens Vegvesen, *Læreplan Fører kortklasse C og CE, 2004*.

Statens Vegvesen, *Læreplan yrkessjåførutdanning, 2008*.

Transportbedriftenes landsforening 2010. *Høring av yrkessjåfør forskriften*. (online)

<http://www.transport.no/getfile.php/Filer/H%F8ringer/H%C3%B8ring%20-%20Yrkessj%C3%A5f%C3%B8rforskriften.pdf>

Vegtrafikklovgivningen. 2010. Cappelen.

Vestforsk. 2010. *Vil heilt i front med co2-kutt*. (online).

<http://www.vestforsk.no/filearchive/sognavis-8-11.pdf>