

# **Taxibranschens syn på taxitrafikskursen**

## **PESTAX0**

Halmstad 2011  
15 hp

Yrkeslärarutbildningen

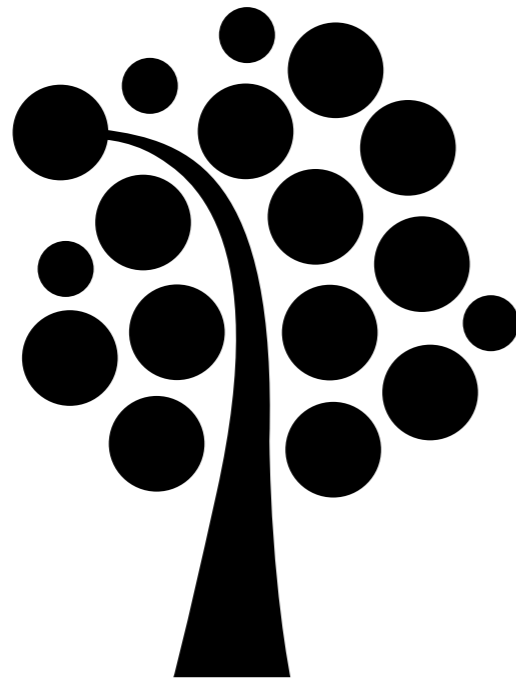
Handledare: Daniel Alvunger Linnéuniversitetet, Institution

Examinator: Anders Ingwald, Linnéuniversitetet, Institution för teknik

Examensarbete nr: TEK 122/2010

Henrik Gunnarsson

## Sammanfattning



Gymnasiereformen GY11 bar med sig en ny utbildning inom fordon och transportprogrammet, persontransporter och taxitrafik. Frågan var vilken inställning taxibranschen hade till utbildningen. Vad tyckte branschens representanter om styrdokumentet? Var innehållet relevant i förhållande till deras yrkeskunskap? Vilka likheter och skillnader framkom vid en jämförelse med skolverkets styrdokument? Och vad hade framkommit i andra studier inom samma område?

Syftet med detta examensarbete är att undersöka vilka likheter och skillnader som framkommer vid en jämförelse av taxibranschens åsikter om vilka kunskaper som krävs för att eleverna skall vara anställningsbara efter genomförd utbildning och innehållet i skolverkets styrdokument för taxitrafikkursen.

Resultatet av denna studie visar på att skolverkets styrdokument stämmer väl överens med taxibranschens åsikter om de kunskaper som krävs för att vara anställningsbar som taxiförare. Utbildningens innehåll ger eleverna möjlighet att utveckla den kompetens som krävs och kvalificerar eleverna till att kunna få och behålla en anställning.

Slutsatsen pekar på en samstämmighet mellan branschens kunskapskrav och skolverkets styrdokument. Det är tydligt att taxiförarens bemötande gentemot resenären är viktig, speciellt vid färdtjänstresor där resenären ofta har någon form av funktionsnedsättning. En del av dessa resenärer använder sig av rullstol för att förflytta sig och här finns oklarheter om hur en rullstol som är godkänd att användas av resenären under färd skall vara utmärkt. Min slutsats pekar på att det krävs ett förtydligande om vilka rullstolar som kan betecknas som godkända.

Henrik Gunnarsson

## Information:

**Organisation:**

Linnéuniversitetet  
Institutionen för teknik

**Författare:** Henrik gunnarsson**Dokumenttyp:** Examensarbete inom yrkesläroutbildningen**Handledare:** Daniel Alvunger**Examinator:** Anders Ingwald**Titel:** Taxibranschens syn på taxitrafikutbildningen PESTAX0**Nyckelord:** Gy11, PESTAX0, Taxitrafik; Skolverket, Styrdokument, Taxibranschen, Rullstol, Anställningsbarhet, Yrkeskunnande, Kompetens, Kvalifikation, Tyst kunskap**Utgivningsår:** 2011**Språk:** Svenska**Sidantal:** 48**Web:** <http://lnu.se>

## Abstract

Examensarbete inom yrkesläroutbildningen

Författare: Henrik Gunnarsson

Taxibranschens syn på taxitrafikutbildningen PESTAX0

Syftet med detta examensarbete har varit att undersöka taxitrafikkursens innehåll och jämföra dessa styrdokument med arbetsgivarnas krav på eleverna för att de skall kunna anses som anställningsbara efter fullgjord utbildning. Genom att jämföra de bägge identifiera likheter och skillnader. En slutsats som kan göras utefter denna undersökning är att trots en god samstämmighet mellan arbetsgivarnas krav på kunskaper och skolverkets styrdokument så behöver skolverket förtydliga hur rullstolsresenärer skall prioriteras i kurserna samt vilka krav som skall ställas på rullstolar och fastsättning av dessa. Denna slutsats kan dras efter intervjuer med taxiägare samt tidigare studier inom området.

**Nyckelord:** Gy11, PESTAX0, Taxitrafik; Skolverket, Styrdokument, Taxibranschen, Rullstol, Anställningsbarhet, Yrkeskunnande, Kompetens, Kvalifikation, Tyst kunskap

## Förord

I ett projekt på uppdrag av Hallandstrafiken genomförde jag 2010 en utbildning för färdtjänstförarna i Hallands län. För att förbereda utbildningen praktiserade jag med färdtjänstförare och besökte företag och organisationer som arbetar med hjälpmedel för funktionshindrade. Under utbildningen träffade jag flera engagerade färdtjänstförare med lång erfarenhet ifrån branschen.

Under samma tid läste jag till yrkeslärare på linneuniversitetet. Yrkeslärarutbildningen avslutas nu med ett examensarbete som sammanfaller med presentationen av en ny gymnasiereform GY11. I den nya gymnasiereformen ligger kursen taxitrafik (PESTAX0) vilken jag beslöt mig för att undersöka med hjälp av färdtjänstförarna som jag träffat under utbildningsdagarna.

Ett stort tack till min handledare Daniel Alvunger som stått ut med alla turer kring examensarbetet, tack riktas till respondenterna inom färdtjänsten, Autoadapt i Stenkullen, Hallandstrafiken och personalen på Halmstad taxi. Slutligen tackar jag mina döttrar som drabbats av detta arbete, ni har visat stort tålamod och förståelse. Nu blir det ny tid.

Henrik Gunnarsson

# Innehållsförteckning

## **1. Introduktion**

## **2. Bakgrund**

2.1 Gy 11 Styrdokument och trafikförfattningar

2.2 Tidigare studier

2.3 Centrala begrepp

2.3.1 Anställningsbarhet

2.3.2 Yrkeskunnande, kompetens och kvalifikation

2.3.3 Tyst kunskap

## **3. Syfte och frågeställningar**

3.1 Avgränsningar

## **4. Metod**

4.1 Undersökningsmetoder

4.2 Urval och material

4.3 Dokumentanalys

4.4 Genomförande av undersökningen

4.5 Etiska överväganden

4.6 Metodkritik

## **5. Resultat**

5.1 Taxibranschens krav på elevernas kunskaper

5.2 Styrdokumenten för taxitrafikskursen i GY11

5.3 Likheter och skillnader

## **6. Diskussion**

6.1 Likheter och skillnader

6.2 Styrdokumenten och respondenternas åsikter

6.3 Tidigare studier

6.4 Centrala begrepp

## **7. Slutsats**

## **8. Referenser**

## **9. Bilagor**

# 1. Introduktion

Hösten 2010 arbetade jag för Komlär i Halmstad. Komlär arrangerar utbildningar för företag myndigheter och organisationer. Organisatoriskt ligger Komlär under utbildnings och arbetsmarknadsnämnden. Samma organisation som vuxenutbildningen och gymnasieskolorna i Halmstad. Sommaren 2010 fick vi en förfrågan ifrån Hallandstrafiken om att ta fram och bedriva en utbildning för ca femhundra färdtjänstförare i länet. Färdtjänsten regleras genom lag (Lag om färdtjänst 1997:736 [www.notisum.se](http://www.notisum.se)) och gäller särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder Enligt samma lag 4§ får kommunen efter överenskommelse med landstinget överlåta färdtjänsten till den lokala trafikmyndigheten i länet. Den lokala trafikmyndigheten i Halland är Hallandstrafiken. Hallandstrafiken ansvarar även för buss och tågtrafiken i länet ([www.hallandstrafiken.se](http://www.hallandstrafiken.se))

Förutsättningarna för utbildningens innehåll var att under en utbildningsdag få med följande delar. Bemötande och kommunikation, olika funktionsnedsättningar, lagstiftning och ansvar samt utrustning och säkerhet, praktiska moment innehållande fastsättning av rullstol och bår i en färdtjänstbuss.

För att förbereda utbildningen besökte vi företag och verksamheter som specialiserat sig på hjälpmedel för funktionshindrade (t.ex. rullstolar och vridplattor), specialanpassning av fordon för personer med funktionsnedsättningar. En annan viktig del var att få information om de lagar och branschkrav som ställs på den kringutrustning som används av färdtjänsten inom de samhällsbetalda resorna. Exempel på sådan kringutrustning är rullstolar och förankring av dessa samt bakgavelliftar och de lagkrav som ställs gällande utförande, lyftkapacitet, handhavande. För att få ökad förståelse för färdtjänstförarnas arbete praktiserade vi även under arbetet med färdtjänstförarna inom Halmstad taxi. Genom att vara på plats och observera hur erfarna färdtjänstchaufförer utför sitt arbete i kombination med den erfarenhetsbaserade kunskap som uppdragsutbildningen för Hallandstrafiken genererat så växte en tydlig bild med både bredd och djup fram. Under arbetet med att ta fram material till utbildningen för färdtjänstförarna väcktes en rad funderingar hos mig, i synnerhet med tanke på reformeringen av gymnasieskolan 2011 (Gy2011). En av kurserna inom det nya fordons- och transportprogrammet Personbilstrafik och taxitransporter (PESTAX0). Kursen utgör en central del i yrkesprogrammet.

I den nya gymnasieskolan som inleds under höstterminen 2011 anges anställningsbarhet som centralt för samtliga yrkesprogram. Eleverna skall efter fullgjord utbildning vara anställningsbara. Detta ställer inte enbart krav på gymnasieskolornas yrkesprogram och yrkeslärarna utan det skapar också en mängd förväntningar bland arbetsgivare i aktuella branscher. Hur kommer exempelvis branschrepresentanter i form av arbetsgivare ställa sig till att eleverna anges som anställningsbara av gymnasieskolan? Hur kommer de att resonera kring de nya programmets innehåll och organisation? Vad förväntar de sig att nyexaminerade elever ska kunna när de lämnar gymnasieskolan? Ovan nämnda frågor utgör utgångspunkt för min studie där jag kommer att beskriva och analysera vad arbetsgivare inom taxibranschen (Skolverket benämner dessa arbetsgivare avnämare) uppfattar som grundläggande för anställningsbarhet samt jämföra hur deras uppfattningar förhåller sig till de mål som anges i taxikursen.

## 2. Bakgrund

Bakgrunden är indelad i tre huvudsakliga delar. Den första delen beskriver fordon och transportprogrammet med fokus på skolverkets styrdokument om hur taxikursen i Gy 11 skall se ut. Här refereras även delar ur yrkestrafiklagstiftningen som är väsentliga för taxikursen. Den andra delen tar upp tidigare studier inom området taxitrafik. Den tredje och sista delen behandlar begreppen anställningsbarhet, tyst kunskap, yrkeskunnande, kompetens och kvalifikation.

### 2.1 Styrdokument/Yrkestrafiklagstiftning

Ämnet persontransporter behandlar yrkesmässiga vägtransporter med fordon som används för persontransporter. En översikt av Fordon och transportprogrammet i sin helhet beskrivs i bilaga 3 ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)). Undervisningen i ämnet persontransporter syftar till att eleverna utvecklar förmåga att utföra yrkesmässiga persontransporter med tonvikt på passagerarsäkerhet. Den ska ge eleverna förmåga att utveckla förmåga att framföra fordon för persontransporter. Undervisningen ska leda till att eleverna utvecklar kunskaper som motsvarar de specifika kraven på yrkeskompetens i överenskommelser om yrkesmässiga vägtransporter. Eleverna ska ges möjlighet att utveckla förmåga att ge service och bemöta kunder samt att ta hand om passagerare med särskilda behov. Undervisningen ska ge eleverna möjlighet att utveckla kunskaper om förutsättningar för yrkesmässigpersontrafik, olika transportverksamheters villkor samt om ergonomi och arbetsmiljö ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)).

Följande kurser ingår i ämnet persontransporter.

Persontrafik 1a ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)).

Persontrafik 1b ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)).

Persontrafik specialisering ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)).

Taxitrafik ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)).

## Ämnets syfte

Undervisningen i ämnet persontransporter syftar till att ge eleverna förutsättningar att utveckla följande:

1. Kunskaper om administrativa rutiner för biljettsystem och turlistor samt om dokumentation och rutiner för internationella transporter.
2. Kunskaper om yrkesmässiga persontransporter och deras förutsättningar.
3. Kunskaper om busskonstruktionens funktion och användningsområden samt om bussförarens arbetssituation och risker i arbetet.
4. Förmåga att köra och manövrera fordon för persontransporter i skiftande trafikmiljöer.
5. Förmåga att planera och genomföra persontransporter på ett säkert, miljömässigt och kvalitetsmässigt sätt enligt lagar och andra bestämmelser som reglerar verksamheten.
6. Förmåga att hantera fordon för persontransporter och fordonens utrustning samt att utföra service och underhåll på bussar.
7. Förmåga att planera körtider och färdvägar mot resmål samt att beräkna lastvikter.
8. Förmåga att hantera situationer vid olyckstillbud och sjukdomstillstånd hos passagerare.
9. Förmåga att ge service och bemöta kunder utifrån resenärens behov.
10. Förmåga att samarbeta med andra och att kommunicera med kunder och medarbetare

(www.skolverket.se)

## Taxitrafik

Kursen taxitrafik omfattar punkterna 1-2 och 8-9 under rubriken ämnets syfte. Taxitrafikkursen bygger på persontrafik 1a, persontrafik 1b och läses inte fristående. Undervisningen i kursen ska behandla följande centrala innehåll:

- . Trafikledningssystem som är specifika för taxilogistik och taxametersystem.
- . Lagar och andra bestämmelser som reglerar taxiverksamheten, till exempel branschetiska regler, prisinformation och vilotidsförordningar.
- . Fordonstillbehör och tilläggsutrustning i fordon, till exempel ramper, lyftar, bårar, alkolås, skyddskameror och fästansordningar för bagage och rullstolar.
- . Ergonomi, hälsa och miljö.
- . Agerande vid olycka och nödsituationer
- . Bemötande och värdskap med särskild tonvikt på sjukresenärer och resande inom särskild kollektivtrafik samt de särskilda krav dessa grupper ställer på förare och fordon

(www.skolverket.se)

## Yrkestrafiklagstiftning

Yrkestrafiklagstiftningen (YTL). Lagen gäller yrkesmässig trafik och innehåller regler för de fordon och förare som mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods. Trafiktillstånd och taxiförarlegitimation samt tillståndsprövning av dessa (Trafikförordningar 2010 s545-553). Enligt 3§ i YTL så har det i samband med taxitrafikkursen i GY11 tillkommit ett undantag för elever som har genomgått denna utbildning. Undantaget innebär att det blir möjligt för elever att efter genomförd utbildning söka taxilegitimation hos länsstyrelsen redan ifrån 18 års ålder. I andra fall är det som tidigare 21 år som är lägsta ålder för att inneha taxilegitimation (Trafikförordningar 2010 s 549-550). Transportstyrelsens text om taxiförarlegitimation ligger i sin helhet i bilaga 1 (www.yrkestrafiken.se).

## 2.2 Tidigare studier

Transportstyrelsen har på uppdrag av regeringen i uppgift att säkerställa färdtjänsten i landet gällande kvalitet och säkerhet. För att kunna ställa upp riktlinjer för hur färdtjänsten skall bedrivas har transportstyrelsen beställt en omfattande undersökning av Scandinfo marketing research. Arbetet skall ligga till grund för formuleringar av vad som är kvalitet inom färdtjänsten.

Enligt Scandinfo marketing researchs undersökning skapas bilden av bra kvalitet genom de bemötande resenärerna får i samband med beställningen och under färden med färdtjänsten. Det vill säga kontakten med beställningscentralen och förarna. De mest centrala aspekterna för att säkerställa kvalitet är förutom bemötande att kunden blir hämtad i rätt tid. Enligt Scandinfos undersökning så har förarna inte fått någon formell utbildning när de börjar köra för färdtjänsten. Detta sköts istället via en intern policy och informationsöverföring om bemötande utifrån resenärens behov. Förarna som intervjuats upplever inte själva att de saknar en formell utbildning för att kunna utföra sitt arbete men de lyfter följande frågor som de önskar mer information om.

- Generell information om olika funktionshinder och sjukdomstillstånd.
- Utbildning i bemötande av aggressiva resenärer och handlingsplaner att följa vid kritiska situationer
- Mer repetition av första hjälpen-utbildning.
- Utbildning om säkra transporter, hur man spänner fast rullstolar för att säkra rullstolsbundna resenärer.

## Kvalitet ur ett förarperspektiv

Förarna menar att kvalitet kan uttryckas på följande sätt.

- Resenären skall bli vänligt mottagen redan vid beställning och skall känna sig trygg vid första kontakten med kundtjänsten.
- Föraren ger ett vänligt bemötande dvs. resenären blir trevligt och bra bemött. Resenären får möjlighet att uträtta sitt ärende eller besök utan att känna att denne är till besvär. Man tar sig tid att prata med dem under resan och skapa en trevlig stämning och man blir en social bit i deras vardag. Man kan prata och lyssna och få igång ett trevligt samtal. Föraren läser av signaler om resenären vill prata eller ej.

- Resenären får hjälp med det han/hon behöver t.ex. komma i och ur bil, bärhjälp, hjälp att låsa dörren. Det finns tid att möta resenären vid dörren och hjälpa dem med det de behöver. Man skall stanna nära hämtning och avlämning så att de slipper gå för långt.

- Resenären får åka dit den vill när den vill. Att man transporterar resenären dit den vill vid en tidpunkt som passar resenären.

- Resenären skall känna sig trygg med förarens körsätt. Föraren skall köra bilen på ett trafiksäkert sätt så att resenären kommer fram säkert och känner sig trygg under resan. Det innebär att föraren skall ha tid att köra lugnt och säkert. Ta det lugnt vid inbromsningar och dylikt så att resan blir behaglig för resenären.

- Resenären skall ha råd att åka, det är viktigt med en låg avgift.

- Fordonet är anpassat utifrån resenärens behov, att man skickar rätt typ av fordon till rätt resenär.

- Telefonisten känner till resenären och dennes behov och har lokalkännedom. Det underlättar planering av körningar och möjlighet att uppskatta tidsåtgång. Vidare kan de föra information vidare om resenärens behov av hjälp eller typ av bil.

- Föraren känner igen resenären och vice versa. Igenkänning av chauffören är inte ett måste men känslan av att samma personer, återkommer skapar trygghet (Scandinfo Marketing Research).

## 2.3 Centrala begrepp

Här beskrivs de centrala begreppen i undersökningen, anställningsbarhet, yrkeskunnande, kompetens, kvalifikation och tyst kunskap. Samtliga begrepp behandlar kunskap eller olika sätt att mäta kunskapsnivåer.

### 2.3.1 Anställningsbarhet

Anställningsbarhet har inom arbetsmarknad och utbildningssystem blivit ett centralt begrepp. Inte minst genom den så kallade Bologna processen. Bologna processen kallas den europeiska process som syftar till att harmonisera de högre utbildningssystemen i Europa och genom detta göra den europeiska medborgaren mer anställningsbar (Fejes, Berglund 2009 s11) Den europeiska medborgaren som formas genom denna text är en person som är ständigt lärande, ansvarsfull, flexibel och anpassningsbar (Fejes, Berglund 2009 s13). Vid planläggning av utbildningar på gymnasial och eftergymnasial nivå förs diskussioner om och huruvida de leder fram till anställningsbarhet för eleverna efter fullgjord utbildning. Propositionen Yrkeshögskolan (prop. 2008/09:68) föreslår en lag om yrkeshögskolan som syftar till att säkerställa att eftergymnasiala yrkesutbildningar som svarar mot arbetslivets behov kommer till stånd (www.regeringen.se)

På ett seminarium i Varberg våren 2011 behandlades gymnasiereformen GY11. Kurt JL Nilsson utbildningsråd på skolverket tog här upp anställningsbarhet som centralt inom Fordon och transportutbildningen. Efter avslutad gymnasieutbildning skall eleven ha tillräckliga kunskaper och rätt kunskaper för att kunna få och behålla en anställning.

När anställningsbarhet diskuteras så måste även begreppet kompetens beröras. Kompetens är en individs potentiella förmåga att agera och handla på ett vedertaget sätt i en viss situation. Denna förmåga eller kompetens anses bero på psykomotoriska, kognitiva, affektiva, personlighets och sociala faktorer (Fejes, Berglund 2009 s90). Dimensionering eller tillgång och efterfrågan är avgörande när det gäller anställningsbarhet. Idag styrs utbildningarnas dimensionering av elevernas önskemål framför branschens behov vilket resulterar i trendmässiga svängningar (Fejes, Berglund 2009 s100).

### 2.3.2 Yrkeskunnande, kompetens och kvalifikation

De tre begreppen yrkeskunnande, kompetens och kvalifikation kan sägas utgöra besläktade medlemmar ur samma begreppsfamilj men de har alla en specifik innebörd (Ellström 1992 s19-20). Ellström urskiljar fem olika sätt att definiera yrkeskunnande och jag har valt att citera dessa definitioner:

*”Yrkeskunnande som formell kompetens, det vill säga den kompetens som förvärvats genom formell utbildning, och som kan dokumenteras med betyg, intyg, diplom eller dylikt”.*

*”Yrkeskunnande som reell kompetens, det vill säga den faktiska kompetens, som en individ besitter, och som följaktligen individen potentiellt kan utnyttja för att lösa en uppgift eller utföra ett arbete”.*

*”Yrkeskunnande som utnyttjad kompetens, det vill säga den kompetens som individen besitter och som faktiskt kommer till faktisk användning i arbetet”.*

*”Yrkeskunnande som den kompetens som, i någon mening, reellt krävs för att utföra arbetet på ett framgångsrikt sätt”.*

*”Yrkeskunnande som den kompetens som formellt eller informellt föreskrivs och efterfrågas för ett visst arbete” (Ellström 1992 s 38).*

Kompetens som definition utgår en viss arbetsuppgift och den förmåga som den som utför arbetet har att lösa uppgiften på ett tillfredställande sätt. Att tala om en individs generella kompetens är svårt istället måste kompetensen mätas i relation till en viss situation eller arbetsuppgift. Detta innebär att det endast är möjligt att avgöra kompetens genom empiriska studier av vilka förmågor som uppgiften kräver av den individ som skall lösa den (Ellström 1992 s 20-22).

Kvalifikation är på samma sätt som kompetens ett relationsbegrepp. Kvalifikationsbegreppet har karaktären av en begreppslig brygga mellan arbetets utformning och individens psykologiska förutsättningar

Kompetens utgår ifrån individen och dennes potentiella förmåga att utföra ett visst arbete, medan kvalifikation utgår ifrån själva arbetet och de krav detta ställer på individens kompetens (Ellström 1992 s29-30).

### 2.3.3 Tyst kunskap

Vad är tyst kunskap? Vilken roll spelar den i yrkeslivet? Tyst kunskap är ingenting mystiskt, den är ofta en välbekant del av vår vardagserfarenhet. Filosoferna har utvecklat två innebörder av tyst kunskap vilka inte skall sammanblandas. Den första innebörden syftar på det som går att uttrycka i ord men som ändå aldrig uttalas, medan den andra syftar på erfarenheter som är möjliga att känna till genom självreflektion, men som är omöjliga att exakt artikulera. Filosofen Allan Janik nämner exempelvis ickevisuella sinnesförmåelser såsom doften av jordgubbar eller smaken av marsipan. Dessa kan inte beskrivas tillräckligt exakt för att kunna databehandlas (Janik 1991 106-107 o. 125). Den tysta kunskapen kan finnas inom ett brett spektrum av företeelser med endast det gemensamma drag att de måste läras genom handling snarare än genom studier (Janik 1991 s139). Detta stämmer överens med den tysta kunskapens filosofiska mening som handlar om att kunna göra någonting snarare än att veta något. I detta sammanhang talar man om färdighetskunskap eller praktisk kunskap (Ellström 1992 s20). Gustaf Östberg beskriver i Bo Göranzons bok, Den inre bilden (s102) hur yrkesmän gick vid perrongen och slog på tågens järnvägshjul för att lyssna efter sprickor. Endast den erfarna yrkesmannen kunde avgöra och höra skillnad i klangen på ett bra hjul och ett hjul med början till en spricka. Det handlar om kunskaper genom erfarenhet: *”Det är erfarenhetens stödjande kring vetande som hjälper oss att förstå, vilka högre former man kan förutse på en viss nivå”* (Östberg s104).

Denna erfarenhetsbaserade kunskap går även att applicera inom skiftande trafiksituationer där erfarenheten och vetskapen om olika möjliga händelsealternativ gör det möjligt för den erfarna chauffören att ligga steget för och välja rätt handlingsalternativ för just den situationen. Exempelvis, en chaufför kör på en landsväg och närmar sig en långsamtgående bil och bestämmer sig för att påbörja en omkörning. Samtidigt svänger den framförvarande bilen in på en avtagsväg till vänster vilket resulterar i att chauffören kör in i sidan på den vänstersvängande bilen. Den erfarna chauffören ser och förstår genom tidigare erfarenheter att bilisten i bilen framför kör långsamt av en anledning som till exempel att bilisten letar efter rätt avtagsväg och kan mycket väl glömma att ge tecken för vänstersväng. Den erfarna chauffören ser inte sambandet och har svårt att se olika handlingsalternativ då erfarenhetsbaserade kunskaper är svåra att läsa sig till utan snarare förvärvas genom praktiska erfarenheter.

## 3. Syfte och frågeställningar

Syftet med detta arbete är att beskriva och analysera vad arbetsgivarna inom taxibranschen uppfattar som grundläggande för anställningsbarhet samt jämföra hur deras uppfattningar förhåller sig till de mål som skolverket anger för taxikursen i den nya gymnasieskolan GY11.

Frågorna som undersökningen ämnar besvara är följande:

1. Vilka krav ställer arbetsgivarna (avnämare) på eleverna efter fullgjord utbildning för att de ska kunna anses som anställningsbara?
2. Vilka krav framkommer i skolans styrdokument, hur ser kursplanen ut för taxikursen i Gy11?
3. Hur förhåller sig arbetsgivarna (avnämarnas) krav till de krav som ställs i kursplanen? Vilka likheter/skillnader framkommer?

### 3.1 Avgränsningar

Fordons- och transportprogrammet innehåller ett flertal kurser, men i detta arbete utgår undersökningen i första hand från taxikursen (PESTAX0). Fordon och transportprogrammet presenteras endast översiktligt (bilaga 3). För att kunna ge en tydligare samlad bild av programmet i sin helhet. Taxikursen är extra intressant att undersöka då den är en ny inriktning i fordon och transportprogrammet, vilket betyder att det har ännu inte utexaminerats några elever härifrån och deras förväntade anställningsbarhet har därför inte prövats ännu. Intervjuerna kommer att ha sin inriktning mot taxibranschen där respondenterna har lång erfarenhet samt personalansvar. Resenärer som använder taxibranschens tjänster kommer inte att finnas med som respondenter, även om det givetvis vore en intressant undersökning att se hur denna avnämargrupp resonerar kring färdtjänstföräres yrkeskunskap.

## 4. Metod

I metodkapitlet redovisas de metoder som använts i denna undersökning samt grunderna för urval av empiriskt textmaterial och respondenter. Vidare klargörs planering och genomförande av undersökningsmetoderna. I detta kapitel presenteras även de forskningsetiska krav och principer som arbetet har tagit hänsyn till. Kapitlet avslutas med en metodkritik där för och nackdelar av undersökningsmetod diskuteras.

### 4.1 Undersökningsmetoder

För att besvara syfte och frågeställningar för denna undersökning har två olika undersökningsmetoder använts: intervjustudier och dokumentanalys. Studien har genomförts kvalitativt genom att fyra taxiåkare har intervjuats. Den kvalitativa inriktningen utgår ifrån människors erfarenheter och deras perspektiv på den verklighet som undersöks. Fokus ligger på verkligheten som social konstruktion (Carlström och Carlström Hagman 2006 s137). En kvalitativ ansats ger ingen statistiskt säkerställd information utan används för att nå en djupare förståelse för målgruppens erfarenheter, beteende och åsikter. För att kunna ställa följdfrågor och ha öppna svarsalternativ har semistrukturerade intervjuer använts. Semistrukturerade intervjuer kan sägas vara ett mellanting mellan strukturerade och ostrukturerade intervjuer vilket ger intervjuaren frihet att ställa följdfrågor efter situation (Carlström och Carlström Hagman 2006 s188-189). Efter transkribering av intervjuerna har de bearbetats utefter intervjuguidens frågeformulering. Den andra undersökningsmetoden är en dokumentanalys av skolverkets kursplaner. Frågor jag ställer i denna analys är: Hur ser styrdokumentet ut? Vilka förmågor och kunskaper skall eleverna få möjlighet att utveckla? Hur stämmer dessa kunskaper och förmågor överens med de svar som respondenterna inom taxibranschen ger under intervjuerna?

### 4.2 Urval och material

För att få så mycket relevanta svar som möjligt så valdes respondenter som har en lång och bred erfarenhet ifrån taxibranschen. Respondenterna är eller har varit taxiägare med anställd personal vilket ger ytterligare ett perspektiv gällande anställningsbarhet. Genom Uppdragsutbildningen för Hallandstrafiken har jag ett kontaktnät av taxiförare och kunde därifrån välja ett antal respondenter med den efterfrågade erfarenheten. Respondenterna kommer ifrån olika delar av Hallands län och är alla anslutna till olika taxiföretag vilket motverkar likriktning på grund av företagskultur.

### 4.3 Dokumentanalys

Dokumentanalysen inriktade sig på persontransporter som är en ny utbildning i GY11 och mer specifikt den taxikurs som ligger här vilken skolverket benämner (PESTAX0). Dokumentanalysen inriktar sig på ämnets syfte och kursens centrala innehåll. För att en röd tråd skall kunna följas så har frågeformuläret som används under intervjuerna hämtats och tematiseras utifrån skolverkets kursplaner.

#### 4.4 Genomförande av undersökningen

Resultatet för denna undersökning bygger på fyra intervjuer som genomförts med taxiförare. Respondenterna som har valts utifrån sin tidigare erfarenhet ifrån taxibranschen har först kontaktats via telefon. Vid denna första kontakt har de blivit informerade om taxikursen i GY11. Syftet med undersökningen och att undersökningen är en del av examensarbetet som jag gör i samband med min lärarutbildning på Linneuniversitetet. När en tid som passade respondenterna hade bestämts genomfördes de på skolans kontor efter ordinarie arbetstid för att undvika yttre störande moment. Vid själva intervjutillfället spelades samtalen in och därefter transkriberades inspelningarna i direkt samband med den gjorda intervjun för att få en så rättvisande bild som möjligt med samtalen i färskt minne (Intervjuguide bilaga 2). Transkriberingen har sammanställts och tematiserats utifrån skolverkets kurplaner och de kunskapsmål som beskrivs här.

#### 4.5 Etiska överväganden

I Varje uppsats, undersökning eller forskningsrapport bör det finnas en diskussion kring de etiska principerna och hur man har tagit hänsyn till dem i den aktuella studien.

De intervjuade kontaktades först via telefon där det gavs en beskrivning av undersökningsområdet och syfte. Att deltagande är frivilligt och att medverkan kommer att behandlas konfidentiellt. Vid själva intervjutillfället gavs en mer utförlig beskrivning av de fyra större forskningsetiska principerna.

1. Informationskravet – Här informeras respondenten om att deltagande är frivilligt, vilket syftet är med undersökningen och vilka frågor som kommer att ställas (Carlström och Carlström Hagman 2006, s 173).
2. Samtyckeskravet – Vilket betyder att de inte kommer att utsättas för några påtryckningar och de har möjlighet att avbryta intervjun utan negativa konsekvenser.
3. Konfidentialitetskravet – Att den intervjuade kommer att vara anonym och att alla uppgifter kommer att behandlas konfidentiellt (Carlström och Carlström Hagman 2006, s. 173).
4. Nyttjandekravet – Uppgifter som kommer fram om enskilda personer skall endast användas för undersökningen (Carlström och Carlström Hagman 2006, s. 173).

#### 4.6 Metodkritik

Arbetets omfattning med ett visst antal intervjuade respondenter från branschen gör att det inte kan bli heltäckande då ett större antal respondenter inte ryms inom denna undersöknings ramar. Om samma undersökning hade genomförts i en annan del av landet eller i en storstad så är det möjligt att svaren hade blivit något annorlunda. Regionala skillnader beroende på hur yrkeskulturen ser ut går säkert att finna, samtidigt så ställer regeringen och sociallagstiftningen upp ramar om hur färdtjänsten skall bedrivas så ramarna är ändå lika. Valet av semistrukturerade intervjuer kräver att intervjuaren är väl inläst på ämnesområdet. Ju mer intervjuaren kan om ämnesområdet, desto bättre går det att genomföra intervjuerna (Carlström och Carlström Hagman 2006 s189). Det finns alltid en risk att kunskaperna inte är fullständiga då jag inte själv har arbetat inom ämnesområdet, men samtidigt har en bred kunskap byggts upp genom att jag har arbetat med färdtjänst förarna själva under olika utbildningsmoment. En möjlig felkälla ligger i hur tolkningen av skolverkets styrdokument görs. Det finns en risk för att tidigare erfarenheter ifrån branschen färgar analysen av styrdokumentet. Dessa tidigare erfarenheter riskerar att påverka objektiviteten genom att bedömningen görs utifrån en befintlig kunskap. Men genom att vara medveten om problematiken och inta ett öppet förhållningsätt för nya upptäckter och betydelser så behöver denna tidigare erfarenhet inte bara vara negativ för undersökningen i sin helhet.

## 5. Resultat

Resultatkapitlet är uppdelat i tre delar. I den första delen redovisas resultaten från de intervjuer som gjorts med representanter ifrån taxibranschen. Vilka krav och önskemål om elevernas kunskaper som de intervjuade har. I den andra delen presenteras en analys av styrdokumentet för taxikursen och de krav som skolverket ställer på elevernas kunskaper. I den avslutande tredje delen jämförs resultaten av del ett och två, jämförelsen syftar till att visa på likheter och skillnader mellan branschens kunskapskrav och skolverkets kunskapskrav.

### 5.1 Taxibranschens krav på elevernas kunskaper

Vilka kunskaper och egenskaper anser de intervjuade taxiförarna att eleverna bör ha med sig efter avslutad utbildning för att vara anställningsbara i taxibranschen? Frågeställningarna utgår ifrån taxitrafikkursens syfte och centrala innehåll.

#### 5.1.1 Praktiska kunskaper gällande körteknik och fordonskonstruktion

Vad säger respondenterna om vilka praktiska kunskaper som eleverna bör ha med sig efter utbildningen? Samtliga respondenter betonar vikten av en mjuk följsam körstil, två av respondenterna tar upp färdtjänstresor med resenärer som använder rullstol som exempel *”Det är bara till att spänna fast chauffören i en rullstol och låta honom åka där bak så får han själv känna hur det är”*.

Begreppet eco-driving eller sparsam körning tas upp av två respondenter som ett sätt att köra mjukt. *”En taxichaufför skall köra mjukt och fint så att kunden åker bekvämt. Denna typ av körning stämmer bra överens med det vi kallar eco-driving”*. Sparsam körning bygger på framförhållning och avståndshållning till trafiken framför. Genom att accelerera med rätt gaspådrag inom vridmomentkurvan och släppa gasen i tid och rulla mycket sparas bränsle. En sådan körstil gör att körningen blir jämn utan kraftiga inbromsningar eller accelerationer. En av respondenterna framhåller att dagens bilar är så pass avancerade att man inte kan begära någon större mekanikerkunskap. En annan tycker att man skall utgå ifrån instruktionsboken och kunna utföra enklare kontroller enligt denna. En tredje menar att *”fordonet skall vara helt rent och trafiksäkert”* och att chauffören skall lämna över bilen i samma skick som han själv skulle vilja hämta den.

#### 5.1.2 Kunskaper gällande kvalitet, miljö och lagar

Vad är kvalitet enligt respondenterna? Hur arbetar en taxiförare miljövänligt och vilket förhållningsätt har de till lagar och regler som berör miljön? Kvalitet definieras av respondenterna med helt och rent. Både föraren och bilen skall vara hela och rena, även körstil och uppträdande kan vara kvalitet. Att chauffören hittar och kör fordonet på ett kvalitetsmässigt sätt tycker samtliga respondenter är viktigt.

Miljön är ett omdiskuterat ämne idag och miljö och kvalitet hänger ihop anser respondenterna. Sparsam körning beskrivs som ett sätt att tänka på miljön, ett annat är att inte låta bilen gå på tomgång i onödan. En av respondenterna uttrycker att *”bilarna bör ha parkeringsvärmare så att*

kunden slipper sätta sig i en kall bil. Även när det gäller tvätt och avfettning så skall man tänka på att tvätta bilen på en plats där tvättvatten och avfettning tas om hand på ett miljöriktigt sätt". Respondenterna är överens om att lagar är viktiga att följa. Exempel på sådana lagar är arbetstidslagen men även att hålla rätt hastighet och att följa övriga trafikregler är viktigt. En av respondenterna säger "jag tycker att en taxichaufför skall föregå med gott exempel och köra enligt lagar och bestämmelser".

### 5.1.3 Kringutrustning

Vad innebär kringutrustning? Rullstolar svarar samtliga respondenter, att kunna hantera rullstolar och spänna fast dem på ett riktigt och trafiksäkert sätt. Kännedom om olika typer av rullstolar. Vilka rullstolar är godkända för resenären att åka i under färd är viktigt enligt respondenter? En annan aspekt som framkommer är att kunna använda spännband. Gåstolar och rullatorer är annan kringutrustning som chaufförerna i färdtjänsten kommer i kontakt med. Flera av respondenterna säger att vissa rullstolar inte är godkända för kunden att åka i under färd: "En enklare transportrullstol av typen som används på sjukhusen är inte tillåten för kunden att åka i. det går inte att spänna fast en sådan rullstol på ett säkert sätt i färdtjänstbussen. Då måste kunden flytta sig ifrån rullstolen till ett ordinarie säte i bussen".

En annan respondent menar att "tekniken går så fort fram idag att det är en fördel om företagen intern utbildar på det fordon som föraren skall köra med". Taxameter och GPS är kringutrustning som eleven skall känna till enligt respondenterna.

### 5.1.4 Service och bemötande samt kommunikation och samarbetsförmåga

Vad är god service och vad innebär ett gott bemötande enligt respondenterna och hur ser de på kommunikation och samarbetsförmåga?

En av respondenterna sammanfattar de sociala egenskaper som en taxichaufför behöver med vad han kallar för de tre p:na: "Du skall vara präst, psykolog och polis". Samtliga menar att det är viktigt att möta kunden där kunden är, alltså se kunden som en individ och utgå ifrån det när du bemöter kunden. Öppna dörrar tycker alla är viktigt och när chauffören gör detta så får han också möjlighet att känna av kunden. "När jag går ut och öppnar dörren för kunden så ser jag hur kunden mår eller om kunden har ett funktionshinder och kan agera utifrån det". Genom att känna av kunden så vet chauffören om han skall prata eller vara tyst men en grundläggande egenskap är att vara en god lyssnare, menar respondenterna. En av respondenterna belyser att det är stor skillnad i bemötandet beroende om det handlar om att köra samhällsbetalda resor på dagtid eller helgkörningar på natten. En annan menar att när det kommer till samarbetsförmåga så gäller att "du skall bemöta andra så som du själv vill bli bemött". Två av respondenterna menar att när eleverna gör sin praktik så får de även möjlighet att träna på sin samarbetsförmåga under verkliga förhållanden.

### 5.1.5 Sjukresenärer och hantering av olyckor

Vilka kunskaper om olika sjukdomar bör, skall taxiföraren ha och hur väl förberedd skall föraren vara om denne kommer fram till en olycksplats? Samtliga respondenter tar upp de märken och symboler som beskriver olika sjukdomstillstånd. Information om dessa märken ges på

taxilegitimationsutbildningen. En respondent menar att det är en självklarhet med en utbildning i första hjälpen. "Första hjälpen tycker jag är en självklarhet". HLR, hjärta och lungräddning är fler utbildningar som en taxiförare bör ha med sig. En av respondenterna upplyser om att förarna brukar få information om vilken funktionsnedsättning resenärerna i färdtjänsten har. "Det brukar stå på noderna när vi hämtar. Om resenären har lämnat sitt medgivande om att det är ok, så står det med och det är till hjälp". Även hur du flyttar en rörelsehindrad ifrån en rullstol till bilen skall ingå i utbildningen anser en respondent "Det kan vara svårt då resenären kan ha ont eller vara överviktig, det krävs teknik för att klara sådana förflyttningar. Även om det är stressigt så skall du hjälpa dessa kunder på rätt sätt.

## 5.2 Styrdokumentet för taxikursen i GY11

Analysen av skolverkets styrdokument utgår ifrån taxitrafikskursens syfte och centrala innehåll. För ökad tydlighet är frågeställningarna i respondenternas intervjuguide hämtade ifrån kunskapsmålen som följer nedan.

### 5.2.1 Kunskaper om fordon och körteknik

Enligt punkt sex under rubrikens ämnets syfte så skall undervisningen ge eleverna "Förutsättningar att utveckla förmåga att hantera fordon för persontransporter och fordonens utrustning samt att utföra service och underhåll på bussar" (www.skolverket.se). Service och underhåll i detta sammanhang innebär inte mekanikerkunskap utan kunskap att kunna hålla fordonet i ett driftsäkert och trafiksäkert skick. Detta är det samma som att kunna utföra en komplett säkerhetskontroll på fordon och utrustning. "Körning och manövrering av vald buss inom specialiseringen, i skiftande trafikmiljöer och med ett avancerat, rationellt och trafiksäkert körsätt. Funktionstillsyn och säkerhetskontroll av fordon och utrustning" (www.skolverket.se). Avancerat, rationellt och trafiksäkert körsätt innebär att eleven skall kunna framföra fordonet säkert under skiftande förhållande på ett effektivt och miljömässigt riktigt sätt. "Körteknik och handhavande av fordonets utrustning före och under färd" (www.skolverket.se). I persontrafik 1a som taxikursen bygger på skall undervisningen behandla. "Avancerad körteknik, mjukhet vid inbromsningar och stopp, betryggande säkerhetsavstånd till övrig trafik samt manövrering vid hållplatser för av och påstigning" (www.skolverket.se).

### 5.2.2 Kunskaper gällande miljö kvalitet och lagar

Kursen skall behandla, "Lagar och andra bestämmelser som reglerar taxiverksamhet, till exempel branschetiska regler, prisinformation och vilotidsförordningar" (www.skolverket.se). Förordning om vilotider (SFS 1994:1297). Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik (SFS 1997:734). Yrkestrafiklagstiftningen (SFS 1998:490). Yrkestrafikförordningen (SFS 1998:779). Ovan nämnda lagar reglerar taxiverksamhet och står att läsa i (trafikförfattningar 2010). Det finns inget krav att kunna lagstiftningen i sin helhet men lärarna bör ha denna kunskap för att bedriva en utbildning med hög kvalitet. Under rubriken ämnets syfte står att eleven skall utveckla förmåga att. "Förmåga att planera och genomföra persontransporter på ett säkert, miljömässigt och kvalitetsmässigt sätt enligt lagar och andra bestämmelser som reglerar verksamheten" (www.skolverket.se).

### 5.2.3 Kringutrustning

Taxikursen skall behandla. *”Trafikledningssystem som är specifika för taxilogistik och taxametersystem”(www.skolverket.se)*. Trafikledningssystem skiljer sig åt beroende på var i landet taxiverksamheten bedrivs vilket gör det viktigt att skolan har ett nära samarbete med branschen för att utbildningen skall vara så relevant som möjligt. *”Fordonstillbehör och tilläggsutrustning i fordon, till exempel ramper, lyftar, bårar, alkolås, skyddskameror, och fästanordningar för bagage och rullstolar”(www.skolverket.se)*. Rullstolar och fästanordningar för dessa samt fordonets konstruktion är omgärdade av ett omfattande regelverk som står beskrivna i (40 kap VVFS 2003:22)(Trafikförfattningar 2010). Även här bör lärarna känna till lagstiftningen för att kunna förmedla kunskaperna på ett pedagogiskt sätt till eleverna.

### 5.2.4 Service och bemötande samt kommunikation och samarbetsförmåga

Taxikursen skall behandla. *”Bemötande och värdskap med särskild tonvikt på sjukresenärer och resande inom särskild kollektivtrafik samt de särskilda krav dessa grupper ställer på förare och fordon”(www.skolverket.se)*. Särskild kollektivtrafik syftar på de samhällsbetalda resor som brukar benämnas färdtjänst. Färdtjänsten bedrivs utav trafikhuvudmannen i länet som även beviljar färdtjänstillstånden för resenärerna.

Under rubriken ämnets syfte skall eleverna ges möjlighet att utveckla. *”Förmåga att ge service och bemöta kunder utifrån resenärens behov”(www.skolverket.se)*. Funktionshindrade resenärer med särskilda behov är ingen enhetlig grupp utan funktionshindren är olika för olika resenärer vilket ställer stora krav på förarna som skall möta resenärer utifrån resenärens behov. *”Förmåga att samarbeta med andra och att kommunicera med kunder och medarbetare”(www.skolverket.se)*. Kommunikation är grunden för att kunna bemöta funktionshindrade resenärer på rätt sätt. Kommunikation och bemötande kan övas genom rollspel men även ett allmänt kommunikativt och samarbetsvänligt klimat under utbildningen stimulerar eleverna att utveckla dessa egenskaper.

### 5.2.5 Sjukresenärer och hantering av olyckor

Det centrala innehållet av Persontrafik 1b skall behandla. *”Olika sjukdomstillstånd hos passagerare samt hur man kan agera och hjälpa personer som uppvisar symptom på sjukdom”(www.skolverket.se)*. Här krävs en grundläggande utbildning för att eleverna skall få möjlighet att känna igen olika sjukdomstillstånd och funktionsnedsättningar. *”Omhändertagande av passagerare med särskilda behov, till exempel barn, äldre och personer med funktionsnedsättning”(www.skolverket.se)*.

Taxikursen skall behandla. *”Bemötande och värdskap med särskild tonvikt på sjukresenärer och resande inom särskild kollektivtrafik samt de särskilda krav dessa grupper ställer på förare och fordon”.* *”Agerande vid olycka och nödsituationer”(www.skolverket.se)*. Utbildning i första hjälpen och information ifrån räddningspersonal är två sätt att förvärva denna kunskap. Under rubriken ämnets syfte står att eleven skall utveckla. *”Förmåga att hantera situationer vid olyckstillbud och sjukdomstillstånd hos passagerare”(www.skolverket.se)*.

## 5.3 Likheter och skillnader

Respondenternas svar på frågeställningarna jämförs här med skolverkets styrdokument. Efter en analys av styrdokument och intervjuresultat görs här en tematiserad sammanställning av likheter och skillnader mellan de bägge.

### 5.3.1 Körteknik – Fordonskonstruktion

Persontrafik 1a skall behandla

*”Avancerad körteknik, mjukhet vid inbromsningar och stopp, betryggande säkerhetsavstånd till övrig trafik”(www.skolverket.se)*.

Denna formulering stämmer överens med vad respondenterna tycker är viktigt när det gäller körteknik, nämligen mjukhet. Att hålla avstånd till framförvarande trafik är en del av att köra mjukt och ligger i linje med sparsam körning.

*”När det kommer till körteknik så skall en taxiförare köra snyggt. Körningen skall vara snygg så att kunden åker bekvämt, det skall inte vara hårt eller kantigt. Det påminner om eco-driving, om du kör sparsamt så blir det också mjukt och snyggt”.*

Så uttrycker sig en av respondenterna om körteknik, en annan har ett annat perspektiv på körteknik och framförhållning

*”Det gäller att köra mjukt och med framförhållning. Framförhållning kan handla om fler saker, om jag får en körning ifrån centrala Halmstad ut till Tylösand så kör jag inte tillbaka direkt och jagar en ny körning ifrån centrum, istället väljer jag att stanna kvar ute i Tylösand och efter tio minuter så har jag med fått en ny körning därifrån. Det är ett annat sätt att se på framförhållning”*

En tredje respondent tar upp ytterligare ett perspektiv på körteknik och mjuk körning, nämligen rullstolsresenärer. *”Om du kör en rullstolsbuss så måste körningen vara lugn och fin för det är inte roligt att sitta där bak över bakaxeln i en rullstol och försöka att hålla sig kvar om chauffören kör för fort”.*

### 5.3.2 Kvalitet, Miljö och Lagar

*”Förmåga att planera och genomföra persontransporter på ett säkert, miljömässigt och kvalitetsmässigt sätt enligt lagar och andra bestämmelser som reglerar verksamheten”(www.skolverket.se)*.

Kvalitetsbegreppet kan inte sägas vara ett enhetligt begrepp utan snarare något subjektivt som kan skifta utifrån de perspektiv som den tillfrågade har. Eller som en av respondenterna uttrycker sig.

*”Kvalitet, ja vad är kvalitet. Som chaufför skall du vara trevlig och serviceinriktad. Du skall kunna köra bra och ha ett bra uppträdande. Chauffören skall vara ren och proper och får inte lukta illa, ha flottigt hår och hafsiga kläder. Bilen skall vara ren och snygg”.*

Klädsel och att tydligt signalera taxichaufför ligger i linje med vad den tidigare respondenten uttrycker och detta går igen i följande mening.

*”Kvalitet och miljö, ja det skall vara rent, snyggt och trafiksäkert. Chauffören skall vara välklädd, gärna blå kläder som är tydliga så det syns att han/hon är en taxichaufför”.*

Rent och snyggt är ingen formulering som skolverket använder sig av men att kursen skall behandla till exempel *”branschetiska regler”* ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)).

Respondenten tillägger. *”Chauffören skall inte prata i telefon vid körning. Arbetstidslagen är viktig att följa. Även arbetsgivaren skall följa regler och följa de avtal som finns. Arbetsgivaren skall betala avtalsenlig lön så att föraren får möjlighet och motivation att göra ett bra jobb”*

En tredje respondent har ett annat perspektiv på kvaliteten. *”Jag tycker att det är viktigt att taxiförare såsom yrkeschaufförer föregår med gott exempel ute i trafiken”.*

### 5.3.3 Kringutrustning

Enligt respondenterna är rullstolar den mest centrala delen i vad skolverket benämner kringutrustning. Samtliga respondenter som har kört färdtjänst menar att fokus på undervisningen skall ligga på rullstolar. Skolverket lyfter här flera olika typer av kringutrustning men graderar inte någon prioriteringsordning.

*”Fordonstillbehör och tilläggsutrustning i fordon, till exempel ramper, lyftar, bårar, alkolås, skyddskameror, och fästanordningar för bagage och rullstolar”.* ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)).

Så här preciserar en av respondenterna problematiken med rullstolar i färdtjänsten. *”De skall känna till att det finns olika typer av rullstolar och att vissa rullstolar inte är godkända att åka i. En enklare transportrullstol av typen som används på sjukhusen är inte tillåten för kunden att åka i. Det går inte att spänna fast en sådan rullstol på ett säkert sätt i färdtjänstbussen. Då måste kunden flytta sig ifrån rullstolen till ett ordinarie säte i bussen”.* En annan respondent med lång erfarenhet av färdtjänst uttrycker följande *”Vid körningar med de samhällsbetalda färdtjänstbussarna så blir kringutrustning betydligt mer omfattande. Och om jag förstår det rätt så är det just för dessa körningar som taxiutbildningen riktar in sig på. Det handlar i första hand om bakgavellyftar och rullstolar för det är vanligt när vi kör färdtjänst. Just när det gäller rullstolar och fästsättning av rullstolar i färdtjänstbussen så finns mycket att lära, inte minst på grund av den oklarhet om vad som gäller vid dessa transporter”*

En av respondenterna lyfter följande kringutrustning, *”Kringutrustning, då tänker jag på taxametern. Vi hade ett par olika såsom Retax och Mobitexen”.* Denna kringutrustning tar även skolverket upp *”Trafikledningssystem som är specifika för taxilogistik och taxametersystem”* ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)).

### 5.3.4 Bemötande, Kommunikation och Samarbetsförmåga

*”Bemötande och värdskap med särskild tonvikt på sjukresenärer och resande inom särskild kollektivtrafik samt de särskilda krav dessa grupper ställer på förare och fordon. Förmåga att ge service och bemöta kunder utifrån resenärens behov”* ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)). Respondenterna talar om samma saker, det som framkommer under intervjuerna är förmågan att möta resenären där resenären är. Det handlar om att se kunden, att se individen och möta denne på enligt de förutsättningar som individen har. *”Förmåga att samarbeta med andra och att kommunicera med kunder och medarbetare”* ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)).

Genom att känna av kunden så vet chauffören om han skall prata eller vara tyst men en grundläggande egenskap är att vara en god lyssnare, menar respondenterna. En av respondenterna belyser att det är stor skillnad i bemötandet beroende om det handlar om att köra samhällsbetalda resor på dagtid eller helgkörningar på natten. En annan menar att när det kommer till samarbetsförmåga så gäller att *”du skall bemöta andra så som du själv vill bli bemött”.*

### 5.3.5 Sjukresenärer, olyckor

En respondent menar att det är en självklarhet med en utbildning i första hjälpen. *”Första hjälpen tycker jag är en självklarhet”.* *”HLR, hjärta och lungräddning är fler utbildningar som en taxiförare bör ha med sig”.* Fortsätter respondenten.

Skolverket lyfter följande kunskapsområden. *”Olika sjukdomstillstånd hos passagerare samt hur man kan agera och hjälpa personer som uppvisar symptom på sjukdom. Omhändertagande av passagerare med särskilda behov, till exempel barn, äldre och personer med funktionsnedsättning”.* *”Bemötande och värdskap med särskild tonvikt på sjukresenärer och resande inom särskild kollektivtrafik samt de särskilda krav dessa grupper ställer på förare och fordon”.* *”Agerande vid olycka och nödsituationer. Förmåga att hantera situationer vid olyckstillbud och sjukdomstillstånd hos passagerare”* ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)). Även inom detta område finns en samstämmighet mellan respondenterna och skolverkets styrdokument, samtidigt är det återigen rullstolsresenärer som lyfts fram av respondenterna medan skolverket inte har samma fokus på denna grupp av resenärer.

En av respondenterna upplyser om att förarna brukar få information om vilken funktionsnedsättning resenärerna i färdtjänsten har. *”Det brukar stå på noderna när vi hämtar om resenären har givit sitt medgivande så står det med och det är till hjälp”.* Även hur du flyttar en rörelsehindrad ifrån en rullstol till bilen skall ingå i utbildningen tycker respondenten. *”Det kan vara svårt då resenären kan ha ont eller vara överviktig, det krävs teknik för att klara sådana förflyttningar”.*

## 6. Diskussion

Diskussionen behandlar resultatet av intervjuer och dokumentanalysen, jämförelsen av dessa är själva syftet med undersökningen. Resultatet binds sedan ihop med bakgrundens studier och begrepp. Det går inte att dra några generella slutsatser av resultatet då undersökningen är begränsad i omfattning. Dock visar undersökningen på hur branschens representanter i dessa fall uppfattar kunskapskraven i taxitrafikutbildningen. Villket kan vara en vägledning i hur en framtida utbildning utformas.

### 6.1 Likheter och skillnader

Undersökningen visar att det som helhet finns en god samstämmighet i respondenternas åsikter om utbildningens innehåll och skolverkets styrdokument. Den tydligaste skillnaden ligger i skolverkets formulering och prioritering av rullstolsresenärer och handhavande samt regler gällande själva rullstolen. Den största samstämmigheten ligger i vikten av ett korrekt bemötande. Fler skillnader och likheter beskrivs här i diskussionskapitlet.

### 6.2 Styrdokumentet och respondenternas åsikter

Styrdokumentet beskriver en mjuk körteknik med säkerhetsavstånd till övrig trafik vilket överensstämmer med respondenternas åsikter om hur en taxichaufför bör framföra sitt fordon. Flera respondenter menar att taxiförare som yrkeschaufförer skall föregå med gott exempel och vara ett föredöme i trafiken. Att köra sparsamt och inte förbruka bränsle i onödan är enligt respondenterna viktigt. Styrdokumentet beskriver att eleverna skall kunna utföra transporter på ett säkert och miljömässigt sätt. Miljön genomsyrar samtliga kurser inom ämnet persontransporter dock kan skolverket vara mer tydliga här i sina formuleringar vad gäller sparsam körning. Sparsam körning ingår i den avancerade körträningen och innehåller även kunskapsmål om vridmomentkurvor och olika motor konstruktioner. Detta för en ökad förståelse av hur bränsleförbrukningen kan hållas nere. Bränslekostnaden är en stor del av den totala kostnaden inom ett taxiföretag och bränslepriset kommer att öka i framtiden varför denna del i utbildningen bör få stort utrymme.

Kvalitet är liksom miljö ett begrepp som genomsyrar kurserna i styrdokumentet, men kvalitet är inget enhetligt begrepp utan kan tolkas olika vilket respondenternas svar visar. Respondenterna menar att kvalitet kan innebära att chauffören hämtar upp kunden på utsatt tid, att lagar och regler följs, att bilen är hel och ren, även chauffören skall vara hel och ren enligt respondenterna. Någon sådan formulering står inte att finna i styrdokumentet. Att skolverket skulle ställa krav på hur eleverna skall se ut och hur ofta de skall duscha står i strid med skolans värdegrund men dessa krav kommer att ställas på eleverna ute i arbetslivet. Att inte prata i mobiltelefon under körning har ofta arbetsgivarna som krav på sina chaufförer, även skolan har samma inställning men något formellt lagkrav på att prata i mobiltelefon under färd så länge det inte går ut över trafiksäkerheten finns inte.

Kringutrustning identifieras i styrdokumentet som ramper, lyftar, bårar, alkolås, skyddskameror och fästen för bagage och rullstolar. Respondenterna menar att det finns stora oklarheter om vilka regler och krav som ställs på rullstolen för att den skall betecknas som en säker platts för resenären att färdas i. Vissa rullstolar av enklare typ är inte godkända för resenären att sitta i vid färd i färdtjänstbuss, problematiken ligger i att identifiera dessa rullstolar då det inte finns någon

specifik märkning på rullstolen i sig. Att chauffören har ett ansvar för passagerarnas säkerhet är helt klart, men vilket ansvar har chauffören om en resenär förolyckas i en trafikolycka och det senare visar sig att rullstolen som resenären suttit i inte är av godkänd typ? En respondent menar att vid oklarheter om rullstolen är godkänd eller ej så bör resenären flytta över till ett ordinarie säte i färdtjänstbussen. Detta moment i sig kan innebära problem, dessutom skall chauffören förklara för resenären varför denne inte kan sitta kvar i sin rullstol. Rullstolsbehovet som resenären har kan mycket väl vara själva anledningen till att resenären har blivit beviljad färdtjänst. Resonemanget leder till själva kärnan av problemet som innebär att om det ställs specifika krav på rullstolen för att den skall kunna användas under färd i färdtjänstbussen så måste rullstolarna identifieras som godkända. Detta i sin tur betyder rent konkret att det stora flertalet rullstolar måste bytas ut, vilket är förenat med stora kostnader. Mer detaljerade konsekvenser av ett sådant förtydligande av rullstolars godkännande kan vara ett framtida arbete vid sidan om denna undersökning.

Bemötande och kommunikationsförmåga är vid sidan om säkerhet kanske de viktigaste egenskaperna som en taxichaufför skall ha enligt respondenterna. De pratar samtliga om att möta resenären på rätt sätt och skillnaden i att köra taxi på nätterna eller att köra färdtjänst i de samhällsbetalda resorna. Färdtjänstresenärerna har någon form av funktionsnedsättning vilket i sin tur innebär att det blir viktigt att se kunden där kunden är och möta denne utifrån dessa förutsättningar.

Skolverket tar upp sjukresenärer och de kunskapsområden som skall behandlas. Omhändertagande av passagerare med särskilda behov, till exempel barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Även olyckor, nödsituationer och sjukdomstillstånd hos passagerare skall ingå enligt styrdokumentet. Respondenterna går på samma linje och menar att utbildning i första hjälpen är en självklarhet, även hjärt lungräddning bör ingå. Sjukdomstillstånd hos passagerare är en trygghet att ha kunskap om tycker respondenterna. Samtliga resenärer tar upp kunskap om de märken och symboler som beskriver olika sjukdomstillstånd.

### 6.3 Tidigare studier

Transportstyrelsen har som uppdragsgivare beställt en omfattande studie av Scandinfo marketing reaserch. Studien är tänkt att ligga som grund till utformningen av en kvalitativ färdtjänst. Enligt förarna som intervjuats i denna studie så är bemötandet av kunden av största vikt, detta stämmer väl överens med resultatet ifrån min egen undersökning och formuleringen i styrdokumentet av bemötande och värdskap och förmåga att bemöta resenärer utifrån resenärens behov. Scandinfo marketing reaserchs undersökning visar även samstämmighet i bedömningen av problematiken gällande rullstolsbundna resenärer. Förarna i denna undersökning liksom förarna i min egen undersökning efterfrågar mer utbildning om säkra transporter med rullstolsresenärer, hur man spänner fast rullstolen och vilka krav som ställs för att säkerställa resenären.

Kvalitet är ett begrepp som förarna i Scandinfo marketing reaserchs studie vill uttrycka med att resenären får ett bra bemötande, inte bara i färdtjänstbilen utan redan i första stadiet i kontakten med beställningscentralen. Förarna i min egen undersökning lyfte inte beställningscentralen som central för att nå upp till kvalitet detta kan bero på att min undersökning är gjord i ett mindre län och här finns en igenkänning mellan beställningscentralen och resenären vilket även förarna har angett som viktigt. Att telefonisten känner till resenären och dennes behov och har lokalkännedom. I ett större län med fler resenärer och fler anställda på beställningscentralen så blir det svårt att bibehålla denna igenkänning av resenärerna. Om exempelvis Kalle borta i svängen ringer och

pratar med beställningscentralen så känner personalen där igen honom och vet vilka behov Kalle har, var han bor och vem som lämpligast hämtar upp honom. I vissa län har man idag börjat lägga ut beställningscentralerna till andra länder för att hålla nere lönekostnader. Det finns exempel om en beställningscentral i Litauen som tar emot beställningar och fördelar körningar i Sverige.

### 6.4 Centrala begrepp

De centrala begreppen i undersökningen behandlar olika kunskaper och sätt att mäta kunskapsnivåer. Begreppen som jag skall resonera kring är anställningsbarhet, yrkeskunnande, kompetens, kvalifikation och tyst kunskap.

Anställningsbarhet är ett centralt begrepp i denna undersökning som jämför skolverkets styrdokument med taxiägarnas åsikter om kunskapsmål för att bedöma om eleverna är anställningsbara efter fullgjord utbildning.

Kurt JL Nilsson utbildningsråd på skolverket inom fordon och transportprogrammet tar upp begreppet anställningsbarhet som centralt i yrkesutbildningen. Inom Transport utbildningen och under förutsättning att eleven sökt och blivit godkänd på relevanta kurser certifieras eleverna med körkortsbehörigheter för personbil och tung lastbil med släp. Certifieringen görs av yrkeslärare med lärarutbildning och förarprövarutbildning, förarprövarbehörigheten erhålls efter genomgången utbildning. Utbildningen ges av transportstyrelsen och ger förarprövaren rätt att utfärda körkort inom transportutbildningen. Inom taxitrafikutbildningen kommer ingen sådan certifiering att ske. Gymnasieskolan utbildar elever inom ämnet men själva certifieringen ligger inte på skolans ansvar menar Kurt JL Nilsson. Taxitrafikkursen utbildar och förbereder eleverna för att kunna köra taxi men skolan utfärdar ingen taxilegitimation utan denna legitimation får eleven själv ansöka om hos länsstyrelsen. Frågan är då om eleverna kan anses som anställningsbara efter fullgjord utbildning? (se bilaga 1 för taxilegitimation).

Begreppen yrkeskunnande, kompetens och kvalifikation har alla besläktade betydelser och beskriver olika kunskapsnivåer i olika sammanhang. De kan sägas vara relationsbegrepp, som beskriver en kunskap som innehas eller som efterfrågas för att lösa en viss uppgift. Begreppet tyst kunskap är en erfarenhetsbaserad kunskap som kan vara svår att definiera eller klassificera. Respondenterna fick följande fråga angående begreppet tyst kunskap.

*En erfaren taxichaufför samlar på sig verktyg för att hantera olika situationer i olika sammanhang. Denna kunskap vill jag kalla tyst kunskap och är ofta situationsanpassad. Går denna kunskap att lära ut och i sådana fall hur? En av respondenterna förespråkade en form av mentorskap "I slutet av utbildningen så är det bra om eleven har ett kontaktnät med erfarna chaufförer, det är oftast så att vissa människor kommer bättre överens med varandra och det är lämpligt att en nyutbildad taxichaufför har en eller ett par sådana kontakter dit han/hon kan vända sig med frågor och funderingar. En form av mentorskap". En annan respondent kunde tänka sig ett rollspel för att lyfta fram den tysta kunskapen. "Genom att ha olika fallbeskrivningar som eleverna får diskutera gruppvis. Exempelvis, du plockar upp olle som är knarkpåverkad och betar sig så här. Hur agerar du? Elsa har varit och handlat hon kommer ut med en massa kassar. Hur gör man? Man kan tänka sig en form av rollspel där man spelar upp olika scenarier och där eleverna får pröva sig fram till olika handlingsalternativ". De båda andra respondenterna menar att det är under praktiken som eleverna får möjlighet att ta del av den tysta kunskapen.*

## 7. Slutsats

Slutsatsen redovisas här som svar på frågeställningen hur arbetsgivarna inom taxibranschen förhåller sig till de krav som ställts upp av skolverket i styrdokumentet gällande taxitrafikskursen i GY11. Vilka likheter/skillnader framkommer? Överensstämmer arbetsgivarna och skolverkets syn på kunskapsmålen i taxitrafikutbildningen? Utifrån denna undersökning så stämmer skolverkets styrdokument väl överens med arbetsgivarnas syn på kunskaper för att eleverna skall anses som anställningsbara.

De största enskilda skillnaderna handlar om rullstolsresenärer i färdtjänsten, den osäkerhet om vilka krav som kan ställas på rullstolen, på fastsättningen av rullstolen och på rullstolsresenären själv grundar sig i att berörda myndigheter valt att ”ducka” i frågan då alltför tydliga krav innebär bekymmer att lösa uppdraget. Den största samstämmigheten handlar om bemötande, vikten av att bemöta kunden på rätt sätt. Att se kunden där kunden är och utgå ifrån det.

Min slutsats blir därför att skolverket har gjort en bra undersökning om vilka kunskaper som efterfrågas i branschen. Utformningen av styrdokumentet riktar sig mot de viktigaste kunskapsmålen enligt respondenternas åsikter och tidigare studier i bakgrunden. Styrdokumentet skulle kunna förtydligas och prioriteringar kunde tydliggöras men som helhet ser underlaget bra ut. Om certifieringen med taxiförarlegitimation läggs ut på gymnasieskolan på samma sätt som B, C och CE behörigheten så kan enligt denna undersökning eleverna efter fullgjord utbildning betraktas som anställningsbara.

## 8. Referenser

### ”Referenslista”

### ”Litteratur”

Berglund, Gun & Fejes, Andreas (2009) Anställningsbarhet Perspektiv från utbildning och arbetsliv Studentlitteratur AB Lund

Carlström, I & Carlström Hagman (2006) Metodik för utvecklingsarbete och utvärdering. Lund: Studentlitteratur.

Ellström, Per-Erik (1992) Kompetens, utbildning och lärande i arbetslivet. Nordstedts Juridik AB

Göranzon, Bo red (1988) Den inre bilden Malmö: Carlsson bokförlag.

Janek, Allan (1991) Cordelias tystnad, Malmö

Scandinfo Marketing Research, Kvalitet inom färdtjänsten, en kvalitativ studie (2009)

Trafikförfattningar (2010) NTF förlag

### ”Elektroniska källor”

[www.hallandstrafiken.se](http://www.hallandstrafiken.se) 2010-09-05

[www.skolverket.se](http://www.skolverket.se) 2011-04-03

[www.notisum.se](http://www.notisum.se) 2010-11-09

[www.riksdagen.se](http://www.riksdagen.se) 2010-11-09

[www.yrkestrafiken.se](http://www.yrkestrafiken.se) 2011- 10-09

### ”Muntliga källor”

Kurt JL Nilsson Utbildningsråd på skolverket inom fordon och transportprogrammet.

### ”Övriga Källor”

[www.autoadapt.se](http://www.autoadapt.se)

[www.regionhalland.se](http://www.regionhalland.se)

[www.karosseriverken.se](http://www.karosseriverken.se)

[www.backaryd.se](http://www.backaryd.se)

[www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

[www.taxiforbundet.se](http://www.taxiforbundet.se)

## 9. Bilagor

Bilaga 1: Taxiförläggning, Transportstyrelsen.

Bilaga 2: Intervjuguide

Bilaga 3: Fordon och Transportprogrammet

# Taxiförarlegitimation

För att du ska få tjänstgöra som taxiförare måste du ha en taxiförarlegitimation. Bestämmelserna om taxiförarlegitimation finns till för att öka passagerarnas trygghet. Passagerarna ska bland annat kunna se att föraren har taxiförarlegitimation. Den ska därför placeras väl synlig i fordonet. För att få taxiförarlegitimation ska du vara yrkeskunnig, lämplig, ha god körförmåga, uppfyllade medicinska kraven och ha den körkortsbehörighet som krävs.

Det innebär att du:

- ska ha fyllt 21 år
- sedan minst två år har körkort med behörigheten B sedan minst två år i obruten följd, eller körkort med behörigheten D
- alternativt vara 18 år och ha körkort med behörigheten B samt ha en godkänd utbildning inom gymnasieskola eller motsvarande gällande yrkesförarkompetens för fordon som kräver förarbehörigheten D eller DE.
- uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för passagerare och andra trafikanter
- när det gäller laglydnad bedöms lämplig att tjänstgöra som förare i taxitrafik
- har avlagt godkänt yrkeskunnande och körprov för taxiförarlegitimation.

## Laglydnad

Yrkestrafiklagen är en skyddslagstiftning. Det innebär att Transportstyrelsen ska lägga särskild vikt vid den utsatta ställning som en taxikund har när man prövar en persons lämplighet att tjänstgöra som förare i taxitrafik. Detta innebär i sin tur att brott mot person, till exempel misshandel och våldtäkt, samt tillgreppsbrott som till exempel snatteri och stöld, i allmänhet leder till att den sökande bedöms olämplig. Transportstyrelsen hämtar uppgifter bland annat från vägtrafikregistret och rikspolisstyrelsens belastnings- och misstankeregister.

## Villkor

Taxiförarlegitimationen kan förenas med villkor av medicinska skäl. Detta kan exempelvis innebära att du regelbundet måste lämna läkarintyg till Transportstyrelsen.

## Ogiltig taxiförarlegitimation

Om en körkortshavare har taxiförarlegitimation och får sitt körkort återkallat blir taxilegitimationen automatiskt ogiltig under den tid körkortet är återkallat.

Taxiförarlegitimationen ska i sådana fall överlämnas till: Transportstyrelsen

När körkortsbehörigheten återställs skickar Transportstyrelsen tillbaka taxiförarlegitimationen om inte taxiförarlegitimationen har återkallats särskilt.

## Intervjuguide

### Återkallelse av taxiförarlegitimation

En taxiförarlegitimation ska återkallas om innehavaren:

- genom brottslig gärning eller på grund av missförhållanden har visat sig olämplig att tjänstgöra som förare i linjetrafik eller taxitrafik
- inte längre uppfyller de medicinska kraven
- inte uppfyller kravet på att lämna läkarintyg
- begär att legitimationen ska återkallas.

### Olämplighetstid

Om en taxiförarlegitimation återkallas på grund av brottslig gärning eller på grund av missförhållanden ska en tid på lägst tre och högst fem år bestämmas. Under denna tid ska den prövade anses vara olämplig att ha taxiförarlegitimation.

### Varning

Om missförhållandena inte är så allvarliga att taxilegitimationen bör återkallas, kan innehavaren av legitimationen i stället få en varning.

*(www.transportstyrelsen.se)*

Intervjuguidens frågor utgår ifrån taxitrafiks kursen PESTAX0.

Inledningsvis presenteras Gy 11 och de 18 olika programmen kortfattat, därefter följer en kortare beskrivning av fordons och transportprogrammet (FT).

Presentationen av FT programmet koncentreras till inriktningarna mot persontransporter och därefter mer precist mot taxitrafiks kurs PESTAX0 ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)).

Respondenterna blir inledningsvis informerade om de fyra forskningsetiska principerna, informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet.

Intervjuerna spelas därefter in och transkriberades i direkt anslutning till intervjun för att få en så rättvisande bild som möjligt.

### Presentation av respondenten

1. Vilket är ditt nuvarande yrke, och hur lång arbetslivserfarenhet har du härifrån?
2. Vilka övriga yrkeserfarenheter har du?
3. Är du man eller kvinna och vilken ålder har du?

### Gy 11

I den nya gymnasiereformen finns ett ämne som skolverket benämner persontransporter, inom detta ämne ligger kursen taxitrafik.

1. Vilka möjligheter ser du med detta?
2. Hur tror du att detta påverkar branschen på sikt?
3. Vad behöver skolan och branschen göra för att marknadsföra utbildningen?

### Praktiska kunskaper

1. Vilka praktiska kunskaper om fordon och körteknik bör eleven ha?
2. Vilka kunskaper gällande kvalitetet, miljö och lagar bör eleven ha?
3. Vilken kringutrustning bör eleven känna till?

## Presentation av Fordon och Transportprogrammet

### Sociala färdigheter

1. Vilka sociala egenskaper bör en förare besitta?
2. Vad innebär god service och bemötande för dig?
3. Kommunikation och samarbete med kunder och medarbetare är en förmåga som eleverna skall få möjlighet att utveckla. Hur bör detta gå till?

### Sjukresenärer

1. För att kunna hantera olyckor och sjukdomstillstånd hos resenären, vad bör eleven kunna?
2. Resenärer med speciella behov är en stor kundgrupp, vilka speciella svårigheter ser du att skolan står inför när det gäller att säkerställa dessa kunders säkerhet och behov?
3. Känner du en osäkerhet med kunder som har olika funktionsnedsättningar?

### Övriga frågor.

1. En erfaren taxichaufför samlar på sig verktyg för att hantera olika situationer i olika sammanhang. Denna kunskap vill jag kalla tyst kunskap och är ofta situationsanpassad. Går denna kunskap att lära ut och i sådana fall hur?
2. Vill du ge mig ett exempel på en sådan händelse och går detta att använda i undervisningssyfte?
3. har vi missat något väsentligt? Har du någon fråga som du vill lyfta?

*Henrik Gunnarsson*

Det program som detta arbete utgår ifrån är Fordon och transportprogrammet.

Nedan följer en grov presentation av de fem olika inriktningar som eleverna kan inrikta sig emot. För en fördjupning av inriktningarna rekommenderas skolverkets hemsida ([www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)).

**Godshantering** ger kunskaper i system för godshantering och logistik.

Exempel på yrkesutgångar.

Lagerarbetare

Terminalarbetare

**Karosseri och lackering** ger kunskaper i lackering av fordon samt diagnostik och reparation av karosserier.

Exempel på yrkesutgångar.

Billackerare

Bilskaskadereperatör

**Lastbil och mobila maskiner** ger kunskap i diagnostik, reparation och service av tunga fordon och mobila maskiner.

Exempel på yrkesutgångar.

Lastbilmekaniker

Maskinmekaniker

**Personbil** ger kunskap i diagnostik, reparation och service av lätta fordon.

Exempel på yrkesutgångar

Personbilmekaniker

**Transport** ger kunskaper i trafikkunskap, transportsystem och logistik.

Exempel på yrkesutgångar

Lastbilsförare

Bussförare

Taxitrafiks kursen (PESTAX0) utgår ifrån persontransporter som ligger under transportinriktningen.

*[www.skolverket.se](http://www.skolverket.se)*

**Lnu.se**

**Institutionen för teknik**

351 95 Växjö

tel 0772-28 80 00, fax 0470-76 85 40